

Bestemmingsplan
Oud Zuid

versie vaststelling

april 2009

Inhoudsopgave

Toelichting	7
Hoofdstuk 1 Inleiding	9
1.1 Aanleiding tot nieuw bestemmingsplan	9
1.2 Begrenzing plangebied	10
1.3 Doel van het bestemmingsplan	11
Hoofdstuk 2 Geschiedenis van het gebied	13
2.1 Bodem en archeologie	13
2.2 Ontwikkelingsgeschiedenis	16
2.2.1 Inleiding	16
2.2.2 Herewegbuurt	16
2.2.3 Rivieren- en Grunobuurt	24
2.2.4 Laanhuizen	28
Hoofdstuk 3 Ruimtelijke karakteristiek en structuur	31
3.1 Algemeen	31
3.2 Structuurplan Van nu naar straks	31
3.3 Stedenbouwkundige structuur	32
3.4 Deelgebieden Oud Zuid	35
3.4.1 Herewegbuurt	35
3.4.2 Rivierenbuurt	40
3.4.3 Grunobuurt	43
3.4.4 Laanhuizen	46
3.4.5 Conclusie stedenbouwkundige kwaliteiten Oud Zuid	47
3.5 Verkeersstructuur	48
3.6 Groen- en waterstructuur en openbare ruimte	51
Hoofdstuk 4 Ruimtelijke ontwikkeling	55
Hoofdstuk 5 Functionele karakteristiek en gewenste ontwikkeling	61
5.1 Wonen	61
5.2 Bedrijvigheid	68
5.3 Voorzieningen	69
5.3.1 Maatschappelijke voorzieningen	69
5.3.2 Dienstverlenende voorzieningen en kantoren	70
5.4 Winkels en horeca	70
5.5 Sport, recreatie, toerisme	72
5.6 Monumenten	72
5.7 Ecologie	73
5.8 Duurzaam bouwen en energie	74
Hoofdstuk 6 Randvoorwaarden	75
6.1 Milieu	75
6.1.1 Inleiding	75
6.1.2 Geluid	75
6.1.3 Luchtkwaliteit en geur	79
6.1.4 Bodemkwaliteit	80
6.1.5 Externe veiligheid	81
6.1.6 Bedrijvigheid	88
6.1.7 Beheer	88
6.1.8 Duurzaamheid (energie en leefomgevingskwaliteit)	88

6.2	Waterbeheer	89
6.2.1	Algemeen	89
6.2.2	Bodem en riolering	89
6.2.3	Waterhuishouding	90
6.2.4	Oevers en ecologie	90
6.3	Sociale veiligheid	91
6.4	Kabels, leidingen en straalpaden	91
Hoofdstuk 7	Juridische toelichting	93
7.1	Algemeen	93
7.2	Geldende bestemmingsplannen	93
7.2.1	Laanhuizen	93
7.2.2	Grunobuurt	94
7.2.3	Rivierenbuurt (inclusief RK Begraafplaats en Pinolocatie)	94
7.2.4	Herewegbuurt	95
7.2.5	Overige geldende plannen en regelingen	95
7.3	Artikelsgewijze toelichting	95
7.4	Plankaart	101
Hoofdstuk 8	Economische uitvoerbaarheid	103
Hoofdstuk 9	Participatie en overleg	105
9.1	Inleiding	105
9.2	Inspraak	105
9.3	Overleg	105
Bijlagen		111
Bijlage 1	Notitie luchtkwaliteit ten behoeve van het bestemmingsplan Oud Zuid ...	113
Bijlage 2	Advies Hulpverleningsdienst	119
Bijlage 3	Zonnediagrammen Pinolocatie	127
Bijlage 4	Eindverslag van de inspraak over het bestemmingsplan Oud Zuid	129
Bijlage 6	Overlegreacties	155
Regels		173
Hoofdstuk I	Algemene bepalingen	175
Artikel 1	Begrippen	175
Artikel 2	Wijze van meten	182
Artikel 3	Uitmetingsverschillen	183
Artikel 4	Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening	184
Hoofdstuk II	Bestemmingsbepalingen	185
Artikel 5	Bedrijfsdoeleinden	185
Artikel 6	Centrumdoeleinden	189
Artikel 7	Detailhandel	193
Artikel 8	Dienstverlening	196
Artikel 9	Gemengde doeleinden	199
Artikel 10	Groenvoorzieningen	203
Artikel 11	Kantoren	206
Artikel 12	Maatschappelijke doeleinden	209
Artikel 13	Verkeersdoeleinden	213

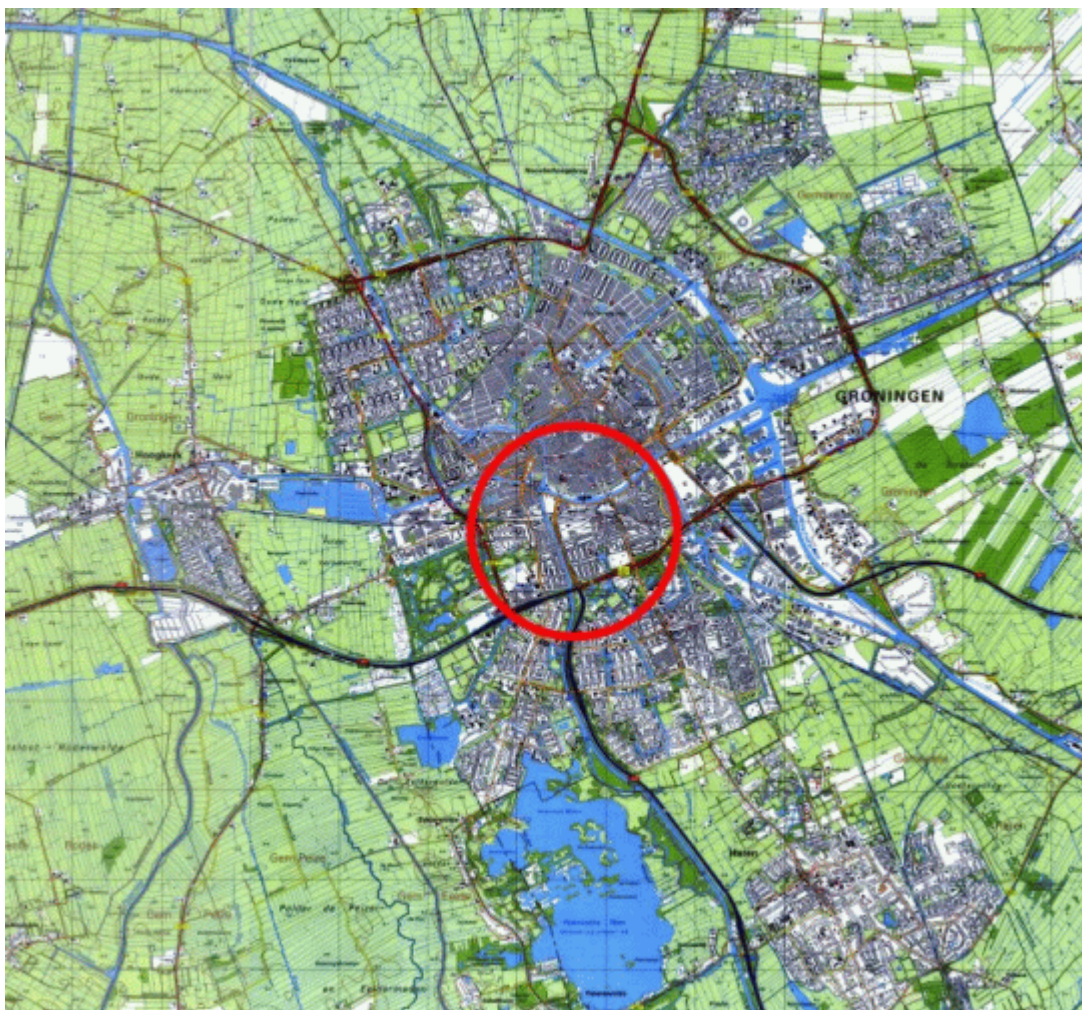
Artikel 14	Verkeersdoeleinden railverkeer	216
Artikel 15	Woondoeleinden	218
Hoofdstuk III	Algemene bepalingen.....	225
Artikel 16	Anti-dubbeltelbepaling	225
Artikel 17	Specifieke gebruiksregels	226
Artikel 18	Algemene ontheffingsbepalingen	227
Hoofdstuk IV	Overgangs- en slotbepalingen.....	229
Artikel 20	Overgangsrecht	229
Artikel 21	Slotbepaling	230
Bijlagen		231
Bijlage 1	Lijst van bedrijfstypen	233
Bijlage 2	Lijst van bedrijfstypen wonen-werken.....	243

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding tot nieuw bestemmingsplan

Het plangebied Oud Zuid bestaat uit de wijken Laanhuizen, Grunobuurt, Rivierenbuurt en Herewegbuurt. Daarnaast maakt een strook grond ten zuiden van de Weg der Verenigde Naties (zuidelijke ringweg) deel uit van het plangebied. Het betreft de strook tussen het openluchtwembad De Papiermolen en het Sterrebos dat onder meer de Rooms Katholieke Begraafplaats en de kantoorgebouwen aan de Hereweg omvat.



Ligging plangebied Oud Zuid

Het gebied is bedekt met een lappendeken aan (bestemmings)plannen die stuk voor stuk sterk verouderd zijn. In delen van de wijken geldt nog het Plan van Uitbreiding uit de jaren dertig van de vorige eeuw. Daarnaast is voor een deel van het plangebied in zijn geheel geen regeling van kracht. In deze gebieden geldt slechts de bouwverordening en kan niet op functies worden gestuurd. Dit is een ongewenste situatie.

Ook hebben recent in het gebied enkele veranderingen plaatsgevonden, zoals de start van de wijkvernieuwing in de Grunobuurt-Noord, de herontwikkeling van de Gadolocatie tot het zogenaamde Dinkelpark in de Rivierenbuurt en de herontwikkeling van de Ennamlocatie tot de Herepoort in de Herewegbuurt. Ook is sprake van meer kleinschalige herontwikkelingslocaties die in dit plan zijn meegenomen (waaronder de Gijzelaarslaan in Laanhuizen en Hoornsediep Westzijde in Grunobuurt-Zuid).

Het herontwikkelingsproject Hoornsediep Oostzijde/Rivierenhof in de Rivierenbuurt is buiten het plan gelaten. De besluitvorming hieromtrent is ten tijde van het opstellen van de vaststellingsversie van het bestemmingsplan nog niet ver genoeg gevorderd.

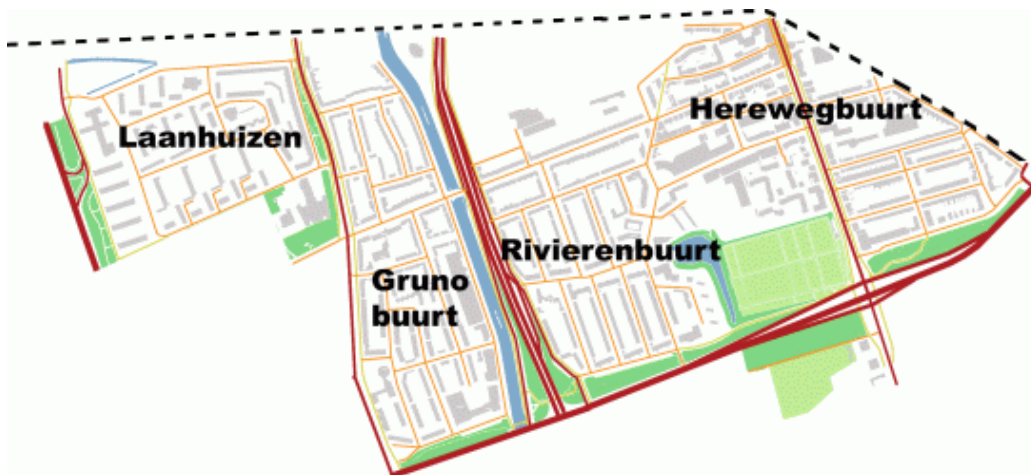
Al met al heeft bovenstaande ertoe geleid voor dit deel van de stad Groningen, aan de zuidkant van het centrum, één nieuw bestemmingsplan te vervaardigen; Oud Zuid genaamd, waarin alle recent middels vrijstellingen mogelijk gemaakte en al dan niet reeds gerealiseerde ontwikkelingen in zijn meegenomen. Zodoende wordt voorzien in een actueel planologisch kader voor een relatief groot deel van de stad.

1.2 Begrenzing plangebied

Het plangebied wordt aan de oostzijde begrensd door de spoorlijn Groningen-Zwolle en de Lodewijkstraat, aansluitend op het bestemmingsplan Oosterpoort. Aan de zuidzijde ligt de plangrens op het midden van de Weg der Verenigde Naties (zuidelijke ringweg). Op twee plaatsen loopt het plangebied verder naar het zuiden door. Dit is het geval bij de Hereweg waar een gedeelte ten zuiden van de ringweg wordt meegenomen (tot aan nummer 97; de zogenaamde Pinolocatie). Het plangebied omvat eveneens de Rooms Katholieke Begraafplaats. De tweede plek is het Julianaplein waar is afgeweken van een strakke plangrens om "gaten" ten opzichte van aansluitende plannen te voorkomen. De Concourslaan en de Verzetsstrijderslaan vormen de zuidelijke plangrens tussen de Paterswoldseweg en de Laan 1940-1945 (westelijke ringweg). De westelijke plangrens wordt gevormd door de westzijde van de Paterswoldseweg, tot aan de zuidkant van de Concourslaan, de lijn tussen de Concourslaan en de huisnummers 27-29 van de Verzetsstrijderslaan en het midden van de Laan 1940-1945 (westelijke ringweg). Tot slot wordt het plangebied aan de noordzijde, tot aan het Noord Willemskanaal, begrensd door de spoorlijn Groningen-Leeuwarden/Delfzijl/Roodeschool, aansluitend op het bestemmingsplan Kostverloren, Zeeheldenbuurt en Badstratenbuurt. Vervolgens vormt de achtergrens van de kavels langs de Parkweg de noordelijke plangrens tot aan de Achterweg. Het zuidelijke stationsgebied is daarmee nadrukkelijk buiten het plangebied van Oud Zuid gelaten. Via de Achterweg en de Hereweg sluit de plangrens weer aan op de spoorlijn Groningen-Zwolle en de Lodewijkstraat. Het Noord Willemskanaal zelf valt buiten het plangebied van dit bestemmingsplan, aangezien al het openbaar vaarwater in het bestemmingsplan Openbaar Vaarwater valt.



Begrenzing plangebied Oud Zuid



Buurtindeling plangebied Oud Zuid

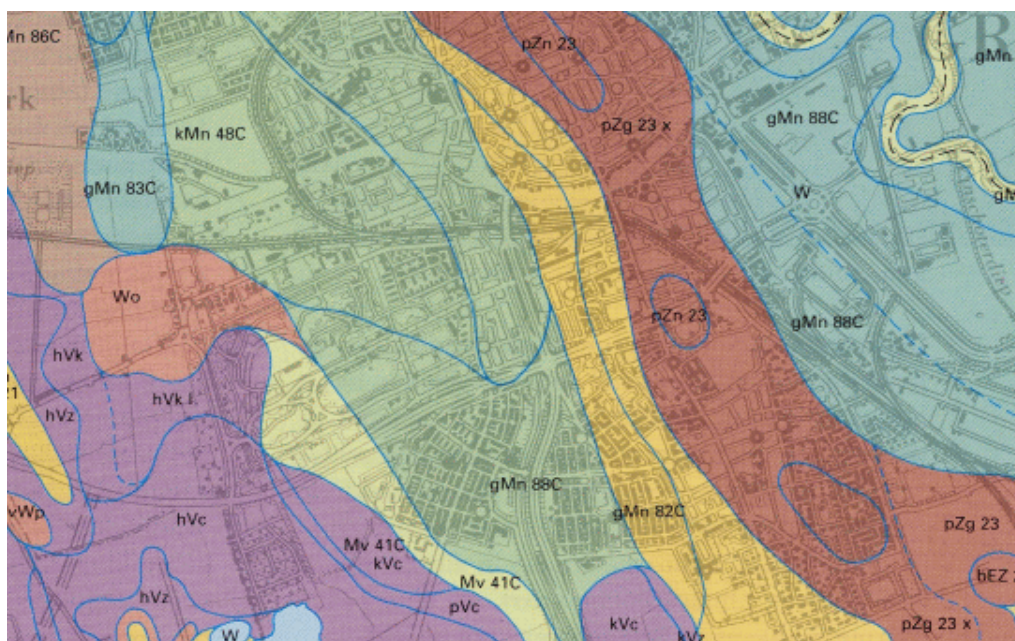
1.3 Doel van het bestemmingsplan

Het doel van het bestemmingsplan Oud Zuid is het voorzien in een actueel planologisch kader dat bestaande waardevolle ruimtelijke structuren beschermt en dat sturing geeft aan eventuele nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Uitgangspunt daarbij is het conserveren van de bestaande inrichting van het gebied (met inbegrip van de recent gerealiseerde herontwikkelingen). Daarnaast geldt dat handhaving en versterking van het woonkarakter van het gebied een belangrijke doelstelling is.

Hoofdstuk 2 Geschiedenis van het gebied

2.1 Bodem en archeologie

De zone Herewegbuurt, Rivierenbuurt, Grunobuurt en Laanhuizen ligt op de Hondsrug en de westelijke flank daarvan en overlapt het oerstroombetal van de Drentse A (zie het onderstaande kaartje). De ondergrond in deze gebieden varieert derhalve sterk. De Herewegbuurt en het oostelijke deel van de Rivierenbuurt zijn gebouwd op het keizand en keileem van de Hondsrug, een gestuwde eindmorene uit de voorlaatste Saale-ijstijd (circa 200.000 jaar geleden). Ongeveer ter hoogte van de Berkelstraat verdwijnt de flank van de Hondsrug onder kleiafzettingen. Ter hoogte van het Hoornsediëp begint de diepe insnijding van het oerdal van de Drentse A. Het westelijke deel van de Rivierenbuurt en de gebieden westelijk van het Hoornsediëp liggen in een kleigebied dat ten westen van ongeveer het Hoornsediëp overgaat in een klei-opveen-gebied. De klei behoort tot de afzettingen die vanuit de Noordzee via de zeearm van de benedenloop van de Drentse A zijn afgezet.



Fragment van de bodemkaart van Groningen. Uit: Clingeborg A.E., De bodem in en rond de stad Groningen. In: Boersma, J.W. e.a. Groningen 1040, Bedum 1990, p. 17-33. Paars: veen; groen en blauw: kleigronden; geel en bruin: zandgronden

Verspreid over de Hondsrug bevinden zich sporen en voorwerpen van vroegere bewoning. Aan het huidige maaiveld is daarvan weinig meer te vinden vanwege de overbouw van vrijwel het gehele oppervlak. Op enkele terreinen is in het verleden archeologisch onderzoek verricht, bedoeld om die sporen te traceren voordat de grond wordt geroerd en eventuele historische gegevens worden vernietigd. De spreiding van die onderzoeken is echter zo klein dat op basis daarvan -ze leverden geen van alle belangwekkende gegevens op- geen zekere uitspraak gedaan kan worden over de aan- of afwezigheid van archeologische vondsten. Daarom wordt hier met verwachtingen gewerkt, gebaseerd op ervaringen in Drenthe en Groningen. Die verwachtingen worden in de toekomst getoetst zodra grondverzet wordt uitgevoerd en archeologisch vooronderzoek noodzakelijk is.

Op de gehele Hondsrug kunnen sporen en vondsten worden verwacht uit alle perioden, van de oude steentijd (circa 12.000 jaar geleden) tot op heden. Deze boven zeeïnvloed verheven heuvelrug was duizenden jaren een favoriete woonplek. Naarmate de zeespiegel de laatste 10.000 jaar steeg verplaatste de bewoning zich naar steeds hogere gronden. Vanaf ongeveer 500 voor Christus worden naast de zandgronden ook de droge kleigronden geëxploiteerd. In eerste instantie worden die als weidegrond en mogelijk als akkers gebruikt.

Van bewoning is in dit gebied dan waarschijnlijk geen sprake. In de eeuwen voor het begin van de jaartelling ontstaat er een veenmoeras ten westen van de oeverwallen van de Drentse A. Vanaf de tiende/elfde eeuw wordt dit gebied vanuit het noorden (omgeving Vinkhuizen) in zuidelijke richting ontgonnen. Door maaiveldvaling en door verhevigde zeeïnvloed slaat het veen rond 1200 weg en wordt een tweede ontginning noodzakelijk. Die vindt eveneens van noord naar zuid plaats en wel in oost west-georiënteerde kavels. Die liggen min of meer haaks op natuurlijke oeverwallen of dijken (Paterswoldseweg, voorheen Hoornse Dijk). Deze kavels worden in grotere blokken verdeeld en van elkaar gescheiden door waterkeringen in de vorm van ontwateringssloten (Hoendiep) en wegen met berm sloten (dijken: bijvoorbeeld Peizerweg, voorheen Drentse Laan). Langs de Hereweg is de bewoning van oorsprong ouder. De weg zelf dateert als route vrijwel zeker uit de prehistorie maar ligt pas sinds de middeleeuwen min of meer vast. De verkaveling van mogelijk vroegere bouwlanden van de stad zal mogelijk uit de late middeleeuwen dateren, misschien pas uit het begin van de nieuwe tijd. Deze zandgronden zijn lange tijd gebruikt als akker en moestuinen, tot in de twintigste eeuw.

Vanaf het einde van de achttiende eeuw treedt er een zekere verdichting van de bebouwing aan de Hereweg op en ontstaan er stegen en gangen, zoals de Barestraat, de Aduarderstraat en de Davidstraat, uitkomend op de vroegere Achterweg (zie kadastrale minuut van circa 1830). De reden voor de toename in bebouwing zal liggen in de aanwezigheid van de Helperlinie; het vooruitgeschoven verdedigingsstelsel van de stad. Het bestaat uit een stelsel van wallen en grachten. Van de binnenstadse wal is een belangrijk deel bewaard gebleven, op de grens van de Rooms Katholieke begraafplaats en het AOC-Terra. De te beschermen archeologische waarden vallen in principe net buiten het plangebied. Er is voor gekozen om in voorliggend bestemmingsplan een beschermend aanlegvergunningstelsel op te nemen voor een strook van circa vijf meter om zodoende de restanten van de Helperlinie te beschermen tegen afgraving.

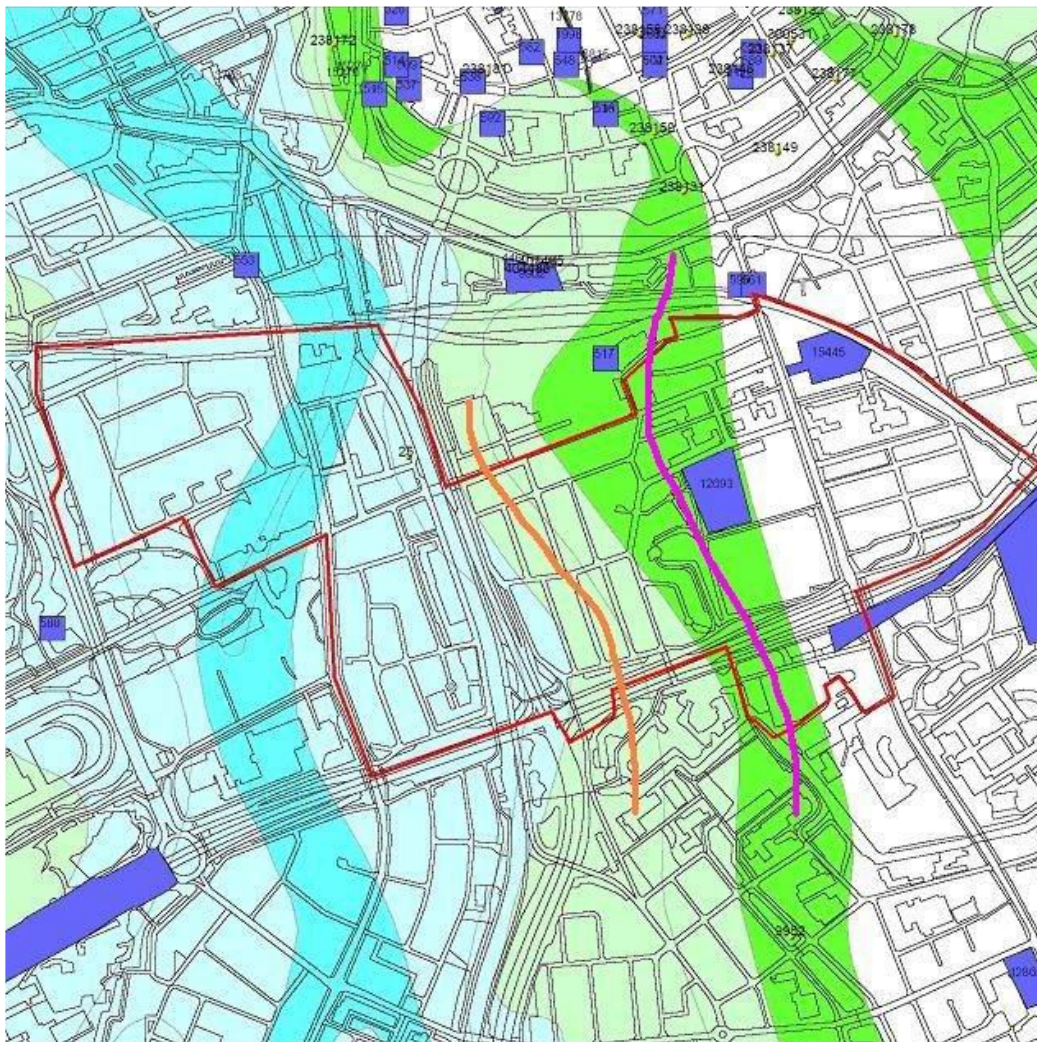


Kadastrale minuut 1821-1830

In het zand van de Hondsrug worden drie gebieden onderscheiden:

1. Waar het zand van de Hondsrug ongeveer op maaiveldhoogte ligt (op de Archiskaart de witte zone en het rechter deel van de felgroene zone, vanaf circa 1 meter +NAP en hoger) lijkt de kans op een gave bodem relatief laag. In dat gebied is de kans op archeologische sporen minder groot, maar niet afwezig. In dit gebied is het noodzakelijk dat bij grondverzet van zekere omvang (te bebouwen, ontgraven, roeren of slopen oppervlakte groter dan 250 m² en dieper dan 0,3 meter) archeologisch vooronderzoek plaatsvindt door middel van proefsleuven. Op basis van deze onderzoeksresultaten wordt besloten of een opgraving gerechtvaardigd is. De betreffende gronden zijn op de plankaart voorzien van de aanduiding 'archeologische verwachtingswaarden 1' met daaraan gekoppeld een onderzoeksverplichting voor bouwwerken vanaf de genoemde oppervlakte en diepte en een aanlegvergunningstelsel voor werkzaamheden vanaf de genoemde oppervlakte en diepte.

2. In de zone waarin het zand van de Hondsrug ligt tussen 1 meter +NAP en 2,5 meter -NAP is de kans op gave sporen erg groot. Die verwachting wordt gestaafd door bevindingen aan de oostzijde van de Hondsrug. In dit gebied is het noodzakelijk dat er bij bodemversturende werkzaamheden vooraf archeologisch vooronderzoek wordt uitgevoerd. In dit gebied moet bij het onderzoek worden gelet op sporen in de kleiafdekking op het zand en op sporen in het zand. Het gaat daarbij om terreinen groter dan 250 m² en bodemverstoringen dieper dan 0,5 meter. In eerste instantie liggen grondboringen als onderzoeksmethode voor de hand. De betreffende gronden zijn op de plankaart voorzien van de aanduiding 'archeologische verwachtingswaarden 2'. Ook aan deze aanduiding is een regeling voor bouwwerken en werkzaamheden vanaf de genoemde oppervlakte en diepte gekoppeld.
3. In de derde, meest westelijke zone is de zandondergrond niet van belang; de kans op grondsporen op een diepte groter dan circa 2,5 meter -NAP is zeer gering. Wel kunnen de kleipakketten, met name oude oeverwallen, archeologische informatie bevatten. De ligging daarvan is niet bekend, zodat in dit gebied een archeologisch vooronderzoek door middel van boringen noodzakelijk is bij een terreingrootte van minimaal 500 m² en verstoringsdiepte van meer dan 0,5 meter. De betreffende gronden zijn op de plankaart voorzien van de aanduiding 'archeologische verwachtingswaarden 3'. Ook deze aanduiding kent een regeling voor bouwwerken en werkzaamheden vanaf een bepaalde oppervlakte en diepte.



Archiskaart, mei 2006: rood: begrenzing bestemmingsplangebied, paars: 1 meter +NAP-hoogtelijn van het zand van de Hondsrug, oranje: 2,5 meter -NAP-hoogtelijn van het zand van de Hondsrug

2.2 Ontwikkelingsgeschiedenis

2.2.1 Inleiding

De vier buurten van Oud Zuid vormen samen de zuidelijke kern van de schil rondom de binnenstad. De bestaande infrastructuur van de Paterswoldseweg, het Noord-Willemskanaal, het Emmaviaduct en de Hereweg delen het zuiden van de stad op in vier betrekkelijk individuele gebieden. De Zeeheldenbuurt en Laanhuizen vormen het meest westelijke kwartier, de Oosterpoort en de Herewegbuurt het meest oostelijke. Ertussenin liggen de Grunobuurt en de Rivierenbuurt, van elkaar gescheiden door het Noord-Willemskanaal en het Emmaviaduct en met elkaar verbonden door de Parkbrug. In deze paragraaf wordt per buurt ingegaan op de ontwikkelingsgeschiedenis. In paragraaf 2.2.2 is een aantal kaarten opgenomen waarnaar in navolgende paragrafen wordt verwezen.

2.2.2 Herewegbuurt

Ontwikkelingen tot de slechting van de vestingwerken (1876)

De Herewegbuurt is gelegen op de Hondsrug, een zuidoost-noordwest lopende zandrug die ontstond als gevolg van een landijsstuwung. Ten westen hiervan liep het riviertje de A en ten oosten ervan de Hunze. Deze riviertjes, die ten noorden van de stad samenstroomden en in verbinding stonden met de zee, veroorzaakten regelmatig overstromingen in de lager gelegen gebieden. Al ver voor het begin van de jaartelling vestigden zich op deze hoger gelegen rug de eerste bewoners. Kleinschalige akker- en tuinbouw vormde hier eeuwenlang de belangrijkste bron van bestaan. In het lager gelegen gebied ten westen van de rug werd ook veeteelt bedreven. Over de Hondsrug liep de enige noord-zuid verbinding die het hele jaar begaanbaar en daarmee de belangrijkste invalsweg van de stad was. Van deze weg werd in de loop der eeuwen veelvuldig gebruik gemaakt door verschillende legers. Hieraan werd ook de latere naam ontleend: Heerbaan of Heereweg (heer = leger).

In 1698 werd naar een ontwerp van vestingbouwkundige Menno van Coehoorn de Helperlinie aangelegd. Dit was een vooruitgeschoven verdedigingsgordel van de stad Groningen die bestond uit een aarden wal met bastions en een gracht. De gracht verbond het Winschoterdiep in het oosten met het Hoornsediep in het westen. Enige jaren daarvoor was verder naar het noorden, evenwijdig aan de al langer bestaande stadsgracht, nog een gracht gegraven.



Hereweg

Omdat het enige groen van de stad op de vestingwallen te vinden was besloot de gemeenteraad in 1741 om de Hereweg aan weerszijden met vier rijen bomen te beplanten. In de loop van de achttiende eeuw ontwikkelde het gebied zich meer en meer tot een lommerrijk wandelgebied waar de welgestelden van de stad recreëerden. Er werden tuinen aangelegd en theekoepels gebouwd. In 1765 besloot de gemeente tot de aanleg van een park op een terrein tussen de Hereweg en de Oosterweg, direct ten noorden van de Helperlinie. Het park werd aangelegd door stadshovenier J.C. Becker en kreeg een rechthoekige, strak symmetrische opzet volgens de uitgangspunten van de Franse tuinkunst. In het midden van de rechthoek bevond zich een open ruimte van waaruit acht lanen stervormig uitwaaierden. Hieraan ontleende het park zijn naam Sterrebos. Eén van de lanen was direct georiënteerd op de Martinitorren. Nadat in 1826 bijna tien procent van de inwoners van Groningen aan een epidemie gestorven was mocht er niet meer binnen de vesting begraven worden. In 1828 werd daarom ver buiten de toenmalige bebouwde kom de Zuiderbegraafplaats aangelegd. De buitenste paden werden omzoomd met beukenhagen. Op de Zuiderbegraafplaats liggen verschillende bekende Groninger personen en families begraven, onder wie de grootindustriële W.A. Scholten. In 1873 werd iets verder naar het zuiden een tweede, Rooms-Katholieke, begraafplaats aangelegd.



Minuutplan uit 1830

Voordat de vestingwerken gesloopt werden stond er in het gebied al vrij veel bebouwing. De belangrijkste concentraties bevonden zich langs de (Verlengde) Oosterweg en de Hereweg en in het gebied tussen de huidige Viaduct- en Barestraat. De bebouwing bestond voornamelijk uit boerderijen en moeskerswoningen. Nadat de Hereweg in 1824 verhard was en het onderhoud en beheer ervan was overgedragen aan Rijkswaterstaat verschenen in de loop van de negentiende eeuw, naast de theekoepels, ook permanente verblijven voor de welgestelden. Op de hoek van de (huidige) Waterloolaan kwam een café, evenals tegenover het Sterrebos (het Boschhuis). Hier was het overstappunt tussen de gemeentelijke paardentram en de paardentram naar Zuidlaren (1892). Aan de westkant van de Hereweg verdichtte de bebouwing zich. Het aantal arbeiders uit de stad nam toe en er ontstond een sloppenbuurtje bij de Achterweg.

vastgesteld, april 2009
gemeente Groningen - bestemmingsplan Oud Zuid



Kaart uit 1855

In 1865 werd op initiatief van de pas opgerichte eerste woningbouwvereniging van Groningen, de Bouwvereniging, een complex van tachtig arbeiderswoningen aan weerszijden van de nog aan te leggen Willemstraat gebouwd. Deze bouwactiviteiten vormden de eerste planmatige uitleg buiten de wallen, samen met de Brandenburgerbuurt aan de overkant van het spoor in de Oosterpoort. De aanleg van het spoorwegemplacement in 1864 betekende een extra impuls voor het buurtje ten westen van de Hereweg, het zogenoemde Davidstraatkwartier. Het aantal spoorwegarbeiders dat hier woonde nam enkele jaren later verder toe toen bij het emplacement een spoorweghaven werd aangelegd die in verbinding stond met het Noord-Willemskanaal. In 1868 werd de lijn naar Nieuweschans geopend. Deze doorsneed de Oosterweg en vormde vanaf dat moment de noordoostelijke begrenzing van de wijk waarvan de aanleg in feite enkele jaren daarvoor begonnen was.

Ontwikkeling van de wijk tussen circa 1876 en 1910

Nadat in 1874 de Vestingwet was aangenomen werd rond 1878 begonnen met de sloop van de vestingwerken rond de binnenstad en die van de Helperlinie. Omdat de Helperlinie voor het grootste deel op het grondgebied van de gemeente Haren lag was de bestemming van de vrijkomende gronden niet opgenomen in de ontmantelingsplannen van de ingenieurs Van Gendt en Brouwer. Hoewel de gemeente voor het gebied geen vastomlijnd plan had was men wel van mening dat het een representatief karakter moest krijgen. In verband hiermee werd in 1883 het Sterrebos in noordelijke richting uitgebreid en de opzet van het park ingrijpend gewijzigd.

De al voor de ontmanteling in gang gezette spontane ontwikkeling langs de Hereweg zette zich na 1880 door. De wens van het gemeentebestuur om het gebied een representatief aanzien te geven werd als gevolg van particuliere bouwactiviteiten min of meer vervuld. Er verscheen een groot aantal statige, merendeels vrijstaande, herenhuizen in verschillende bouwstijlen uit het laatste kwart van de negentiende eeuw en rond de eeuwwisseling. Aan het begin van de Hereweg tellen de woningen twee tot vier bouwlagen met kap, de verder weg gelegen woningen zijn over het algemeen wat lager.

[illegible]

De aan het begin van de twintigste eeuw in de wijk aanwezige bebouwing werd opgenomen in het betreffende deelplan van het Algemeen Uitbreidingsplan van ingenieur J.A. Mulock Houwer uit 1906. Het hierin geprojecteerde stratenplan ten oosten van de Hereweg was via een centrale noord-zuid lopende as gericht op het Sterrebos. De bebouwing van de straten diende volgens Mulock Houwer een deftig karakter te krijgen. Het plan werd in grote lijnen uitgevoerd. De straat tegenover de Rabenhauptstraat kwam er echter niet en het deel van de noord-zuid lopende as tussen de J.A. Feithstraat en de Willemstraat evenmin. Het deel ten zuiden van de Willemstraat werd het eerst ingevuld, met uitzondering van het oostelijk deel van de Tweede Willemstraat. Rond 1910 werden aan het westelijk deel van de Tweede Willemstraat middenstandswoningen van twee bouwlagen met kap gebouwd. Aan de zuidzijde van de Anna Paulownastraat verrezen in datzelfde jaar herenhuizen van drie bouwlagen met platte daken. In het ontwerp van deze woningen, die in beide straten gesloten gevelwanden vormen, zijn elementen van de Art Nouveau verwerkt.

In 1915 vond aan de Sterrebosstraat de bouw van een aantal enkele en dubbele woonhuizen van twee bouwlagen met kap plaats. Veel van deze woningen in Um 1800-stijl werden ontworpen door architect J. Kuiler die ook enkele vrijstaande herenhuizen (enkel en dubbel) aan de Waterloolaan bouwde. De noordzijde van de Anna Paulownastraat werd in het midden van de jaren twintig bebouwd met middenstandswoningen van twee bouwlagen met plat dak. Deze woningen kregen kleine voortuintjes. In dezelfde periode werd aan de Waterloolaan het aantal vrijstaande herenhuizen uitgebreid. Het oostelijk deel van de Tweede Willemstraat werd in 1937 bebouwd. Hier verscheen een complex van achtenveertig portiekwoningen in Interbellumstijl naar ontwerp van architectenbureau Kazemier & Tonkens. Het gebied ten noorden van de Willemstraat werd in de jaren dertig bebouwd. Aan beide zijden van de J.A. Feithstraat werden in 1935 portiekwoningen gebouwd van twee en drie bouwlagen met kap naar ontwerp van architect Joh. Prummel. Aan de langs het spoor lopende Verlengde J.A. Feithstraat werd tenslotte in de jaren 1939-1940 een complex portiekwoningen in de stijl van de Delftse School gebouwd.

Ook ten westen van de Hereweg en aan de Hereweg zelf werden in de jaren twintig en dertig woningen gebouwd waarvan sommige met winkels. Aan de Hereweg en de bestaande straten ten westen daarvan betrof dit uitsluitend incidentele invullingen waardoor de bebouwing zich verdichtte. Verder naar het westen vond een daadwerkelijke uitbreiding van de wijk plaats. De Rabenhauptstraat werd aan het begin van de jaren twintig min of meer volgens het uitbreidingsplan van Mulock Houwer doorgetrokken naar het Stadspark.



Kapel van P.J.H. Cuypers op de RK begraafplaats

In de Herewegbuurt werd voor de Tweede Wereldoorlog geen enkele kerk gebouwd. De enige (openbare lagere) school werd in 1927 gebouwd aan de Rabenhauptstraat naar ontwerp van gemeentearchitect S.J. Bouma in de stijl van Dudok (het gebouw herbergt nu het Grafisch Museum). De belangrijkste bedrijvigheid in de wijk werd gevormd door de rijwielfabriek Fongers. Deze was afkomstig uit de binnenstad en liet in 1896 aan de Hereweg, ongeveer tegenover de Willemstraat, een nieuwe fabriek met oefenschool bouwen.

Aan de Viaductstraat nabij het spoorwegemplacement verrees in 1928 de puddingfabriek van de firma Polak. Het U-vormige complex kreeg aan de straatzijde een door een muur afgeschermd binnenplaats. Na vertrek van het Gemeentearchief zijn nu in het gebouw diverse onderzoeksbedrijven gevestigd. Op de Rooms-Katholieke begraafplaats werd in 1895 een aula en in 1897 een kapel gebouwd door de bekende architect P.J.H. Cuypers.

Ontwikkelingen na 1945

Na de Tweede Wereldoorlog veranderde er relatief veel in de wijk, zowel in visuele, functionele als in stedenbouwkundige zin. De aanblik van de wijk veranderde doordat relatief veel nieuwbouw plaatsvond, met name ter vervanging van gesloopte woningen. In de Davidstraat en de Driehovenstraat werd in de jaren zeventig op grote schaal gesloopt en vervolgens nieuwbouw gepleegd. Op het terrein achter de fabriek van Fongers werd in de jaren tachtig een appartementencomplex van circa tweehonderd woningen gebouwd.



Kaart uit 1950

De belangrijkste verandering was echter de aanleg van de Weg der Verenigde Naties (zuidelijke ringweg) met op- en afritten in de jaren zestig. Deze weg, waarvan het tracé al gedeeltelijk in het uitbreidingsplan van Schut en Berlage gepland was betekende een ingrijpende wijziging in de structuur van de wijk. De groenconcentratie die door de twee begraafplaatsen en het Sterrebos werd gevormd ging voor een deel verloren. Een oude theekoepel die ten westen van de Hereweg stond werd verplaatst naar de overkant. Ingrijpend was echter de verbreking van de relatie tussen het Sterrebos en de bebouwing die nu ten noorden van de ringweg ligt.



Aanleg Weg der Verenigde Naties

De bebouwing langs de Hereweg onderging vooral een functionele verandering. Veel van de woonhuizen zijn tegenwoordig (gedeeltelijk) in gebruik als kantoor. Er ontstaan steeds meer gaten in de van oorsprong gave lineaire bebouwingsstructuur en schaalvergroting (kantoren en appartementencomplexen) in vooral het noordelijk en het zuidelijk deel van de weg leidt ertoe dat het karakter van een representatieve zuidelijke invalsweg van de stad steeds meer onder druk komt te staan. Een voorbeeld hiervan is het ten opzichte van de rooilijn teruggeplaatste complex van Dennenoord dat vanuit de cultuurhistorie als een ongewenste ontwikkeling kan worden beschouwd. In de huidige inrichting is een paar jaar geleden gelukkig weer boombeplanting aangebracht.

Cultuurhistorische waarden Herewegbuurt

- De Hereweg als historisch belangrijkste zuidelijke uitvalsweg en representatieve zuidelijke entree van de stad met deels nog oorspronkelijke historische lintbebouwing aan weerszijden van hoge architectonische kwaliteit;



Historische lintbebouwing

- Restant van het verdedigingswerk de Helperlinie, een versterking van de vesting Groningen aan de zuidkant van de stad uit de zeventiende en achttiende eeuw. De contouren van het verdedigingswerk zijn terug te vinden in onder andere het verloop van het Helperdiepje. Dit valt grotendeels buiten het plangebied van voorliggend bestemmingsplan.



Helperdiepje

2.2.3 Rivieren- en Grunobuurt

Periode tot circa 1920

De Rivieren- en Grunobuurt zijn gelegen op het gebied tussen de Paterswoldseweg en het Noord-Willemskanaal. Het riviertje de Drentse Aa zorgde voor de afwatering van de hoger gelegen Drentse zandgronden en de Hondsrug. Iets ten zuiden van de huidige Grunobuurt vertakte de Aa zich in twee armen. Beide lopen werden in de tweede helft van de dertiende eeuw ingedijkt. Hierdoor werd het laaggelegen terrein tussen beide lopen, net als de omringende polders, geschikt voor veeteelt; de zware klei en beperkte afwatering maakten het gebied ongeschikt voor akkerbouw. Tussen 1857 en 1861 werd de Drentse Aa gekanaliseerd tot een volwaardige waterweg, het Noord-Willemskanaal. Enkele jaren later, in 1866, werd de spoorlijn Groningen-Leeuwarden, de huidige noordgrens van de Rivieren- en Grunobuurt, aangelegd. Langs deze spoorlijn verschenen enkele bedrijfsgebouwen. In het gebied was sprake van een doorlopende, bloksgewijze verkaveling. Ter hoogte van de huidige ringweg stonden aan een insteekhaven van het Noord-Willemskanaal twee houtzaagmolens en in de polders ten oosten van dit kanaal lag geïsoleerd en ver buiten de stad de Zuiderbegraafplaats (1828). De eerste bebouwing in het gebied ontstond in de loop van de negentiende eeuw langs de Paterswoldseweg die een steeds belangrijkere in- en uitvalsweg van de stad ging vormen.

Periode van circa 1920 tot 1940

De Rivieren- en Grunobuurt werden in een betrekkelijk lange periode -vanaf 1918 tot circa 1970- in drie fasen aangelegd. Het eerste deel ontstond rond 1920 op basis van een partiële aanpassing van het uitbreidingsplan van ingenieur J.A. Mulock Houwer uit 1905 en omvatte het noordelijk deel van de Grunobuurt inclusief de Parkweg. Dit deel werd voor het grootste deel ontwikkeld door woningbouwvereniging Gruno. Deze woningbouwvereniging was in 1919 opgericht door personeel van de spoorwegen. Tussen 1921 en 1923 bouwde zij het eerste deel van een complex arbeiderswoningen aan de Paterswoldseweg Oostzijde, de Stephensonstraat en het Hoornsediep Westzijde. Na een onderbreking van bijna vijf jaar bouwde dezelfde vereniging een tweede complex arbeiderswoningen aan de Grunostraat, de Westinghousestraat en de James Wattstraat. Hoewel tegenwoordig ook de bebouwing ten zuiden van de Parkweg als Grunobuurt wordt aangeduid sloeg die naam oorspronkelijk alleen op de buurt ten noorden van de Parkweg. Het gehele complex is ontworpen door het Groninger architectenbureau Kazemier & Tonkens en omvatte oorspronkelijk 450 woningen van verschillende typen eengezinswoningen.

Aan de zuidzijde van de Parkweg, tegenover de Westinghousestraat, werd in 1927 een dubbele Openbare Lagere School gebouwd in de stijl van de Amsterdamse School. De monumentale middenpartij met half rond uitgebouwd gymnastieklokaal is georiënteerd op de hoofdas van de dan in aanbouw zijnde Grunobuurt.

Het gebied ten zuiden van de Parkweg werd in grote lijnen ingevuld volgens het in 1932 vastgestelde nieuwe algemene uitbreidingsplan van Schut en Berlage. In 1937 werd hier begonnen met de bouw van woningen. In dat jaar bouwde de in 1914 opgerichte (gereformeerde) woningbouwvereniging Patrimonium een complex van circa honderd volkswoningen aan (delen van) de Lorentzstraat, de Snelliusstraat, de Kamerlingh Onnesstraat, de Van der Waalsstraat en het Hoornsediep. De woningen werden ontworpen door het architectenbureau Van Wijk & Broos en tellen twee bouwlagen met kap. Het grootste deel hiervan werd echter pas na de Tweede Wereldoorlog gebouwd. Aan de noordwestzijde van de Paterswoldseweg was in 1930 al een groot woningcomplex gebouwd. De straten hierachter, die al wel voor 1940 waren aangelegd, werden pas in de jaren vijftig bebouwd als onderdeel van de nieuwe wijk Laanhuizen.



Grunobuurt-Zuid

In de Rivierenbuurt kreeg, anders dan Mulock Houwer had getekend, de Parkweg slechts één zijstraat. De overige geplande noord-zuid lopende straten kwamen er wel maar eindigden op een parallel aan de Parkweg lopende straat; de IJsselstraat. De rest van de Rivierenbuurt is in de tweede fase ontwikkeld. Het betreft die delen van de wijken die in navolging van de eerste versie van het uitbreidingsplan van Berlage en Schut vanaf 1928 tot het begin van de Tweede Wereldoorlog zijn gerealiseerd. Met de bebouwing van de nieuwe straten werd aan het eind van de jaren dertig begonnen. De Parkweg werd geheel bebouwd met portiekwoningen van drie bouwlagen met kap in Interbellumstijl. Door het vrijwel ontbreken van zijstraten ontstonden zeer lange, aaneengesloten gevelwanden. Door boombeplanting en voortuinen kreeg de Parkweg een groen karakter. Ook de IJsselstraat werd nog voor de Tweede Wereldoorlog geheel bebouwd. Met het Hoornsdiep, de Rijnstraat en de Berkelstraat kon slechts een begin gemaakt worden. Het betreft hier complexen portiekwoningen met winkels op de straathoeken in Interbellumstijl. De gesloten gevelwanden tellen afwisselend twee en drie bouwlagen met kap.

Ontwikkelingen na 1945

Rond 1950 was er grote behoefte aan woningen voor arbeiders en de kleine middenstand; in de Grunobuurt en Rivierenbuurt werd specifiek voor deze doelgroepen gebouwd. Een groot deel hiervan is ontwikkeld in de particuliere sector door kleine, lokale aannemers. De bebouwing aan de westkant van de Paterswoldseweg ging, mede als gevolg van het toenemende verkeer op de Paterswoldseweg, in feite deel uitmaken van de buurt die erachter werd aangelegd; Laanhuizen. De naoorlogse ontwikkeling van de Grunobuurt en de Rivierenbuurt bestaat in principe uit de invulling van de nog niet ontwikkelde zone in het gebied dat grotendeels gelegen is ten noorden van de Weg der Verenigde Naties (zuidelijke ringweg). De wijken werden door de A28, de geplande verkeersweg naar Assen en Zwolle, van elkaar gescheiden. Deze grote ader vormde de as waarlangs de wijken in functionele zin zijn gespiegeld.



Naoorlogse invullingen Grunobuurt-Zuid

Beide wijken zijn voor het grootste deel bestemd voor woningbouw en beide kregen een geconcentreerde strook die bestemd was voor lichte industrie en bedrijvigheid. Deze industriebestemming die deels rustte op de (huidige) Vechtstraat in de Rivierenbuurt en het Hoornsediep in de Grunobuurt stond vanaf 1936 ter discussie omdat de visie op de positie van industrieterreinen in de stad in beweging was. Omwille van de volksgezondheid en hygiëne gingen er meer en meer stemmen op voor een striktere scheiding van industrie en wonen. Daarnaast speelde de vraag van de industrie naar grotere kavels en goedkopere bouwgrond een rol. Ondanks deze provinciale afkeuring bleef de in de Grunobuurt reeds door Berlage (1928) geplande industriestrook in het nieuwe plan gehandhaafd.

De uitbreidingsplannen Grunobuurt en Rabenhaupt (huidige Rivierenbuurt), die als basis voor de uitvoering zouden gelden, werden gemaakt in de jaren 1948-1951 en onafhankelijk in ontwikkeling gebracht. De Grunobuurt en Rivierenbuurt zijn beiden een aanvulling en logische voortzetting van de bestaande vooroorlogse, en het grootste deel Berlagiaanse stedenbouwkundige structuur. De kruisvormige structuur van hoofdwegen waarmee de wijk aantakt aan de hoofdinfrastructuur van de stad wordt gevormd door de Parkweg in oost-west richting en het Emmaviaduct in noord-zuid richting. Het gebied dat tussen de Parkweg en de Weg der Verenigde Naties ligt wordt door twee oost-west assen opgedeeld in vier woonbuurten. De oost-west as in de Grunobuurt is de Van Leeuwenhoekstraat, deze fungeert voornamelijk als zichtlijn. In de Rivierenbuurt wordt de oost-west as gevormd door de Rivierenhof. Aan deze as zijn diverse wijkvoorzieningen gesitueerd, zoals winkels, opslagplaatsen, een wijkpost en een school. De stedenbouwkundige structuur van de as wordt in de architectuur geaccentueerd door een langgerekt bouwblok met daarin onderdoorgangen die de achterliggende woonstraten ontsluiten. De buurt werd van de Zuiderbegraafplaats afgescheiden door de aanleg van een vijverpartij met groenvoorzieningen. Ten noorden van de Parkweg vond bebouwing plaats die vooral op de aanwezigheid van het stationsemplacement was gericht.

In principe bestaat de verkaveling van de vooroorlogse Gruno- en Rivierenbuurt uit een aaneenschakeling van gesloten bouwblokken. Het naoorlogse deel van beide wijken is ontworpen als een aanvulling op de Berlagiaanse verkaveling. De richting en oriëntatie van de bouwblokken voegen zich naar de bestaande structuur maar zijn in tegenstelling tot de vooroorlogse stad op enkele plekken aan de kopse zijden gedeeltelijk opengeknipt. Op enkele plekken is die openheid door middel van verspringingen en de plaatsing van kleine blokjes woningbouw of garages teniet gedaan. Daardoor is de scheiding tussen openbare en private ruimte niet altijd duidelijk. De stedenbouwkundige structuur van beide wijken is hoogst waarschijnlijk ontworpen door G.B. Smid in opdracht van de in 1947 door het gemeentebestuur in het leven geroepen dienst Stadsuitbreiding en Volkshuisvesting.

Beide buurten zijn in een doorgaande ontwerpbeweging op papier gezet. Het schetsontwerp van de Grunobuurt speelde goed in op de te verwachten vraag naar woningen en bijzondere functies. Het onderging tot aan de presentatie aan de gemeenteraad geen structurele veranderingen. Het schetsontwerp voor de Rivierenbuurt daarentegen werd in 1950 aangepast. De Sint Willibrordusvereniging zocht een terrein voor het stichten van een huishoudschool met internaat en kloostertje. Om deze functies als een enclave in het plan te kunnen opnemen moest het ontwerp van de Rivierenbuurt worden aangepast. Dit leidde tot een grotere verlenging van de bestaande vooroorlogse woonstraten in zuidelijke richting, hier werden de woningen geprojecteerd die gepland waren in de ruimte waar nu de enclave kwam. Ruimtelijk gezien had deze aanpassing het meeste effect op de centrale ruimte in het plan; de Rivierenhof. Deze werd sterk versmald. Het effect van het groene hart, omgeven door winkels en woningen, werd teruggebracht tot een enigszins breed uitgevallen plantsoen.

Cultuurhistorische waarden Rivieren- en Grunobuurt

- Het noordelijke deel van de Grunobuurt (wordt gesloopt);
- De Vechtstraat en omgeving: een op architectonisch niveau zeer samenhangende straat, ontworpen voor de kleine detailhandel in de omliggende wijken;
- Ensemblewaarde van de Schelde- en Merwedestraat met karakteristieke jaren-vijftig bebouwing.



Vechtstraat



Scheldestraat

2.2.4 Laanhuizen

Ontwikkelingsgeschiedenis voor 1948

Het laaggelegen gebied dat ingeklemd ligt tussen de Paterswoldseweg en het Noord-Willemskanaal ten zuidwesten van het Reitdiep wordt op oud kaartmateriaal aangeduid als Hoornsche dijk. Op de kaart van de provincie Groningen van Beckeringh van 1781 zijn de huizen aan de weg, dat later het eerste gedeelte van de huidige Paterswoldseweg zou vormen, als "Laanse huizen" aangeduid. Deze huizen lagen langs deze weg ongeveer tussen de Drentse Laan (de huidige Peizerweg) en tot nog voorbij de zuidelijke toegang van het Stadspark. De Aa zorgde voor de afwatering van de hoger gelegen Drentse zandgronden en de Hondsrug. In het gebied is sprake van een voor het grootste deel oost-west strekkende, doorlopende blokverkaveling. Lange tijd bleef de bebouwing in het gebied beperkt tot enkele woningen en boerderijen, zogenaamde lintbebouwing langs de Hoornsche Dijk/Paterswoldseweg die een belangrijke uitvalsweg zou worden. Vanaf 1896 werd langs dit tracé een paardentram naar Eelde en Paterswolde aangelegd.

In circa 1930 verrees op basis van het uitbreidingsplan van Berlage/Schut (1928/1932) aan de westzijde van de Paterswoldseweg, ten zuiden van de spoorlijn, een groot, haakvormig woningbouwcomplex.



Wand Paterswoldseweg

De grond van Laanhuizen was in die tijd in handen van 219 particuliere eigenaren. Volgens het vigerende uitbreidingsplan waren de terreinen bestemd voor open bebouwing: villabouw bestaande uit maximaal twee aaneengesloten eengezinshuizen. Tijdens de oorlogsjaren gebruikten de eigenaren de terreinen tijdelijk als volkstuinen waarin diverse semi-permanente bouwsels verreesen. De voor de oorlog geplande bebouwing is om economische redenen niet van de grond gekomen. De terreinen werden na 1945 allemaal door één aannemer opgekocht.

Planontwikkeling Laanhuizen (1948-1955)

Het overigens nooit goedgekeurde structuurplan van 1950 vormde de ruimtelijke basis voor de completering van een aantal relatief kleine uitbreidingswijken, waaronder Laanhuizen (758 woningen). Laanhuizen vormt als meest westelijke wijk van het zuidelijk stadsdeel een uitzondering in deze reeks. De wijk is in tegenstelling tot alle andere stadsuitbreidingen na de oorlog, niet door de gemeente maar door een particulier ontwikkeld. Uit een door het Centraal Bureau voor de Statistiek uitgevoerd onderzoek naar de woningnood van circa 1950 bleek dat er in de stad Groningen grote behoefte was aan woningen voor arbeiders.

De woningmarkt voor middenstanders werd als praktisch vol voorgesteld: er zou in de hele stad maar behoefte zijn aan circa honderd middenstandswoningen. De uitkomsten van dit rapport deden twijfel ontstaan bij het Algemeen Mijnwerkers Fonds -de aan het aannemersbedrijf Jansen en Broek gekoppelde financier- over de haalbaarheid van de exploitatie van middenstandswoningen in Laanhuizen én Coendersborg. Na overleg tussen de gemeente en de directie van het AMF werd gezamenlijk besloten om in Laanhuizen specifiek voor middenstanders te bouwen. Het totaal aantal woningen, inclusief de bestaande bebouwing langs de Paterswoldseweg, zou 640 bedragen. Laanhuizen is een voorbeeld van een aangepast plan dat in tegenstelling tot de reguliere gang van zaken op initiatief van een lokale aannemer en een groot pensioenfonds tot stand is gekomen. Beiden mikten op het meest winstgevend segment in de overspannen woningmarkt: de middenstandswoningbouw.

De naoorlogse ontwikkeling van Laanhuizen bestaat in de basis uit de aanvulling van de nog niet ontwikkelde zone ten westen van het vooroorlogse, haakvormige woningbouwblok op de hoek van de Koeriersterweg en de Paterswoldseweg. Het naoorlogse ontwerp gaat uit van de bestaande infrastructuur, met inbegrip van de toekomstige ringweg. Laanhuizen is daarmee geen aanvulling of logische voortzetting van de bestaande vooroorlogse, voor het grootste deel Berlagiaanse stedenbouwkundige structuur. De ringstructuur van hoofdwegen waarmee de wijk aantakt bij de hoofdinfrastructuur van de stad wordt gevormd door de in elkaar doorlopende Koeriersterweg en de Verzetsstrijderslaan.



Verzetsstrijderslaan

Het terrein binnen deze ringstructuur wordt ontsloten door een aantal wegen. Inherent aan deze structuur kent de wijk geen kruising van hoofdwegen waaraan een centrale ruimte is gesitueerd. Bijzondere functies zoals winkels en bedrijfsruimten zijn rondom de entree vanaf de Koeriersterweg ondergebracht in een de straat overspannend bouwblok aan de Gijzelaarslaan en de achterliggende terreinen aan de Onderduikersstraat. Dit straat overspannend bouwblok is opgenomen in de woonblokkenstructuur; er is geen afzonderlijke of aparte verkaveling voor ontworpen. De overige wijkvoorzieningen, zoals scholen, kerken en een wijkgebouw, zijn op een terrein in de noordoosthoek van de wijk samengebracht. De stedenbouwkundige structuur van Laanhuizen is ontworpen door ingenieur P. Bügel in opdracht van het Algemeen Mijnwerkersfonds.

Laanhuizen is ontworpen als een open verkaveling in stroken en herhaalde eenheden. De wens om de afsluitende werking van de omliggende infrastructuur te doorbreken en niet voort te zetten in de wijk, heeft de richting en oriëntatie van de bouwblokken bepaald. Er is sprake van een viertal clusters en een restgebied aan de achterzijde van de vooroorlogse bebouwing. Elk cluster is opgebouwd uit een ongespiegelde herhaling van stroken en dwarsblokken. Het bereiken van sociale verscheidenheid in de woonwijk was een van de voorwaarden die de gemeente Groningen stelde ten aanzien van nieuwe stadsuitbreidingen.

Villawijken vormden reeds voor de oorlog een uitzondering op dat beleid; na de oorlog gingen middenstandswijkjes ook tot die groep uitzonderingen behoren. Op stedenbouwkundig niveau leidde dat tot een bijzondere menging van woonvormen en dus van woningtypen. Een van die typen is de (moderne) bungalow, die voor het eerst op het toneel van de Groningse woningmarkt verschijnt: "een vrijstaand eengezinshuis, waarvan alle vertrekken op één niveau liggen, met plat dak of geringe dakhelling".



Bungalow in Laanhuizen

Op voorspraak van het Algemeen Mijnwerkersfonds en de gemeente werden de Groninger architecten Martini, Offringa, Olsmeijer, Wildeboer en de Zeeuwse architect Gütze geselecteerd om de bouwblokken te ontwerpen. De gemeente stond erop dat de wijk niet door één maar door meerdere architecten verder zou worden ingevuld.

Het uitbreidingsplan is met uitzondering van de bestaande bebouwing aan de Paterswoldseweg op diverse kleine punten aangepast en gewijzigd. De hoofdstructuur en het grootste deel van het stratenplan daarentegen is conform het uitbreidingsplan uitgevoerd. De eerste aanpassing vond plaats in 1960 en behelsde het verkleinen van het aantal te ontwikkelen winkels bij de entree van de wijk waardoor de geplande overbrugging van de Onderduikersstraat door een bouwblok met poort werd vervangen door twee portieketageflats van vier bouwlagen hoog. Op het terrein aan de Gijzelaarslaan dat bestemd was voor bijzondere bebouwing werden de winkels ondergebracht. De tweede herziening van het plan kwam tot stand op voorspraak van de Vereniging voor Christelijk Middelbaar en Voorbereidend Hoger Onderwijs te Groningen. Ter vervanging van de bestaande school (Willem Lodewijk gymnasium) in de Oosterstraat was hun een terrein aan de Illegaliteitslaan aangewezen. Nadat de Nederlands Hervormde Gemeente in april 1959 terugkwam op hun voornemen om een wijkcentrum aan de Verzetssrijderlaan op te richten opteerde de stichting voor dit grotere terrein.

Cultuurhistorische waarden Laanhuizen

- Wijkrand aan de Verzetssrijderslaan, hoge flats in een strak ritme en bijzonder geslaagd gerenoveerd door Patrimonium, goed voorbeeld van een open straatbeeld en tegelijkertijd een mooie begrenzing.

Hoofdstuk 3 Ruimtelijke karakteristiek en structuur

3.1 Algemeen

Oud Zuid bestaat uit de vier wijken Herewegbuurt, Rivierenbuurt, Grunobuurt en Laanhuizen. Deze vier wijken vormen samen de zuidelijke schil rondom de binnenstad. Mede ten gevolge van de verschillen in ontstaans- en ontwikkelingsgeschiedenis van de vier buurten is dit geen samenhangend stadsdeel. Door de bestaande infrastructuur van de Paterswoldseweg, Noord-Willemskanaal, Emmaviaduct en de Hereweg worden de delen van de zuidelijke schil van de stad in vier afzonderlijke gebieden opgedeeld. Verschillende gebieden met een geheel eigen geschiedenis, karakter en sfeer bestaan naast elkaar en maken het stadsdeel als totaal tot een aantrekkelijk gebied. Naast een aantal typische stedelijke functies is het wonen in de te onderscheiden buurten sterk vertegenwoordigd. Het gebied ligt ingeklemd tussen enerzijds de binnenstad, aantrekkelijk omdat alle voorzieningen vlakbij zijn, en anderzijds de spoorlijn, het Stadspark en de Weg der Verenigde Naties (zuidelijke ringweg).

Oud Zuid is in zijn stedenbouwkundige en functionele opzet een verzameling van typische stadswoonwijken. Hoewel voornamelijk gekenmerkt door gesloten bouwblokken en aaneengesloten bebouwingswanden kent het hier en daar, ten gevolge van de tijd waarin werd gebouwd, naoorlogse strokenverkaveling. In de Herewegbuurt, met name langs de Hereweg, komen bebouwingstypologieën voor die in schaal, hoogte- en breedtemaat onderling sterk verschillen.

De grenzen van het plangebied zijn tamelijk duidelijk en eenduidig. Aan de noord- en oostkant wordt het gebied begrensd door het spoor, aan de zuidkant door de Weg der Verenigde Naties (zuidelijke ringweg) en aan de westkant door het Stadspark en de Laan 1940-1945 (westelijke ringweg).

3.2 Structuurplan Van nu naar straks

In de actualisatie van het structuurplan *Van nu naar straks* (besluit gemeenteraad december 2003) wordt een perspectief voor de stad gekozen onder het motto "voor werk en wijkvernieuwing in een bijzondere stad". Vanuit de verantwoordelijkheid als hoofdstad van het Noorden wordt fors ingezet op versteviging van die positie. Immers, een belangrijk deel van het noordelijk landsdeel en uiteraard nog pregnanter het direct omliggende gebied is wat betreft voorzieningen en werkgelegenheid van de stad afhankelijk. Het rijk heeft Groningen-Assen niet voor niets aangewezen als nationaal stedelijk netwerk en economisch kerngebied. Versteviging van de positie van de stad noopt tot een blijvend streven naar een compleet stedelijk milieu, met intensivering van de functies wonen, werken en voorzieningen en een goed werkend verkeerssysteem op alle schaalniveaus. De gemeente benut zoveel mogelijk de mogelijkheden voor inbreiding binnen het bestaand stedelijk gebied, natuurlijk met behoud van de verblijfskwaliteit voor bewoners, werknemers en bezoekers/winkelend publiek.

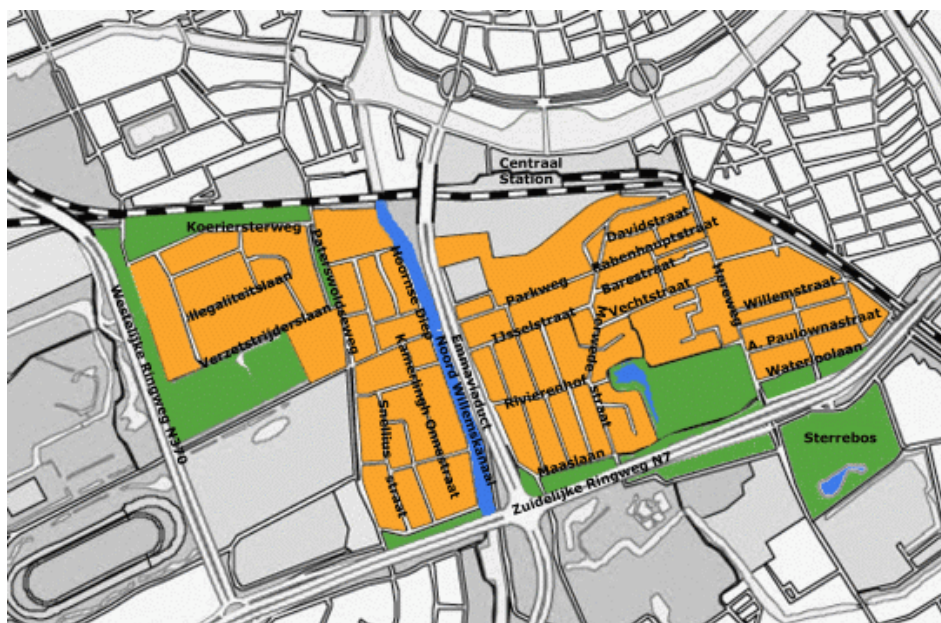
Domeinen zijn gebieden, wijken, buurten met een eigen identiteit. Bij de domeinen gaat het erom ze een eigen kleur en karakter te geven, bijdragend aan het perspectief van een attractieve stad voor iedereen. Het streven is om alle inwoners van de stad betere woonomstandigheden aan te bieden in de vorm van een aanbod dat aansluit bij hun specifieke leefstijl, wensen en voorkeuren. Het gaat dan niet alleen om de juiste woning, maar ook om de woonomgeving en bijbehorende voorzieningen. In deze domeinen is juist plaats voor het individu waar de woon- of werkplek veel meer naar eigen wens een invulling kan krijgen. De stad functioneert het beste wanneer die domeinen op een goede manier met elkaar en dus met het stedelijk netwerk verknoopt zijn. Dat netwerk bestaat uit verschillende verbindingsdraden, corridors en zorgt voor een meerwaarde van de domeinen. Daarnaast is er ook sprake van een groen en blauw stedelijk netwerk dat mede bepalend is geweest voor de identiteit van de stad. Dit groene en blauwe netwerk zal waar mogelijk worden versterkt.

Oud Zuid (Laanhuizen, Grunobuurt, Rivierenbuurt, Herewegbuurt) karakteriseert zich binnen de stad als een zeer stedelijk gebied; dichtbebouwd, gemengd, dynamisch. Via de Hereweg, de Paterswoldseweg en de Laan 1940-1945 is het gebied direct verbonden met de zuidelijke ringweg. Het gebied ligt direct aan het spoor en het station, met de binnenstad op een steenworp afstand en het stadspark en het Sterrebos als groene longen aan de flanken. Martiniplaza en de binnenstad liggen in de buurt als culturele smaakmakers. Een tweetal intensieve, multifunctionele assen doorsnijden het gebied; de Hereweg en de Paterswoldseweg. Woningen, kantoren, kinderopvang, supermarkten en dergelijke zijn langs die assen gesitueerd. Deze stedelijke zones verbinden de wijken/buurtten oost-west onderling en vormen tegelijk de connectie met de overige zuidelijke stadsdelen. De Parkweg is de dwarsverbinding in het gebied en deze biedt eveneens ruimte aan andere functies dan wonen alleen. Zoals medische voorzieningen, een grafisch museum, buurtwinkels en buurtcafés. Tegelijkertijd transformeren delen van Oud Zuid, waaronder het Dinkelpark met nieuwe appartementen en de Grunobuurt-Noord die een totale metamorfose ondergaat. Deze transformaties richten zich op nieuwe stedelijkheid bestaande uit gestapelde bouw, maar ook eengezinswoningen voor gezinnen met een stedelijke leefstijl. Ook laten de plannen ruimte voor andere functies zoals kleinschalige dienstverlening en buurtwinkels.

3.3 Stedenbouwkundige structuur

Stedenbouwkundige hoofddopzet

Binnen de grenzen van het gebied zijn de Herewegbuurt, Rivierenbuurt, Grunobuurt en Laanhuizen als onderling verschillende gebieden te onderscheiden, elk met een eigen karakteristiek en ruimtelijke samenhang. Daarnaast hebben zowel de Hereweg als de Paterswoldseweg als oorspronkelijke radialen, waarlangs de stad zich ontwikkeld heeft, een bijzondere betekenis. Ruimtelijk gezien zijn het dan ook netwerken van de eerste orde.

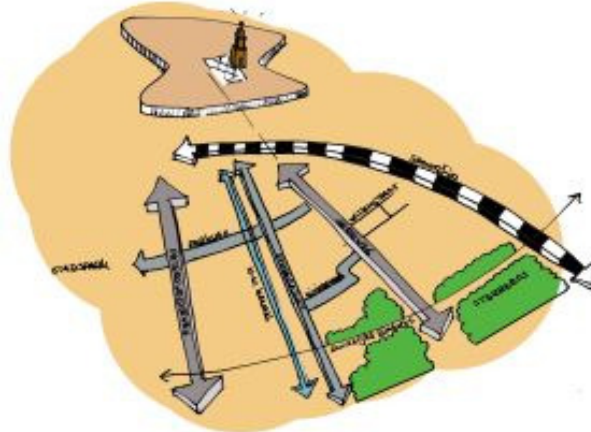


Belangrijkste wegen en straten in Oud Zuid

Binnen het gebied zijn het Emmaviaduct, de Weg der Verenigde Naties (zuidelijke ringweg), de Parkweg, de Rabenhauptstraat en de spoorlijn netwerken van de tweede orde. Langs deze netwerken is de wijk verder gegroeid. De Rivierenhof/ Vechtstraat tenslotte is van belang voor Oud Zuid als een derde orde netwerk. Het onderscheid tussen de netwerken en de overige straten in de wijk vertaalt zich ruimtelijk in het profiel van de straat, de functies en de bebouwingstypologie langs de straat:

- De netwerken maken ook onderdeel uit van de hoofdverkeersstructuur van de stad. Ze hebben dan ook vaak een ruimtelijk profiel dat daar op is afgestemd, al dan niet voorzien van vrijliggende fietspaden.
- Langs de netwerken zijn de meeste voorzieningen gelegen.

- De bebouwing onderscheidt zich vaak ten opzichte van de overige bebouwing in de wijk. De Paterswoldseweg en de Hereweg kenmerken zich bijvoorbeeld door hogere bebouwing gericht op de dynamiek van de stad. De Hereweg kent overigens ook veel individuele lagere bebouwing.



Ruimtelijke hoofdstructuur Oud Zuid

Bebouwingsmethode

Het verschil in ontstaansgeschiedenis van de vier wijken van Oud Zuid is in de bebouwingsmethode duidelijk af te lezen. In het gebied zijn vier verschillende bebouwingsmethoden te onderscheiden:

1. Het gesloten bouwblok

Dit principe is te vinden in de vooroorlogse delen van het gebied. De gesloten bouwblokken kenmerken zich door een ononderbroken gevelwand met individuele panden met daarbinnen binnenterreinen. De binnenterreinen zijn veelal ingericht met particuliere tuinen of met garageboxen. Deze bebouwingstypologie is kenmerkend voor met name de Herewegbuurt en het noordelijke deel van de Grunobuurt.



Toelichting en voorbeelden van het gesloten bouwblok

2. Half open bouwblok

Deze bebouwingsmethode is kenmerkend voor het grootste deel van de wijk. De half open bouwblokken zijn gebouwd na de oorlog maar zijn al eerder opgenomen in het uitbreidingsplan van Schut en Berlage van voor de oorlog. Het zijn vrijwel aaneengesloten (half open) bouwblokken met doorgangen op de kopse kanten naar de achterliggende binnenterreinen als doorzetting van de vooroorlogse verkaveling van Berlage. De woningen worden in evenwijdige stroken gebouwd waardoor veel toegankelijker binnenterreinen ontstonden. Deze bebouwingstypologie is kenmerkend voor met name de Rivierenbuurt en het zuidelijke deel van de Grunobuurt.



Toelichting en voorbeelden van het half open bouwblok

3. Strokenbouw

Strokenbouw is een typische naoorlogse bouwstijl. Het is geen aanvulling of logische voortzetting van de vooroorlogse stedenbouwkundige structuur. De strokenbouw kenmerkt zich als een open verkaveling in stroken en herhaalde eenheden. De bebouwing bestaat voornamelijk uit galerijflats en rijenwoningen. Tussen de stroken bevinden zich al dan niet collectieve groene ruimtes. De strokenbouw is kenmerkend voor Laanhuizen.



Toelichting en voorbeelden van strokenbouw

4. Open bebouwing

In het gehele gebied komt open bebouwing voor. Deze bebouwingsmethode is voornamelijk te vinden langs de oude radialen zoals de Hereweg. Ook is vaak open bebouwing toegepast op plekken waar verschillende verkavelingstypen met elkaar "botsen" of is deze methode ingepast in overgebleven restructuurte zoals in de Hereweg- en Rivierenbuurt en Laanhuizen. Daarnaast komt open bebouwing voor langs groene zones of in de vorm van bijzondere voorzieningen.



Toelichting en voorbeelden van open bebouwing

Dit levert het volgende beeld op van de bebouwingsstructuur van Oud Zuid:



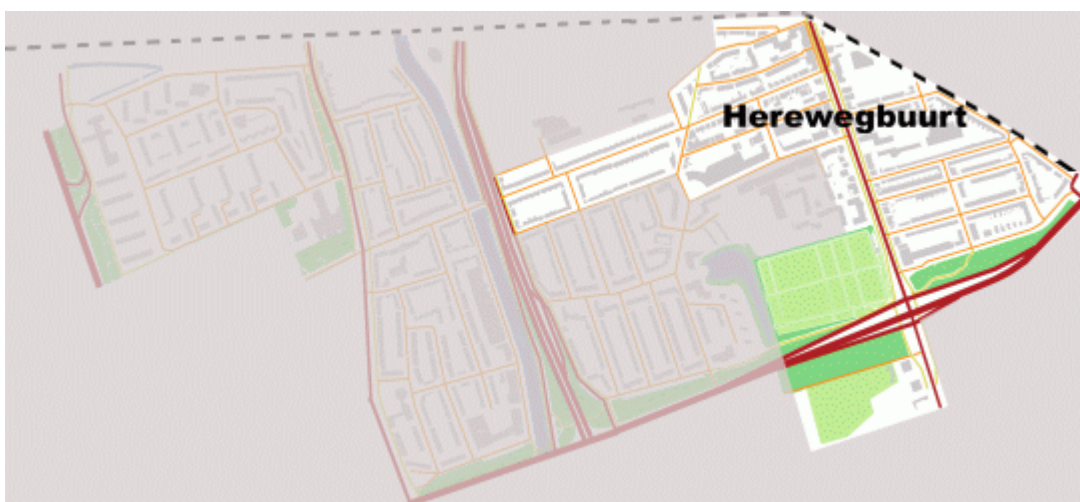
Bebouwingsstructuur Oud Zuid

3.4 Deelgebieden Oud Zuid

De vier wijken van Oud Zuid hebben hun eigen ontstaansgeschiedenis en karakteristieken. In de volgende paragrafen worden de vier wijken en de aandachtsgebieden verder uitgelicht.

3.4.1 Herewegbuurt

De Herewegbuurt is qua ontwikkelingsgeschiedenis een beetje vergelijkbaar met de wijken Oosterpoort en Noorderplantsoenbuurt. De wijken hebben dezelfde ontstaansgeschiedenis, gebouwd direct na de ontmanteling van de wallen ter verlichting van de woningnood, terwijl ook de kenmerkende bebouwingsstructuur met haar soms kleinschalige verkaveling overeenkomsten vertoont.



Ligging Herewegbuurt binnen het plangebied Oud Zuid

Stedenbouwkundige structuur

De Herewegbuurt is wat men noemt een stedelijke woonbuurt. Kenmerkend voor de Herewegbuurt is dat deze weer bestaat uit kleine sub-buurtjes. Deze subbuurtjes zijn allemaal ontstaan door hun ligging aan een bijzondere plek en door hun (her)ontwikkeling in de verschillende tijdsperiodes. De Herewegbuurt wordt doorsneden door de Hereweg die hiermee de buurt in twee delen opsplijt. Aan de oostzijde heeft de Herewegbuurt duidelijke herkenbare grenzen in de vorm van de spoorlijn en het Sterrebos. Door de duidelijke begrenzing heeft deze zijde van de Herewegbuurt een eigen identiteit en wordt zij hiermee ook van de omliggende wijken en het westelijk deel van de Herewegbuurt afgeschermd. Aan de westzijde is de begrenzing minder duidelijk omdat de wijk hier overloopt in de Rivierenbuurt en de bebouwings(structuur) in de loop van de tijd is gewijzigd.

De ligging ten opzichte van het centrum van de stad en de uitvalswegen is gunstig. Mede hierdoor zijn de ontwikkelingen in de Herewegbuurt en dan met name langs de Hereweg niet stil blijven staan. Diverse functiewijzigingen van voormalige herenhuizen naar kantoren en invulling van kantoren binnen de bouwblokken en de stadsvernieuwing van de jaren tachtig hebben de Herewegbuurt gevormd tot wat ze nu is.

Stratenpatroon

De Herewegbuurt kent een netwerk van straten en is opgehangen aan de Hereweg en in mindere mate aan de Verlengde Oosterweg. De Hereweg is hiermee de ruggengraat van de wijk. Deze route is nog steeds van belang op stedelijk niveau en herbergt voor de stad relevante bedrijven, kantoren of andere instellingen. Andere routes die van belang zijn voor de Herewegbuurt zijn de Parkweg/Rabenhauptstraat en de Rivierenhof/Vechtstraat. Deze routes verbinden de Rivierenbuurt met de Herewegbuurt. Op het snijpunt van beide wijken heeft zich een centrumgebied in de Rivierenbuurt ontwikkeld. De verkavelingsrichting van de Herewegbuurt is afgestemd op de Hereweg en heeft een rechthoekig stratenpatroon. Uitzondering hierop is het Davidstratenkwartier dat in de periode van de stadsvernieuwing in de jaren tachtig een ervenstructuur heeft gekregen.



Luchtfoto Herewegbuurt vanuit het zuiden

Aandachtsgebieden

• De Hereweg

De Hereweg is één van de uitvalswegen (radialen) waarlangs de stad zich ontwikkeld heeft en is een belangrijke toegangsroute naar de stad. Het was niet alleen een belangrijke toegangsweg maar fungeerde vroeger ook als een boulevard, waar de welgestelden recreëerden. Er werden tuinen aangelegd en theekoepels gebouwd. Nadat de Hereweg in 1824 verhard was groeide ook de bebouwing langs de Hereweg en ontstonden permanente verblijven voor de welgestelden.

Deze statige woningen werden opgetrokken in verschillende bouwstijlen waaronder het Eclecticisme, Neo Renaissance en ook Art Nouveau. De woningen telden twee of drie bouwlagen met een kap en kregen grote tuinen rondom. De karakteristiek van de Hereweg zelf wordt bepaald door de individuele panden, die aan het eind van de negentiende en in de twintigste eeuw zijn gebouwd. Beeldbepalend is de gesloten bouwwijze met een verticale geleding. In de loop der jaren hebben tal van ingrepen aan de Hereweg plaats gevonden. De karakteristiek van de weg is daardoor nogal veranderd. In veel gevallen is er sprake van schaalvergroting, zowel in verticale geleding als in de hoogte en in functiewijziging. Kenmerkend is de oplopende bebouwingshoogte naar mate de stad wordt genaderd. Het noordelijke deel van de Hereweg heeft een grotere hoogte dan het zuidelijke deel. Alleen het kantoorpand op de hoek Waterloolaan-Hereweg die de kruising met de Weg der Verenigde Naties (zuidelijke ringweg) markeert is hoger.



Hogere bebouwing bij Weg der Verenigde Naties

Daarnaast is herkenbaar dat de zijstraten zich vanuit de Hereweg hebben ontwikkeld. Dit is met name aan de oostzijde nog duidelijk aan de bebouwing af te lezen. Het middelste deel van de Hereweg heeft aan de oostzijde een lagere bebouwing en de bouwblokken van de Willemstraten lopen door tot op de Hereweg. Hierdoor blijft de karakteristiek van de zijstraten vanaf de Hereweg herkenbaar. Ook zijn typologische veranderingen zichtbaar: van een gesloten straatwandprincipe naar een min of meer vrijstaande situering van gebouwen. Bovenstaande karakteristieken zijn van een bijzondere kwaliteit en zijn het waard om behouden te blijven.



Lage bebouwing langs de Hereweg

- **Willemstraat**

De Willemstraat is een straat die aan weerszijden bestaat uit arbeiderswoningen. De straat maakt deel uit van de eerste planmatig opgezette bebouwing buiten de zuidelijke vestingwerken van Groningen en is gebouwd in 1865-1866 in opdracht van De Bouwvereniging. De woningen zijn aangemerkt als rijksmonument. De Willemstraat is als geheel van algemeen belang vanwege zijn cultuurhistorische en architectuurhistorische waarde, vanwege de ouderdom en gaafheid van de woningen in samenhang met het karakteristieke straatprofiel met oude bomen en vanwege zijn betekenis voor de sociaal-economische geschiedenis van Groningen en voor de ontwikkeling van de volkshuisvesting in de negentiende eeuw in het bijzonder.



Willemstraat

- **Rabenhauptstraat**

De Rabenhauptstraat was samen met de Hereweg de belangrijkste toegangsroute en entree van de wijk. Door de invoering van het éénrichtingsverkeer is de functie enigszins veranderd maar het profiel en het straatbeeld is nagenoeg ongewijzigd gebleven. De Rabenhauptstraat is een oost-west lopende ontsluitingsweg waarlangs voor de slechting van de wallen al bebouwing aanwezig was. De bebouwing bestond voornamelijk uit sloppen langs de Barestraat en de Viaductstraat. Tegelijkertijd met de verandering van de bebouwing langs de Hereweg is de bebouwing langs de Rabenhauptstraat veranderd. De bebouwing langs de Rabenhauptstraat was vergelijkbaar met die aan de Hereweg, alleen minder statig. In de jaren twintig werd de Rabenhauptstraat, volgens het plan van Mulock Houwer, doorgetrokken naar het Stadspark. De verlengde weg kreeg de naam Parkweg. De functie van de Rabenhauptstraat veranderde hiermee aanzienlijk. De weg werd samen met de Parkweg een ontsluitingsweg en verbindt de zuidelijke schilwijken met elkaar. De weg heeft net als de Hereweg een diversiteit aan functies, zij het op een kleinere schaal. Deze menging van functies is kenmerkend voor de Rabenhauptstraat. De huidige trend is dat steeds meer van deze kleinschalige functies plaats maken voor woningen. Bijzonder in de Rabenhauptstraat is het gebouw van het Grafisch Museum. Het gebouw is gebouwd in 1928 en deed voorheen dienst als (openbare) lage school. Het gebouw werd door gemeente architect S.J. Bouma vormgegeven in de stijl van Dudok. Het pand staat aangeschreven als rijksmonument en is het als zodanig waard om behouden te blijven.

In 2004 zijn vier miniwoningen van hout geplaatst op een bestaand pand aan de Rabenhauptstraat 25. Deze woningen kregen de naam Lighthouses. Het fenomeen Lighthouse staat voor "wonen op het tweede maaiveld" en vindt aanleiding in de grote vraag naar kleine, comfortabele woningen enerzijds en de hoeveelheid onbenutte ruimte in binnensteden anderzijds.



Lighthouses

- **Parkweg**

Hoewel de Parkweg in het verlengde ligt van de Rabenhauptstraat kennen ze toch verschillende gezichten. De scheiding tussen beide is aan de bouwstijl en aan de functies duidelijk af te lezen. Ook in de ruimtelijke structuur is zichtbaar dat beide straten doorsneden worden door een diagonaal in de vorm van de Davidstraat. Daar waar de schuine en rechte structuur met elkaar botsen, zijn in de jaren negentig appartementenblokjes geplaatst. Anders dan Mulock Houwer had getekend kreeg deze nieuwe weg (Parkweg) slechts één zijstraat. De overige geplande noord-zuid lopende straten kwamen er wel, maar eindigen op een parallel aan de Parkweg lopende straat. Dit deel werd uitgevoerd volgens het nieuwe uitbreidingsplan van Schut en Berlage. Door het ontbreken van de zijstraten ontstonden zeer lange, aaneengesloten gevelwanden van baksteen met een kapverdieping. De woningen zijn opgericht in de voor de jaren dertig kenmerkende Interbellum stijl. Daar waar de gevel verspringt is de wand hoger. Zodoende krijgt de wand een dynamisch karakter. In combinatie met de ligusterhagen, de bomenrij en het brede profiel van de weg heeft de Parkweg dan ook een waardevolle karakteristiek die behouden dient te blijven.



Parkweg

- **(Verlengde) Oosterweg**

De Oosterweg is net als de Hereweg een oude uitvalsweg aan de zuidkant van de stad. De Hereweg vormde al sinds het ontstaan van de stad een belangrijke noord-zuid verbinding. De Oosterweg ontstond later en was van minder groot belang. In de middeleeuwen vormden deze twee zandwegen

de zuidelijke invalswegen van de stad en kregen incidenteel bebouwing vaak in de vorm van boerderijen. Later kreeg de Oosterweg net als de Hereweg een meer recreatieve functie, met tuinhuizen en theekoepels voor de welgestelden. In 1868 werd de spoorlijn naar Nieuweschans aangelegd. Hierdoor verdwenen de theekoepels en werd de Oosterweg in tweeën gesneden. Zo ontstond er een scheiding tussen de Oosterpoortwijk en de Herewegbuurt en verloor de Oosterweg haar functie als in- en uitvalsweg van de stad en kreeg het in de Herewegbuurt de naam Verlengde Oosterweg. De voormalige functie van de (Verlengde) Oosterweg is in de bebouwing nog af te lezen. De karakteristiek van de (Verlengde) Oosterweg wordt bepaald door de individuele panden die aan het eind van de negentiende en in de twintigste eeuw door particulieren zijn gebouwd. Dit in tegenstelling tot de zijstraten waar de woningen vaak in de vorm van complexen aan de hand van uitbreidingsplannen werden gebouwd.



Verlengde Oosterweg

3.4.2 Rivierenbuurt

De Rivierenbuurt (voorheen Rabenhaupt) is qua ontwikkelingsgeschiedenis vergelijkbaar met de wijken Grunobuurt en Kostverloren. De wijken hebben dezelfde ontstaansgeschiedenis, grotendeels gebouwd direct na de tweede wereldoorlog ter verlichting van de woningnood, terwijl ook de kenmerkende bebouwingsstructuur met haar gesloten bouwblokken overeenkomsten vertoont.



Ligging Rivierenbuurt binnen het plangebied Oud Zuid

Stedenbouwkundige structuur

De Rivierenbuurt is wat men noemt een stedelijke woonwijk en vormt een duidelijke stedenbouwkundige eenheid. De wijk is een aanvulling en logische voortzetting van de bestaande vooroorlogse, grotendeels Berlagiaanse, stedenbouwkundige structuur. In de Rivierenbuurt wordt de hoofdas in de vorm van een oost-west verbinding gevormd door de Rivierenhof/Vechtstraat. Aan deze as zijn de diverse wijkvoorzieningen gesitueerd, zoals winkels, dienstverlening, scholen en een verzorgingstehuis. De wijk heeft aan drie zijden herkenbare grenzen. Door de sterke begrenzing is de wijk niet alleen aan de rand te onderscheiden, maar wordt zij hiermee ook van de omliggende wijken afgegrensd. Door enkele hoogteaccenten langs de randen worden deze extra benadrukt. Hierdoor neemt de wijk een enigszins geïsoleerde maar ook zelfstandige positie in. De duidelijke grenzen van de wijk samen met de stedenbouwkundige inzichten en ingrepen uit de verschillende tijdsperiodes hebben de Rivierenbuurt gevormd tot wat het nu is.

Stratenpatroon

De Rivierenbuurt is te bereiken via de radialen Emmaviaduct en de Hereweg. Het Emmaviaduct is de belangrijkste stadsweg die het centrum ontsluit met het landelijk wegennet. De Hereweg is van oudsher een belangrijke radiaal. Deze is nog steeds van belang op stedelijk niveau en herbergt bedrijven, kantoren en andere instellingen van belang op stedelijk niveau. Andere belangrijke routes zijn de Parkweg en het Hoornsediep. De Parkweg verbindt de zuidelijke schilwijken onderling en het Hoornsediep Oostzijde verbindt de Rivierenbuurt met de woonwijk De Wijert.

Het stratenpatroon van de Rivierenbuurt is een voortzetting van dat van de Herewegbuurt en heeft een rechthoekig karakter. Uitzondering hierop is de Fongersplaats, die in de periode van de stadsvernieuwing in de jaren tachtig een woonervenstructuur heeft gekregen. De Rivierenhof/Vechtstraat is voor de Rivierenbuurt de belangrijkste buurtontsluitingsweg. Deze verbindt de wijk met het Emmaviaduct en de Hereweg. Typerend voor de opbouw van de Rivierenbuurt is de onderlinge rangorde tussen de verschillende straten. Men betreedt de wijk altijd via een hoofdontsluitingsweg en komt via een buurtontsluitingsweg in de woonstraten. De woningen zijn via deze route goed en op een volstrekt logische manier bereikbaar.



Luchtfoto Rivierenbuurt vanuit het zuiden

Aandachtsgebieden

- **Rivierenhof/Vechtstraat**

De Rivierenhof (met in het verlengde de Vechtstraat) is de buurtontsluitingsweg voor de Rivierenbuurt. De Rivierenhof loopt van oost naar west en verbindt de Hereweg met het Emmaviaduct en het Hoornsediep. Langs deze weg zijn de belangrijkste voorzieningen te vinden.

De stedenbouwkundige structuur van deze oost-west as wordt geaccentueerd door een langgerekt bouwblok met daarin onderdoorgangen die de achterliggende woonstraten ontsluiten. Op de begane grond van het bouwblok zijn dienstverlenende functies te vinden. Andere bijzondere bouwwerken aan de Rivierenhof zijn de voormalige huishoudschool en het klooster. De ruimtelijke en architectonische samenhang is hier bijzonder te noemen. De enclave is dan ook aangemerkt als monument en is het als zodanig waard om behouden te blijven. Langs de Vechtstraat bevindt zich een ruimtelijk samenhangend straatbeeld met detailhandel voor de omliggende wijken.



Overbouwing Rivierenhof

- **Het wijkhart**

Het wijkhart bevindt zich op het snijpunt van de Rivierenhof en de Merwedestraat bij de overgang van de Herewegbuurt naar de Rivierenbuurt. Op het snijpunt is hogere bebouwing gerealiseerd met op de begane grond winkelvoorzieningen en op de etages appartementen. Dit complex, dat in 2004 is gerealiseerd en de naam Rivierenstede heeft gekregen, kenmerkt zich door de gebogen vorm van het gebouw met aan de voorzijde een plein. Hiermee heeft het hart van de wijk een duidelijk accent gekregen. De supermarkt, die zich in het complex bevindt, wordt niet alleen bezocht door mensen uit de Rivierenbuurt maar trekt ook klanten uit de nabijgelegen wijken.



Rivierenstede

- **Merwedestraat en Scheldestraat**

Het complex portiekwoningen aan de Merwedestraat en Scheldestraat is één van de vele naoorlogse monumenten die de stad rijk is. Het complex portiekwoningen van vier woonblokken van in totaal 124 woningen is gebouwd in de periode 1953 en 1955 in opdracht van de Groninger woningbouwvereniging Patrimonium. De woningen zijn van een bijzondere architectonische en stedenbouwkundige waarde en zijn het als zodanig waard om behouden te blijven.

- **De Fongersplaats**

Na de slechting van de wallen had de stad dringend behoefte aan woningen en industrie. De industrie had in de stad nauwelijks uitbreidingsmogelijkheden en zocht naar een nieuwe locatie. De fietsenfabriek Fongers ging zich ten noorden van de Zuiderbegraafplaats vestigen. De fabriek had in zijn hoogtijdagen een oppervlakte van 900 m². Hij is in 1970 gesloten en werd, na jaren van leegstand, gedeeltelijk gesloopt en uitgebreid met kantoren en een achterliggend woningcomplex, de Fongersplaats. De nieuwbouw werd opgericht in de voor die jaren bekende woonervenstructuur. Op deze manier is de Fongersplaats een geheel eigen buurtje geworden binnen de Rivierenbuurt met een eigen identiteit. Bijzonder van deze ontwikkeling was het geheel inpandig oplossen van het parkeren. Op de daarachter gelegen gronden realiseerde de GADO zijn nieuwe kantorencomplex door een combinatie van nieuwbouw met het enig overgebleven stukje van de fabriek. Momenteel worden deze gronden herontwikkeld tot het Dinkelparkproject.



Fongersplaats

3.4.3 Grunobuurt

De Grunobuurt is qua ontwikkelingsgeschiedenis vergelijkbaar met de wijken Rivierenbuurt en Kostverloren. De wijken hebben dezelfde ontstaansgeschiedenis, grotendeels gebouwd direct na de tweede wereldoorlog ter verlichting van de woningnood, terwijl ook de kenmerkende bebouwingsstructuur met haar gesloten bouwblokken overeenkomsten vertoont.

Stedenbouwkundige structuur

De Grunobuurt is wat men noemt een stedelijke woonwijk. De wijk bestaat uit twee delen, gescheiden door de Parkweg. Beide delen zijn qua ontwikkelingsgeschiedenis en stedenbouwkundige structuur verschillend. Toch vormen ze samen een stedenbouwkundige eenheid. De wijk heeft herkenbare grenzen: het Noord-Willemskanaal, de Weg der Verenigde Naties (zuidelijke ringweg), de Paterswoldseweg en de spoorlijn. Door deze grenzen is de wijk niet alleen aan de rand te onderscheiden, maar wordt zij hiermee ook van de omliggende wijken afgegrensd. Hierdoor neemt de wijk een enigszins geïsoleerde maar ook zelfstandige positie in. De duidelijke grenzen van de wijk, samen met de stedenbouwkundige inzichten hebben de Grunobuurt gevormd tot wat het nu is.



Ligging Grunobuurt binnen het plangebied Oud Zuid

Stratenpatroon

De Grunobuurt is te bereiken via de Paterswoldseweg en het Emmaviaduct. De Paterswoldseweg kan gezien worden als de ruggengraat van de wijk. Deze route is nog steeds van belang op stedelijk niveau en herbergt daarmee ook voor de stad relevante bedrijven, kantoren of andere instellingen. Het Emmaviaduct is de belangrijkste stadsweg die het centrum ontsluit naar het landelijk wegennet. Een andere belangrijke route is de Parkweg. Deze scheidt het noordelijke deel van het zuidelijke deel en verbindt de zuidelijke schilwijken onderling met elkaar. De Grunobuurt heeft zich evenwijdig aan de Paterswoldseweg ontwikkeld en heeft dan ook een rechthoekig stratenpatroon. Toch is door de verspringingen, knikken en verbredingen in de bouwblokken het patroon in Grunobuurt-Noord enigszins afwijkend van het patroon in zuid. De straten hebben kleine pleintjes, vaak ingevuld met speelplekjes. De combinatie hiervan met de bebouwing(-structuur) hebben de wijk het uiterlijk van een tuinstad gegeven. Typerend voor de opbouw van de Grunobuurt is de onderlinge rangorde tussen de verschillende straten. Men betreedt de wijk altijd via een hoofdontsluitingsweg en komt via een buurtontsluitingsweg in de woonstraten. De woningen zijn via deze route goed en op een volstrekt logische manier bereikbaar.

Aandachtsgebieden

- **Paterswoldseweg**

De Paterswoldseweg is één van de uitvalswegen (radialen) waarlangs de stad zich heeft ontwikkeld en is een belangrijke toegangsroute naar de stad. Op de plek waar nu de Paterswoldseweg loopt, liep vroeger het riviertje de A. Ten zuiden van de Grunobuurt takte het riviertje in twee armen. De oostelijke arm (het Hoornsche Diep) werd waarschijnlijk later gegraven. De oorspronkelijke westelijke loop kwam later droog te staan. De weg over de dijk kreeg hier langzamerhand een belangrijke functie als in- en uitvalsweg van de stad. In de periode rond 1870 werd de Weg langs de Hoornsche dijk voorzien van verharding. Vanaf 1896 reed over deze weg de paardentram naar Eelde en Paterswolde. Uiteindelijk werd in het midden van de jaren twintig gekozen voor trolleybussen. De Weg langs de Hoornsche dijk veranderde in de Paterswoldseweg. Er is in de loop van de tijd een duidelijke samenhang tussen de invulling van de ruimte en de functie van de bebouwing langs de route ontstaan. Naarmate het absolute stadshart meer nadert nemen de stedelijke functies en de bebouwingsdichtheid toe. Bedrijven die vroeger buiten de stad lagen zijn door de stedelijke ontwikkelingen ingehaald, de tabaksfabriek van Theodorus Niemeyer is er een voorbeeld van. Daarnaast heeft de Paterswoldseweg van oudsher een belangrijke woonfunctie. Lange, onafgebroken gevelwanden zijn te vinden langs de radiaal, die de weg begeleiden. De krommingen in de Paterswoldseweg, voortkomend uit de ligging van de oorspronkelijke landweg, geven de ruimte nog een zekere beslotenheid.



Paterswoldseweg

- **Parkweg**

De Parkweg werd in de jaren twintig aangelegd als verbinding tussen de zuidelijke schilwijken en het Stadspark. In tegenstelling tot het deel van de Parkweg in de Rivierenbuurt kreeg de Parkweg in het deel van de Grunobuurt een minder aaneengesloten gevelwand en een smaller wegprofiel. Wel werden de karakteristieke portiekwoningen in Interbellumstijl met twee en drie bouwlagen met een kap deels doorgezet. Ook de voortuinen met de kenmerkende ligusterhagen zijn hier aanwezig. Het zuidelijke deel van de Parkweg werd later ingevuld volgens het plan van Schut en Berlage uit 1932. In 1937 werd hier begonnen met de bouw van de woningen. Hoogtepunt is de in 1927 gebouwde Openbare Lagere School. Het gebouw is door stadsarchitect S.J. Bouma vormgegeven in de stijl van de Amsterdamse school. Het gebouw is een monumentaal pand en is het als zodanig waard om behouden te blijven.



Parkweg

- **Hoornse Diep**

Het Hoornse Diep is ontstaan uit het vergraven van een zijtak van het voormalige riviertje de A. Later, in 1861, is deze gekanaliseerd tot het Noord-Willemskanaal. Hiermee kwam de binnenscheepvaartverbinding met de grote rivieren tot stand. Hierdoor gingen zich enkele bedrijven vestigen langs het zuidelijke deel van het Hoornse Diep. Ook in de plannen voor de Grunobuurt werd de zuidelijke strook langs het Hoornse Diep bestemd voor lichte industrie en bedrijvigheid. Het noordelijke deel werd bestemd voor woningbouw en werd samen met de plannen voor Grunobuurt

Noord ontwikkeld. De industriebestemming langs het zuidelijke deel van het Hoornse Diep stond in 1936 ter discussie omdat de visie op de positie van de industrieterreinen in de stad in beweging was. Omwille van de volksgezondheid en het woongenot zouden industrie en wonen van elkaar gescheiden moeten worden. De door Berlage ingetekende industriestrook bleef gehandhaafd. De strook is momenteel ingevuld met bedrijvigheid en detailhandel. Momenteel vindt op de plek van het voormalige garagebedrijf woningbouw plaats.

3.4.4 Laanhuizen

Laanhuizen neemt een bijzondere plek in binnen de Groninger woningbouwgeschiedenis. Het is de eerste, buiten de gewone kanalen van de gemeentelijke dienst, door particulieren ontwikkelde woonwijk. De wijk is ontwikkeld na de tweede wereldoorlog, in de tijd waarin de nationale overheid de woningmarkt domineerde.



Ligging Laanhuizen binnen het plangebied Oud Zuid

Stedenbouwkundige structuur

Laanhuizen is geen aanvulling of logische voortzetting van de bestaande vooroorlogse, voor het grootste deel Berlagiaanse, stedenbouwkundige structuur. De stedenbouwkundige structuur van Laanhuizen is ontworpen door ingenieur Piet Bügel en kenmerkt zich door strokenbouw en herhaalde eenheden. De opzet, verkavelingstructuur en inrichting van Laanhuizen zijn vanuit een bijzondere optiek en aard tot stand gekomen. Niet alleen is het het eerste door particulieren ontworpen plan maar is ook de strokenbouw en rationele verkaveling doorgevoerd. De wijk heeft herkenbare grenzen: de Paterswoldseweg, het Stadspark, de Laan 1940-1945 (westelijke ringweg) en de spoorlijn Groningen-Leeuwarden. Door deze grenzen is de wijk niet alleen aan de rand te onderscheiden, maar wordt zij hiermee ook van de omliggende wijken afgegrensd. Hierdoor neemt de wijk een enigszins geïsoleerde maar ook zelfstandige positie in. De duidelijke grenzen van de wijk, samen met de stedenbouwkundige inzichten hebben Laanhuizen gevormd tot wat het nu is.

Stratenpatroon

De wijk takt aan op het hoofdwegenet door een ringstructuur van ontsluitingswegen die gevormd worden door de Koeriersterweg en de Verzetsstrijderslaan. Het terrein binnen deze structuur wordt ontsloten door de woonstraten. Inherent aan deze ringstructuur kent de wijk geen kruising van hoofdwegen waaraan een centrale ruimte is gesitueerd en is het stratenpatroon van Laanhuizen een volledig naar binnen gekeerd systeem; een gevolg van de ligging van de ringstructuur buiten om de wijk. De woonstraten zijn de niet doorgaande wegen tussen de open verkaveling van stroken. Zij takken aan op de ontsluitingswegen en bieden daarnaast ruimte voor zowel het parkeren als garageboxen. De woonstraten hebben een relatief smal profiel en wordt aan één of twee zijden geflankeerd door een rij middelhoge bomen.

Typerend voor de opbouw van Laanhuizen is de onderlinge rangorde tussen de verschillende straten. Men betreedt de wijk altijd via een hoofdontsluitingsweg en komt via een buurtontsluitingsweg in de woonstraten. De woningen zijn via deze route goed en op een volstrekt logische manier bereikbaar.



Luchtfoto Laanhuizen vanuit het oosten

3.4.5 Conclusie stedenbouwkundige kwaliteiten Oud Zuid

Oud Zuid is gelegen vlakbij en in het verlengde van het absolute hart van de stad en ligt aan de belangrijke radialen van en naar de stad. Het gebied kent een prachtige verscheidenheid aan bebouwingstypologieën en bouwstijlen waaraan de ontwikkeling van de stad af te lezen is. Dit alles heeft te maken met het verschil in tijdspannes waarin zij is ontstaan. Dit is vooral zichtbaar langs de Hereweg, waar het karakter van het achtergelegen gebied grotendeels afleesbaar is. Oud Zuid bestaat uit vier wijken met elk een specifiek eigen karakter, gescheiden door belangrijke infrastructurele netwerken.

De wijken binnen Oud Zuid vormen afzonderlijk een stedenbouwkundige eenheid en hebben een heldere stedenbouwkundige structuur. Deze structuur wordt gekenmerkt door een continuïteit die op stedenbouwkundig niveau in staat is de verschillen, die door de gefaseerde uitvoering van de wijk zijn ontstaan, te dragen. In het plangebied komt een diversiteit aan belangrijke en duidelijk herkenbare verkavelingspatronen voor, gesloten bouwblokken, half open bouwblokken, strokenbouw, open bebouwing en de latere woonervenstructuur. Kenmerkend voor Oud Zuid is de overheersende baksteenarchitectuur. Details als hoekramen, dakranden en accenten bij entrees geven Oud Zuid een karakteristieke en herkenbare uitstraling.

De binnenruimten achter de woningen en de voortuinen zijn overwegend als particuliere tuinen verkaveld en ingericht, deels hebben ze een functie als collectieve binnentuin. De particuliere en collectieve tuinen hebben een bijzondere kwaliteit als groen- en rustgebied in een stedelijke woonwijk. Daarnaast heeft Oud Zuid een aantal bouwkundige monumenten en monumentale bomen. Deze zijn van een bijzondere waarde en zij het waard om behouden te blijven. Uitgangspunt van het bestemmingsplan is de ruimtelijke kwaliteit van de wijk te behouden. Het plan beoogt die kwaliteiten te versterken waar dit mogelijk is.



Structuur Oud Zuid

3.5 Verkeersstructuur

Verschillende gemeentelijke nota's gaan uit van een nauwe samenhang tussen het ruimtelijk beleid en het verkeers- en vervoersbeleid. Dit tegen de achtergrond van het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad. Het verkeers- en vervoersbeleid is vooral gericht op stimulering van het gebruik van het openbaar vervoer en langzaam verkeer en beperking van de groei van het niet-essentiële autoverkeer. Dit impliceert geen uitbreiding, maar een efficiënter gebruik van de bestaande verkeersruimte door:

- een duidelijke verkeersstructuur;
- het vergroten van de doorstromingscapaciteit op het stedelijk hoofdwegenet en bundeling van verkeersstromen, zodat in de tussenliggende gebieden een aangenaam en veiliger woon- en leefklimaat kan ontstaan.

De stad

Op stedelijk niveau is het verkeerssysteem opgebouwd uit een ringweg die aansluit op het landelijk hoofdwegenet (A28, A7), vijf regionale aanrijroutes (Bedumerweg, Damsterdiep, Europaweg, Emmaviaduct en Hoendiep) en een verdeelring en parkeerroute rondom het centrum; de zogenaamde diepenring.



Emmaviaduct

Op het gebied van openbaar vervoer is het spoorwegnet van de hoogste orde, met intercitytreinen naar het zuiden (Zwolle) en stoptreinen naar het noorden (Roodeschool), westen (Leeuwarden) en oosten (Nieuweschans). Op regionaal niveau functioneert het spoorwegennet als verzamellijn en vindt aan- en afvoer van passagiers plaats op verzamelstations met busvervoer (bijvoorbeeld in Winsum). Op lokaal niveau is het stads- en streekvervoer geïntegreerd op het stedelijk wegennet en zijn er hoogwaardige routes voor het openbaar vervoer ingericht onder andere met busbanen en prioriteit bij verkeerslichten. De Paterswoldseweg en de Hereweg maken onderdeel uit van dit hoogwaardige lokale openbaar vervoersnetwerk. Het centrale punt in dit netwerk is het hoofdstation van Groningen. Om, in regionaal verband, de kwaliteit van het openbaar vervoersnetwerk te verbeteren, zijn vergaande plannen ontwikkeld. In de eerste fase van dit Kolibriproject wordt een tramlijn voorgesteld van Zernike, via de binnenstad, naar het Hoofdstation.

Het gebied

Het gebied bestaat uit een netwerk van straten en stratenpatronen. Deze verdelen het auto- en langzaam verkeer binnen de wijk en zorgen voor de aansluiting met de stad. De verkeersstructuur van het gebied kenmerkt zich hoofdzakelijk als een grid- of rasterstructuur. Hierdoor zijn de straten voornamelijk rechtstanden en zijn er veel conflictpunten. Alle straten komen uit op de gebiedsontsluitingswegen en zijn van daaruit ontsloten op het stedelijk en landelijk wegennet. In het kader van het landelijk concept "Duurzaam Veilig" en de gemeentelijke nota "Kalm aan en rap een beetje" zijn alle wegen in de gemeente Groningen onderverdeeld in een drietal categorieën, te weten stroomwegen (ringwegen), gebieds-(of wijk)ontsluitingswegen en erftoegangswegen (woonstraten). De Laan 1940-1945 (westelijke ringweg) en de Weg der Verenigde Naties (zuidelijke ringweg) zijn de stroomwegen in het plangebied. Voor de overige wegen in het plangebied betekent dit een onderverdeling in gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen. De Hereweg, het Hoornsdediep Oostzijde, het Emmaviaduct en de Paterswoldseweg zijn over de gehele lengte gebiedsontsluitingswegen. De overige straten zijn erftoegangswegen.



Hereweg

Het concept "Duurzaam Veilig" gaat uit van een inhaalslag met betrekking tot de realisering van 30-km gebieden, vergezeld van een versoepeling van de inrichtingseisen en een gewijzigde regelgeving (bromfiets op de rijbaan, fiets van rechts voorrang). Alleen op de gebiedsontsluitingswegen is een maximumsnelheid van 50 km/u toegestaan. In alle overige straten mag niet harder worden gereden dan 30 km/u. De inrichting van de straat dient overeenkomstig het gewenste snelheidsgedrag te zijn. Speciale aandacht wordt besteed aan de overgang tussen de gebiedsontsluitingswegen en de erftoegangswegen. Verkeer vanuit de erftoegangswegen dient voorrang te verlenen aan het verkeer op de gebiedsontsluitingswegen.

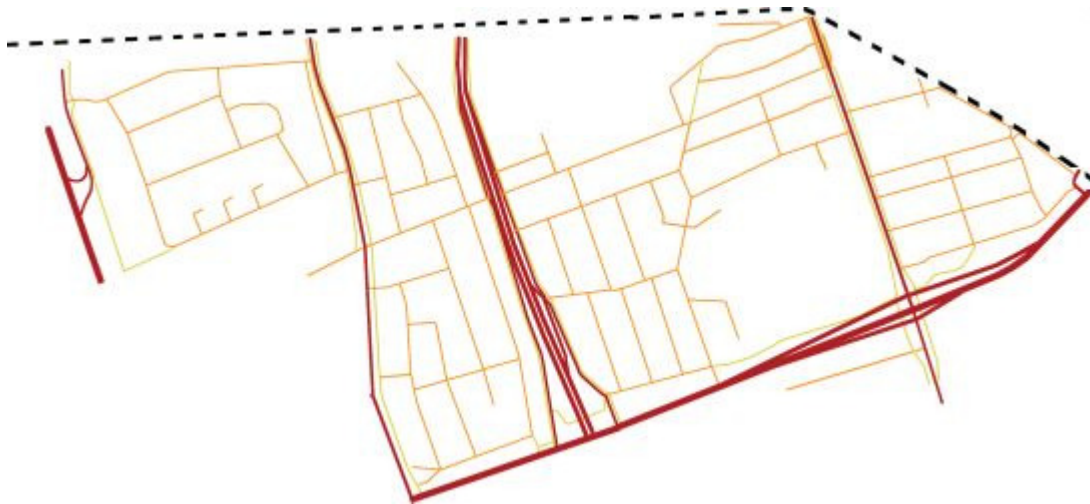
Dit dient te kunnen worden afgeleid uit de inrichting van de wegen in zijn algemeenheid en de aansluiting in het bijzonder. De voorkeur gaat uit naar een aansluiting in de vorm van een zogenaamde inritconstructie. Mocht dit niet mogelijk zijn dan kan gekozen worden voor bebording in combinatie met markering. Ook de overige eisen, richtlijnen en aanbevelingen uit het concept "Duurzaam Veilig" en de nota "Kalm aan en rap een beetje" dienen als uitgangspunt voor de (her)inrichting van straten.

Fietsen

Het fietsnetwerk is fijnmazig van aard, maar ook onderverdeeld in utilitaire hoofdroutes, ondergeschikte routes en recreatieve routes (beleidsnota Fietsverkeer 2002). De routes via Parkweg-Rabenhauptstraat en langs de Weg der Verenigde Naties (zuidelijke ringweg) zijn belangrijke fietsroutes in oost-westrichting en maken onderdeel uit van de hoofdfietsstructuur. De Hereweg, het Emmaviaduct en de Paterswoldseweg zijn belangrijke fietsroutes in noord-zuidrichting. Deze routes verbinden Groningen-Zuid met de het centrum en andersom. Gezien de drukte van deze route liggen ze vrij om een zo optimaal mogelijke veiligheid voor het langzame verkeer te garanderen. In de overige delen van de wijk wordt op de rijbaan gefietst.

Parkeren

In de woonstraten wordt zowel op eigen erf als in de openbare ruimte geparkeerd. Sommigen woonbuurten hebben garageboxen op de binnenterreinen. Rond de voorzieningen wordt op parkeerterreinen of in de parkeergarages geparkeerd. Toename van het autobezit en de stedenbouwkundige structuur van het gebied leiden plaatselijk tot een tekort aan parkeerruimte. In sommige gevallen kan een herinrichting van de openbare ruimte of intensief ruimtegebruik het probleem oplossen of verminderen. Zo zijn onder het Emmaviaduct en het viaduct onder de westelijk ringweg ter hoogte van de Koeriersterweg parkeerplaatsen ingericht. Daarnaast is er schilparkeren in het gebied ingevoerd. Ook is er in sommige straten éénrichtingsverkeer ingevoerd.



Verkeersstructuur Oud Zuid

Bij nieuwbouwplannen dient rekening te worden gehouden met voldoende parkeerruimte op de juiste plaats voor zowel de auto als de fiets. Het aantal parkeerplaatsen wordt bepaald door de randvoorwaarden in de Nota Parkeernormen. De kosten van de parkeerplaatsen zijn voor rekening van de ontwikkelaar en de parkeerplaatsen dienen in principe op eigen erf te worden gerealiseerd.

Openbaar vervoer

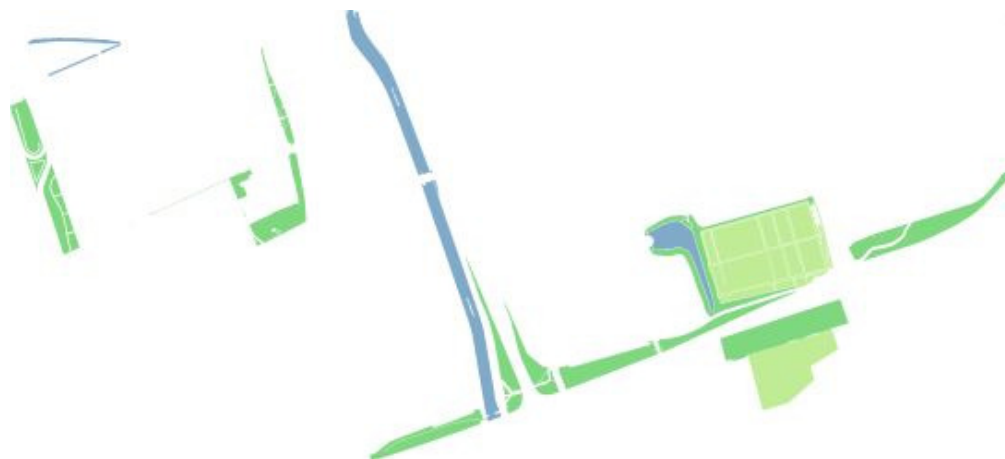
Het openbaar vervoer maakt op dit moment gebruik van de Hereweg, Hoornsediep Oostzijde, Emmaviaduct, Parkweg, Paterswoldseweg en Koeriersterweg. Zowel regionale lijnen als stadsdiensten doen het gebied aan. De uitvoering van bushaltes op gebiedsontsluitingswegen geschiedt bij voorkeur in de vorm van een haltekom om de doorstroming van het (auto)verkeer niet te

veel te belemmeren. Bij zogenaamde instaphaltes dient rekening gehouden te worden met de plaatsing van eenabri. Bij de lijnvoering en de situering van de haltes is de loopafstand van belang. Het gebied is goed ontsloten met het Centraal Station. Er lopen directe fietsverbindingen van en naar het station en het station heeft een in- en uitgang aan de achterzijde ter hoogte van de Driehovenstraat. In de toekomst zal de busbaan die langs de Peizerweg loopt worden verlengd langs de Koeriersterweg. Hiermee krijgt het gebied een nog optimalere ontsluiting met het Centraal Station.

3.6 Groen- en waterstructuur en openbare ruimte

De kwaliteit van de openbare ruimte wordt in hoge mate bepaald door de historie van de wijk, de afleesbaarheid van de ontwikkelingsgeschiedenis en de typering van de gebieden. Zij is onder andere zichtbaar in de verschillen in architectuur en woningbouw. Naast een accent op verscheidenheid wordt aandacht gevraagd voor de samenhang. Het samenvallen van de ruimtelijke met de functionele, verkeers- en groenstructuur leidt tot een grotere samenhang, herkenbaarheid en duidelijkheid. Voorwaarde is dat materiaalgebruik, bestratingsplan, verlichtingsplan en gekozen straatmeubilair hierop aansluiten.

De bestaande hoofdgroen- en waterstructuur wordt in het bestemmingsplan vastgelegd. Het gaat hier om de groene zones langs de westelijke ringweg en Weg der Verenigde Naties (zuidelijke ringweg), het noordelijke deel van het Sterrebos, het Dinkelpark, de groenstrook aan de westkant van de Paterswoldseweg en de centrale speelplek in Laanhuizen. Daarnaast zijn de Zuiderbegraafplaats en de Rooms-Katholieke begraafplaats bijzondere groene gebieden. De overige groengebieden vallen onder verkeersdoeleinden. De waterstructuur bestaat uit het Noord Willemskanaal en de vijver in het Dinkelpark.



Groen- en waterstructuur Oud Zuid

De groenstructuur is in drie typologieën te onderscheiden:

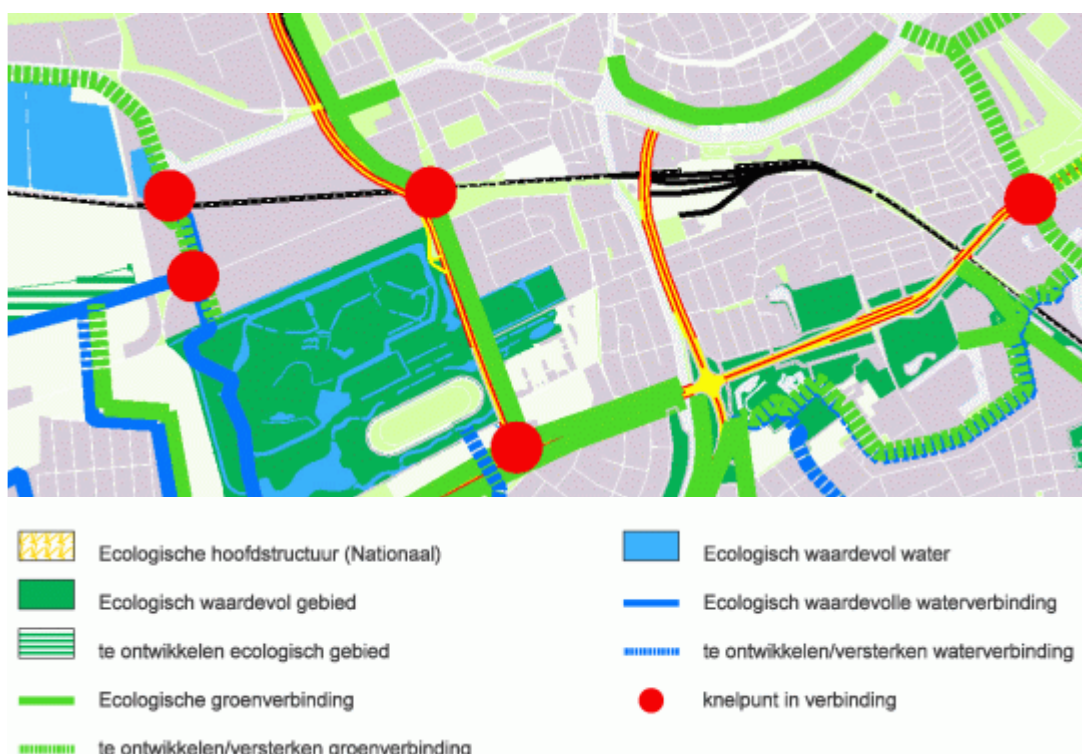
1. Bomenhoofdstructuur

Een aantal hoofdwegen in het plangebied maakt onderdeel uit van de bomenhoofdstructuur van de stad. Deze bomenhoofdstructuur, verwoord in het plan "Revitalisering Stadsbomen", is als kaderstellend plan vastgesteld door de gemeenteraad. De bomenhoofdstructuur valt vaak samen met de verkeershoofdstructuur. Ruimtebeslag door toenemende verkeersintensiteit en parkeerdruk staat vaak op gespannen voet met de ruimte die nodig is voor de bomen. Het is dan ook van belang om bij herstructurering, herinrichting of andere ingrepen die een directe relatie hebben met het bomenstructuurplan rekening te houden met dit bomenstructuurplan.



Relevante kaartbeelden "Revitalisering Stadsbomen"

2. Ecologische hoofdstructuur



Uitsnede van de ecologische kaart

Het groen langs de Weg der Verenigde Naties (zuidelijke ringweg), tezamen met het groen op en rond de Zuiderbegraafplaats is onderdeel van de ecologisch hoofdstructuur van de stad. Deze zone vanaf de Paterswoldseweg tot aan Helperzoom behoeft, in zijn samenhang, zowel ruimtelijk als ecologisch, verbetering. Het groen langs de westelijke ringweg, tezamen met het voorpark, is eveneens onderdeel van de ecologische hoofdstructuur. Deze zones zijn dan ook in het bestemmingsplan bestemd als groengebied en dienen als zodanig behouden te blijven en waar mogelijk versterkt te worden. Voor meer informatie over ecologie zie ook paragraaf 5.7.

3. Woonomgeving

De kwaliteit van de openbare ruimte in de woonomgeving wordt in veel straten bepaald door de aanwezige voortuinen. In veel straten zijn goed onderhouden privé en/of collectieve voortuinen met vaak een uniforme haag als scheiding met het openbare trottoir. Deze voortuinen tezamen met de privé binnenterreinen, tuinen en de grote groene ruimten tussen de bouwstroken zijn van belang als groene rustgebieden die een contrast vormen met de versteende en openbare straten en dienen als zodanig behouden te blijven. Gebruik van deze groengebieden ten behoeve van parkeren of andere niet-groengerelateerde functies is in beginsel niet toegestaan. Een uitzondering is mogelijk binnen de blokken waar dit ook in de huidige situatie al voorkomt en waar het geen afbreuk doet aan de ruimtelijke- en woonkwaliteit.



Ligusterhagen, voortuintjes en groene ruimtes

Aandachtsgebieden

- **Noordelijke deel Sterrebos**

Het park is als een sterrebos met een stervormige padenstructuur aangelegd in 1765. Het park werd vooral op zondags bezocht door mensen uit de stad die per tram of koets naar het theehuis gingen. Rond 1883 is het Sterrebos door landschapsarchitect Zocher veranderd in een Engels landschapspark met vloeiende paden en beplanting. In die tijd is het parkdeel met de vijver en de heuvels ontstaan. Alleen de bomenrij ten noorden van de vijver verwijst nog naar het oude sterrebos. Vanwege de aanleg van de Weg der Verenigde Naties (zuidelijke ringweg) in de jaren zeventig is de noordelijke punt van het Sterrebos van de rest afgesneden. Anders dan vroeger heeft het park momenteel vooral betekenis voor de buurt en stadsdeel. Het Sterrebos kent een grote ecologische waarde.

- **Zuiderbegraafplaats**

Theodorus van Swinderen (1784-1853), een invloedrijk man in Groningen (schoolopziener en professor), adviseerde het stadsbestuur in 1826 om ver buiten de stadspoort twee begraafplaatsen aan te leggen. Een jaar later werden de Noorder- en Zuiderbegraafplaats in gebruik genomen. Op aanwijzing van Van Swinderen werd de inrichting van beide begraafplaatsen sober en doelmatig, met zoveel mogelijk graven per hectare. Beide begraafplaatsen kregen een kaarsrecht hoofdpad met haaks daarop enkele rechte zijpaden. De Zuiderbegraafplaats kent weinig groen en heeft door de hoge verdichting van grafmonumenten een stenen karakter. Toch is er rondom de begraafplaats een aantal monumentale bomen aanwezig. Het onderhoudsniveau van deze specifieke openbare ruimte is hoog en vergelijkbaar met andere openbare ruimten in de stad, zoals het Martiniekerkhof. Bepaalde, bijzondere bijgebouwen zijn aangewezen als (rijks)monument, waaronder de dienstwoning van de Zuiderbegraafplaats en het grafmonument van industrieel Scholten.



Zuiderbegraafplaats

Hoofdstuk 4 Ruimtelijke ontwikkeling

Oud Zuid heeft een overwegende woonfunctie, een aantrekkelijke woonomgeving en een goede bereikbaarheid naar het centrum. Alle voorzieningen liggen in het gebied of in de directe omgeving. De stedenbouwkundige structuur is helder. Het ruimtelijk beleid is gericht op handhaving en zo mogelijk versterking van deze kwaliteiten.

De structuur

Het principe van het gesloten en half open bouwblok en van losse bebouwing komt in vrijwel het gehele gebied voor. De bebouwing kenmerkt zich door sterke eenduidige wanden, zowel in bouwmassa, hoogte, woningtype als in overgangen tussen openbaar en privé. De ontsluiting van de woningen verloopt altijd direct vanaf de straat en de oriëntatie van de woningen is consequent op de straat gericht. Er is een helder onderscheid tussen het private en publieke domein. Uitgangspunt is handhaving en versterking van deze kenmerkende structuren. De bestaande bebouwingsstructuur en de bebouwingshoogtes zijn met enige marges in dit bestemmingsplan vastgelegd en gefixeerd.

Wonen en werken

Oud Zuid is door de groei van de stad in de loop van de tijd een binnenstedelijke woonwijk geworden die dicht bij het stadscentrum ligt. Bij dit binnenstedelijke karakter horen functies die dit karakter benadrukken. Versterking van de woonfunctie, behoud van de woonkwaliteit, de karakteristieken en de positie van Oud Zuid op de stedelijke woningmarkt is een belangrijke doelstelling. Bij de aandachtsgebieden dient hieraan extra aandacht te worden geschonken. De nabijheid van de stad gecombineerd met een goede bereikbaarheid biedt een gunstig vestigingsklimaat voor kantoren, bedrijven en detailhandel. Het is gewenst om deze functies een plek te geven langs de netwerken waarbij het combineren van wonen en werken mogelijk is. Om deze ontwikkeling verder mogelijk te maken is in dit bestemmingsplan werken aan huis binnen randvoorwaarden mogelijk gemaakt.

Flexibiliteit en dynamiek

De laatste jaren zijn er diverse vernieuwingsoperaties in gang gezet. Het wegtrekken van bedrijven zoals de Ennamgarage en de Fongersfabriek naar de periferie heeft het mogelijk gemaakt om het wonen in de wijk te versterken. Daarnaast hebben een aantal nieuwe invullingen en functiewijzigingen langs met name de Hereweg het gebied een ander gezicht gegeven of zullen dat in de nabije toekomst doen. Enige jaren geleden heeft het wijkhart aan de Merwede- en Vechtstraat een nieuwe impuls gekregen met de afronding van het complex Rivierenstede en onlangs is een start gemaakt met de ontwikkeling van het Dinkelpark. Daarnaast zal er op zeer grote schaal wijkvernieuwing worden gepleegd in de Grunobuurt-Noord. De ontwikkelingen in Oud Zuid gaan continu door om zo de woonkwaliteit en de leefbaarheid te garanderen. In dit bestemmingsplan worden de ontwikkelingen die in gang zijn gezet meegenomen. Daarnaast wordt ingezet op de trends en de ontwikkelingen binnen de huidige woningbouw. De toegenomen vraag naar koopwoningen heeft er onder andere toe geleid dat men bereid is meer geld in de woning te investeren. Bepaalde uitbreidingen aan de achterzijde en dakopbouwen worden, binnen bepaalde voorwaarden, in dit plan mogelijk gemaakt.

Hieronder wordt een aantal ruimtelijke ontwikkelingen die in voorliggend bestemmingsplan zijn meegenomen beschreven. Deze ontwikkelingen die reeds middels afzonderlijke vrijstellingsprocedures mogelijk zijn gemaakt, worden in dit bestemmingsplan opgenomen. Het plan zelf maakt, behalve de marges met betrekking tot uitbreidingen aan de achterzijde en bebouwingshoogte geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Voor plannen op lange(re) termijn zullen afzonderlijke procedures moeten worden gevolgd.



Belangrijkste ontwikkelingen Oud Zuid

1. Ennamlocatie

De Ennamlocatie wordt begrensd door de Hereweg, de J.A. Feithstraat en de spoorlijn. De driehoekige vorm van het terrein wordt verklaard door de gebogen ligging van het spoor en het haaks op de Hereweg ontworpen stratenpatroon. Sinds het vertrek van Automobielfabriek Van der Molen (Ennamgarage) is door de gemeente met verschillende partijen een plan gemaakt voor herontwikkeling van deze locatie (Herepoort). Het plan voorziet in het bouwen van een aantal appartementen in de koopsector en een aantal eengezinswoningen in de vrije koopsector. De bebouwingswand langs de Hereweg wordt met de nieuwe invulling hersteld. De markante beëindiging van de weg bij het viaduct met het paviljoen in het groen wordt daardoor versterkt. De open zijde van het binnenterrein wordt langs het spoor met nieuwe bebouwing gesloten. De nieuwe bebouwing vormt met de woningen aan de J.A. Feithstraat een volledig bouwblok. Het nieuwe woongebiedje wordt voor auto's vanaf de Verlengde J.A. Feithstraat langs het spoor ontsloten.

2. Barestraat en omgeving

De Barestraat is van oorsprong één van oudste straten van de Herewegbuurt. Ingeklemd tussen de Rabenhauptstraat en de Vechtstraat maakt het dat de Barestraat als een individueel buurtje kan worden beschouwd. Door de stadsvernieuwing en naoorlogse invullingen is het uiterlijk aanzien van de straat nogal verstoord. Individuele invullingen in de verschillende tijdsperioden hebben de straat gevormd tot wat deze nu is. De Barestraat en zijn omgeving kenmerkt zich dan ook als een hybride gebied, waar wonen, bedrijvigheid, verkeer en parkeren innig verstrengeld zijn. Er wordt op verschillende manieren gewoond: in appartementen, in grondgebonden woningen en boven en naast bedrijven. De aanwezige bedrijven hebben een divers karakter, er is sprake van detailhandel en er zijn ook dienstverlenende- en nijverheidsbedrijven. De openbare ruimte is er niet altijd even overzichtelijk. Smalle stukken rijweg, die zich even verder plotseling verwijden tot iets dat op een plein lijkt en zich daarna weer vernauwen geven een onrustig beeld. Verder hebben de Geul- en Vechtstraat in verhouding tot de omliggende straten een erg breed profiel. Het gebied heeft in zijn geheel niet bepaald een hoogwaardige uitstraling, sterker nog: de kwaliteit staat er behoorlijk onder druk. De wens is om van de Barestraat weer een echte straat te maken. Een straat waar, gezien de ligging direct nabij het wijkhart, functiemenging mogelijk is. Het gebied is bestemd voor gemengde doeleinden, waarbij de nadruk ligt op wonen of woon-werkcombinaties. Bestaande gevelonderbrekingen kunnen worden opgevuld, zoals dat momenteel al gebeurt op de huidige locatie van het schilderbedrijf van Sips, waardoor er weer een eenduidige bebouwingswand ontstaat. De bebouwing dient zich te voegen naar de stedenbouwkundige structuur die kenmerkend is voor de buurt. De hoogte, massa, korrelgrootte en vloerindex dienen dan ook te refereren aan en te passen in de omgeving.

3. Dinkelpark

Het Dinkelpark is de noordelijke punt van het wijkparkje centraal in de wijk. Het Dinkelpark grenst aan de oostzijde aan het voormalige GADOcomplex. Sinds het vertrek van de GADO zijn er plannen voor herontwikkeling van dit terrein. Het ruimtelijk concept gaat uit van het vormen van nieuwe, gebogen bouwstroken die de achterkanten van de bestaande bebouwing afschermen. Hiermee wordt aangesloten op de aangrenzende bebouwingstypologieën. Het plantsoen krijgt een centrale functie in het plangebied. Het bestaande wijkpark wordt vergroot en loopt door tot aan de Vechtstraat. Het park versterkt hiermee haar centrale ligging in de wijk en haar karakter als wijkpark. De bouwstroken met woonappartementen bestaan uit vijf bouwlagen op een plint, met daarin de bergingen en parkeervoorzieningen. Aan de zuidzijde van de locatie, in het verlengde van de as van de Rivierenhof, komt een woontoren van achttien bouwlagen. Het gebouw vormt hiermee de ruimtelijke begrenzing van de slingervormige bouwstrook en benadrukt met haar hoogte de centrale ligging in de buurt en de situering aan de Weg der Verenigde Naties (zuidelijke ringweg).



Dinkelpark

4. Pinolocatie

De Pinolocatie ligt ten zuiden van de Weg der Verenigde Naties (zuidelijke ringweg), tegenover het Sterrebos, in een knikpunt van de zichtas van de Hereweg. Ten noorden van de Pinolocatie staan twee forse kantoorgebouwen. Deze gebouwen bepalen op dit moment de zichtas. Het te ontwikkelen gebouw zal een nieuw hoogte-accent aanbrengen op deze plek en de richtingverandering van de Hereweg een extra accent geven. Het bouwplan voorziet in een gebouw van 14 bouwlagen. De onderste lagen hebben een parkeer- en kantoorfunctie. Hogergelegen lagen hebben een woonfunctie. Hieronder wordt kort ingegaan op het planologisch kader van deze locatie.

Voor onder meer de Pino-locatie geldt vanaf 6 juli 2006 het voorbereidingsbesluit 'Eerste Schil 2006'. Daarnaast past de locatie binnen het project 'De Intense Stad'. Dit project vormde een onderdeel van de Woningbouwcampagne 2003. Bij de start van dit project is een groot aantal locaties geselecteerd, die eventueel voor herontwikkeling en intensivering in aanmerking zouden kunnen komen. Burgemeester en wethouders hebben daarvoor per locatie een programma van eisen vastgesteld. Daarin zijn onder meer stedenbouwkundige randvoorwaarden voor de Pino-locatie opgenomen. Op basis hiervan heeft een uitwerking plaatsgevonden in de vorm van een studie voor een mogelijke invulling van de locatie. Burgemeester en wethouders hebben dit plan getoetst aan het programma van eisen. Tevens hebben ze het met de bewonersorganisatie besproken en hebben ze op een informatiebijeenkomst omwonenden geïnformeerd. Ten slotte zijn alle plannen en studies in het kader van 'De Intense Stad' in juni 2004 aan de raadscommissie Ruimte en Verkeer voorgelegd en deze heeft ingestemd met een verdere uitwerking van onder meer de studie voor de Pino-locatie in een concreet bouwplan.

Al eerder, in de in 1999 door de gemeenteraad vastgestelde kantorennota (de nota 'Ruimte voor Kantoren') was op de Pinolocatatie een kantoorontwikkeling voorzien. Naast het AOC-instituut aan de Verlengde Hereweg is volgens deze nota ruimte voor 3000 m² aan kantoren. Bij de herijking van het kantorenbeleid in 2002 in de nota 'Herijking kantorenvestigingsbeleid tot 2010' wordt de Pinolocatatie opnieuw genoemd als locatie voor middelgrote kantoren (kantoren van 500-3000 m² brutovloeroppervlakte) die op korte termijn wordt ontwikkeld (in de periode 2002-2005). Uit onderzoek in de gemeente blijkt dat er nog steeds behoefte is aan kantoren in de grootteklasse tot 3000 m², waartoe de Pinolocatatie behoort.

Wat betreft de relatie van het gebouw met zijn omgeving geldt dat de afstand tot het naastgelegen buurpand, een kantoorgebouw in 6 lagen met opbouw, 15 meter bedraagt. Vanwege deze afstand wordt geen onaanvaardbare hinder verwacht en ook zal het naastgelegen pand na uitvoering van het bouwplan van de Pinolocatatie blijven voldoen aan de eisen die in het Bouwbesluit worden gesteld aan daglichttoetreding van kantoren. Het bouwplan is beoordeeld in het kader van de relevante milieuwetgeving, waaronder het Besluit Luchtkwaliteit. Uit het rapport van de Milieudienst van de gemeente Groningen van augustus 2005 ('Situatie luchtkwaliteit Pinolocatatie') blijkt dat de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit niet worden overschreden. Een hoogbouw-effectrapportage is niet nodig, aangezien onder hoogbouw in de 'Beleidsnota Hoogbouw in Groningen' gebouwen met een kantoorfunctie met een hoogte van minimaal 60 meter en gebouwen met een woonfunctie van minimaal 18 lagen wordt verstaan en de Pinolocatatie maximaal een gebouw van 42 meter en 14 bouwlagen toestaat. Ook een beschaduwingsonderzoek is niet nodig, aangezien het naastgelegen pand een kantoorgebouw betreft en geen woongebouw. Ten aanzien van parkeren geldt dat het bouwplan van de Pinolocatatie ruimschoots voldoet aan de te hanteren parkeernorm van artikel 2.5.30 van de bouwverordening.

Naar aanleiding van de inspraakreacties van Buurtvereniging Herepoort en van de heer Jongsma is een aantal zonnediagrammen opgesteld om de invloed van het gebouw van de Pinolocatatie op de ecologie van het Sterrebos te onderzoeken. Na het opstellen van deze diagrammen komt de stadsecoloog W. Veldstra tot de conclusie dat bij de maximale benutting van de bouwhoogte er in het voorjaar en in het najaar sprake is van beschaduwing van de westelijke rand van het Sterrebos. Dit is met name in het begin van het groeiseizoen (in het voorjaar) van invloed. Stinzeplanten worden hierdoor benadeeld en verschijnen wellicht later. Daardoor is er in sommige jaren minder tijd voor de bloei, omdat de bomen (niet of minder beschaduwde en meer temperatuurgestuurd) wel op het normale tijdstip in blad zullen zijn. Het effect zal zich vooral voordoen in het gebied rond de hoofdingang. Omdat de daar aanwezige stinzeplanten vooral cultureel en aangeplant zijn, zal de invloed van de schaduw op het ecosysteem van het Sterrebos als geheel beperkt zijn. Drie van de opgestelde zonnediagrammen (de meest "ongunstige") zijn inmiddels opgenomen in bijlage 3.

Voor de geluidsaspecten ten aanzien van de Pinolocatatie wordt verwezen naar de milieuparagraaf, met name het deel aangaande geluid.

5. Vrije Schoollocatie

De Vrije Schoollocatie maakt eveneens onderdeel uit van het project "De Intense Stad". De bestaande Vrije School is een laag gebouw op een locatie dat vanaf het Emmaviaduct en het Julianaplein goed zichtbaar is. Het huidige pand is aan vervanging toe. De gunstige ligging aan één van de hoofdentrees van de stad maakt deze locatie interessant voor herontwikkeling. Op de locatie verrijst een appartementengebouw met kantoren in een hoogte die varieert van drie bouwlagen op een half verdiepte kelderlaag tot deels zes lagen. Vanaf het zuiden wordt het gebouw een eerste blikvanger vanaf het Julianaplein.

6. Hoornsediep

Het zuidelijke deel van het Hoornsediep kent al vanaf zijn oorsprong bedrijfsmatige activiteiten. In de loop van de tijd zijn de bedrijven verdwenen en hebben ze plaats gemaakt voor detailhandel en dienstverlening in combinatie met wonen. Een deel van de bestaande blokken heeft een plint in de vorm van winkels. Andere delen van de blokken bestaan enkel uit boven- en benedenwoningen.

De enige bedrijfsmatige activiteit die recent nog aanwezig was aan het Hoornsediep was een autogarage. Deze is inmiddels gesloopt en maakt plaats voor woningen. Het betreffende plan is zorgvuldig ingepast en sluit goed aan bij de maat en schaal van de naastgelegen winkels en woningen. Parkeren onder en achter de woningen is ruim voldoende voor de parkeerbehoefte van de te bouwen woningen.



Hoornsediep Westzijde

7. Grunobuurt-Noord

De grootste ontwikkelingen gaan plaatsvinden in de Grunobuurt-Noord. Voor het gebied is onlangs een stedenbouwkundige plan opgesteld. Dit stedenbouwkundig plan gaat uit van sloop van het noordelijke deel van de Grunobuurt, gevolgd door nieuwbouw. Net als in de huidige situatie zal de nieuw ontworpen ruimtelijke structuur bestaan uit gesloten bouwblokken en besloten, op de buurt gerichte, openbare ruimte. Een nieuw stratenpatroon met grotere, gesloten bouwblokken en hiertussen afwisselende afmetingen van openbare ruimtes zorgen voor een weefsel van bebouwing met groene en stenige pleinen met een introvert karakter. De combinatie van de getrapte hoogtes van de bouwblokken en de variërende afmetingen van de pleinen zorgen voor afwisseling en een eigen identiteit van elke plek en daardoor een eigen identiteit van de Grunobuurt. Door de (harde) rooilijn langs de Paterswoldseweg, de Parkweg en het Hoornsediep te handhaven heeft de buurt ook in de toekomst uit een duidelijke rand, gericht op de stad en beweging en een binnengebied, gericht op verblijven en ontmoeten. De bestaande particuliere woningen in de rand, aan de Parkweg en de Paterswoldseweg, worden op een goede manier in de structuur met gesloten bouwblokken opgenomen. Om het gewenste woningaantal, de gevraagde woningdifferentiatie (met grotere woningen) en het vereiste parkeerprogramma op een goede manier te kunnen inpassen is gekozen voor grotere bouwblokken. Er is ruimte voor één centrale openbare ruimte die bestaat uit een reeks van kleine (groene) pleinen. Het binnengebied krijgt hierdoor, via de korte woonstraten, een goede relatie met het Noord-Willemskanaal en de Paterswoldseweg. Ook blijft het zicht vanuit het binnengebied op de Vensterschool behouden, via de deels verlengde Westinghousestraat.

De hoogte van de bouwblokken varieert binnen één blok van twee tot zeven lagen. Hierdoor is er in elk bouwblok ruimte voor verschillende woningtypen zonder dat de buurt zijn eenheid verliest. De variërende bouwhoogte draagt tevens bij aan een gevarieerde beleving van de woonstraten en de reeks van (groene) pleinen. De sfeer in de buurt wordt bepaald door het stedelijke karakter met overwegend gestapelde woningen in een hoge dichtheid en een (stedelijk) groene uitstraling door voortuinen, met hagen en wilgen. De buurt heeft een duidelijke rand met vier verschillende gezichten naar de stad. Het binnengebied, het hart van de buurt, heeft een besloten en intiem karakter. De directe ontsluiting van de buurt voorkomt sluipverkeer, er is alleen bestemmingsverkeer.

De plaatselijk teruggelegde rooilijnen zorgen voor een ongedwongen sfeer. De voortuinen vormen een geleidelijke overgang tussen privé (voordeur) en openbaar (straat). Ze dragen in grote mate bij aan de verblijfskwaliteit van de straten. De bijzondere architectuur met de vele voordeuren, erkers, baksteendetails, ornamenten zorgen voor een menselijke schaal en geven geen aanleiding tot anonimiteit.

Voor de geluidsaspecten ten aanzien van de Grunobuurt-Noord wordt verwezen naar de milieuparagraaf, met name het deel aangaande geluid.

8. Busbaan Koeriersterweg

Het project Busbaan Koeriersterweg Noordzijde is onderdeel van de ontwikkeling van de hoogwaardige openbaar vervoersverbinding Busbaan West. Deze HOV-verbinding verbindt het toekomstig transferium Hoogkerk, aan de zuidzijde van de A7, met het NS Hoofdstation en busstation in het stadscentrum van Groningen. De busroute wordt in delen ontwikkeld. Het middendeel -busbaan Peizerweg- is 1 oktober 2004 gereed gekomen. Met ingang van december 2006 zal een groot deel van het busverkeer "stad in", afkomstig uit de westelijke regio Peize/Roden/Leek/Drachten, via deze busroute richting station worden geleid. In het verlengde van de busbaan Peizerweg wordt de busbaan Koeriersterweg ontwikkeld. Deze zal in 2010 gereed moeten zijn. Het vrijliggende busbaantracé met een totale lengte van circa 450 meter begint bij de onderdoorgang onder de Laan 1940-1945 (de westelijke ringweg), ter hoogte van het Willem Lodewijk Gymnasium, en eindigt op de Paterswoldseweg. De busbaan ligt ingeklemd tussen het spoorwegemplacement dat in gebruik is als parkeerterrein en de Koeriersterweg. De huidige in- en uitgang van het parkeerterrein, nabij de kruising Koeriersterweg/Paterswoldseweg, zal daarbij verplaatst moeten worden. Realisering van de busbaan houdt in dat de verkeerssituatie en -inrichting van de Koeriersterweg drastisch wijzigt. De Koeriersterweg verliest de functie als verbindingroute tussen de Paterswoldseweg en de Laan 1940-1945 en krijgt daarmee een functie als buurtontsluitingsroute van de wijk Laanhuizen.



Busbaan fase 1



Busbaan toekomst

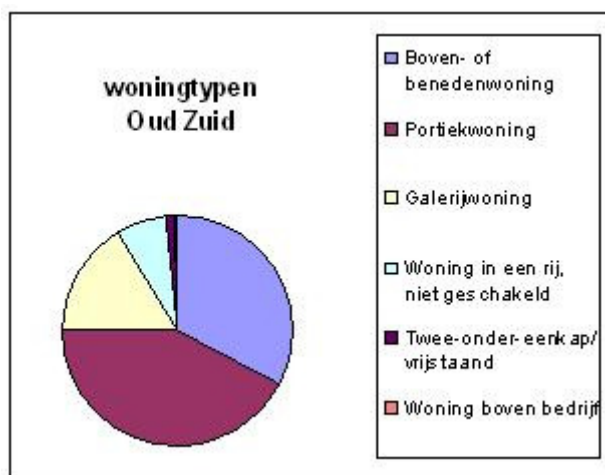
De busbaan zal mogelijk ten koste gaan van een aantal bomen langs de Koeriersterweg. In het te maken herinrichtingsplan Koeriersterweg zal blijken om hoeveel en welke bomen het gaat. Wel is ervoor gekozen om de realisering van de busbaan in voorliggend bestemmingsplan mee te nemen. Zodra één van beide opties is gekozen zal (gedurende de procedure van voorliggend bestemmingsplan) de plankaart op overeenkomstige wijze worden aangepast.

Hoofdstuk 5 Functionele karakteristiek en gewenste ontwikkeling

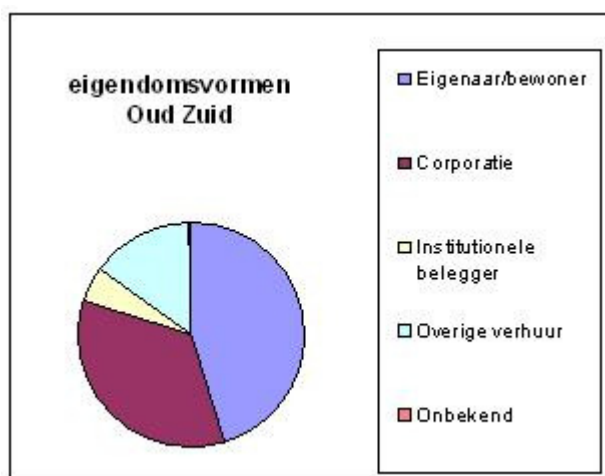
5.1 Wonen

Algemene beschrijving wonen

Het gebied Oud Zuid kenmerkt zich door afzonderlijke ontwikkelingen van woningbouwprojecten op plaatsen waar zich kansen voordoen. In het algemeen gaat het daarbij om verdichting hetgeen past in de grote lijn van intensivering die de gemeente heeft ingezet met bijvoorbeeld de manifestatie De Intense Stad. Het woningbestand van de wijken in Oud Zuid bestaat nu vooral uit kleine woningen die voor en direct na de oorlog gebouwd zijn. Doordat de woningen in het algemeen vooroorlogs en klein zijn is meer dan de helft van de huishoudens die in dit gebied wonen op dit moment eenpersoonshuishouden en daarbij zijn jonge mensen en senioren zeer sterk vertegenwoordigd. De middenleeftijdsgroepen zijn niet sterk vertegenwoordigd. In totaal gaat het om ongeveer 4.400 zelfstandige woningen en 1.200 eenheden waarin (permanent bewoond) een kleine 4.600 huishoudens wonen. Van de zelfstandige woningen is ruim een derde een portiekwoning en nog eens bijna een derde is een boven- of benedenwoning. Daarnaast komen galerijwoningen en rijenwoningen voor. Woningen boven een bedrijf en (half)vrijstaande woningen komen slechts beperkt voor.



Er zijn veel eigenaar-bewoners. Daarnaast komt particuliere verhuur als eigendomsvorm redelijk veel voor. Corporatiewoningen vinden we vooral in de Grunobuurt (Noord en een deel van Zuid) en in een deel van de Rivierenbuurt.



Het gebied heeft een gunstige ligging ten opzichte van de binnenstad, maar ook ten opzichte van de uitvalswegen. Dat maakt het allereerst aantrekkelijk als woongebied. De meeste buurten hebben een duidelijke eigen identiteit. De Stadsdeelvisie Zuid (Gemeente Groningen, 2001) is een toekomstvisie op lange termijn en het geschetste beeld is nog steeds bruikbaar. In deze stadsdeelvisie is aangegeven dat met name de Grunobuurt en de Rivierenbuurt een meer stedelijk karakter zullen krijgen. "De wijken dichtbij het centrum hebben vooral een stedelijk karakter gekregen met een compacte stapeling van functies. Wonen, werken, recreëren en winkelen vallen hier samen. Aantrekkelijk voor mensen die zich vooral op de stad oriënteren". Het woningaanbod van overwegend kleine woningen zou uitgebreid en gedifferentieerd moeten worden. Dat die uitbreidingsbehoefte er is blijkt onder andere uit vragen van bewoners/eigenaren die hun woning willen uitbreiden. Vanuit een tendens om burgers meer ruimte te kunnen bieden is het goed om deze vragen waar het kan te faciliteren. Volkshuisvestelijk heeft dit als gunstig effect dat mensen langer in hun buurt blijven wonen en dat de middenleeftijdsgroepen in elk geval niet verder af zullen nemen.

Omdat de meeste woningen er al staan en zullen blijven staan moet de veranderingsruimte die er is goed benut worden. Een goed voorbeeld uit het verleden zijn de tweede maaiveldwoningen aan de Rabenhauptstraat. Een tweede voorbeeld is het plan rond het Dinkelpark. Op de voormalige GADO-locatie worden, door het slopen van een tiental woningen, niet alleen circa tweehonderd appartementen, maar ook een buurtparkje gerealiseerd. Door deze ingreep wordt het zicht op de vijver versterkt en de aansluiting op een historische laan verbeterd. In de Grunobuurt-Noord gaat een zorgvuldig wijkvernieuwingproces dat in de genoemde Stadsdeelvisie al was aangekondigd circa vijfhonderd nieuwe, in het algemeen grotere, woningen opleveren. De huidige bewoners die op sociale huur zijn aangewezen kunnen in de woningen terugkeren en hopelijk komen de kwaliteiten van de huidige Grunobuurt-Noord in andere vorm terug. Het Nelfterrein, dat als wijzigingsgebied in dit bestemmingsplan is opgenomen, zal op termijn ruimte bieden aan circa 50 woningen.

Met deze ingrepen en met alle veranderingen die nog gaan komen kan Oud Zuid ook op termijn een bijdrage leveren aan de kwaliteitsvraag die er op het gebied van woningbouw is en ook wel zal blijven bestaan. De ruimte aan de stadsgrenzen wordt immers steeds minder en bovendien neemt de vraag naar centrum-stedelijk wonen toe.

De Herewegbuurt

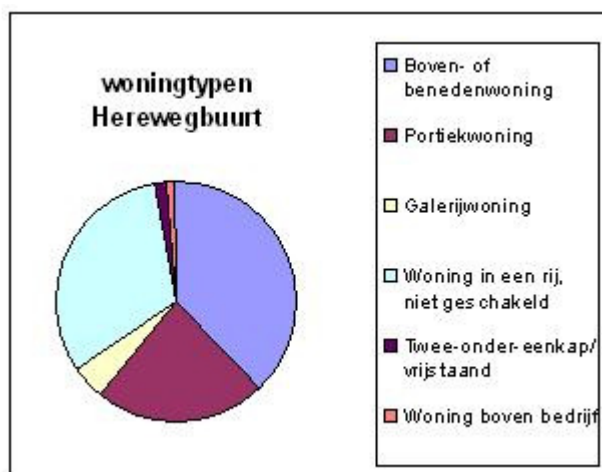
In de Herewegbuurt staan ruim 550 woningen. Binnen Oud Zuid kent deze buurt het hoogste percentage rijenwoningen en ook het hoogste percentage eigenaar-bewoners. Deze twee feiten hangen met elkaar samen omdat ten tijde van het ontstaan van de wijk particulieren bijna altijd eengezinswoningen bouwden op een kavel grond. Dit maakt ook dat het individuele woonhuis, vooral aan de oostkant van de Hereweg, goed herkenbaar is. Enkele straten zijn meer projectmatig gerealiseerd, maar door de jaren dertig stijl is ook hier het afzonderlijke woonhuis goed te herkennen (middels erkers, entrees en balkons).



Blokken Merwedestraat/Davidstraat

In de Davidstraatbuurt (het westelijk deel) is in de zeventiger jaren door de corporaties een aantal stadsvernieuwingsprojecten gerealiseerd, meestal met boven- en benedenwoningen. Een ingreep uit de tachtiger jaren zijn de afgeronde blokken aan de Merwedestraat/Davidstraat.

In de totale buurt komen boven- en benedenwoningen, portiekwoningen en rijenwoningen in dezelfde orde van grootte voor. Daarnaast komen beperkt galerijwoningen, (half-)vrijstaande woningen en woningen boven een bedrijf voor.



Eigenaar-bewoners vormen de belangrijkste eigendomsvorm, maar ook particuliere verhuur komt redelijk veel voor. Door eigendomsvorm en woningtypen biedt de buurt een levendig woonmilieu.



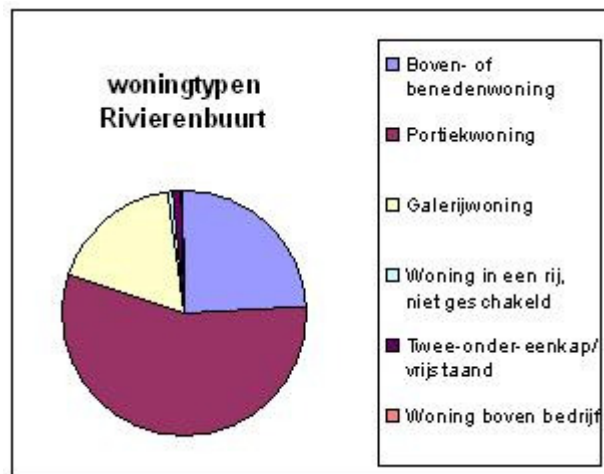
Door de Herewegbuurt Oost lopen geen doorgaande routes. Alleen de Hereweg loopt er als route langs waardoor het een betrekkelijk rustige en ook onbekende buurt is. In dit gebied wonen veel jonge en middelbare singles en jonge stellen, maar ze is behoorlijk gemêleerd. De Davidstraatbuurt bevat vanwege de stadsvernieuwing naar verhouding meer corporatiewoningen, maar het zijn dezelfde groepen die enigszins dominant zijn. Er wonen iets meer ouderen (vooral in de vier complexjes Achterweg/ Merwedestraat). Er is een druk op de buurt vanuit de kantoren en het ontwikkelen van kantoren aan de Hereweg. De Davidstraatbuurt zal straks aansluiten op het stationsgebied waar ontwikkelingen te verwachten zijn. Ook nu al zorgt de achteringang van het station voor langzaam verkeersroutes door de buurt. Dit zal straks versterkt worden. Al met al lijkt het qua ontwikkelingen de komende tijd te gaan om kansen voor wonen en voorzieningen op de schaal van enkele panden.



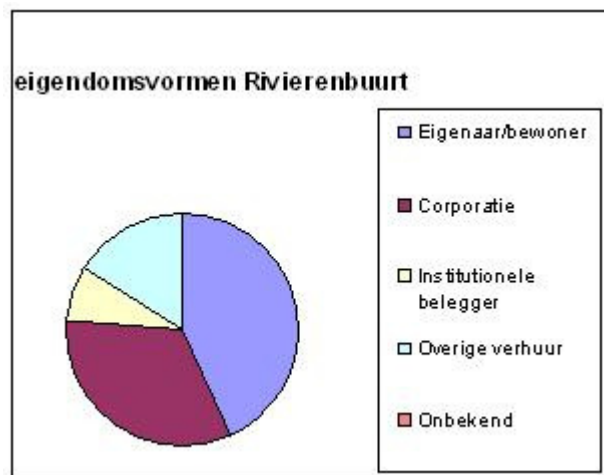
Achteringang NS-station

De Rivierenbuurt

De Rivierenbuurt vormt een menging van vooroorlogse en vroeg-naoorlogse woningbouw waarin inmiddels op diverse plekken nieuwe woongebouwen zijn ingevoegd. De Fongersplaats, de nieuwbouw van het Talmahuis (verzorgingstehuis) met aanleunwoningen, de Rivierenstede en binnenkort het Dinkelpark en omgeving zijn hiervan voorbeelden. De structuur van de wijk biedt daarbij houvast. Er staan 1.430 zelfstandige woningen in de wijk. Meer dan de helft van de woningen zijn portieketagewoningen, met name in het naoorlogse deel en in de nieuwere ingrepen. Daarnaast is sprake van redelijk veel boven- en benedenwoningen en ook galerijwoningen. Rijenwoningen, (half-)vrijstaande woningen en woningen boven bedrijven komen weinig voor. Ook in deze buurt voeren eigenaar-bewoners de boventoon.



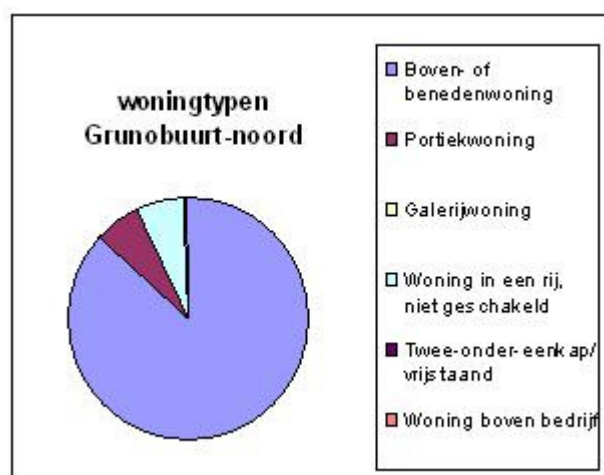
Daarnaast bezitten de corporaties ongeveer een derde van alle woningen. Particuliere verhuur en beleggershuur komen ook voor.



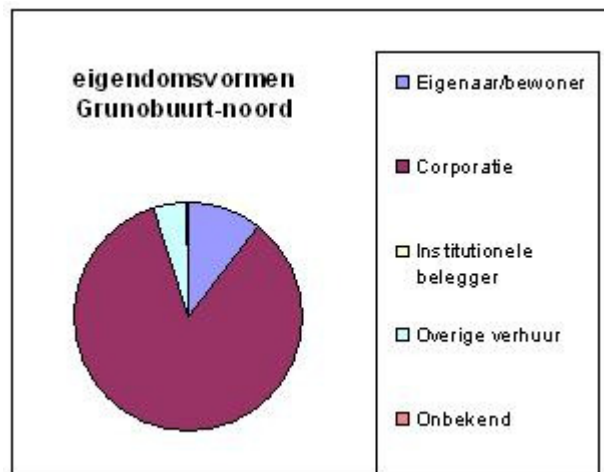
Het gebied is divers qua type huishoudens. In het algemeen overheerst een mix van jonge kleine huishoudens (jonge singles en jonge stellen). In de zuidwestelijke hoek wonen veel ouderen. Doordat een aantal dwarsverbindingen door de buurt loopt en er zich redelijk wat werkgelegenheid in de buurt bevindt is het er vrij levendig. Op sommige plekken in de wijk is sprake van een groot aandeel kamerverhuurpanden, zoals aan de Parkweg. Bewoners geven aan dat de woonkwaliteit hierdoor onder druk kan komen te staan. Echte rustige woongebiedjes zijn er echter ook, zoals de omgeving van de Scheldestraat en de Fongersplaats. Het Dinkelpark met de vijver biedt nu en straks mogelijkheden tot een groene uitloop. Er zullen zich hier waarschijnlijk middelbare stellen en ouderen vestigen. Ontwikkelingsmogelijkheden zullen zich, net als in het verleden, met name voordoen als grotere voorzieningen zich verplaatsen en/of wanneer corporaties wijkvernieuwing wenselijk achten.

De Grunobuurt Noord en Zuid

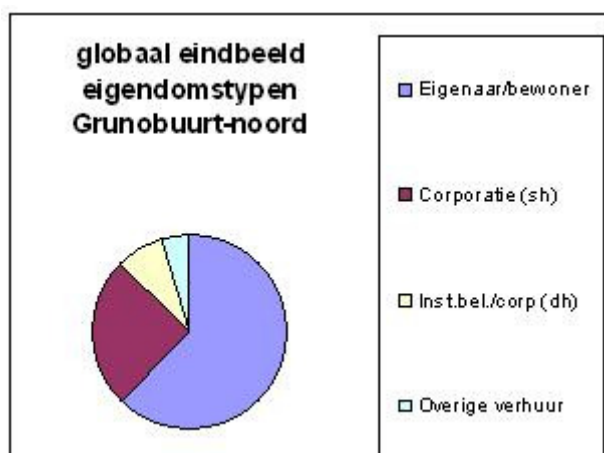
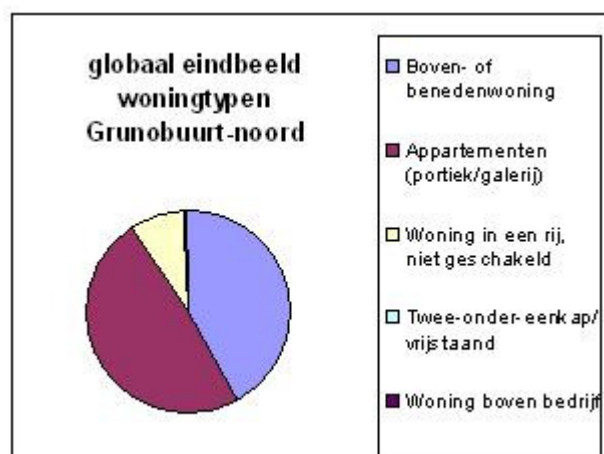
De Grunobuurt wordt door de Parkweg verdeeld in twee gedeelten. Het noordelijke deel tekent voor de naamgeving van de buurt aangezien dit deel is gebouwd in de twintiger jaren door woningbouwvereniging Gruno, opgericht voor arbeiders aan het spoor. Inmiddels wonen in deze kleine woningen vooral middelbare singles, jonge singles en ouderen. De buurt kent 541 zelfstandige woningen. Het gaat hier voor het overgrote deel om beneden- en bovenwoningen, een aantal portiekwoningen (aan de Paterswoldseweg) en rijenwoningen (aan de James Wattstraat). De Grunobuurt-Noord biedt momenteel een rustig woonmilieu met redelijk veel sociaal verband, direct bij het centrum.



Het corporatieve deel (nu van woningbouwvereniging Nijestee) staat inmiddels op de rol om geheel vervangen te worden. De particuliere woningen aan de noord- en zuidranden van de buurt zullen in het algemeen blijven staan.



Het nieuwe plan biedt eenzelfde aantal woningen, maar de woningen zullen aanzienlijk groter zijn. De buurt zal daarmee stedelijker worden. In de opzet van de nieuwe wijk is geprobeerd om de kenmerken die voor een goed sociaal klimaat kunnen zorgen over te nemen. Maar door grootschalige sloop en nieuwbouw zal het straks geruime tijd duren voordat een nieuw woonmilieu zich zal hebben uitgekristalliseerd. Het programma voor de Grunobuurt staat nog niet exact vast. Dit hangt samen met de uitwerking per bouwblok van de architecten en kan afhankelijk zijn van de marktsituatie op zeker moment.



In de Grunobuurt-Zuid staan 751 woningen. De Grunobuurt-Zuid is voor een klein deel van vóór de oorlog, namelijk het gedeelte tegen de Parkweg aan. Hier staan vooral beneden- en bovenwoningen. Het zuidelijke gedeelte bestaat uit portieketagewoningen in open bouwblokken, zonder lift, in twee tot vier lagen. Er staat een verzorgingstehuis dat in 1994 gerenoveerd is.

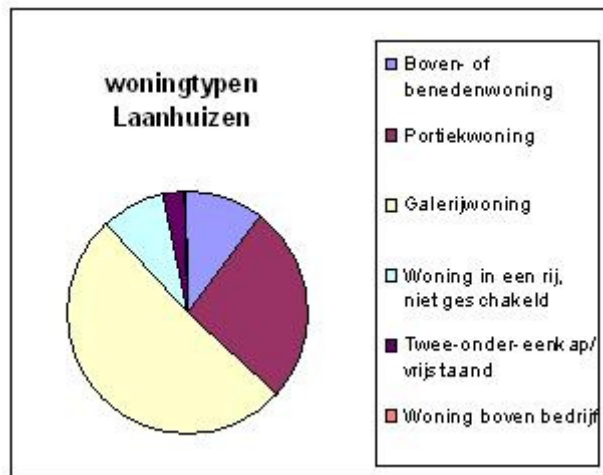


Het merendeel van de woningen is van eigenaar-bewoners. Daarnaast staan er corporatiewoningen (woningstichting Patrimonium) en andere typen huurwoningen. De buurt biedt in verschijningsvorm een gevarieerd woonmilieu, maar is nogal fragmentarisch. De bevolking is overwegend jong en er lijkt minder buurtbinding aanwezig dan bijvoorbeeld in de huidige Grunobuurt-Noord. Toch wonen er veel ouderen (circa twintig procent). Door het type eigendom en de woningtypen in deze buurt liggen grootschalige ingrepen in de toekomst niet voor de hand, als is dit in het corporatieve bezit wel mogelijk.

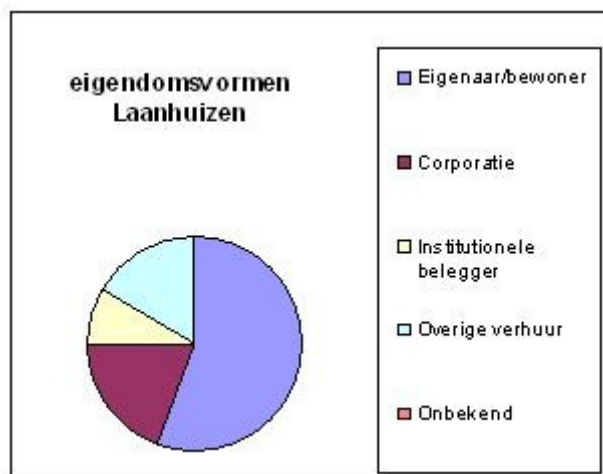


Laanhuizen

In Laanhuizen staan bijna 600 (zelfstandige) woningen. Net als in de andere wijken zijn de bewoners jong en voor het merendeel (bijna de helft) alleenstaand. Dit komt omdat de woningen klein zijn en dicht bij het centrum en de voorzieningen liggen. Het merendeel van de woningen komt voor in de vorm van galerijflats, samenhangend met de strokenverkaveling die na de oorlog is toegepast. Daarnaast is sprake van veel portiekwoningen en langs de (oudere) randen van beneden- en bovenwoningen. Er zijn ruim tien procent eengezinswoningen in deze wijk.



Hierdoor en doordat in het verleden flats van institutionele beleggers zijn uitgepand zijn er veel eigenaar-bewoners. De wijk biedt een rustig woonmilieu tegen het Stadspark aan. De open ruimtes binnen de wijk vervullen hierbij een functie, ook al hebben zij in het algemeen weinig feitelijke gebruikswaarde (kijkgroen). In de buurt wonen veel jonge singles en jonge stellen. Het type eigendom maakt het niet voor de hand liggend dat er in de toekomst in deze wijk grote ingrepen zullen plaatsvinden, maar in het corporatieve bezit (noord- en westkant) is dit wel mogelijk.



5.2 Bedrijvigheid

In het plangebied is relatief weinig grotere bedrijvigheid (meer) aanwezig. Aan de Van Leeuwenhoekstraat is een telecommunicatiegebouw van de KPN gevestigd. Daarnaast is in de Barestraat nog een beperkte concentratie van bedrijvigheid aanwezig, variërend van een geluidsstudio, een ijsbedrijf, een garagebedrijf, een schoonmaakbedrijf tot een schildersbedrijf. Het betreft bedrijvigheid van de categorieën 1, 2 en (incidenteel) 3 van de VNG-lijst Bedrijven en milieuzonering. Op termijn is het gewenst deze vormen van bedrijvigheid elders onder te brengen. Dit wordt echter aan de markt overgelaten. De bestaande bedrijfsvestigingen worden dus positief bestemd.



Bedrijvigheid Barestraat

5.3 Voorzieningen

5.3.1 Maatschappelijke voorzieningen

Wat betreft grootschalige maatschappelijke voorzieningen kent Oud Zuid meerdere basisscholen die in de Grunobuurt-Zuid en de Rivierenbuurt zijn gevestigd. Ook kent het gebied diverse scholen op het gebied voor voortgezet onderwijs en praktijkonderwijs (waaronder Willem Lodewijk Gymnasium, Noorderpoortcollege). Andere maatschappelijke voorzieningen zijn onder meer een verzorgingstehuis, twee begraafplaatsen en een dependance van een psychiatrisch ziekenhuis.



Talmahuis

Daarnaast hebben zich in de buurten die samen Oud Zuid vormen in de loop der jaren meer en meer kleinschalige maatschappelijke voorzieningen gevestigd. Hierbij gaat het om (huis)artsenpraktijken, tandartsenpraktijken, dierenklinieken en allerlei andere gezondheidsgerelateerde functies. Deze zijn heel verspreid over de vier wijken gevestigd. Langs de buurtas van de Rivierenbuurt, bestaande uit de Vechtstraat, de Merwedestraat en de Rivierenhof, is sprake van een concentratie van deze functies, net als in een blokje direct ten noorden van de Neboflat aan de Paterswoldseweg. Uitgangspunt in voorliggend bestemmingsplan is het handhaven van de bestaande maatschappelijke voorzieningen in het plangebied.

5.3.2 Dienstverlenende voorzieningen en kantoren

De functie dienstverlening en kantoren is relatief goed vertegenwoordigd in Oud Zuid. Met name de zuidelijke helft van de Hereweg kent veel grootschalige kantoren van onder meer een advocatenkantoor, de GGD en een accountantsbureau. Ook zijn enkele binnenterreinen achter de Hereweg opgevuld met kantoren. Meer kleinschalige dienstverlenende voorzieningen, zoals makelaars, adviesbureaus, detacheringsbureaus en dergelijke, zijn onder meer te vinden aan de eerdergenoemde buurtas. Ook hiervoor geldt dat handhaven van de bestaande voorzieningen uitgangspunt is.



Kantoren Hereweg

5.4 Winkels en horeca

Het verzorgingsgebied heeft een omvang van bijna iets meer dan 8.000 inwoners. Het verzorgingsgebied is van zodanige omvang dat slechts een beperkt winkelareaal levensvatbaar is. Bovendien is op het schaalniveau van de buurt de wet van de 3 c's van toepassing; de detailhandelsvoorziening moet compact, comfortabel en compleet zijn. Opgemerkt dient te worden dat de verzorgingsgebieden van de De Boer supermarkten aan respectievelijk de Paterswoldseweg (Badstratenbuurt) en de Meeuwerderweg (Oosterpoort) zich uitstrekken over het plangebied Oud Zuid (met name over Laanhuizen en Grunobuurt respectievelijk Herewegbuurt).

De Paterswoldseweg kent als belangrijke route van en naar de stad vanouds winkelveorzieningen, met name ten noorden van de spoorlijn (waaronder supermarkt De Boer direct ten noorden van de spoorlijn aan de Paterswoldseweg). Ten zuiden daarvan is in de huidige situatie weinig detailhandel aanwezig. Uitzondering hierop is het tegenover garagebedrijf Century gevestigde blokje met detailhandels-, horeca- en dienstverleningsvoorzieningen. Veel van de kleinere winkels in het gebied hebben de modernisering en de schaalvergroting in de sector niet overleefd. Incidenteel bevinden zich, met name in de hoekpanden langs de Paterswoldseweg en de Parkweg, nog kleinschalige detailhandelsvoorzieningen. In de Grunobuurt is daarnaast sprake van een aantal zaken met een bovenwijkse uitstraling. Deze zijn gevestigd aan Hoornsiediep Westzijde (onder andere Action, Sleep World, Runners).



Hoornsiediep Westzijde, Paterswoldseweg en hoekpanden met functies

In de Rivierenbuurt en Herewegbuurt komt, naast de incidentele kleinschalige detailhandel in hoekpandjes, meer detailhandel voor. Het gebied binnen de straten Vechtstraat, Merwedestraat, Barestraat en Geulstraat vormt het centrumgebied. Hier heeft een clustering van detailhandel rondom de buurtsupermarkt EDAH plaatsgevonden, samen met een beperkt aantal specialistische aanbieders uit de dagelijkse sector. Eventueel nieuw te vestigen winkelvoorzieningen moeten hier bij voorkeur gevestigd worden. Naast het centrumgebied is de van oorsprong aanwezige detailhandel aan de Hereweg nagenoeg verdwenen. Uitzonderingen zijn onder meer de relatief grote dierenspeciaalzaak Jumper, een antiekzaak en een bloemenzaak.



Rivierenstede en detailhandel aan de Hereweg

In voorliggend bestemmingsplan wordt de bestaande detailhandel positief bestemd. Voor het overige wordt geen uitbreiding van het aantal detailhandelsvestigingen mogelijk gemaakt, met uitzondering van het eerdergenoemde centrumgebied. Dit houdt verband met de ongeschiktheid van de panden, het ontbreken van (voldoende) parkeerruimte en de wens om detailhandel te concentreren in het centrumgebied. De praktijk leert dat er bij voldoende functioneren van het centrumcluster verplaatsing optreedt van de solitair gelegen clusters.

Het plangebied kent niet veel horeca. De horeca die er is bestaat uit cafés aan met name de Rabenhauptstraat. Aan de Hereweg bevindt zich een visrestaurant en een soos van een studentenvereniging. In het centrumgebied is een lunchroom/snackbar gevestigd, net als in het voorzieningenblokje aan de Paterswoldseweg (tegenover Century). Een incidentele horecavestiging betreft een café aan de Verlengde Oosterweg. De bestaande vestigingen zijn positief bestemd. Deze bieden daarmee ruimte voor horecavestigingen van de categorieën 1 tot en met 3. Het plan biedt, met uitzondering van de twee centrumgebieden, geen ruimte voor uitbreiding van het aantal horecavestigingen of voor zwaardere vormen van horeca dan momenteel aanwezig.



Waterloolaan en Rabenhauptstraat

5.5 Sport, recreatie, toerisme

Wat betreft sport-, recreatie- en toeristische voorzieningen is het plangebied Oud Zuid dun bezaaid. Langs de Koeriersterweg en de spoorlijn bevindt zich een clubgebouw van de schietvereniging en een fitnessruimte ten behoeve van NS-personeel. De Rivierenbuurt kent een wijkpark met vijver waar een speeltuinvereniging is gevestigd. Verspreid door de vier wijken komen speelveldjes en speelvoorzieningen voor. Voor het overige is binnen het plangebied geen sprake van specifieke voorzieningen op het gebied van sport, recreatie en toerisme.



Speelvoorzieningen, wijkpark Rivierenbuurt en speelveld Droppingsveld

Wel sluit het plangebied in het westen direct aan op het Stadspark dat een belangrijke recreatieve functie voor de gehele stad Groningen heeft. Vanuit Laanhuizen is het Stadspark goed te bereiken en aan de Paterswoldseweg bevindt zich de hoofdtoegang tot het park (de Concourslaan). Direct ten zuiden van het plangebied bevindt zich het openluchtzwembad De Papiermolen aan de Papiermolenlaan. Het zwembad is gelegen in een groene parkachtige omgeving, als overgang naar woonwijk De Wijert-Noord. Ook sluit het plangebied in het zuiden direct aan op het Sterrebos dat eveneens een bovenwijkse recreatieve functie vervult.



Toegang Stadspark, Papiermolenlaan en het noordelijke deel Sterrebos

5.6 Monumenten

Binnen het plangebied is geen sprake van een beschermd stadsgezicht. Wel komen diverse rijks- en gemeentelijke monumenten voor. Deze kennen elk hun eigen beschermingsregime en worden in voorliggend bestemmingsplan enkel genoemd voor de volledigheid.

Gemeentelijke monumenten

- Verzetsstrijderslaan 2 (voormalige ALO en Kweekschool)
- Huygensstraat 2 (Wilhelmschool, openbare lagere school en kleuterschool uit 1956)
- Snelliusstraat 26-56 (woningcomplex portiekwoningen uit 1956)
- Snelliusstraat 89-91 (voormalige Gereformeerde Stadsparkkerk met kosterswoning uit 1956-1961)
- Paterswoldseweg 288/Snelliusstraat 93 (bejaardenhuis Neboflat uit 1959-1962)
- Merwedestraat 55-125 en Scheldestraat 1-72 (woningcomplex Schelde- en Merwedestraat uit 1953-1955)
- Merwedestraat 45 (voormalige Rooms Katholieke Huishoudschool Sint Bernadette uit 1957)
- Merwedestraat 43 (voormalig Rooms Katholiek Klooster Marienholt uit 1958)

- Muntinghlaan 3 (uitgebreide Technische School, geselecteerd object voor gemeentelijk monument, maar om planologische redenen (nog) niet aangewezen)
- Hereweg 87 (urinoir uit 1955)

Rijksmonumenten

- Parkweg 128-130 (dubbel schoolgebouw uit 1927-1929)
- Rabenhauptstraat 2/Hereweg 31 (woonhuis)
- Rabenhauptstraat 65 (voormalige openbare lagere school, nu Grafisch Museum)
- Hereweg 73 (herenhuis uit circa 1880)
- Hereweg 75 (villa/herenhuis uit 1883)
- Hereweg 87 (opzichterswoning Zuiderbegraafplaats én grafmonument W.A. Scholten)
- Viaductstraat 4 en 5 en Driehovenstraat 1 (dubbel herenhuis)
- Hereweg 20 (Scholtens theekoepel uit 1869)
- Hereweg 22-1 (woonhuis, Javaanse Huis uit circa 1870)
- Willemstraat 4-76 (woningbouwcomplex arbeiderswoningen noordzijde)
- Willemstraat 1-81 (woningbouwcomplex arbeiderswoningen zuidzijde)



Theekoepel Scholtens, Hereweg 75 en Scheldestraat

Naoorlogse selectie

- Muntinghlaan 3 (voormalige Stratingh MTS)

5.7 Ecologie

Het ecologisch zwaartepunt van het plangebied is de Zuiderbegraafplaats met de aansluitende groenstructuren van het Dinkelpark, het Fongerspad en langs de Waterloolaan (voormalig deel Sterrebos). Vooral deze laatste is door de hoge leeftijd van de groenstructuur een biotoop die van groot belang is voor vleermuizen, zangvogels en holenbroeders. De aangrenzende Weg der Verenigde Naties (zuidelijke ringweg) is echter een zware barrière in de stedelijke ecologische structuur. Ten zuiden van de weg ligt eveneens een ecologisch zeer waardevol groengebied, bestaande uit Sterrebos, Rabenhauptterrein, Papiermolen en de tussenliggende begraafplaats. Op enkele plaatsen zijn door aanpassing van de bestaande tunnels ecologische verbindingen te realiseren, onder meer in de fietstunnel ter hoogte van de Merwedelaan.

De westelijke oever van het Noord-Willemskanaal wordt gedeeltelijk ecologisch beheerd. Een verdere uitwerking als stedelijke ecologische verbinding, ook verder noordelijk naar de spoorlijnen, is eenvoudig realiseerbaar. Wel moeten daarvoor diverse barrières, waaronder met name de zuidelijke ringweg, passeerbaar gemaakt worden.

In het westelijk deel van het plangebied is de invloed van het nabijgelegen stadspark op de wijkecologie merkbaar in een grotere soortenrijkdom. De Laan 1940-1945 (westelijke ringweg) is echter een forse barrière voor alle bodemgebonden fauna.

Op diverse plaatsen binnen het plangebied komen gierzwaluwkolonies voor. Met name in de Tweede Willemstraat, Rijnstraat/Berkelstraat, Rabenhauptstraat en in de Grunobuurt gaat het om belangrijke kolonies. De gierzwaluw is een bedreigde soort die afhankelijk is van het stedelijk gebied. Omdat de dieren sterk plaatstrouw zijn is handhaving van alle nestplaatsen noodzakelijk.

Bij verlies van broedplaatsen als gevolg van (ver)bouwwerkzaamheden is compensatie door het aanbieden van nieuwe nestgelegenheid verplicht.



Het noordelijke deel Sterrebos, Zuiderbegraafplaats en het Noord-Willemskanaal

5.8 Duurzaam bouwen en energie

Voor het bevorderen van de woonkwaliteit in Groningen heeft de gemeente, in samenwerking met marktpartijen, corporaties en belangengroeperingen een handboek opgesteld (Groninger Woonkwaliteit) dat dient als leidraad voor woningbouwprojecten in Groningen. Dit handboek heeft betrekking op vier thema's:

- duurzaamheid;
- levensloopbestendigheid en toegankelijkheid;
- veiligheid;
- gezondheid.

Hierbij is aangesloten bij bestaande, landelijke kwaliteitslabels zoals het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen, Woonkeur (waaronder Politiekeurmerk), Opplusnota en Nota gezonder Zorgen en dergelijke. Door maatregelen in hun samenhang te plaatsen en te relateren aan de normering in het Bouwbesluit is met het handboek Groninger Woonkwaliteit een overzichtelijk werkdocument voor woningbouwprojecten beschikbaar dat keuzes ten aanzien van kwaliteit en duurzaamheid inzichtelijk maakt. Keuzes die uiteindelijk zullen worden gemaakt op basis van marktconformiteit, maatschappelijke relevantie en betaalbaarheid.

Een belangrijk onderdeel van duurzaamheid is energiebesparing en de benutting van duurzame energiebronnen, zowel voor de nieuwbouw als de bestaande bouw. Mede hiervoor heeft de gemeente een klimaatplan opgesteld op basis waarvan diverse projecten worden uitgevoerd, zowel voor de nieuwbouw als de bestaande bouw. Met name in de bestaande bouw (de dominante situatie in Oud Zuid) kan de energiesituatie nog sterk verbeterd worden.

Hoofdstuk 6 Randvoorwaarden

6.1 Milieu

6.1.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat de milieuaspecten die relevant zijn voor het bestemmingsplan Oud Zuid. Het plangebied is voornamelijk een woongebied, ingeklemd tussen het spoor (inclusief het emplacement), de Weg der Verenigde Naties (zuidelijke ringweg) en deels de Laan 1940-1945 (westelijke ringweg). Binnen de wijken ligt een aantal drukke wegen en aan zowel de westkant als de oostkant liggen grote industrieterreinen.

De belangrijkste milieuaandachtspunten zijn hieraan gerelateerd:

- Geluidkwaliteit: vanwege het weg- en spoorwegverkeer en de industrieterreinen;
- Luchtkwaliteit: vanwege met name het wegverkeer;
- Externe Veiligheid: vanwege met name het weg- en spoorwegverkeer en de bedrijvigheid.

Deze milieuaspecten worden toegelicht in de volgende paragrafen. Daarnaast wordt kort ingegaan op de bodemkwaliteit, de milieuaspecten vanwege de bedrijvigheid in de wijk en de afvalinzameling in het gebied. Het bestemmingsplan voorziet in twee nieuwe ontwikkelingslocaties, te weten: de Grunobuurt Noord en de Pinolocatie.

6.1.2 Geluid

Wegverkeerslawaaai

In het plangebied liggen veel wegen die zijn aangewezen als 30 kilometergebied. Deze vallen niet onder de werkingssfeer van de Wet geluidhinder. Dit is wel het geval bij de volgende zeven drukke wegen in of nabij het plangebied (met daarbij aangegeven de breedte van de geluidzone vanuit de as van de weg):

- | | |
|---|--|
| • Weg der Verenigde Naties (zuidelijke ringweg) | : 400 meter |
| • Emmaviaduct | : 350 meter |
| • Hereweg | : 200 meter (bij 2 rijstroken) |
| • Idem | : 350 meter (bij 3 of meer rijstroken) |
| • Parkweg (gedeeltelijk) | : 200 meter |
| • Paterswoldseweg | : 200 meter |
| • Koeriersterweg | : 200 meter |
| • Laan 1940-1945 (westelijke ringweg) | : 400 meter |



Emmaviaduct

De geluidbelasting vanwege deze wegen op nabijgelegen geluidgevoelige bestemmingen zoals woningen is op veel plekken hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De Wet geluidhinder heeft geen gevolgen voor dergelijke bestaande situaties, tenzij er sprake is van een wegreconstructie in de zin van deze wet. In dat geval schrijft de Wet geluidhinder een procedure en werkwijze voor die ook consequenties kan hebben voor de geluidbelasting die is toegestaan op bestaande geluidgevoelige bestemmingen.

Een maatregel om het wegverkeerslawaai te beperken, is het toepassen van stil asfalt. Waar zinvol en mogelijk zal deze maatregel in de toekomst ook op de hiervoor genoemde wegen worden toegepast. Naar verwachting zal dit rond 2010 gebeuren voor een deel van de Paterswoldseweg en voor een deel van de Hereweg (van de Herebrug tot de zuidelijke ringweg).

Voor nieuwe situaties is de Wet geluidhinder vaak wel relevant (Grunobuurt-Noord en Pinolocatie). Zo stelt deze wet grenzen aan de geluidbelasting op nieuwe geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen. De geluidbelasting op de gevel mag in principe niet hoger zijn dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde, die voor wegverkeerslawaai 48 dB bedraagt. Op grond van de Wet geluidhinder is de bouw van geluidgevoelige bestemmingen zonder meer mogelijk indien voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde.

Langs wegen (voor zover geen 30-km gebied) liggen geluidzones. Binnen deze geluidzones wordt de voorkeursgrenswaarde vaak overschreden. De bouw van geluidgevoelige bestemmingen binnen zo'n geluidzone, waarbij de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, is pas mogelijk nadat op grond van de Wet geluidhinder ontheffing is verleend van de voorkeursgrenswaarde. Zo'n ontheffing kan worden verleend als maatregelen om de geluidbelasting te beperken niet mogelijk, wenselijk of doelmatig zijn. In die gevallen kan een hogere waarde voor de toelaatbare geluidbelasting worden vastgesteld. Deze mag echter niet hoger zijn dan de maximale grenswaarde. Deze bedraagt in geval van nieuwbouw 63 dB voor binnenstedelijke wegen en 53 dB voor 'buitenstedelijke wegen' (in casu de zuidelijke en westelijke ringweg) en in geval van vervangende nieuwbouw respectievelijk 68 en 63 dB. Het besluit tot het vaststellen van hogere waarden moet worden onderbouwd en gemotiveerd op basis van akoestisch onderzoek.

Spoorweglawaaai

Het plangebied Oud Zuid ligt langs de spoorlijnen Groningen-Assen en Groningen-Leeuwarden/Delfzijl/Roodeschool, met daartussen het spoorwegemplacement. Zoals in veel binnenstedelijke gebieden is de geluidbelasting vanwege de spoorlijn op nabijgelegen woningen vaak hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. De Wet geluidhinder heeft geen gevolgen voor dergelijke bestaande situaties. Net als bij wegverkeer is de Wet geluidhinder vaak wel relevant voor nieuwe situaties langs het spoor. Nieuwbouw in de buurt van het spoor is zonder meer mogelijk indien voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB voor woningen. Als de geluidbelasting hoger is, dan is de bouw van woningen pas mogelijk nadat hiervoor op grond van de Wet geluidhinder ontheffing is verleend van de voorkeursgrenswaarde. De hogere waarde voor de toelaatbare geluidbelasting vanwege het spoor mag echter niet hoger zijn dan de maximale grenswaarde van 68 dB.



Spoorlijn Groningen-Assen

Industrielawaai

Het plangebied Oud Zuid is gelegen tussen twee grote industrieterreinen, te weten Groningen-West Hoogkerk en Zuidoost (onder andere Europapark). Beide industrieterreinen hebben een geluidzone in kader van de Wet geluidhinder. Door het vertrek van bedrijven en/of geluidbeperkende maatregelen is de geluidbelasting vanwege beide industrieterreinen de afgelopen jaren afgenomen. De actuele 50 dB(A)-contour van het industrieterrein Zuidoost loopt inmiddels niet meer over het plangebied Oud Zuid heen. De contour is op grond van artikel 41 van de Wet geluidhinder teruggelegd. De zonegrens is in het nieuwe bestemmingsplan op de plangrens gelegd (zie hiervoor de plankaart). De formele 50 dB(A)-contour van het industrieterrein Groningen-West Hoogkerk loopt voor een deel nog over het bestemmingsplan heen (zie hiervoor eveneens de plankaart). De werkelijke geluidbelasting vanwege dit industrieterrein is echter lager dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). De geluidcontour zal daarom te zijner tijd worden teruggelegd.

Het plangebied grenst aan de noordkant aan het spoorwegemplacement. De geluidbelasting van dit emplacement is geregeld in de milieuvergunning op basis van de Wet milieubeheer. Eén en ander betekent, dat er voor het bestemmingsplan Oud Zuid geen hogere waarden hoeven worden vastgesteld vanwege industrielawaai.

IMR-contour

Begin 2008 is er voor de suikerfabrieken een nieuwe IMR-contour vastgesteld (zie onderstaande afbeelding). IMR staat voor Integratie Milieu en Ruimtelijke ordening. Binnen de IMR-contour hanteert de gemeente een restrictief beleid voor de bouw van nieuwe woningen. De IMR-contour heeft geen consequenties voor bestaande woningen, inclusief vervangende nieuwbouw. De nieuwe IMR-contour valt bijna buiten het bestemmingsplan Oud Zuid (in casu Laanhuizen) en heeft daarom geen consequenties voor dit bestemmingsplan.



IMR-contour gemeente Groningen 2008

Hogere waarde besluit

Het bestemmingsplan Oud Zuid voorziet in de bouw van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen i.c. woningen:

- Ten eerste voorziet het plan in nieuwe geluidgevoelige bestemmingen als gevolg van vervangende nieuwbouw of een functiewijziging (waarbij de huidige niet-geluidgevoelige bestemming, zoals een winkel, wordt gewijzigd in een bestemming die wel geluidgevoelig is, zoals een woning). Hierbij is een maximum gesteld aan de toename van het aantal nieuwe geluidgevoelige bestemmingen per straat(deel). Dit maximum bedraagt 10% van het aantal bestaande geluidgevoelige bestemmingen in die straat of dat straatdeel.

- Ten tweede voorziet het plan in de ontwikkeling van de Pinolocatie tot een woonbestemming. Op deze locatie is sprake van een hoge geluidbelasting, met name vanwege de zuidelijke ringweg. Op grond van de Wet geluidhinder is dit een 'buitenstedelijke weg', waarvoor een hogere waarde kan worden vastgesteld tot maximaal 53 dB.
- Ten derde voorziet het plan in de wijkvernieuwing van de Grunobuurt-Noord. Deze buurt staat bloot aan wegverkeerslawaai van de Paterswoldseweg, de Parkweg en het Emmaviaduct. Op grond van de Wet geluidhinder zijn dit 'binnenstedelijke wegen' waarvoor een hogere waarde kan worden vastgesteld tot maximaal 63 dB. Ook ondervindt deze wijk geluidbelasting vanwege het spoorwegverkeer. Hiervoor kan ontheffing worden verleend tot maximaal 68 dB.

In veel gevallen is de geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai en/of voor spoorweglawaai. Dit betekent, dat er op grond van de Wet geluidhinder voorafgaand aan het bestemmingsplan eerst een ontheffing moet worden verleend van de voorkeursgrenswaarde(n). Vandaar dat het college van burgemeester en wethouders ten behoeve van het bestemmingsplan Oud Zuid waar nodig en mogelijk hogere waarden heeft vastgesteld voor de toelaatbare geluidbelasting op de gevels van beoogde c.q. potentiële toekomstige woningen. Deze hogere waarden zijn vastgelegd per geluidbron, per straatdeel en waar mogelijk per gevel en bouwhoogte. Het 'hogere waarde besluit' leidt niet tot een toename van de feitelijke geluidbelasting, maar heeft enkel tot doel om in het plangebied Oud Zuid bij de bestaande geluidbelasting toch (vervangende) nieuwbouw van woningen mogelijk te maken.

Bij het 'hogere waarde besluit' zijn de relevante bepalingen van de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder in acht genomen. Het betreft onder meer de maximale ontheffingswaarden voor de gevelbelasting en het waarborgen van een aanvaardbaar leefklimaat in de woning. Dit laatste houdt in dat de geluidbelasting binnen de woning bij gesloten ramen de wettelijke norm voor de binnenwaarde niet mag overschrijden. Deze bedraagt 33 dB voor wegverkeers- én spoorweglawaai. De binnenwaarde geldt voor elke ruimte in de woning waar mensen langdurig verblijven, waaronder in ieder geval de woon- en slaapkamers. De binnenwaarde mag niet worden verhoogd. In de aanvraag voor een bouwvergunning zal moeten worden aangetoond dat de binnenwaarde in acht zal worden genomen. Dit betekent dat bij een woning (waarvoor een hogere waarde is vastgesteld) extra maatregelen moeten worden getroffen om de isolerende werking van de gevel zodanig te versterken dat de geluidbelasting binnen de woning bij gesloten ramen de wettelijke norm voor de binnenwaarde niet overschrijdt. Dit is een verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer. Aanvragen voor een bouwvergunning worden hierop getoetst en zonodig wordt hierop gehandhaafd.

Op een aantal locaties i.c. gevels is de geluidbelasting hoger dan de maximale ontheffingswaarde (van bijvoorbeeld 53 dB voor een 'buitenstedelijke weg'). Voor die gevels kan geen hogere waarde worden vastgesteld. Nieuwbouw kan hier alleen plaatsvinden als de betrokken gevel(s) 'doof' worden uitgevoerd in de zin van de Wet geluidhinder artikel 1b, lid 5. Deze situatie doet zich met name voor bij de nieuwbouw op de Pinolocatie, waar bijna de gehele noord-, oost- en westgevel 'doof' moeten worden uitgevoerd.

In 2002 zijn in het kader van het Tracébesluit hogere waarden vastgesteld voor een groot aantal woningen in het invloedsgebied van de zuidelijke ringweg en het Emmaviaduct. Ook voor de ontwikkeling van woonbestemmingen op de Ennamlocatie en het Dinkelpark is al eerder een hogere waarde besluit genomen. Voor het Nelfterrein en het doortrekken van de busbaan vanaf de Koeriersterweg over c.q. langs dit terrein zal zonodig later een hogere waarde besluit worden genomen in samenhang met het betrokken vrijstellingsbesluit.

Voor een verdere onderbouwing, toelichting en uitwerking van de hogere waarden wordt verwezen naar onze Ontwerp-beschikking 'hogere grenswaarden geluid bestemmingsplan Oud Zuid', nummer MD 08.1591216. Hierin is ook aangegeven welke woningen i.c. gevels 'doof' moeten worden uitgevoerd in de zin van de Wet geluidhinder. De Ontwerp-beschikking is tegelijkertijd met het ontwerpbestemmingsplan ter visie gelegd.

Tracébesluit

In mei 2002 is het Tracébesluit "Rijksweg 7 Zuidelijke ringweg Groningen" vastgesteld. Hieronder vallen onder meer de aanpassing van het Julianaplein en het Vrijheidsplein, inclusief het aanleggen van geluidwerende voorzieningen langs de zuidelijke ringweg (ter hoogte van de Grunobuurt en ter hoogte van de Rivierenbuurt) en het Julianaplein/Emmaviaduct. De maatregelen zullen de komende jaren worden uitgevoerd. De extra maatregelen bij het Emmaviaduct (verhoging geluidschermen) zijn afhankelijk van de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten. Als deze werkelijk zo hoog worden als in het Tracébesluit is geprognosticeerd, dan zal worden overgegaan tot het verhogen van deze geluidschermen. In 2002 zijn in het Tracébesluit voor de betrokken woningen hogere waarden vastgesteld.

De gemeente onderzoekt samen met de provincie en het rijk welke extra maatregelen noodzakelijk c.q. mogelijk zijn om de doorstroming op de zuidelijke ringweg te verbeteren. Dit onderzoek is nog niet in een concreet stadium, zodat de effecten op de geluidssituatie in het plangebied nog niet kunnen worden ingeschat. Mocht dit onderzoek gedurende de planperiode leiden tot het uitvoeren van infrastructurele maatregelen, dan zal hiervoor mogelijk een nieuw Tracébesluit noodzakelijk zijn.

Sanering spoorweglawaai

Voor een aantal straten in het plangebied is de geluidbelasting vanwege spoorweglawaai zo hoog, dat (mede in overleg met de bewoners) is besloten om geluidisolierende maatregelen te treffen. Het gaat hierbij om bestaande woningen met een geluidbelasting in de woning van minimaal 45 dB(A) (gebaseerd op onderzoek uitgevoerd in het jaar 2004). De hier bedoelde woningen zijn met name gelegen in de Lodewijkstraat, de Verlengde J.A. Feithstraat, de Verlengde Willemstraat en de Viaductstraat. De sanering van het spoorweglawaai bestaat uit het aanbrengen van extra gevelisolatie aan de woningen. De sanering wordt betaald door het ministerie van VROM. In samenhang hiermee stelt de minister van VROM ook de hogere waarden voor deze woningen vast.

6.1.3 Luchtkwaliteit en geur

Luchtkwaliteit

Korthedshalve wordt hier gesproken over de 'Wet luchtkwaliteit', die op 15 november 2007 in werking is getreden. Formeel gaat het hier echter om de Wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen). De Wet luchtkwaliteit geeft het kwaliteitsniveau aan waaraan de buitenlucht moet voldoen om ongewenste effecten van luchtverontreiniging op de gezondheid van mensen te voorkomen. In deze wet zijn luchtkwaliteitsnormen vastgelegd voor onder meer stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). De voornaamste bron van luchtverontreiniging in Groningen is het wegverkeer. De bijdrage van het lokale verkeer aan de luchtverontreiniging wordt berekend met behulp van een wettelijk voorgeschreven model.

Voor het bestemmingsplan Oud Zuid is nagegaan wat de concentraties zijn van de luchtverontreinigende stoffen en of er luchtkwaliteitsnormen worden overschreden. Hierbij is gekeken naar de huidige situatie (2006) en naar het jaar 2017. De concentraties zijn berekend voor de meest drukke wegen in het plangebied. Als input voor de berekeningen zijn verkeerscijfers gebruikt uit het verkeersmodel Regio Groningen - Assen (RGA), versie 1.2. Alle onderzochte situaties voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen. Dit betekent dat er vanwege de luchtkwaliteit geen belemmeringen zijn voor de vaststelling van het bestemmingsplan Oud Zuid. Voor een toelichting/onderbouwing wordt verwezen naar de 'Notitie luchtkwaliteit ten behoeve van het bestemmingsplan Oud Zuid' (zie bijlage 1).

Geur

De belangrijkste bronnen van geur vanwege bedrijvigheid zijn de suikerfabrieken en de tabaksfabriek van Niemeyer. De suikerfabrieken veroorzaken in de herfstperiode een geurbelasting, Niemeyer doet dit het gehele jaar. De normen waaraan beide bedrijven moeten voldoen zijn in de vergunningen, welke zijn gebaseerd op de Wet milieubeheer, vastgelegd.



Tabaksfabriek Niemeyer en suikerfabriek Suikerunie

6.1.4 Bodemkwaliteit

De aanwezigheid van bodemverontreiniging in het stedelijke gebied is een gegeven. De bodemkwaliteit voldoet over het algemeen aan de normen die gekoppeld zijn aan het huidige bodemgebruik. De beoordeling van de bodemkwaliteit voor het bestemmingsplan gaat uit van een gebiedsbenadering en van de beschikbare gegevens op het moment van de inventarisatie. Individuele locaties zullen telkens opnieuw moeten worden beoordeeld op het aspect van geschiktheid. Binnen het plangebied bevinden zich diverse locaties die verdacht zijn van bodemverontreiniging. Deze 'verdachtmakingen' zijn gebaseerd op (bedrijfs)activiteiten uit het verleden of op beschikbare (beperkte) onderzoeksresultaten. Onderzoek naar de bodemkwaliteit op deze locaties zal in ieder geval bij de aanvraag van een bouwvergunning aan de orde zijn.

In het plangebied Oud Zuid bevinden zich zes locaties waar een geval van ernstige bodemverontreiniging is vastgesteld en daarmee een sanering nodig is om de locatie geschikt te maken voor het beoogde gebruik. Per locatie is bekeken of er al een sanering heeft plaatsgevonden en of er na sanering nog zorgmaatregelen of gebruiksbeperkingen van kracht zijn. De resultaten van deze beoordeling zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Globis locatie	Naam	Beoordeling verontreiniging	Sanering uitgevoerd?	Zorg na sanering?
GR001 400014	Stationsplein 1 Emplacement*	Ernstig	Niet binnen plangebied	
GR001 400097	Vechtstraat 82/1	Ernstig	Deels	1 en 6
GR001 400116	Hoornse diep 89	Ernstig	Deels	1, 2, 3 en 6
GR001 400267	Hereweg 36, vml Ennam	Ernstig	Volledig	
GR001 400297	Vechtstraat 65	Ernstig	Volledig	1
GR001 400302	Weg der Verenigde Naties	Ernstig	Volledig	1
Zorgmaatregelen en gebruiksbeperkingen na sanering 1. bestemmingswijzigingen melden bij bevoegd gezag Wbb 2. leeflaag in stand houden 3. verharding in stand houden 4. monitoring grondwater 5. verbod graafactiviteiten 6. grondwateronttrekkingssysteem aanwezig				

Het verrichten van bodemonderzoeken en het uitvoeren van eventuele saneringswerkzaamheden is een verantwoordelijkheid van de veroorzaker, de eigenaar en/of de belanghebbende. De gemeente ziet er op toe dat het onderzoek of de sanering op de juiste manier wordt uitgevoerd. Als gevolg van jarenlange activiteiten kan de bodem belast zijn met een diffuse, niet tot een bron te herleiden, bodemverontreiniging. Uit de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Groningen blijkt dat de bodem van het plangebied Oud Zuid belast is met diffuse bodemverontreiniging van PAK en minerale olie. Deze verhoogde waarden zijn van invloed op de voorwaarden voor hergebruik van grond.

De inventarisatie naar de gegevens over bodemkwaliteit voor dit bestemmingsplan is uitgevoerd op 15 januari 2008. De inventarisatie is gebaseerd op de op dat moment bij de Milieudienst beschikbare gegevens over (potentiële) ernstige verontreinigingen. Dagelijks worden gegevens aangeleverd en bijgewerkt. Voor een actuele situatie of voor informatie over individuele locaties verwijzen wij daarom naar www.eloket.groningen.nl.

6.1.5 Externe veiligheid

Risico's

Externe veiligheid gaat over het overlijdensrisico voor personen als gevolg van ongevallen met gevaarlijke stoffen en de bescherming hiertegen. De veiligheidsrisico's worden uitgedrukt in plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden risico is het risico buiten een inrichting of langs een (spoor)weg, uitgedrukt als een kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting of langs het (spoor)weg. Het groepsrisico is de kans per jaar dat tenminste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting of een (spoor)weg en een ongewoon voorval binnen die inrichting of langs een (spoor)weg waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

Verder kunnen de veiligheidsrisico's worden verdeeld in risico's veroorzaakt door bedrijvigheid (inrichtingen) en in risico's veroorzaakt vanwege het transport van gevaarlijke stoffen (via weg, spoor, water, of buisleidingen). Voor bedrijven worden regels met betrekking tot veiligheid opgelegd via de milieuvergunningen en via algemene maatregelen van bestuur. Binnen het plangebied is slechts kleinschalige bedrijvigheid aanwezig zonder externe veiligheidsrisico's. In de nabijheid van het plangebied zijn twee voor de externe veiligheid relevante inrichtingen aanwezig. Het betreft het LPG-station aan de Paterswoldseweg en de suikerfabriek aan de Van Heemskerckstraat 101. Met betrekking tot de transportrisico's zijn de westelijke en de zuidelijke ringweg (respectievelijk de N370 en de A7) alsmede de spoorlijn Onnen - Groningen - Sauwerd relevant. Over deze drie transportroutes vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats.

Toekomstige situatie risico's

Het bestemmingsplan Oud Zuid betreft een grotendeels conserverend bestemmingsplan dat met name de bestaande situatie vastlegt. Uitzondering hierop vormt de wijkvernieuwing van de Grunobuurt-Noord en de herontwikkeling van de zogenaamde Pinolocatie ten zuiden van de A7 (Hereweg 97). Daarnaast is slechts op enkele plaatsen kleinschalige herontwikkeling mogelijk. Onder de bestaande situatie vallen eveneens de ontwikkelingen die al zijn vastgelegd in artikel-19-procedures. De veiligheidsrisico's voor deze ontwikkelingen zijn bij het doorlopen van die procedures beoordeeld. Het betreft het Dinkelpark, de Herepoort (Ennamlocatie) en de genoemde wijkvernieuwing van de Grunobuurt-Noord. Het Nelfterrein valt buiten deze wijkvernieuwing maar behoort wel tot het plangebied van Oud Zuid. In dit bestemmingsplan is aan het Nelfterrein een wijzigingsbevoegdheid toegekend waarbij het voldoen aan de wettelijke eisen ten aanzien van externe veiligheid één van de voorwaarden voor wijziging vormt.

In de toekomst zullen geen externe veiligheidsrisico's ontstaan door de bedrijvigheid binnen het plangebied. Er zijn geen nieuwe locaties voor de bestemming 'bedrijfsdoeleinden' toegekend. Hierdoor wordt een significante toename van het aantal bedrijven in het plangebied onmogelijk gemaakt. Nieuwe bedrijven moeten passen binnen de categorieën 1 en 2 zoals die door de VNG in "Bedrijven en Milieuzonering" zijn beschreven. Voor categorie 3 bedrijven is ontheffing alleen mogelijk voor zover de belasting vergelijkbaar is met categorie 1 en 2 bedrijven. Het voorgaande samenvattend zorgt het conserverende karakter van het bestemmingsplan ervoor dat het veiligheidsrisico niet groter wordt.

De risico-ontvangers

Het plangebied betreft voor het grootste gedeelte een woongebied met daarin voorzieningen, scholen en woonvormen voor ouderen. Conform de landelijke wet- en regelgeving voor externe veiligheid worden dergelijke gebouwen beschouwd als kwetsbare bestemmingen. In de veiligheidsonderzoeken die zijn uitgevoerd voor de wijkvernieuwing van de Grunobuurt-Noord en de Herepoort (Ennamlocatie) is een uitgebreide inventarisatie gemaakt van alle risico-ontvangers. Risico-ontvangers zijn personen in het invloedsgebied van een risicobron. De inventarisaties voor deze onderzoeken beslaan gezamenlijk het gehele plangebied. De uitkomsten zijn uitgangspunt voor het bestemmingsplan.

Toekomstige situatie risico-ontvangers

Zoals hiervoor genoemd wordt in het bestemmingsplan vooral de bestaande situatie vastgelegd. Een significante toename van het aantal woningen en andere kwetsbare bestemmingen is hierdoor niet mogelijk. De ontwikkeling van het Nelfterrein vormt hierop een uitzondering. Voor meer informatie over het Nelfterrein zie paragraaf hieronder.

De wijkvernieuwing van de Grunobuurt-Noord en de herontwikkeling van de Pinolocatie zullen niet leiden tot een sterke toename van het aantal mensen in het invloedsgebied van risicobronnen. Het aantal woningen in de Grunobuurt-Noord stijgt nauwelijks in het kader van de wijkvernieuwing: het woningbouwprogramma van het stedenbouwkundig plan voorziet in 507 woningen. Momenteel zijn in het plangebied 452 woningen. Ter plaatse van de Pinolocatie is in de toekomst woningbouw mogelijk. Op dit moment kent de locatie een bedrijfsfunctie. Hierdoor neemt het aantal mensen in het gebied wel toe. Vanwege de grote afstand (160 meter) tot de ringweg (risicobron) heeft deze ontwikkeling echter nauwelijks invloed op het risico.

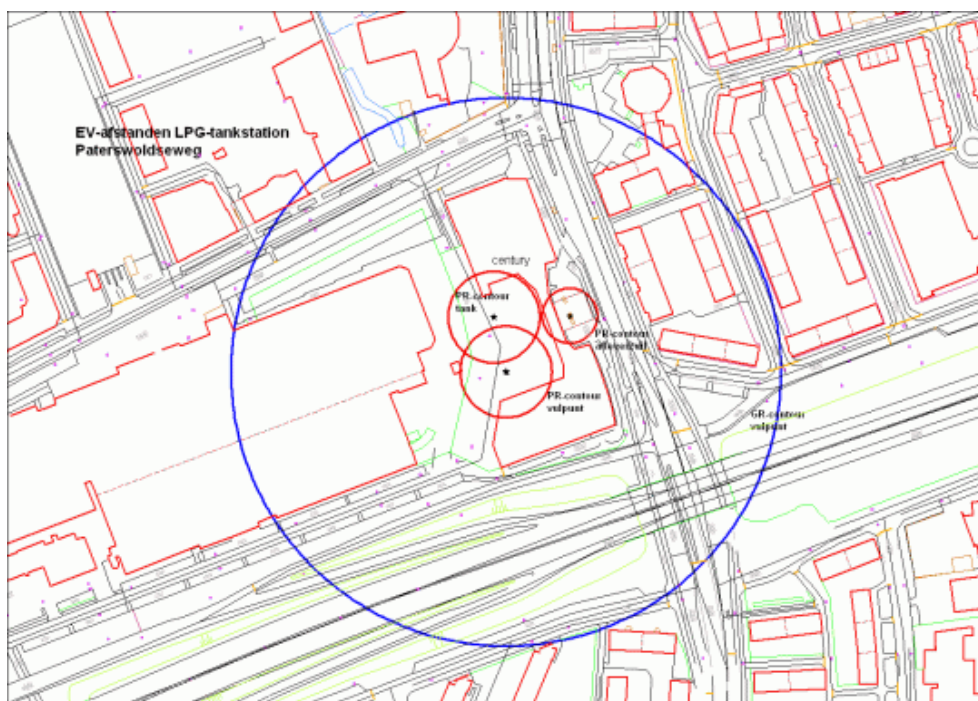
Toekomstige ontwikkeling Nelfterrein

Door ontwikkeling van het Nelfterrein kan het aantal woningen en/of kantoren significant toenemen. Uit het veiligheidsonderzoek voor het stedenbouwkundig plan voor de Grunobuurt-Noord blijkt dat door deze ontwikkeling het groepsrisico toeneemt. De mate waarin het groepsrisico stijgt is afhankelijk van de wijze van invulling. Momenteel is nog onzeker wanneer de voorbereidingen voor deze ontwikkelingen zullen starten en ook is de wijze van invulling van het gebied nog niet zeker. De resultaten van het genoemde veiligheidsonderzoek en het advies van de brandweer dienen als input bij de voorbereiding van de ontwikkeling van het Nelfterrein. Daarnaast dient Prorail te worden betrokken bij de planvorming. Vanwege de onzekerheden met betrekking tot het Nelfterrein is ervoor gekozen om een wijzigingsbevoegdheid op te nemen naar de bestemming woondoeleinden en/of kantoren. Hierdoor wordt de vestiging van risicovolle inrichtingen op deze locatie in de toekomst voorkomen. Aan deze wijzigingsbevoegdheid zijn regels verbonden. De bevoegdheid kan alleen worden toegepast indien, naast allerlei andere randvoorwaarden, aan de op dat moment geldende grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico wordt voldaan.

Risico's vanwege bedrijvigheid

Binnen het plangebied zijn geen risicovolle inrichtingen aanwezig. De bestaande bedrijven vallen binnen de categorieën 1 en 2 zoals die door de VNG in "Bedrijven en Milieuzonering" zijn beschreven. Hiervan uitgezonderd is een tweetal bedrijven van categorie 3 in de Barestraat die middels een specifieke aanduiding mogelijk zijn gemaakt.

De westelijke plangrens wordt gevormd door de westzijde van de Paterswoldseweg. Aan de overkant van de Paterswoldseweg, direct naast de plangrens, bevindt zich een LPG-tankstation. LPG-tankstations vallen onder het BEVI. Hiervoor gelden vaste veiligheidsafstanden waarbij wordt voldaan aan de grenswaarde van 10^{-6} per jaar (het PR). In onderhavig geval bedragen de afstanden 25 meter vanaf het vulpunt, 25 meter vanaf het ondergrondse reservoir en 15 meter vanaf de afleverzuil. Vanwege de ligging van vulpunt, tank en afleverzuil speelt het PR geen rol voor het plangebied. Aan de grenswaarde wordt voldaan. Het invloedsgebied van het GR (150 meter vanaf het vulpunt) valt voor een deel over het plangebied. In onderstaande afbeelding worden de risicocontouren van het LPG tankstation gepresenteerd.



Risicocontouren LPG-tankstation Paterswoldseweg

In het invloedsgebied van het LPG tankstation is binnen het plangebied woonbebouwing aanwezig. Het betreft onder ander de Neboflat. Het is van belang dat in de toekomst het aantal personen binnen het invloedsgebied van het LPG tankstation zo laag mogelijk blijft. In het voorliggende bestemmingsplan is dit geborgd door uitbreiding van de bestaande bebouwing binnen de 150 meter contour niet toe te staan. De bevolkingsdichtheid in het invloedsgebied van het LPG tankstation neemt daarom niet toe. Andere risicoreducerende maatregelen zijn in het kader van het bestemmingsplan niet mogelijk. Alleen het verwijderen van de flatgebouwen zal een reductie van het GR tot gevolg hebben en deze optie is onrealistisch. Door maatregelen bij de bron (LPG-tankstation) kan het risico wel worden gereduceerd of zelfs helemaal weggenomen. Tussen de LPG-branche en het ministerie van VROM is in dat kader een convenant afgesloten waarbij de aanpak van knelpunten door LPG tankstations wordt geregeld.

Convenant Lpg-autogas

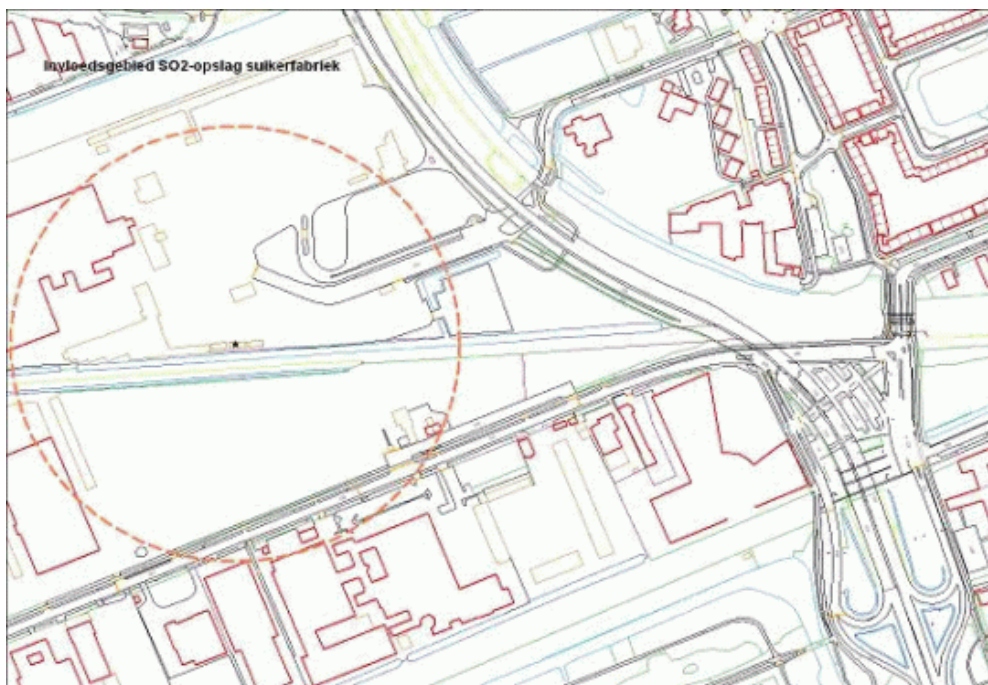
Op 22 juni 2005 hebben staatssecretaris Pieter van Geel (Milieu) en Bauke van Kalsbeek, voorzitter van de Vereniging Vloeibaar Gas (VVG) het convenant Lpg-autogas getekend. Het convenant legt afspraken vast voor het verbeteren van de veiligheid op en rond LPG-tankstations. Het convenant wordt ondersteund door Bovag, de belangenvereniging tankstations BETA en de Nederlandse organisatie voor de Energiebranche (NOVE). Conform de gemaakte afspraken en ter beveiliging van het bevoorraden van tankstations worden autogas tankauto's voortaan uitgerust met een verbeterde vulslang en wordt een hittewerende coating aangebracht.

Door de veiligheidsmaatregelen verminderen de risico's. Als de tankstations na het doorvoeren van de aanpassingen nog niet aan de normen voldoen, is sanering noodzakelijk. Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat de verkoop van LPG moet worden gestaakt of verminderd.

- Plaatsgebonden Risico (PR) - Vanaf 1 januari 2010 moeten LPG-tankstations aan de veiligheidsafstanden voor kwetsbare bestemmingen voldoen. Uiterlijk 31 december van dat jaar moeten alle stations die daar niet aan voldoen zijn gesaneerd.
- Groepsrisico (GR) - Als op 27 oktober 2004 sprake was van een overschrijding van het GR (zowel feitelijke als voor de geprojecteerde plannen) en wanneer ondanks de veiligheidsmaatregelen nog steeds sprake is van een overschrijding van het GR, dan kan het bevoegd gezag ervan uitgaan dat de LPG-sector ervoor zorgt dat het knelpunt zo snel mogelijk wordt opgelost. De uiterste termijn hiervoor is 31 december 2010.

Een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het GR, zoals in het voorliggende geval, wordt eveneens beschouwd als knelpunt en zal in uiterlijk 2010 zijn weggenomen. Hierbij valt te denken aan een verplaatsing van het vulpunt, de aanpassing van de vultijden, het verplaatsen van het bedrijf, het beëindigen van de verkoop van LPG enzovoorts. De maatregelen voor het wegnemen van deze knelpunt vallen buiten het kader van het bestemmingsplan.

Ten noordwesten van het plangebied, aan de Van Heemskerckstraat, bevindt zich op dit moment een suikerbedrijf met opslag van gevaarlijke stoffen (zwaveldioxide, kort SO_2). Voor deze SO_2 -opslag is een kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd. Uit de risicoanalyse blijkt dat de risicocontour van het PR (10^{-6} per jaar) aan de zuidkant net buiten het bedrijfsterrein ligt, op een onbebouwd terrein (de spoordijk van de spoorbaan Groningen-Leeuwarden). De PR-contour ligt daarmee dus ver buiten het plangebied. Het invloedsgebied waarbinnen het GR wordt berekend, strekt zich uit tot de N370 maar overschrijdt deze niet. De GR-contour van de SO_2 -opslag valt dus niet over het plangebied en heeft daarmee geen invloed op de veiligheidssituatie. Overigens wordt de SO_2 -opslag op deze locatie op korte termijn beëindigd.



Externe veiligheid suikerfabriek

In de nabije omgeving van het plangebied liggen verder geen LPG-tankstations of andere risicovolle inrichtingen. Andere grotere bedrijven in de nabijheid van het plangebied zoals het emplacement en de tabaksfabriek Niemeyer vallen niet onder de werkingssfeer van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI). Deze bedrijven zijn niet van invloed op de veiligheidssituatie binnen het plangebied.

Risico's vanwege transport

Voor het bestemmingsplan zijn drie transportroutes van belang. Vervoer van gevaarlijke stoffen vindt plaats over de N370 (westelijke ringweg), de A7 (zuidelijke ringweg) en het spoor Onnen - Groningen - Sauwerd. Verder zijn er geen voor gevaarlijk vervoer aangewezen transportroutes in de omgeving van het plangebied gelegen. Er bevinden zich geen buisleidingen in of nabij het plangebied.

Bij wegtransport is vooral het aantal LPG-tankwagens en het aantal tankwagens met toxische vloeistoffen en gasen die een voor de externe veiligheid relevante stofcategorie vertegenwoordigen per jaar van belang. Uit de risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen (Ministerie van Verkeer en Waterstaat) en de in 2006/2007 uitgevoerde tellingen blijkt dat het PR (met een kans van 10^{-6} per jaar) voor zowel de N370 als de A7 op de weg zelf ligt. Bij railtransport gaat het met name om ketelwagens met zeer brandbare vloeistoffen zoals benzine, LPG en toxische vloeistoffen zoals onder andere ammoniak. In het kader van de ontwikkeling van de Herepoort (Ennamlocatie) en de wijkvernieuwing van de Grunobuurt-Noord is in het plangebied Oud Zuid onderzoek uitgevoerd naar de risico's vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor. Uit deze onderzoeken blijkt er geen 10^{-5} of 10^{-6} contour naast het spoor ligt. Dit betekent dat het PR ten gevolge van het wegtransport en het railtransport geen belemmering vormt voor de actualisatie van het bestemmingsplan en dat aan de wettelijke verankerde grenswaarden wordt voldaan.

Dit zou in de toekomst door toename van het transport of wijziging van de aard van de vervoerde stoffen kunnen veranderen. Daarom ontwikkelt de provincie Groningen op dit moment veiligheidsbeleid voor vervoer van gevaarlijke stoffen (provinciaal basisnet). Vooruitlopend op de vaststelling van het beleid heeft de provincie aangegeven dat het wenselijk is dat nieuwe ontwikkelingen op grotere afstand dan 30 meter vanaf gevaarlijke (spoor)wegen worden gesitueerd. Achterliggende gedachte is het voorkomen van knelpunten met het PR in de toekomst.

Groepsrisico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen

Uit de hiervoor genoemde onderzoeken blijkt dat het GR vanwege het spoor in het plangebied in de bestaande situatie de zogenaamde oriëntatiewaarde overschrijdt. Zoals eerder gezegd, betreft het een conserverend bestemmingsplan. Het vaststellen van het bestemmingsplan heeft geen toename van het GR ten opzichte van de huidige waarde tot gevolg. Er zijn slechts twee ontwikkelingslocaties in het plangebied, de Grunobuurt-Noord en de Pinolocatatie. De Grunobuurt-Noord wordt nieuw ingericht. Het aantal woningen neemt hier echter niet significant toe. Daarom neemt de bevolkingsdichtheid ook nauwelijks toe. Ter plaatse van de Pinolocatatie is in de toekomst woningbouw mogelijk. Op dit moment kent de locatie een bedrijfsfunctie. Hierdoor neemt het aantal mensen in het gebied wel toe. De locatie ligt op een afstand van meer dan 160 meter vanaf de rand van de ringweg (risicobron). Het risico neemt vanwege de grote afstand niet significant toe. Samenvattend kan worden geconcludeerd dat de vaststelling van het bestemmingsplan niet leidt tot een toename van het GR. Wel is er in de huidige situatie sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Deze wordt hieronder verantwoord.

Verantwoording groepsrisico

Elke toename van het GR door ruimtelijke ontwikkelingen verplicht de gemeente tot verantwoording van deze risico's. In onderhavige situatie is er nauwelijks sprake van een toename van de risico's vanwege het bestemmingsplan. Aangezien de oriëntatiewaarde van het GR in de bestaande situatie wordt overschreden, worden de risico's alsnog verantwoord. Uitgangspunten hierbij zijn:

- de veiligheidstoets (in provinciaal verband vastgesteld in 2005);
- het interimbeleid Groepsrisico Externe Veiligheid van de gemeente Groningen;
- de verantwoording van de risico's in het kader van het stedenbouwkundig plan Grunobuurt-Noord en het stedenbouwkundig plan Herepoort (Ennamlocatie);
- het advies van de brandweer dat is gecombineerd met het advies met betrekking tot het stedenbouwkundig plan voor de Grunobuurt-Noord.

Daarnaast is vanzelfsprekend de lokale situatie uitgangspunt. Het betreft een bestaand binnenstedelijk gebied waarvoor in het bestemmingsplan met name de huidige situatie wordt vastgelegd.

Het stedenbouwkundig plan Grunobuurt-Noord (exclusief Nelfterrein) betreft een bestaand binnenstedelijk gebied, dat is aangewezen voor wijkvernieuwing vanwege de eenzijdige samenstelling van de woningvoorraad en de slechte woon- en bouwtechnische staat van de huizen. Het absolute aantal woningen stijgt nauwelijks. In het hele plangebied is slechts een geringe toename van het aantal woningen mogelijk in het kader van een functiewijziging (bijvoorbeeld van bedrijf of detailhandel naar woning) als gevolg van het opnemen van een tweetal mengbestemmingen (centrumdoeleinden en gemengde doeleinden) om het plan van de nodige flexibiliteit te voorzien. In dat kader is formeel gezien in dit bestemmingsplan een toename van maximaal tien procent van het aantal woningen mogelijk (in de praktijk zal dat echter met een zekerheid grenzende waarschijnlijkheid niet gerealiseerd worden). Hierbij is niet specifiek voorzien in een functiewijziging naar een bepaald woningtype (bijvoorbeeld meer woningen voor ouderen). Ook is geen toename van het aantal scholen in het plangebied voorzien.

Het interimbeleid van de gemeente Groningen geeft voor dergelijke situaties aan dat ernaar gestreefd wordt de risico's zoveel mogelijk te beperken door het ALARA-principe te hanteren (As Low As Reasonably Achievable). Dat betekent dat de gemeente inzet op risicobeperkende maatregelen. Voorkomen moet worden dat door ruimtelijke ontwikkelingen nieuwe saneringssituaties ontstaan zonder ruimtelijke ontwikkelingen helemaal onmogelijk te maken.

Conform de verantwoordingsplicht gaan we hierna in op:

- de mogelijkheden tot risicovermindering;
- de mogelijke alternatieven;
- de mogelijkheden om de omvang en de effecten van de ramp te beperken;
- de mogelijkheden tot zelfredzaamheid.

Mogelijkheden tot risicovermindering

Maatregelen die een positieve invloed hebben op het groepsrisico betreffen het verminderen van de snelheid van de treinen, het verminderen van de hoeveelheid gevaarlijke stoffen die over de weg en het spoor wordt getransporteerd en het verminderen van het overstaan/rangeren op het emplacement. Deze op de risicobronnen gerichte maatregelen zijn via andere wettelijke kaders gereguleerd en liggen niet in de directe invloedssfeer van de gemeente. Het is dan ook zeker niet te verwachten dat deze maatregelen gerealiseerd (kunnen) worden. Ten aanzien van het LPG-tankstation en het hierdoor veroorzaakte GR heeft de gemeente wel de mogelijkheden om een risicoreductie te bereiken. De gemeente is bevoegd gezag voor de Wet milieubeheer voor deze inrichting. In het kader van het convenant tussen LPG-branche en overheden zal tot uiterlijk 2010 een brongerichte oplossing worden gevonden. Hierbij valt te denken aan beëindigen van de verkoop van LPG, verplaatsen van het tankstation, verplaatsen van bepaalde onderdelen van de inrichting of reductie van de bedrijfsactiviteiten. Het overleg met de houder van de inrichting zal tot een van de genoemde oplossingen leiden. Deze maatregelen vallen echter niet binnen de werkingssfeer van het bestemmingsplan.

Mogelijke alternatieven

Alternatieven om het groepsrisico te verminderen zijn het verminderen van de personendichtheid langs het spoor (bijvoorbeeld geen of minder hoogbouw) of het verminderen van de personendichtheid in de nabijheid van het LPG-station (bijvoorbeeld het verplaatsen van de Neboflat). Aangezien het een conserverend bestemmingsplan betreft (in binnenstedelijk gebied) is er geen ruimte voor deze alternatieven. Voor de wijkvernieuwing van de Grunobuurt-Noord zou het alternatief kunnen zijn: niet bouwen, minder bouwen, op grotere afstand bouwen of geen (of minder) hoogbouw. Dit zijn echter geen realistische opties, met name omdat het hier een (zeer noodzakelijke) herinrichting van een bestaande wijk in binnenstedelijk gebied betreft, waarbij ongeveer hetzelfde aantal woningen op dezelfde oppervlakte wordt teruggebouwd (heeft nauwelijks toename van het groepsrisico tot gevolg).

Mogelijkheden om de omvang en de effecten van de ramp te beperken

In het advies van de Hulpverleningsdienst staat weergegeven dat voor dit aspect ingegaan dient te worden op de omvang van een mogelijke ramp, de wijze van bestrijding, een weergave van de totale

hulpvraag bij een ramp met giftige stoffen en een weergave van de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van een ramp of zwaar ongeval (inclusief proactieve maatregelen, maatregelen op het gebied van zelfredzaamheid en preparatieve maatregelen). In dit kader concludeert de Hulpverleningsdienst dat een calamiteit een zodanige ramp inhoudt dat deze voor de hulpverlening niet effectief bestrijdbaar is. Maatregelen om dit risico effectief te reduceren zijn het verminderen van de transporten van gevaarlijke stoffen in omvang of frequentie of het verminderen van de personendichtheid in het plangebied. Zoals eerder gezegd zijn beide opties niet realiseerbaar binnen het kader van dit bestemmingsplan.

De Hulpverleningsdienst adviseert om de personendichtheid (en daarmee de overschrijding van de oriënterende waarde) niet verder te vergroten. Hiermee is rekening gehouden in het bestemmingsplan. Vanuit dat oogpunt beschouwt de Hulpverleningsdienst de bebouwing van het Nelfterrein als niet wenselijk. Voor het Nelfterrein is in dit bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid met opgenomen, waaraan nadrukkelijk regels zijn verbonden betreffende het PR en het GR.

Ook adviseert de Hulpverleningsdienst om geen bestemmingen toe te voegen waarin zich personen bevinden met een geringe zelfredzaamheid. Vanuit dat oogpunt beschouwt de brandweer de plaatsing van de Vensterschool in Grunobuurt-Noord als niet wenselijk. Gebaseerd op dit advies is besloten geen school te bouwen in Grunobuurt-Noord.

Tot slot adviseert de Hulpverleningsdienst om een denktank/onderzoeksteam te vormen (vanuit RO/EZ, Milieudienst en Brandweer in samenwerking met Prorail en NS) met als doel de bereikbaarheid en de bluswatervoorziening langs het spoor te verbeteren (zoals vastgesteld in het Raamplan Spoor 2004). Dit advies wordt onderschreven. Vooral omdat de bluswaterproblematiek niet specifiek is dit plangebied maar voor een groot deel van het binnenstedelijk gebied langs het spoor. Het organiseren van een dergelijk onderzoeksteam valt echter buiten het kader van het bestemmingsplan Oud Zuid.

Mogelijkheden tot zelfredzaamheid (zie ook het advies van de hulpverleningsdienst in bijlage 2) Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. Belangrijke factoren daarbij zijn:

- Een goede communicatie: het goed voorlichten van de bevolking; het moet de bevolking duidelijk zijn wat te doen bij een sirenealarm en wat te doen zodra men chemische stoffen ruikt en de sirene nog niet is gegaan.
- Voldoende adequate vluchtwegen, zowel uit een gebouw als uit het gebied (als randvoorwaarde bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan).

In principe zijn er geen specifieke inrichtingen in het plangebied aanwezig waarbij sprake is van verminderde zelfredzaamheid. Een uitzondering hiervan vormt de situatie in het invloedsgebied van het LPG-tankstation aan de Paterswoldseweg. Hiervoor worden maatregelen aan de bron genomen. Verder moet bedacht worden dat het ook van groot belang is dat de mensen tijdig worden gewaarschuwd en worden aangezet tot ontvluchten. Dit vereist onder meer snelle detectie, snelle alarmering van de hulpverleningsdiensten, snel handelen van de hulpverleningsdiensten en het beschikbaar hebben van de hiervoor benodigde middelen. Deze zaken zijn echter niet te regelen binnen een bestemmingsplan, maar zijn wel van belang voor het uiteindelijke effect van zelfredzaamheid.

Conclusie verantwoording groepsrisico

Het voorgaande samenvattend kunnen de risico's vanwege het bestemmingsplan Oud Zuid worden aanvaard. Daarbij is mede in overweging genomen:

- het plaatsgebonden risico voldoet overal binnen het plangebied aan de grenswaarde;
- er wordt overal in het plangebied voldaan aan de veiligheidszone uit het (provinciale) basisnet;
- het betreft een lichte overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico in een bestaande situatie;
- de overschrijding is niet het gevolg van geplande ontwikkelingen;

- vanwege het conserverende karakter van het bestemmingsplan is een significante stijging van het GR (groepsrisico) in de toekomst niet mogelijk;
- het vaststellen van het bestemmingsplan leidt niet tot nieuwe potentiële saneringssituaties.

6.1.6 Bedrijvigheid

Het plangebied Oud Zuid is voornamelijk een woonwijk. Bedrijven die zijn gelegen tussen of nabij woningen moeten passen binnen de categorieën 1 en 2 zoals die door de VNG in "Bedrijven en Milieuzonering" zijn beschreven. Voor categorie 3 bedrijven is ontheffing mogelijk voor zover de belasting van de desbetreffende bedrijven vergelijkbaar is met categorie 1 en 2 bedrijven. De huidige bedrijven vallen, uitgezonderd twee bestaande bedrijven van de derde categorie in de Barestraat, binnen deze categorieën. De mogelijke invloed en overlast van deze bedrijven is gering. Regulering van de milieubelasting door die bedrijven vindt plaats met behulp van de Wet Milieubeheer en/of op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening. Bij een aanvraag van een nieuwe vestiging van een bedrijf wordt nauwgezet beoordeeld of aan de randvoorwaarden kan worden voldaan en of er hinder zal optreden.

Thuiswerken

Thuiswerken is bij recht mogelijk binnen het plangebied. Het betreft hier aan huis verbonden beroepen zoals advocaat, fysiotherapeut et cetera. Hierbij is de uitoefening van het beroep ondergeschikt aan het wonen.

6.1.7 Beheer

Het afval in het plangebied dient conform het gemeentelijk beleid (AGG) plaats te vinden. Het plangebied is aangewezen als een gebied waarin wordt ingezameld met behulp van ondergrondse containers, minicontainers en gemeenschappelijke voorzieningen. Voor de Grunobuurt-Noord en de Pinolocatie wordt een apart plan ontwikkeld met de ontwikkelaar.

6.1.8 Duurzaamheid (energie en leefomgevingskwaliteit)

De gemeente Groningen heeft de ambitie uitgesproken om van Groningen de duurzaamste stad van Nederland te maken. Hiervoor heeft het college in 2007 een duurzaamheidsvisie opgesteld en vastgesteld. De uitwerking van deze visie heeft het college verwoord in de documenten: 'het Beleidskader duurzaamstestad.groningen.nl' en de 'Routekaart Groningen Energieneutraal+ 2025'.

Op grond van gemeentelijk beleid wordt beschreven hoe de stedelijke ontwikkeling en de leefomgevingskwaliteit duurzaam ontwikkeld kunnen worden en hoe de gemeente de stad klaar willen maken voor de effecten van klimaatverandering. In de Routekaart Groningen Energieneutraal+ 2025 is beschreven hoe, met wie, waarmee en wanneer deze ambitie wordt nagestreefd: door het gelijk te trekken met 'CO₂-neutraal' met een extra plus op energie besparen. Kortom vanuit de ambitie de duurzaamste stad te worden ligt een focus op thema's 'energie' en 'de kwaliteit van de leefomgeving'. Hierna wordt ingegaan op invulling van deze thema's in het kader van dit bestemmingsplan.

Energie

Binnen elk nieuwbouw-, renovatie- of wijkvernieuwingsplan wordt gekeken naar de mogelijkheden voor energie. Voor de Grunobuurt-Noord wordt samen met de woningbouwcorporatie gekeken naar mogelijkheden in het wijkvernieuwingsgebied. In het project zal naar verschillende aspecten worden gekeken. Hierbij staan een goed binnenmilieu, energiebesparing die ten goede komt aan de toekomstige bewoners en duurzaam materiaalgebruik centraal. Dit zal verder worden uitgewerkt in onder meer de bouwplannen. Voor de Pinolocatie dient dit ook te gebeuren.

Kwaliteit van de leefomgeving

In dit bestemmingsplan komt de duurzame leefomgeving tot uitdrukking in de manier waarop wordt omgegaan met ecologie, groen, water en onder meer de milieuaspecten geluid, lucht, veiligheid en bodem. In algemene zin kan worden geconcludeerd dat duurzaamheid al een goede verankering in dit bestemmingsplan heeft gekregen in de huidige milieuparagraaf en in de water- en ecologische paragraaf.

Overige (duurzaamheids)aspecten

Op het gebied van materiaalgebruik is het gewenst gebruik te maken van materialen, die gerecycled kunnen worden of herwinbaar zijn. Hiertoe dienen materialen tevens zodanig te worden toegepast dat deze na sloop eenvoudig kunnen worden gescheiden en geschikt voor hergebruik zijn. Bij het gebruik van materialen dient uitloging naar de bodem, het grondwater en het oppervlaktewater zoveel mogelijk te worden voorkomen. Aanvullende eisen over duurzaam bouwen zijn terug te vinden in de Nationale Pakketten Duurzaam bouwen NPDW en NPDU. Daarnaast zijn er de minimale eisen uit het Bouwbesluit, alsmede het intentiebesluit Groninger WoonKwaliteit (GWK).

6.2 Waterbeheer

6.2.1 Algemeen

De natuurlijke relatie van water met zijn omgeving ligt in steeds sterkere mate (mede) ten grondslag aan de ruimtelijke ontwikkeling. Het water wordt gezien als medeordenend principe. Water legt verbindingen tussen bodem, natuurlijke ontwikkeling en de gesteldheid en beleving van de woon- en werkomgeving. Bij de planvorming wordt in een vroegtijdig stadium overleg met waterbeheerders gezocht (watertoets). Doel is hierbij tot een zo natuurlijk mogelijk watersysteem te komen, dat is afgestemd op duurzame ontwikkeling, natuurlijke ontwikkeling en geohydrologie van het gebied. Door middel van functietoekenning worden de nagestreefde kwaliteiten benoemd.

In deze paragraaf wordt eerst de relatie tussen water en bodem benoemd. Vervolgens wordt de waterhuishouding in relatie tot de omgeving en het beleid besproken. Tot slot wordt een relatie gelegd tussen de waterhuishouding en de natuurlijke ontwikkeling. Het waterplan van de gemeente dient hierbij als beleidskader.

6.2.2 Bodem en riolering

Het plangebied is gelegen op de flank van de Hondsrug en in het voormalige stroomdal van de Drentse Aa. Het gebied ten oosten van het Noord-Willemskanaal kenmerkt zich door de aanwezigheid van leem- en keileemdekken op een ondergrond van zand. Westelijk van het Noord-Willemskanaal ligt het voormalige stroomdal van de Drentse Aa, waarin veen en kleiafzettingen de bovenste bodemlaag vormen. In het aangrenzende Stadspark en langs het Noord-Willemskanaal ten zuiden van het plangebied (buiten het plangebied van dit bestemmingsplan) zijn nog enkele restanten van oude meanders van de Drentse Aa zichtbaar.

De riolering van dit stadsdeel is van het type gemengd rioolstelsel. De capaciteit van het gemengde rioolstelsel voldoet aan de basisinspanning waardoor de wateroverlast binnen de in het rioleringsplan gestelde normen blijft. De droogtelegging van het gebied varieert als gevolg van de ligging op de flank van de Hondsrug.

In het gemeentelijk rioleringsplan is afkoppelen bij wijkvernieuwingsprojecten een speerpunt. Bij de herontwikkeling van de Ennamlocatie, het Dinkelpark en de Grunobuurt-Noord zal het regenwater direct worden afgevoerd naar het oppervlaktewater. Hiermee wordt een ontlasting van de rioolwaterzuivering bewerkstelligd en neemt de kwaliteit van het oppervlaktewater toe.

6.2.3 Waterhuishouding

Het westelijk deel van het plangebied maakt waterhuishoudkundig deel uit van de polder "De Verbetering". Het Noord-Willemskanaal is onderdeel van de Eemskanaal-Dollardboezem en heeft bovendien een functie voor de scheepvaart. Het peil van het kanaal bedraagt 0,57 meter NAP. Het plangebied ten oosten van het Noord-Willemskanaal watert vrij af op de boezem.

Het plangebied ligt in de beheersgebieden van twee waterschappen. Het gebied ten westen van het Noord-Willemskanaal ligt in het beheersgebied van waterschap Noorderzijlvest. Het kanaal zelf en het gebied ten oosten daarvan liggen in het beheersgebied van waterschap Hunze en Aa's. De kades en dijken langs het Noord-Willemskanaal hebben een waterkerende functie en vallen onder de Keur van de respectievelijke waterschappen.



Noord-Willemskanaal en vijver Dinkelpark

Naast het Noord-Willemskanaal, dat zelf buiten het plangebied van dit bestemmingsplan valt, kent het gebied een aantal andere watergangen en -partijen. Het betreft watergangen en vijvers die geen onderdeel uitmaken van een groter watersysteem. Zo ligt langs de Laan 1940-1945 (westelijke ringweg) en de Koeriersterweg een aantal slootjes. Er zijn in en rond het plangebied twee zogenaamde retentievijvers die dienen als berging voor overtollig rioolwater, één in de Rivierenbuurt en één in het Stadspark. Het teveel aan water in de vijvers wordt via de overstort naar het riool teruggevoerd. Het waterpeil in de verschillende waterpartijen varieert. Het water in de waterpartijen valt onder de functie "stedelijk water" (bron: Waterplan Groningen).

De ecologische toestand en de waterkwaliteit van de slootjes langs de westelijke ringweg en de Koeriersterweg is niet bekend. De ecologische toestand en de waterkwaliteit van beide retentievijvers zijn matig. Zo is de retentievijver in de Rivierenbuurt onderzocht in de stadswater-scan Groningen. Hieruit is gebleken dat de vijver niet voldoet aan het gestelde streefbeeld. De vijver staat dan ook op het programma om gebaggerd te worden. Voor de retentievijver in het Stadspark geldt dat deze in het verleden vrij zwaar belast is door riooloverstorten. De waterkwaliteit in de overige watergangen is onbekend. Bij de uitvoering van wijkvernieuwingsprojecten wordt zoveel mogelijk gewerkt vanuit de principes van het gemeentelijk waterplan. Met name het schoonhouden van water door de aanleg van robuuste systemen en toepassing van niet uitlogende materialen is van belang. Door middel van afkoppelen wordt tevens geprobeerd om de waterkwaliteit (lokaal) te verhogen.

6.2.4 Oevers en ecologie

De waterpartijen in het westelijke deel van het plangebied zijn over het algemeen goed ingebed in de natuurlijke omgeving. De kwaliteit van de oevers is goed. De retentievijver in de Rivierenbuurt heeft een stedelijk karakter en kent derhalve een weinig natuurvriendelijke inrichting. In principe wordt de toepassing van harde oevers zoveel mogelijk vermeden en wordt daar waar beschoeiing wordt toegepast gekozen voor duurzame, niet uitlogende materialen.

6.3 Sociale veiligheid

Ten aanzien van veiligheid kan worden opgemerkt dat er in het plangebied voor het overgrote deel gewoond wordt. Dit komt ten goede aan de sociale veiligheid in de vier woonbuurten. Met name de doorgaande routes Paterswoldseweg, Emmaviaduct, Hereweg, Parkweg en Rabenhauptstraat worden ook 's avonds en 's nachts goed verlicht en veelvuldig gebruikt.

6.4 Kabels, leidingen en straalpaden

Door het plangebied lopen geen voor het bestemmingsplan relevante kabels, leidingen en straalpaden.

Hoofdstuk 7 Juridische toelichting

7.1 Algemeen

Het bestemmingsplan Oud Zuid voorziet in een actueel en adequaat juridisch kader voor beheer en ontwikkeling van het gebied. Het is een plan op basis van artikel 10 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Daarmee kunnen met direct recht bouwvergunningen worden verleend. Vooral voor kleinere bouwaanvragen van particulieren betekent dit dat de afhandeling in korte tijd kan plaatsvinden. De gekozen bestemmingen en de daarbij behorende regels geven helder aan welke functies op welke plaats zijn toegestaan. De mengbestemmingen (Gemengde Doeleinden en Centrumdoeleinden) bieden daarnaast de flexibiliteit die de bestaande stad, en met name de gebieden langs de hoofdverkeersroutes, nodig heeft om zijn dynamiek kwijt te kunnen.

Kaart en regels van dit bestemmingsplan zijn gemaakt conform Strakke Plannen, Handboek Bestemmingsplannen Gemeente Groningen 2005. Daarin zijn de bestemmingen en aanduidingen gestandaardiseerd alsook de algemene bepalingen en de overige bepalingen. De bestemmingsregels zijn opgemaakt in een vaste indeling en bevatten voor elke bestemming gebruiksregels en een strafbepaling. Ze worden onder 7.3 nader toegelicht voor zover daar aanleiding toe is.

Het bestemmingsplan is volledig digitaal gemaakt. Dat wil zeggen dat de raadpleging ervan niet alleen vanaf papier, maar ook via de PC mogelijk is. Na het intypen van een adres of het aanklikken van een bestemmingsvlak worden de betreffende bestemmingsplanregels getoond. Dit geldt in de eerste plaats voor gebruik op het gemeentelijke intranet (Basisvoorziening Gegevens, BVG). In een later stadium zal het plan ook raadpleegbaar zijn via het internet. Overigens heeft een dergelijk digitaal plan (nog) geen juridische status. Er kunnen dan ook geen rechten aan ontleend worden.

7.2 Geldende bestemmingsplannen

In het plangebied vigeren momenteel onderstaande (bestemmings)plannen (per buurt aangegeven). Al deze plannen worden geheel of gedeeltelijk door voorliggend bestemmingsplan Oud Zuid vervangen.

7.2.1 Laanhuizen

(Bestemmings)plan	Vastgesteld door de gemeenteraad	Goedgekeurd door Gedeputeerde Staten
Plan Jacob van Lennepweg	12 oktober 1953	19 maart 1954, nummer 505/19 1e afdeling
Plan De Laanhuizen	1 oktober 1956	1 februari 1957, nummer 531/7, 1e afdeling
1e Herziening Plan De Laanhuizen	8 augustus 1960	4 november 1960, nummer 16458/73 1e afdeling
2e Herziening Plan De Laanhuizen	10 juni 1963	14 januari 1964, nummer 12207/50 1e afdeling
Bestemmingsplan Laanhuizen III	21 januari 1974	10 december 1974, nummer 9523/8 2e afdeling

7.2.2 Grunobuurt

(Bestemmings)plan	Vastgesteld door de gemeenteraad	Goedgekeurd door Gedeputeerde Staten
Plan van Uitbreiding	27 april 1936	Deels goedgekeurd door de Kroon op 8 november 1938, nummer 52
Plan Grunobuurt	10 oktober 1949	9 december 1949, nummer 15531/44 1e afdeling
Herziening Plan Grunobuurt	8 oktober 1951	21 december 1951, nummer 16284/35 1e afdeling
3e Herziening Plan Grunobuurt	28 april 1952	18 juli 1952, nummer 8300/5 1e afdeling
Plan Omgeving Hoornse Diep	8 februari 1954	14 mei 1954, nummer 4001/100 1e afdeling
5e Herziening Plan Grunobuurt	14 maart 1955	22 juli 1955, nummer 8693/119, 1e afdeling
6e Herziening Plan Grunobuurt	23 september 1957	28 maart 1958, nummer 3469/43, 1e afdeling
7e Herziening Plan Grunobuurt	14 december 1959	18 maart 1960, nummer 539/15, 1e afdeling
8e Herziening Plan Grunobuurt	24 september 1962	18 december 1962, nummer 17735 1e afdeling
Binnenstad Groningen A t/m T	6 februari 1978	24 april 1979, nummer 12078/17/1D 2e afdeling
Station e.o.	5 juli 1982	23 augustus 1983, nummer 22.073/34/A17 2e afdeling

7.2.3 Rivierenbuurt (inclusief RK Begraafplaats en Pinolocatie)

(Bestemmings)plan	Vastgesteld door de gemeenteraad	Goedgekeurd door Gedeputeerde Staten
Plan van Uitbreiding	27 april 1936	Deels goedgekeurd door de Kroon op 8 november 1938, nummer 52
Plan Rabenhaupt	27 augustus 1951	21 december 1951, nummer 140.44/38 1e afdeling (muv. 4e woonlaag)
Omgeving Hoornse Diep	8 februari 1954	14 mei 1954, nummer 4001/100 1e afdeling
2e Herziening Rabenhaupt	9 juni 1952	17 oktober 1952, nummer 10868/48 1e afdeling
4e Herziening Rabenhaupt	3 februari 1958	19 juni 1958, nummer 3844/13 1e afdeling
5e Herziening Rabenhaupt	17 december 1962	9 april 1963, nummer 1005 1e afdeling
Rabenhaupt VI	3 november 1969	17 november 1970, nummer 13704/8 2e afdeling
Binnenstad Groningen A t/m T	6 februari 1978	24 april 1979, nummer 12078/17/1D 2e afdeling
Rabenhaupt VIII	2 april 1979	12 februari 1980, nummer 12.966/7/18 2e afdeling
Station e.o.	5 juli 1982	23 augustus 1983, nummer 22.073/34/A17 2e afdeling
Rabenhaupt VII	30 januari 1985	7 januari 1986, nummer 13.907/2/B.6 afd. WPZ

7.2.4 Herewegbuurt

(Bestemmings)plan	Vastgesteld door de gemeenteraad	Goedgekeurd door Gedeputeerde Staten
Binnenstad Groningen A t/m T	6 februari 1978	24 april 1979, nummer 12078/17/1D 2e afdeling
Station e.o.	5 juli 1982	23 augustus 1983, nummer 22.073/34/A17 2e afdeling
Viaductstraat	14 mei 1986	17 september 1986, nummer 15.329 afdeling WPZ

Voor delen van het plangebied is momenteel geen enkel (bestemmings)plan van kracht. Dit geldt bijvoorbeeld voor de omgeving van de Zuiderbegraafplaats, de Rooms Katholieke Begraafplaats, de Pinolocatie en de Herewegbuurt ten zuiden van de Anna Paulownastraat. Het tweede gebied waarvoor geen plan van kracht is betreft het gebied tussen spoorlijn en Koeriersterweg en de strook bebouwing direct ten westen van de Paterswoldseweg.

7.2.5 Overige geldende plannen en regelingen

Voor het gehele plangebied Oud Zuid is het voorbereidingsbesluit "Eerste Schil 2006" van kracht. Dit besluit dient om ongewenste ontwikkelingen in het gebied te voorkomen en heeft rechtskracht tot en met 6 juli 2008.

Naast bovenstaande (bestemmings)plannen geldt voor het gehele plangebied momenteel een aantal aanvullende en uniforme regels. Deze worden eveneens meegenomen en daarmee vervangen door voorliggend bestemmingsplan Oud Zuid. Het betreft onderstaande regelingen.

Regeling	Vastgesteld door de gemeenteraad	Goedgekeurd door Gedeputeerde Staten
Uniforme voorschriften openbaar vaarwater	29 mei 1997	25 augustus 1997, nummer 97/9203/RRB
Uniforme voorschriften prostitutiebedrijven	28 maart 2001	25 juni 2001
Aanvullende voorschriften gebruik	25 juli 1994	20 oktober 1994
Uniforme voorschriften bijgebouwen	7 maart 1977	24 april 1978, nummer 12573/29 2e afdeling
Uniforme voorschriften industrieterreinen	21 april 1975	22 juni 1976, 14146 LLL 2e afdeling

7.3 Artikelsgewijze toelichting

Algemene bepalingen en overige bepalingen

De artikelen 1 tot en met 4 bevatten achtereenvolgens de in het plan gebruikte begrippen en hun definitie, de wijze waarop moet worden gemeten, de manier van omgaan met uitmetingsverschillen, de anti-dubbeltelbepaling en de wijze waarop de aanvullende werking van de Bouwverordening in dit plan wordt uitgesloten. Artikel 17 somt de ontheffingsbepalingen op die van toepassing zijn op alle in dit plan voorkomende bestemmingen. Artikel 18 geeft de overgangsbepalingen weer en artikel 19 de citeertitel van voorliggend bestemmingsplan. Uitgangspunt voor zowel de regels als de plankaart vormt de bestaande situatie.

Artikel 5 Bedrijfsdoeleinden

Deze bestemming is uitsluitend van toepassing op het telecommunicatiegebouw van de KPN aan de Van Leeuwenhoekstraat en het zogenaamde Nelfterrein. Bedrijvigheid van de categorieën 1 en 2 wordt bij recht toegestaan. Geluidzoneringsplichtige en risicovolle bedrijvigheid is uitgezonderd. Als strijdig gebruik is aangemerkt het vestigen van bedrijvigheid van een hogere categorie dan de categorieën 1 en 2 en het gebruik van gronden en bouwwerken voor detailhandel, bewoning, seksinrichtingen of recreatief nachtverblijf. Voor het Nelfterrein geldt dat er geen bouwvlak op het terrein is gelegd aangezien er op dit moment geen gebouw aanwezig is. Het is in feite een "dode" bestemming totdat duidelijk is wat er gaat gebeuren met het terrein. In dat kader is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen naar de bestemming woondoeleinden en/of kantoren en kunnen nieuwe bouwvlakken worden opgenomen. Daarbij geldt dat de gebouwen binnen de op te nemen bouwvlakken moeten worden gebouwd, de hoogte van de gebouwen overeenkomstig de hoogteregeling in de rest van de Grunobuurt varieert van 7 meter tot 25 meter en per bouwblok trapsgewijs op- en afloopt, de hoogte van de gebouwen over maximaal 10 procent van de op te nemen bouwvlakken maximaal 53 meter mag bedragen ten behoeve van een hoogteaccent en dat de bevoegdheid uitsluitend wordt toegepast voor een herontwikkeling van het Nelfterrein die aansluit bij het stedenbouwkundig plan voor de Grunobuurt-Noord. Voorwaarden voor het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid zijn onder meer het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor geluid (spoorweg en wegverkeer) en aan de wettelijke normen voor plaatsgebonden en groepsrisico.

Artikel 6 Centrumdoeleinden

De bestemming centrumdoeleinden is van toepassing op het gebied tussen Vechtstraat, Geulstraat, Barestraat en Merwedestraat en op het blokje met voorzieningen aan de Paterswoldseweg (tussen de Neboflat en de Weg der Verenigde Naties (zuidelijke ringweg)). Hierbinnen zijn de functies detailhandel (uitsluitend op de begane grond), dienstverlening, wonen (niet op de begane grond) en horeca van categorie 1 tot en met 3 (uitsluitend op de begane grond) toegestaan. Er is dus een uitruil van functies mogelijk, waardoor de nodige flexibiliteit wordt geboden. Verder is sprake van garageboxen binnen deze bestemming.

Artikel 7 Detailhandel

De bestemming detailhandel is uitsluitend van toepassing op locaties waar een mengbestemming minder voor de hand ligt en een meer specifieke bestemming gewenst is. Dit is het geval bij de grotere detailhandelsvestigingen aan Hoornsediep Westzijde. Gezien de indeling en uitstraling van de betreffende panden ligt een specifieke detailhandelsbestemming voor de hand. De functie detailhandel is uitsluitend op de begane grond toegestaan en op de verdieping is uitsluitend de functie wonen toegestaan.

Artikel 8 Dienstverlening

De bestemming dienstverlening is van toepassing op het blok aan de zuidkant van de Rivierenhof. Gezien de indeling en uitstraling van de betreffende panden ligt een specifieke dienstverleningsbestemming voor de hand. Op de verdieping is uitsluitend de functie wonen toegestaan. De dienstverlenende functie mag uitsluitend op de begane grond plaatsvinden. Ter plaatse van de bestaande overbouwingen van de Merwedestraat en de Amstelstraat dienen de gronden vrij van bebouwing te blijven tot een hoogte van 3.5 meter.

Artikel 9 Gemengde doeleinden

Deze bestemming is gelegd op de gronden aan weerszijden van de Hereweg, de Rabenhauptstraat, de Barestraat en de Vechtstraat. Binnen de bestemming zijn de functies kantoren, wonen, dienstverlening (zakelijk én maatschappelijk) en bedrijvigheid van de categorieën 1 en 2 toegestaan. Middels aanduidingen zijn bestaande detailhandelsvestigingen, bestaande bedrijvigheid van categorie 3 en horecavestigingen van categorie 1 tot en met 3 mogelijk gemaakt. Nieuwvestiging van deze voorzieningen buiten de met een aanduiding aangegeven percelen is daarmee niet toegestaan. Op een aantal locaties (langs de Vechtstraat en de Geulstraat) is de functie wonen op de begane grond niet toegestaan. In de bestaande situatie vindt op de begane grond geen wonen plaats en, gezien de ligging tegen het centrumgebied aan, is dit ook niet wenselijk.

Binnen deze bestemming is aan weerszijden van de Hereweg sprake van te realiseren overbouwingen waarbij de gronden tot een hoogte van 3.5 meter vrij dienen te blijven van bebouwing ten behoeve van langzaam verkeer. De bestemming kent een bijgebouwenregeling die grotendeels overeenkomt met de bijgebouwenregeling van de bestemming woondoeleinden. Voor een toelichting wordt dan ook verwezen naar de toelichting bij de betreffende bestemming.

Artikel 10 Groenvoorzieningen

De groenbestemming is beperkt tot de hoofdgroenstructuur in het plangebied. Het gaat hier om de randen van de wijken langs de hoofdinfrastructuur (Laan 1940-1945 (westelijke ringweg) en Weg der Verenigde Naties (zuidelijke ringweg)), het wijkpark met vijver in de Rivierenbuurt en het oorspronkelijk noordelijke gedeelte van het Sterrebos (dat nu ten noorden van de Weg der Verenigde Naties (zuidelijke ringweg) ligt). Binnen deze bestemming zijn groenvoorzieningen, bermen, beplantingen, recreatieve voorzieningen, paden, waterlopen, waterpartijen en additionele voorzieningen toegestaan. Aanwezige grotere nutsvoorzieningen zijn middels een aanduiding toegestaan. Naast de bestaande nutsgebouwtjes zijn geen andere gebouwen toegestaan. Enkel bij ontheffing kunnen gebouwen ten dienste van de bestemming, zoals gebouwen voor onderhoud en beheer of voor recreatief (mede)gebruik, worden opgericht. Onder strijdig gebruik valt de opslag van aan hun gebruik onttrokken voer- of vaartuigen, werktuigen of machines of onderdelen daarvan, verpakkingsmaterialen, bouwmaterialen, bagger en grondspecie, afval, puin, grind of brandstoffen.

Artikel 11 Kantoren

Onder de bestemming kantoren vallen alle in het plangebied voorkomende grotere kantoorgebouwen. Het betreft met name percelen aan weerszijden van de Hereweg. Voor de herontwikkeling van de Pinollocatie is een specifieke aanduiding opgenomen waarmee wonen op de hogergelegen verdiepingen mogelijk wordt gemaakt. Aan deze aanduiding wonen is eveneens de eis van het voorzien in een zogenaamde dove gevel aan de oost-, noord- en westzijde van het gebouw gekoppeld. Een klein deel van de gronden met deze bestemming valt in het gebied met archeologische verwachtingswaarde. Voor deze gronden is een aanlegvergunningstelsel opgenomen voor bepaalde werken en werkzaamheden op een grotere diepte dan -0.50 NAP en/of groter dan 50 m².

Artikel 12 Maatschappelijke doeleinden

Onder maatschappelijke doeleinden vallen de vele scholen in het plangebied, kerken, ouderenvoorzieningen, gezondheidszorgvoorzieningen en dergelijke. De beide begraafplaatsen zijn van een aanduiding voorzien, net als de bij de Zuiderbegraafplaats behorende dienstwoning aan de Hereweg. Gronden van de Rooms Katholieke begraafplaats vallen binnen het gebied met archeologische verwachtingswaarde. Hiervoor geldt het bovengenoemde aanlegvergunningstelsel.

Artikel 13 Verkeersdoeleinden

De hoofdinfrastructuur binnen en rond het plangebied, bestaande uit de Laan 1940-1945 (westelijke ringweg), de Weg der Verenigde Naties (zuidelijke ringweg), de Paterswoldseweg, het Emmaviaduct en de Hereweg, is voorzien van de bestemming verkeersdoeleinden. Ook de overige wegen vallen onder deze bestemming. De bestemming omvat wegen, woonstraten, fiets- en voetpaden, parkeervoorzieningen, bermen, oevers, taluds, groenvoorzieningen, waterlopen, waterpartijen, speelvoorzieningen, geluidsschermen en additionele voorzieningen. Een aanwezige grotere nutsvoorziening is middels een aanduiding toegestaan. Naast het bestaande nutsgebouwtje zijn geen andere gebouwen toegestaan. De opslag van aan hun gebruik onttrokken voer- of vaartuigen, werktuigen of machines of onderdelen daarvan, verpakkingsmaterialen, bouwmaterialen, bagger en grondspecie, afval, puin, grind of brandstoffen is als strijdig gebruik aangemerkt. Voorts is het gebruik van de gronden voor standplaats als strijdig gebruik aangemerkt.

Artikel 14 Verkeersdoeleinden railverkeer

De bestemming verkeersdoeleinden railverkeer is van toepassing op de spoorlijn Groningen-Assen en de spoorlijn Groningen-Leeuwarden/Delfzijl/Roodeschool en de daarbij behorende gronden. De gronden zijn bestemd voor spoorwegverkeer, groenvoorzieningen, bermen, waterlopen en additionele voorzieningen. De aanduiding sport/recreatie geeft de locatie van een bestaande sport- en recreatievoorziening voor spoorwegpersoneel aan. Dat is tevens het enige toegestane gebouw binnen deze bestemming. Wegen, voet- en fietspaden zijn middels een aanduiding verkeer geregeld. Ten aanzien van het strijdig gebruik geldt dat de opslag van aan hun gebruik onttrokken voer- of vaartuigen, werktuigen of machines of onderdelen daarvan, verpakkingsmaterialen, bouwmaterialen, bagger en grondspecie, afval, puin, grind of brandstoffen als zodanig is aangemerkt.

Artikel 15 Woondoeleinden

De bestemming woondoeleinden is van toepassing op het overgrote deel van het plangebied. Naast wonen is er ruimte voor bijzondere vormen van huisvesting, zoals begeleid wonen, woonzorgcombinaties en kamerverhuur. De huidige beleidsregel ten aanzien van kamerverhuur houdt in dat per straat 15% kamerverhuurpanden aanwezig mag zijn. Door middel van de Huisvestingswet is hierop verder te sturen, bijvoorbeeld als het gaat om woningvoorraad en woon- en leefklimaat. Het is ook deze wet die het mogelijk maakt om ten behoeve van kamerverhuurpanden een onttrekkingsvergunning, om de woning aan de reguliere woonfunctie te onttrekken, te eisen. Het is dan ook niet nodig dit percentage in het bestemmingsplan vast te leggen.

Op daarvoor aangeduide locaties is detailhandel, dienstverlening, horeca (categorie 1 tot en met 3) en maatschappelijke voorzieningen toegestaan. Voorwaarde is dat deze functies enkel op de begane grond mogen worden uitgeoefend. Met name voor bestaande functies in hoekpanden aan de wat grotere straten zijn deze aanduidingen gebruikt. Vaak zijn meerdere aanduidingen aangegeven om enige flexibiliteit wat betreft gebruik te bieden. Nieuwvestiging van deze voorzieningen buiten de met een aanduiding aangegeven percelen is niet toegestaan. Tot slot zijn garageboxen in het gehele plangebied specifiek aangeduid.

Op de gronden die zijn aangeduid als ondergronds parkeren mogen, buiten de bouwgrens, gebouwde parkeervoorzieningen (een parkeergarage) met een hoogte, gemeten vanaf peil tot de bovenkant van de hoogste vloerlaag c.q. afdekking, van maximaal 1.20 meter bedraagt. Dit betreft de parkeergarage van de Fongersplaats. Verder zijn op de met parkeerdek aangeduide gronden gebouwen ten behoeve van een parkeerdek en/of bergingen tot een maximale hoogte van 4 meter toegestaan. Het gaat hier om parkeerdekken in de binnenterreinen van de nieuwe Grunobuurt-Noord. Binnen de bestemming woondoeleinden is tevens sprake van overbouwingen waarbij de gronden tot een hoogte van 3 meter vrij dienen te blijven van bebouwing. Voor het overige wordt wat betreft hoofdgebouwen de bestaande woonbebouwing bevestigd. De hoogtes en/of bebouwingspercentages die op de plankaart zijn opgenomen vormen het uitgangspunt.

De Grunobuurt-Noord vormt hierop een uitzondering. De buurt is onderverdeeld in acht bouwblokken voor wat betreft de hoofdgebouwen; 1 tot en met 8. Voor elk bouwblok geldt dat wat betreft de hoogte uitgegaan wordt van een minimumhoogte van 2 bouwlagen oftewel 7 meter en een maximumhoogte van 6 of 7 bouwlagen oftewel 21 meter respectievelijk 25 meter. In de regels is onderstaande tabel opgenomen.

Maximale bouwhoogte in meter	Maximaal percentage van de hoofdgebouwen, gemeten langs de gevellengte aan de straatzijde							
	Blok 1	Blok 2	Blok 3	Blok 4	Blok 5	Blok 6	Blok 7	Blok 8
7/11	27	16	27	32	26	25	17	14
14	45	28	43	37	40	43	44	57
18	24	36	33	34	40	33	42	36
21	33	16	12	16	24	12	27	23
25	nvt.	34	15	11	nvt.	16	nvt.	nvt.

Voor niet meer dan het aangegeven percentage van de gevellengte van het betreffende bouwblok mag de bouwhoogte de aangegeven hoogte bedragen. Bij alle bouwblokken is sprake van een totaal van meer dan 100%. Dit is om enige flexibiliteit in de hoogteregeling te brengen. Voor de bebouwing die aansluit op de bestaande woonbebouwing aan de Paterswoldseweg, het Hoornsediep en de Parkweg geldt dat expliciet de bepaling is opgenomen dat de bouwhoogte van de hoofdgebouwen trapsgewijs op- en afloopt in overeenstemming met bovengenoemd stedenbouwkundig plan Grunobuurt-Noord. De binnengebieden van de bouwblokken die op de kaart zijn aangeduid met parkeerdek mogen tot maximaal 100% worden bebouwd tot een maximale hoogte van 4 meter ten behoeve van al dan niet gebouwde parkeervoorzieningen. Waar geen parkeervoorzieningen gerealiseerd zullen worden kan worden teruggevallen op de "standaard"regeling voor hoofd- en bijgebouwen op het achtererf. Zo mogen hoofdgebouwen bijvoorbeeld worden uitgebreid tot 25% van het achtererf en tot een maximale hoogte van 3 meter.

Door middel van de aan de bestemming toegevoegde ontheffing van de gebruiksregels (lid 15.6) kunnen in Grunobuurt-Noord op beperkte schaal dienstverlenende bedrijven en detailhandelsvestigingen worden toegestaan.

Voor bepaalde straten geldt dat de woningen met een kap dienen te worden afgedekt. Dit betreft de Parkweg, de J.A. Feithstraat, de Verlengde J.A. Feithstraat en de Willemstraat.

De bijgebouwenregeling in dit bestemmingsplan is gebaseerd op het uitgangspunt dat er sprake dient te zijn van een ruimtelijke en functionele hiërarchie op een woningbouwperceel. Eén en ander komt in het bebouwingsbeeld tot uitdrukking door de aanwezigheid van een bouwmassa die zich duidelijk als belangrijkste bouwwerk, het hoofdgebouw, op het perceel manifesteert met op het achtererf en eventueel zijerf één of meer gebouwen van geringere omvang, de aanbouwen en bijgebouwen.

Volgens de in dit plan opgenomen bijgebouwenregeling is er sprake van een bijgebouw indien dit architectonisch ondergeschikt is aan en ten dienste staat van het hoofdgebouw. Voor de aangebouwde bijgebouwen maakt het in beginsel niet uit of daarin nu een slaapkamer of garage is ondergebracht. Het uitoefenen van een zelfstandige woonfunctie daarentegen, zoals kamerbewoning, is in aangebouwde bijgebouwen niet toegestaan. Ten aanzien van de vrijstaande bijgebouwen gelden verdergaande beperkingen. Daarin zijn helemaal geen woonfuncties toegestaan, dus noch kamerbewoning noch een slaapkamer, een praktijkruimte en dergelijke. In de gebruiksbepalingen zijn deze niet gewenste vormen van gebruik uitdrukkelijk aangemerkt als met de bestemming strijdig gebruik.

Bij de in dit plan opgenomen bijgebouwenregeling is rekening gehouden met de bouw mogelijkheden die het "Besluit bouwvergunningsvrije en licht-bouwvergunningsplichtige bouwwerken" (Bblb) met betrekking tot bouwvergunningsvrije bijgebouwen en aan- en uitbouwen biedt. Het Bblb kent ten aanzien van het voorerf alleen de mogelijkheid tot het zonder vergunning oprichten van bouwwerken, geen gebouw zijnde, van geringe omvang. Ten aanzien van zij- en achtererf kent het Bblb verdergaande bouw mogelijkheden voor bouwvergunningsvrije aan- en uitbouwen en bijgebouwen. Het Bblb kent terzake een anticumulatieregeling. Zij- en achtererf mogen elk voor niet meer dan 50 procent bebouwd worden, reeds bestaande bebouwing inbegrepen. Uitgangspunt daarbij is het oorspronkelijke erf. Genoemde bebouwingsmogelijkheden van het Bblb ten aanzien van voor- en zijerf moeten, het karakter van deze gronden in aanmerking nemende, voldoende worden geacht. Verdere bebouwing op het voor- en zijerf bij de woning is daarom in het plan in beginsel niet toegestaan. Volgens het plan komt alleen het achtererf voor verdergaande bebouwingsmogelijkheden in aanmerking, zij het alleen ten behoeve van (aangebouwde en vrijstaande) bijgebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde. De in het plan toegestane oppervlakte aan aanbouwen en bijgebouwen op het achtererf is maximaal 50m². Voor de aan het hoofdgebouw aangebouwde bijgebouwen geldt dat deze gemeten vanuit (het verlengde van) de achtergevel van de woning geen grotere diepte dan 4 meter mogen hebben.

Het plan kent geen afzonderlijke regeling met betrekking tot aan- en uitbouwen. De mogelijkheden die het Bblb biedt worden hier voldoende geacht. Dit betekent dat, voor zover een aan- of uitbouw niet op basis van het Bblb als vergunningvrij bouwwerk kan worden opgericht, moet worden gekeken of de in dit plan opgenomen bebouwingsregeling met betrekking tot het hoofdgebouw hier mogelijkheden biedt. Een aan- of uitbouw is namelijk niets anders dan een uitbreiding van het hoofdgebouw.

In dit bestemmingsplan is geen regeling opgenomen met betrekking tot het uitoefenen van een zogenaamd vrij beroep in de woning. Omtrent dit onderwerp is in de loop van de jaren een omvangrijke jurisprudentie gevormd volgens welke een dergelijke activiteit geacht wordt inherent aan de woonfunctie te zijn. Terzake zijn in genoemde jurisprudentie toetsingscriteria ontwikkeld aan de hand waarvan de toelaatbaarheid van een dergelijke activiteit in voorkomend geval moet worden beoordeeld. Een afzonderlijke regeling daaromtrent in het bestemmingsplan moet, wat de woning betreft, derhalve niet doelmatig worden geacht.

Het plan beperkt zich daarom tot een regeling ten aanzien van de bijgebouwen. Uit de jurisprudentie kan worden afgeleid dat de bevoegdheid tot het oprichten van praktijkruimten en het gebruiken van bijgebouwen als praktijkruimte niet zonder meer uit de woonbestemming voortvloeit. Een regeling daaromtrent in het bestemmingsplan is derhalve wenselijk. In het plan is het oprichten van praktijkruimten bij de woning en het gebruik van bijgebouwen als praktijkruimte in beginsel niet toegestaan. Terzake is in de gebruiksregels een expliciete verbodsbepaling opgenomen. Daarbij is geen onderscheid gemaakt tussen aangebouwde en vrijstaande bijgebouwen.

In het plan is ten behoeve van zowel het oprichten van praktijkruimten als het gebruik van bijgebouwen als praktijkruimte een ontheffingsbevoegdheid opgenomen. Daarbij zijn wat betreft de toelaatbaarheid criteria opgenomen met betrekking tot eventuele verkeersaantrekkende werking, het zich verdragen met de woonfunctie en de status van de aanvrager. In voorkomend geval kan de maximaal toegestane oppervlakte aan bijgebouwen (inclusief praktijkruimten) worden vergroot tot maximaal 70m².

Wat betreft de regeling van vrije beroepsactiviteiten in relatie tot het Bblb kan het volgende worden opgemerkt. Ingevolge genoemd besluit kunnen onder zekere voorwaarden op zij- en achtererf van een woning onder andere aanbouwen en bijgebouwen die strekken tot vergroting van het woongenot zonder bouwvergunning worden opgericht. Het begrip woongenot moet hier, voor wat de vergunningvrije bijgebouwen betreft, restrictief worden uitgelegd. Dit brengt met zich mee dat, waar in dit plan het gebruik van bijgebouwen ten behoeve van een aan huis verbonden beroep strijdig met de bestemming wordt geacht, het hier zowel de vergunningvrije als de vergunningplichtige bijgebouwen betreft. Uiteraard geldt voor de betreffende ontheffingsbepalingen hetzelfde.

Gebruik van woningen en bijgebouwen voor bedrijfsmatige activiteiten wordt in dit plan niet toegestaan. Voor kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten in zowel hoofd- als bijgebouw kan evenwel desgewenst ontheffing worden verleend. Dat past in het gemeentelijk beleid om woonwerkcombinaties te faciliteren. In de bouw- en gebruiksregels is deze mogelijkheid opgenomen. Er zal moeten worden afgewogen of de activiteit zich verdraagt met de woonfunctie en of deze daaraan ondergeschikt blijft. De invloed (geluid, geur en dergelijke veroorzaakt door de activiteit zelf alsook de verkeersaantrekkende werking) op de directe omgeving is een belangrijk criterium in die afweging.

Binnenplanse ontheffing is mogelijk voor onder meer het vergroten van het bebouwingspercentage met maximaal 10 procent, het vergroten van de (goot en/of bouw)hoogte met maximaal 3 meter en voor het oprichten van aan- en uitbouwen op het achtererf of van aan- en uitbouwen en bijgebouwen op het zijerf. Ook kan de hoogte van bijgebouwen worden vergroot tot maximaal 4 meter en de oppervlakte van bijgebouwen tot maximaal 70 m². Voor de straten waarvoor een kapverplichting geldt is een binnenplanse ontheffing mogelijk om de maximale goothoogte aan de achterzijde van de woning te vergroten tot maximaal de bouwhoogte.

Onder strijdig gebruik vallen onder meer het gebruik van vrijstaande bijgebouwen voor bewoning (voor een toelichting zie hierboven), van aangebouwde bijgebouwen voor zelfstandige bewoning (idem), van gronden en bouwwerken voor een seksinrichting of een standplaats, van bijgebouwen voor een aan huis verbonden beroep of van gronden en bouwwerken voor bedrijfsmatige activiteiten. Voor de laatste twee kan, onder voorwaarden, een ontheffing worden verleend. Tot slot geldt binnen de Grunobuurt-Noord een specifieke regeling om middels binnenplanse ontheffing dienstverlenende voorzieningen mogelijk te maken tot een maximale oppervlakte van 500 m² per bouwblok.

7.4 Plankaart

De plankaart bestaat uit twee kaartbladen, per twee buurten een kaart met schaal 1:1.500. Er zijn uitsluitend bestemmingen uit Strakke Plannen, Handboek Bestemmingsplannen van de Gemeente Groningen en de Standaardvergelijkbare bestemmingsplannen 2008 toegepast. Toegestane afwijkingen, plaatselijke beperkingen en dubbel gebruik binnen een bestemming zijn met een aanduiding aangegeven.

Hoofdstuk 8 Economische uitvoerbaarheid

Onderzoek naar de economische uitvoerbaarheid van bestemmingsplannen heeft in het algemeen betrekking op nieuwe ontwikkelingen waarvoor bestemmingswijzigingen nodig zijn en die door de gemeente worden gerealiseerd. Het bestemmingsplan Oud Zuid heeft echter grotendeels betrekking op een reeds bebouwd deel van de gemeente, waarbij de ontwikkelingen aan het particuliere initiatief worden overgelaten.

Nagegaan is of het op basis van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening en de daarin opgenomen regeling omtrent Grondexploitatie noodzakelijk is een exploitatieplan aan het bestemmingsplan toe te voegen. Een dergelijk plan wordt tezamen met het bestemmingplan door de raad vastgesteld en bevat een verantwoording van de wijze waarop de kosten van een ontwikkeling verzekerd zijn. Daarnaast kan een exploitatieplan inrichtingseisen voor de ontwikkeling bevatten. Het opstellen van een exploitatieplan is niet nodig als een exploitatieovereenkomst is gesloten met de ontwikkelaar.

Voor zover het bestemmingsplan ontwikkelingen 'bij recht' mogelijk maakt zijn deze reeds vergund of zijn hiervoor exploitatieovereenkomsten met de ontwikkelende partijen gesloten. Bij recht wil zeggen dat op basis van het bestemmingsplan een bouwvergunning kan worden verkregen. Deze situatie doet zich onder andere voor in Grunobuurt-Noord. Het opstellen van een exploitatieplan of exploitatieovereenkomst is daarmee niet noodzakelijk.

Voor de ontwikkeling van het Nelfterrein is een wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan opgenomen. In afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening (Grondexploitatie) is geregeld dat een exploitatieplan ten behoeve van een ontwikkelingen die door middel van een wijzigingsbevoegdheid wordt mogelijk gemaakt pas ten tijde van de wijziging van de bestemming hoeft worden vastgesteld. Het is daarom niet nodig dat de raad bij dit bestemmingsplan een exploitatieplan vaststelt.

Hoofdstuk 9 Participatie en overleg

9.1 Inleiding

Bij besluit van 2 oktober 2007 hebben burgemeester en wethouders het voorontwerpbestemmingsplan Oud Zuid vrijgegeven voor inspraak en wettelijk vooroverleg ex artikel 10 Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (Bro).

9.2 Inspraak

Over het voorontwerp-bestemmingsplan is een inspraakprocedure gevoerd op grond van de Algemene Inspraakverordening Groningen 2005. In het kader van deze procedure heeft het voorontwerpbestemmingsplan van 11 oktober 2007 tot en met 8 november 2007 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon schriftelijk op het bestemmingsplan worden gereageerd. Met betrekking tot het standpunt van burgemeester en wethouders ten aanzien van de ontvangen inspraakreacties wordt verwezen naar het Eindverslag, dat als bijlage 4 bij de toelichting is gevoegd. De inspraakreacties zelf zijn te vinden in bijlage 5.

9.3 Overleg

In het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het voorontwerpbestemmingsplan gezonden aan:

1. Commissie Bestemmingsplannen van de Provinciale Planologische Commissie;
2. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, Inspectie Noord;
3. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-generaal Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland;
4. Ministerie van Economische Zaken, Regio Noord;
5. Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Directie Noord;
6. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM);
7. Ministerie van Defensie, Dienst Vastgoed Defensie, Directie Noord;
8. Secretaris van de Commissie voor de Welstandszorg;
9. Hulpverleningsdienst Groningen, Brandweer;
10. NV Nederlandse Gasunie;
11. Waterschap Hunze & Aa's;
12. Waterschap Noorderzijlvest;
13. NV Waterbedrijf Groningen;
14. ProRail BV;
15. NS Vastgoed BV, Bureau Ruimtelijke Ordening;
16. KPN Telecom Wholesale, Services & Operations;
17. Essent Netwerk BV;
18. Essent Lighting;
19. @ Home.

Van 9 van de 19 instanties is een overlegreactie ontvangen. Deze worden hieronder besproken en zijn als bijlage 6 bij de toelichting gevoegd.

Commissie Bestemmingsplannen van de Provinciale Planologische Commissie

Inhoud reactie

Algemeen

In de provincie Groningen vindt het vooroverleg met de diensten van rijk en provincie, bedoeld in artikel 10 Bro plaats via de Commissie Bestemmingsplannen. Voor het rijk zijn daarin vertegenwoordigd: de ministeries van VROM, LNV en EZ, Rijkswaterstaat en de RACM.

Externe veiligheid

In de plantoelichting staat aangegeven dat het ministerie van VROM is gevraagd om duidelijkheid te verschaffen omtrent het LPG-station nabij het plangebied. Op 3 april 2007 is de Regeling externe veiligheid gepubliceerd. De Regeling is op 1 juli 2007 in werking getreden. De wijzigingen in het Revi zijn aan gemeenten en provincies bekend gemaakt door middel van een brief van de Minister van VROM. Als bijlage bij die brief is het informatieblad 'Gewijzigde afstanden voor LPG-tankstations' toegevoegd. Hierin zijn de consequenties van de afspraken uit het convenant en de gewijzigde afstanden voor de verschillende partijen geschetst. In dit blad is tevens informatie opgenomen over de nieuwe afstanden in relatie tot het vaststellen van een conserverend bestemmingsplan. Nabij het plangebied is een LPG-tankstation aanwezig. Op de plankaart ontbreken echter de locaties van het vulpunt, afleverzuil en reservoir en bijbehorende risicocontouren. Verzocht wordt de risicocontouren alsnog op de plankaart aan te geven (categorie 2).

Op bladzijde 93 van de plantoelichting maakt de Hulpverleningsdienst vier inhoudelijke opmerkingen. Echter ten aanzien van twee van deze voorstellen maakt u uw keuze niet expliciet (categorie 3).

Cultuurhistorie en archeologie

Het plangebied omvat bestaande woongebieden uit globaal het einde van de 19^e en de eerste helft van de 20^e eeuw gelegen tussen spoorlijn/stationsgebied en de zuidelijke ringweg van Groningen. De mate waarin de plantoelichting aandacht besteedt en inzicht geeft in de ontstaansgeschiedenis en de cultuurhistorische karakteristiek van het gebied verdient waardering. Het plan is overwegend van conserverende aard, met uitzondering van nieuwbouw tussen de Zuiderbegraafplaats en de Vechtstraat. In de Grunobuurt-Noord is vervangende nieuwbouw geprojecteerd op basis van een stedenbouwkundig patroon dat verwant is aan het oorspronkelijke. Binnen het plangebied liggen diverse beschermde rijks- en gemeentelijke monumenten. Hoewel formeel niet noodzakelijk zou het aanbeveling verdienen deze in het plan van een eigen aanduiding te voorzien (categorie 3).

Geluid

De begripsbepalingen inzake geluid zijn nog gebaseerd op de "oude" Wet geluidhinder. Zo wordt er verwezen naar besluiten die niet meer in werking zijn. Bovendien is de beoordelingsgrootte voor wegverkeer gewijzigd (Lden in plaats van etmaalwaarde) (categorie 1).

Luchtkwaliteit

Het verdient aanbeveling de bijlage waarop de conclusie is gebaseerd dat geen sprake zal zijn van overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit als gevolg van verkeer, bij het plan toe te voegen. Daardoor zijn de conclusies over de luchtkwaliteit beter te beoordelen (categorie 3).

IMR

Op 4 december 2007 hebben provincie, gemeente en Suiker Unie een nieuw IMR convenant ondertekend. Wij verzoeken u de geactualiseerde bijbehorende contour in de plantoelichting op te nemen (categorie 3).

Commentaar

Externe veiligheid

Het opnemen van de risicocontouren op de plankaart is geen vereiste en heeft alleen toegevoegde waarde als er ook regels aan worden verbonden. Dit laatste is niet het geval en ook niet nodig. Ten aanzien van het LPG-tankstation geldt wel dat de risicocontouren middels een kaart in de milieuparagraaf in de toelichting van het bestemmingsplan inzichtelijk zijn gemaakt. Opgemerkt wordt nog dat de verwachting is dat het bedrijf binnen een aantal jaar zal vertrekken van de locatie. Op dat moment komt de contour ook te vervallen. Op de opmerkingen van de hulpverleningsdienst is naar aanleiding van de overlegreactie meer expliciet ingegaan in de milieuparagraaf in de toelichting.

Cultuurhistorie en archeologie

Het bestemmingsplan houdt met de aanwezigheid van rijks- en gemeentelijke monumenten voldoende rekening door het stellen van eisen aan de maximale hoogte en goothoogte, het in sommige gevallen verplicht stellen van een kapafdekking en dergelijke. Een aanduiding monument op de plankaart achten wij niet gewenst, omdat daaraan geen ter bescherming van de monumentale waarden strekkende regels zijn gekoppeld. Wij menen dat een dergelijke aanduiding dan een betekenis suggereert, die ze niet heeft, wat onzes inziens de duidelijkheid niet ten goede komt.

Geluid

Een en ander is aangepast aan de op dit moment vigerende regelgeving en beoordelingsgrootheden.

Luchtkwaliteit

De notitie luchtkwaliteit waarnaar wordt verwezen in de milieuparagraaf is als bijlage 1 opgenomen bij het bestemmingsplan.

IMR

In de milieuparagraaf is inmiddels de geactualiseerde contour opgenomen.

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu

Inhoud reactie

De door het Ministerie van VROM genoemde punten in haar reactie van 22 november 2007 zijn meegenomen in de reactie van de Commissie Bestemmingsplannen, zoals hierboven besproken.

Commentaar

Voor het commentaar op de punten van het Ministerie van VROM wordt dan ook verwezen naar het bij de Commissie Bestemmingsplannen gegeven commentaar.

Ministerie van Defensie, Dienst Vastgoed Defensie, Directie Noord

Inhoud reactie

De Dienst Vastgoed Defensie deelt mee dat een eventuele reactie ten aanzien van het bestemmingsplan zal worden opgenomen in de door de VROM Inspectie Noord gecoördineerde gezamenlijke rijksreactie.

Secretaris van de Commissie voor de Welstandszorg van de Gemeente Groningen

Inhoud reactie

De commissie heeft met belangstelling kennis genomen van het bestemmingsplan. Zij ziet in het plan geen aanleiding tot het maken van op- of aanmerkingen.

NV Nederlandse Gasunie

Inhoud reactie

De Gasunie deelt mee dat in het plangebied geen aardgastransportleidingen liggen van dit bedrijf.

Waterschap Hunze & Aa's

Inhoud reactie

In de toelichting wordt gewezen dat het Helperdiep van belang is voor de Stedelijke Ecologische Structuur. Bij de herinrichting van de oeverzone langs het Helperdiep moet in de planvorming dan ook rekening worden gehouden met deze functie door bijvoorbeeld natuurvriendelijke oevers aan te leggen, zodat de inrichting een goed uitgangspunt vormt voor deze ecologische functie. Het waterschap zag graag dat de boezemkaden worden bestemd door op de plankaart een zone met een breedte van 20 meter op te nemen voor deze boezemkering, inclusief beschermingszone.

Commentaar

De zone van 20 meter langs het Helperdiep die door het waterschap als boezemkaden worden aangemerkt zijn in het bestemmingsplan bestemd voor Maatschappelijke doeleinden. Deze bestemming laat op de kaden geen ontwikkelingen toe, die noodzakelijk tot het stellen van planologische regels om het behoud van de waterkerende functie van de oevers van dit water veilig te stellen. De waterschapskeur biedt hiervoor afdoende bescherming.

Waterschap Noorderzijlvest

Inhoud reactie

Afkoppelen

Het Waterschap Noorderzijlvest merkt in zijn brief van 8 oktober 2007 op dat het afkoppelen van hemelwater als speerpunt wordt genoemd in het bestemmingsplan. Er is echter niet aangegeven op welke manier de afkoppeling plaatsvindt. Het Waterschap vraagt in het geval van afkoppelen aan te geven op welk oppervlaktewater dit gebeurt.

Compensatie verhard oppervlak

Ook moet er rekening mee worden gehouden dat bij een vergroting van het areaal verhard oppervlak compensatie is vereist in de vorm van de aanleg van waterberging. In geval van vergroting van het areaal verhard oppervlak kan er in overleg met het Waterschap gekeken worden naar compenserende maatregelen. Gevraagd wordt de verandering in het percentage van het verhard oppervlak in het plangebied aan te geven.

Commentaar

Afkoppelen

Naar aanleiding van de brief van 8 oktober 2007 is bij brief van 10 december 2007 nogmaals duidelijk aangegeven dat het bestemmingsplan Oud Zuid een actualiserend bestemmingsplan betreft waarbij diverse bestemmingsplannen samengevoegd worden tot één nieuw plan. Op bestemmingsplanniveau is het niet realistisch om aan te geven waar afgekoppeld wordt. De wijze van afkoppelen van regenwater is projectafhankelijk. Afvoer middels een regenwaterriool, door de aanleg van watergangen en vijvers en het toepassen van waterdoorlatende verharding zijn voorbeelden van afkoppelen. Bij de verdere uitwerking van eventuele plannen zal het Waterschap uiteraard betrokken worden.

Compensatie verhard oppervlak

Aangezien het bestemmingsplan Oud Zuid een actualiserend bestemmingsplan betreft waarbij diverse bestemmingsplannen samengevoegd worden tot één nieuw plan is het niet realistisch om op bestemmingsplanniveau aan te geven waar de hoeveelheid vierkante meters aan verhard oppervlak toeneemt. Het is echter helder dat bij een vergroting van de hoeveelheid bebouwd en verhard oppervlak deze toename gecompenseerd moet worden middels de aanleg van oppervlaktewater, infiltratievoorzieningen en andere waterbergende voorzieningen. Een vuistregel is dat 10 procent van de toename als oppervlaktewater aangelegd wordt.

ProRail BV

Inhoud reactie

Algemeen

Het verheugt ProRail om te kunnen vaststellen dat de gemeente de belangen van ProRail in het plan heeft gewaarborgd zoals zij in reacties op eerdere deelplannen hebben verzocht.

Geluid

Indien binnen het plangebied nieuwbouwontwikkelingen plaatsvinden die de voorkeursgrenswaarde

van 55 dB inzake railverkeerslawaai overschrijden en de gemeente hiervoor gebruik wil maken van de zogenaamde Hogere Grenswaarden-procedure verzoekt ProRail om als belanghebbende daarover geïnformeerd te worden.

Spoorwegwet

In verband met de ligging van het plangebied ten opzichte van de aangrenzende spoorbanen en het emplacement Groningen wijst ProRail erop dat bij de uitwerking van de plannen gehouden dient te worden gehouden met de artikelen 19 t/m 25 van de Spoorwegwet. Op grond van deze artikelen is het niet toegestaan om zonder vergunning of ontheffing, door of vanwege het Ministerie van Verkeer en Waterstaat te verlenen door ProRail, onder andere bouwwerken op te richten dan wel uitgravingswerkzaamheden te verrichten nabij de spoorbaan binnen de in de onderhavige bepalingen van de Spoorwegwet vastgestelde grenzen. In artikel 20 Spoorwegwet zijn de afstanden aangegeven voor de begrenzing aan de spoorbaan, het zogenaamde 'beheergebied'.

Flankerende maatregelen

Op pagina 93 van de plantoelichting wordt gesproken over het oprichten van een denktank binnen de gemeentelijke diensten met als doel de blusvoorzieningen langs het spoor te verbeteren. Graag wordt ProRail betrokken bij de discussie over de flankerende maatregelen zoals blusvoorzieningen en verzoekt ProRail bij de aanleg van voorzieningen rekening te houden met de bovengenoemde spoorwetgeving.

Toekomstige ontwikkelingen Nelf-terrein

Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd om middels een wijzigingsbevoegdheid de bestemming van het Nelf-terrein te wijzigen in “Woondoeleinden” en/of “Kantoren”. ProRail wil bij gebruik van deze bevoegdheid graag worden geïnformeerd en de bijbehorende stukken (bijvoorbeeld ten aanzien van externe veiligheid in relatie tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor) tijdig ontvangen zodat ProRail in de gelegenheid wordt gesteld om haar belangen ter zake te waarborgen.

Artikel 19 procedures

ProRail stelt het op prijs als de gemeente haar, als belanghebbende bij eventuele toekomstige bestemmingswijzigingen voor bouwprojecten nabij de spoorbaan, (binnen de zone zoals vermeld op de geluidzoneringskaart) tijdig informeert over de voortgang van deze procedures.

Commentaar

Geluid

Het college zal bij de vaststelling van de hogere waarden de procedure volgen, die in Hoofdstuk VIIIa, Afdeling 1, van de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder is voorgeschreven. Deze wettelijke bepalingen voorzien niet in een kennisgeving aan de exploitant van de spoorweg.

Spoorwegwet

Van deze opmerking is goede nota genomen.

Flankerende maatregelen

Uiteraard zal ProRail worden betrokken bij de discussie over de flankerende maatregelen zoals blusvoorzieningen en tevens zal rekening worden gehouden met de spoorwetgeving.

Toekomstige ontwikkelingen Nelf-terrein

Uiteraard zal ProRail worden geïnformeerd over toekomstige ontwikkelingen op het Nelfterrein zodat ProRail in de gelegenheid is om haar belangen ter zake te waarborgen.

Artikel 19 procedures

Bij het verlenen van ontheffingen, voorheen op grond van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, vindt kennisgeving plaats overeenkomstig de wettelijke bepalingen.

KPN Wholesale, Services & Operations

Inhoud reactie

Het bestemmingsplan geeft KPN Vaste Net geen aanleiding tot opmerkingen. De straalpaden lopen buiten het plangebied.

Bijlagen

Bijlage 1 Notitie luchtkwaliteit ten behoeve van het bestemmingsplan Oud Zuid

Bestuursorganen moeten bij de uitoefening van hun bevoegdheden het Besluit luchtkwaliteit 2005 in acht nemen. Dit Besluit geeft het kwaliteitsniveau aan waaraan de buitenlucht moet voldoen om ongewenste effecten van luchtverontreiniging op de gezondheid van mensen te voorkomen. In het Besluit zijn luchtkwaliteitsnormen vastgelegd voor een zestal luchtverontreinigende stoffen: stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), koolmonoxide (CO), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂) en lood (Pb). Hiervan zijn NO₂ en PM₁₀ het meest relevant omdat in Nederland alleen voor deze twee stoffen regelmatig en/of op ruime schaal normoverschrijdingen voorkomen. De voornaamste bron van luchtverontreiniging in Groningen is het wegverkeer. De bijdragen van andere bronnen aan de luchtverontreiniging (zoals bedrijven en huishoudens) zijn verdisconteerd in de zogenoemde achtergrondconcentraties (die worden bepaald op basis van het landelijke meetnet luchtkwaliteit en zijn meegenomen in de onderhavige berekeningen).

Ten behoeve van het Bestemmingsplan Oud Zuid is nagegaan wat de concentraties zijn van de genoemde luchtverontreinigende stoffen en of er luchtkwaliteitsnormen worden overschreden. De concentraties zijn berekend voor de drukke straten in het plangebied Oud Zuid, te weten: Hereweg, Paterswoldseweg, Parkweg, Westelijke ringweg, Emmaviaduct en de Zuidelijke ringweg.

De normen en de (berekende) luchtkwaliteit wordt weergegeven in een aantal tabellen:

1. de luchtkwaliteitsnormen
2. een totaaloverzicht
3. de concentraties van NO₂ in 2006 en 2017
4. de concentraties van PM₁₀ in 2006 en 2017

Conclusie

Alle onderzochte situaties voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen. Dit betekent, dat er vanwege de luchtkwaliteit geen belemmeringen zijn voor het Bestemmingsplan Oud Zuid.

Tabel 1: Luchtkwaliteitsnormen

	Luchtkwaliteitsnormen
Stof	Norm
Stikstofdioxide: NO ₂	Grenswaarde jaargemiddelde concentratie = 40 mg/m³
Idem	Plاندrempel jaargemiddelde concentratie: 2006: 48 mg/m ³ ; 2007: 46 mg/m ³ ; 2008: 44 mg/m ³ ; 2009: 42 mg/m ³ vanaf 2010: zie grenswaarde
Fijn stof: PM ₁₀	Grenswaarde jaargemiddelde concentratie = 40 mg/m³
Idem	Grenswaarde daggemiddelde concentratie = maximaal 35x per jaar > 50 mg/m³
Benzeen	Grenswaarde jaargemiddelde concentratie = 5 mg/m ³
Koolmonoxide: CO	Grenswaarde als 8-uurgemiddelde concentraties = 6.000 mg/m ³
Benzo(a)pyreen: B(a)P	Maximale Toegestane Risiconiveau (MTR) voor de jaargemiddelde concentratie = 1 nanogram per m ³
Zwaveldioxide: SO ₂	Grenswaarde jaargemiddelde concentratie = 20 mg/m ³
Lood: Pb	Grenswaarde jaargemiddelde concentratie = 0,5 mg/m ³

Tabel 2: Totaaloverzicht

	Luchtkwaliteitsnormen	Huidige situatie (2006) en prognose voor 2017
Stof	Norm	
Stikstofdioxide: NO ₂	Grenswaarde jaargemiddelde concentratie = 40 mg/m³	Geen overschrijdingen: zie tabel 3.
Fijn stof: PM ₁₀	Grenswaarde jaargemiddelde concentratie = 40 mg/m³	Geen overschrijdingen: zie tabel 4.
	Grenswaarde daggemiddelde concentratie = maximaal 35x per jaar > 50 mg/m³	Geen overschrijdingen: zie tabel 5.
Benzeen	Grenswaarde jaargemiddelde concentratie = 5 mg/m ³	Geen normoverschrijdingen <u>Toelichting:</u> De concentraties in Groningen zitten ver onder de norm. De achtergrondconcentratie bedraagt hier in 2006 ca. 0,8 mg/m ³ . De hoogste concentraties in het plangebied Oud Zuid doen zich voor op de ringwegen, namelijk 1,4 mg/m ³ in 2006 en 1,2 mg/m ³ in 2017.
Koolmonoxide: CO	Grenswaarde 8- uurgemiddelde concentraties = 6.000 mg/m ³	Geen normoverschrijdingen <u>Toelichting:</u> De concentraties in Groningen zitten ver onder de norm. De achtergrondconcentratie bedraagt hier in 2006 ca. 540 mg/m ³ . De hoogste concentraties in het plangebied Oud Zuid doet zich voor op de Zuidelijke ringweg, namelijk 1048 mg/m ³ in 2006 en 797 mg/m ³ in 2017.
Benzo(a)pyreen: B(a)P	MTR jaargemiddelde concentratie = 1 nanogram per m ³	Geen normoverschrijdingen <u>Toelichting:</u> De achtergrondconcentratie in de stad Groningen is 0,3 ng/m ³ . De concentratie op de betrokken wegen in het plangebied Oud Zuid is overal 0,4 ng/m ³ in 2006 en 0,3 of 0,4 ng/m ³ in 2017.
Zwavel dioxide: SO ₂	Grenswaarde jaargemiddelde concentratie = 20 mg/m ³	Geen normoverschrijdingen. <u>Toelichting:</u> De concentraties in Groningen zitten ver onder de norm. De achtergrondconcentratie bedraagt hier in 2006 ca. 2,5 mg/m ³ . De hoogste concentraties in het plangebied Oud Zuid doen zich voor op de ring-wegen, namelijk 2,9 mg/m ³ in 2006 en 1,5 mg/m ³ in 2017.
Lood: Pb	Grenswaarde jaargemiddelde concentratie = 0,5 mg/m ³	Geen normoverschrijdingen. <u>Toelichting:</u> In Nederland komen geen normoverschrijdingen meer voor. Voor Pb wordt verwezen naar provinciale rapportages.

Tabel 3: Berekening jaargemiddelde concentratie van NO₂. Grenswaarde = 40 mg/m³

<i>Straatnaam</i>	<i>Concentratie in 2006 (in mg/m³)</i>	<i>Prognose voor 2017 (in mg/m³)</i>
Hereweg ter hoogte van zuidelijke ringweg	30,9	22,2
Hereweg ter hoogte van spoorviaduct	30,2	25,2
Paterswoldseweg	28,2	20,6
Parkweg	33,3	27,7
Westelijke ringweg ofwel Laan 40-45	36	27,0
Emmaviaduct	32,6	29,6
Zuidelijke ringweg *)	39,3	33,5
Conclusie: geen normoverschrijdingen		

Onderbouwing: zie de bijgevoegde rekenbladen

*) : Voor de Zuidelijke ringweg is een worst case berekening gemaakt. De uitkomsten van de berekeningen staan in de rekenbladen (zie bijlagen). Deze berekeningen zijn gemaakt met het CAR-model. Dit model geeft echter voor de Zuidelijke ringweg een overschatting van de concentraties vanwege de verhoogde ligging van deze weg en/of de hier aanwezige geluidschermen. Daarom had voor de Zuidelijke ringweg eigenlijk het VLW-model moeten worden gebruikt. Maar in het VLW-model zitten niet alle stoffen en hiermee kunnen geen prognoseberekningen voor 2017 worden gemaakt. Daarom is ook voor de Zuidelijke ringweg gebruik gemaakt van het CAR-model. Met daarbij nadrukkelijk als kanttekening, dat de voor deze weg berekende concentraties van NO₂ en fijn stof moeten worden beschouwd als een worst-case situatie

Tabel 4: Berekening jaargemiddelde concentratie van PM₁₀ (incl. zeezoutcorrectie van 6 g/m³). Grenswaarde = 40 mg/m³. In de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 is per gemeente het aandeel zeezout bepaald, dat van de jaargemiddelde concentratie mag worden afgetrokken. Deze zgn. zeezoutcorrectie bedraagt voor de gemeente Groningen 6 g/m³. De berekende concentraties (zie de bijlagen) zijn exclusief de zeezoutaf trek. Vandaar dat deze in tabel 4 afzonderlijk is aangegeven

<i>Straatnaam</i>	<i>Concentratie in 2006 (in mg/m³)</i>	<i>Prognose voor 2017 (in mg/m³)</i>
Hereweg ter hoogte van zuidelijke ringweg	29,4 - 6	23,4 - 6
Hereweg ter hoogte van spoorviaduct	28,9 - 6	23,7 - 6
Paterswoldseweg	27,3 - 6	22,8 - 6
Parkweg	28,8 - 6	24,1 - 6
Westelijke ringweg ofwel Laan 40-45	30 - 6	25,1 - 6
Emmaviaduct	28,7 - 6	24,4 - 6
Zuidelijke ringweg *)	32,4 - 6	27,3 - 6
Conclusie: geen normoverschrijdingen		

Onderbouwing: zie de bijgevoegde rekenbladen

*) : Voor de Zuidelijke ringweg is een worst case berekening gemaakt. De uitkomsten van de berekeningen staan in de rekenbladen (zie bijlagen). Deze berekeningen zijn gemaakt met het CAR-model. Dit model geeft echter voor de Zuidelijke ringweg een overschatting van de concentraties vanwege de verhoogde ligging van deze weg en/of de hier aanwezige geluidschermen. Daarom had voor de Zuidelijke ringweg eigenlijk het VLW-model moeten worden gebruikt. Maar in het VLW-model zitten niet alle stoffen en hiermee kunnen geen prognoseberekningen voor 2017 worden gemaakt. Daarom is ook voor de Zuidelijke ringweg gebruik gemaakt van het CAR-model. Met daarbij nadrukkelijk als kanttekening, dat de voor deze weg berekende concentraties van NO₂ en fijn stof moeten worden beschouwd als een worst-case situatie

Tabel 5: Berekening aantal dagen overschrijding voor PM_{10} (incl. zeezoutcorrectie van 6 dgn/jr). Grenswaarde = maximaal 35x per jaar hoger dan 50 mg/m^3 . In de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 is bepaald, dat het aantal overschrijdingsdagen van het 24-uursgemiddelde van fijn stof moet worden gecorrigeerd voor het in de buitenlucht voorkomende zeezout. Deze zgn. zeezoutcorrectie bedraagt voor alle gemeenten in Nederland 6 dagen per jaar. Deze correctie is niet in de berekeningen (zie de bijlagen) verwerkt. Vandaar dat deze correctie ofwel aftrek van 6 dagen in tabel 5 afzonderlijk is aangegeven

Straatnaam	Aantal dagen met een overschrijding in 2006	Aantal dagen met een overschrijding: prognose voor 2017
Hereweg ter hoogte van zuidelijke ringweg	28 - 6	12 - 6
Hereweg ter hoogte van spoorviaduct	27 - 6	13 - 6
Paterswoldseweg	22 - 6	11 - 6
Parkweg	26 - 6	14 - 6
Westelijke ringweg ofwel Laan 40-45	30 - 6	16 - 6
Emmaviaduct	26 - 6	14 - 6
Zuidelijke ringweg *)	41 - 6	22 - 6
Conclusie: geen normoverschrijdingen		

Onderbouwing: zie de bijgevoegde rekenbladen

*) Voor de Zuidelijke ringweg is een worst case berekening gemaakt.

Bijlagen bij de notitie luchtkwaliteit ten behoeve van het bestemmingsplan Oud Zuid

Probleemstelling: Berekening van de overschrijdingsdagen van PM_{10} voor de verschillende straten in Oud Zuid. De berekening is uitgevoerd op basis van de meetgegevens van 2006 en de prognose voor 2017.

De tabel toont de overschrijdingsdagen van PM_{10} voor de volgende straten: Hereweg ter hoogte van zuidelijke ringweg, Hereweg ter hoogte van spoorviaduct, Paterswoldseweg, Parkweg, Westelijke ringweg ofwel Laan 40-45, Emmaviaduct, en Zuidelijke ringweg. De tabel is opgedeeld in twee delen: 2006 en 2017. De kolom 'Zeezoutcorrectie' geeft de correctie van 6 dagen per jaar.

Straatnaam	2006				2017				Zeezoutcorrectie				Totaal			
	Maximaal	Minimaal	Gemiddelde	Standaardafwijking	Maximaal	Minimaal	Gemiddelde	Standaardafwijking	Maximaal	Minimaal	Gemiddelde	Standaardafwijking	Maximaal	Minimaal	Gemiddelde	Standaardafwijking
Hereweg ter hoogte van zuidelijke ringweg	28	12	20	8	27	11	19	7	6	6	6	6	22	6	14	7
Hereweg ter hoogte van spoorviaduct	27	11	19	7	26	10	18	6	6	6	6	6	20	6	14	6
Paterswoldseweg	22	11	16	5	21	10	15	4	6	6	6	6	15	6	9	5
Parkweg	26	14	20	6	25	13	19	5	6	6	6	6	21	6	15	5
Westelijke ringweg ofwel Laan 40-45	30	16	23	7	29	15	22	6	6	6	6	6	25	6	19	6
Emmaviaduct	26	14	20	6	25	13	19	5	6	6	6	6	21	6	15	5
Zuidelijke ringweg *)	41	22	31	9	40	21	30	8	6	6	6	6	34	6	28	8

Opmerking: De berekening is uitgevoerd op basis van de meetgegevens van 2006 en de prognose voor 2017. De zeezoutcorrectie is van 6 dagen per jaar.

Bestemmingsplan	Oud Zuid
Bestuur	Oud Zuid (B0)
Bestemmingsplan	Oud Zuid (B0)

Plaats	Bestemmingsplan	X (m)	Y (m)	Bestemmingsplan (B0)	Bestemmingsplan (B0)	Bestemmingsplan (B0)	Bestemmingsplan (B0)	Bestemmingsplan (B0)	Bestemmingsplan (B0)	Bestemmingsplan (B0)	Bestemmingsplan (B0)	Bestemmingsplan (B0)	Bestemmingsplan (B0)	Bestemmingsplan (B0)
Bestemmingsplan	Bestemmingsplan	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1
Bestemmingsplan	Bestemmingsplan	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1
Bestemmingsplan	Bestemmingsplan	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1
Bestemmingsplan	Bestemmingsplan	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1
Bestemmingsplan	Bestemmingsplan	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1
Bestemmingsplan	Bestemmingsplan	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1
Bestemmingsplan	Bestemmingsplan	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1
Bestemmingsplan	Bestemmingsplan	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1
Bestemmingsplan	Bestemmingsplan	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1
Bestemmingsplan	Bestemmingsplan	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1	1.11.11.1



MIJNSCHENST
Regio: Indob. Zgiteq
Datum: - 1
Insk. 02 MEI 2006
aan: mibhlena / Klonster
Kepte t.a.w.

EOTW-41.1332809811

Date: 28 april 2006

Hilberij stuurde de omzette reactie op uw adviesaanvraag van 12 april 2006 ten aanzien van het groepsrisico van het bestemmingsplan Grondbehoefte Noord. De adviesaanvraag vindt plaats in het kader van een actualisatie van het bestemmingsplan. In ons advies geven wij inzicht in de omvang van mogelijke risico's en de bestrijdbaarheid daarvan. Daarnaast geven wij aan met welke maatregelen aan veiligheid kan worden gewerkt. Bij het ontwikkelen van deze maatregelen zijn wij uitgegaan van de interim-beleidsvisie externe veiligheid van de gemeente Groningen. In deze visie is afgesproken dat wij bij actualisatie van bestemmingsplannen problemen aan veiligheid te wijsten en verdere toename van de overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico problemen te voorkomen.

Het maatgevende risico in het plangebied wordt veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor. Het gevaarsniveau in dit plangebied overschrijdt de ondergrens waarde in de huidige situatie en zal in geringe mate stijgen wanneer de stadsvernieuwing plaatsvindt, zoals in het plan is beschreven. In het geval van een calamiteit is sprake van een zodanig grote ramp dat voor de hulpverlening niet effectief bestrijdbaar is. Maatregelen om dit risico effectief te reduceren, zijn het verminderen van de transporten van gevaarlijke stoffen in omvang of frequentie, of het verminderen van de persoonsdichtheid in het plangebied. Beide opties zijn moeilijk realiseerbaar. In ons advies raden wij u enkele maatregelen aan om de situatie in het plangebied veiliger te maken, die wel in de invloedssfeer liggen van de Gemeente Grootenaken.

In de eerste plaats is het, gezien de beleidsvisie, van belang dat de bestaande overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico niet verder toeneemt. Dit kan door de personeelsdichtheid in het plan niet te vergroten. Uit het

[illegible]BRANDWATER
MELDEMEIER



onderzoek blijkt ook dat de bebouwing van het Nelfterrein dat naast het plangebied ligt, niet wenselijk is, gezien het feit dat dit de bestaande overschrijding van de oriënterende waarde nog verder vergroot. In de tweede plaats is het verstandig geen bestemmingen toe te voegen waarin zich personen bevinden met een geringere zelfredzaamheid, zoals scholen en ziekenhuizen. Dit houdt in dat de plaatsing van een nieuwe vensterschool niet wenselijk is.

Tot slot is het belangrijk voor de bestrijdbaarheid van alle mogelijke scenario's dat de bereikbaarheid voor de hulpverlening en de bluswatervoorziening langs het spoor wordt verbeterd. Dit is ook vastgesteld in het Raamplan Spoor (d.d. 2 maart 2004 in het college van B&W). Wij stellen voor hiertoe een onderzoeksteam/denktank te vormen van deskundigen vanuit de diensten RO en Milieu en Brandweer, in gezamenlijkheid met deskundigen van Promil en de NS en eventueel deskundigen die betrokken zijn geweest bij de ontwikkelingen van de Betuwelijn of de HSL, onder voorzitterschap van de directeur Milieudienst.

Het bevoegd gezag dient zelf de afweging te maken welke maatregelen zij wil uitvoeren en of zij het risico in een plangebied aanvaardbaar vindt. Deze overwegingen dienen tevens te worden gecommuniceerd met de burger.

Wij vertrouwen erop u met deze reactie van dienst te zijn geweest. Indien u nog vragen heeft kunt u contact opnemen met mw. M.A. van Ginkel, telefoonnummer 050 - 367 47 94.

Met vriendelijke groet,

R. Kroon

Ondergemeentes Brandweer regio Groningen

050 367 47 94



Bijlage: uitwerking advies op groepsrisico Grunobuurt

Het bevoegd gezag is op basis van het BEVI verplicht bij het nemen van een ruimtelijk relevant besluit en het verlenen van een milieuvergunning het groepsrisico te verantwoorden t.a.v. de volgende punten:

- Het aantal personen in het invloedsgebied
- Het groepsrisico
- De mogelijkheden tot risicovermindering
- De alternatieven
- De mogelijkheden om de omvang en de effecten van de ramp te beperken
- De mogelijkheden tot zelfredzaamheid

De regionale brandweer dient op basis van art. 12 en 13 lid 3, door het bevoegd gezag in de gelegenheid te worden gesteld te adviseren op het groepsrisico en de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval. Daarnaast moet geadviseerd worden over de zelfredzaamheid.

Het risico wat de Grunobuurt betreft, wordt veroorzaakt door transport van gevaarlijke stoffen. Hierdoor valt deze locatie onder de Circulaire Risiconormering Gevaarlijke Stoffen. Deze normen zijn nog niet wettelijk verplicht maar VROM verzoekt wel deze circulaire toe te passen. Dit impliceert dat ook bij dit besluit moet worden voldaan aan de verantwoordingsplicht groepsrisico. Hieronder is deze beschreven vanuit het oogpunt van de regionale brandweer.

1. Groepsrisico

Zowel de huidige als de toekomstige situatie voldoen niet aan de oriënterende waarde van het groepsrisico. Dit wordt veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen per spoor in combinatie met dichte bebouwing in de Grunobuurt. Dit is ook op andere locaties aan het spoor het geval.

2. Wat is de omvang van een mogelijke ramp?

Om inzicht te kunnen geven in de mate waarin de effecten van een mogelijke ramp zijn te verminderen, is het nodig eerst de omvang van een mogelijke ramp in kaart te brengen. De aard van de effecten, de effectstraal en het aantal slachtoffers is ingeschat middels 'de effectwijzer' van BZK. Hierin wordt gesteld dat bij een dergelijke ramp sprake is van meer dan 1000 slachtoffers en meer dan 10 objecten (slachtoffercategorie 5).

Gevaarlijke stoffen over het spoor:	Aard effecten	Effectstraal in meters
brandbaar gas (LPG)	Brand/explosie	300
toxisch gas (vooral ammoniak)	Vergiftiging	3000
zeer toxisch gas (vooral chloor)	Vergiftiging	5000
toxische vloeistof (zeer divers)	Vergiftiging	500
brandbare vloeistof (zeer divers)	Vergiftiging	1000

Bron: effectwijzer, BZK 1997

3. Bestrijdbaarheid ramp voor de brandweer

Wat betreft de bestrijdbaarheid van de ramp voor de brandweer dienen de volgende scenario's te worden onderscheiden. Deze zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

BRANDWEER



Stof	Scenario	Hoe bestrijdbaar?	In welke mate bestrijdbaar?
Brandbaar gas	Scenario dreigende bleve ¹	Brandbestrijding, reductie van blootstelling door ontruiming	Explosie alleen te voorkomen door snelle en effectieve brandbestrijding. Hiervoor is het noodzakelijk dat er goede opstelplaatsen zijn en voldoende bluswater.
	Scenario bleve	Redden van slachtoffers, reductie van blootstelling door ontruiming	Brandbestrijding etc. na BLEVE of explosie
Giffig en zeer giffig gas	Scenario's variëren van een fenslekage (klein) en een continue lekkage (ca. 1 kg/s) tot het volledig falen van de wagon (ca. 50 ton)	Brandbestrijding, effect-reductie door concentratie vermindering, reductie van blootstelling door alarmering	Indien de stof (chloor, ammoniak) in korte tijd vrijkomt, is dit niet effectief te bestrijden. Het effectgebied is mogelijk zo groot, dat een effectieve reddingsoperatie niet haalbaar is.
Brandbare vloeistof	Een lekkage gevolgd door brand. Afhankelijk van de aanwezigheid van andere wagons met gevaarlijke stoffen kan escalatie optreden.	Redden van slachtoffers, blussen van de brand. Eventueel koelen omgeving om escalatie te voorkomen. Ontruimen.	Afhankelijk van de omvang van de brand en van optreden domino-effecten.
Giffig brandbare vloeistof	Idem aan giffig gas	Idem aan giffig gas	Idem aan giffig gas

Bron: Raamplan spoor, 2005

4. Wat is de totale hulpvraag bij een ramp met giftige stoffen?

In het rapport Regionale Maatplan Groningen is beschreven wat de hulpbehoefte is bij een ramp met een trein met giftige stoffen in Groningen. Per discipline is de volgende hulpvraag omschreven:

Brandweer

- bluscapaciteit voor 850 meter vuurfront
- 1800 te redden personen
- te besmetten gebied van 75 km²
- besmettingscontrole van 4000 potentieel besmette slachtoffers
- besmettingscontrole van 400 besmette hulpverleners
- besmettingscontrole van 100 besmette voertuigen

¹ Kotelwagon gevuld met tot vloeistof verdicht gas scheurt waardoor inhoud in korte tijd vrijkomt. Indien ontstekingsbron in de buurt is, verbrandt de inhoud van de tank in grote vuurbal met verwoestende werking op omgeving.

Bestemmingsplan



GHOR

De hulpbehoefte van de GHOR is bij een ongeval met giftige stoffen categorie V geschat op:

- 400 doden
- 1.600 gewonden T1 en T2
- 4.800 gewonden T3
- 5% gewonden met mechanisch letsel
- 100% met biologisch/chemisch/nucleair letsel
- 15% gewonden met thermisch letsel
- 10% gewonden met besmetting
- 640 personen met psychische hulpbehoefte
- 640 personen met behoefte aan medicatie
- 76.800 personen voor een collectief gezondheidsonderzoek

Politie

De hulpbehoefte voor de politie is bij een ongeval met giftige stoffen categorie V geschat op:

- 5.500 passanten, kijkers, betrokkenen
- 55 ordeverstokers, sociale plunderaars en geweldplegers
- 130 af te zetten punten
- 430 te begeleiden hulpverleningsvoertuigen
- 400 te identificeren doden

Gemeentelijke processen

De hulpbehoefte voor de gemeentelijke organisatie is bij een ongeval met giftige stoffen categorie V geschat op:

- 6.000 te registreren personen
- 400 te begraven/cremeren personen
- registratie en afhandeling materiële schade t.w.v. 40 miljoen euro
- registratie en afhandeling van 2000 gedupeerden

Multidisciplinaire processen

- voorlichting voor 330 journalisten
- voorlichting voor 30.000 te informeren huishoudens
- voorlichting voor 40.000 bellers
- voorlichting voor 5.000 bellers zijnde verwanten
- 21.000 te waarschuwen huishoudens
- ontruimen en evacuëren van 10.500 ontheemden
- enkele uren opvang voor 8.400 personen
- langere opvang, inclusief een overnachting voor 4.200 personen
- langdurige opvang gedurende meerdere nachten voor 1.050 personen
- zeer veel aandacht voor milieuzorg
- zeer veel aandacht voor het inzamelen besmette waren

Bron: Regionale Maatrap Groningen (2001)

Uit bovenstaande blijkt dat een dergelijke calamiteit een enorme hulpvraag vereist. De gezamenlijke rampbestrijding is (nog) niet in staat een calamiteit van deze omvang te bestrijden binnen een redelijke tijdsperiode.

5. Mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van een ramp of zwaar ongeval

In de procedure om te komen tot een verantwoordingsplicht groepsrisico moet gezamenlijk worden gezocht naar mogelijke alternatieven en dient de regionale brandweer te adviseren t.a.v. proactieve, preventieve, preparatieve maatregelen om de risico's te verminderen. Ook dient de regionale

U R N G



brandweer inzichtelijk te maken wat het risico is en hoe dat beheersbaar is. Zoals te zien in bovenstaande tabel, zijn er niet veel maatregelen denkbaar die effectief zijn in het verminderen van het risico en binnen de invloedssfeer van de Gemeente Groningen liggen. Werkelijk effectief zou zijn om de transporten niet langer door de bebouwde kom te laten plaatsvinden of te verminderen in omvang of frequentie, en in mindere mate, om de snelheid op het traject langs woonwijken te verminderen. Deze maatregelen liggen in de invloedssfeer van het ministerie van V&W. Lokaal adviseren we de volgende maatregelen om in het plangebied een veiligheid te winnen.

Proactieve maatregelen

- 'Handig inrichten' van het plangebied. Gezamenlijk uitzoeken hoe het groepsrisico kan worden beïnvloed door met de inrichting te variëren.
- Beheersen van de personeelstichting en het groepsrisico niet verder laten stijgen. Dit heeft negatieve gevolgen voor de inrichting van het Netherland.
- Geen objecten toestaan in het plangebied waarin zich personen bevinden met een verminderde zelfredzaamheid, zoals de vensterschool.

Maatregelen op het gebied van zelfredzaamheid

- Het goed voorlichten van de bevolking. Voor de bevolking moet duidelijk zijn wat te doen bij een sirene-alarmering, en wat te doen zodra men chemische stoffen ruikt en de sirene nog niet is gegaan.

Preparatieve maatregelen

- Voor de bestrijdbaarheid van alle scenario's is het belangrijk dat de bereikbaarheid voor de hulpverlening en de bluswatervoorziening langs het spoor wordt verbeterd. Dit is ook vastgesteld in het Raamplan Spoor (d.d. 2 maart 2004 in het college van B&W). Wij stellen voor hiertoe een onderzoeksteam/denk tank te vormen van deskundigen vanuit de diensten RO en Milieu en Brandweer, onder voorzitterschap van de directeur Milieudienst. Hieraan kunnen deskundigen van ProRail en de NS en eventueel deskundigen die betrokken zijn geweest bij de ontwikkelingen van de Betuwerij of de HSL aan worden toegevoegd. Tevens kan gekeken worden in andere steden waar dezelfde transporten langzaam, welke maatregelen genomen zijn om het groepsrisico te beperken.

BRANDWEER

Bijlage 3 Zonnediagrammen Pinolocatie

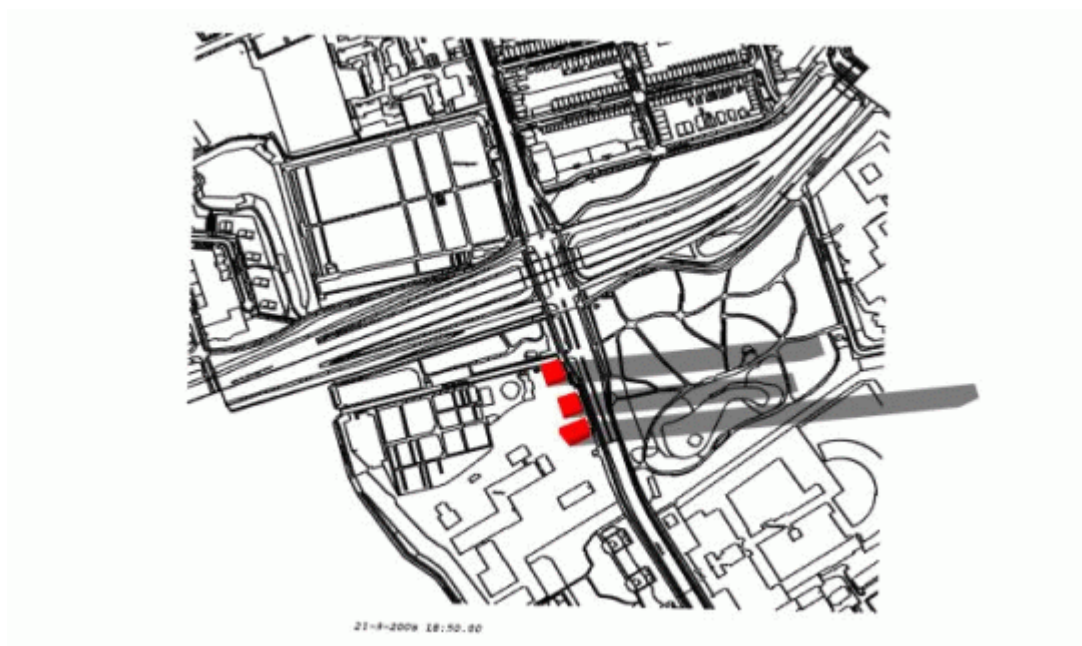
21 maart, tegen zes uur 's middags



21 juni, tegen acht uur 's avonds



21 september, tegen 7 uur 's avonds



Bijlage 4 Eindverslag van de inspraak over het bestemmingsplan Oud Zuid

Procedure

Het voorontwerpbestemmingsplan “Oud Zuid” heeft op grond van de Algemene Inspraakverordening Groningen 2005 van 11 oktober 2007 tot en met 8 november 2007 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden insprekers schriftelijk hun mening over het plan kenbaar maken.

Reacties

Tijdens de inspraakprocedure zijn schriftelijke reacties ontvangen van:

1. Wijkraad Laanhuizen, mevrouw M. Hoekstra (voorzitter), Onderduikersstraat 58, 9727 CK, Groningen
2. Buurtvereniging Herepoort, de heer R. Julien (voorzitter), J.A. Feithstraat 8, 9725 AP, Groningen
3. Bewonersvereniging Het Wilde Klupje, de heer P. Stuit (secretaris), Paterswoldseweg 162a, 9727 BM, Groningen
4. De heer O. Jongsma, Waterloolaan 21, 9725 BE, Groningen
5. G. Hovingh, Parkweg 94, 9725 EM, Groningen
6. G.M.G.A. Cornelissen, Parkweg 119, 9725 EG, Groningen
7. W. Oosterveen, Parkweg 58, 9725 EK, Groningen
8. L.K. Dijkman, Parkweg 117, 9725 EG Groningen
9. M.G.H. Vehof, Parkweg 87a, 9725 ED, Groningen
10. E. Vlieg, Parkweg 63, 9725 EC, Groningen
11. H. Woning, Parkweg 60, 9725 EK, Groningen

De inspraakreactie van de heer Jongsma is identiek aan die van Buurtvereniging Herepoort. De zeven bewoners van de Parkweg hebben een gezamenlijke inspraakreactie ingediend.

De reacties zijn in kopie bij het eindverslag gevoegd.

Samenvatting inspraakreacties en beantwoording

Inspraakreactie	Standpunt burgemeester en wethouders		
1.	Wijkraad Laanhuizen	De wijkraad blijft zich inzetten voor het betrekken van (tijdelijke) wijkbewoners/studenten bij de wijk, maar vraagt daarbij steun van de gemeente Groningen. Deze steun kan bestaan uit het actief uitvoeren van het KAP- en STOP beleid. De wijkraad vraagt hierover periodiek (ten minste twee keer per jaar) geïnformeerd te worden.	De norm van kamerbewoning in de stad, maximaal 25% van het aantal woningen per straat, wordt gecontroleerd door de dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken. Zodra de norm is bereikt, wordt voor de betreffende straat geen kamerverhuurvergunning meer afgegeven. Het door u aangehaalde kap- en stop beleid heeft betrekking op overlast uit kamerverhuurpanden. Zoals u wellicht weet functioneert al geruime tijd het gemeentelijke Meldpunt Zorg en Overlast (tel. 5875885), waar inwoners van deze stad overlast kunnen melden. In het netwerk, waar deze klachten worden besproken en acties ertegen worden gecoördineerd, participeert ook de regiopolitie. Via onder andere de buurtagenten en de contactfunctionarissen voor studenten van de regiopolitie vinden regelmatig acties tegen de overlast plaats. Wij adviseren u om voornoemd meldpunt consequent in te schakelen bij

		De wijkraad vraagt aandacht voor het feit dat eventuele ontwikkelingen in de zone Paterswoldseweg tussen spoor en Eendrachtsbrug voor Laanhuizen van wezenlijk belang zijn. De wijkraad verzoekt nauw betrokken te worden bij eventuele planontwikkelingen.	geconstateerde overlast.
		Ten aanzien van verkeer pleit de wijkraad voor een voetgangersoversteekplek op de Paterswoldseweg ter hoogte van de kruising met de Verzetsstrijderslaan.	Wij delen uw mening dat de winkelvoorziening aan de Paterswoldseweg tussen het spoor en de Eendrachtsbrug belangrijk is voor de omliggende wijken. Deze wijken zullen bij eventuele planontwikkelingen in een vroeg stadium worden betrokken. De afdeling Stadsdeelcoördinatie van de dienst Ruimtelijke ordening en Economische Zaken, die regelmatig overleg pleegt met de betreffende bewonersorganisaties, lijkt ons in eerste instantie daarvoor een goed aanspreekpunt. Op het verzoek een zebrapad aan te brengen op de Paterswoldseweg ter hoogte van de Verzetsstrijderslaan wordt negatief geadviseerd. De verkeersintensiteiten van de Paterswoldseweg zijn dusdanig hoog dat dit zeer waarschijnlijk in combinatie met een VRI (verkeersregelinstallatie) zal moeten en dat is niet wenselijk; een VRI installeren betekent ook de introductie van onveiligheid (rood licht negeren). Daarbij is het gelet op de intensiteiten noodzakelijk in 2 keer over te kunnen steken. Er is nu even ten zuiden van de kruising al een voetgangersoversteek die is voorzien van kanalisatiestrepen. Deze strepen hebben juridisch geen waarde, maar markeren de locatie waar overgestoken kan worden. Het aanbrengen van zebramarkering op deze locatie is het introduceren van schijnveiligheid; verkeer moet stoppen maar je mag dat gelet op de intensiteit, snelheid van het verkeer, nabijheid VRI et cetera hier niet verwachten. Een situatie waarbij de verkeersdeelnemer (voetganger) moet opletten is veiliger dan het aanleggen van een oversteekvoorziening waarbij de schijn wordt gewekt dat het veilig is.
		De wijkraad vraagt heroverweging van het voornemen en aanpassing van de plannen tot afsluiting van de Koeriersterweg van de Laan 1940-1945.	De plannen met betrekking tot het realiseren van de HOV-as en daarop betrekking hebbende eventuele aanpassingen aan de Koeriersterweg hebben in het verleden terecht tot veel overleg met uw wijk geleid. Zoals u weet betreft het hier een groot en gecompliceerd project, waarbij diverse partijen en belanghebbenden betrokken zijn. Wij hebben de indruk dat de

			communicatie erover momenteel goed verloopt. Naar aanleiding van een eind vorig jaar gehouden informatiebijeenkomst met de omwonenden is besloten aanvullend onderzoek te doen naar de functie en de verkeersdoorstroming in de Koeriersterweg. Dit onderzoek houdt in dat de gemeente naast het huidige ontwerp nog een aantal alternatieve mogelijkheden zullen bekijken. Het gaat dan om de wijze waarop het verkeer de wijk in- en uitwaarts richting Paterswoldseweg en ringweg geleid kunnen worden, waarbij rekening gehouden wordt met de functie van de Koeriersterweg volgens het Wegencategoriseringsplan. Het tracé van de busbaan parallel aan de Koeriersterweg staat niet ter discussie.
		De wijkraad vraagt om het organiseren van een wijkomvattende informatiebijeenkomst over de voortgang van de ontwikkeling van de HOV-as.	Uw wens om een wijkbrede informatiebijeenkomst over de voortgang van het project te houden hebben wij ter kennis gebracht van de gemeentelijke projectleider Koeriersterweg/HOV-as, de heer M. van Maanen. Deze laat weten dat na uitwerking van de alternatieven er in maart 2008 een bijeenkomst met de wijk zal worden georganiseerd. Vervolgens zal het voorstel tot aanleg van de busbaan en herinrichting van de Koeriersterweg in mei, na het verwerken van de inspraakreacties aan de raad worden voorgelegd.
		De wijkraad verzoekt om de parkeerdruk in Laanhuizen te onderzoeken en maatregelen voor te stellen op het gebied van inrichting, verkeersmaatregelen of handhaving.	Uw vraag voor nader onderzoek naar de parkeerdruk in uw wijk zullen wij ter kennis brengen aan de betreffende afdeling van de dienst Ruimtelijke ordening en Economische Zaken. Deze afdeling zal hierover met u contact opnemen.
		Verder verzoekt de wijkraad om fietsrekken te plaatsen in de wijk.	Voor het plaatsen van meer fietsenrekken adviseren wij u om rechtstreeks contact op te nemen met de projectleider fietsparkeren de heer D. van Hooff (tel. 3678111) van de dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken.
		De wijkraad verzoekt de gemeente verder om invloed bij NS/ProRail/Arriva aan te wenden om het probleem van langdurige sluiting van de overgang van de Paterswoldseweg op te	De afdeling stadsdeelcoördinatie heeft met betrekking tot het probleem met de spoorwegovergang Paterswoldseweg herhaaldelijk overleg gepleegd met ProRail. Hieruit kwam steeds naar voren dat in verband met geldende veiligheidsmarges het voor ProRail niet

		lossen. De wijkraad verwacht een actieve opstelling en tijdige informatie van de gemeente Groningen ten aanzien van plannen voor herontwikkeling en herinrichting van het Stadspark.	mogelijk is om verandering in de bestaande situatie aan te brengen. Wij adviseren u om hierover toch rechtstreeks contact op te blijven nemen met de klachtenlijn van ProRail (030-2356266). Participatie bij gemeentelijke plannen vinden wij erg belangrijk. De gemeentelijke projectleider Stadspark, de heer F. van der Veer, betreft daarom bij het maken van de plannen voor het park een zeer breed scala aan directe betrokkenen en belangstellende partijen. Hieronder zijn de bewonersorganisaties van de wijken die grenzen aan het park. Wij vertrouwen erop dat dit ook in de toekomst zal blijven gebeuren.
2.	Buurtvereniging Herepoort en de heer Jongsma	Door de hoogbouw op de Pinolocatie zal de zonlichttoetreding tot het Sterrebos worden verminderd, wat leidt tot verminderde groeikansen voor bomen en planten, ook in delen van het bos die vitaal zijn. Bij de insprekers bestaat twijfel of de onderzoeker, die het vleermuisonderzoek heeft uitgevoerd, een erkend deskundige is.	Na het opstellen van een aantal zonnediagrammen en bestudering hiervan door de stadsecoloog W. Veldstra komt deze tot de conclusie dat bij de maximale benutting van de bouwhoogte er in het voorjaar en in het najaar sprake is van beschaduwung van de westelijke rand van het Sterrebos. Dit is met name in het begin van het groeiseizoen (in het voorjaar) van invloed. Stinzeplanten worden hierdoor benadeeld en verschijnen wellicht later. Daardoor is er in sommige jaren minder tijd voor de bloei, omdat de bomen (niet of minder beschaduwd en meer temperatuurgestuurd) wel op het normale tijdstip in blad zullen zijn. Het effect zal zich vooral voordoen in het gebied rond de hoofdingang. Omdat de daar aanwezige stinzeplanten vooral cultureel en aangeplant zijn, zal de invloed van de schaduw op het ecosysteem van het Sterrebos als geheel beperkt zijn. De opgestelde zonnediagrammen zijn inmiddels als bijlage opgenomen bij het ontwerpbestemmingsplan Oud Zuid. De onderzoeker die het vleermuisonderzoek heeft uitgevoerd is de heer D. Tuitert. De heer Tuitert is lid van het Vleermuisvakberaad binnen het Netwerk Groene Bureaus. Daarnaast is hij lid van de Vereniging voor Zoogdierkunde en Zoogdierbescherming (VZZ), de Vleermuiswerkgroep Nederland (Vlen) en de Zoogdieren Werkgroep Overijssel (ZWO). De heer Tuitert is al 15 jaar betrokken bij allerlei vleermuisonderzoeken en kan derhalve als ervaren vleermuisonderzoeker worden

		gekwalificeerd. Hij heeft onder andere telemetrie studies uitgevoerd naar meervleermuizen, franjestaarten, Brandt's vleermuizen en Bechsteins vleermuizen. Op grond van de definitie die DLG heeft opgesteld is de heer Tuitert zeker aan te merken als 'ter zake kundige' op het gebied van vleermuizen. Uit het onderzoek van de Grontmij blijkt niet duidelijk wat de overtredingen van de Flora- en Faunaweg zijn en of er een ontheffing krachtens deze wet zal komen. Een cumulatie van plannen (Engelse Kamp/Kempkensberg en Oud Zuid/Pinolocatie) in de directe omgeving van het Sterrebos zou voor (de vleermuizen in) het bos fataal kunnen zijn. In het kader van Flora- en faunawet heeft een volledige inventarisatie plaatsgevonden van de in het plangebied voorkomende beschermde plant- en diersoorten. Inmiddels heeft ook vooroverleg plaatsgevonden tussen de Rijksgebouwendienst en het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Bij het rijk bestaat de principiebereidheid om de benodigde ontheffing te verlenen. Er is sprake van schaduwwerking van de Pinolocatie op het Sterrebos, met name 's middags in het voor- en najaar. Betwijfeld wordt of dit nog binnen de normen valt. Hierbij wordt verwezen naar hetgeen is opgemerkt onder het eerste door Buurtvereniging Herepoort en de heer Jongsma ingebrachte punt. Niet duidelijk is op welke wijze de Pinolocatie een verbetering van de sociaalruimtelijke kwaliteit van de stad teweegbrengt. Het ontwikkelen van de Pinolocatie komt voort uit het project De Intense Stad. Doel van De Intense Stad is het intensiveren van het programma met een menging van functies en het creëren van een nieuw woonmilieu voor de stad Groningen. De Intense Stad heeft betrekking op diverse locaties verspreid over de gehele stad. Per locatie is onderzocht welke mogelijkheden er waren qua programma en bouwhoogte. Op de Pinolocatie is gekozen voor de betreffende hoogte om hiermee de knik in de zichtas van de Verlengde Hereweg te benadrukken en om met deze hoogte een nieuw woonmilieu te creëren. Dit woonmilieu wordt gevormd door appartementen op grotere hoogte in een groene of parkachtige omgeving. Een ander voorbeeld van dit woonmilieu in de nabije omgeving is de woontoren in het Dinkelpark. De Pinolocatie heeft geen directie relatie met de Nota Hoogbouw (er wordt pas van hoogbouw gesproken vanaf een hoogte van 60 meter). In de Beleidsnota Hoogbouw in Groningen, 12
--	--	---

			februari 2002, wordt gesproken over de <u>sociaalruimtelijke betekenis</u> van gebouwen in nieuwe (sub-) centra in de stad. Het gaat hier specifiek om hoogbouw en oude gebouwen met nieuwe functies. Geconstateerd wordt dat deze gebouwen met hun eigen vormtotaal de stedelijkheid van de plek uitdrukken en niet de functie van het gebouw. De sociaalruimtelijke betekenis van deze gebouwen voor de stad is in dit opzicht dus anders dan in een traditionele situatie. Het gaat niet om een verbetering van de sociaalruimtelijke structuur, er wordt alleen geconstateerd dat deze verandert. Dit geldt overigens voor alle locaties waar projecten worden ontwikkeld in het kader van de Intense Stad.
		De effecten van de Pinolocatatie op de skyline van Groningen zijn niet duidelijk aangegeven.	De Pinolocatatie bevindt zich in de knik van de Verlengde Hereweg. Komend vanuit het zuiden is het nieuwe gebouw geprojecteerd in de zichtlijn van de Verlengde Hereweg. Door de grotere hoogte ten opzichte van de omliggende bebouwing markeert het nieuwe gebouw de afbuiging van de Verlengde Hereweg. De hoogte van 45 meter is niet dusdanig hoog dat het nieuwe gebouw grote invloed heeft op de skyline van de stad.
		Door de ontwikkeling van de Pinolocatatie is sprake van een aanmerkelijke verhoging van de verkeersintensiteit en een daarmee gepaard gaande aanmerkelijke vermindering van woongenot van de buurtbewoners.	Er is slechts sprake van een zeer geringe toename van de verkeersintensiteit. Voor de 12 woningen zijn ongeveer 30 autoritten per dag te verwachten. Er is ongeveer 2000 à 2500 m ² kantoorruimte. Dat resulteert in 30 à 38 parkeerplaatsen volgens de Parkeernota 2006. Omdat het zeer waarschijnlijk kantoorruimte betreft met weinig tot geen bezoek, kan worden volstaan met circa 120 à 160 autobewegingen per dag. Dit is het aantal parkeerplaatsen maal 4 en gebaseerd op het oprijden van het parkeerterrein = 1 maal en het weer afrijden = 2 maal. Voor bezoek geldt hetzelfde en het uitgangspunt is dat er per kantoorruimte 1 bezoeker is. Het totale aantal autoritten is dan het aantal parkeerplaatsen maal 4. In totaal zijn er ongeveer 150 à 190 autoritten per dag. Dit is een zeer beperkte hoeveelheid. Bovendien vindt de afwikkeling van het verkeer met name overdag plaats en daarbij is de afwikkeling verspreid over de uren. Er zal een kleine toename van het aantal autoritten zijn, maar dit leidt zeker niet tot

			"overlast".
3.	Het Wilde Klupje	HWK zou graag zien dat voor het Nelf-terrein de toekomstige bestemming (woondoeleinden en/of kantoren) meteen in het bestemmingsplan Oud Zuid wordt opgenomen, in plaats van een wijzigingsbevoegdheid die een extra drempel en tijdverlies oplevert. HWK is tegen de ontheffingsbevoegdheid van artikel 18.4.1 onder c. voor overschrijding van het maximale percentage met ten hoogste het getal 10. HWK verzoekt de ontheffingsbevoegdheid niet toe te staan voor de hoogtes van 21 en 25 meter.	Aangezien op dit moment niet voldoende duidelijk is hoe de bebouwing op het Nelf-terrein eruit gaat zien moet worden gekozen voor een wijzigingsbevoegdheid. Zodra meer duidelijkheid komt over de precieze invulling kan deze bevoegdheid worden toegepast binnen de in het plan gestelde randvoorwaarden. Om aan te geven dat de bedrijfsbestemming feitelijk een "dode" bestemming is is aan het terrein geen bouwvlak toegekend. Na nader overleg met HWK en Nijestee is ervoor gekozen de percentages uit artikel 18.2.2 onder e. en f. aan te passen. Omdat deze percentages de maximale ruimte aangeven kan de ontheffingsbevoegdheid van artikel 18.4.1 onder c. vervallen. Dit geldt daarmee niet alleen voor de hoogtes van 21 en 25 meter, maar voor alle hoogtes. De in het plan aangegeven percentages geven het maximale aan dat gerealiseerd kan worden.
4.	De heer/mevrouw Hovingh, Cornelissen, Oosterveen, Dijkman, Vehof, Vlieg en Woning (bewoners Parkweg)	De bestemming Woondoeleinden biedt expliciet de mogelijkheid voor kamerverhuur. Voorgesteld wordt dit niet bij direct recht mogelijk te maken, maar via een ontheffingsbevoegdheid. Het is dan mogelijk in te spelen op nieuwe beleidslijnen en voor een potentiële exploitant is het ook duidelijk dat niet overal zonder meer kamerverhuur mogelijk is Gevraagd wordt om in de tekst op te nemen dat de woonkwaliteit onder druk komt te staan als het aandeel kamerverhuurpanden te hoog wordt, zoals in de Parkweg het geval is. Binnen de bestemming Centrumdoeleinden is horeca op de begane grond onbeperkt mogelijk. Gelet op de vele bovenwoningen lijkt dit ongewenst.	Uitgangspunt in de gemeente Groningen is dat het bestemmingsplan niet het kader is waarbinnen het aspect kamerverhuur wordt geregeld. Het is binnen een bestemmingsplan dus bij recht mogelijk. De afweging wordt buiten een bestemmingsplan gemaakt. Juridisch relevante documenten in dat kader zijn de Huisvestingswet, de Huisvestingsverordening, de Bouwverordening, de Algemeen Plaatselijke Verordening en de Beleidsregel kamerverhuur. Er is een zin opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan met de bedoelde strekking. Het klopt dat horeca niet nader is geregeld binnen de bestemming Centrumdoeleinden. Wel is de toegestane horeca beperkt tot de categorieën 1, 2 en 3 en tot de begane grond. Deze categorieën bevatten onder meer cafetaria's, broodjeszaken, restaurants en (eet)cafés. Andere, meer zware, horecacategorieën zijn niet passend geacht binnen het gebied juist vanwege de overlast. De toegestane categorieën

		zijn naar onze mening passend binnen een woongebied. Mocht er sprake zijn van overlast dan bieden kaders als de APV en de Wet Milieubeheer mogelijkheden om dit aan te pakken. De regeling is opgenomen om flexibiliteit te bieden aan particulieren. Naar aanleiding van de inspraakreactie zijn de differentiatiegrenzen bekeken en zijn op sommige plaatsen aanpassingen gedaan. Wel is vaak enige ruimte gelaten tussen de bestaande achtergevel en differentiatiegrens om voldoende flexibiliteit te bieden aan burgers. De ontheffingsbevoegdheid voor vergroting van de maximale (goot)hoogte betreft een bevoegdheid. Het college van burgemeester en wethouders kunnen een dergelijke ontheffing verlenen. Telkens wanneer een dergelijke ontheffing zal worden gevraagd wordt afgewogen of het ruimtelijk aanvaardbaar is. Een dakopbouw moet uiteraard voldoen aan de maximale goot- en bouwhoogte. Voor de Parkweg geldt daarnaast het vereiste van een kapafdekking. Om dakopbouwen niet onmogelijk te maken is een ontheffing opgenomen om aan de achterzijde geen kapafdekking te hebben. Telkens wanneer een dergelijke ontheffing zal worden gevraagd wordt afgewogen of het ruimtelijk aanvaardbaar is. Bij de gemeente is bekend dat er op de locatie Hoornsdiep 34 een tankstation heeft gezeten. Bij de Milieudienst is, op dit moment, geen bodemonderzoek aanwezig over deze locatie zoals is aangegeven op www.eloket.groningen.nl (postcode 9725 HK). Maar het betreft wel een locatie die verdacht is en waar geen bouwactiviteiten mogen worden ondernomen. Het verrichten van bodemonderzoeken en het uitvoeren van eventuele saneringswerkzaamheden is een verantwoordelijkheid van de veroorzaker, de eigenaar en/of een belanghebbende. Dagelijks krijgt de Milieudienst van de gemeente Groningen onderzoeksrapporten binnen en wordt het inzicht in de bodemkwaliteit in algemene zin beter. De bodemonderzoeken die bij de Milieudienst bekend zijn bevinden zich
	De uitbreidingsmogelijkheden van hoofdgebouwen tot aan de differentiatiegrens zijn groot. Buren kunnen onaangenaam verrast worden. Gevraagd wordt de differentiatiegrens te laten samenvallen met de achterrooilijn. De goot- en bouwhoogtes zijn zo royaal dat er weinig reden is om een ontheffingsbevoegdheid op te nemen voor een extra hoogte van 4 meter. De algemene ontheffingsbepaling van 10 procent lijkt voldoende. Het is niet duidelijk of een dakkapel en een dakopbouw onder het regime van de goothoogte vallen. Gevraagd wordt om duidelijkheid dat dakopbouwen die over de gehele breedte van het pand worden gebouwd onder het regime van de maximale goothoogte valt. Gevraagd wordt of er iets bekend is over bodemverontreiniging van het binnenterrein van het bouwblok Parkweg, Rijnstraat, IJsselstraat en Hoornsdiep.	

			in het archief en zijn op afspraak in te zien (zie voor verder informatie www.eloket.groningen.nl). Voor de locaties die verdacht zijn van een geval van ernstige bodemverontreiniging is een bodemonderzoek bij de aanvraag van een bouwvergunning in ieder geval noodzakelijk. De Woningwet en de gemeentelijke bouwverordening regelen in welke gevallen de aanvraag van een bouwvergunning vergezeld dient te gaan van een bodemonderzoek.
		Er is geen aanduiding garageboxen (g) opgenomen op dit binnenterrein. De vraag is waarom dit niet is gebeurd. Het opgenomen bebouwingsregime is verwarrend en niet in overeenstemming met het bestaande gebruik.	Deze suggestie is overgenomen. Op de garageboxen is een aanduiding garageboxen gelegd. De hoogte is daarmee, volgens de regels, bepaald op 3 meter. Het overige binnenterrein kent een matrix met een bebouwingspercentage van nul procent.
		De woonkwaliteit van buren gaat erop achteruit als uitbouwen mogelijk zijn met een grotere hoogte dan de verdiepingsvloer (circa 3 meter). De ontheffingsmogelijkheid voor een maximale goothoogte van 4 meter zou kunnen leiden tot een nog hogere nokhoogte. Dit is niet wenselijk.	Bedoeld is om aan- en uitbouwen mogelijk te maken met een kapje dat aansluit op de bestaande bebouwing. De ontheffingsmogelijkheid naar een maximale goothoogte van 4 meter zal alleen verleend worden als dat nodig is om deze aansluiting goed te maken én als dat uiteraard een ruimtelijk aanvaardbaar beeld oplevert.
		De ontheffingsmogelijkheid voor een maximale hoogte van 4,5 meter voor bijgebouwen op het achtererf maken kappen mogelijk. Dit zou zorgen voor een onrustig, rommelig en opgesloten beeld op gesloten binnenterreinen.	De bepaling is aangepast in die zin dat ontheffing mogelijk is voor een maximale bouwhoogte van 4,5 meter, met dien verstande dat de goothoogte maximaal 3 meter mag bedragen. Bij ontheffing is dus een kap mogelijk op bijgebouwen. Ook voor deze ontheffing geldt dat het een mogelijkheid is waarvan enkel gebruik wordt gemaakt als dat ruimtelijk aanvaardbaar is.
		De algemene ontheffingsbevoegdheid voor geluidsschermen tot 4 meter is niet gewenst, aangezien bekend is dat bewoners van de Maaslaan geen geluidsscherm willen.	Het betreft een standaard algemene ontheffingsbepaling die in alle bestemmingsplannen wordt opgenomen. Uiteraard zal met omwonenden worden gesproken voordat een dergelijke ontheffing zal worden verleend.
		De algemene ontheffingsbevoegdheid voor zendmasten tot 40	Het betreft een standaard algemene ontheffingsbepaling die in alle bestemmingsplannen wordt opgenomen.

		meter is niet gewenst. Dit is op deze manier te gemakkelijk te realiseren.	Er zijn op dit moment geen concrete plannen, maar de bepaling wordt standaard opgenomen.
--	--	--	--

Bijlage 5 Inspraakreacties

Wijkraad Laanhuizen, mevrouw M. Hoekstra (voorzitter), Onderduikersstraat 58, 9727 CK, Groningen

Dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken Mevrouw M.T. Seip, hoofd afdeling Juridische Zaken Postbus 7081 9701 JB Groningen	LIJSTBOEIJ PR. 1488325 INZ. 16 NOV. 2007 DOSS. NR. 1.731.212/5 Korte gez. aarz. Ov. Adl. Persoel Haemstra
Geachte mevrouw Seip,	
De wijkraad Laanhuizen heeft met belangstelling kennis genomen van het voorontwerp bestemmingsplan Oud Zuid. Daarbij wordt vastgesteld dat dit voorontwerp voor de wijk Laanhuizen overeenkomt met de huidige situatie. Hoewel er daarom geen reden lijkt om te ringeren op het voorontwerp, wil de wijkraad u toch het volgende onder ogen brengen.	
<u>Ontwikkeling en situering van Laanhuizen in de stedelijke structuur</u> Het voorontwerp geeft een interessante beschrijving over de totstandkoming van deze wijk. Daarmee wordt het unieke karakter van Laanhuizen in de stedelijke context benadrukt. Juist door deze ligging geeft een kwalitatieve invulling aan het woon- en leefklimaat. Dat is een waarde die behouden moet blijven. Dat wordt niet alleen bepaald door hetgeen in de wijk gebeurt, maar ook door de omgeving en de veranderingen daarin. Laanhuizen is door zijn geringe omvang daarvan sterk afhankelijk.	
<u>Bevolkingsstructuur</u> Op p. 74-75 wordt de bevolkingssamenstelling beschreven. Daarbij moet rekening worden gehouden met de lange termijn cyclus. Vanaf de ontwikkeling in de jaren 60 met jonge gezinnen trad stilaan de vergrijzing in. Dit kende zijn hoogtepunt in de jaren 80/begin 90. Daarna is de verjonging op gang gekomen en worden veel woningen bewoond door jongere werkenden of studerende. Ook neemt het kindertal langzaam (weer) toe. Ook het aantal studenten neemt sterk toe zeker na de introductie van de nieuwe norm. Zoals ook in andere wijken blijkt, is het vrij lastig om deze (tijdelijke) wijkbewoners te betrekken bij de wijk. De wijkraad Laanhuizen blijft zich daarvoor niettemin inzetten, maar vraagt daarbij wel steun van de gemeente. Die steun kan bestaan uit het actief uitvoeren van het KAP- en STOP beleid en de wijkraad Laanhuizen daarover periodiek (tenminste twee keer per jaar) te informeren.	
<u>Voorzieningen</u> De wijkraad is zich bewust dat door de economische ontwikkelingen Laanhuizen in het algemeen te klein is voor eigen, zelfstandige voorzieningen op gebied van winkels en vormen van dienstverlening (bijv. medisch). Daarom is het van groot belang dat in de totale context van stedelijke structuur deze voorzieningen in voldoende mate en op beperkte afstand van de wijk beschikbaar blijven.	
Voor Laanhuizen is de focus daarbij minder op het plangebied Oud Zuid gericht, maar veel sterker op het kwadrant Laanhuizen, Grunobuurt, Badstratenbuurt en Zeeheldenwijk. Daarmee wordt een hecht verband nagestreefd, dat ook in gezamenlijk overleg en samenwerking tot uitdrukking wordt gebracht. De ontwikkelingen in de zone Paterswoldseweg tussen spoor en Eendrachtshbrug zijn voor Laanhuizen van wezenlijk belang. De wijkraad vraagt daarvoor uw aandacht en verzoekt u ons bij de planontwikkelingen dienaangaande nauw te betrekken.	

Verkeer

Bereikbaarheid en parkeren zijn voor de bewoners van groot belang. In beginsel zijn er over de bereikbaarheid van de wijk geen klachten.

Evenwel, het voornemen tot het vervallen van de westelijke afsluiting van de Koeriersterweg op de Laan 1940-1945 haart de wijkraad wel zorgen.

Op p. 64 van het voorontwerp wordt hier één zin aan gewijd, maar dat is iets te kort door de bocht.

De stelling dat de Koeriersterweg hiermee een buurtontsluitingsroute wordt is technisch wellicht correct, maar de vraag is of het voor de verkeersontwikkeling nodig is en wat de winst voor de wijk is.

Ten eerste, ook zonder de afsluiting vervult de Koeriersterweg in beginsel de functie van buurtontsluiting. Daarvoor zijn geen (aanvullende) maatregelen nodig.

Ten tweede, het in- en uitgaande wijkverkeer via de westelijke ringweg wordt door de voorgenomen maatregel gedwongen langere omwegen te maken. Daarmee ontstaat weer extra druk op de Paterswoldseweg en gaat bovendien gepaard met onnodig tijdverlies. In die omwegroues zitten immers belemmeringen zoals verkeerslichten en spoorwegovergangen. Overigens is de steeds verder toenemende verkeersdruk op de Paterswoldseweg een barrière voor de oversteek van voetgangers (ouderen en kinderen). Er is alleen een beveiligde voetgangersoversteek (met verkeerslichten) bij de kruising met de Parkweg. Gelet op de vaak hoge snelheden van het autoverkeer pleit de wijkraad er voor dat er ook ter hoogte van de kruising met de Verzetstrijderslaan een voetgangersoversteekplek komt.

De wijkraad heeft begrip voor de gecompliceerde verkeerssituatie aan de westzijde Koeriersterweg vanwege de samenloop met de busbaan.

Echter, het (stedelijke) belang van deze HOV-as mag niet ten koste gaan van het (wijkgebonden) verkeersbelang. Zeker niet als de gekozen oplossing een extra verkeersbelasting betekent.

De wijkraad vraagt u in dit verband twee dingen:

1. Heroverweging van het voornemen en derhalve aanpassing van de plannen tot afsluiting van de Koeriersterweg van de Laan 1940-1945;
2. Het organiseren van een wijkomvattende informatiebijeenkomst over de voortgang ontwikkeling HOV-as e.a.

Een tweede verkeersaspect betreft het auto- en fietsparkeren.

Geconstateerd kan worden dat het invoeren van betaald parkeren voor auto's een gunstige uitwerking heeft gehad op de beschikbaarheid van parkeerruimte in vooral het noordelijke deel van Laanhuizen.

Tevens neemt de druk wel toe. Enerzijds door het vervallen van parkeerruimte aan de Koeriersterweg, maar ook omdat (mede door de verjonging van de bevolkingssamenstelling) er meer auto's komen alsmede de woningbouw aan de Gijzelaarslaan.

De kwaliteit van de parkeercapaciteit staat ook onder druk door de vakindeling bij het haaks parkeren. Deze is nog gebaseerd op een breedte van 2,25 meter.

Door deze parkeerdruk ontstaan vooral in het noordelijke wijkgedeelte (Sabotagelaan/ Gijzelaarslaan/Onderduikersstraat) onoverzichtelijke situaties, zowel voor automobilisten als voor fietsers.

De wijkraad verzoekt u om deze parkeerdruk nader te laten onderzoeken en maatregelen voor te stellen op het gebied van bijv. inrichting, verkeersmaatregelen of handhaving.

Voorts vraagt de wijkraad uw aandacht voor het fietsparkeren. In toenemende mate is er sprake van het plaatsen van fietsen op het trottoir. Dit is niet alleen ontsierend, maar levert

ook hinder op. Los van de vraag of het een kwestie van gemakzucht is om de fietsen in de daarvoor bedoelde berging te plaatsen verdient het aanbeveling om op ruimere schaal fietsenrekken beschikbaar te stellen. Het positieve effect is in de binnenstad ook merkbaar en Laanhuizen wil daarin graag delen.

De wijkraad verzoekt u derhalve om fietsrekken op locaties die in overleg met Stedelijk Beheer worden bepaald.

Voor de verkeersafwikkeling rond de wijk vormt de spoorwegovergang Paterswoldseweg een direct zorgpunt.

Met name in de ochtend- en avondspits komt het bij herhaling voor dat de overgang langdurig wordt gesloten. Dit ten behoeve van vertrekkende treinen, maar door wat voor oorzaak ook te laat vertrekken. Het komt bij herhaling voor dat deze onnodige sluiting minutenlang duurt en voor irritatie bij het publiek zorgen. Dit leidt tot onverantwoord gedrag zoals het oversteken van de gesloten overweg door voetgangers, fietsers en zelfs automobilisten.

Klachten hierover bij ProRail hebben niet tot een aanpassing van het samenspel tussen de verkeersleiding en het stationspersoneel geleid.

De wijkraad Laanhuizen maakt zich hierover ernstig zorgen hierover en verzoekt u uw invloed bij NS/ProRail/Arriva aan te wenden om dit probleem op te lossen.

Groenvoorzieningen

Naast de groenstructuur in de wijk is in het bijzonder voor Laanhuizen de "achtertuin" van belang: het Stadspark.

Het zal geen verwondering wekken dat de wijkraad de plannen voor herontwikkeling en herinrichting van het Park nauwlettend wil volgen.

Wij verwachten daarom van u een actieve opstelling en tijdige informatie hierover.

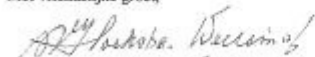
Tot slot, de wijkraad Laanhuizen realiseert zich dat dit voorontwerp bestemmingsplan Oud Zuid primair een juridisch kader vormt. Dat houdt natuurlijk wel in dat de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomstandigheden daaraan ten grondslag liggen.

De reactie van de wijkraad als verwoord in deze brief is daarom ook meer dan een formele reactie. Het gaat om het bewaken en verder verbeteren van de kwaliteiten van een prachtig stukje stad, de wijk Laanhuizen.

Voorts verwachten wij dat onze vragen en verzoeken voor zover deze niet de afdeling Juridische Zaken betreffen, door u te bestender plaats wordt geleid.

Wij zien uw antwoord met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,



Marchien Hoekstra
Voorzitter wijkraad Laanhuizen

Onderschuifensstraat 5B
9727 CK Groningen

Buurtvereniging Herepoort
KvK 40026893
P/a J.A. Feithstraat 8
9725 AP Groningen

cc. Buurtcomité Helpman

Aan het college van Burgemeester en wethouders
Dienst RO/EZ
Afdeling Juridische Zaken
Postbus 7081
9701 JB Groningen

Groningen, 17 november 2007.

Betreft: Inspraakreactie gericht tegen het ter inzage gelegde voorontwerp bestemmingsplan
Oud Zuid.

Geacht college,

Hierbij dient de Bewonersorganisatie Herewegbuurt een inspraakreactie in gericht tegen het
op 10 oktober 2007 door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente
Groningen ter inzage gelegde voorontwerp. Met name richt zich de reactie op het onderdeel
Pinolocatie.

De bezwaren, die wij als Bewonersorganisatie Herewegbuurt hebben, zijn de volgende:

Inleiding

Voordat wij in zullen gaan op de inhoudelijke bezwaren tegen het voorontwerp
bestemmingsplan, willen wij aangeven wat de achtergrond is van onze bezwaren en wat de
reden is voor het indienen van deze inspraakreactie.

De omgeving Sterrebos is een mooi, groen en aangenaam deel van de stad Groningen.
Gescheiden door de Zuidelijke Ringweg, ligt ten noorden van het Sterrebos de Herewegbuurt.
Een buurt, zoals ook aangegeven in het voorontwerp, met een ontstaanshistorie.

Wij voorzien door de komst van de geplande nieuwbouw op zowel de Pinolocatie als de
locatie Kempkensberg, waarover het college een voorontwerp het licht heeft laten zien, en
waar de Rijksgebouwendienst plannen heeft om nieuwbouw te realiseren voor de IB-groep en
de Belastingdienst, een op dit moment niet in te schatten inbreuk zowel op het gebied van het
leefklimaat en de omgeving als het aankomt. Met het laatste wordt bedoeld de onderbreking
van de zichtlijnen vanuit Helpman naar het stadscentrum door een gebouwenkolk. Nu staan
er op deze locatie twee gebouwen van redelijke omvang, er zou een derde van buiten
proportionele omvang bijkomen die het zicht door de hoogte op ons aangename wijze
domineren.



Sterrebos

Er zal tevens in de buurt meer schaduwwerking richting Sterrebos zijn als gevolg van de geplande hoogbouw. Het Sterrebos dat zowel ecologisch als historisch (onderdeel van de historische verdedigingswerken van de stad Groningen) een belangrijke functie in het zuidelijk deel van de stad vervult. Er dient bij nieuwbouw in de directe omgeving van dit bos een grote mate van zorgvuldigheid te worden betracht. Deze zorgvuldigheid komen we in het voorontwerp niet tegen.

Op pagina 58 van de bestemmingsplan Oud Zuid wordt ten aanzien van de Aandachtsgebieden en in het bijzonder het Noordelijke deel Sterrebos aangegeven dat het Sterrebos een grote ecologische waarde kent. Deze constatering vindt geen vervolg in de plannen, niet duidelijk is op welke manier hier rekening mee is gehouden. Behalve de opmerking op pagina 62 dat de beperkingen, zo die er zouden kunnen zijn, binnen de grenswaarden vallen. Het laatste wordt door ons betwijfeld.

Gevolgen Sterrebos/Ecologie

Dit argument is reeds aangebracht in de reactie m.b.t. het voorontwerp Kempkensberg – Engelse Kamp. Aangezien bij het voorontwerp Oud Zuid m.b.t. de Pinolocatie dezelfde argumenten gelden, zijn ze daar waar nodig in aangepaste wijze meegenomen.

Algemene gevolgen slechtere bezonning

1. In opdracht van de gemeente is er door de Grontmij m.b.t. het voorontwerp Kempkensberg – Engelse Kamp onderzoek gedaan naar de gevolgen voor het Sterrebos bij het doorgaan van deze bouwplannen – die in het Bestemmingsplan worden toegestaan -. Kort gezegd wordt in het rapport diepgravend ingegaan op de staat van het Sterrebos. *Er wordt in het rapport ingegaan op de vitaliteit van het Sterrebos. Het vervelende is dat de indruk is gewekt dat de hoogbouw naast het Sterrebos geen nadelige gevolgen heeft voor het Sterrebos, omdat de toch al niet vitale delen van het park mogelijk schade oplopen en het vitale deel van het bos niets te lijden heeft van de eventuele hoogbouw naast het Sterrebos. Deze conclusie is incorrect, zoals ook duidelijk is gemaakt.*
2. Op 3 april 2007, is onder leiding van ecooloog Ab Grootjans een rondleiding verzorgd door het Sterrebos. Deze rondleiding is door raadsleden van bijna alle partijen in de Gemeenteraad (uitzondering was Student & Stad) bezocht. In deze rondleiding heeft Ab Grootjans aangetoond dat hoogbouw naast het Sterrebos ervoor zal zorgen dat de zonlichttoetreding in grote delen van het Sterrebos minder zal zijn. Aangezien zonlicht een belangrijke bron is voor de groei en bloei van bomen en planten, is er bij minder zonlichttoetreding sprake van een mindere groei en bloei van het Sterrebos. Dit betreft nu niet de vitale delen van het Sterrebos, die langs de Kempkensberg zijn gelegen. Een hoog gebouw zoals genoemd op de Pinolocatie zal daar vanuit de Westkant nadelig zijn voor het Sterrebos, hoewel dit in het voorontwerp wordt ontkend.
3. De schade aan het Sterrebos is volgens Ab Grootjans niet op voorhand in absolute getallen te vatten. Wel is duidelijk dat minder zonlichttoetreding de kans op een minder vitaal Sterrebos ammerkelijk groter maakt. Het heeft geen zin om hiertegen compenserende maatregelen te nemen. Zoals zo vaak is voorkomen hier ook beter dan genezen. *Om Ab*

Grootjans tijdens zijn rondleiding te citeren: "een 200 jaar oud bos kan je niet vervangen door een paar rozenbottelstruiken."

Gevolgen voor vleermuizen

4. In het Sterrebos zijn vleermuizen aanwezig. In opdracht van de gemeente is er door Grontmij m.b.t. het voorontwerp Kempkensberg –Engelse Kamp een onderzoek gedaan naar het leef- en rustgebied van de vleermuizen in en rond het Sterrebos. *Naast het feit dat er getwijfeld wordt aan de deskundigheid van de onderzoeker van de Grontmij, zullen wij nader ingaan op de conclusies van het rapport.* Het rapport van de Grontmij d.d. 31 augustus 2006 maakt onderdeel uit van de bestemmingsplanstukken. Ook in het voorontwerp Oud Zuid m.b.t. de Pinolocatie is sprake van gevolgen van hoogbouw in de directe omgeving.
5. De Grontmij stelt dat er ongeveer 8 soorten vleermuizen in en rond het Sterrebos leven. Het aantal vleermuizen bevindt zich rond de 100. In het Sterrebos zijn een behoorlijk aantal rust- en verblijfplaatsen van de vleermuizen. Voorts zoeken de vleermuizen in de omgeving van het Sterrebos naar eten. Het gebied aan de Engelse Kamp/Kempkensberg valt binnen de vliegroutes en foerageergebied van een aantal soorten vleermuizen. Dit blijkt uit het door de gemeente uitgevoerde onderzoek (zie vliegschema bladzijde 6 rapport Grontmij terzake vleermuizen).
6. In het kader van de Flora- en Faunawet dient beoordeeld te worden of een ruimtelijke ingreep, bestaande uit de geplande nieuwbouw ten behoeve van de JB Groep en de Belastingdienst, stuit op verbodsbepalingen uit de Flora- en Faunawet. In het rapport van de Grontmij wordt gesteld dat de kans groot is dat er verbodsbepalingen uit de Flora- en Faunawet worden overtreden, bijvoorbeeld ten aanzien van de aantasting van rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen binnen de effectzone.
7. Uit het onderzoek van de Grontmij komt niet exact wat de overtredingen van de Flora- en Faunawet zijn en derhalve is er nog veel onduidelijk ten aanzien van een eventuele ontheffing krachtens de Flora- en Faunawet. Dit is gelet op de planologische ingreep, die het voorliggende bestemmingsplan voorstaat wel van belang. Een cumulatie van plannen (Engelse Kamp/Kempkensberg en Oud Zuid) in de directe omgeving van het Sterrebos zou voor het Sterrebos wel eens fataal kunnen zijn.

Schaduwwerking

8. Door de eventuele hoogbouw van de Kempkensberg locatie zal, zoals uit het eigen onderzoek dat in opdracht van de gemeente is uitgevoerd blijkt, ervoor zorgen dat er grote schaduwvlekken over de omringende woningen en het Sterrebos zullen vallen. De zon komt op het noordelijke halfrond in het oosten op en zal via het zuiden in de avonden in het westen ondergaan. De hoogbouw Kempkensberg staat dan in de ochtenduren in de baan van de zon voor het Sterrebos. Midden op de dag is er een grote schaduwvlek over de Herewegbuurt. In de namiddag en avond zijn de zonnepanelen in de zuidelijke Oosterpoort en de Linie aan de beurt. Deze gevolgen doen zich met name in de herfst,

winter en het vroege voorjaar voor, op de momenten dat de zon nog relatief laag staat en de behoefte aan zonlicht groot is. Voor wat betreft de eventuele hoogbouw op de Pinolocatie zal de schaduwwerking zich 's middags voordoen, vooral ten nadele van het Sterrebos en dan vooral in het voor- en najaar. In het voorontwerp bestemmingsplan Oud Zuid wordt aangegeven dat dit van minder groot belang is; het valt nog binnen de normen. Als er sprake is van cumulatie lijkt ons dit niet meer een deugdelijk argument.

Kwaliteit

9. Niet duidelijk is op welke wijze dit initiatief een verbetering levert aan de verbetering van de sociaalruimtelijke kwaliteit van de stad, zoals genoemd in de nota Hoogbouw van 12 feb. 2002.
10. De effecten op de skyline van dit plan zijn eveneens niet duidelijk aangegeven. (zie pag. 7 van de voornoemde nota Hoogbouw)
11. Bij de objectgebonden criteria (pag. 7 nota Hoogbouw) wordt gesproken over 'een samenstel van voorwaarden gericht op het minimaliseren van hinder door het gebouw zelf (schaduw en wind) en vanwege het gebruik (bereikbaarheid/toegankelijkheid, parkeren, functies in de laagste verdiepingen)'. Door op een relatief kleine oppervlakte naast twee forse kantoorgebouwen (cit. Bestemmingsplan Oud Zuid) nog een nieuw gebouw te ontwikkelen dat voorziet in 14 bouwlagen is er sprake van een aanmerkelijke verhoging van verkeersintensiteit, dit tesamen met de al eerder genoemde plannen m.b.t. de Kempkensberg-Engelse Kamp locatie. Dit zal leiden tot een aanmerkelijke vermindering van woongenot van de buurtbewoners.

Conclusie

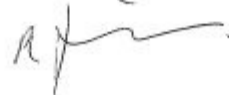
Gelet op het voorgaande merken wij op dat er veel bedenkingen bestaan tegen het voorliggende voorontwerp bestemmingsplan Oud Zuid. Bij ons leven nog tal van vragen en discussiepunten. De gevolgen voor het Sterrebos blijven onduidelijk; de geplande hoogbouw vormt een te grote inbreuk op de leef- en woonomgeving van de Herewegbuurt. Gevoegd bij de voorontwerpen Kempkensberg-Engelse Kamp die we niet als twee aparte voorontwerpen zien, pleiten wij dan ook voor nader onderzoek op de door ons opgeworpen punten en wij pleiten voor derhalve voor aanpassing van het bouwvolume en bouwhoogte in de voorschriften en plankaart van het voorontwerpbestemmingsplan.

Hoogachtend,

Buurtvereniging Herepoort
Rob Julien, vz.,



Buurtcomité Helpman,
Henk Spoelma, vz.,

l.o. 

Bewonersvereniging Het Wilde Klupje, de heer P. Stuit (secretaris), Paterswoldseweg 162a, 9727 BM, Groningen



Bewonersvereniging Het Wilde Klupje

Inschrijfnr. KvK: 02069634

Gronummer: 85 23 900

DIENT RO/EZ

Secretariaat: Paterswoldseweg 162a

9727 BM Groningen

www.hwkgrunobuurtnoord.nl

DIENST	RO/EZ
RO	07.14.88722
DIENST	8 NOV. 2007
DIENST	1.31.2124569
DIENST	11

Groningen, 6 november 2007.

Gemeente Groningen

Dienst RO/EZ, afdeling Juridische Zaken

Postbus 7081

9701 JB Groningen

Geachte heer/mevrouw,

Via deze weg sturen wij onze inspraakreactie betreffende het bestemmingsplan Oud Zuid.

Allereerst zijn we aangenaam verrast dat, voor de Grunobuurt Noord, als uitgangspunt het stedenbouwkundig plan voor de Grunobuurt Noord, welke op 19 juli 2006 door de raad is vastgesteld, wordt gebruikt.

Wij willen ons beperken tot de gebieden Grunobuurt-Noord en het NELF-terrein.

Het NELF-terrein is deel van Grunobuurt-Noord, echter valt buiten het exploitatiegebied van de wijkvernieuwing en heeft als bestemming bedrijfsdoeleinden. HWK is met de inhoud van het stedenbouwkundig plan akkoord gegaan onder bepaalde voorwaarden. Eén van deze voorwaarden was dat de gemeente het NELF-terrein ontwikkeld aansluitend aan de wijkvernieuwing. Dit betekent dat als aan het eind van het wijkvernieuwingproces (2011/2012) de laatste huizen gereed zijn het NELF-terrein aangepakt wordt, zodat we niet een mooie nieuwe wijk naast een brakliggend bedrijventerrein hebben liggen, maar dat de wijk maar 1 keer in de rommel zit. Daarnaast zou er ook woningbouw gepland worden om ook de laatste gaselste te bouwen als gesloten bouwblokken en om ook hier sociale woningbouw te laten terugkeren. In het bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de bestemming aan te passen naar woondoeleinden en/of kantoren.

HWK ziet hierin een extra drempel en tijdsverlies in het proces voor ontwikkeling van het NELF-terrein. Wij zouden graag zien dat de bestemming meteen al in dit bestemmingsplan wordt aangepast.

Een andere voorwaarde welke HWK aan het stedenbouwkundig plan had gekoppeld was de maximale bouwhoogte vast te leggen op 5 hoog. Echter onder "druk" van minder sociale woningbouw door Nijestee c.q. wethouder is de gemeenteraad akkoord gegaan met bouwen tot 7 lagen met de bepaalde getraptheid. We zijn dan ook blij dat het stedenbouwkundig plan met de vastlegging van de hoogtes en getraptheid zo precies zijn benoemd in het bestemmingsplan. Echter wij zijn tegen de vrijstellingsbevoegdheid 18.4.1.cvoor overschrijding van het maximale percentage met ten hoogste het getal 10. Dit zou betekenen dat in het slechtste geval 60% van een bouwblok hoger dan 5 lagen kan worden. Dit is voor ons niet acceptabel. De gemeenteraad heeft ingestemd met 7 lagen wegens stedenbouwkundige kwaliteit en maximering aantal sociale woningbouw. De vrijstellingsbevoegdheid heeft geen invloed op het aantal sociale woningen maar is wel een aantasting van de stedenbouwkundige kwaliteit. Wij verzoeken u dan ook geen vrijstellingsbevoegdheid voor de 21 en 25 meter grens toe te laten.

Met vriendelijke groeten,

Namens het bestuur,
Peter Stuit (secretaris)

De heer O. Jongsma, Waterloolaan 21, 9725 BE, Groningen

O. Jongsma
Waterloolaan 21
9725 BE Groningen

Aan het college van Burgemeester en wethouders
Dienst RO/EZ
Afdeling Juridische Zaken
Postbus 7081
9701 JB Groningen

ZAKEN	
ROOY.1515147	
20 NOV 2007	
-1731212 U56g	
Hansma	
NY	

Groningen, 17 november 2007.

Betreft: inspraakreactie gericht tegen het ter inzage gelegde voorontwerp bestemmingsplan
Oud Zuid.

Geacht college,

Hierbij dien ik een inspraakreactie in gericht tegen het op 10 oktober 2007 door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen ter inzage gelegde voorontwerp. Met name richt zich mijn reactie op het onderdeel Pinolocatie.

De bezwaren, die ik heb, zijn de volgende:

Inleiding

Voordat ik in zal gaan op de inhoudelijke bezwaren tegen het voorontwerp bestemmingsplan, wil ik aangeven wat de achtergrond is van mijn bezwaren en wat de reden is voor het indienen van deze inspraakreactie.

De omgeving Sterrebos is een mooi, groen en aangenaam deel van de stad Groningen. Gescheiden door de Zuidelijke Ringweg, ligt ten noorden van het Sterrebos de Herewegbuurt. Een buurt, zoals ook aangegeven in het voorontwerp, met een ontstaanshistorie.

Ik voorzie door de komst van de geplande nieuwbouw op zowel de Pinolocatie als de locatie Kempkensberg, waarover het college een voorontwerp het licht heeft laten zien, en waar de Rijksgebouwendienst plannen heeft om nieuwbouw te realiseren voor de IB-groep en de Belastingdienst, een op dit moment niet in te schatten inbreuk zowel op het gebied van het leefklimaat als de omgeving. Met het laatste wordt bedoeld de onderbreking van de zichtlijnen vanuit Helpman naar het stadscentrum door een gebouwenkool. Nu staan er op deze locatie twee gebouwen van redelijke omvang, er zou een derde van buitenproportionele omvang bijkomen waardoor het zicht door de hoogte op onaangename wijze wordt verstoord. Tevens kan, hoewel in een gedeeltelijke woonbestemming is voorzien, worden betwijfeld, gezien de grote leegstand van kantoorpanden, of de noodzaak aanwezig is om grootschalige nieuwbouw met kantoorbestemming te plannen op deze plaats.

Sterrebos

Er zal tevens in de buurt meer schaduwwerking richting Sterrebos zijn als gevolg van de geplande hoogbouw. Het Sterrebos dat zowel ecologisch als historisch (onderdeel van de historische verdedigingswerken van de stad Groningen) een belangrijke functie in het

zuidelijk deel van de stad vervult. Er dient bij nieuwbouw in de directe omgeving van dit bos een grote mate van zorgvuldigheid te worden betracht. Deze zorgvuldigheid komt ik in het voorontwerp niet tegen.

Op pagina 58 van het bestemmingsplan Oud Zuid wordt ten aanzien van de Aandachtsgebieden en in het bijzonder het Noordelijke deel Sterrebos aangegeven dat het Sterrebos een grote ecologische waarde kent. Deze constatering vindt geen vervolg in de plannen, niet duidelijk is op welke manier hier rekening mee is gehouden. Behalve de opmerking op pagina 62 dat de beperkingen, zo die er zouden kunnen zijn, binnen de grenswaarden vallen. Het laatste wordt door mij betwijfeld.

Gevolgen Sterrebos/Ecologie

Dit argument is reeds aangedragen door de bewoners van de Herewegbuurt in de reactie m.b.t. het voorontwerp Kempkensberg -Engelse Kamp. Aangezien bij het voorontwerp Oud Zuid m.b.t. de Pinolocatie dezelfde argumenten gelden, zijn ze daar waar nodig in aangepaste wijze meegenomen.

Algemene gevolgen slechtere bezonning

- In opdracht van de gemeente is er door de Groenlij m.b.t. het voorontwerp Kempkensberg -Engelse Kamp onderzoek gedaan naar de gevolgen voor het Sterrebos bij het doorgaan van deze bouwplannen – die in het Bestemmingsplan worden toegestaan -. Kort gezegd wordt in het rapport diepgravend ingegaan op de staat van het Sterrebos. Er wordt in het rapport ingegaan op de vitaliteit van het Sterrebos. Het vervelende is dat de indruk is gewekt dat de hoogbouw naast het Sterrebos geen nadelige gevolgen heeft voor het Sterrebos, omdat de toch al niet vitale delen van het park mogelijk schade oplopen en het vitale deel van het bos niets te lijden heeft van de eventuele hoogbouw naast het Sterrebos. Deze conclusie is incorrect, zoals ook duidelijk is gemaakt.
- Op 3 april 2007, is onder leiding van ecoloog Ab Grootjans een rondleiding verzorgd door het Sterrebos. Deze rondleiding is door raadsleden van bijna alle partijen in de Gemeenteraad (uitzondering was Student & Stad) bezocht. In deze rondleiding heeft Ab Grootjans aangetoond dat hoogbouw naast het Sterrebos ervoor zal zorgen dat de zonlichttoetreding in grote delen van het Sterrebos minder zal zijn. Aangezien zonlicht een belangrijke bron is voor de groei en bloei van bomen en planten, is er bij minder zonlichttoetreding sprake van een mindere groei en bloei van het Sterrebos. Dit betreft nu net de vitale delen van het Sterrebos, die langs de Kempkensberg zijn gelegen. Een hoog gebouw zoals genoemd op de Pinolocatie zal daar vanuit de Westkant nadelig zijn voor het Sterrebos, hoewel dit in het voorontwerp wordt ontkend.
- De schade aan het Sterrebos is volgens Ab Grootjans niet op voorhand in absolute getallen te vatten. Wel is duidelijk dat minder zonlichttoetreding de kans op een minder vitaal Sterrebos aanzienlijk groter maakt. Het heeft geen zin om hiertegen compenserende maatregelen te nemen. Zoals zo vaak is voorkomen hier ook beter dan genezen. Om Ab Grootjans tijdens zijn rondleiding te citeren: "een 200 jaar oud bos kun je niet vervangen door een paar rozenbottelstruiken."

Gevolgen voor vleermuizen

- In het Sterrebos zijn vleermuizen aanwezig. In opdracht van de gemeente is er door Grontmij m.b.t. het voorontwerp Kempkensberg –Engelse Kamp een onderzoek gedaan naar het leef- en rustgebied van de vleermuizen in en rond het Sterrebos. Naast het feit dat er getwijfeld wordt aan de deskundigheid van de onderzoeker van de Grontmij, zal ik nader ingaan op de conclusies van het rapport. Het rapport van de Grontmij d.d. 31 augustus 2006 maakt onderdeel uit van de bestemmingsplanstukken. Ook in het voorontwerp Oud Zuid m.b.t. de Pinolocatie is sprake van gevolgen van hoogbouw in de directe omgeving.
- De Grontmij stelt dat er ongeveer 8 soorten vleermuizen in en rond het Sterrebos leven. Het aantal vleermuizen bevindt zich rond de 100. In het Sterrebos zijn een behoorlijk aantal rust- en verblijfplaatsen van de vleermuizen. Voorts zoeken de vleermuizen in de omgeving van het Sterrebos naar eten. Het gebied aan de Engelse Kamp/Kemkensberg valt binnen de vliegroutes en foeragegebied van een aantal soorten vleermuizen. Dit blijkt uit het door de gemeente uitgevoerde onderzoek (zie vliegschema bladzijde 6 rapport Grontmij ter zake vleermuizen).
- In het kader van de Flora- en Faunawet dient beoordeeld te worden of een ruimtelijke ingreep, bestaande uit de geplande nieuwbouw ten behoeve van de IB Groep en de Belastingdienst, stuit op verbodsbepalingen uit de Flora- en Faunawet. In het rapport van de Grontmij wordt gesteld dat de kans groot is dat er verbodsbepalingen uit de Flora- en Faunawet worden overtreden, bijvoorbeeld ten aanzien van de aantasting van rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen binnen de effectzone.
- Uit het onderzoek van de Grontmij komt niet exact wat de overtredingen van de Flora- en Faunawet zijn en daarom is er nog veel onduidelijk ten aanzien van een eventuele ontheffing krachtens de Flora- en Faunawet. Dit is gelet op de planologische ingreep, die het voortliggende bestemmingsplan voorstaat wel van belang. Een cumulatie van plannen (Engelse Kamp/Kemkensberg en Oud Zuid) in de directe omgeving van het Sterrebos zou voor het Sterrebos wel eens fataal kunnen zijn.

Schaduwwerking

- De eventuele hoogbouw van de Kempkensberg locatie zal, zoals uit het eigen onderzoek dat in opdracht van de gemeente is uitgevoerd blijkt, ervoor zorgen dat er grote schaduwvlekken over de omringende woningen en het Sterrebos zullen vallen. De zon komt op het noordelijke halfrond in het oosten op en zal via het zuiden in de avonden in het westen ondergaan. De hoogbouw Kempkensberg staat dan in de ochtenduren in de baan van de zon voor het Sterrebos. Midden op de dag is er een grote schaduwvlek over de Herewegbuurt. In de namiddag en avond zijn de zonnearbidders in de zuidelijke Oosterpoort en de Linie aan de beurt. Deze gevolgen doen zich vooral in de herfst, winter en het vroege voorjaar voor, op de momenten dat de zon nog relatief laag staat en de behoefte aan zonlicht groot is. Voor wat betreft de eventuele hoogbouw op de Pinolocatie zal de schaduwwerking zich 's middags voordoen, vooral ten nadele van het Sterrebos en dan vooral in het voor- en najaar. In het voorontwerp bestemmingsplan Oud Zuid wordt aangegeven dat dit van minder groot belang is; het valt nog binnen de normen. Als er sprake is van cumulatie lijkt mij dit niet meer een deugdelijk argument.

Kwaliteit

- Niet duidelijk is op welke wijze dit initiatief een verbetering levert aan de verbetering van de sociaalruimtelijke kwaliteit van de stad, zoals genoemd in de nota Hoogbouw van 12 feb. 2002.
- De effecten op de skyline van dit plan zijn eveneens niet duidelijk aangegeven. (zie pag. 7 van de voornoemde nota Hoogbouw)
- Bij de objectgebonden criteria (pag. 7 nota Hoogbouw) wordt gesproken over 'een samenstel van voorwaarden gericht op het minimaliseren van hinder door het gebouw zelf (schaduw en wind) en vanwege het gebruik (bereikbaarheid/toegankelijkheid, parkeren, functies in de laagste verdiepingen)'. Door op een relatief kleine oppervlakte naast twee forse kantoorgebouwen (cit. Bestemmingsplan Oud Zuid) nog een nieuw gebouw te ontwikkelen dat voorziet in 14 bouwlagen is er sprake van een aanmerkelijke verhoging van verkeersintensiteit, dit samen met de al eerder genoemde plannen m.b.t. de Kempenberg-Engelse Kamp locatie. Dit zal leiden tot een aanmerkelijke vermindering van mijn woongetot.

Conclusie

Gelet op het voorafgaande merk ik op dat er veel bedenkingen bestaan tegen het voorliggende voorontwerp bestemmingsplan Oud Zuid. Bij mij leven nog tal van vragen en discussiepunten. De gevolgen voor het Sterrebos blijven onduidelijk; de geplande hoogbouw vormt een te grote inbreuk op de leef- en woonomgeving van de Herewegbuurt. Gevoegd bij de voorontwerpen Kempenberg-Engelse Kamp die ik niet als twee aparte voorontwerpen zie, pleit ik dan ook voor nader onderzoek op de door mij opgeworpen punten en pleit ik daarom voor aanpassing van het bouwvolume en bouwhoogte in de voorschriften en plankant van het voorontwerpbestemmingsplan.

Hoogachtend,



O. Jongsma

Bewoners Parkweg: G. Hovingh, Parkweg 94, 9725 EM, Groningen, G.M.G.A. Cornelissen, Parkweg 119, 9725 EG, Groningen, W. Oosterveen, Parkweg 58, 9725 EK, Groningen, L.K. Dijkman, Parkweg 117, 9725 EG Groningen, M.G.H. Vehof, Parkweg 87a, 9725 ED, Groningen, E. Vlieg, Parkweg 63, 9725 EC, Groningen en H. Woning, Parkweg 60, 9725 EK, Groningen

Aan het college van Burgemeester en wethouders
p/a Dienst RO/EZ
Postbus 7081
9701 JB Groningen

Onderwerp:
inspraakreactie voorontwerp
bestemmingsplan Oud Zuid

DIENST RO/EZ	
REG. NR.	RO 07.1498422
INKOM.	12 NOV. 2007
DOGS. NR.	-1731.2121/569
KIND. g.m.	
ACT.	PAROCH.
Haems	

Groningen, 7 november 2007

Met aandacht hebben we kennis genomen van het voorontwerp bestemmingsplan. Het bestemmingsplan bevat veel informatie over de ruimtelijke ontwikkeling en de huidige situatie in onze wijk. Op een aantal punten hebben we vragen; die we hieronder in willekeurige volgorde stellen. Zonodig geven we ook aan waar we het niet eens zijn met het voorontwerp.

1. In de bestemming Woondoeleinden wordt expliciet de mogelijkheid voor kamerverhuur gegeven. Op blz. 69 over het wonen in de Herewegbuurt staat dat particuliere verhuur redelijk veel voorkomt; dit komt o.j. door het hoge aandeel van de kamerverhuurpanden. Wij vinden dat hier ook gezegd moet worden dat de woonkwaliteit onder druk komt te staan als, zoals op de Parkweg, het aandeel van de kamerverhuurpanden te hoog wordt. Het levendige woonmilieu waar het Voorontwerp over schrijft klinkt ons cynisch in de oren. Gelet op de huidige problemen die wij hebben met de grote aantallen kamerverhuurpanden stellen we voor de mogelijkheid van kamerverhuur niet direct bij recht te verlenen, maar via een vrijstellingsbevoegdheid. Zo kan direct ingespeeld worden op nieuwe beleidlijnen en is het voor een potentiële exploitant ook middels het bestemmingsplan duidelijk dat niet overal zonder meer kamerverhuur mogelijk is. Het voorkomt dat de bestaande bewoners de dupe worden als er geen beleid is over waar en in welke mate er kamerverhuur mogelijk is.
2. Centrumdoeleinden: het bouwblok met de supermarkt, gelegen tussen de Vechstraat, Goulstraat, Barostraat en Merwedestraat heeft deze bestemming. Binnen deze bestemming is horeca mogelijk. Dit gebruik is niet, zoals elders op de kaart, aangeduid en daarmee onbepaald in oppervlak. Kan horeca straks op grote delen van de begane grond plaats vinden? Zo ja; dit lijkt ons gelet op de vele bovenwoningen ongewenst.
3. In de juridische toelichting blz. 103 staat dat "wat betreft de hoofdgebouwen de bestaande woonbebouwing wordt bevestigd." Op de plankkaart resulteert dit in een zogenaamd differentiatievlak waar de bestaande hoofdgebouwen in getekend zijn. In deze differentiatievlakken staat de bouwhoogte en als er niets staat is het bebouwingspercentage 100%. Aan de straatzijde volgt de differentiatiegrens exact de bestaande voorgevelrooilijn, aan de achterzijde varieert de afstand tot de bestaande achtergevellijn tussen de 0 en 7,5 m. In de plantoelichting wordt gesteld dat men een aan- of uitbouw beschouwt als een uitbreiding van het hoofdgebouw. Dit betekent dat bij achtergevels waar er bijvoorbeeld een afstand is van 6m tot de differentiatiegrens er een

- uitbouw van 6m hoogte en 6m diepte gebouwd kan worden? (en vervolgens kan er dan 25 % van het erf aangebouwd worden tot 3m hoogte)
- Het is ons niet duidelijk waarom bijna overal een mogelijkheid wordt gecreëerd het bestaande hoofdgebouw over de volle hoogte tot 3m diep uit te bouwen en op sommige plekken zelfs tot 7,5m. Daar waar het particuliere panden betreft kan de buurman onaangenaam verast worden. Wij willen graag dat de differentiatiegrens samenvalt met de achterrooilijn. De regeling over de uitbouwen biedt o.i. voldoende mogelijkheden voor de begane grondwoningen
4. De goothoogtes en bouwhoogtes langs de Parkweg, Hoornsediep en IJsselstraat e.o.,
De aangeduide goothoogtes en maximale bouwhoogtes zijn o.i. al zo ruim dat er weinig reden is om een vrijstellingsmogelijkheid van een extra hoogte van 4m op te nemen.
Bij bestaande woningen met een goothoogte van ca 8,70 m en nokhoogte van 14m wordt op de kaart als maximum aangegeven; een goothoogte van 11m en een nokhoogte van 16 m. Bij bestaande woningen met een goothoogte van ca 12 m en een nokhoogte van ca 17m wordt op de kaart een maximum aangegeven; een goothoogte van 14 m en een nokhoogte van 18 m. De algemene vrijstellingsbepaling van 10 % lijkt ons voldoende
- Het is ons niet duidelijk of en wanneer een dakkapel of dakopbouw valt onder het regime van de maximale goothoogte. Sommige dakopbouwen in onze wijk worden over de gehele breedte van het pand gebouwd en zijn teruggerooid ten opzichte van de achtergevel. Er zijn nu ook bouwvoorvragen ingediend waar de dakopbouw ook over de volledige diepte van het pand gebouwd wordt. Wij willen graag dat het duidelijk is dat dakopbouwen die over de gehele breedte van het pand gebouwd worden vallen onder het regime van de maximale goothoogtes;
Wij merken dat de laatste tijd de kamerverhuur exploitant aanvragen voor een vergroting van het pand met dakopbouwen indient om het aantal te verhuren kamers te vergroten. Dit zijn vaak volumineuze opbouwen. Wij vinden het een ongewenste ontwikkeling om op deze wijze het aantal te verhuren kamers op te voeren. De geluidsoverlast voor de benedenwoning en eventueel voor het binnenterrein wordt hierdoor groter.
5. Het binnenterrein van het bouwblok Parkweg, Rijnstraat, IJsselstraat en Hoornsediep
Onder de toegangspoort naar dit binnenterrein heeft vroeger (in jaren vijftig van de vorige eeuw) een tankstation gestaan en op het binnenterrein werden auto's gerepareerd. Is er bij de gemeente informatie of iets bekend over een bodemverontreiniging? Zo ja, hoe groot is de omvang van de eventuele verontreiniging?
Op dit moment staan er garage boxen op het binnenterrein. Deze worden commercieel verhuurd. Het verbaast ons dat deze geen aanduiding (g) op de kaart hebben gekregen zoals elders wel is gebeurd.
De aanduiding met een extra differentiatievlak van 40 % en maximaal 3m hoog is erg verwarrend; mag hier alleen ten behoeve van de bestaande hoofdgebouwen aanbouwen en bijgebouwen gebouwd worden of mogen hier nieuwe hoofdgebouwen gebouwd worden? Beide zijn niet conform het bestaande gebruik.
6. Op de plankaart is een maximale bouwhoogte van aan en uit bouwen als onderdeel van het hoofdgebouw aangegeven van 3m. Er is een mogelijkheid voor een vrijstelling 18.4.1.d van een maximale goothoogte van 4m opgenomen. Wat betekent dit voor de nokhoogte, de maximale bouwhoogte van de aanbouw? In de bestaande situatie met smalle achtertuinen gaat de woonkwaliteit van de buren achteruit als de uitbouwen hoger worden als de verdiepingsvloer (= ca 3m).

Bijlage 6 Overlegreacties

Commissie Bestemmingsplannen van de Provinciale Planologische Commissie

provincie groningen

KLEINE COMMISSIE

Verzonden op: 17 dec 2007

Datum : 14 december 2007
Briefnummer : 2007-36370
Zaaknummer : 2007-54868
Behandeld door : J. Koopmans
Telefoonnummer : (050) 3164475
Antwoord op :
Bijlage :
Onderwerp : voorontwerp-bestemmingsplan "Oud Zuid"

Aan Burgemeester en Wethouders van de gemeente Groningen
Postbus 7081
9701 JB GRONINGEN

Handwritten notes:
RD 07.154600g
-1.731.212 U56g
Haarman
M

Geacht college,

Op 10 oktober 2007 hebben wij het bovengenoemde plan van u - in het kader van het vooroverleg, als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro), ter beoordeling ontvangen.

Ons advies luidt als volgt.

Het doel en de reikwijdte van het vooroverleg

In de WRO zijn een Rijk en provinciale mogelijkheden toegekend om inhoud uit te oefenen op de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen. De eerste mogelijkheid betreft het in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening geregelde vooroverleg met onze Commissie¹.

De tweede beïnvloedingsmogelijkheid van rijk en provincie betreft de goedkeuring van vastgestelde bestemmingsplannen door Gedeputeerde Staten. In dat kader wordt beoordeeld of een plan niet in strijd is met het recht op een goede ruimtelijke ordening. Deze wettelijke criteria en de daarop betrekking hebbende jurisprudentie brengen mee dat de goedkeuring zich in beginsel uitstrekt tot alle aspecten die van belang zijn voor de uitvoerbaarheid en uitvoerbaarheid van een plan.

Het vooroverleg met onze commissie heeft primair ten doel om een goede doorwerking van het rijk- en provinciale ruimtelijk beleid in bestemmingsplannen te bevorderen. Voor wat de

¹ In de provincie Groningen vindt het vooroverleg met de diensten van rijk en provincie, bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening, plaats via de Commissie Bestemmingsplannen. Voor het rijk zijn daartoe verantwoordelijk de ministeries van VROM, LNV en EZ, Rijksvastgoed en de Rijksdienst Ambtelijke, Cultureel en Monumentenzorg. Het voortbestaan en het voortbestaan van de Commissie beruht op de provincie.

Document 2

G

plankwaliteit betreft zouden wij ons in dit stadium dan ook kunnen beperken tot onderdelen van de plankkaart en -omschrijvingen die een juridische vertaling van dit beleid vormen. Wij maken niettemin van de gelegenheid gebruik om in ons advies tevens te wijzen op aspecten die voor het overige voor de kwaliteit van het plan - en daarmee voor de latere goedkeuring ervan (en mogelijke beroepsprocedures) - relevant zijn. Daarmee beogen wij een bijdrage te leveren aan een vlotte besluitvorming en uitvoering van het plan.

Voor zover een plan of besluit ons inzicht geeft tot het maken van opmerkingen, hebben wij deze naar de mate van zwaarte geïcategoriseerd.

Opmerkingen in de categorie 1 betreffen planonderdelen die strijdig zijn met het recht of het beleid, waaraan niet kan worden afgeweken. Indien het plan in dit opzicht niet wordt aangepast, bestaat de kans dat goedkeuring wordt onthouden. Voor opmerkingen in de categorie 2 geldt dat weliswaar sprake is van strijd met het beleid, maar waarvan op basis van een daagelijkse monitoring in beginsel kan worden afgeweken. Omdat een dergelijke monitoring onbetrouwbaar is, bestaat eveneens de kans dat goedkeuring wordt onthouden. Opmerkingen in de categorie 3 zijn bedoeld om de ruimtelijke en juridische kwaliteit van het plan te vergroten. Er bestaat geen kans dat goedkeuring wordt onthouden.

Opmerkingen die niet betrekking hebben op de doorwerking van het beleid zijn opgenomen in de bij dit advies gevoegde bijlage. Dit betreft vooral het op grond van artikel 9 van het Pro te verrichten onderzoek naar de uitvoerbaarheid en uitvoerbaarheid van het plan evenals de plankwaliteit.

De doorwerking van het beleid

Naar ons oordeel werkt het rijk- en provinciaal beleid in het algemeen goed door in de aan het plan ten grondslag liggende visie op de ruimtelijke en functionele ontwikkeling van het betrokken gebied en in de wijze waarop deze is vertaald in de aan het plangebied toegekende bestemming(en) met de daarbij behorende voorschriften.

Een aantal onderdelen van het plan geeft ons echter aanleiding tot het maken van opmerkingen. Het betreft de volgende planonderdelen:

Externe Veiligheid

In de planbeschrijving staat aangegeven dat het ministerie van VROM is gevraagd om duidelijkheid te verschaffen omtrent het LPG-station nabij het plangebied. Op 3 april 2007 is de Regeling externe veiligheid gepubliceerd. De Regeling is op 1 juli 2007 in werking getreden. De wijzigingen in de RvV zijn aan gemeenten en provincies bekend gemaakt door middel van een brief van de Minister van VROM. Als bijlage bij die brief is het informatieblad "Gewijzigde afstanden voor LPG-tankstations" toegevoegd. Hierin zijn de consequenties van de afspraken uit het convenant en de gewijzigde afstanden voor de verschillende partijen geschetst. In dit blad is tevens informatie opgenomen over de nieuwe afstanden in relatie tot het vaststellen van een conserverend bestemmingsplan. Nabij het plangebied is een LPG-tankstation aanwezig. Op de plankart ontbreken echter de locaties van het vulpunt, afleveraars en reservoir en bijbehorende risicocontouren. Verzocht wordt de risicocontouren alsnog op de plankart aan te geven (Categorie 2).

Ten aanzien van de overige -overigens toegankelijke- paragraaf externe veiligheid, merken wij nog het volgende op.

Op bladzijde 93 van de planbeschrijving naar de Hulpverleningsdienst vier inhoudelijke opmerkingen. Echter ten aanzien van twee van deze voorstellen, onderdelen maakt u uw keuze niet expliciet (Categorie 3).

Cultuurhistorie/archeologie

Het plangebied omvat bestaande woongebieden uit globaal het einde van de 19^{de} en de eerste helft van de 20^{de} eeuw gelegen tussen spoorwagstationsgebied en de zuidelijke ringweg van Groningen. De mate waarin de planologische aandacht besteed en inzicht geeft in de ontstaansgeschiedenis en de cultuurhistorische karakteristiek van het gebied verdient waardering.

Het plan is overwegend van conserverende aard, met uitzondering van nieuwbouw tussen de Zuidebegraafplaats en de Vechtraai. In de Grunobuurt-Noord is vervangende nieuwbouw geprojecteerd op basis van een stedenbouwkundig patroon dat verwant is aan het oorspronkelijke. Binnen het plangebied liggen diverse beschermde rijks- en gemeentelijke monumenten. Hoewel formeel niet noodzakelijk zou het aanbeveling verdienen deze in het plan van een eigen aanduiding te voorzien (Categorie 3).

Geluid

De begripsbepalingen inzake geluid zijn nog gebaseerd op de "oude" Wet geluidhinder. Zo wordt er verwezen naar besluiten die niet meer in werking zijn. Bovendien is de beoordelingsgrootheid voor wegverkeer gewijzigd (Lden in plaats van etmsksserde). (Categorie 1).

Luchtkwaliteit

Het verdient aanbeveling de bijlage waarop de conclusie is gebaseerd dat geen sprake zal zijn van overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit als gevolg van verkeer, bij het plan toe te voegen. Daardoor zijn de conclusies over de luchtkwaliteit beter te beoordelen. Categorie 3.

IMR

Op 4 december 2007 hebben provincie, gemeente en Suiker Unie een nieuw IMR convenant ondertekend. Wij verzoeken u de geactualiseerde bijbehorende contour in de planologische op te nemen. Categorie 3.

Hoogachtend,

Namens de kleine Commissie



, voorzitter

, secretaris

Inspecteur VROM voor akkoord:

19/12/07


Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, Inspectie Noord

Inspectie

23 NOV 2007

121

RO

VROM-Inspectie
Regio Noord
Overheden Groningen/Overijssel

Grondplein 10
Postbus 3000
9700 HB Groningen

Tel: 050-4922744
Fax: 050-4922930
vri@vrom.nl
www.vrom.nl

De secretaris van de commissie
bestemmingsplannen in Groningen
Postbus 630
9700 AP GRONINGEN

Haarman

Bestemmingsplan Groningen Oud Zuid, gemeente Groningen.

22 NOV. 2007

Kennmerk: VBL/2007.111776/ys

Afschrift aan gemeente Groningen

Geachte secretaris,

In het kader van het advies ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening meld ik u dat de rijksoverheid de volgende opmerkingen hebben bij het voorontwerp-bestemmingsplan Oud Zuid van de gemeente Groningen.

Externe veiligheid LPG

In de plandoeklichting staat aangegeven dat het ministerie van VROM is gevraagd om duidelijkheid te verschaffen omtrent het LPG-station nabij het plangebied. Inmiddels is een regeling gepubliceerd. Op 3 april 2007 is de Regeling tot wijziging van de Regeling externe veiligheid gepubliceerd. De Regeling treedt op 1 juli 2007 in werking. De wijzigingen in de Regeling zijn aan gemeenten en provincies bekend gemaakt door middel van een brief van de Minister van VROM. Als bijlage bij die brief is het informatieblad 'Gewijzigde afstanden voor LPG-tankstations' toegevoegd. Hierin zijn de consequenties van de afspraken uit het convenant en de gewijzigde afstanden voor de verschillende partijen geschetst. In dit informatieblad is tevens informatie opgenomen over de nieuwe afstanden in relatie tot het vaststellen van een conserverend bestemmingsplan.

Nabij het plangebied is een LPG-tankstation aanwezig. Op de plankaart ontbreken echter de locaties van het vulpunt, afleverzuil en reservoir en bijbehorende risicocontouren. Ik verzoek de gemeente met name de risicocontouren alsnog op de plankaart aan te geven.

Cultuurhistorie/archeologie

Het plangebied omvat bestaande woongebieden uit globaal het einde van de 19^{de} en de eerste helft van de 20^{de} eeuw gelegen tussen spoorlijn/stationsgebied en de zuidelijke ringweg van Groningen. De mate waarin de plandoeklichting aandacht besteedt en inzicht geeft in de ontstaansgeschiedenis en de cultuurhistorische karakteristiek van het gebied verdient waardering.

Het plan is overwegend van conserverende aard, met uitzondering van nieuwbouw tussen de Zuiderbegraafplaats en de Vechtstraat. In de Grunobuurt-Noord is vervangende nieuwbouw geprojecteerd op basis van een stedenbouwkundig patroon dat verweert is aan het oorspronkelijke.

Binnen het plangebied liggen diverse beschermde rijks- en gemeentelijke monumenten. Hoewel formeel niet noodzakelijk zou het aanbeveling verdienen deze in het plan van een eigen aanduiding te voorzien.

Ik neem aan u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Namens de rijksdienst,
hoogachtbare,
de inspecteur,



mr. ir. nk. Tissera

Ministerie van Defensie, Dienst Vastgoed Defensie, Directie Noord

Commando DienstenCentra

Aan: Het College van Burgemeester en Wethouders van
de Gemeente Groningen
Postbus 7081
9701 JB GRONINGEN

Dez: 19 oktober 2007
Onderwerp: 2007010246
Bestemmingsplan
Zaakcode 2007/9-2-12-2

Ministerie van Defensie
Dienst Vastgoed Defensie
Directie Noord

Besolachter:
Dr. Stalweg 40
Postadres:
MPC 30 H
Postbus 40104
8004 CD Zwolle
www.vastgoeddefensie.nl

Stellen:
Hans Veldman
Telefoon +31 36 45 72 4 02
Fax +31 36 45 72 399
ADTV (100) 400
Mobiel 99 81 42 83 23



DIENST VASTGOED DEFENSIE

REG. NR. **RC07.1473959**

ADRES. **19 OKT. 2007**

PROJ. NR. **-1.1.212 USG**

Naam: **Haemstra**

Adres: **M/**

Geacht College,

Met verwijzing naar uw brief van 8 oktober 2007, kenmerk RC07.1440653, bericht ik u dat mijn eventuele reactie ten aanzien van het bestemmingsplan "Oud Zuid" zal worden opgenomen in de door de VROM Inspectie Noord gecoördineerde gezamenlijke rijksreactie.

Het plan doe ik u hierbij weer toekomen met dank voor de toezending.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

de Eerst aanwezende Ingenieur Directeur
Directie Noord,
voor deze:
Hoofd Afdeling Ruimtelijke Ordening en Milieu,



Ing. C.R. Halsema

Bijlage(n): 1

Bij aanheffing datum, ons kenmerk en onderwerp vermelden.

Pagina 1/1

Secretaris van de Commissie voor de Welstandszorg;

Libau



Commissie voor de
Welstandszorg van
de Gemeente
Groningen

Aan het hoofd van de afdeling Juridische Zaken
van de gemeente Groningen
t.a.v. M. A. Hammsma,
Postbus 7061
9701 JB Groningen

Secretariaat Libau
Hoge der A 5
9712 ac Groningen
Telefoon (090) 367 80 08
Fax (090) 312 33 62

datum: vrijdag 30 november 2007
oms kenmerk: RRW07-11
BO-nummer:
onderwerp: voorontwerp bp Oud Zuid
locatie:

Geachte mevrouw Seip,

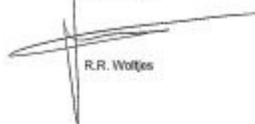
De Commissie voor de welstandszorg heeft van u het voorontwerp bestemmingsplan Oud Zuid ontvangen.

De commissie heeft hier met belangstelling kennis van genomen.
Zij ziet in het plan geen aanleiding tot het maken van op- en/of aanmerkingen.

De commissie hoopt u aldus voldoende te hebben geadviseerd.

Hoogachtend,

de secretaris


R.R. Woltes

NV Nederlandse Gasunie		gasunie	
Gemeente Groningen Dienst RDEZ T.a.v. de heer/mevrouw M.A. Harmsma Postbus 7081 9701 JB GRONINGEN		M.V. Nederlandse Gasunie Gebied Deventer Kantoor bevoorzer Postbus 102 7400 AD Deventer Zuithavenweg 51023 T (0570) 69 69 11 F (0570) 69 64 11 E a.fredrick@gasunie.nl BTW NL007239348B01 Handelsregister Groningen 63929700 www.gasunie.nl	
Datum 29 oktober 2007	Doorkiesnummer (0570) 69 62 05		
Ons kenmerk TAJO 07.B.6350	Uw kenmerk RO 07.1440653		
Onderwerp Vooroverleg bestemmingsplan "Oud Zuid"			
Geachte heer/mevrouw Harmsma,			
Met uw brief d.d. 8 oktober jl. van zond u ons genoemd bestemmingsplan in het kader van het vooroverleg ex artikel 10 BRO.			
In het onderhavige plangebied liggen geen aardgastransportleidingen van ons bedrijf.			
Wij zenden u het plan onder dankzegging retour.			
Hoogachtend,			
 Geke Nikkels			
Bijlage: als genoemd			
			
			

Waterschap Hunze & Aa's

			
Gemeente Groningen De heer/mevrouw M.A. Harmsma Postbus 7081 9701 JB GRONINGEN		Aquapark 5, Veendam Postbus 195 9640 AD Veendam Tel (0598) 993 800 Fax (0598) 993 893 www.hunzeaa.nl	
Uw brief	8 oktober 2007	Datum	3 december 2007
Ons kenmerk	MM 07.4781/07.4104	Behandeld door	Henk Boerman
Onderwerp	voorstel bestemmingsplan Oud Zuid	Doorkiesnummer	0598-860208

Geachte heer/mevrouw Harmsma,

Op 8 oktober jl. heeft u ons het voorontwerp bestemmingsplan Oud Zuid toegezonden met het verzoek hierop te reageren. Middels deze brief willen wij aan uw verzoek voldoen.

U geeft aan dat met dit bestemmingsplan oude en recente planologische plannen worden vervangen. In het plangebied vinden op dit moment enkele ruimtelijke ontwikkelingsplaats of deze gaan op korte termijn plaatsvinden. In het bestemmingsplan wordt niet geheel duidelijk of voor al deze plannen al een ruimtelijke onderbouwing, en daarmee een watertoets, heeft plaatsgevonden.

In het hoofdstuk randvoorwaarden wordt een uitgebreide beschrijving van het huidige watersysteem gegeven. Als randvoorwaarden worden het afkoppelen van hemelwater, het aanleggen van robuuste systemen en het niet toepassen van uitlopende materialen genoemd. In het hoofdstuk wordt niet concreet gemaakt hoe deze randvoorwaarden vorm krijgen binnen toekomstige plannen. Daarnaast staat beschreven dat het peil van het Noord-Willemskanaal NAP + 0,57 meter is, dit moet echter NAP + 0,55 meter zijn. Het gebied ten oosten van het Noord-Willemskanaal watert in principe via het rioolsysteem af op de boezem. De vijver in het Dinkelpark staat ook via het rioolsysteem in verbinding met de boezem en is dus een verlengstuk van de riolering.

Als voor alle plannen die met dit bestemmingsplan geregeld worden reeds een ruimtelijke onderbouwing met watertoets heeft plaatsgevonden en het bestemmingsplan dus feitelijk een conserverend bestemmingsplan is hoeft dit geen obstakel te vormen. Indien binnen dit bestemmingsplan nog ruimte wordt gelaten voor toekomstige ontwikkelingen, waarvoor nog geen ruimtelijke onderbouwing heeft plaatsgevonden, zien wij graag middels de watertoets een nadere toelichting op het toepassen van deze randvoorwaarden.

In de bijlage van deze brief is de ligging van de boezemkaden aangegeven. Graag zien wij dat in de voorschriften wordt opgenomen dat deze kade, inclusief een beschermingszone, onder de werking van de keur van het waterschap valt.

Daarmee willen wij graag dat voor de kade er op de plankaart van het bestemmingsplan als dubbelbestemming "waterstaatskundige doeleinden" een zone van 20 meter langs de waterlijn opgenomen wordt, waarvan 5 meter overlapt met het water.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zien uw reactie graag tegemoet.

Hoogachtend,

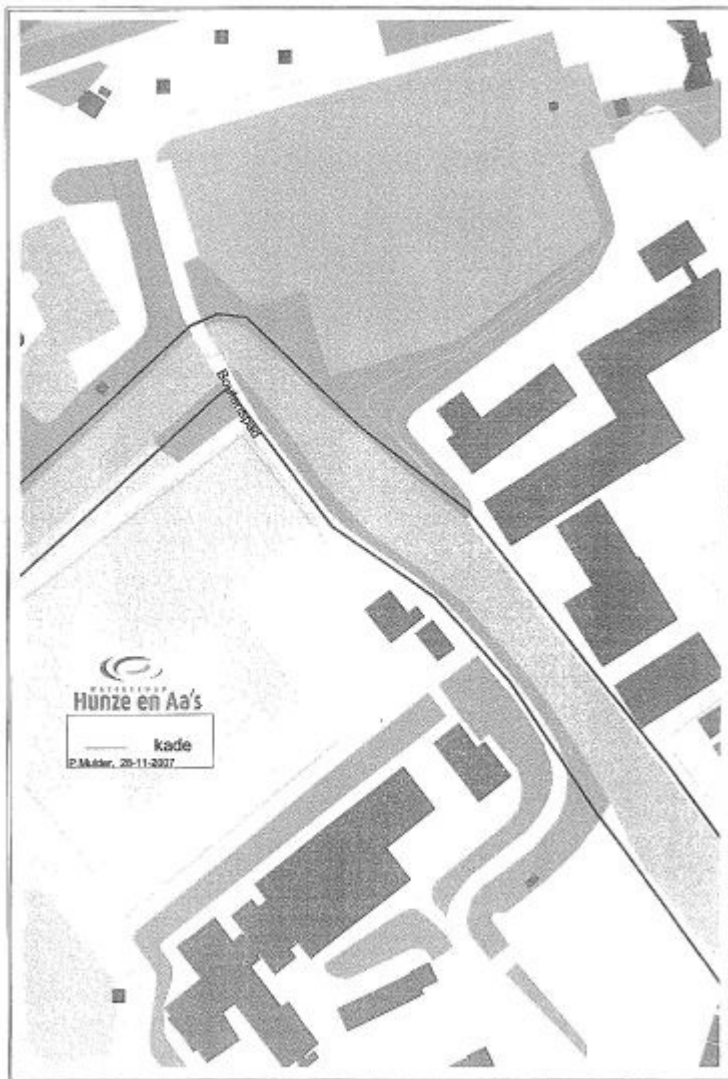
namens het dagelijks bestuur,



Jolmer Koolstra
Afdelingshoofd Beleid, Plannen en Projecten

Bijlage(n): - kaart met kadetracé

NM 07.4701/07.4164



Waterschap Noorderzijlvest

Waterschap NOORDERZIJLVEST		
Gemeente Groningen T.a.v. M.T. Seip Postbus 7081 9701 JB GRONINGEN		Gezondheids- Stationsnummer 1 8731 AC Groningen Postbus 10 9700 AA Groningen Telefoon: (050) 304 82 11 Fax: (050) 304 82 24 E-mail: info@waterschap.nl Internet: www.noorderzijlvest.nl
Uw brief van: 8 oktober 2007 Uw kenmerk: ROOF.14480653		Groningen, 29 oktober 2007 Ons kenmerk: 07-6423/3315 Behandeld door: drs. S.F. Dijk Bijlage(n): -
Onderwerp: reactie voorontwerp bestemmingsplan Oud Zuid		
Gechachte heer/mevrouw, Hierbij onze reactie op het voorontwerpbestemmingsplan Oud Zuid. Deze reactie is bestemd voor het gedeelte van het bestemmingsplan gelegen in het waterschap Noorderzijlvest, de Grunobuurt en Lasehuizen. In het voorontwerpbestemmingsplan zijn uitgangspunten voor het waterbeleid benoemd aan de hand van het gemeentelijk waterplan en gemeentelijk rioleringsplan. Deze uitgangspunten zijn: - Afkoppelen bij wijkvernieuwingprojecten (Grunobuurt Noord). - Aanleg van robuuste watersystemen. - Toepassen van niet uitlozende materialen. Deze uitgangspunten zijn in lijn met het waterschapsbeleid, zoals beschreven in het Waterbeheerplan Noorderzijlvest, periode 2003-2007 en de Notitie Stedelijk Water. In paragraaf 6.2.2 van Bestemmingsplan Oud Zuid wordt afkoppelen van hemelwater als speerpunt genoemd; hier wordt echter niet genoemd op welke manier de afkoppeling plaatsvindt. Wij vragen u in het geval van afkoppelen aan te geven op welk oppervlaktewater dit gebeurt. Ook moet er rekening mee worden gehouden, dat bij een vergroting van het areaal verhard oppervlak, compensatie vereist is in de vorm van de aanleg van waterberging. In geval van vergroting van het areaal verhard oppervlak kan er in overleg met het waterschap gekoken worden naar compenserende maatregelen. Wij vragen u de verandering in het percentage van het verhard oppervlak in het plangebied aan te geven.		
Stads- en Gemeentebestuur Groningen, afdeling Bestuur en Planning, Postbus 30.001, 9700 RB Groningen		

Waterschap NOORDERZIJLVEST

Wij kunnen niet instemmen met het voorliggende voorontwerpbestemmingsplan Oud Zuid. Nadat u de hierboven genoemde onderdelen heeft aangepast, kunnen wij deze versie opnieuw beoordelen.

Wij gaan ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Voor eventuele vragen kunt u contact opnemen met de heer S.F. Dijk van de afdeling Onderzoek & Planvorming, telefoonnummer 050 - 304 8354.

Namens het Dagelijks Bestuur van
het waterschap Noorderzijlvest:



ir. H. Groen,
afdelingshoofd Onderzoek & Planvorming

Gemeente Groningen
T.a.v. M.T. Seip
Postbus 7081
9701 JB GRONINGEN

REC 08.16002/69
- 3 A. 2000
- 1.731.212 U569

Indirizzo:
Nobelsmuseet 1
8798 AC Guelaguetz
Postale:
Postbox 58
5050 AA Guelaguetz
Telefono: 0551 304 89 11
Fax: (055) 582 32 38
E-mail: info@nobelcenter@vernet.it
Internet: www.nobelcenter@vernet.it

Groningen, 2 april 2008
Ora kenmerk: 07-7779/1045
Behandeld door: drs. S.F. Dijk
Bijlagen: -

Onderwerp: reactie opmerkingen voorontwerp
bestemmingsplan Oud Zuid

Geachte heer/mevrouw,

in uw brief van 10 december 2007 reageert u op onze opmerkingen over het voorontwerp-bestemmingsplan Oud Zuid. Uw uitleg over de inhoud van het plan is helder. Omdat het gaat om een actualiserend bestemmingsplan, kan op dit moment moeilijk worden vastgelegd of en in welke mate het verhard oppervlak toeneemt. Toch worden in het plan een aantal ontwikkelingen voorzien (onder andere Grunobuurt).

Gezien uw toezegging uit te gaan van het compenseren van de toename van verhard oppervlak en zoveel mogelijk af te koppelen, kunnen wij instemmen met het plan.

Wij vragen u in een zo vroeg mogelijk stadium contact met ons op te nemen wanneer aanpassingen worden voorzien in het watersysteem door bijvoorbeeld afkoppeling en/of herinrichting.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Namens het Dagelijks Bestuur van
het waterschap Noorderzijlvest:

ir. H. Groen,
afdelingshoofd Onderzoek & Planvorming

ProRail

Het College van Burgemeester en
Wethouders van de gemeente Groningen
Afdeling: Juridische Zaken
T.a.v. M.A. Harmsma
Postbus 7081
9701 JB Groningen

Datum: 08 NOV 2007
Onderwerp: VMUB/AB/Gri
Onderwerp: 207 235 00
 Voorontwerp-
bestemmingsplan

Beleidsdomein: Dhr. A.N. Boers
Telefoonnummer: 036 487 44 09
Faxnummer: 036 487 48 83
E-mail: Ardy.Boers@prorail.nl

Geacht College,

Met interesse hebben wij het voorontwerp-bestemmingsplan "Oud Zuid" gekregen. Het plan geeft ons aanleiding om het volgende op te merken.

Allereerst verheugt het ons te kunnen vaststellen dat de gemeente de belangen van ProRail in het plan heeft gewaarborgd zoals wij in reacties op eerdere desikkingen hebben verzocht. Desondanks vragen wij uw aandacht voor onderstaande punten.

Getuid:
 Indien binnen het plangebied nieuwbouwonwikkelingen plaatsvinden die de voorkeurgrenswaarde van 55 dB inzake railverkeerslawaai overschrijden en uw gemeente hiervoor gebruik wil maken van de zogenaamde Hogere Grenswaarden – procedure willen wij u vriendelijk verzoeken om ProRail, als belanghebbende, daartoe te informeren.

Spoorwegwet:
 In verband met de ligging van het plangebied ten opzichte van de aangrenzende spoorbanen en het emplacement Groningen wijzen wij u erop dat bij de uitwerking van de plannen rekening gehouden dient te worden met de artikelen 19 t/m 26 van de Spoorwegwet (Spww). Op grond van deze artikelen is het niet toegestaan om zonder vergunning of ontheffing, door of vanwege het Ministerie van Verkeer en Waterstaat te verlenen door ProRail, o.a. bouwwerken op te richten dan wel uitgravingwerkzaamheden te verrichten nabij de spoorbanen binnen de in de onderhavige bepalingen van de Spww vastgestelde grenzen. In art. 20 Spww zijn de afstanden aangegeven voor de begrenzing aan de spoorbanen, het zogenaamde 'beleegebied'.

Flankerende maatregelen:
 Op pagina 93 van de planologische toelichting wordt gesproken over het oprichten van een denktank binnen de gemeentelijke diensten met als doel de busvoorzieningen langs het spoor te verbeteren. Graag worden wij betrokken bij de discussie over de flankerende maatregelen zoals busvoorzieningen en verzoeken wij bij de aanleg van voorzieningen rekening te houden met de bovengenoemde spoorwetgeving.

ProRail b.v. Kijk 36124550, Afd. ABRO 48 28.41.289

Toekomstige ontwikkelingen Nettefens:

Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd om middels een wijzigingsbevoegdheid de bestemming van het Nettefens te wijzigen in "Woondoeleinden" en / of "Kantoren". ProRail wil bij gebruik van deze bevoegdheid graag worden geïnformeerd en de bijbehorende stukken (bijv. t.a.v. Externe veiligheid in relatie tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor) tijdig ontvangen zodat ProRail in de gelegenheid wordt gesteld om haar belangen ter zake te waarborgen.

Wij stellen het op prijs als u ons, als belanghebbende bij eventuele toekomstige art. 19 WRO – procedures voor bouwprojecten nabij de spoorbaan, (binnen de zone zoals vermeld op de geluidzoneringkaart) tijdig informeert over de voortgang van deze procedures.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,


Ir. C. de Vries
Directeur regio Noord-Oost

KPN Telecom Wholesale, Services & Operations



Gemeente Groningen
tav. MA. Harmsma
Postbus 7081
9701 JB Groningen



Harmsma

DIENST RO / EZ		
REG. NR.	RO07.1470591	
INGEK.	12 OKT. 2007	
DOSS. NR.	-1.731.212U569	
Kopie gez. aan:		
	Adm.	Parapl

Datum
10 oktober 2007

Onderwerp
Voorontwerpbestemmingsplan Oud Zuid

Uw brief van
8 oktober 2007

Uw kenmerk
RO07.1440653

Ons kenmerk
Groningen 2007 0032

Contactpersoon
Nieuwenhuis, HJJ

Telefoon
(050) 582 06 25

E-mail
henk.nieuwenhuis@kpn.com

Geachte mevrouw, hier,

Naar aanleiding van de brief van 8 oktober 2007. Voorontwerpbestemmingsplan Oud Zuid met kenmerk RO07.1440653.

Heb ik, uw plan gezien te hebben, geen aanleiding tot opmerkingen van KPN Vaste Net. De straatpaden lopen niet over het plan gebied.

Met vriendelijke groet,

Nieuwenhuis, HJJ
Medewerker Kwaliteit / Automatisering

Wholesale & Operations
Business Operations
Wimveldt 32
7327 AC Apeldoorn

Telefoon (050) 582 06 27
Fax (050) 582 06 61
www.kpn.com

Correspondentieadres:
Postbus 9107
7300 HR Apeldoorn

KPN B.V.
Handelsgereguleerder
K.v.K. Haaglanden
nr. 27124701
NL 009292058001

