

Concept Zienswijzennota bestemmingsplan Friesestraatweg 231

Het ontwerpbestemmingsplan Friesestraatweg 231 heeft samen met het ontwerpbesluit omgevingsvergunning en het ontwerp hogere geluidwaarden besluit van 17 september tot en met 28 oktober 2020 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn 6 zienswijzen binnengekomen.

1. Wijkoverleg Vinkhuizen
2. Bewoners van een adres aan de Avondsterlaan
3. Bewoners van een adres aan de Avondsterlaan
4. Bewoners van een adres aan de Avondsterlaan
5. Stadskerk
6. Commissie verkeer en Veiligheid Reitdiepwijk

Hieronder zijn de zienswijzen samengevat en voorzien van een reactie van de gemeente. Daar waar de zienswijzen aanleiding geven tot aanpassingen in het bestemmingsplan is dat aangegeven.

De drie zienswijzen van de bewoners van de Avondsterlaan bevatten tevens de opmerkingen die ook al zijn ingebracht bij de eerste inspraakronde. Voor de beantwoording van die opmerkingen wordt daarom verwezen naar de reactienota in het voorontwerpbestemmingsplan.

Zienswijze 1 Wijkoverleg Vinkhuizen

1.1 Geluidsbelasting en luchtkwaliteit

Reclamanten geven aan het zorgelijk te vinden dat de gemeente de eerder gegeven inspraakreacties volledig naast zich neer heeft gelegd. Zelfs de zorgen die er vanuit de GGD zijn vanwege de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit hebben geen gevolg gekregen. Reclamanten geven aan dat het er op lijkt dat de belangen en gezondheid van toekomstige bewoners te weinig aandacht krijgen enkel om zo snel mogelijk woningen op te leveren.

Ad 1.1 reactie gemeente

Zoals ook al aangegeven in de reactienota op de inspraakreacties stamt de keuze om de voormalige bedrijvenstrook langs het Reitdiep te transformeren naar een nieuw woongebied van vele jaren geleden. Het nu voorliggende plan past hier ook in. Vanwege deze transformatie naar woningbouw treedt er in die zin een verbetering in de totale gezondheidssituatie op. De vestiging van zware (vervuilende) industrie is in deze zone straks niet meer mogelijk. Dat neemt niet weg dat wij als gemeente er ons van bewust zijn dat gezondheid natuurlijk ook van belang is voor de nieuwe bewoners. En met name het verkeer op de Ring West is daarbij een belangrijk aandachtspunt. Qua geluid en luchtvervuiling is daar de nodige aandacht aan geschonken en worden maatregelen getroffen in het bestemmingsplan. Van het naast zich neerleggen van reacties is geen sprake.

De geluidbelasting vanwege de Westelijke Ringweg is hoog. Dat erkennen wij ook. Dat betekent niet dat plannen daarom geen doorgang zouden kunnen vinden. In het inspraakrapport hebben wij aangegeven dat het bouwplan wordt uitgevoerd met dove gevels en inpandige balkons, die mechanisch geventileerd worden conform de normen van het bouwbesluit. Daar waar de dove gevels moeten worden uitgevoerd is dat vastgelegd op de verbeelding en in de regels van het bestemmingsplan. Zodoende wordt voor de toekomstige bewoners op het vlak van geluid en goed woon en leefklimaat gewaarborgd.

Daarnaast blijkt uit het uitgevoerde geluidonderzoek dat het overgrote deel van de binnentuin de geluidbelasting ten hoogste 53 dB bedraagt. Wij achten dit een acceptabel niveau voor een buitenruimte. De normen van de Wet geluidhinder worden niet overschreden.

Ten aanzien van de luchtkwaliteit kan het volgende worden vermeld. De gemeente Groningen maakt om de vijf jaar een luchtkwaliteitskaart. De huidige kaart geeft de concentraties weer van fijnstof en stikstofdioxide in het jaar 2016. Hieruit blijkt dat de plaatselijke luchtkwaliteit in een rond het plangebied voldoet aan de gezondheidkundige advieswaarden van de WHO en geen beletsel vormt voor de voorgenomen woningbouw. Doordat het wagenpark in Nederland en daarbuiten gaandeweg wat schoner wordt, vertonen met name de concentraties van fijn stof al enige jaren een neerwaartse trend. Oók in Groningen: zie het 'Verslag luchtkwaliteit 2016 gemeente Groningen'. De eventuele toename van de luchtverontreiniging door het extra verkeer valt in het niet bij de hier bedoelde trendmatige ontwikkeling. In 2022 zal de gemeente opnieuw de balans opmaken in het 'Verslag luchtkwaliteit 2021 gemeente Groningen'.

1.2 openbaar vervoer en aansluiting fietspaden

Reclamant geeft aan dat er wat betreft het openbaar vervoer er geen zekerheid is over nieuwe bushaltes mogelijk bij toekomstige onderdoorgangen van een nieuwe Ring West. De locatie is niet ontsloten via openbaar vervoer. Ditzelfde geldt voor het fietsverkeer zolang de herinrichting van de Friesestraatweg niet gereed is. Daarnaast ziet reclamant het pad langs de westzijde van het Reitdiep graag uitsluitend voor voetgangers.

Ad 1.2 Reactie gemeente

Het is correct dat er op dit moment geen duidelijkheid is over nieuwe bushaltes bij nieuwe onderdoorgangen als de Ring West wordt gereconstrueerd. De locatie is inderdaad niet ontsloten via openbaar vervoer. De betreffende passage in de toelichting wordt hierop aangepast.

Als de reconstructie van de Friesestraatweg wordt uitgevoerd, verbetert de bereikbaarheid en veiligheid voor de fiets. Deze plannen zijn concreet en ook noodzakelijk vanwege de invoering van het 30-km regiem voor de woningbouwplannen in de Reitdiepzone.

Het is inderdaad de bedoeling dat het pad aan de westzijde van het Reitdiep vooral een pad voor voetgangers en minder-validen wordt en niet voor (snelle) fietsen. Vanuit verschillende organisaties wordt hier op aan gedrongen. Dat wordt met dit bestemmingsplan echter niet geregeld.

1.3 Steiger

Reclamant geeft aan dat op pagina 27 een steiger wordt genoemd. In de eerdere inspraakronde is deze ook al opgemerkt maar is het reclamanten niet duidelijk geworden of deze steiger er ook komt. Men is bang dat een steiger voor overlast gaat zorgen.

Ad 1.3 Reactie gemeente

Er wordt in de waterparagraaf van het bestemmingsplan in paragraaf 4.6 inderdaad gesproken over een steiger. In onze reactie op de inspraakreacties is echter verzuimd om in te gaan over de aanleg en/of locatie hiervan. De genoemde steiger is niet opgenomen in de tekeningen van de ontwerpomgevingsvergunning en het bestemmingsplan biedt daar ook geen mogelijkheden toe. Het is ook niet de bedoeling dat er een steiger komt. We zullen de genoemde paragraaf daarop aanpassen en de tekst over de steiger verwijderen.

1.4 Parkeren

Reclamant geeft aan dat hoewel aan de parkeernormen wordt voldaan toch gevreesd wordt voor parkeerhinder. Reclamant verwijst daarbij ook naar de situatie bij De Woldring waar het parkeerverbod wordt genegeerd, niet wordt gehandhaafd en verkeersbesluit om parkeren te verbieden in de zomer van 2020 niet is uitgevoerd.

Ad 1.4 Reactie gemeente

Er is inderdaad sprake van hinder van geparkeerde auto's bij het jongerencomplex De Woldring. Dit probleem is name te wijten aan de lage parkeernorm 0,1 bij kleine wooneenheden. In de praktijk levert dat samen met geparkeerde auto's van elders een hogere belasting op dan verwacht. Dit parkeerprobleem zal zich bij dit plan niet voordoen, omdat bij dit plan geen sprake is van jongerenhuisvesting en/of kleine wooneenheden. De parkeernorm ligt hier veel hoger (1,1 tot 1,3). Op een totaal van 153 woningen dienen dus 180 parkeerplaatsen te worden aangelegd. Daarvoor is ruimte in de parkeergarage van het complex zoals te zien is op de bouwtekeningen van de aanvraag omgevingsvergunning. Van parkeeroverlast als gevolg van het nieuwe complex zal daarom geen sprake zijn.

Het genoemde parkeerverbod met betrekking tot de kruising Donghornsterpad- Friesestraatweg is recent van kracht geworden. Ter plekke kan nu gehandhaafd worden.

1.5 Noodzakelijkheid bouw

Het Wijkoverleg trekt de noodzakelijkheid om hier te bouwen in twijfel. Het WOV ziet liever eerst dat er een goede infrastructuur is. Deze is noodzakelijk voor een leefbare omgeving.

Ad 1.5 reactie gemeente

Het Wijkoverleg heeft dit punt ook bij eerdere woningbouwplannen in de Reitdiepzone naar voren gebracht. De ontwikkeling van de zone is nu noodzakelijk om te kunnen voorzien in de grote behoefte aan woningen in de stad. Groningen heeft voor de komende jaren een belangrijke woningbouwtaakstelling en kan niet wachten op de aanpak van Ring West.

De Reitdiepzone is al lange tijd geleden aangewezen als transformatiezone van industrie naar woningbouw (omstreeks 2004: plan De Intense Stad, verdichting en functiemenging). Bij de invulling van deze zone wordt rekening gehouden met (het verkeer op) de bestaande Westelijke Ringweg. De gemeente staat op het standpunt dat de Aanpak van Ring West in de toekomst alleen maar kan en mag leiden tot een verbetering van het woon- en leefklimaat van zowel de bewoners van Vinkhuizen als de nieuwe bewoners van de Reitdiepzone.

1.6 Duistere vesting

Het Wijkoverleg stelt dat het plan er 'wat liefdeloos doorheen wordt gejaagd' en typeert het bouwplan als een middeleeuwse duistere vesting met dove gevels.

Ad 1.6 Reactie gemeente

Deze zienswijze nemen wij voor kennisgeving aan. De welstandscommissie heeft over het bouwplan een positief advies uitgebracht.

Zienswijzen 2, 3 en 4 bewoners Avondsterlaan

De drie zienswijzen van de bewoners van de Avondsterlaan zijn nagenoeg van dezelfde strekking en komen grotendeels overeen met hetgeen ook is ingebracht in de eerdere inspraakronde. Deze inspraakreacties hadden betrekking op de locatie, hoogte, schaduwwerking, windhinder, het ontbreken van een MER, privacy, woongenot, verkeerveiligheid, doorstroming en waardevermindering. Voor de beantwoording van die punten verwijzen wij naar de eerdere reactienota die als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd. Daarnaast hebben indieners aanvullende punten aangevoerd. Met name de hoogte, gekozen locatie, schaduwwerking, windhinder, geluids- en verkeershinder wordt als bezwaarlijk ervaren. Een bouwplan met meer laagbouw zou de voorkeur hebben.

Op de door indieners aanvullende punten wordt hieronder in gegaan.

2.1 Locatie

Reclamanten voeren aan dat het landelijke karakter van het Reitdiep wordt aangetast door de voorgenomen ontwikkeling. Men maakt zich zorgen over de overbevolking van dit kleine stukje Groningen.

Ad 2.1 reactie gemeente:

De Reitdiepzone is geen landelijk gebied, maar een strook in stedelijk gebied die vanouds een bestemming voor bedrijven ('handel en nijverheid') heeft. In de loop van de jaren zijn veel van de hier gevestigde bedrijven vertrokken of hebben het voornemen om te verplaatsen. Dit is ook het geval met het op Friesestraatweg 231 gevestigde garagebedrijf annex tankstation. De zone is aangewezen als een transitiegebied van werken naar (gemengd) wonen. Bij een nieuwe bestemming moet worden afgewogen of de effecten van de nieuwe ingrepen voor omwonenden aanvaardbaar zijn. Bij veranderingen in dergelijk stedelijk gebied bestaat daarom geen recht op handhaving van de bestaande situatie en het uitzicht, er is altijd kans op verandering en in die zin een risico. Wij achten deze ontwikkeling op deze locatie als passend. Het betreft hierbij een groot aantal woningen maar wij herkennen hier geen beeld in van overbevolking.

2.2 Bouwhoogte en omvang

De bewoners vragen zich af waarom het gebouw 11 verdiepingen hoog moet zijn. Men is geschokt dat zo'n 'megalomaan' bouwwerk pal tegenover ons huis komt te staan.

Ad 2.2 reactie gemeente

Wat betreft de bouwhoogte en omvang: het bouwplan past binnen de stedenbouwkundige hoofdstructuur van Groningen voor dit gebied, waarin het uitgangspunt is compact en intensief te bouwen (duurzaam ruimte gebruik). Daarbij zijn ook als referentiekader de hoge flats aan de westrand van Vinkhuizen betrokken. De bouwhoogte loopt trapsgewijs op en af van 3 bouwlagen tot een woonblok van 11 lagen nabij het water. Niet alle bebouwing heeft deze hoge bouwhoogte, alleen de zuidoosthoek. Qua hoogte en omvang is op deze wijze juist rekening gehouden met de omgeving. Uiteraard zal de woontoren te zien zijn vanuit de woningen aan de Avondsterlaan. Wij zijn echter van mening dat de gezien de situering en afstand tot bestaande bebouwing (circa 90 meter) de hinder ten gevolge van het plan voor de bewoners van de Avondsterlaan niet onacceptabel is. In de inspraaknota is een situatietekening opgenomen waarop is te zien dat de afstand 93 tot 94 meter is. Van een megalomaan bouwwerk is naar ons inzien geen sprake.

2.3 Schaduwwerking

De bewoners geven aan hun twijfels te hebben bij de juistheid van de schaduwberekeningen die zijn uitgevoerd. De te verrijzen woontoren zal straks het volledige avondzonlicht ontnemen. Dat zal niet alleen voor de Avondsterlaan zijn maar voor een groot deel van Paddepoel Noord.

Ad 2.3 reactie gemeente

Er is een bezonningsstudie uitgevoerd. Deze studie is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. De bezonningsstudie is uitgevoerd om vast te stellen in welke mate de implementatie van het gebouw de omgeving beïnvloedt. Voor maart, juni en september zijn beschaduwings-simulaties van ochtend tot avond uitgevoerd om een kwalitatief beeld te geven. Geconcludeerd wordt dat er in de directe omgeving van het gebouw gebied in beperkte mate sprake is van schaduwwerking, met name in het najaar. Dat is ook te zien op de illustraties in de studie van 23 september om 17:00 uur. Wij hebben geen reden om deze studie in twijfel te trekken. Er zal inderdaad sprake zijn van enige schaduwwerking als gevolg van de hoogbouw maar volgens ons is er geen sprake van een onacceptabele situatie en wordt het woon- en leefklimaat van de bewoners van de Avondsterlaan niet onevenredig aangetast.

2.4 Windhinder

Indieners zijn niet overtuigd van de uitkomsten van het windonderzoek en voorzien stormschade aan hun woningen. Bekend is de stuwende werking van grote gevels op windrichting en -kracht.

Ad 2.4 reactie gemeente

De kans op windhinder en stormschade ten gevolge van het plan Friesestraatweg 231 voor de bewoners van de Avondsterlaan is klein. Op basis van het windhinderonderzoek (uitgevoerd door onafhankelijk adviesbureau DGMR) kan worden geconcludeerd dat er geen windgevaar voor de omgeving te verwachten is vanwege de afstand en de windafschermende werking die het nieuwbouwproject op de overzijde van het Reitdiep heeft, vooral bij westenwind.

2.5 Gezondheidsgevolgen en MER

De bewoners wijzen op de gezondheidsgevolgen voor de toekomstige bewoners. Zij zijn van mening dat vanwege geluidsoverlast, verkeershinder en gezondheid een MER moet worden uitgevoerd.

Ad 2.5 reactie gemeente

Voor de ontwikkeling van het plan Friesestraatweg 231 is een vormvrije mer-beoordeling opgesteld, die als bijlage bij het bestemmingsplan is opgenomen. Geconcludeerd wordt dat door de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten er geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden. Een MER is daarom niet noodzakelijk. Het gaat hier om een plan met een relatief beperkt aantal woningen (153), dat ver onder de MER-norm van 2.000 ligt. Omdat het er nu naar uit ziet dat in groter verband op langere termijn het aantal woningen in de Reitdiepzone dit aantal te boven zal gaan, wordt nu gewerkt aan het opstellen van een Structuurvisie met bijbehorende MER voor de hele Reitdiepzone, waarin nader onderzoek wordt gedaan naar de aspecten die de bewoners van de Avondsterlaan noemen. De verwachting is dat deze stukken begin 2021 in procedure kunnen worden gebracht. Onder 6.3 verderop in deze zienswijzennota bij de reactie van de Verkeerscommissie Reitdiepwijk wordt ook nog ingegaan op de MER.

Zienswijze 5 De Stadskerk

5.1 informatiebijeenkomst

De Stadskerk geeft aan niet op de hoogte te zijn van de informatiebijeenkomst in oktober 2019 en wijst er op dat de gebruiksmogelijkheden van de kerk niet door de nieuwbouw mogen worden beperkt. De Stadskerk is bereid de zienswijze mondeling toe te lichten.

Ad 5.1 reactie gemeente

Op maandag 14 oktober 2019 heeft in De Stadskerk een informatiebijeenkomst gehouden. Wij betreuren het dat (het bestuur van) De Stadskerk zelf hiervoor niet expliciet uitgenodigd is. Echter de Stadskerk is wel in de gelegenheid geweest kennis te nemen van het plan en heeft een inspraakreactie ingediend, nu gevolgd door een zienswijze met ongeveer dezelfde inhoud.

5.2 De gebruiksmogelijkheden Stadskerk

De Stadskerk geeft aan dat gebruikersvergunning van De Stadskerk gebaseerd is op horizontale geluidsmetingen. Er zijn bij de verbouwing van de Stadskerk in 2012 geluidswerende maatregelen genomen om de uitstraling naar het oosten te beperken. Het is niet bekend of er sprake is of kan zijn van geluidsoverlast bij een appartementsgebouw van 11 hoog. Er zijn immers geen verticale metingen gedaan. Het huidige gebruik van De Stadskerk kan niet beperkt worden door deze nieuwbouw.

Ad 5.2 reactie gemeente

Het huidige gebruik van De Stadskerk kan niet worden beperkt door de nu voorliggende nieuwbouw. De kerk heeft een rechtsgeldige omgevingsvergunning van 24 juni 2011. Bovendien zijn de nieuwe

bewoners van het plan Friesestraatweg 231 op de hoogte danwel dat zij worden geïnformeerd dat zij naast een kerk komen te wonen met geluid tijdens de kerkdiensten.

Zienswijze 6 Commissie Verkeer en Veiligheid Reitdiepwijk

6.1 Ontbreken gevolgen verkeer

De commissie geeft aan het een groot hiaat te vinden dat er bij een omgevingsvergunning niet in zijn geheel gekeken wordt naar de gevolgen van bebouwing voor de bewoners die er al wonen, bijvoorbeeld ten aanzien van verkeer. Alsof dat laatste geen element is dat voor omwonenden van belang is. Bewoners mogen uiteraard zelf reageren. Dikwijls worden deze reacties weggehoord vanuit de comfortabele gedachte dat mensen niet kunnen omgaan met veranderingen en reageren vanuit emotie.

Ad 6.1 reactie gemeente

De toelichting bij een bestemmingsplan dient om niet alleen een toelichting op het plan te geven maar ook om te onderbouwen dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Dat is hier niet anders. Bij een goede ruimtelijke ordening hoort ook een afweging ten aanzien van parkeren en verkeer. Deze is terug te vinden in paragraaf 2.2.4. De opmerking over het ontbreken van een afweging ten aanzien van verkeer ontgaat ons evenals de opmerking dat bezwaren zouden zijn weggehoord.

6.2 Verkeersafwikkeling

De Commissie wijst er op dat door het uitstel van Ringweg West de verkeersgevolgen van het bouwplan Friesestraatweg 231 in de Reitdiepzone-Noord niet kunnen worden afgewikkeld via het Pleiadenplein, maar noordwaarts moet gebeuren richting Reitdiephaven. Door de realisatie van de Werkmantoren met 698 eenheden en de geplande ontwikkeling van de Festivallocatie met 79 appartementen wordt met het plan Friesestraatweg 231 de capaciteit op dit wegvak, een 30 km zone, in de nabije toekomst fors overschreden.

De Commissie vindt de redenering van de gemeente dat er vanwege het aantal woningen in het plan (153) naar verwachting geen problemen ontstaan in de verkeersafwikkeling pertinent onjuist. De verkeerscommissie vindt dat er sprake is van een foutieve getalsmatige onderbouwing en dat de problemen op het gebied van verkeersafwikkeling door de gemeente gebagatelliseerd worden. Volgens de Commissie is bij de beantwoording van de Motie doorstroming Reitdiephaven gewerkt met foutieve verkeersaantallen, waarin cijfers van de provincie niet zijn meegenomen.

Ad 6.2 reactie gemeente

De ontwikkeling aan de Friesestraatweg 231 heeft geen directe relatie met Reitdiephaven. Het verkeer van en naar Dykstaete zal vrijwel volledig gebruik maken van de aansluiting van de Hoogeweg op de westelijke ringweg. Slechts verkeer vanuit de richting Aduard naar Friesestraatweg 231 en van hieruit richting de noordelijke ringweg maakt mogelijk gebruik van de route door Reitdiephaven. Zoals ook in de toelichting van het bestemmingsplan is uiteengezet in paragraaf 2.2.4. zal het gaan om een beperkte toename het verkeer ten opzichte van de huidige situatie.

6.3 MER

De Commissie vindt dat moet worden afgestapt van de ontwikkeling via aparte postzegels en dat voor het hele gebied, inclusief Reitdiephaven met de Festivallocatie en de Werkmantoren, een MER moet worden uitgevoerd, met vooral een MER toetsing op het thema verkeer.

Ad 6.3 Reactie gemeente

Ten aanzien van het punt over een MER verwijzen wij naar onze reactie op de zienswijzen van de bewoners van de Avondsterlaan onder Ad 2.5. Over het werken met postzegelplannen, een punt dat

ook bij het plan Crossroads, Friesestraatweg 139 is ingebracht, verwijzen wij naar onze onderstaande reactie in de zienswijzennota behorende bij dit bestemmingsplan:

Ten behoeve van de ontwikkeling van de Reitdiepzone heeft de gemeenteraad op 19 april 2017 de Update Ontwikkelstrategie Reitdiepzone vastgesteld. In het raadsvoorstel staat het volgende vermeld:

“Onze opvatting is dat een overall (bestemmings)plan niet het juiste instrument is de rechtszekerheid van burgers te vergroten. Hierbij spelen de volgende overwegingen:

- Bij een 'overall bestemmingsplan' dat uitvoering geeft aan het door uw raad vastgestelde beleid kunnen alleen in globale zin hoogtes, aantallen, categorieën en functies worden vastgelegd om gewenste ontwikkelingen te faciliteren (toelatingsplanologie). Wij kennen immers de toekomstige initiatieven niet. Omdat een bestemmingsplan 'direct bouwrecht' geeft, hebben wij en u geen mogelijkheid meer om daar waar nodig bij te sturen.
- Een bestemmingsplan voor de hele zone betekent niet per definitie 'zekerheid tot in de toekomst'. Indien een locatie niet ontwikkeld kan worden vanwege veranderingen in 'de vraag', zal op een zeker moment ten behoeve van een gewenste ontwikkeling een ander bestemmingsplan worden gemaakt. Omdat het moeilijk is te voorspellen/in te schatten waar de markt in de (nabije) toekomst om vraagt, kiezen wij voor een bestemmingsplan per locatie. Wij maken pas een bestemmingsplan als er gerede zekerheid is dat een ontwikkelaar ook daadwerkelijk zal bouwen (en er afspraken zijn gemaakt met de ontwikkelaar over de bijdrage die hij doet voor de kosten die moeten worden gemaakt).
- Een bestemmingsplan per locatie, geeft omwonenden en andere betrokkenen juridisch houvast. Bij de bestemmingplanprocedure wordt aan betrokkenen ruimschoots de gelegenheid gegeven hun opvattingen naar voren te brengen, zodat naast de visie van het college ook alle visies, belangen en bezwaren van betrokkenen kunnen worden vastgelegd. Hiermee krijgt het college eerst de gelegenheid zijn visie te toetsen en -indien nodig- bij te stellen, en krijgt vervolgens de gemeenteraad inzicht in alle naar voren gebrachte opvattingen, zodat de raad een afgewogen beslissing kan nemen”.

Omdat de woningbouwontwikkeling in de Reitdiepzone na de ontwikkeling van de Brivec-locatie en Woldring snel gaat en het er nu naar uit ziet dat hier meer dan 2.000 woningen komen, hebben wij besloten voor de zone een actuele Structuurvisie op te stellen, een 'all over visie' waarin het ruimtelijk beleid wordt vastgelegd met een bijbehorende Milieueffectrapportage.

Het plangebied voor deze Structuurvisie en MER wordt begrensd door de spoorlijn Groningen-Delfzijl aan de zuidzijde en aan de noordzijde door de Noordelijke Ringweg/Plataanlaan. Dit is een afgebakend gebied waarin nieuwe ontwikkelingen worden beoogd.

Deze begrenzing is aangegeven op de tekening behorende bij het raadsbesluit Reitdiepzone, kredietaanvraag, MER en coördinatiebesluit van 26 juni 2019.

Daarin zijn de ontwikkelingen in Reitdiephaven niet meegenomen, omdat hier sprake is van een bestaand bestemmingsplan uit 2012. Het bestemmingsplan Friesestraatweg-Hoogeweg dat aan het bouwplan van de Werkmantoren (zgn. Structonlocatie) ten grondslag ligt, dateert uit 2013. Er is hierin juridische zin sprake van een bestaande, 'gegeven' situatie.

Het plan Friesestraatweg 231 dat al enige tijd loopt, hoeft niet te wachten op de MER voor de Reitdiepzone omdat het in overeenstemming is met de lijn van de vastgestelde Ontwikkelstrategie en het een bouwplan betreft van 153 woningen, een relatief laag aantal ten opzichte van de MER-drempel van 2000 woningen.

6.4 Parkeren

De Commissie pleit voor het maken van goede afspraken met de ontwikkelaar, dat de parkeerplaatsen ook daadwerkelijk gebruikt worden voor de bewoners en niet gehuurd of gekocht moeten worden.

Ad 6.4 Reactie gemeente

*Hiervoor verwijzen wij naar de reactie onder **Ad 1.4**.*

6.5 Veiligheid

De Commissie wijst er op dat in het veiligheidsonderzoek voor de Brandweer geen rekening is gehouden met veranderingen in de wegenstructuur. In de zienswijze wordt naar voren gebracht dat de nieuwe bewoners door een al overbelaste wijk moeten rijden omdat de provincie wegen gaat afsluiten waarvan de gemeente nu al op de hoogte is.

Ad 6.5 Reactie gemeente

Het is juist dat de onderzoeken, ook het veiligheidsonderzoek, gebaseerd zijn op de huidige (verkeers)situatie. Dit kan juridisch ook niet anders, omdat toekomstige veranderingen in de wegenstructuur nog niet bekend zijn, dan wel dat hier nog geen besluiten over genomen zijn. Tegen de tijd dat er nieuwe besluiten genomen worden over ligging en aansluitingen zullen deze ook weer getoetst worden door de brandweer. Mocht dan blijken dat er aanpassingen nodig zijn zullen die doorgevoerd worden.