

Raadsvoorstel



Onderwerp Vaststelling bestemmingsplan Friesestraatweg 139 (plan
Steller/telnr. Crossroads) Bijlagen 6

| | | |
|--------------------------------|--|----------------|
| Classificatie | <input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim <input type="checkbox"/> Vertrouwelijk | |
| Portefeuillehouder | R. van der Schaaf | Raadscommissie |
| Langetermijn agenda (LTA) Raad | LTA ja: <input checked="" type="checkbox"/> 2 ^e kwartaal Jaar 2020 LTA nee: <input type="checkbox"/> Niet op LTA | |

Voorgesteld raadsbesluit
De raad besluit:

- I. de op het plan ingediende zienswijzen niet over te nemen, overeenkomstig de zienswijzennota bestemmingsplan Friesestraatweg 139 (plan Crossroads);
- II. de overwegingen en motiveringen overeenkomstig dit voorstel over te nemen en het bestemmingsplan Friesestraatweg 139 (plan Crossroads) digitaal vervat in het gml-bestand NL.IMRO.0014.BP565Friesestr139-vg01 en gebruikmakend van een ondergrond ontleend aan de basisregistratie grootschalige topografie van 28 februari 2018 vast te stellen en te verklaren geen bedenkingen te hebben tegen de hiermee gecoördineerde aanvraag omgevingsvergunning, overeenkomstig de ontwerpen zoals deze ter inzage hebben gelegen.
- III. geen exploitatieplan vast te stellen.

Samenvatting

Het college van burgemeester van wethouders stelt de raad voor het bestemmingsplan Friesestraatweg 139 (plan Crossroads) vast te stellen. Het doel van dit plan is een woningbouwplan van 292 woningen te realiseren op de hoek van de Friesestraatweg en de Westelijke Ringweg op het terrein van de voormalige ACM locatie. Dit bestemmingsplan is in het kader van de Coördinatie-regeling samen met de aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwplan ter inzage gelegd van 6 februari tot en met 18 maart 2020. Er zijn vier zienswijzen ontvangen. Deze zijn samengevat en van een reactie voorzien in de zienswijzennota met het voorstel de zienswijzen niet over te nemen en het bestemmingsplan ongewijzigd vast te stellen.

B&W-besluit d.d.: 19 mei 2020

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

Voor de voormalige ACM-locatie aan de Friesestraatweg is een grootschalig woningbouwplan ontwikkeld, waarvoor een aanvraag omgevingsvergunning is ingediend die voorziet in 292 woningen.



Ligging plangebied en impressie bouwplan, hoek Westelijke Ringweg/Friesestraatweg/Reitdiep



De beoogde woningbouw op deze locatie past in het woningbouwbeleid van de gemeente (Wonen in Stad, Meerjarenprogramma Wonen) en de ladder van duurzame verstedelijking (zuinig ruimtegebruik, duurzaam gasloos bouwen). Ook is het plan in overeenstemming met de door uw raad op 19 april 2017 vastgestelde Update Ontwikkelstrategie Reitdiepzone.

Het plan omvat een divers en hoogwaardig woonprogramma dat bestaat uit 292 woningen. Het betreft 273 appartementen, variërend van volwaardige startersappartementen met een huurprijs die valt binnen de sociale huursector tot ruime appartementen in de vrije sector. Naast appartementen voorziet het plan in 19 gezinswoningen langs de kade van het Reitdiep.



Bouwblokstructuur plan Crossroads, met in de zuidwesthoek de woontoren (blok C)

Stedenbouwkundig doet dit plan met een hoogteaccent (blok C) op het niveau van de stad recht aan de betekenis van de plek in de stedelijke structuur van de stad. Het markeert daarbij deze belangrijke knoop tussen de Westelijke Ringweg, de spoorlijn Groningen-Delfzijl en het Reitdiep.

Het hoogteaccent is zo ver mogelijk naar het zuidwesten van de locatie geschoven om de schaduwwerking op de omringende bebouwing in de omgeving te beperken.

Op de plek van het inmiddels gesloopte silogebouw komt een bouwvolume terug, blok E. Daarmee wordt samen met blok D langs het spoor in maat en schaal aansluiting gezocht bij de oorspronkelijke bebouwing van het gebied op die plek. Naast het hoogteaccent neemt het project met de randbebouwing (blokken A en B) deels de richting van de Friesestraatweg aan. Het plan houdt de oorspronkelijke verkavelingsrichting van het gebied zichtbaar. De blokken F en G zijn gelegen aan de kade langs het Reitdiep en bestaan uit grondgebonden kadewoningen.

De kade krijgt een openbaar karakter waarmee de kwaliteiten van het gebied zichtbaar en bereikbaar worden. Het belangrijke fietspad naar Vinkhuizen, het Donghornsterpad, doorsnijdt het plangebied en geeft vorm aan de levendigheid in het gebied. Op pagina 17 van de plantoelichting is een impressie van dit fietspad opgenomen.

Geluid

Het plangebied Crossroads is een hoogbelaste locatie door het wegverkeerslawaai van de Westelijke Ringweg. De ontwikkelaar heeft daarom een woningbouwplan ontworpen dat past binnen de reguliere kaders van de Wet geluidhinder. Eén en ander is uitgewerkt in het bestemmingsplan en de ontwerp-omgevingsvergunning voor het bouwplan. Het voornemen is om de gevolgen van de geluidbelasting vanwege de WRW/N370 voldoende te beperken door de gevels van de betrokken woningen te voorzien van adequate geluidafschermende constructies c.q. maatregelen. In het bestemmingsplan en in het hiervoor vereiste besluit hogere waarden geluid wordt per

woning/gevel vastgelegd wat dit betekent voor de gevelconstructie en de vereiste gevelisolatie. Zo worden de gevels van de woningen aan de zijde van de Ringweg voorzien van dubbele kozijnen en een speciaal ventilatiesysteem.

Milieueffect-beoordeling

Als gevolg van een **wijziging van het Besluit m.e.r. (in werking getreden op 7 juli 2017)** dient een 'nieuw stedelijk ontwikkelingsproject' te worden gemeld aan het bevoegd gezag om te beoordelen of er sprake is van een activiteit met aanzienlijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit betekent dat de initiatiefnemer (in dit geval de ontwikkelaar) een meldnotitie moet opstellen voor een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Voor het plan **Crossroads is zo'n meldnotitie opgesteld. Hieruit blijkt dat vanwege de ligging en omvang van dit project geen volledige m.e.r. hoeft te worden doorlopen.**

In de Reitdiepzone zijn twee woningbouwprojecten gerealiseerd: de Brivec-locatie met 150 woningen en het Woldringgebouw met 435 woningen. Het bestemmingsplan Crossroads voorziet in maximaal 300 woningen. **Daarmee is de 'M.e.r.-drempel' van 2.000 nog niet bereikt. Omdat het er inmiddels naar uitziet dat het totaal aantal woningen in de Reitdiepzone op termijn dit aantal zal overstijgen, is voor de zone een Structuurvisie met een M.e.r. in voorbereiding.** De Startnotitie hiervoor is onlangs in procedure gebracht en op 15 april 2020 besproken in de raadscommissie Ruimte en Wonen.

Coördinatieregeling

Voor het bestemmingsplan Friesestraatweg 139 is een concreet bouwplan opgesteld, dat de ontwikkelaar zo spoedig mogelijk wil realiseren. De ontwikkelaar heeft daarom verzocht voor zijn bouwplan de coördinatieregeling ex. artikel 3.30 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening toe te passen. Uw raad heeft in zijn vergadering van 26 juni 2019 met dit voorstel ingestemd en besloten dat dit mogelijk is voor de hele Reitdiepzone.

Het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerp-omgevingsvergunning voor het plan Crossroads hebben wij op basis van dit coördinatiebesluit gelijktijdig ter inzage gelegd. Tegen de plannen zijn 4 zienswijzen ingebracht (zie onder Maatschappelijk draagvlak en participatie).

Stikstof

Naar aanleiding van de uitspraken van de Raad van State op 29 mei 2019 over het Programma Aanpak Stikstof, waardoor veel bouwprojecten op slot gingen, is de depositie van stikstof op Natura 2000 gebieden ten gevolge van het plan Crossroads berekend. De berekening met Aeries geeft aan dat er geen rekenresultaten zijn die hoger zijn dan 0,00 mol/ha/jaar, zodat er vanuit dit oogpunt geen belemmeringen zijn voor het realiseren van dit bouwplan.

Kader

- Ontwikkelstrategie Reitdiepzone, vastgesteld 19 april 2017
- Omgevingsvisie 'The Next City', vastgesteld 26 september 2018

Argumenten en afwegingen

Zienswijzenprocedure

Het ontwerpbestemmingsplan en de aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwplan hebben op grond van de Coördinatieregeling gelijktijdig van 6 februari tot en met 18 maart 2020 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn vier zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn tijdig ingediend en kunnen in behandeling worden genomen.

1. bewoner Van Goghstraat;
2. Wijkoverleg Vinkhuizen;
3. Woldring United B.V.;
4. Bewoners Wilhelminakade.

De bewoners van de Van Goghstraat en de Wilhelminakade vinden het bouwplan te fors en te hoog. Zij vinden dat hun woongenot vermindert, vooral ten gevolge van de hoge woontoren (schaduwwerking).

Woldring United B.V. ziet graag lagere bebouwing aan de kant van haar wooncomplex De Woldring.

Het Wijkoverleg Vinkhuizen heeft, net als bij de inspraak, een uitgebreide zienswijze ingediend met veel punten waaronder groen, geluid, water, hitte, bereikbaarheid, voorzieningen, verkeer, veiligheid en parkeren.

Voor ons uitgebreide commentaar op de ontvangen zienswijzen verwijzen wij naar de bij dit raadsvoorstel behorende zienswijzennota. Hieronder geven wij in het kort ons standpunt ten aanzien van de ingebrachte punten.

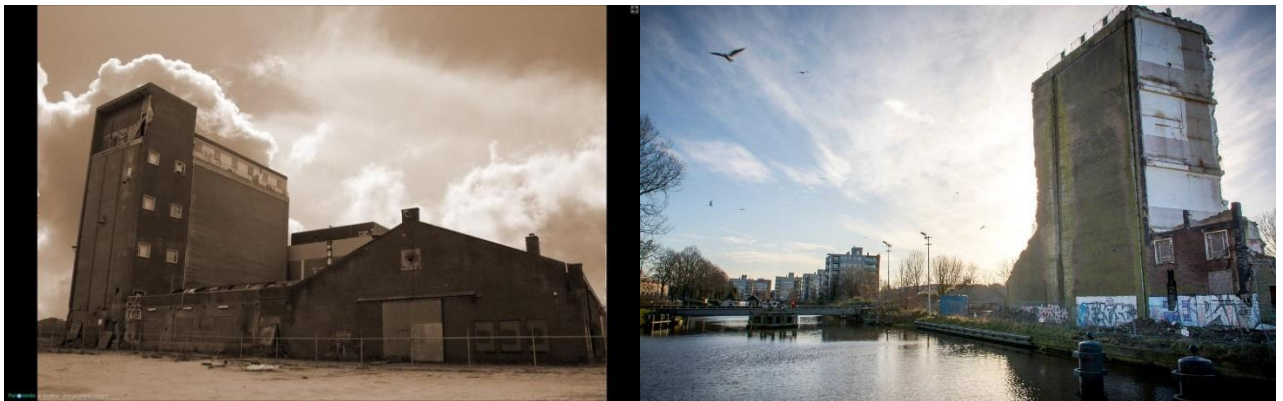
Ad 1 en 4. Bewoners Van Goghstraat en Wilhelminakade

De punten over aantasting van het woongenot en de schaduwwerking zijn ook door meerdere omwonenden op het voorontwerp bestemmingsplan ingebracht.

De woontoren is in het ontwerp verlaagd van 80 naar 65 meter. Voor een stedelijk woongebied achten wij de schaduwwerking niet onaanvaardbaar.

Het grote aantal woningen op deze locatie is het gevolg van intensief en compact bouwen en de grote woningbouwtaakstelling van onze gemeente.

Op deze locatie heeft voorheen het ACM gebouw gestaan. In vergelijking met deze situatie is het huidige plan een vooruitgang zowel qua bouwhoogte als uitzicht.



ACM gebouw

Ad 2. Wijkoverleg Vinkhuizen (WOV)

In dit raadsvoorstel gaan wij kort in op de hoofdpunten van het WOV: groen (en hitte), water en verkeer.

De behandeling van deze punten komt uitgebreider terug in de zienswijzennota, waarin wij ook ingaan op de andere zienswijzen van het WOV.

Groen (en hitte)

Het WOV vindt, evenals een aantal omwonenden, dat het plan te weinig groen bevat en is bang voor een 'hitte-eiland'.

Wat betreft het groen: er komen bomen in de openbare ruimte langs de Friesestraatweg, met extra groen op de kavel van de ontwikkelaar, dit mede om de vleermuisroute te versterken. Het ligt in de bedoeling langs de zuidrand van het plangebied een groene wal aan te leggen met verschillende bomen en struiken, die de biodiversiteit langs de vleermuisroute vergroten. In het plangebied zelf komt op het terrein van de parkeerplaatsen een aantal bomen, waaronder twee volwaardig grote bomen die direct schaduw bieden. Op 4 december 2019 is de BEA Crossroads vastgesteld. Hierin is aangegeven dat er op het terrein 3 bomen en 237 m² houtopstand gekapt dienen te worden. De 237 m² houtopstand wordt 1:1 vervangen en voor de 3 bomen worden 5 bomen (definitief ontwerp inrichting) terug geplant binnen het plangebied, waaronder de 2 eerder genoemde volwaardig grote bomen.

Langs de fietsroute die door het plan loopt komt groen met inheemse soorten. De loopdekken en gezamenlijke buitenruimte worden voorzien van groen door middel van staaldraden met wintergroene beplanting langs de gevels. Bij de grondgebonden woningen aan de kade van het Reitdiep komen grote plantenbakken, gevuld met groen.

Verkoeling kan worden gezocht bij het naastgelegen Reitdiep. Verder liggen de loopdekken en de gemeenschappelijke buitenruimten veelal in de schaduw. Aan de binnenzijde komt rondom het verhoogde dek hout aan de gevel met daarboven isostuc gevelisolatie in een lichte kleur. Dit om geluid te absorberen zodat een prettig klimaat ontstaat en de opwarming van de gebouwen en de buitenruimte wordt tegengegaan. Tevens worden er maatregelen getroffen in de woningen om hittestress te beperken: zonwerend glas en een bijzonder ventilatiesysteem.

Waterhuishouding

Het WOV wijst er op dat het huidige afwateringssysteem nu al belast is en de buffervijvers aan de westzijde van de Ring nog meer water moeten verwerken. Gevraagd wordt waarom niet gekozen is voor afwatering op het Reitdiep.

Door de ligging (+ 0,53 m NAP) van het Reitdiep en de lage ligging van de bouwlocatie is afwatering op het Reitdiep niet mogelijk. Bij hoog water bestaat dan namelijk de kans dat water vanuit het Reitdiep, door de dijk, de polder van Vinkhuizen instroomt. De vijvers van Vinkhuizen hebben een peil van - 0,93 m NAP.

Als gevolg van het plan Crossroads verandert de waterhuishouding maar beperkt. Er vindt namelijk geen toename aan verhard oppervlak plaats en het huidige rioolstelsel loost op dit moment bij hevige neerslag ook op de vijvers van Vinkhuizen. Berekeningen tonen aan dat de vijvers een peilstijging van 10 centimeter kunnen bergen. Er is dus enige overcapaciteit.

Wat betreft de toename van verhard oppervlakte: deze moet worden gerelateerd aan de situatie dat het overslagbedrijf ACM hier gevestigd was. Toen was het een bedrijfsterrein met bebouwing en volledige bestrating. Ten opzichte hiervan verbetert de waterhuishoudkundige situatie.

Verkeer en parkeren

Hoofd fietsroute door het plangebied

Het WOV vindt de doorgang tussen bouwblokken F en G te smal, gesproken wordt over een onveilige steeg. Dit is eerder ook in de inspraakreactie naar voren gebracht. Gepleit wordt voor een apart trottoir.

Inmiddels zijn, na de inspraakfase, de plannen voor de verbinding tussen de Friesestraatweg en de ACM-brug, tussen de blokken A en B en de blokken F en G aangepast. Naast het fietspad komt aan de noordzijde een trottoir. Daardoor worden voetgangers en fietsers van elkaar gescheiden en hoeven voetgangers geen gebruik te maken van het fietspad.

Verkeersdrukte op de Friesestraatweg

Het WOV wijst op de verkeersgevaarlijke situatie op de spitsmomenten. Deze ontstaat doordat hier twee belangrijke fietsroutes elkaar kruisen, alsmede de autoroute van de Woldringlocatie naar de uitgang van de **Reitdiepzone. Met daarbij veel geparkeerde auto's op de Friesestraatweg.**

De onveilige situatie wordt op dit moment vooral **veroorzaakt door geparkeerde auto's. Na afronding van de** noodzakelijke procedure zal aan beide zijden van de Friesestraatweg, ten noorden en ten zuiden van het kruispunt met het Donghornsterpad, een formeel te handhaven parkeerverbod gelden.

Omwille van de verkeersveiligheid is de voorrang geregeld. Het niet regelen van de voorrang betekent dat rechts voorrang heeft. Een fietser van rechts op het fietspad heeft dan voorrang op een auto van links op de Friesestraatweg. In de praktijk blijkt de automobilist de fietser niet altijd voorrang te geven, waardoor de situatie onveiliger wordt. Omdat het een kruising van twee gelijkwaardige fietsroutes betreft, kan gekozen worden welke **route voorrang heeft. Haaks kruisende fietspaden 'in de voorrang' zijn over het algemeen onveiliger dan 'uit de voorrang'. Desondanks wordt daar soms wel voor gekozen vanuit comfort en doorstroming voor de fiets. Omdat dat hier voor beide routes geldt, is gekozen voor de meest veilige oplossing: de Friesestraatweg 'in de voorrang'.** Bij de toekomstige herinrichting van de Friesestraatweg zal rekening worden gehouden met voldoende zicht op het kruispunt. Bovendien zal een maximum snelheid van 30 km/uur worden ingevoerd en op een aantal plaatsen een snelheidsbeperkende maatregel worden aangelegd om de snelheid van het autoverkeer te verminderen.

Uitrit parkeerterrein plan Crossroads

Het WOV wijst op de gevaarlijke situatie op het kruispunt van de Friesestraatweg met de fietsroute Donghornsterpad en adviseert een uitrit toe te voegen en illustreert dit met twee figuren in de zienswijze.

Er is hier sprake van een zijweg. De in/uitgang van het parkeerterrein ligt enkele meters verderop. De weg loopt parallel aan het Donghornsterpad, gescheiden door een strook met een afwijkende bestrating. Evenals het fietsverkeer op het Donghornsterpad moet het autoverkeer op de ontsluitingsweg van en naar het parkeerterrein voorrang verlenen aan het verkeer op de Friesestraatweg.

De voorrang is goed geregeld en afslaande auto's dienen recht doorrijdende fietsers (op dezelfde weg) voorrang te verlenen. Gezien het geringe aantal auto's dat van de zijweg gebruik maakt (alleen ter plaatse van de toegang tot het parkeerterrein) is de situatie voldoende veilig.

Ad 3. Woldring United B.V.

Aan het verzoek om een lagere bebouwing stellen wij voor hier niet tegemoet aan te komen omdat de bouwhoogte van het betreffende naastgelegen bouwblok eerder al verlaagd is van 6 naar 4 lagen.

Slot zienswijzen

Wij stellen u, met verwijzing naar onze reacties in de zienswijzennota, voor de zienswijzen niet over te nemen.

Dit plan is als ontwerp eerder besproken, in de raadscommissie van 11 september 2019. Daar is onder meer gesproken over de sociale- en verkeerstechnische veiligheid van het fietspad. Bij de behandeling van de zienswijze van het WOV zijn wij hier uitgebreid op ingegaan. Voor wat betreft de sociale veiligheid geldt dat het fietspad grotendeels door een open terrein gaat en op een aantal plekken zijn groenvakken en er loopt een voetpad langs. In de zijgevels van de woningen en appartementen die eraan grenzen zitten ramen. Het fietspad is daarmee sociaal veilig.



Verder is gesproken over de wens tot mogelijke extra vergroening. Ook de groenmaatregelen zijn hierboven aan de orde gekomen bij de zienswijze van het WOV. Daarop aanvullend merken wij nog op dat grasbeton/graskeien technisch gezien niet uitvoerbaar bleek, omdat het onderliggende terrein c.q. functies zich niet lenen voor infiltratie. In verband met de parkeerdekken krijgt het gras tussen de keien geen licht en de grond ligt hier te laag voor graskeien zodat het water niet goed weg kan.

Een ander onderwerp dat in de commissie aan de orde kwam is het aantal sociale huurwoningen. Wij kunnen u meedelen dat er 100 sociale huurwoningen komen.

Ook onlangs hebben wij nog met u gesproken over Crossroads in het bredere perspectief van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, de startnotitie voor de MER met het daaraan gekoppelde ruimtelijke document de Structuurvisie, waarin ook het plan Crossroads is opgenomen.

Verder zal het plan eveneens aan de orde komen in de nog in te plannen informatieve sessie met uw raad.

Westelijke ring

Deze ontwikkeling heeft geen invloed op de aanpak van de westelijke ringweg. De woningbouw in deze zone zal de aanpak van de westelijke ringweg niet belemmeren.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Over het bestemmingsplan zijn in verschillende stadia participatie-bijeenkomsten gehouden, met name in de Stadskerk aan de Friesestraatweg. Daarnaast heeft het voorontwerpbestemmingplan in het kader van de inspraakprocedure 4 weken ter inzage gelegen en is overleg gevoerd met diverse organisaties. Vervolgens heeft het ontwerpbestemmingsplan met de ontwerp omgevingsvergunning voor het bouwplan, zoals hierboven vermeld, samen met het hogere geluidwaardenbesluit op grond van de Coördinatie-regeling 6 weken ter inzage gelegen, van 6 februari tot en met 18 maart 2020.

Financiële consequenties

De kosten voor het opstellen en in procedure brengen van het bestemmingsplan voor Crossroads komen voor rekening van de ontwikkelaar.

De gemeente heeft met de ontwikkelaar overeenkomsten gesloten over de plankosten en de bijdrage in de kosten voor de herinrichting van de Friesestraatweg. Daarmee is de financiële haalbaarheid verzekerd.

Het is daarom niet nodig aan het bestemmingsplan een exploitatieplan toe te voegen.

Overige consequenties

n.v.t.

Vervolg

Nadat het bestemmingsplan is vastgesteld wordt het besluit tot vaststelling bekend gemaakt en wordt het bestemmingsplan samen met de omgevingsvergunning voor het bouwplan op grond van de Coördinatie-regeling 6 weken ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn kunnen belanghebbenden, die tijdig een zienswijze hebben ingediend, beroep instellen bij de Raad van State. Het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning voor de bouw treden in werking op de dag na afloop van de beroepstermijn, tenzij door een belanghebbende binnen deze termijn een voorlopige voorziening is gevraagd.

In dat geval wordt de werking van het besluit opgeschort totdat op het verzoek is beslist. Daarna kan er gestart worden met de bouw.

Lange Termijn Agenda

2^e kwartaal 2020

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

loco-burgemeester,
Roeland van der Schaaf

secretaris,
Christien Bronda

Dit raadsvoorstel is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.