

Nota van vooroverleg en inspraak voorontwerpbestemmingsplan Friesestraatweg 175 Groningen

Het voorontwerpbestemmingsplan is voor vooroverleg conform het Besluit ruimtelijke ordening toegestuurd aan diverse instanties. Hieronder zijn de ingekomen reacties samengevat en voorzien van een standpunt van burgemeester en wethouders. Het voorontwerpbestemmingsplan heeft vier weken ter inzage gelegen voor de inspraak. Gedurende deze termijn zijn drie reacties ontvangen, waaronder een reactie van de Veiligheidsregio. Deze wordt besproken onder de Nota van vooroverleg.

<i>nr.</i>	<i>reactie</i>	<i>standpunt burgemeester en wethouders</i>
1.	Omgevingsdienst Groningen	
	In het plan worden nog Omgevingsvisie 2016 en Omgevingsverordening 2016 genoemd. Deze zijn gewijzigd naar geconsolideerde Omgevingsvisie juni 2022 en geconsolideerde Omgevingsverordening juni 2022.	Dit wordt verwerkt in de plantoelichting.
2.	GGD	
2A	In het voorontwerpbestemmingsplan “Friesestraatweg 175” staat beschreven dat de algehele geluidssituatie in en rondom het gebouw in ogenschouw genomen wordt als onderdeel van de planologische procedure. Gezondheid moet een integraal onderdeel zijn van het ontwerp van gebouwen en openbare ruimte. Wanneer het behalen van de gezondheidkundige advieswaarden niet mogelijk is zijn isolerende maatregelen nodig om een acceptabel binnen niveau van maximaal 33 dB te verkrijgen, met zo min mogelijk dove gevels en minimaal één geluidsluwe zijde waar de slaapkamers zijn gepositioneerd. Hier zou met de vormgeving van gebouwen en woonblokken rekening mee moeten worden gehouden.	Bij het ontwerp van de gebouwen wordt ernaar gestreefd om qua geluid een zo goed mogelijk binnenklimaat te realiseren. Daarbij merken wij op dat het in eerste instantie aan de ontwikkelende partij is om binnen de wettelijke kaders de gebouwen en woonblokken te realiseren.
2B	In het voorontwerpbestemmingsplan “Friesestraatweg 175” staat beschreven dat in Groningen overal ruimschoots wordt voldaan aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen, en dat er in Groningen geen situaties voorkomen die uit het oogpunt van gezondheid als onvoldoende moeten worden beoordeeld. Dit zou betekenen dat vanwege luchtkwaliteit er geen belemmering is voor het uitvoeren van dit plan. Echter, deze wettelijke grenswaarden zijn geen	De Reitdiepzone en de locatie Friesestraatweg 175 zijn wellicht niet de meest gunstige locatie(s) voor woningbouw. Maar binnen de wettelijke kaders is woningbouw wel mogelijk. Daar waar mogelijk zullen mitigerende maatregelen worden genomen om het woon- en leefklimaat te verbeteren. Daarnaast gaan wij er nog steeds vanuit dat er een reconstructie van de Ring West zal plaats vinden. Deze reconstructie zal naar verwachting ook een

	gezondheidskundige advieswaarden. In 2021 heeft de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) de gezondheidskundige advieswaarden voor luchtkwaliteit aangescherpt. Deze gezondheidskundige advieswaarden zijn fors lager dan de wettelijke grenswaarden. De GGD raadt af om gevoelige bestemmingen, inclusief woningen, in de eerstelijns bebouwing binnen 50 meter (gemeten vanaf de rand van de weg) van wegen met een verkeersintensiteit van minimaal 10.000 motorvoertuigen per etmaal te plaatsen.	positief effect op het woon- en leefklimaat hebben.
2C	Het is belangrijk om in een goed binnenmilieu te verblijven, met zoveel mogelijk natuurlijke ventilatie. Natuurlijke ventilatie, door middel van het openen van ramen, is door de hoge geluidsbelasting onprettig en bij dove gevels niet mogelijk. Voor een aangenaam binnenmilieu is mechanische ventilatie dan noodzakelijk. Verder willen wij adviseren om ook in de dove gevels ramen toe te passen die wel geopend kunnen worden, zodat bewoners/gebruikers meer keuzemogelijkheden hebben om te ventileren bijvoorbeeld op momenten met minder geluidsbelasting.	Wij onderschrijven de reactie dat de voorkeur uitgaat naar natuurlijke ventilatie. Dat zal niet altijd mogelijk zijn en dan is mechanische ventilatie de enige optie. Een dove gevel mag geen te openen delen hebben. Wij zullen er bij de ontwikkelaar op aandringen om zoveel mogelijk met natuurlijke ventilatie te werken.
2D	Gezien de huidige ambities van de gemeente Groningen op het gebied van gezondheid zou zowel gezondheidsbescherming en gezondheidsbevordering als zwaarwegend perspectief moeten worden meegenomen in de vormgeving van dit desbetreffende gebied. Hierover gaat GGD Groningen, samen met de gemeentelijke collega's volksgezondheid, graag verder met u over in gesprek.	De door de raad op 6 juli 2022 vastgestelde Structuurvisie Reitdiepzone geeft de richting en ruimtelijke kaders van de doorontwikkeling van de Reitdiepzone aan. Binnen deze kaders kan gezamenlijk naar gezondheidsbescherming- en zorg worden gekeken.
3.	Provincie Groningen	
3A	In februari 2022 is de omgevingsverordening herzien. De soorten haas, bunzing en hermelijn zijn niet meer als 'vrijgestelde soort' aangewezen. Er mist dan nog ook een analyse van deze soorten. Voor de soorten hermelijn en bunzing moet worden vastgesteld of deze soorten de projectlocatie gebruiken en/of dat deze ruimte onderdeel van hun essentieel leefgebied vormt. Aangezien het zeer onwaarschijnlijk is dat de haas het projectgebied als essentieel	Het ecologisch onderzoek en plantoelichting worden op genoemde punten aangevuld.

	leefgebied gebruikt, mag voor deze soort volstaan worden met het opnemen van deze korte conclusie in een aangepaste rapportage.	
3B	Het vervolgonderzoek vleermuizen door RHDHV is in orde. De verbeelding van de vervangende bomen geeft de indruk dat deze nieuwe beplanting geen juiste vervanging is voor de essentiële vliegroute. Ook een langdurige onderbreking van een essentiële vliegroute is een overtreding van de Wet natuurbescherming. Bij een definitief plan moet rekening worden gehouden met beide onderzoeken en moeten planning en werkzaamheden op elkaar worden afgestemd. Het wordt aanbevolen om in een vooroverleg dit onderdeel goed uit te werken. Bij een juist plan en een goede uitwerking van alle planactiviteiten hoeft dit geen verdere problemen op te leveren.	Bij de inrichting van het gebied wordt uiteraard rekening gehouden met de ecologische waarden van het gebied, waaronder de vliegroutes voor vleermuizen. De uiteindelijke inrichting mag niet worden afgeleid uit beeldmateriaal in het plan. Uiteraard moet worden voldaan aan de voor dit project verleende Wnb-vergunning, daarnaast is er de zorgplicht.
3C	Artikel 5.2.2. van de planregels bepaalt dat gevels moeten voldoen aan de voorkeursgrenswaarde, de vastgestelde hogere waarde of 'doof' moeten zijn uitgevoerd. Bij sub e. van die regel is bepaald dat de plankaart bepaalt welke gevels doof moeten worden uitgevoerd. Ik merk op dat hierbij geen onderscheid wordt gemaakt tussen de verschillende woonlagen. Als dit zo wordt gelaten dan gelden de bepalingen eenvormig voor alle woonlagen.	Het is juist dat geen onderscheid tussen woonlagen wordt gemaakt.
3D	In de planregels ontbreken regels omtrent de vereiste geluidwering van de afschermende voorzieningen (balkonafscherming, loggia's, dubbele raam/deurconstructies) die moeten worden gerealiseerd (om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen, of als dat niet mogelijk is de waarde waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld) en voor de vereiste geluidwering van de gevels. Daarbij dienen de waarden van de (cumulatieve) geluidbelasting in het plan te worden opgenomen, of dient het document waarin deze zijn opgenomen als bijlage bij het plan te worden gevoegd en moet daar in de regels eenduidig naar worden verwezen. Dit is nodig omdat het akoestisch onderzoek en het hogere waardenbesluit geen toetsingskader zijn bij een te verlenen omgevingsvergunning voor bouwen. Daarnaast ontbreekt een voorwaardelijke	In de regels (art. 5.2.2) is een waarborgende regeling opgenomen, waarmee kan worden afgedwongen dat, indien en voor zover woningen niet aan de voorkeursgrenswaarde voldoen, alleen gebouwd mag worden door toepassing van specifieke geluidwerende maatregelen dan wel conform een (gelijktijdig met dit plan) vast te stellen Hogere Waardebesluit. Deze regels moeten voorts worden gelezen i.c.m. de begripsbepaling voor dove gevel. Bij vaststelling wordt in de regels en het besluit als bijlage opgenomen. In de regels wordt hiernaar verwezen. De regels worden voorzien van een bepaling dat aangebrachte maatregelen in stand moeten worden gehouden.

	verplichting die borgt dat de vereiste voorzieningen voor geluidwering in stand moeten worden gehouden.	
3E	In de toelichting wordt verwezen naar de groepsrisico-beoordeling die in het kader van het MER is gedaan. Onduidelijk is of de uitgangspunten van die beoordeling qua aantal en locatie personen overeenkomen met het voorliggende plan. Uit de beoordeling van het MER volgt het advies om afstand te houden tot de N370. Onduidelijk is in hoeverre dat advies ter harte is genomen.	In paragraaf 4.5.5 is aangegeven dat de analyse en aanbevelingen inzake externe veiligheid liggen in lijn liggen met het uitkomsten van de externe veiligheidsanalyse in de Structuurvisie/MER Reitdiepzone. Ook in paragraaf 2.3 wordt ingegaan op de deze problematiek. O.a. met het oog op het geluid is al zoveel mogelijk afstand gehouden tot de N370. Nog meer afstand houden zou te veel inperking van de ontwikkelruimte betekenen. Het huidige plan is ter beoordeling voorgelegd aan de Veiligheidsregio, die met het plan heeft ingestemd.
3F	In de toelichting wordt ten aanzien van het groepsrisico gesteld dat er geen sprake is van een overschrijding van de oriënterende waarde voor het groepsrisico. Tevens heeft Veiligheidsregio geadviseerd om bepaalde maatregelen te treffen. De groepsrisicoberekening en het advies van de brandweer (Veiligheidsregio) zijn echter niet bij het plan bijgevoegd. Daarnaast bevat de toelichting geen expliciete conclusie over het groepsrisico en advies over eventuele regels om het groepsrisico voor onderhavig plan beperkt te houden. Ik adviseer u de toelichting op dit punt aan te vullen.	Per abuis zijn de berekeningen niet bij het plan gevoegd, deze worden bij vaststelling van het plan alsnog ingevoegd. De toelichting wordt overeenkomstig ingevuld.
3G	In de toelichting worden een aantal duurzaamheidsmaatregelen genoemd. Daarnaast worden in de toelichting (paragraaf 3.4 en 3.7) voorgenomen maatregelen voor de inrichting van de openbare ruimte en de aanleg van het groen in het plangebied beschreven. Ik adviseer u de maatregelen die voor de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het plan voor de gemeente noodzakelijk zijn zo mogelijk als voorwaardelijke verplichting in de planregels op te nemen.	De maatregelen zijn van dien aard dat een passende voorwaardelijke verplichting lastig te regelen is. Met de ontwikkelaar zijn afspraken gemaakt over de duurzaamheidsmaatregelen in het kader van de anterieure overeenkomst. Dit is - in dit geval - een beter passende manier.
4.	Waterschap Noorderzijlvest	
	Geen opmerkingen.	Voor kennisgeving aangenomen.
5.	Waterschap Hunze en Aa's	
	Geen opmerkingen.	Voor kennisgeving aangenomen.
6.	Gasunie	

	Geen opmerkingen.	Voor kennisgeving aangenomen.
7.	Veiligheidsregio	
	De Veiligheidsregio wijst op de stijging van het groepsrisico van de ontwikkeling zelf én op de stijging van de groepsrisico in cumulatie. De gecumuleerde stijging van het groepsrisico leidt tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde. De Veiligheidsregio vindt in de planontwikkeling te weinig maatregelen terug die in het MER Structuurvisie Reitdiepzone zijn genoemd. De (gecumuleerde) stijging vindt zij eigenlijk onverantwoord. De Veiligheidsregio beseft zich dat de besluitvorming een planologische afweging betreft die door de gemeente gemaakt moet worden. Zij adviseert dan om mitigerende maatregelen te nemen en denkt dan graag over maatregelen mee.	Met de vaststelling van de Structuurvisie Reitdiepzone heeft de raad de gecumuleerde stijging van het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde acceptabel geacht in relatie tot de woningbouwopgave en de mogelijkheid om mitigerende maatregelen te nemen. Op bestemmingsplanniveau blijft het groepsrisico van de Friesestraatweg 175 overigens onder de oriëntatiewaarde. Belangrijkst risico is gelegen in de ligging van de N370. Met de Provincie zijn wij in overleg over herstructurering van de N370 zodat het veiligheidsrisico door het vervoer gevaarlijke stoffen kan worden geminimaliseerd. Op gebouwniveau kijkt de brandweer met ons mee. Wij zullen de Veiligheidsregio zoveel mogelijk betrekken in de planvorming.

NOTA VAN INSpraak VOORONTWERPBESTEMMINGSPLAN FRIESESTRAATWEG 175

Het voorontwerpbestemmingsplan Friesestraatweg 175 heeft van 29 juni 2023 tot en met 26 juli 2023 voor een ieder ter inzage gelegen voor de inspraak. Gedurende deze termijn zijn drie reacties ingediend. Eén door een particulier, één wijkoverleg en de Veiligheidsregio. De reactie van de Veiligheidsregio hebben wij besproken bij de reacties op het vooroverleg. De gegevens van personen zijn in het kader van de Wet Bescherming persoonsgegevens zoveel mogelijk geanonimiseerd. Hieronder zijn de reacties samengevat en voorzien van een reactie.

Nr.	Reactie	Reactie gemeente
1.	Indiener vindt dat het plan met hoog bouw niet geschikt voor deze locatie vooral het parkeerprobleem wordt door de gemeente raad onderschat. Met zulke gebouwen want ze weten dat dit grote problemen gaan opleveren en het alternatief is zeker betaald parkeren in voeren in de wijken. Als je bouwt moet je ook parkeer garages in de bestemming plannen opnemen bij de vastgoed wolven verplicht anders geen vergunning.	Op 6 juli 2022 heeft de gemeente Groningen de Structuurvisie voor de Reitdiepzone vastgesteld waarin een aantal van de genoemde aspecten worden benoemd. Het is een richtinggevend ruimtelijk kader voor de toekomstige ontwikkelingen en nieuwe initiatieven die niet binnen het vigerende bestemmingsplan passen. Het geeft een totaalbeeld van de ruimtelijke hoofdstructuur van het gebied. Het plan Friesestraatweg 175 past binnen deze ruimtelijke kaders. Uitgangspunt vanuit de Structuurvisie is dat parkeren uit het zicht plaats vindt. Dit geldt voor zowel het auto- als fietsparkeren. In het bestemmingsplan is een koppeling opgenomen met de Parkeernormen 2021. Dat zijn de meest actuele parkeernormen voor zowel auto- en fietsparkeren en sluit aan bij hetgeen wij in de Structuurvisie hebben overwogen.
2.		
a.	De Reitdiepzone ligt middenin de stad en presenteert zich dus niet als zodanig. We verwachten daarom eigenlijk een andere benadering van het gebied dan een presentatiefunctie. Eerder zien we een benadering met de ambitie een hoogwaardige woon- en verblijfsfunctie te realiseren die een	De Reitdiepzone is al heel oud. Het is ontstaan langs de historische uitvalsweg richting Friesland. Het was eerst een

	positieve uitstraling heeft op Vinkhuizen, dat helaas nu niet als de beste wijk van de stad bekend staat. De Reitdiepzone staat gewoonlijk bekend als buurt Friesestraatweg en maakt als zodanig onderdeel uit van Vinkhuizen. De toekomstige weggebruikers zullen door de mogelijk verdiepte ligging van Ring West een andere beleving hebben van de omgeving. .	weg langs weilanden met boerderijen maar in de loop der tijd heeft het gebied zich ontwikkeld tot een zone met veel bedrijvigheid. Het gebied is ook vrij geïsoleerd omdat het een heel ander karakter heeft dan de omliggende wijken. Maar ook voor het autoverkeer ligt het gebied vrij geïsoleerd. Met de auto is het gebied alleen bereikbaar via de noordelijke en zuidelijke punt. Voor fietsers zijn er ter hoogte van de Pleiadenlaan een extra doorsteek tussen Vinkhuizen en Paddepoel. De Reitdiepzone is een langgerekte ontwikkellocatie die is opgespannen tussen het Reitdiep en de Ring West. En omdat het ligt aan een belangrijke invalsroute van de stad is zone ook benoemd tot een zichtlocatie. We hopen ondanks de presentatiefunctie ook dat het gebied zich ontwikkeld tot een gebied waar je goed wonen en verblijven is. Met de structuurvisie en de MER hebben we onszelf ook een ambitie opgelegd om een leefbare zone met kwaliteit te realiseren. Door de geïsoleerde ligging van het andere karakter zal de beïnvloeding van Vinkhuizen beperkt blijven. De Reitdiepzone wordt vooral ingericht voor de fietser en de voetganger en we willen het ruimtegebruik van de auto beperken. Er zijn in de structuurvisie zijn op 2 plekken zoeklocaties aangeduid in de Structuurvisie waar extra fietsroutes in de oost-westrichting zouden kunnen landen. Die zouden het fietsnetwerk tussen Vinkhuizen en Paddepoel kunnen
--	--	---

		verkleinen maar ook draagt dit bij aan het verminderen van de geïsoleerde ligging van de Reitdiepzone. Deze verbindingen staan als wens in de structuurvisie. Ze vallen vooralsnog buiten de scope van het project Reitdiepzone. Maar binnen de voorliggende plan voor Friesestraatweg 175 is rekening gehouden met een eventuele oost-westverbinding.
b.	We willen graag voorkomen dat de zone een architectonische lappendekken wordt. Door het aaneenrijgen van de kralen die soms jaren na elkaar ontwikkeld worden ontstaat de indruk dat de (elk op zich) redelijk degelijk ontworpen gebouwen toch een stedenbouwkundige uitstraling oproepen die niet het beoogde effect heeft en voor sommigen misschien zelfs onprettig is. De gebouwen staan stijf op elkaar en op de ringweg. We zouden daarom graag zien wat de visie is van de relatie tussen dit bestemmingsplan, de reeds gerealiseerde bestemmingsplannen en de plannen die nog in het verschiet liggen en daarbij een definitie krijgen van het stedenbouwkundig belang dat nagestreefd wordt.	Zie ons antwoord onder 2a.
c.	Het bestemmingsplan stelt: 'Afhankelijk van de verhouding huur en koop van de verschillende bouwdelen, worden er binnen het plangebied in totaal minimaal 106 en maximaal 115 parkeerplaatsen gerealiseerd. Daarmee worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd conform de geldende parkeernormen.' Gezien de klachten over de parkeerdruk in Vinkhuizen-Zuid en het sterk toegenomen straatparkeren aan de Friesestraatweg, ondanks de betaaldparkeerzone, zien we dat vraag naar parkeerplaatsen in praktijk hoger is dan de huidige norm. De Reitdiepzone / buurt Friesestraatweg is nauwelijks ontsloten door het OV en zal dat ook niet worden. Een groter aantal parkeerplekken lijkt dan wel te overwegen, zeker omdat het plan de realisatie van wat sjiekere appartementen behelst. Een verhouding 1:1 is dan misschien beter.	Uitgangspunt vanuit de Structuurvisie is dat parkeren uit het zicht plaats vindt. Dit geldt voor zowel het auto- als fietsparkeren. In het bestemmingsplan is een koppeling opgenomen met de Parkeernormen 2021. Dat zijn de meest actuele parkeernormen voor zowel auto- en fietsparkeren en sluit aan bij hetgeen wij in de Structuurvisie hebben overwogen. Als er binnen of buiten plangebied parkeerproblematiek ontstaat dan moet worden gekeken hoe deze problematiek aangepakt kan worden. Op basis van de huidige normen zou er geen parkeerproblematiek moeten ontstaan vanuit de ontwikkeling van de Friesestraatweg 175. Als er wel problemen ontstaan dan kunnen wij ingrijpen.

d.	We missen een visie op fietsparkeren. De gerealiseerde projecten Woldring Locatie en Crossroads naast het plangebied laten zien dat dat niet goed geregeld is in de openbare ruimte. Er wordt hinderlijk op het trottoir geparkeerd. Dit zorgt voor verrommeling van die openbare ruimte die niet bijdraagt aan de ambitie van een presentatiefunctie met stedelijk belang. Zeker met een lage verkeersnorm voor autoparkeren is prettig, veilig en ruim fietsparkeren ook voor bezoekers zeer wenselijk.	Zie ons antwoord onder 2c. Wij zijn er ons er van bewust dat de openbare ruimte en fietsparkeren aandacht verdienen en zullen daar met de inrichting van de openbare ruimte ook rekening mee houden.
e.	Wat betreft verkeer loopt het plan vooruit op het realiseren van een 30 km/h limiet op de Friesestraatweg. Graag zien wie die ook zo snel mogelijk gegarandeerd. Wederom vinden we zoals ook in de eerdere bestemmingsplannen in de zone een visie op het aansluiten bij de plannen voor Ring West ontbreken. We vinden dit een gemiste kans. We vrezen voor verkeersproblematiek voor de nieuwe bewoners van de locatie die vooral op het Donghornsterpad / spoorweg / aansluiting ringweg dagelijks met hinder te maken krijgen.	Wij willen de 30 km/h-zone zo snel mogelijk instellen. Dat hangt mede van de herinrichting van de Friesestraatweg af. Zie verder ons antwoord onder 2a.
f.	Tenslotte valt ons op dat de verkeersmetingen in de onderbouwing gebaseerd zijn op een rapportage uit december 2018, dus meer dan viereneenhalf jaar geleden. Een actualisatie van die gegevens post-corona is wellicht noodzakelijk.	Het verkeersmodel is inmiddels geactualiseerd. Uit de berekeningen blijkt dat de verkeersintensiteiten op de westelijke ringweg (licht dalen).
g.	In eerdere inspraakreacties op bestemmingsplannen in de Reitdiepzone brachten we de openbare afvalstroom en het aanbieden van huisvuil aan de orde. We merken dat er onvoldoende beleid is. De Woldring Locatie maar ook de onlangs opgeleverde Crossroadslocatie tonen aan dat het aanbieden van huisvuil niet goed verloopt. Rondom de ondergrondse afvalcontainers ligt heel veel zwerfvuil. Bijplaatsingen zijn aan de orde van de dag. We kunnen niet meer spreken van een tijdelijke situatie. De Woldring Locatie is immers al sinds november 2019 in gebruik. Graag zien we al in deze fase een visie om de afvalstromen in goede banen te leiden om de problematiek zoals bij de aanpalende kavels te voorkomen.	Afvalstromen kunnen wij niet via een bestemmingsplan reguleren, maar ook de afvalstromen en het aanbieden van huisvuil zullen op een goede manier gereguleerd moeten worden.
h.	Wijkoverleg Vinkhuizen vindt dat er in de Reitdiepzone wel erg veel beton/steen wordt gerealiseerd wat weer leidt tot een hittestress-eiland. Daarbij staat de bebouwing erg dicht op Ring West met geluidsoverlast en fijnstof. We vinden het hoopvol dat dit bestemmingsplan, Friesestraatweg 175, wat ruimer van opzet is. Tussen de drie gevisualiseerde gebouwen is ruimte voor groen en paden. Maar we vragen ons wel af wat de concrete invulling zal worden. We pleiten ervoor het noodzakelijke groen geen sluitpost te laten worden maar een wezenlijk onderdeel van het plan om een duurzame en klimaatadaptieve toekomst van de locatie te garanderen. We zien ook mogelijkheden van meer schaduwrijke beplanting (bomen) aan de oever van het Reitdiep.	Voor de plangebieden Friesestraatweg 175 en Friesestraatweg 181 wordt een landschapsplan opgesteld. De insteek is om groen geen sluitpost te laten worden, maar een zo duurzame en klimaatadaptieve omgeving te creëren.