

Bedrijventerrein Westpoort

Samenvatting

- **Milieu-effectrapport**
- **Bestemmingsplan**



Inhoud

- Ten geleide 1
- 1 Waarom Westpoort 2
- 2 Uitgangspunten 4
- 3 Hoe het plan tot stand is gekomen 6
 - 1 Startnotitie 6
 - 2 Richtlijnen 6
 - 3 Uitvoering milieu-onderzoek en uitwerking plannen 7
 - 4 MER en bestemmingsplan 7
 - 5 Inspraak 7
- 4 Het plan 8
 - Plangebied 8
 - Ruimtelijke hoofdstructuur 9
 - Cultuurhistorie 10
 - Indeling 10
 - Het MER over landschap en cultuurhistorie 11
 - Het MER over licht 11
 - Verkeer 12
 - Het MER over verkeer 14
 - Het MER over externe veiligheid 14
 - Aanzien en uitstraling 15
 - Het MER over geluid 16
 - Groen, water en ecologie 17
 - Het MER over ecologie, water en bodem 18
 - Uitgifte en fasering 19
 - Overzicht gebruik, inrichting en bebouwing 20
- 5 Milieueffecten 21
 - Voorkeursalternatief 21
 - Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) 21
 - Maatregelen MMA 22
 - Afwegingen 22
 - Overzicht milieueffecten 23
- 6 Verdere procedure 24
- 7 Nadere informatie 25



Gemeente Groningen
Dienst RO/EZ

juni 2003

Ten geleide

In 2000 is de gemeente Groningen gestart met de plantontwikkeling voor het nieuwe bedrijventerrein Westpoort. Inmiddels zijn de plannen zover klaar dat ze ter inspraak kunnen worden aangeboden. Ten behoeve daarvan is deze samenvatting gemaakt.

Formeel vindt de inspraak plaats op twee documenten: het voorontwerp-bestemmingsplan* en het milieu-effectrapport**. Deze uitgave is een gecombineerde samenvatting van beide documenten en geeft u zodoende een beeld van hoe het nieuwe bedrijventerrein eruit gaat zien en hoe er rekening is gehouden met diverse milieu-aspecten.

Uiteraard kunt u ook het volledige bestemmingsplan en het MER-rapport lezen. Meer informatie hierover -en over de verdere procedure- vindt u op de laatste bladzijden van deze brochure.

** Het bestemmingsplan bestaat uit 3 onderdelen: 1) een plankaart; 2) een toelichting; 3) de juridische voorschriften.*

*** Het milieueffectrapport (MER) is het verslag van het milieueffectonderzoek. Dat onderzoek vond plaats gelijktijdig met de inhoudelijke uitwerking van de plannen voor Westpoort. Door deze werkwijze zijn milieu-effecten steeds in een vroeg stadium in beeld gebracht, zodat er in de uitwerking van de plannen rekening mee gehouden kon worden.*



Waarom Westpoort

De afgelopen jaren is er in Groningen veel nieuw bedrijfsterrein uitgegeven. Ook voor de langere termijn zal er in de stad en regio vraag blijven naar nieuw bedrijfsterrein. Onderzoek wijst uit dat in de regio Groningen-Assen tussen 2000 en 2030 zo'n 1.000 hectare nieuw bedrijfsterrein nodig is. Ongeveer de helft daarvan zal in of nabij de stad Groningen beschikbaar moeten komen. Een van de grotere locaties is het gebied ten westen van Hoogkerk, langs de A7, uitstekend bereikbaar en gunstig gelegen ten opzichte van de Randstad. In 2000 is de gemeente Groningen met de planontwikkeling voor Westpoort begonnen.

De keuze voor het nieuwe bedrijventerrein Westpoort langs de A7 is gebaseerd op diverse studies en beleidsplannen van gemeente, provincie, regio en rijk. De belangrijkste zijn:

Regiovisie Groningen-Assen 2030

De Regiovisie Groningen-Assen 2030 is een gemeenschappelijke ruimtelijke ontwikkelingsvisie voor de langere termijn van de betrokken provincies en de gemeenten. In de regiovisie wordt een opgave

gesteld van de ontwikkeling van 1.000 ha nieuw bedrijfsterrein, waarvan circa 500 ha in de provincie Groningen in of nabij de stad.

De deelnemers in de regiovisie zijn de provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Assen, Bedum, Groningen, Haren, Hoogezand-Sappemeer, Leek, Noordenveld, Slochteren, Ten Boer, Tynaarlo, Winsum en Zuidhorn.

Gemeentelijke nota 'Ruimte voor bedrijvigheid'

In juli 1999 formuleerde de gemeenteraad in de nota Ruimte voor bedrijvigheid strategisch beleid voor de bedrijventerreinen in de stad. Kernthema is een thematische (her)ontwikkeling van oude(re) en nieuwe bedrijventerreinen. De nota is het gemeentelijk antwoord op de aspiraties en ambities uit de Regiovisie Groningen-Assen 2030.

Stadsvisie 'Groningen, het stedelijke alternatief'

De stadsvisie (2000) is een bundeling van drie beleidsnota's voor de lange termijn (ruimtelijk: De Stad van Straks Extra; sociaal: Over Groningers 2010 en economisch: Groningen werkt). In deze nota's is de ambitie verwoord om tot 2010 circa 210 ha bedrijfsterrein te ontwikkelen, waarvan circa 150 ha ten westen van de stad, op Westpoort.

Ontwikkelingsvisie Groningen-Leek

Als uitvloeisel van de Regiovisie is in 2000 een nadere studie verricht ten behoeve van de ruimtelijke ontwikkeling/invulling van het gebied tussen





Groningen en Leek, waarin beide gemeenten o.a. bedrijfslocaties willen ontwikkelen (Leeksterhout en Westpoort).

De ontwikkelingsvisie Groningen-Leek brengt de betekenis van het landschap in beeld en schetst waar en hoe -zonder de gehele zone langs de A7 vol te bouwen- nieuwe bedrijvigheid in het gebied kan worden ingepast. De ontwikkelingsvisie Groningen-Leek is door B&W van Groningen vastgesteld. Het is een achtergrondstudie die mede gebruikt wordt in de concrete planvorming ten behoeve van Westpoort.

Provinciaal Omgevingsplan (POP)

In het Provinciaal Omgevingsplan (december 2000) wordt een perspectief geschetst voor de regio Centraal-Groningen, waarbinnen ook Westpoort valt. Centraal-Groningen maakt in 2030 deel uit van een nationaal en internationaal herkenbaar economisch kerngebied: de regio Groningen-Assen, onderdeel van de noordelijke ontwikkelingsas, één van de schakels tussen de Randstad en Noordoost-Europa. In deze termen hebben de kerngedachten uit de regiovisie Groningen-Assen 2030 ook in het POP een plaats gekregen.

Vijfde nota Ruimtelijke Ordening

In de – overigens nog niet definitief vastgestelde – Vijfde nota Ruimtelijke Ordening zijn de kerngedachten uit de regiovisie Groningen-Assen 2030 terug te vinden. Het gebied Groningen-Assen wordt erkend als netwerk-gebied/stad.

Alle hier genoemde nota's liggen ter inzage bij de Dienst RO/EZ.

Uitgangspunten

Voorafgaand aan de uitwerking van de plannen, zijn de ambities en uitgangspunten voor Westpoort vastgelegd. Deels vloeien die voort uit bestaand beleid, deels is er aanvullend economisch onderzoek gedaan (zie kader). Hieronder zijn de ambities en uitgangspunten samengevat:

Locatie

Westpoort komt aan de westkant van de stad langs de A7 en beslaat totaal circa 460 ha, waarvan uiteindelijk zo'n 125 ha zal worden uitgegeven als bedrijventerrein. Westpoort krijgt een directe aansluiting op de A7. Westpoort is dus uitstekend bereikbaar en gunstig gelegen ten opzichte van de Randstad.

Kwaliteit en uitstraling

Vanuit het westen wordt Westpoort de eerste confrontatie met de stad. Westpoort moet er dus goed uitzien. Met name langs de A7 zal Westpoort de uitstraling krijgen van een echte stadspoort en een aantrekkelijke zichtlocatie zijn voor hoogwaardige representatieve bedrijven.

Voor welke bedrijven?

Door de ligging aan de A7, aan het spoor en aan het Aduarderdiep is Westpoort aantrekkelijk voor bedrijven met veel aan- en afvoer van goederen. Meer specifiek wil de gemeente zich richten op grotere (inter)nationaal werkende bedrijven die veelal grotere kavels nodig hebben (vanaf 2,5 ha), waarvoor een deel van Westpoort wordt gereserveerd.

Ecologie, water en milieu

Westpoort ligt in een waterrijke omgeving, ten oosten begrensd door Koningsdiep en Aduarderdiep, ten westen door de Zuidwending en doorsneden door het Hoendiep. Deze waterwegen hebben (deels) een functie als groene zone en ecologische verbinding. Bij de ontwikkeling van Westpoort zal daar nadrukkelijk rekening mee gehouden worden. Verder zullen de mogelijkheden van duurzaam en milieuvriendelijk bouwen en inrichten zoveel mogelijk worden toegepast.

Marktanalyse

In opdracht van de gemeente Groningen is door Buck Consultants International een marktanalyse gedaan.

Daaruit bleek dat Westpoort interessant is voor:

- (inter)nationaal stuwende, producerende en kantoorachtige bedrijven binnen de clusters ICT (bijvoorbeeld hard- en software producerende bedrijven) en Life Sciences (met name grootschalige producerende bedrijven, zoals de farmaceutische industrie);
- alle vormen van bedrijven binnen het cluster Transport en Distributie (transportbedrijven, distributiebedrijven, groothandel etc.);
- lichte industriële, producerende en verzorgende bedrijven;
- watergebonden bedrijvigheid (op- en overslag, scheepsbouw etc.)



Aantrekkelijke locatie voor representatieve bedrijven... (Referentiebeelden)

Hoe het plan tot stand is gekomen

Bij de ontwikkeling van een groot bedrijventerrein als Westpoort, is het wettelijk verplicht een milieu-effectrapportage te doorlopen. Omwille van snelheid, efficiency en kwaliteit is besloten de m.e.r.-procedure en de inhoudelijke planontwikkeling te combineren. Hieronder leest u hoe dat is gegaan.

1 Startnotitie

De publicatie van de startnotitie Westpoort in september 2001 was de officiële start van het planproces. De startnotitie bevatte een (globale) beschrijving van de plannen en een inventarisatie van milieuaspecten die onderzocht moeten worden. De startnotitie heeft vier weken voor iedereen ter inzage gelegen. Tijdens deze periode was er een inspraakavond.

2 Richtlijnen

Heel kort samengevat staat in de richtlijnen dat het m.e.r.-onderzoek inzicht moet geven in:

- De mogelijkheden van een duurzame inrichting van het bedrijventerrein;
- De wijze waarop invulling wordt gegeven aan de ecologische opgave voor de omgeving;

- De wijze waarop efficiënt ruimtegebruik wordt toegepast.

In de richtlijnen is ook een aantal uitgangspunten vastgelegd:

- Westpoort moet ruimte bieden voor gemengde en transportgerelateerde bedrijvigheid
- In Westpoort moeten tevens grotere kavels (>2,5 hectare) beschikbaar zijn
- Westpoort dient optimaal ontsloten te worden met een directe aansluiting op de A7
- De inrichting van Westpoort moet een versterking vormen van de nabijgelegen Ecologische Hoofdstructuur c.q. de Zuidwending
- De realisatie van Westpoort mag de aanwezige woonbebouwing in De Poffert en Hoogkerk, de lintbebouwing langs het Hoendiep, het Koningsdiep en de oude route van het Aduarderdiep niet belemmeren
- Bestaande bedrijvigheid wordt geïntegreerd
- De molen langs de Zuidwending blijft gehandhaafd en met de bestaande groene omgeving wordt zoveel mogelijk rekening gehouden

** De Commissie voor de milieu-effectrapportage is een onafhankelijke landelijke commissie van deskundigen met een aantal wettelijk bepaalde taken. De commissie heeft op 18 september 2001 een bezoek gebracht aan het plangebied voor Westpoort en enkele weken daarna de gemeenteraad geadviseerd over waar het milieu-onderzoek zich op zou moeten richten. De gemeenteraad heeft het advies van de Commissie ongewijzigd overgenomen.*



Informatie en overleg

Naast de wettelijk voorgeschreven overleg- en inspraakmomenten zijn in de periode van planontwikkeling de bewoners en bedrijven in het plangebied en belangstellenden via een periodieke nieuwsbrief over de planontwikkeling geïnformeerd. Ook is er in twee klankbordgroepen overleg gevoerd met organisaties die indirect bij de planvorming betrokken waren.

In de klankbordgroep overheden waren vertegenwoordigd het Waterschap, de Milieufederatie, het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, de Inspectie Ruimtelijke Ordening, het Ministerie van Economische Zaken, de Provincie Groningen en de gemeenten Groningen, Noordenveld, Leek en Zuidhorn. In de klankbordgroep bedrijven waren vertegenwoordigd: diverse ondernemers uit de regio, de Kamer van Koophandel, VNO-NCW en MKB.

3 Uitvoering milieu-onderzoek en uitwerking plannen

Nadat de richtlijnen waren vastgesteld is door ingenieursbureau DHV het m.e.r.-onderzoek gestart. Tegelijk is bureau KuiperCompagnons aan de slag gegaan met de inhoudelijke uitwerking van de plannen voor Westpoort.

In het kader van de m.e.r. zijn eerst twee verschillende modellen voor het bedrijventerrein gemaakt: een optimaal economische variant en een optimaal milieuvriendelijke variant. Op basis van de kansrijke onderdelen van deze beide modellen is vervolgens het voorkeursalternatief opgesteld.

Het voorkeursalternatief is vervolgens nader uitgewerkt door bureau KuiperCompagnons. Parallel daaraan zijn de ermee samenhangende milieuaspecten onderzocht door de onderzoekers van ingenieursbureau DHV. Beide bureaus hebben steeds contact met elkaar gehouden. Hierdoor hebben de ontwerpers steeds rekening kunnen houden met de optredende milieueffecten.

4 MER en bestemmingsplan

In het voorjaar van 2003 waren het m.e.r.-onderzoek en het ontwerp zover klaar, dat de concept-rapporten geschreven konden worden: het milieueffect-rapport (het MER) en het voorontwerp*-bestemmingsplan.

** In deze fase spreken we van een voorontwerp bestemmingsplan: het voorontwerp gaat in de inspraak, de gemeenteraad stelt dan het ontwerp bestemmingsplan vast, waarna Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen het definitieve bestemmingsplan vaststellen.*

5 Inspraak

Het MER en het voorontwerp-bestemmingsplan worden nu gezamenlijk ter inspraak aangeboden. Daarna zal de gemeenteraad een beslissing nemen. De gemeenteraad zal daarbij rekening houden met de inspraakreacties en met het oordeel van de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Zie verder hoofdstuk 6.

4 Het plan

In dit hoofdstuk vindt u een beknopte weergave van het plan voor bedrijventerrein Westpoort. Deze samenvatting is gebaseerd op het voorontwerp-bestemmingsplan. In de tekst wordt op diverse plaatsen uiteengezet hoe er rekening is gehouden met de diverse milieuaspecten. Daarnaast zijn in aparte tekstblokken de belangrijkste overwegingen en conclusies uit het MER samengevat. Op deze manier biedt dit hoofdstuk dus een samenvatting van zowel het voorontwerp-bestemmingsplan als het MER.



Plangebied

Landschap en cultuurhistorie

Het plangebied is een hoofdzakelijk open agrarisch gebied met enkele (oudere) boerderijen. De landbouwgebieden ten noorden en westen van Westpoort zijn belangrijke weidevogelgebieden die onderdeel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), die tussen Westpoort en Oostwold ligt. De Zuidwending is de schakel in de ecologische verbinding tussen het Leekstermeer en het Lauwersmeer. Richting het Leekstermeer wordt natuurontwikkeling nagestreefd. Oostelijk van het plangebied vormt het lint langs het Koningsdiep en het Aduarderdiep de cultuurhistorische verbinding tussen het Peizerdiepje en het Reitdiep. Langs de Zuidwending staat een monumentale molen met daarin een gemeaal van het Waterschap Noorderzijvest. Het noordelijk deel van de driehoek vormt de overgang naar het wierdengebied rond Hoogkerk.

Infrastructuur

Westpoort wordt doorkruist door een groot aantal bestaande of geplande infrastructurele voorzieningen: hoogspanningsleidingen, de spoorlijn Groningen - Leeuwarden, het Hoendiep en een hoofdgastransportleiding.

Bestaande bedrijvigheid

Het grootste bedrijf in de omgeving is de CSM, dat diverse gronden in het plangebied in gebruik heeft o.a. voor bieten-grondberging. Verder is er bedrijvigheid bij Vierverlaten rond het knooppunt Hoendiep – Aduarderdiep – Koningsdiep en aan de noordzijde van het Hoendiep.

Ruimtelijke hoofdstructuur

De ruimtelijke hoofdstructuur van Westpoort wordt in sterke mate bepaald door de waterwegen Zuidwending, Aduarderdiep/ Koningsdiep, Hoendiep, de spoorlijn en de autosnelweg A7. Daarnaast wordt ook de rondweg vanaf de nieuwe aansluiting op de A7 een belangrijk structurerend element. Westpoort krijgt zodoende drie ruimtelijke zones: de buitenrand, het kerngebied en de rondwegzone.



Buitenrand

De waterrijke buitenrand langs de Zuidwending ten westen en ten noorden van de rondweg vormt de overgang naar het omliggende open landschap. De plasdras oeverstroken langs de Zuidwending maken deel uit van een natte ecologische verbinding, die op termijn (door uitbreiding in westelijke richting) zou kunnen uitgroeien tot een robuuste natuur-as (in lijn met het idee van natuurorganisaties van een 'Weidse groene rivier' als ecologische verbinding tussen Leekstermeergebied en Lauwersmeer.)

Kerngebied

Dit gebied tussen A7 en Hoendiep ten oosten van de rondweg wordt door de centrale stamweg opgesplitst in de zichtlocatie langs de A7 en een terrein tussen de stamweg en het Hoendiep.

Rondwegzone

De rondwegzone omvat de bestaande bedrijvigheid langs Hoendiep en Aduarderdiep, en vier nieuwe bedrijventerreinen met ieder hun eigen ontsluiting en bedrijvenprofiel.

Onder de hoogspanningsleidingen kan niet gebouwd worden. Hierdoor blijven de zichtlijnen op de molen en het achterliggende open gebied in westelijke richting grotendeels open. Het gedeelte ten oosten van de rondweg is wellicht te benutten voor bijzondere doeleinden (bijv. crossterrein, manifestatieterrin etc).

Cultuurhistorie

De molen aan de Zuidwending blijft gehandhaafd. Er is vooralsnog rekening gehouden met een vrije windvangzone van 100 m. Of dit voldoende is wordt nader onderzocht.

Ook de oude linten worden als cultuurhistorisch waardevolle structuren nadrukkelijk in het plan gehandhaafd. Dit geldt met name voor de Aduarderdiepsterweg (als oorspronkelijke loop van het Aduarderdiep) en de langs deze weg gelegen monumentale boerderijen.

Indeling

Om versnippering te voorkomen en om de diverse categorieën bedrijven zoveel mogelijk een specifiek voor hen geschikte omgeving te bieden, wordt Westpoort ingedeeld in segmenten:

- gemengde bedrijvigheid zichtlocaties
- gemengde bedrijvigheid en instellingen
- gemengde en transport gerelateerde bedrijvigheid
- gemengde bedrijvigheid
- gemengde en watergebonden bedrijvigheid
- kleinschalige bedrijvigheid
- woon-werklinten

Voor elk van deze segmenten gelden specifieke voorschriften voor gebruik, inrichting en bebouwing. Zie ook het overzicht op pagina 20.

Gemengde bedrijvigheid zichtlocatie

De zichtlocaties langs de A7 en op de kop van Westpoort zijn bestemd voor grote hoogwaardige bedrijven die zich willen presenteren met een kantoor en/of showroom. Afhankelijk van de vraag wordt deze zichtzone geheel of gedeeltelijk ingericht als International Businesspark Groningen (IBG) ten behoeve van grote (inter)nationale stuwende bedrijven. Hier worden hoge eisen gesteld aan de beeldkwaliteit van de gebouwen en de inrichting van het terrein.

Gemengde bedrijvigheid en instellingen

Ook de buitenrand langs de Zuidwending ten noorden van het Hoendiep is een zichtlocatie. Naast grote hoogwaardige kantoorachtige bedrijven kunnen hier ook bijzondere instellingen komen. Met name bij het meest noordelijke driehoekige eiland is te denken aan een themagebonden clustering van bedrijven en instellingen (bijvoorbeeld ICT, laboratoria).

Gemengde en transport gerelateerde bedrijvigheid

Het achter de zichtlocaties gelegen terrein tussen de A7 en het Hoendiep is gezien de uitstekende bereikbaarheid vanaf de autosnelweg bij uitstek bestemd voor transport gerelateerde bedrijvigheid. In dit gebied is ook ruimte voor gemeenschappelijke vrachtwagenparkeerterreinen en een facility center (zie verder bij 'voorzieningen')

Gemengde bedrijvigheid

Het gebied tussen het Hoendiep en de Rondweg is bestemd voor middelgrote en kleinere producerende en verzorgende bedrijven. Het gebied wordt herontwikkeld in samenhang met de eventuele herstructurering en revitalisering van de bestaande bedrijvigheid langs het Hoendiep (Essent en ESHA) en langs

het Aduarderdiep (o.a. bouwmaterialen, scheepsbouw, autosloperij).

Gemengde en watergebonden bedrijvigheid

Het gebied ten noorden van Hoogkerk is bestemd voor gemengde én watergebonden bedrijven. Daarbij wordt gedacht aan de aanleg van een openbare loskade langs de oostelijke oever van het Aduarderdiep.

Kleinschalige bedrijvigheid/ wonen en werken

Uitgangspunt is de kleinschalige bedrijvigheid -in combinatie met wonen- langs de oude linten Aduarderdiep-Roderwolderdijk en Hoendiep te behouden en waar mogelijk te versterken. Daarmee wordt bijgedragen aan de aantrekkelijkheid en sociale veiligheid van deze (fiets)routes en aan een goede overgang tussen het nieuwe bedrijventerrein en bestaande structuren. Ook de zone ten westen van Essent is bestemd voor kleinschalige bedrijvigheid. Te denken valt aan ambachtelijke en dienstverlenende bedrijven, groene functies (kwekerij, kaasboerderij) en kleine horeca (café, snackbar, bistro) met bijbehorende (bedrijfs)woningen. Ook kunnen hier eventueel één of meer bedrijfsverzamelgebouwen voor kleinere (startende) bedrijven komen.

bestaande bedrijven

gemengde bedrijvigheid zichtlokatie

G(A1) gemengd A1 (IBG)

G(A2) gemengd A2 (ev. IBG)

G+i gemengd + instellingen

gemengde bedrijvigheid

G gemengd

G+T gemengd en transportgerelateerd

G+W gemengd en watergebonden

F facility center

T truck center

H hotel-restaurant

kleinschalige bedrijvigheid

woon- werklint



Het MER over LANDSCHAP EN CULTUURHISTORIE

Aantasting

De aanleg van Westpoort leidt tot een relatief grote en permanente verandering van het landschap. Open agrarisch landschap verdwijnt, het kleinschalig karakter van het oostelijk deel wordt aangetast. Daarnaast worden ook cultuurhistorische en archeologische waarden aangetast. Deze aantasting moet echter gezien worden tegen de achtergrond van de bestaande situatie: ook nu al is er sprake van aanzienlijke versterking van het landschap door industrie, bedrijven, depots en infrastructuur.

Bestaande structuren

De stedenbouwkundige structuur van het nieuwe bedrijventerrein is deels gebaseerd op bestaande ruimtelijke structuren. Met name in de randzone – de karakteristieke historische lintbebouwing – wordt de bestaande structuur in de nieuwe situatie ingepast en versterkt, waardoor een deel van het kleinschalige karakter van het landschap behouden blijft.

De molen langs de Zuidwending blijft staan, maar de ruimtelijke en historische context aan de oostzijde verandert ingrijpend.

Zacht uiterlijk

Groene randzones, waterpartijen en aangepaste bebouwing en beplanting langs de randen geven Westpoort een zacht uiterlijk.

Het MER over LICHT

Weinig hinder

De toekomstige straatverlichting en bedrijvigheid op Westpoort veroorzaken extra licht in het gebied. Met name nabij de randzones kan dit een negatief effect hebben op het leefklimaat voor dieren, hoewel de kans daarop door de relatief grote afstand tussen de bebouwing en de EHS klein is.

In zijn algemeenheid wordt aanbevolen om met de nog te ontwerpen terreinverlichtingen, aanstralingen van gebouwen en reclameverlichtingen rekening te houden met algemene richtlijnen voor lichthinder. Naar verwachting zal dit niet tot problemen hoeven leiden. Het beleid van de gemeente Groningen om waar dat verantwoord is de intensiteit van de straatverlichting tussen 19.00 en 06.00 uur te verlagen, sluit hierop aan.

Huis van Bewaring

Inmiddels is besloten dat er op Westpoort ter vervanging van de huidige in Groningen en Leeuwarden een nieuw huis van bewaring gebouwd zal worden. Voor de gebouwen, buitenruimten en parkeerterreinen is in totaal circa 4,5 ha nodig. Gekozen is voor de locatie in de punt tussen Hoendiep en Zuidwending. Dit zowel vanwege de herkenbaarheid/zichtbaarheid van de inrichting als de goede bereikbaarheid vanaf de Rondweg. Door de markante vorm en de hoogte van het hoofdgebouw (5 lagen) zal het nieuwe huis van bewaring de rand van Westpoort een herkenbaar gezicht geven.



Verkeer

Autoverkeer

Inmiddels heeft de minister besloten dat Westpoort een eigen aansluiting krijgt op de A7. Dit is niet alleen van belang voor Westpoort zelf. De nieuwe rondweg ontlast de bestaande wegenstructuur ten westen van de stad en leidt ook tot een verbetering van de bereikbaarheid van de bestaande bedrijventerreinen en de kern Hoogkerk. De rondweg is tevens een goede ontsluiting voor het zware vrachtverkeer naar de bestaande bedrijven. In de herfst zijn dit vooral de bietenwagens, zodat het bietentransport langs het Hoendiep en over de Westelijke Ringweg beperkt wordt. De overige wegen in Hoogkerk en Westpoort krijgen een erftoegangsfunctie of hooguit een verzamelwegfunctie. Dit leidt tot vergroting van de duidelijkheid en beperking van doorgaand sluipverkeer.

Aansluiting A7

De nieuwe aansluiting zal worden uitgevoerd met een viaduct over de A7 (ook voor fietsers). De rondweg sluit aan de noordzijde met een rotonde aan op de A7. Er is rekening gehouden met een mogelijke verbreding van de A7 naar 2x3 stroken en bushaltes met fietsenstallingen op de opritten.

Rondweg

De Rondweg wordt een 2x1-strooksweg met een middenberm en vrijliggende fietspaden. Bij het eerste deel vanaf de A7 tot aan het eerste aansluitpunt is ruimte gereserveerd voor een eventuele verbreding naar 2x2 rijstroken. De weg kruist het Hoendiep en het Aduarderdiep met lage beweegbare bruggen. Bij de onderdoorgang met de spoorlijn Groningen-Leeuwarden is rekening gehouden met een eventuele verdubbeling van het spoor en de aanleg van de Zuiderzeelijn. Oostelijk sluit de rond-

weg aan op de bestaande tunnel van de Vierterlatenweg onder de Kerkstraat.

Aansluitingen op de rondweg

Alle aansluitingen op de rondweg worden rotondes waarbij het aantal aansluitpunten tot vijf is beperkt. De centrale stamweg door de zichtlocaties langs de A7 krijgt een laanprofiel met een brede middenberm.

Door geëigende maatregelen zal voorkomen worden dat de weg langs het Hoendiep door doorgaand autoverkeer als sluiproute wordt gebruikt.

Fietsverkeer

Langs de rondweg komen aan weerszijden vrijliggende fietspaden. Bij de nieuwe aansluiting op de A7 komt een fietsoversteek, die aansluit op de parallelweg zuidelijk langs de snelweg, waarlangs het toekomstige transferium bereikbaar is. De fietsoversteek via het bestaande A7-viaduct in het verlengde van de Roderwolderdijk blijft gehandhaafd.

Het Hoendiep is en blijft een belangrijke fietsroute richting stad. Ten zuiden van het Hoendiep komt daarom een fietspad. Er komt ook een fietspad langs de stamweg in het kerngebied. In de toekomst kan dit fietspad desgewenst met een fietsbrug over het Koningsdiep worden doorgetrokken naar Hoogkerk.

In noord-zuidrichting blijven de Aduarderdiepsterweg en Roderwolderdijk belangrijke fietsroutes. Langs de Zuidwending en het Aduarderdiep komen recreatieve fiets- en wandelpaden.

Openbaar vervoer

Op Westpoort zullen (tenminste) twee buslijnen stoppen:

- de buslijn Groningen-Oostwold langs het Hoendiep;
- de interliner Drachten-Groningen langs de A7.

Bij de A7-aansluiting komen bushaltes met fietsenstallingen. De interliner verzorgt de busverbinding met het toekomstige transferium Hoogkerk. De eventuele toekomstige light-railhalte bij Hoogkerk ligt vrij ver weg en is dus voor Westpoort niet van veel, maar dankzij de snelle fietsroutes wel van enige betekenis.

Trein en MZB of HSL

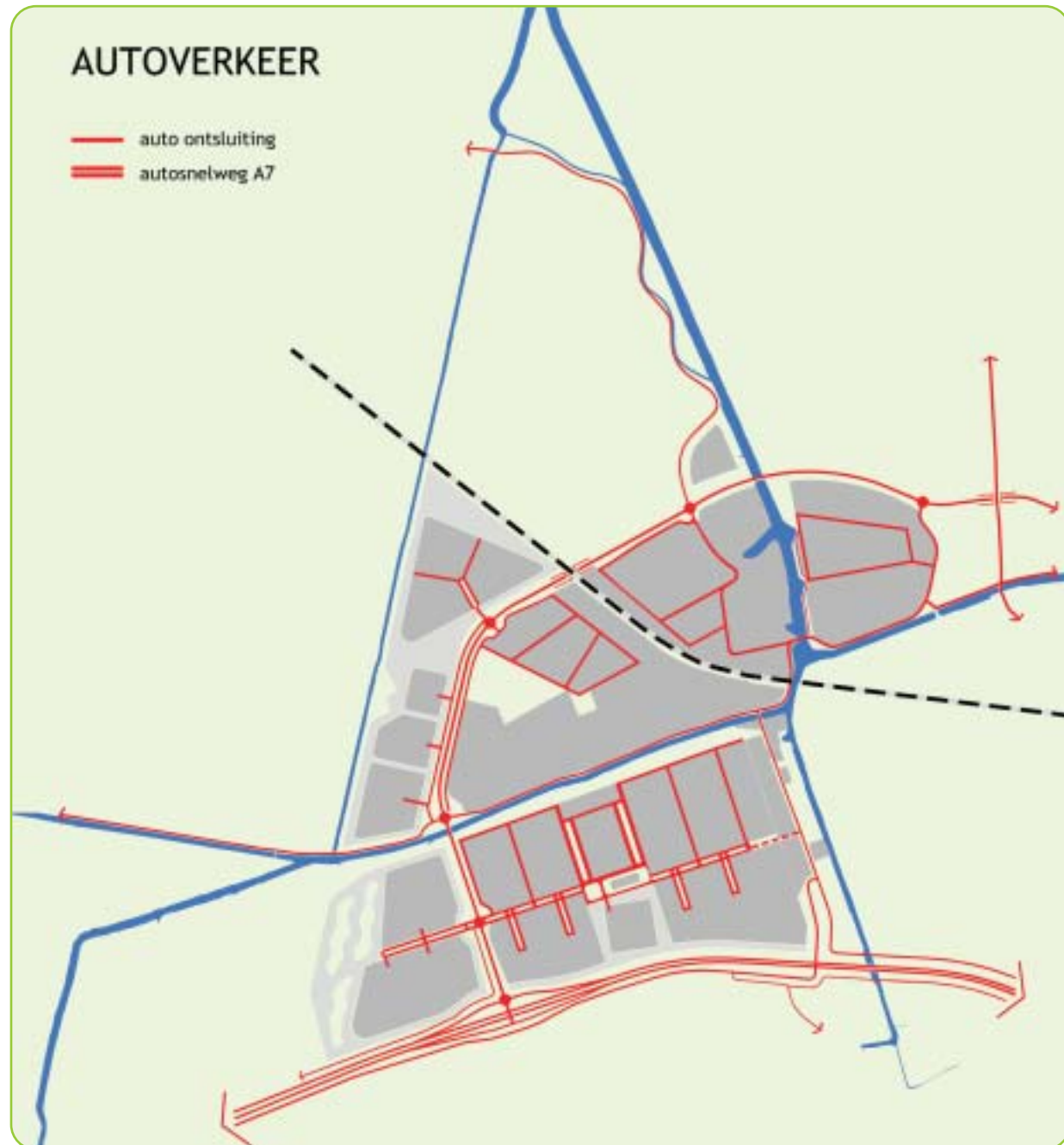
Er is rekening gehouden met een toekomstige baanverdubbeling van de spoorlijn Groningen-Leeuwarden. Ook is er ruimte gereserveerd voor de aanleg van een rangeeremplacement langs de noordzijde van de spoorbaan. Dit nieuwe emplacement zou het eventueel op te heffen bestaande emplacement bij het hoofdstation moeten vervangen.

Voor de Zuiderzeelijn zijn twee mogelijke tracés gereserveerd. Het zuidelijke tracé is het gemeentelijke voorkeurstracé voor een magneetzweefbaan (MZB). Vanwege de relatief scherpe bochten is dit tracé niet geschikt als gekozen wordt voor een hoge snelheidslijn (HSL); daarvoor is het noordelijke tracé bedoeld.

Scheepvaart

Via het Aduarderdiep is Westpoort verbonden met het Van Starckenborghkanaal, dat deel uitmaakt van het landelijk hoofdvaarwegennet. Er is daarom ruimte gereserveerd voor een laad- en loswal langs de oostelijke oever van het Aduarderdiep (of een insteekhaven aan de westoever).

Het Hoendiep en de Zuidwending zijn, naast hun betekenis als natte ecologische verbindingen, van belang voor de kleine recreatievaart. Vanwege de provinciale plannen voor verbetering van de vaarverbinding Groningen -Friesland, zal de rondweg het Hoendiep met een beweegbare brug kruisen.



Het MER over VERKEER

Hinder bouwverkeer

Tijdens de aanleg van Westpoort zal er sprake zijn van verkeershinder veroorzaakt door bouwverkeer. Uitgangspunt is dat de verkeersoverlast tot een minimum wordt beperkt door zo min mogelijk wegen (tijdelijk) af te sluiten en door omleidingsroutes voor (zwaar) bouwverkeer.

Forse toename

Na de realisatie van het bedrijventerrein zal er sprake zijn van een forse toename van verkeer. Dit is onlosmakelijk verbonden aan een nieuw bedrijventerrein.

Goede bereikbaarheid en afwikkeling

De bereikbaarheid van Westpoort per (vracht)auto is zeer goed. Doordat een aantal maatregelen wordt getroffen, waaronder een nieuwe aansluiting op de A7, is de verkeersafwikkeling goed.

Beperking automobilititeit

De inspanning die wordt verricht om de automobilititeit binnen de perken te houden, bijvoorbeeld door het aanbieden van een alternatief in de vorm van openbaar vervoer, bedrijfsvervoer of een goed fietspaden netwerk is redelijk.

Duurzaam veilig

Westpoort zelf wordt ingericht volgens de principes van duurzaam veilig. Door de nieuwe situatie wordt bovendien de verkeersveiligheid op een aantal knelpunten in de directe omgeving verbeterd

Fiets

De bereikbaarheid per fiets is redelijk. De route langs het Hoendiep, die veel wordt gebruikt door schoolgaande kinderen, krijgt een sociaal veilige inrichting.

Openbaar vervoer

De bereikbaarheid per openbaar vervoer is met twee buslijnen en de eventuele toekomstige lightrailhalte op fietsafstand redelijk.

Het MER over EXTERNE VEILIGHEID

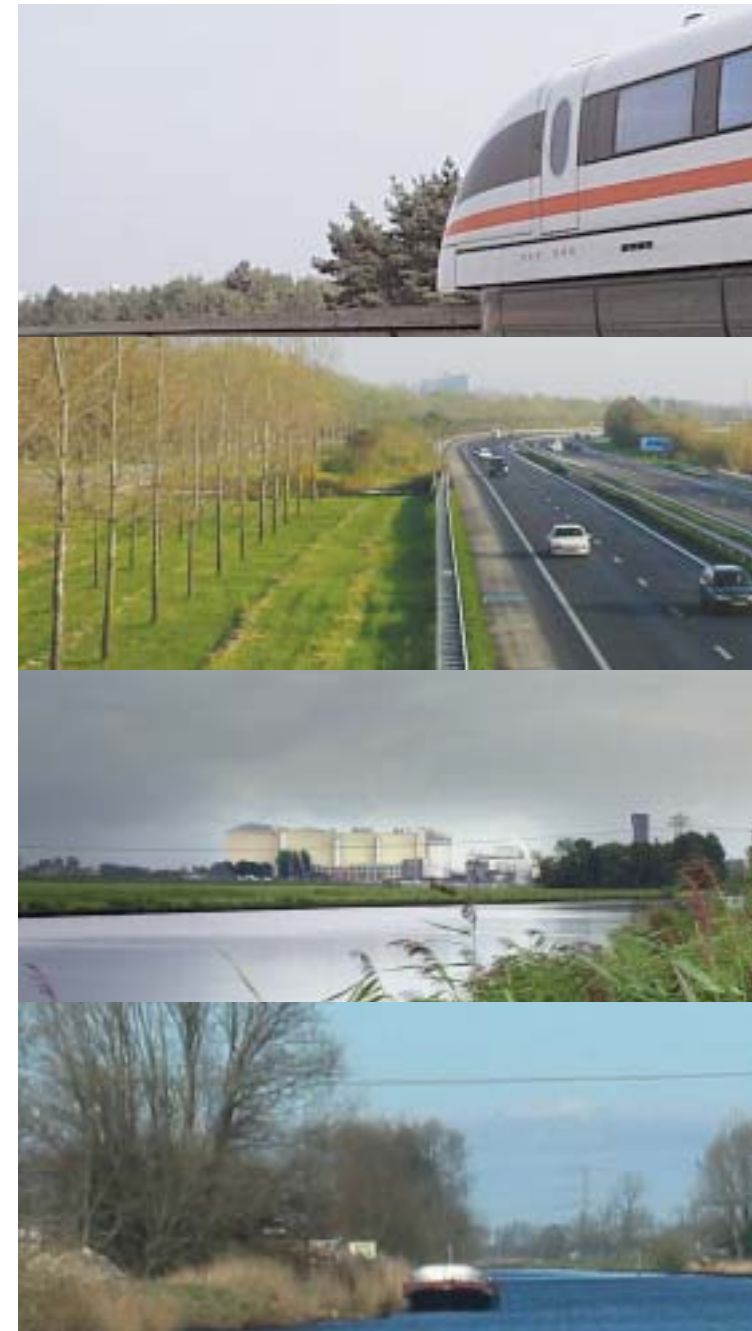
Geen toename risico's

Externe veiligheid betreft de risico's die de bedrijven op het bedrijventerrein opleveren voor de omgeving. Het gaat hierbij vooral om het transport, opslag en de verwerking van gevaarlijke stoffen.

Bij de ontwikkeling van een nieuwe bedrijventerrein dient door de gemeente in de vergunningverlening rekening gehouden te worden met deze risico's, waarbij ook aandacht moet zijn voor domino-effecten, waarbij een ongeval bij één bedrijf ongevallen bij omliggende bedrijven tot gevolg kan hebben.

Met betrekking tot het vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, het water of het spoor, doen zich op Westpoort geen bijzondere situaties voor. Gezien de geplande bestemmingen zullen de wettelijke veiligheidsnormen niet overschreden worden.

Bij een goede inrichting van het terrein zal het plaatsgebonden risico ter hoogte van de woonbebouwing niet of nauwelijks toenemen ten opzichte van de huidige situatie.





Aanzien en uitstraling

De ambitie is om van Westpoort niet alleen een functioneel, maar ook een fraai bedrijventerrein te maken. Maar niet alleen voor bezoekers en buitenstaanders is een fraai en goed verzorgd bedrijventerrein van belang. Het geldt ook voor de gebruikers zelf: bedrijven kiezen een vestigingsplek immers mede op basis van het aanzien en de uitstraling. Daarom worden in het bestemmingsplan ook voorschriften opgenomen over de beeldkwaliteit, de minimale en maximale bouwhoogte, de verhouding bedrijven-kantoren en het gebruik van het terrein.

Zuinig ruimtegebruik

Met het oog op duurzame ontwikkeling wordt in Westpoort zuinig omgegaan met de ruimte door te streven naar dubbel grondgebruik (parkeren onder/op de gebouwen), hoge bebouwingsdichtheid (met name op de zichtlocaties) en beperkte kaveltgroottes (zie de tabel op blz. 20).

Parkeren en opslag

Uitgangspunt is dat personeel, bezoekers en vrachtwagens parkeren op het eigen bedrijfsterrein of op gezamenlijke parkeervoorzieningen; en dus niet langs de openbare weg. Vanwege het streven naar zuinig ruimtegebruik zal op de zichtlocaties parkeerimte onder (of op) de gebouwen moeten komen, of eventueel gezamenlijke parkeerterreinen of -garages. Op de zichtlocaties is buitenopslag van goederen niet toegestaan.

Markante gebouwen

Westpoort is vanuit het westen de eerste confrontatie met de stad. Mede daarom is het de bedoeling op twee plaatsen bijzondere gebouwen neer te zetten; gebouwen die door hun grootte en vormgeving een markant herkenningspunt zijn voor Westpoort en de stad. De plaatsen zijn:

- 1) de entree van Westpoort bij de A7-aansluiting;
- 2) de locatie voor de centrale voorzieningen langs de stamweg



Het MER over GELUID

Bronnen geluidhinder

Geluidhinder kan veroorzaakt worden door het wegverkeer, de bestaande bedrijven en de nieuwe bedrijven op Westpoort; geluidsproductie door de scheepvaart zal zeer beperkt zijn en kan hier buiten beschouwing blijven.

Bouwfase

Tijdens de aanleg van Westpoort is extra lawaai te verwachten door grondwerkzaamheden, heien e.d.

Voor geluidhinder veroorzaakt door aanlegactiviteiten bestaan geen eenduidige normen. Uitgangspunt moet steeds zijn dat geluidhinder voor mens en dier tot een minimum wordt beperkt. Beperking van geluidhinder kan door het bevoegd gezag (de gemeente Groningen) worden geregeld via het bestek en/of de bouwvergunning en/of de vergunning in het kader van de Wet milieubeheer.

Autoverkeer

De geluidsbelasting door het wegverkeer op woningen in de nabijheid van Westpoort zal door de groei van het autoverkeer -ook zonder aanleg van Westpoort- op een aantal wegen toenemen. Op een beperkt aantal woningen op wegen die de rondweg kruist (onder andere de Kerkstraat en de Aduarderdiepsterweg) zal de geluidsbelasting toenemen.

Een deel van het verkeer verplaatst zich van de huidige wegen naar de nieuw aan te leggen rondweg, waardoor de geluidsbelasting op woningen op bestaande wegen afneemt.

Bij het ontwerp van de rondweg worden maatregelen meegenomen die de geluidsbelasting reduceren. Hierbij kan gedacht worden aan het toepassen van geluidsarm asphalt.

Bedrijvigheid

Behalve door het verkeer zal ook door de bedrijven op Westpoort de geluidsbelasting op een aantal woningen in de omgeving kunnen toenemen. Deze toename is afhankelijk van welke bedrijven zich in de nabijheid vestigen. Op basis van de voorgestelde geluidszonering blijft de maximaal toegestane geluidsbelasting voor de meeste woningen onder de vastgestelde normen voor woonbestemmingen. Voor een beperkt aantal woningen wordt deze norm overschreden.

Beperking geluidsbelasting

Bij de daadwerkelijke inrichting van Westpoort zal worden getracht de toename ten opzichte van de huidige geluidsbelasting zo gering mogelijk te houden. Bijvoorbeeld door de kavels nabij de bestaande woningen zoveel mogelijk aan 'stille' bedrijven toe te wijzen. Eventueel kan besloten worden voor deze zones strengere geluidsnormen te hanteren (zie ook hoofdstuk 5).





Groen, water en ecologie

Ecologische Hoofdstructuur

Ten westen en ten noorden van het plangebied liggen belangrijke weidevogelgebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) die tussen Westpoort en Oostwold ligt. De Zuidwending is aangewezen als schakel in de ecologische verbinding tussen het Leekstermeer en het Lauwersmeer. Aan de verbindingzone Zuidwending is het streefbeeld "otter" gekoppeld. Dit streefbeeld bestaat uit watergangen met een minimale breedte van 10 m en een oeverzone van gemiddeld 30 m, waarvan 15 m plas-dras zone en 15 m droog tot vochtig. De Zuidwending voldoet qua waterbreedte aan het streefbeeld (iets breder dan 10 m).

Natuurlijke oevers

Er is voor gekozen het karakter van de Zuidwending zelf, als oorspronkelijk cultuurhistorisch waardevolle waterloop, zoveel mogelijk te behouden. Daarom is het bestaande profiel (inclusief de aan weerszijden aanwezige dijkjes) van de Zuidwending gehandhaafd en komen de natuurlijke oeverzones aan weerszijden daarvan. De oever aan de oostzijde krijgt vorm in flauwe natuurlijke taluds en plas-dras zones en sluit aan op de circa 25 m. brede waterpartij langs de bedrijveneilanden. Zo ontstaat een robuuste groen-waterbuffer tussen Westpoort en het open weidegebied aan westzijde. Langs het Aduarderdiep en het Koningsdiep komen, waar mogelijk, natuurlijke oevers met recreatieve wandel- en fietspaden, als onderdeel van een ecologische verbinding tussen het Peizerdiep en het Reitdiep. Hiervoor liggen met name mogelijkheden in de zone tussen de Aduarderdiepsterweg en het Aduarderdiep ten

noorden van de bestaande bedrijvigheid en tussen de Roderwolderdijk en het Koningsdiep.

Ook langs de A7 komt een brede waterpartij met groene taluds.

Bijzondere planten en dieren

In het plangebied bevinden zich diverse beschermde plant- en diersoorten. In het voorjaar van 2003 is in het kader van de in 2002 in werking getreden Flora- en faunawet een inventarisatieonderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek komt naar voren dat de broedvogels, en met name de weidevogels van het gebied de belangrijkste natuurwaarde vertegenwoordigen.

Beschermde vogelsoorten die in het plangebied voorkomen zijn de Grutto en de Kluut. Voor wat betreft de flora zijn Zwanebloem, Brede waterpest en Kranswier waargenomen. Voor een aantal van deze beschermde soorten is het wettelijk verplicht de verkleining/aantasting van het leefmilieu te compenseren.

Natuurcompensatie

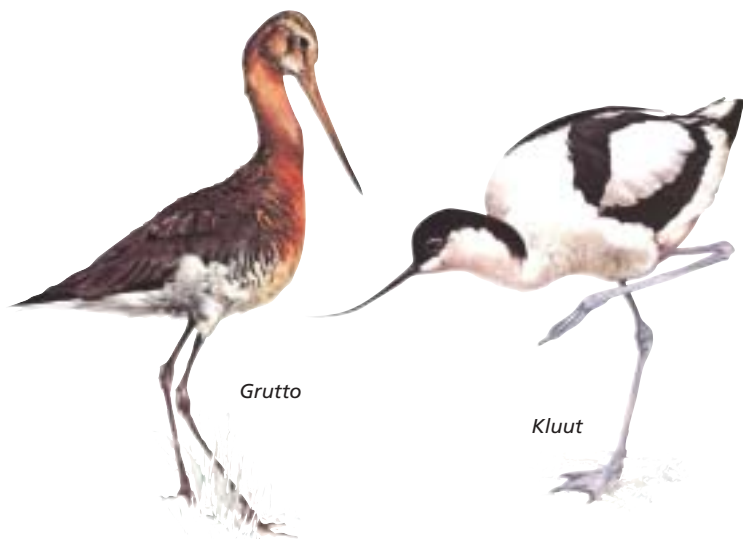
De aanleg van Westpoort verkleint het leefgebied van (deels ook beschermde) planten en weidevogels. Ook zullen licht en geluid vanaf Westpoort invloed hebben op het leefklimaat van vogels en andere dieren in de directe omgeving. De negatieve effecten op flora en fauna worden (deels) gecompenseerd door de interne zonering en de ruime inrichting van de westelijke randzone. Hiernaast wordt royale compensatie gerealiseerd door de aanleg van een circa 70 ha groot waterbergingsgebied in de noordpunt van Westpoort, dat in samenwerking met het waterschap als nat natuurgebied wordt ingericht.

Waterbeheer

De vervanging van vele hectares weideland door (grotendeels) verhard terrein heeft vanzelfsprekend gevolgen voor het waterbeheer. Uitgangspunt is dat het huidige watersysteem zo min mogelijk wordt verstoord en dat het stedelijk watersysteem van Westpoort voldoet aan de principes van duurzaam en integraal waterbeheer.

De waterpartijen langs de Zuidwending en de A7 dragen bij aan een aantrekkelijk en hoogwaardig beeld en vormen een duurzame buffer ten opzichte van de EHS en aangrenzende vogelweidegebieden. De grote hoeveelheid open water biedt tevens extra waterbergingscapaciteit ter compensatie van verhard oppervlak van Westpoort, waardoor piekafvoeren op de boezem worden voorkomen.

Ter voorkoming van (toekomstige) wateroverlast zijn de waterschappen bezig noodbergingsgebieden te selecteren, die bij extreem hoge waterstanden onder water gezet kunnen worden. Hiervoor is het gebied ten noorden van de spoorbaan en de Rondweg door het Waterschap Noorderzijlvest inmiddels aangewezen. Het is de bedoeling dit gebied als nat natuurgebied in te richten.



Het MER over ECOLOGIE, WATER EN BODEM

Bedreiging vegetatie

Door de aanleg van het bedrijventerrein zullen de bestaande oever- en kwelvegetaties gedeeltelijk verloren gaan. Het betreft onder andere (deels) beschermde planten als Zwanebloem, Brede waterpest en Kranswier.

Vogels

Daarnaast gaat foerageer- en broedgebied voor weidevogels, zoals de Grutto en de Kluut, verloren. Dit zijn beschermde weidevogels, waarvoor een wettelijke compensatieplicht bestaat.

Vleermuizen

In het gebied komen in een aantal gebouwen en bijbehorende oude bomen vleermuizen voor. Vleermuizen zijn wettelijk beschermd. Nader onderzoek moet duidelijk maken in hoeverre er compenserende maatregelen noodzakelijk zijn.

Compensatie

In het kader van de compensatieplicht krijgt de noordpunt van Westpoort, een gebied van circa 70 hectare, een bestemming als waterbergingsgebied. In samenwerking met het waterschap wordt dit gebied ingericht als nat natuurgebied.

Voortzetting EHS

Aan de westzijde van het plangebied langs de Zuidwending zal de ecologische hoofdstructuur worden doorgezet. De Zuidwending wordt

voorzien van ecologische oevers die geleidelijk overgaan van plasdras naar droog.

Groene gordel

Langs de oostzijde van het bedrijventerrein Westpoort (Aduarderdiep en oude meanders) wordt een groene gordel gecreëerd.

Ook positieve bijdrage

Westpoort zal in ecologisch opzicht ook een positieve bijdrage leveren. De ontwikkeling van de ecologische verbindingzone langs de Zuidwending is hiervan een voorbeeld. Deze watergang moet een belangrijke verbinding gaan vormen als natte verbinding-as tussen het noord-Drentse bekensysteem en het Reitdiep (Eelder- en Peizermaden en Reitdiepgebied).

Voldoende water

Aansluitend op het huidige waterbeleid is in het ontwerp voldoende ruimte voor water opgenomen. Omdat er geen grondwaterstandverandering wordt voorgesteld zijn er geen effecten op de directe omgeving.

Nieuwe natuur

Het geplande watersysteem binnen het bedrijventerrein Westpoort zal een aantrekkelijke en positieve bijdrage leveren aan de belevingswaarde van het bedrijventerrein en zal ruimte bieden voor het ontstaan van nieuwe natuur.

Uitgifte en fasering

In totaal biedt Westpoort ca 125 ha netto uitgeefbaar bedrijventerrein, exclusief bestaande bedrijven en woon-werklinten. De prognose is dat op Westpoort vanaf 2006 jaarlijks 8 à 9 ha terrein zal worden uitgegeven. De terreinbehoefte van (inter)nationaal stuwende bedrijven is niet te voorzien. Bovendien zijn hiervoor ook elders in de regio planologische reserveringen gemaakt. Niettemin zal op Westpoort een deel van de zichtlocaties voor bijzonder stuwende bedrijven worden gereserveerd.

De 125 ha van Westpoort komen gefaseerd beschikbaar:

Fase 1, 2006 - 2015, gekoppeld aan de realisering van de A7-aansluiting en het daarop aansluitende eerste deel van de rondweg: het terreingedeelte tot aan het Hoendiep (ca 70 ha), de locatie voor het nieuwe huis van bewaring en de noordzijde van het Hoendiep.

Fase 2, na 2015, gekoppeld aan de aanleg van het vervolg van de rondweg: het terrein tussen Hoendiep en spoorlijn.

Management bedrijventerreinen (MBT)

De gemeente Groningen streeft naar duurzaamheid bij zowel de aanleg als het beheer van bedrijventerreinen. Hiervoor is onder de noemer 'management bedrijventerreinen' (MBT), een organisatievorm en werkwijze ontwikkeld voor het beheer van het bedrijventerrein en de organisatie van de facilitaire diensten die op het bedrijventerrein gaan plaatsvinden. Belangrijke elementen van MBT zijn onder andere:

- kwaliteitsbeheer van gebouwen en terreinen
- vervoermanagement
- afvalmanagement
- energiegebruik
- terreinbeveiliging
- gezamenlijke facilitaire voorzieningen (parkeerplaatsen, autowasplaatsen, vergaderaccomodaties e.d.).

In de plannen voor Westpoort is ruimte gereserveerd voor een facilitycenter (met vergaderruimtes, infocentrum, horeca, financiële dienstverlening, ict- en copyfaciliteiten, koeriersdienst, uitzendbureau etc.); een truckservice center (met vrachtauto-wasplaats, reparatiewerkplaats, bandenservice, tankstation, autoverhuur en truckrestaurant etc.) en een hotel/restaurant.

De plannen voor gezamenlijke voorzieningen voor vrachtauto's hebben inmiddels al geleid tot het besluit van drie regionale transportondernemingen om zich gezamenlijk op Westpoort te vestigen.

In een volgende fase zal in het kader van MBT ook aandacht besteed worden aan energiemangement. Te denken valt aan gezamenlijke energieopwekking en/of het benutten van restwarmte.

Westpoort Segmentering		Gemengde bedrijvigheid zichtlocaties			Gemengde bedrijvigheid			Kleinschalige bedrijvigheid	Woon- werklint
		Gemengd A1 (IBG) GIA1	A2 (ev. IBG) G(A2)	Gemengd Instellingen G+I	Gemengd + Transport G+T	Gemengd G	Gemengd + Watergebonden G+W		
profiel	bedrijventypen	(inter) nationaal stuwend, kantoorachtig hoogwaardige productie	hoogwaardige productie, kantoorachtig, ev. (inter)nationaal stuwend	instellingen (p.i.), kantoorachtig, hoogwaardige productie	transport en distributie, groothandel, industrie, bouw	industrie, bouw, verzorgende bedrijven	industrie, bouw, watergebonden transport en distributie	ambachtelijk en dienstverlenend bedrijfswoningen	ambachtelijk en dienstverlenend groene bedrijvigheid bedrijfswoningen
	hindercategorie	1 t/m 3	1 t/m 3	1 t/m 3	2 t/m 4	2 t/m 4	2 t/m 4	1 t/m 2	1 t/m 2
	beeldkwaliteit	hoogwaardig	hoogwaardig	hoogwaardig	regulier	regulier	regulier	hoogwaardig	hoogwaardig
kavelniveau	kavelgrootte	1 - 5 ha	5000 m - 2 ha	1 - 5 ha	5000 m - 2 ha	2000 m - 1 ha	2000 m - 1 ha	1000 - 2000 m	1000 - 2000 m
	bebouwingspercentage	40-80%	60-80%	40-60%	40-80%	40-80%	40-80%	40-80%	40-80%
bebouwing	aandeel kantoren t.o.v. b.v.o.	50-80%	30-60%	50-80%	< 40%	< 40%	< 40%	< 80%	< 80%
	bouwhoogte (min-max)								
	k= kantoorbebouwing (in lagen)	k: 3-8	k: 3-6	k: 2-5	max 5 m	max 15 m	max 15 m	max 10 m	max 10 m
	b= bedrijfsbebouwing (in m)	b: max 20 m	b: max 15	b: max 15 m					
	parkeren	in pandig of collectieve parkeervoorz.	in pandig of collectieve parkeervoorz.	in pandig of collectieve parkeervoorz.	eigen terrein, vrachtwagen- terrein	eigen terrein	eigen terrein, ev collectief of vrachtwagenterrein	eigen terrein	eigen terrein
	voorzieningen		facility centrum hotel-restaurant		truckcenter	bedrijfs- verzamel- gebouw	laad- en los- kade	kleine horeca	kleine horeca

Overzicht gebruik, inrichting en bebouwing

Bovenstaande tabel geeft een overzicht van de voorschriften voor gebruik, inrichting en bebouwing zoals die voor de verschillende zones en segmenten van Westpoort gaan gelden.

De in de tabel vermelde uitgangspunten zullen in een latere fase per segment worden uitgewerkt in meer specifieke voorschriften voor inrichting, ruimtegebruik en architectuur.

Milieueffecten

Het zal duidelijk zijn dat de aanleg van een bedrijventerrein altijd nadelige gevolgen heeft voor het milieu. Door het milieueffectonderzoek zijn eventuele nadelige consequenties in een vroeg stadium inzichtelijk gemaakt. Zodoende konden milieubelangen en economische, verkeerskundige, stedenbouwkundige en andere belangen steeds zorgvuldig tegen elkaar worden afgewogen.

Voorkeursalternatief

Het plan zoals dat in het vorige hoofdstuk is beschreven is een uitwerking van het 'voorkeursalternatief'. Het voorkeursalternatief is een 'gulden middenweg' tussen enerzijds een maximaal economisch alternatief en anderzijds het vanuit milieuoogpunt meest kwalitatieve alternatief. Hoe bij de uitwerking de diverse milieuaspecten een rol hebben gespeeld, is in het voorgaande hoofdstuk toegevoegd. In aparte tekstblokken zijn steeds de belangrijkste overwegingen en conclusies uit het MER-rapport samengevat. Daaruit is duidelijk geworden dat negatieve milieueffecten deels worden gecompenseerd en dat de ontwikkeling van Westpoort ook tot positieve milieueffecten leidt. Denk bijvoorbeeld aan de verbeterde verkeersafwik-

keling, de ontwikkeling van ruime ecologische randzones en de aanleg van het grote natuurlijke waterbergingsgebied in de noordelijke punt. In de voorliggende plannen is zodoende -althans naar het oordeel van het gemeentebestuur- een verantwoord evenwicht gevonden tussen economie en milieu.

Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

Bij allerlei keuzes die tijdens de planontwikkeling zijn gemaakt, is ook in beeld gebracht hoe er eventueel beter (of meer) rekening gehouden kan worden met milieuaspecten. Dit is beschreven in het MMA, het 'meest milieuvriendelijke alternatief'.* Het MMA bevat maatregelen en aanbevelingen die tijdens het planproces vanwege financiële, praktische of andere redenen niet op breed draagvlak konden rekenen. Daarom zijn ze in het voorliggende plan niet verwerkt. Maar het zou misschien wel kunnen. Soms is dat een kwestie van geld, soms is het afhankelijk van wat andere partijen ervan vinden of bereid zijn te doen, soms zijn het maatregelen waarvan de uitvoering zonder bezwaar wel even kan wachten. De uitvoering van de maatregelen van het MMA is dus afhankelijk van de besluitvorming in het verdere traject.



** Goed beschouwd is de term 'meest milieuvriendelijk alternatief' zoals die in de m.e.r.-procedure wordt gehanteerd wat merkwaardig. Want welk alternatief er ook gekozen wordt, de aanleg van een bedrijventerrein zal altijd nadelige effecten hebben op het milieu. Het meest milieuvriendelijk is dus niets doen, of nog beter: er een natuurgebied van maken. 'Meest milieuvriendelijk' moet dus niet absoluut worden opgevat. Bedoeld wordt het alternatief dat binnen de gestelde randvoorwaarden 'het meest' (of beter nog: meer) milieuvriendelijk is.*

Maatregelen MMA

De maatregelen van het Meest Milieuvriendelijk Alternatief zijn de volgende:

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

- Het ontwikkelen van een goed doordacht logistiek plan voor de bouwwerkzaamheden om visuele overlast in deze periode zoveel mogelijk te beperken (goed georganiseerde opslag van materialen, zuinige inzet van zwaar materieel etc.);
- Bij verdere inrichting en detaillering van de terreinen nog beter aansluiten bij de oorspronkelijke verkaveling;
- Waar mogelijk meer ruimte rondom cultuurhistorisch waardevolle bebouwing vrijwaren van bedrijfsontwikkeling; ook meer ruimte en/of zorgvuldige landschappelijke inpassing bij de waterberging ten westen van de Aduarderdiepsterweg-noord.
- Aanvullend archeologisch onderzoek in gebieden met middelhoge of hoge archeologische verwachtingswaarde;
- Waar mogelijk behoud van bestaande beplanting;
- Versterking van het kleinschalige karakter door zeker te stellen dat de oostzijde van het terrein als kleine kavels wordt uitgegeven met daarop kleinschaligere bedrijvencomplexen. Daarnaast kan door middel van het ontwikkelen van gedetailleerde bebouwingsvoorschriften ten aanzien van rooilijnen, hoogte, massa, oppervlakte en bebouwingspercentage beter worden ingepast. Ook kan onderzocht worden in hoeverre de bebouwing langs de Rodewolderdijk visueel beter kan aansluiten op die langs het Aduarderdiep aan de andere zijde van de spoorlijn. Ook hier kan de aanleg van kleinschaliger bebouwing bijdragen aan een betere inpassing.

Bodem en water

- Minimale toename van verhard oppervlak (en zoveel mogelijk open verharding) om grote regenwaterpiekafvoeren te voorkomen.
- Vuil hemelwater (van drukke wegen) via een lokale zuivering naar open water
- Gescheiden rioolstelsel (naar de RWZI in Hoogkerk)
- Behoud van de waterkwaliteit door geen gebruik te maken van uitlogende materialen (zink, lood, enz) bij de bouw, straatmeubilair enz.
- Bedrijven die potentiële vervuilers zijn zoveel mogelijk groeperen

Ecologie

- Benutten van de kwelstromen in de nieuw te graven sloten;
- Rand van het industrieterrein zo groen mogelijk inrichten, geen hoge bedrijfsgebouwen aan de rand van het industriegebied;
- Zuidwending als ecologische verbindingzone inrichten met een bredere zone aan weerszijde van de vaart (minimaal 50 meter).

Verkeer en vervoer

- Aanpassen lijnvoering bus zodat het facility-center aangedaan kan worden. Hierbij kan gedacht worden aan aanpassing bestaande lijn 33 (via de Roderwolderdijk en een busluis (ook geschikt voor hulpdiensten) naar het Facility-center en dan via de rondweg terug naar het Hoendiep) of doortrekken van de stadsbus vanuit Hoogkerk;
- Light-rail halte Westpoort op het geplande spoorwegemplacement. Dit ten behoeve van de noordelijke ontsluiting van Westpoort;
- Een laad- en loskade nabij het spoorwegemplacement op Westpoort. Op deze manier krijgt het emplacement een ontsluitende functie voor goedertransport per spoor;

- Fietsvoorzieningen nabij het facility-center om zo met de fiets als na- en vortransportmiddel het gebruik van een eventuele light-rail halte Hoogkerk c.q. transferium Hoogkerk te bevorderen.

Geluid

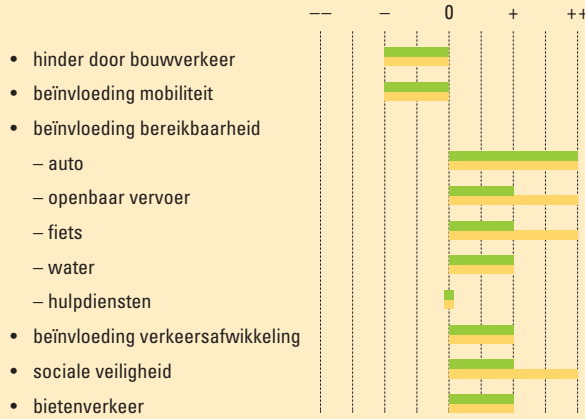
- Scherpere geluidsnormen voor de kavels nabij de bestaande woningen.

Afwegingen

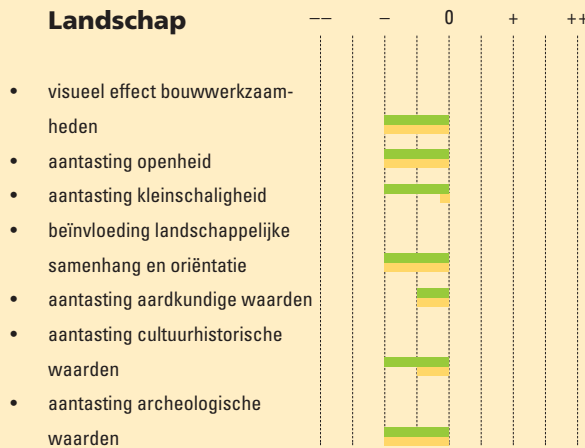
Zoals gezegd: of voor deze meer milieuvriendelijke alternatieven gekozen kan worden, is mede afhankelijk van de afwegingen die in het verdere ontwikkelings- en besluitvormingstraject gemaakt gaan worden. Hierbij zullen vanzelfsprekend ook de inspraakreacties worden meegewogen.

Overzicht MILIEUEFFECTEN

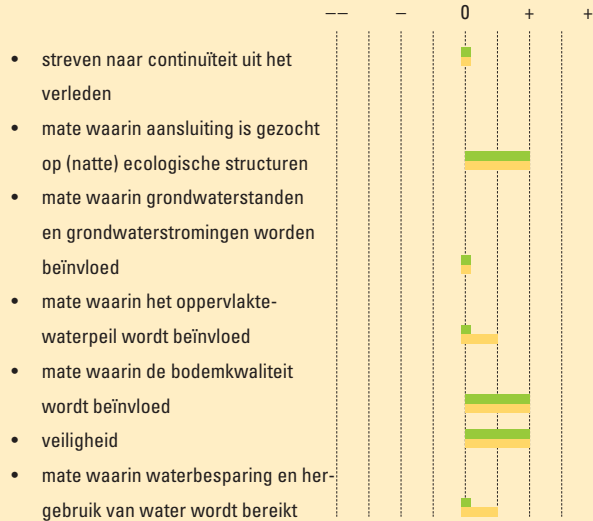
Verkeer



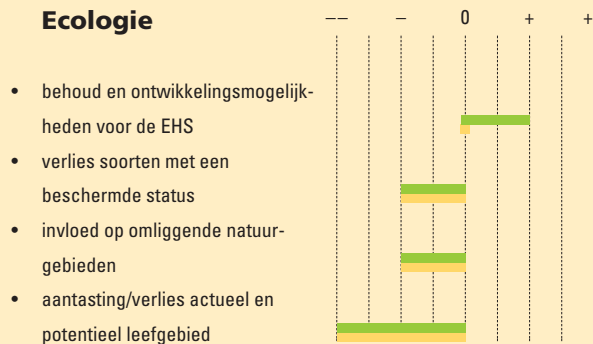
Landschap



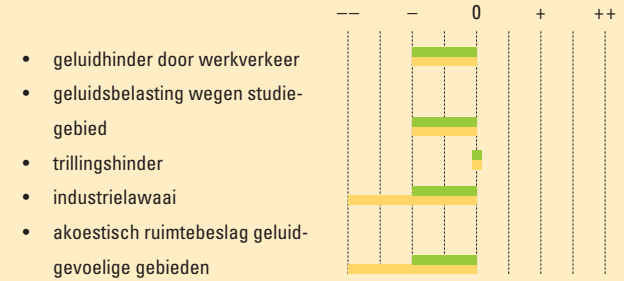
Water en bodem



Ecologie



Geluid



In het MER is zorgvuldig en gedetailleerd in beeld gebracht wat de milieueffecten zijn van de voorgenoemen aanleg van Westpoort. Eén van de manieren waarop dat gedaan is, is door aan elk deel-effect een score toe te kennen tussen +2 en -2, waarbij +2 betekent 'sterk positief effect' en -2 'sterk negatief effect'. Veel van de deel-effecten zijn in het voorgaande al aan de orde gekomen. Omdat het gemakkelijker te maken de diverse milieueffecten in onderlinge samenhang te beschouwen, staan hier de milieueffect-scores uit het MER bij elkaar. Daarbij zijn ook de effecten van de MMA-maatregelen in beeld gebracht.

Legenda

- Voorkeursalternatief
- Meest milieuvriendelijk alternatief

Verdere procedure

Deze gecombineerde samenvatting van het voorontwerp-bestemmingsplan en het MER-rapport is bedoeld om u te informeren over de plannen voor Westpoort en hoe daarbij rekening is gehouden met de diverse milieuaspecten. Met de publicatie van deze samenvatting is de procedure voor inspraak op deze twee documenten gestart.

Onderdeel van de inspraakprocedure is een inspraakavond, waarop u op de voorliggende plannen kunt reageren. Via de gebruikelijke media wordt de datum en locatie bekend gemaakt. Uiteraard kunt u ook schriftelijk uw reactie geven.

Van alle inspraakreacties wordt een verslag gemaakt. Bij elke inspraakreactie wordt beargumenteerd vermeld wat ermee gedaan is. Alle insprekers krijgen het verslag toegestuurd. Het kan zijn dat inspraakreacties leiden tot aanpassingen in het bestemmingsplan.

Aan het begin van het planproces is in de richtlijnen voor het m.e.r.-onderzoek vastgelegd op welke vragen het milieu-effectonderzoek antwoord moet geven (zie blz. 6). De Commissie voor de milieu-

effectrapportage zal beoordelen of het MER-rapport aan de gestelde eisen voldoet.

Het -al dan niet gewijzigde- voorontwerp bestemmingsplan, samen met het inspraakverslag en het oordeel van de Commissie voor de milieueffectrapportage zullen vervolgens aan de gemeenteraad worden aangeboden, waarna de gemeenteraad een besluit neemt over het bestemmingsplan.

Vervolgens moet het bestemmingsplan worden goedgekeurd door de provincie. Daarna kan dan met de werkzaamheden in het gebied begonnen worden. Dat zal niet eerder zijn dan in het najaar van 2004.

Inspraakreacties

Uw inspraakreactie kunt u sturen naar

College van Burgemeesters en Wethouders
van de Gemeente Groningen
Projectbureau Westpoort
Postbus 7081
9701 JB Groningen

Nadere informatie

Mocht u behoefte hebben aan nadere informatie over de inhoud of over de verdere procedure, dan kunt u contact opnemen met het projectsecretariaat en/of de gemeentelijke projectleider:

Projectbureau Westpoort

Gemeente Groningen
Dienst RO/EZ
Postbus 7081
9701 JB Groningen

Projectleiding
dhr. Jan Stroomberg

T 050 - 367 83 37
F 050 - 367 83 92
E j.stroomberg@roez.groningen.nl

Bezoekadres
Gedempte Zuiderdiep 98

Secretariaat
Projectbureau Westpoort
p/a Ingenieursbureau DHV
t.a.v. dhr. Gilbert Mulder
Postbus 685
9700 AR Groningen
T 050 369 54 67
F 050 318 32 11
E gilbert.mulder@dhv.nl

Op de hoogte blijven?

Ook in komende tijd zal het overleg via de klankbordgroepen en de periodieke informatievoorziening via het Westpoort Bulletin worden voortgezet. Voor meer informatie hierover kunt u contact opnemen met het projectsecretariaat.

Colofon

Uitgave:

Gemeente Groningen
Dienst RO/EZ
juni 2003

Tekst:

DHV, KuiperCompagnons, Frenay Communicatie

Kaarten en foto's:

Gemeente Groningen, DHV, KuiperCompagnons

Vormgeving:

Gerard Salomons BNO, Groningen

Druk:

Grafische industrie De Marne, Leens