T.a.v. Gemeente Groningen
Afd. Vergunningverlening, Toezicht, Handhaving (VTH)
Postbus 7081
9701 JB Groningen.
Cc: BO en WCG.

Betreft: Zienswijze bij ontwerpbesluit: "Oosterhamrikkade 103 - 107 oprichten woongebouw met 180 één kamer appartementen (01-12-2014, 201472467)".
Datum: 01-11-2015

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij geven wij onze zienswijze bij ontwerpbesluit: "Oosterhamrikkade 103 - 107 oprichten woongebouw met 180 één kamer appartementen (01-12-2014, 201472467)".

Uit de Motivering omgevingsvergunning:
"Het bouwen is in strijd met de bepalingen van het bestemmingsplan. Een gedeelte van het gebouw overschrijdt de maximale toegestane hoogte van 14 meter met 4 meter. Daarnaast ontbreekt in het plan een parkeerdek of ondergrondse parkeervoorzieningen en er is een overschrijding van de maximale toegestane bebouwingsdiepte, waardoor het gebouw deels in de aanduiding parkeerdek wordt gerealiseerd. Ook is het bouwplan strijdig omdat er aan de achterzijde van het bouwperceel niet in de structuurbepalende bouwgrens wordt gebouwd.

Voor deze strijdigheden is geen binnenplanse afwijking mogelijk. Op grond van artikel 2.12 lid 1 onder a ten 3e van de Wabo kunnen wij echter afwijken van de voorschriften. Dit kan op basis van de door de raad aangegeven categorieën van gevallen, mits het project, waarvoor om ontheffing wordt verzocht, is voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing. Onder een goede ruimtelijke onderbouwing volgens de wettekst bij voorkeur wordt verstaan een gemeentelijk of intergemeentelijk structuurplan. Indien er geen structuurplan is of wordt opgesteld dient bij de ruimtelijke onderbouwing in elk geval te worden ingegaan op de relatie met het geldende bestemmingsplan, dan wel dient er gemotiveerd te worden waarom het te realiseren project past binnen de toekomstige bestemming van het betreffende gebied."

U bent van mening dat het bouwplan ruimtelijk gezien geen bezwaren oplevert. Hiervoor heeft u de volgende motivering:
"Het voorliggende initiatief is een gewenste ontwikkeling op de aangegeven locatie en is passend in het stedenbouwkundig plan voor dit gebied. De overschrijdingen zijn ruimtelijk gezien verantwoord voor deze plek en tasten ruimtelijke kwaliteiten en woonkwaliteiten van omwonenden niet onevenredig aan. Het hoogte accent van het gebouw met ca. 25 meter bouwhoogte is vastgelegd in het bestemmingsplan. De keuze voor de plek van het hoogte accent is in het bestemmingsplan open gelaten. Het ontwerp en de plek van het hoogte accent in het plan is stedenbouwkundig gezien aanvaardbaar. Het afwijkende parkeerplan wordt vanwege budgettaire afwegingen op terrein niveau gerealiseerd. Gelet op de plek van parkeren en het benodigde aantal parkeerplaatsen is deze keuze in het plan ruimtelijk gezien aanvaardbaar. Het fietsparkeren is inpandig mogelijk en hiervoor is voldoende ruimte op de begane grond meegenomen. De bereikbaarheid is logische met een goede vindbaarheid."

U bent dan ook van mening dat u in alle redelijkheid de voorgenomen afwijking van het bestemmingsplan kan toepassen.

Wij delen deze mening niet zonder meer. Wij vinden dat de ruimtelijke onderbouwing onvoldoende is, het bouwplan past niet binnen het stedebouwkundigplan voor dit gebied en is in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Wij vinden dat de overschrijdingen weldegelijk de ruimtelijke kwaliteiten en woonkwaliteiten van de omwonenden onevenredig aantasten, zie onderstaande uiteenzetting voor de onderbouwing.
Wij zouden daarom bij de uitgebreide WABO procedure de volgende aanvullingen willen zien als redelijke herstelmaatregelen voor deze achteruitgang in ruimtelijke kwaliteit en woonkwaliteiten:
- Een gebruiksovereenkomst m.b.t. tot de groene oever voor de woonbootbewoners overeenkomstig met de Wilhelminakade/Hofstede de Groothkade.
- Maximaal bouwoppervlak voor onze schuurtjes van 12 m²
- Privé parkeergelegenheid in de tuin t.b.v. de bewoners van de bijbehorende woonboot.

De afwijking van het bestemmingsplan middels een uitgebreide WABO procedure bij het bouwplan is nodig omdat er rekening wordt gehouden met een continuering van de bestaande en mogelijke herontwikkeling van de woonsituatie aan de Vinkenstraat. Daarom zou bouwen conform het bestemmingsplan de woonsituatie aan de Vinkenstraat benadelen.
Ditzelfde geldt echter voor <u>alle te ontwikkelen bouwblokken</u> aan de Oosterhamrikkade zuidzijde. Daarnaast is ook de mogelijke herontwikkeling van de woonsituatie aan de Vinkenstraat in strijd met het vigerend bestemmingsplan, aangezien de noordkant van de straat de bestemming Verkeer heeft.

Het is duidelijk dat de uitgangspunten van het bestemmingsplan zijn achterhaald, als gevolg waarvan nu bij iedere ontwikkeling een uitgebreide WABO procedure nodig is.
Zou het voor een goede ruimtelijke ordening daarom niet beter zijn eerst het bestemmingsplan te herzien, waarbij de ontwikkeling van het hele gebied heroverwogen wordt, voordat er met deze uitgebreide WABO procedure ontwikkelingen toestaan, die de ambities van het bestemmingsplan definitief onmogelijk maken.

Bouwontwerp.
Uit de Motivering omgevingsvergunning:
"Het bouwen is in strijd met de bepalingen van het bestemmingsplan. Een gedeelte van het gebouw overschrijdt de maximale toegestane hoogte van 14 meter met 4 meter. Daarnaast ontbreekt in het plan een parkeerdek of ondergrondse parkeervoorzieningen en er is een overschrijding van de maximale toegestane bebouwingsdiepte, waardoor het gebouw deels in de aanduiding parkeerdek wordt gerealiseerd. Ook is het bouwplan strijdig omdat er aan de achterzijde van het bouwperceel niet in de structuurbepalende bouwgrens wordt gebouwd.

De overschrijdingen zijn ruimtelijk gezien verantwoord voor deze plek en tasten ruimtelijke kwaliteiten en woonkwaliteiten van omwonenden niet onevenredig aan. Het hoogte accent van het gebouw met ca. 25 meter bouwhoogte is vastgelegd in het bestemmingsplan. De keuze voor de plek van het hoogte accent is in het bestemmingsplan open gelaten. Het ontwerp en de plek van het hoogte accent in het plan is stedenbouwkundig gezien aanvaardbaar."

Toelichting van het bestemmingsplan over de beoogde stedebouwkundige structuur:
4.2 Stedenbouwkundig concept voor de vijf deelgebieden
4.2.1 Algemeen
Het bestemmingsplan gaat uit van een samenhangende stedenbouwkundige structuur rond het Oosterhamrikkanaal en van beëindiging van de rand van de Oosterparkwijk langs het van Starkenborghkanaal.
De voorgestane bebouwingsmogelijkheden beogen het in stand houden en versterken van de ruimtelijke structuur in het plangebied als onderdeel van de Oosterparkwijk. Het kenmerkende bebouwingsprincipe voor de Oosterparkwijk in het algemeen is het principe van het gesloten bouwblok, reden waarom dit principe ook in de deelgebieden in de meeste gevallen als uitgangspunt wordt gehanteerd.
Langs het Oosterhamrikkanaal (de locaties 1 en 2) wordt daarnaast gestreefd naar een ontwikkeling, zoals is aangegeven in de Ontwikkelingsvisie Oosterhamriktracé: een nieuwe radiaal van de stad en een, in principe, stedelijke zone waar dan ook hogere bebouwing mogelijk is.
Het hoofduitgangspunt is dat de stedenbouwkundige structuur in het plangebied moet worden vormgegeven in een nieuw te bepalen rooilijn als onderdeel van een in principe gesloten bouwbloksysteem.

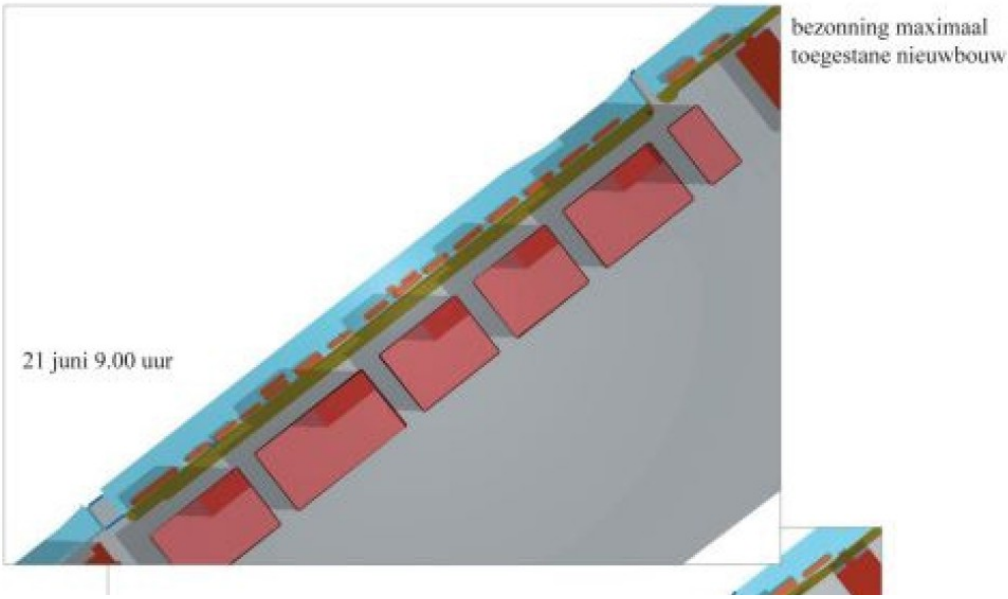
- De in het bestemmingsplan toegestane bouwhoogte is een belangrijk punt van kritiek van de omwonenden geweest. De voor ons nadelige effecten zijn steeds gebagatelliseerd omdat het slechts om een "hoogte accent" op de noordoost hoeken van de bouwblokken ging, met ongeveer 3 tot 4 appartementen per laag.
Wij constateren dat:
- Bij dit voorliggend bouwplan sprake is van twee hoogte accenten aan beide zijden van het gebouw i.p.v. één hoogte accent op de noord-oosthoek.
- Het hoogte accent op de noord-oosthoek beperkt is gebleven tot 8 woonlagen, dit vinden wij positief.
- Het aantal appartementen van 8 per woonlaag in het hoogte accent en het tweede hoogte accent aan de zuid-westzijde van het gebouw van 6 woonlagen (en 8 appartementen per laag) niet conform de ruimtelijke onderbouwing in de toelichting van het bestemmingsplan en de aan ons in het inspraaktraject verstrekte informatie zijn.

- In de tussenstraten wordt hoger gebouwd dan ons is voorgesteld in de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan, het bezonningsonderzoek en de ons verstrekte informatie.

De “ruimtelijke onderbouwing” voor deze afwijkingen in de Motivering van de Omgevingsvergunning is geen onderbouwing maar een mening. De motivering waarop geconcludeerd wordt dat de overschrijdingen ruimtelijk gezien verantwoord zijn voor deze plek en dat de ruimtelijke kwaliteiten en woonkwaliteiten van omwonenden niet onevenredig aangetast worden ontbreekt en de conclusie wordt niet door ons gedeeld.

Er is geen bezonningsonderzoek waarmee inzichtelijk gemaakt wordt wat de effecten voor de omwonenden zijn van dit afwijkende plan.
Ook vinden wij dat er gezocht moet worden naar mogelijkheden ter compensatie van de door schaduw veroorzaakte afname van mogelijkheden tot het opwekken van zonne-energie voor onze woningen.

Er wordt gesuggereerd dat de keuze voor de plek van het hoogte accent in het bestemmingsplan is open gelaten. Graag verwijzen wij naar de plankaart waarop met een sterretje de locatie van het hoogte accent is vastgelegd.
Ook de toelichting van het bestemmingsplan, het uitgevoerde bezonningsonderzoek (zie figuur 1) en de ons in het inspraaktraject verstrekte informatie is hier duidelijk over nl.:
De bebouwingshoogte varieert: 4 bouwlagen aan het Oosterhamrikkanaal met op de noordoosthoeken van de te onderscheiden blokken hoogte-accenten die tot maximaal 10 bouwlagen mogelijk zijn met ongeveer 3 tot 4 appartementen per laag. Aan de Vinkenstraat zijn tevens 4 bouwlagen noodzakelijk, in de tussenstraten wordt ernaar gestreefd drie bouwlagen te realiseren.



Figuur 1. Bezonning maximaal toegestane nieuwbouw (bijlage 4 bij het inspraakverslag)

De visualisatie van de bouwvolumes (Collegebrief kenmerk: 4514288) geven echter een ander beeld van hetgeen de regelgeving mogelijk maakt. Dit maakt duidelijk hoe wij (en de gemeenteraad) bij de totstandkoming van het bestemmingsplan zijn misleid aangaande de maximaal toegestane nieuwbouw.

Figuur 2. Visualisatie van bouwvolumes volgens Collegebrief kenmerk: 4514288.

Gezien dit gegeven en de discrepantie tussen toelichting en regelgeving in het bestemmingsplan is herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk.

- Het ontwerp van het gebouw is er niet op gericht afgebouwd te worden tot een gesloten blokstructuur, wanneer de Vinkenstraat noordzijde vernieuwd wordt (het hoofduitgangspunt van de stedenbouwkundige structuur in het plangebied)..
Tevens maakt het oprichten van dit woongebouw het verleggen van de rooilijn aan de Vinkenstraat definitief onmogelijk.
Het is een opzichzelfstaand gebouw zonder enige stedenbouwkundige samenhang met de structuur rond het Oosterhamrikkanaal noch met de Oosterparkwijk.
Dit maakt het bouwplan zo wezensvreemd aan de ontwikkelingsvisie en de onderbouwing zoals die gegeven is in het bestemmingsplan, dat een uitgebreide WABO procedure niet geëigend is voor een dergelijke afwijking.
Het besluit tot vaststelling Bestemmingsplan Waterrand Oosterparkwijk is in 2008 voor een veel minder verstrekkende afwijking van deze visie ingetrokken!

- In het oorspronkelijke plan heeft het nieuwe bouwblok twee voorkanten (Vinkenstraat en OHKzz), plus een tweezijdige ontsluiting via de tussenstraten. De toegenomen drukte in de omgeving wordt verdeeld over twee straten.
Doordat de Vinkenstraat (voorlopig) niet gesloopt zal worden heeft het bouwblok geen ontsluiting meer via de Vinkenstraat.
Daarnaast wordt het weggevallen het nieuwvolume aan de Vinkenstraatzijde en tussenstraten “gecompenseerd” door een overschrijding van de maximale toegestane bebouwingsdiepte en bouwhoogte aan de Oosterhamrikkade zijde.
Verkeersafhandeling, parkeren en gebruik van openbare ruimte als gevolg van de intensivering van de bebouwingsdichtheid en het grote aantal nieuw bewoners, komt daarmee volledig ten laste van de Oosterhamrikkade.
Dit geeft een onevenredige aantasting van de ruimtelijke kwaliteiten en woonkwaliteiten van omwonenden, zoals de woonsituatie; het straat- en bebouwingsbeeld; de verkeersveiligheid; de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

- Door de keuze voor een massief bouwblok met twee centrale ingangen is er geen sprake van grondgebonden woningen. Dit komt niet overeen met het beoogde in het bestemmingsplan, nl. het mogelijk maken van diverse gesloten bouwblokken met grondgebonden woningen en appartementen.
Op deze manier ontstaat er een eiland en is er geen cohesie met de buurt op straatniveau. Het zou onze voorkeur hebben dat alle appartementen op de begane grond een eigen voordeur aan de straatzijde krijgen en dat hoofdingang van de overige appartementen wordt verplaatst naar de tussenstraat.

- *Het fietsparkeren is inpandig mogelijk en hiervoor is voldoende ruimte op de begane grond meegenomen. De bereikbaarheid is logische met een goede vindbaarheid.*
De parkeerruimte voor fietsen is inpandig en is ontsloten via de achterzijde van het gebouw. Dit terwijl de hoofdingangen zich aan de Oosterhamrikkade bevinden. Dit lijkt ons niet logisch, het is daardoor verleidelijk de fiets langs de straat te zetten i.p.v. binnen. Er is ook geen voorziening getroffen voor het fietsparkeren voor de bezoekers.
Wij voorzien overlast van geparkeerde fietsen in de openbare ruimte (waaronder het trottoir of voor en naast onze woningen en tuinen).
Dit geeft een onevenredige aantasting van de ruimtelijke kwaliteiten en woonkwaliteiten van omwonenden, zoals de woonsituatie; het straat- en bebouwingsbeeld; de verkeersveiligheid; de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.
Suggestie: Een hoofdingang van de overige appartementen in de tussenstraat.

- Bij de vaststelling van het bestemmingsplan Waterrand in 2009 zijn de toegestane afmetingen van onze schuurtjes gereduceerd van 12m² naar 9 m² om open zichtlijnen te realiseren langs het kanaal t.b.v. “het zonder barrières naar elkaar toewenden van de voorzijden van de Oosterparkwijk en de Korrewegwijk”.
Ter compensatie wordt in het bestemmingsplan de mogelijkheid tot extra bergruimte gesuggereerd, naast de toegestane schuurtjes op de oever bergingen ten behoeve van woonschepen, in de geprojecteerde nieuwbouw aan de Oosterhamrikkade.
Navraag bij de projectontwikkelaar tijdens de informatie bijeenkomst heeft ons geleerd dat hier bij dit bouwwerk geen rekening mee is gehouden.
Navraag bij de projectleider Oosterhamriktracé heeft ons geleerd dat de projectontwikkelaar hier niet toe te verplichten is.
Deze gang van zaken is in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
Indien de toezegging voor de mogelijkheid van extra bergruimte in de nieuwbouw niet kan worden waargemaakt, zou het van behoorlijk bestuur getuigen indien tevens het maximaal toegestaan bouwoppervlak van onze schuurtjes middels deze uitgebreide WABO procedure alsnog 12m² wordt.

Geluidsonderzoek.
Stadsberichten 23-09-2015:
“De bouw van dit woongebouw met 180 één-kamer appartementen op de locatie Oosterhamrikkade 103-107 is niet zondermeer mogelijk, omdat de geluidbelasting op meerdere gevels van de woonblokken hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeerslawaai uit de Wet geluidhinder.
Om de nieuwbouw van het geplande woongebouw toch mogelijk te maken, willen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen van deze voorkeursgrenswaarde en hogere waarden vaststellen voor de geluidbelasting vanwege de Oosterhamrikkade noordzijde. Dit kan op grond van de Wet geluidhinder artikel 110a lid 1, lid 5 en lid 6.”

Het akoestisch onderzoek richt zich enkel op de geluidsbelasting op de gevel van het woongebouw. Wat het akoestisch effect van het gebouw op omgeving is is niet onderzocht. Wij vragen ons echter af wat het effect van dit woongebouw is op onze woningen. Het is niet onaannemelijk dat deze aan de zuidzijde ook de voorkeursgrens van 48 dB zal overschrijden als gevolg van geluidsweerkaatsing op de gevel van het massieve bouwblok.
Dit zouden wij graag onderzocht zien en indien dit het geval is moeten er passende maatregelen genomen worden.

Voor de volledigheid willen wij er op wijzen dat de uitgangpunten van het akoestisch onderzoek gebaseerd is op door de gemeente Groningen versterkte verkeersgegevens en zijn gebaseerd op het Verkeersmodel Groningen plus 2014 op januari 2015. De geleverde verkeersgegevens hebben betrekking op werkdagintensiteiten in het jaar 2030.
Hierbij is echter geen rekening gehouden met scenario "de Stadsas" van de routekaart Oosterhamriktracé en dat er wellicht een ontsluitingsweg door de zone komt met een veelvoud van de 3822 motorvoertuigen/etmaal in 2030 waar nu mee gerekend is.
Ter indicatie, het onderzoek van Boersma en van Alteren "Het Oosterhamriktracé als multimodale ontsluitingsas" uit 1999 noemt het aantallen van 12000-19000 mvt/etmaal.
Graag zouden wij een akoestisch onderzoek zien waarin het effect van het bouwwerk op onze woningen voor beide scenario's, "de Stadsas" en "de Wijk", worden doorgerekend.

Doelgroep Jongerenhuisvesting.
Inleiding van Notitie BOUWJONG!:
"De centrale vraag bij het zoeken naar nieuwe woonvormen voor jongeren is hoe we in de stad zó jongerenhuisvesting kunnen realiseren dat het voor iedereen prettig wonen is, voor jongeren en andere stadjers. Zoals aangegeven in de Nota Jongerenhuisvesting (vastgesteld door de gemeenteraad in februari 2010) willen we deze zoektocht samen met de inwoners van de stad invullen. In deze notitie worden in een Gronings model voor jongerenhuisvesting de kaders voor de ontwikkeling van grootschalige jongerenhuisvesting beschreven.
In de structuurvisies 'Stad op Scherp' en 'Kwaliteit van Wonen' hebben we gekozen voor realisatie van grootschalige jongerenhuisvesting in vier zones in de stad: de Eendrachtskade en omgeving, Paddepoel, het Bodenterrein en de Reitdiepzone. We kiezen hiervoor omdat deze zones gunstig gelegen zijn ten opzichte van het centrum en Zernike én tegelijkertijd voldoende ruimte bieden voor woonmilieus voor jongeren.

Op basis van de resultaten van het participatietraject met bewoners, corporaties en ontwikkelaars omschrijven we waaraan grootschalige jongerenhuisvesting in de stad moet voldoen en hoe de verschillende zones beantwoorden aan de kwalitatieve vraag van jongeren."

Aangezien de Oosterhamrikkade zuidzijde niet binnen de bovengenoemde vier zones ligt, zijn wij **niet** betrokken bij een participatietraject.
Er is **geen** afweging gemaakt aan welke kwaliteiten er moet worden voldaan om het complex in te passen in de omgeving.

De situatie aan de Oosterhamrikkade zuid zijde laat zich echter goed vergelijken met de zone "Eendrachtskade en omgeving" zoals beschreven in BouwJong!:
"Deze zone wordt gekenmerkt door uiteenlopende locaties die weinig tot geen onderlinge relatie hebben. Het is een gebied met veel bestaande bebouwing en daarin betreft het vooral vrijkomende kantoor- en bedrijfspanden en voormalige bedrijfsterreinen.

Veelal liggen ze dicht bij bestaande particuliere woningen rond de Zeeheldenbuurt, waar de concentratie van jongeren al relatief hoog is. Voor deze zone is de relatie van de projecten met de directe omgeving daarom extra belangrijk. Bij de uitwerking wordt daarom veel aandacht besteed aan de inpassing van het complex: schaal en maat, looproutes naar het centrum en maatregelen voor de beperking van geluidsoverlast.
Vanwege de in het participatietraject gevraagde aandacht voor de schaal en de voorgestelde hoeveelheid woningen voor de locatie Niemeijer worden zijn in samenwerking met de Academie voor de Bouwkunst studies verricht naar welk woonprogramma stedenbouwkundig gezien mogelijk is zonder afbreuk te doen aan de kleinschaligheid van de Badstratenbuurt".

Het is ons helaas niet gebleken dat er extra belang gehecht wordt de relatie van het Taxicentrale complex met de directe omgeving:
- Bij de uitwerking van de ontwikkeling van de Taxicentrale locatie is geen aandacht geweest voor de inpassing van het complex: schaal en maat, looproutes naar het centrum en maatregelen voor de beperking van geluidsoverlast.
- Er zijn geen studies gedaan welk woonprogramma stedebouwkundig gezien mogelijk is zonder afbreuk te doen aan de kleinschaligheid van de woonschepen of de gezinswoningen in de Vinkenstraat.
- Er is geen verkenning uitgevoerd naar de bestaande (stedenbouwkundige / verkeerskundige) kaders, grondposities met huidige functies en afspraken en ambities ten aanzien van toekomstig gebruik.
- Ook is met de betrokken partijen geen ontwikkelingsstrategie uitgewerkt, gericht op het aantrekkelijk maken van (delen van) deze zone voor jongerenhuisvesting.

Wij vrezen het beeld van warme zomer avonden met "recreërende" jongeren direct naast onze woningen en tuinen. Voor ons is er echter geen participatietraject of klankbordgroep waarbinnen gekeken wordt hoe de kaders "Woonkwaliteit", "Relatie met de omgeving" en "Duurzaamheid" van BOUWJONG! gestand worden gedaan op de Taxicentrale locatie.
We hebben de indruk dat deze jongerenwoningen er, linksom of rechtsom, gewoon moeten komen.

Indien er wel een verkenning was uitgevoerd naar de bestaande (stedenbouwkundige / verkeerskundige) kaders, grondposities met huidige functies en afspraken en ambities ten aanzien van toekomstig gebruik, dan was een strijdigheid duidelijk geworden:
"In het wijkvernieuwingsplan voor de Oosterparkwijk worden, in relatie met de herstructurering van de wijk, een uitbreiding van het woningaantal en differentiatie in types als noodzakelijk gezien. Daarbij worden, naast enkele nieuwbouwlocaties in de wijk zelf, voornamelijk de randen als potentiële bouwlocaties genoemd. Het Oosterhamriktracé is zo'n rand. De zone is voor de stad van belang, omdat de stad zich hier in potentie verder kan ontwikkelen.
De locatie moet bijdragen in het voldoen aan de vraag naar centrum-stedelijk wonen. Door het aanbieden van vooral woningen in het midden- en dure segment zal dit project een belangrijke bijdrage leveren in het op gang houden van de doorstroming. Deze doorstroming is van groot belang voor de wijkvernieuwing en de kwalitatieve vraag. Daarbij komt, dat de sociaal- economische ontwikkeling in de Oosterparkwijk onder druk staat."

De intenties van bestemmingsplan Waterrand zijn als volgt omschreven:
"Gezien de omvang en de verwachte fasering van de afzonderlijke blokken biedt deze locatie een uitgelezen mogelijkheid om verschillende sferen te ontwikkelen. Per locatie kunnen verschillende segmenten van de woningmarkt worden bediend. Maar gezien de vraag vanuit

de omgeving alsmede de stedelijke vraag ligt het voor de hand om hier vooral goedkope koop-, sociale huur- en middeldure koopwoningen te realiseren.
Indien het de ambitie van de RUG blijft om na 2010 fors te groeien qua aantal buitenlandse studenten, kan hier ook ruimte komen voor studenten/ jongeren."

Deze laatste categorie is inmiddels echter ruimschoots bediend in de Oosterhamrikzone:
De afgelopen jaren zijn reeds 1264 jongerenwoningen in de Oosterhamrikzone gerealiseerd of in procedure gebracht:

Tijdelijk:	Boden terrein:	345 Containerwoningen.
	Antillenstraat:	204 + 348 Containerwoningen .
Permanent:	Groenling:	151 appartementen.
	CWI locatie :	37 appartementen.
	UMCG distr.:	147 appartementen.
	OHK nz 82:	32 appartementen.

Dit betreft meer dan 28% van de gemeentelijk ambitie om 4500 eenheden te realiseren.
Hierbij is het op zijn minst opmerkelijk dat in de Oosterhamriktracé de permanente jongerenwoningen allemaal buiten de BOUWJONG! zones gerealiseerd worden en de tijdelijke woningen er binnen.

De bevolkingsopbouw van de Oosterparkwijk is vergelijkbaar met die van de stad, toch zijn er een aantal opmerkelijke verschillen te noemen: meer jongeren, meer niet-westerse allochtonen en meer zelfstandig wonende ouderen dan het stedelijk gemiddelde.
Om deze redenen is het in strijd met een goede ruimtelijke ordening dat er middels een uitgebreide WABO procedure buitenplanse afwijkingsmogelijkheden worden verleend voor het maximaliseren van een ontwikkeling die zorgt voor verdere scheefgroei van de bevolkingsopbouw in de wijk.

Parkeerproblematiek.
Uit de Motivering omgevingsvergunning:
"Gelet op de plek van parkeren en het benodigde aantal parkeerplaatsen is deze keuze in het plan ruimtelijk gezien aanvaardbaar. Het fietsparkeren is inpandig mogelijk en hiervoor is voldoende ruimte op de begane grond meegenomen. De bereikbaarheid is logische met een goede vindbaarheid."

Ondanks dat de Oosterhamrikkade zuidzijde rijkelijk is voorzien met ca. 85 parkeerplaatsen op ca. 30 woningen, is de parkeerdruk reeds zeer hoog. De druk is de afgelopen jaren sterk toegenomen (o.a. als gevolg van twee recent ontwikkelde jongerenhuisvestingscomplexen), feitelijk is er nu al sprake van een parkeerprobleem.

In Groningen is middels de Beleidsregels Parkeernormen 2012 (en de daaraan voorafgaande parkeernormen van 2006 en 2008) afgesproken dat nieuwe bouwplannen geen parkeerproblemen mogen veroorzaken in de bestaande omgeving. Anders gaat het plan ten koste van de kwaliteit van de openbare ruimte en de leefbaarheid van de stad.
De parkeernormen zouden o.a. moeten waarborgen dat:
- Elke initiatiefnemer van een bouwplan (woning, winkel, kantoor, bedrijf) is verantwoordelijk voor het realiseren van z'n eigen parkeeroplossing op eigen terrein.
- Een nieuw bouwinitiatief (verbouw, nieuwbouw, functieverandering) mag geen parkeerproblemen veroorzaken in de omgeving.

Casus de Groenling
Enkele jaren geleden is Jongerenflat De Groenling gebouwd aan het Wielewaalplein.
Volgens opgave van de gemeente Groningen betreft de Groenling in totaal 156 adressen (hiervan hebben 4 een winkelfunctie, 1 een industriefunctie en de rest heeft een woonfunctie).
Op deze adressen staan 37 auto's (inclusief bedrijfswagens, exclusief eventuele lease auto's) geregistreerd (peildatum april 2015).
Er zijn aan deze adressen 30 straatparkeergunningen verstrekt en 17 bezoekerspassen (peildatum oktober 2015).

Conclusies:
- Ca. 20% van de autobezitters in de Groenling heeft geen vergunning en staat dan wel op eigen terrein of, meer waarschijnlijk, gratis buiten de betaaldparkeerzone o.a. aan de Oosterhamrikkade.
- Ca. 80% van de autobezitters in de Groenling heeft een straatparkeervergunning i.p.v. een parkeerplaats op eigen terrein volgens de parkeernormen.
- De peiling toont aan dat huidige parkeernorm van 0,1 parkeerplaats/jongerenwoning veel te laag is aangezien het autobezit in de Groenling ca. 1:4 is.
- De Beleidsregels Parkeernormen 2012 hebben in het geval van de Groenling niet het beoogde effect gehad.

In oktober 2013 hebben wij de projectleider Oosterhamriktracé aandacht gevraagd hoe gewaarborgd kan worden dat nieuwe ontwikkelingen in de Oosterhamriktracé niet leiden tot een nog hogere parkeerdruk. Welke harde garanties kunnen er gegeven worden dat de parkeerplaatsen op eigen terrein bij deze nieuwe complexen wél gebruikt zullen gaan worden?

De gemeente gaf aan dat dit zonder betaaldparkeerregime niet mogelijk is, aangezien de gemeente alleen dan een instrument heeft om het gebruik van de parkeerplaatsen op eigen terrein af te dwingen.
Tijdens het verkiezingsdebat in maart 2014 is de vraag gesteld of de toekomstige bewoners van de nog te bouwen jongerenhuisverstingscomplex(en) uitgesloten zullen worden van het recht op een straatparkeervergunning indien in de toekomst betaald parkeren wordt ingevoerd (ze hebben immers voldoende parkeerruimte op eigen terrein), wethouder van der Schaaf antwoordde hierop dat dit alleen kan in een gebied waar al betaald parkeren is voordat de nieuwbouw plaatsvindt.
Vanaf dat moment (9 maanden voor de aanvraag van deze omgevingsvergunning) hebben wij de gemeente opgeroepen tijdig proactieve maatregelen te nemen zodat bij de grootschalige ontwikkelingen in de Oosterhamrikzone aan de Gemeentelijke Parkeerbeleidsnormen kan worden voldaan zoals afgesproken.

Dit heeft men echter nagelaten, waardoor niet (binnen het redelijke) gewaarborgd kan worden dat deze nieuwe bouwplannen geen parkeerproblemen zullen veroorzaken in de bestaande omgeving.
De casus van jongerenflat de Groenling toont aan dat na realisatie en ingebruikname van dit complex met zekerheid een aanzienlijke parkeeroverlast te verwachten zal zijn.

Op grond hiervan vinden wij dat door het afgeven van deze omgevingsvergunning een onevenredige aantasting van de ruimtelijke kwaliteiten en woonkwaliteiten van de

omwonenden plaatsvindt, zoals de woonsituatie; het straat- en bebouwingsbeeld en de verkeersveiligheid.
Het is in strijd met de doelstelling van de Gemeentelijke Parkeerbeleidsnormen en in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Ook toont casus de Groenling aan dat het aantal van 27 parkeerplaatsen op 180 jongerenwoningen in de praktijk te weinig zal zijn, dit is onaanvaardbaar.

Gezien deze bijzondere omstandigheden en de zeer nadelige effecten van deze nieuwe ontwikkelingen op onze woonkwaliteit, pleiten wij er voor middels deze uitgebreide WABO procedure tevens de mogelijkheid te creëren om eigen parkeervoorzieningen te treffen in of naast onze tuinen. Waarmee de feitelijk situatie zoals die de afgelopen decennia is ontstaan formeel wordt geregeld.

"Het afwijkende parkeerplan wordt vanwege budgettaire afwegingen op terrein niveau gerealiseerd."
De toekomstige bewoners van het complex hebben geen tuin in eigendom of gebruik, zodat voldoende gemeenschappelijke buitenruimte binnen het complex voor hen essentieel is. Ondergronds parkeren of een parkeerdek of biedt deze ruimte.
Als gevolg van deze afwijking op budgettaire gronden zal er binnen het complex ca. 750m² buitenruimte verloren gaan aan parkeerplaatsen op terrein niveau.
Hierdoor blijft onvoldoende verblijfsruimte over voor buitenrecreatie, als gevolg waarvan de jongeren hun toevlucht zullen zoeken in de nabij gelegen openbare ruimte. Wij vrezen het beeld van warme zomer avonden met recreërende jongeren direct naast onze woningen en tuinen.
Dit geeft een onevenredige aantasting van de ruimtelijke kwaliteiten en woonkwaliteiten van omwonenden, zoals de woonsituatie; de verkeersveiligheid; de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Indien vanwege budgettaire afwegingen ca. 750m² recreatieve buitenruimte voor de jongeren op eigenterrein verloren gaat, is het redelijk dat de gevolgen hiervan niet op de omwonenden wordt afgewenteld. Daarom verzoeken wij, ter bescherming van onze nachtrust en privacy, ons de volledige groene oever als tuin in gebruikt te geven, zoals o.a. ook aan de Wilhelminakade/Hofstede de Groothkade middel het bestemmingsplan Openbaarvaarwater geregeld is.

Hoogachtend,
Namens Bewoners Commissie Woonschepen Oosterhamrikkanaal

Dhr. J. Belgraver
050-3130818
06-40086285
Jaco.belgraver@versatel.nl
Oosterhamrikkade 1021
9713 KA GRONINGEN

Wij onderschrijven deze zienswijze bij ontwerpbesluit: “Oosterhamrikkade 103 - 107 oprichten woongebouw met 180 één kamer appartementen (01-12-2014, 201472467)”.:

NAAM	ADRES	HANDTEKENING