

VRAAG EN ANTWOORD NOTITIE



08-11-2016

Supermarkt Entreegebied Ter Borch

Tijdens en na de eerste informatieavond op 12 september 2016 zijn veel vragen, opmerkingen en suggesties binnengekomen naar aanleiding van de plannen van de projectontwikkelaar. In deze notitie zijn ze gebundeld en vindt u de reactie van de projectontwikkelaar en het college van B&W van de gemeente Tynaarlo daarop. Vanuit ieders eigen rol en verantwoordelijkheid.



Vraag en antwoord notitie

SUPERMARKT ENTREEGEBIED TER BORCH

Inleiding

De VOF Ter Borch (Heijmans Vastgoed en Hollestelle Vastgoedontwikkeling) heeft het voornemen een middelgrote supermarkt te ontwikkelen op de hoek van de ter Borchlaan en Borchsingel. De kavel is aan de ontwikkelaar verkocht, nadat de gemeenteraad achtereenvolgens op 10 september 2013, 17 maart 2015 en 14 juni 2016 besloot om medewerking te verlenen aan het project. In die laatste vergadering stelde de gemeenteraad de kaders voor de verdere ontwikkeling van het entreegebied vast, waarbinnen het bestemmingsplan en het bouwplan voor de supermarkt moeten worden uitgewerkt.

Het idee van een supermarkt in Ter Borch is niet nieuw. Al in het Masterplan Ter Borch was de komst ervan opgenomen: “Door de combinatie van onderwijsinstellingen, sociaal-maatschappelijke voorzieningen en winkelveorzieningen ontstaat voldoende ‘kritische massa’ voor een levendig centrum in Ter Borch” (Masterplan TB, blz. 15). Bij het opstellen van het bestemmingsplan bleek echter dat er op dát moment onvoldoende marktruimte was voor een supermarkt. De omstandigheden zijn in tien jaar tijd echter veranderd. Omdat op bestaande supermarktllocaties in het gebied Groningen-Zuid onvoldoende uitbreidingsmogelijkheden bestaan én de marktbehoefte voor supermarkten is toegenomen, kunnen deze nu wél in Ter Borch gebouwd worden. Zo wordt alsnog invulling gegeven aan dit deel van het Masterplan.

De raad wil dat de bewoners van Ter Borch nauw betrokken worden bij de plannen. Daarom kunnen zij, voordat de formele procedure van start gaat, meedenken over het (stedenbouwkundig) ontwerp en het beeldkwaliteitsplan. Tijdens en na de eerste informatieavond op 12 september 2016 zijn veel vragen, opmerkingen en suggesties binnengekomen naar aanleiding van de plannen van de projectontwikkelaar. In deze notitie zijn ze gebundeld en vindt u de reactie van de projectontwikkelaar en het college van B&W van de gemeente Tynaarlo daarop. Vanuit ieders eigen rol en verantwoordelijkheid. Per onderwerp is aangegeven of de opgehaalde suggesties kunnen worden gehonoreerd en hoe wij daar in het vervolgproces mee omgaan.

Inhoudsopgave

Thema	Beantwoord door	Pagina
1. Verkeer	Gemeente Tynaarlo	2
2. Distributieplanologisch onderzoek	Gemeente Tynaarlo	8
3. Milieu en geluidsbelasting	Gemeente Tynaarlo	10
4. Toets ladder duurzame verstedelijking	Gemeente Tynaarlo	11
5. Architectuur, landschap en stedenbouw	Projectontwikkelaar VOF Ter Borch	15
6. Waarom een supermarkt	Gemeente Tynaarlo	18
7. Procedureschema	Gemeente Tynaarlo	19

Verkeer

Vragen en opmerkingen

1. Vraag: het CROW kent minimum en maximum aantallen verkeersbewegingen; waarmee is gerekend?

Reactie: Om de verkeersgeneratie van een ontwikkeling te kunnen schatten wordt gebruik gemaakt van de rekentool "verkeersgeneratie" van het CROW. In deze toepassing wordt niet meer uitgegaan van minimale en maximale kengetallen. Hierin wordt met een zekere spreiding aangegeven hoeveel bewegingen een bepaalde functie op een bepaalde locatie kan genereren. Er is uitgegaan van een full-service supermarkt met een laag tot middel-laag prijsniveau en 3.000 m² bruto vloeroppervlak in het gebied "rest bebouwde kom". De verkeersgeneratie ligt tussen 3.417 en 4.665 verkeersbewegingen per etmaal. De berekening is gemaakt op basis van een aantal factoren, zoals het type supermarkt en de omvang en de ligging ervan. Verder is uitgegaan van het drukste uur van de dag, tijdens de avondspits van 17:00 tot 18:00 uur.

Een gemiddelde supermarkt heeft een BVO/WVO (bruto- en verkoop-vloeroppervlak) van 1,25. Bij de supermarkt in Ter Borch is de verhouding maximaal 1,50 (3.000 m²: 2.000 m²). Voornamelijk het verkoopvloeroppervlak genereert de meeste bewegingen.

De uitkomst is vergeleken met de "oude" kengetallen. Het blijkt dat onze berekening nog boven de oude kengetallen zit. We gaan dus uit van een "worst case scenario".

2. Vraag: in hoeverre is de invloed van Hoogkerk meegenomen in de berekeningen, in verband met de aansluiting op A7?

Reactie: die is meegenomen in de berekeningen. Er is uitgegaan van de situatie in 2030, dus inclusief de aansluiting van de Borchsingel op de A7.

3. Opmerking: graag ook metingen verrichten van het aantal verkeersbewegingen in de woonstraten van de wijken Ter Borch en de Piccardthof, om te kunnen beoordelen wat het aandeel van de bewoners is in het verkeer op de Borchsingel.

Reactie: die informatie is er al. Het zijn de tellingen op de Borchsingel en aansluitende zijwegen. Het verkeer dat daar gemeten is, bestaat voor het overgrote deel uit bewoners op weg van en naar huis, hun bezoek en bezorgdiensten. Het gaat om bestemmingsverkeer, want de Borchsingel was immers nog geen doorgaande weg.

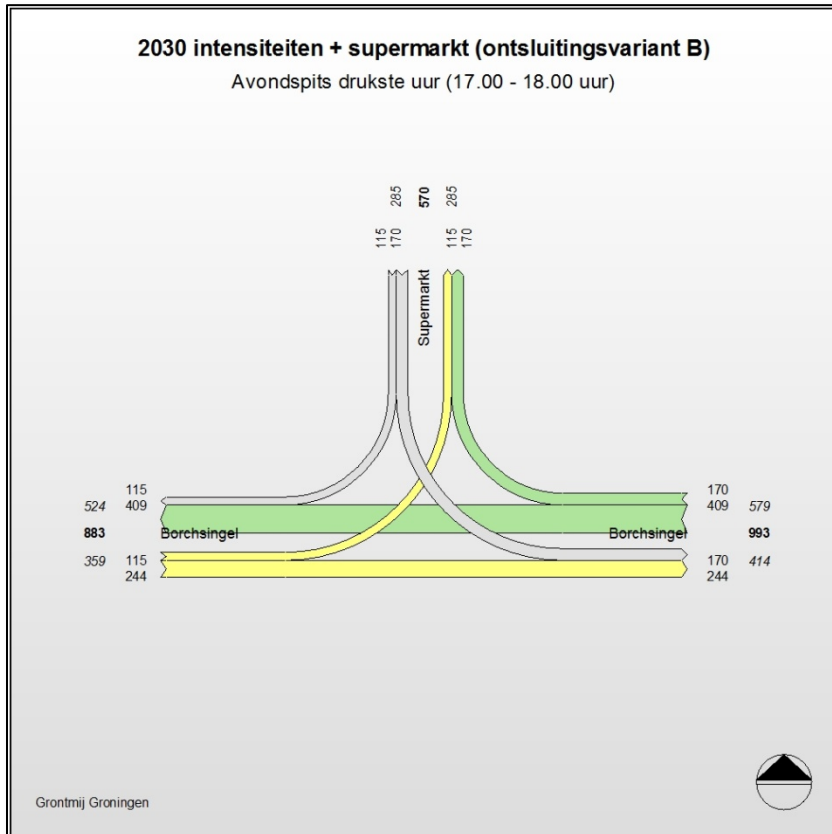
4. Opmerking: extra autoverkeersbewegingen door de wijk zijn niet gewenst.

Reactie: "het wordt steeds drukker" is een veelgehoorde opmerking. Zeker voor degenen die al sinds het begin in de wijk wonen, is dat ook feitelijk juist. Want de wijk groeit, en daarmee ook het aantal verkeersbewegingen. Op dit moment moet alle verkeer nog via de Groningerweg Ter Borch in én uit. Het verkeer in de wijk gaat zich meer spreiden, door de aansluiting op de A7. Hierdoor komt er minder druk op het entreegebied bij de scholen te liggen. En dat is een ontwikkeling die al in het Masterplan en het bestemmingsplan is beschreven. De Borchsingel is een zogenoemde gebiedsontsluitingsweg, of zelfstandige doorlopende verkeersstructuur. De weg is zo aangelegd dat hij de toekomstige verkeersbewegingen technisch gezien aan kan. Wat dat betreft is er zelfs sprake van overcapaciteit. Echter is en blijft het verkeer in de wijk een gedeelde zorg. Daarom houdt de gemeente nauwlettend in de gaten hoe het verkeersbeeld op de Borchsingel zich ontwikkelt. Daarvoor brengen we in overleg met de

bewonersvereniging Ter Borch speciale tellussen in het wegdek aan om het aantal passerende auto's te tellen. Mocht er overlast of een onveilige situatie ontstaan, dan gaan we op zoek naar de oorzaak hiervan om het probleem op een goede manier op te lossen.

5. Vraag: kan scherper worden aangegeven hoe de verkeersaantallen en stromen in de piekmomenten verlopen (8-9 uur en 16-18 uur)?

Antwoord: het drukste uur vormt de basis voor de beoordeling van de verkeersafwikkeling. Dat is tijdens de avondspits tussen 17:00 en 18:00 uur. In onderstaande afbeelding zijn de gehanteerde verkeersstromen (situatie 2030 plus supermarkt) weergegeven, met als uitgangspunt ontsluitingsvariant B.



6. Vraag: van welke aantallen vierkante meters winkeloppervlak is Goudappel Coffeng in zijn berekening uitgegaan?

Antwoord: Goudappel Coffeng ging uit van twee supermarkten van respectievelijk 1.500 en 1.800 vierkante meter bruto vloeroppervlak. Het bruto vloeroppervlak is het buitenwerks gemeten vloeroppervlak (de buitenmuren). Nu de gemeenteraad op 16 april 2016 heeft ingestemd met één supermarkt van maximaal 3.000 vierkante meter bruto vloeroppervlak, worden de berekeningen daarop aangepast.

7. Vraag: wat is de invloed op overstekend fietsverkeer vanuit de Bakkerslaan/Woltsingel?

Antwoord: een supermarkt genereert verkeer. Hierdoor gaat de verkeersintensiteit op de Borchsingel toenemen en kan het tijdens de spits iets langer duren voordat men kan oversteken. Omdat er op de kruising met de Bakkerslaan/Woltsingel gescheiden rijbanen zijn en voetgangers en fietsers via de midden geleider in twee keer de oversteek kunnen maken, is de veilige oversteekbaarheid voldoende gewaarborgd.

We houden nauwlettend in de gaten hoe het verkeersbeeld op de Borchsingel zich ontwikkelt. Daarvoor brengen we in overleg met de bewonersvereniging Ter Borch speciale tellussen in het wegdek aan om het aantal passerende auto's te tellen. Mocht er overlast of een onveilige situatie ontstaan, dan gaan we op zoek naar de oorzaak hiervan om het probleem op een goede manier op te lossen.

8. Vraag: wat zijn de kaders van de opdracht aan Sweco? Berekeningen niet regionaal maar locatie-specifiek maken.

Antwoord: Sweco is gevraagd de effecten van een supermarkt aan de Borchsingel op de verkeersafwikkeling in beeld te brengen en te adviseren over de ontsluiting van de supermarkt. Voor het bepalen van de verkeersgeneratie heeft Sweco gebruik gemaakt van de geldende CROW rekenmethodiek en verkeerstellingen op de Borchsingel.

9. Opmerking: de basis van het verkeersonderzoek is een telling van september 2015. Echter zijn er een aantal zaken al gewijzigd of worden nog gewijzigd. Er is onvoldoende aangetoond dat deze gegevens zijn meegenomen in het verkeersonderzoek. Gewezen wordt op de gewijzigde verkeerssituatie rondom het Martiniziekenhuis. 's Morgens en 's avonds heeft dit grote impact op de bereikbaarheid van de wijken rondom het Martiniziekenhuis. Deze situatie is niet meegenomen in de beoordeling.

Reactie: de gewijzigde situatie bij het Martiniziekenhuis is inderdaad niet meegenomen. We gaan het onderzoek daarom niet opnieuw doen. Want anders zouden we bij iedere nieuwe ontwikkeling in de stad Groningen die mogelijk extra verkeersbewegingen veroorzaakt een nieuw verkeersonderzoek moeten doen. Het daadwerkelijke probleem is dat alle verkeer nu nog via de Groningerweg de wijk Ter Borch uit moet. Het verkeer in de wijk Ter Borch gaat zich meer spreiden, zodra de aansluiting op de A7 een feit is. Hierdoor komt er minder druk op het entreegebied te liggen. En dat is een ontwikkeling die al in het Masterplan en het bestemmingsplan is beschreven.

De Borchsingel is een zogenoemde gebiedsontsluitingsweg, of zelfstandige doorlopende verkeersstructuur. De weg is zo aangelegd dat hij de toekomstige verkeersbewegingen technisch gezien aan kan. Wat dat betreft is er zelfs sprake van overcapaciteit. Echter is en blijft het verkeer in de wijk een gedeelde zorg. Daarom houdt de gemeente nauwlettend in de gaten hoe het verkeersbeeld op de Borchsingel zich ontwikkelt. Daarvoor brengen we in overleg met de bewonersvereniging Ter Borch speciale tellussen in het wegdek aan om het aantal passerende auto's te tellen. Mocht er overlast of een onveilige situatie ontstaan, dan gaan we op zoek naar de oorzaak hiervan om het probleem op een goede manier op te lossen.

Om de verkeersafwikkeling op de Borchsingel te beoordelen, is er een prognose gemaakt van de verkeerssituatie in 2030. Daar is de verkeersgeneratie van de supermarkt in meegenomen en is gebruik gemaakt van de tellingen uit 2015. Dit is een door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State geaccepteerde wijze van berekening.

10. Opmerking: de verkeerssituatie aan het begin van de ter Borchlaan is gewijzigd. Achter het tijdelijke gezondheidscentrum zijn parkeerplaatsen gemaakt ter compensatie van de verdwenen parkeerplekken door de plaatsing van een tijdelijke uitbreiding van de scholen. Verwachting is dat dit gebouw 14 jaar zal blijven staan en daarmee ook de parkeerplaatsen aan de overzijde. Naast overstekende voetgangers geeft dit ook extra afslaand verkeer naar de parkeerplaatsen toe. Deze situatie is niet meegenomen in de beoordeling.

Reactie: Het klopt dat we die situatie niet hebben meegenomen. Maar dat is ook niet nodig. U doet namelijk een aanname die onjuist is. Het is de verwachting dat we over veertien jaar al een definitieve invulling hebben gevonden voor de zuidzijde van het entreegebied. Alle tijdelijke bouwwerken en parkeerplaatsen zijn dan weg.

Het is de bedoeling dat de tijdelijke parkeerplaatsen aan de zuidkant van het entreegebied komen te vervallen zodra de supermarkt klaar is. Bij de supermarkt is dan voldoende ruimte om te parkeren om kinderen naar school te brengen. En gezien de tijdstippen van het in- en uitgaan van de school overlapt dat het supermarktverkeer niet of nauwelijks. Verder verhuist het gezondheidscentrum naar verwachting nog dit jaar naar zijn uiteindelijke locatie aan de noordkant van het entreegebied. En gezien de verwachting dat we over veertien jaar definitief invulling hebben gegeven aan de zuidkant van het entreegebied, zal ook de blauwe opzichterskeet zijn verdwenen.

11. Opmerking: het Julianaplein/A7 Groningen wordt in 2017-2022 grootschalig aangepakt. De straks te verwachten verkeersdrukte op de Borchsingel is niet meegenomen in de berekeningen terwijl dit 5 jaar lang voor (veel?) extra verkeer zal gaan zorgen.

Reactie: het is inderdaad denkbaar dat deze grootschalige werkzaamheden voor extra verkeersbewegingen gaan zorgen in de wijk. Maar we hebben ze niet meegenomen in de berekeningen. Juist vanwege de tijdelijkheid van de werkzaamheden aan de ringweg, zijn we uitgegaan van de eindsituatie "2030 met supermarkt".

De gemeente voert overleg met het projectbureau Groningen Bereikbaar over het beperken van hinder tijdens de ombouw van onder andere het Julianaplein. Inmiddels is bekend dat de Borchsingel geen onderdeel uitmaakt van de omleidingsroutes, en dat er gedurende de werkzaamheden twee rijstroken beschikbaar blijven voor het verkeer. Ook komen Eelderwolde, Eelde en Ter Borch niet op het grote verkeersbord voorafgaand aan de afslag langs de A7 te staan.

Ook wij begrijpen dat geen van deze feiten de garantie biedt dat de Borchsingel niet als alternatieve route richting Groningen-Zuid gebruikt gaat worden. Daarom houdt de gemeente nauwlettend in de gaten hoe het verkeersbeeld op de Borchsingel zich ontwikkelt. Daarvoor brengen we in overleg met de bewonersvereniging Ter Borch speciale tellussen in het wegdek aan om het aantal passerende auto's te tellen. Mocht er overlast of een onveilige situatie ontstaan, dan gaan we op zoek naar de oorzaak hiervan om het probleem op een goede manier op te lossen.

12. Opmerking: in het model is ten onrechte geen rekening gehouden met wandelaars.

Reactie: wandelaars worden standaard niet meegenomen in de berekeningsmethodieken omdat hun invloed over het algemeen beperkt is. Er is wel een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd door ophoging van het aantal kruisende fietsers ter plaatse van de uitrit van de supermarkt. Ook met hogere aantallen fietsers blijft de verkeersafwikkeling op een acceptabel niveau. Bij de verdere uitwerking is de verkeersveiligheid van alle weggebruikers een randvoorwaarde.

13. Opmerking: over de CROW norm parkeren wordt in de presentatie gesteld dat aan de minimale norm zal worden voldaan. Even googelen leert dat er tussen de 0.1 en 30 parkeerplaatsen per gebruiker mogen zijn. De minimale norm is dan 0,1 parkeerplek per winkelend individu. Dus 1 parkeerplek per 10 personen. Die norm lijkt erg laag.

Reactie: allereerst relateert het CROW in zijn parkeercijfers het aantal parkeerplaatsen niet aan het aantal bezoekers, maar aan het bruto vloeroppervlak (zie 6. voor een toelichting op deze term). Het CROW gaat uit van 5,5 tot 7,5 parkeerplaatsen per 100 vierkante meter bruto vloeroppervlak. Dat komt neer op 165 tot 225 parkeerplaatsen bij de supermarkt in Ter Borch.

14. Opmerking: volgens de uitleg hoeft er geen saldering plaats te vinden voor het verkeer dat straks de wijk niet meer hoeft te verlaten i.v.m. supermarkt dichtbij. Dit is niet terecht omdat een supermarkt niet volledig kan voorzien in alle behoeftes van de bewoners. Er zal voor andere boodschappen nog steeds naar buiten het verzorgingsgebied moeten worden gegaan. Er lijkt eerder sprake van een toename omdat straks ook mensen van buiten de wijk en wellicht buiten verzorgingsgebied boodschappen gaan doen in de nieuwe supermarkt.

Reactie: De supermarkt brengt extra verkeersbewegingen met zich mee. En daar is ook rekening mee gehouden. Voor de prognose 2030 is het verkeer meegerekend dat door de nieuwe supermarkt gegenereerd wordt.

15. De huidige verkeerssituatie rondom de school 's morgens en 's middags is buiten beschouwing gelaten omdat deze niet interfereert met het verkeer voor de supermarkt. De praktijk leert ons dat op 2 momenten op een dag er al sprake is van een verkeerschaos met minder voertuigen. Het is daarmee aannemelijk dat met meer voertuigbewegingen de chaos ook kan ontstaan rondom de inrit van de supermarkt. Bij school is er sprake van ca 100-125 voertuigbewegingen per kwartier. Omgerekend 400-500 per uur. In de plannen voor de supermarkt wordt uitgegaan van 500 - 600 voertuigbewegingen in de piekperiode. Laat zich raden dat dezelfde situatie gaat ontstaan als ook op de foto getoond is gisteravond.

De uitgevoerde berekeningen geven aan dat sprake is van een acceptabele verkeersafwikkeling in de situatie met supermarkt. Zie ook de beantwoording van 5.

Verder wordt de ervaren drukte voor een deel ook veroorzaakt doordat alle verkeer nu nog via de Groningerweg de wijk Ter Borch in en uit moet. Het verkeer in de wijk Ter Borch gaat zich meer spreiden, zodra de aansluiting op de A7 een feit is. Hierdoor komt er minder druk op het entreegebied te liggen. En dat is een ontwikkeling die al in het Masterplan en het bestemmingsplan is beschreven.

Echter is en blijft het verkeer in de wijk een gedeelde zorg. Daarom houdt de gemeente nauwlettend in de gaten hoe het verkeersbeeld op de Borchsingel zich ontwikkelt. Daarvoor brengen we in overleg met de bewonersvereniging Ter Borch speciale tellussen in het wegdek aan om het aantal passerende auto's te tellen. Mocht er overlast of een onveilige situatie ontstaan, dan gaan we op zoek naar de oorzaak hiervan om het probleem op een goede manier op te lossen.

16. Opmerking: maak het parkeerterrein en entree supermarkt toegankelijk door de verbindingsweg tussen A. Beerlinglaan en O. Cluivinglaan (oostzijde) door te trekken.

Reactie: De Borchsingel is de doorgaande hoofdroute binnen de wijk. De ontsluiting van de voorzieningenstrook vindt plaats via de hoofdstructuur. Het is ongewenst om de ontsluiting (deels) via woonstraten te laten plaatsvinden. Daarnaast zorgt een ontsluiting aan twee zijden van het terrein voor negatieve effecten ten aanzien van de efficiëntie en helderheid wat betreft de indeling van het terrein.

17. Opmerking: maak het Jan Evenhuispad tot een volwaardige fietsverbinding ook voor bereikbaarheid bewoners Snip – Grutto.

Reactie: de haalbaarheid hiervan wordt onderzocht.

18. Opmerking: goede route creëren voor vrachtauto's. Voorkom indien nodig draaiend en achteruitstekend verkeer, zeker met een school/kinderen in de buurt. Zorg voor een goede afscheiding tussen het wandelpad dat naar de school loopt en het laad/losperron van de geplande winkel.

Reactie: de suggestie is voorgelegd aan de initiatiefnemer. Deze komt er t.z.t. op terug.

19. Opmerking: zorg voor een goede veilige situatie bij het opdraaien van de parkeerplaats. Dode hoek kwesties kunnen letterlijk dodelijk zijn. Als er ter plaatse veel wandelaars zijn is de kans op ongelukken groter.

Reactie: de suggestie is voorgelegd aan de initiatiefnemer. Deze komt er t.z.t. op terug.

20. Vraag: is het verwachte vrachtverkeer in de berekeningen meegenomen?

Antwoord: ja.

21. Opmerking: het verkeer vanaf de Woltsingel op de Borchsingel loopt nu al vast in de spits.

Reactie: zie het antwoord bij 15.

22. Vraag: wat zijn de openingstijden van de supermarkt?

Antwoord: de initiatiefnemer geeft aan dat die nog niet bekend zijn.

23. Vraag: op welke dagen vindt bevoorrading plaats en hoeveel verkeersbewegingen zijn daarmee gemoeid?

Antwoord: de initiatiefnemer geeft aan dat die gegevens nog niet bekend zijn. Vuistregel is 0,7 vrachtwagenbewegingen per 100 vierkante meter winkelvloeroppervlak. Bij 2.000 vierkante meter winkelvloeroppervlak, zoals in Ter Borch, komt dit neer op 14 vrachtautobewegingen per etmaal.

24. Vraag: waar zijn de verkeerstellingen verricht?

Op de Borchsingel zijn visuele kruispunttellingen uitgevoerd, o.a. op de kruising ter Borchlaan – Borchsingel.

25. Vraag: kan er onder het gebouw worden geparkeerd en kan er op het terrein éénrichtingsverkeer worden ingevoerd om te voorkomen dat verkeersstromen elkaar kruisen?

Antwoord: de initiatiefnemer laat weten dat ondergronds parkeren niet nodig is, omdat er voldoende parkeerruimte bovengronds is. De suggestie van éénrichtingsverkeer zal nader worden bestudeerd.

Distributieplanologisch onderzoek

Vragen en opmerkingen

A. Vraag: hoe is het relevante verzorgingsgebied bepaald? Welke situatie geeft nu aanleiding tot het verkennen van een vergunning voor het bouwen van een supermarkt van 3.000 m², waarbij 2/3 van het verzorgingsgebied inwoners van de stad Groningen betreft?

Reactie: artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Ladder voor duurzame verstedelijking) schrijft voor dat behoefte en effecten getoetst worden in een gebied dat in omvang en begrenzing in lijn is met de omvang en aard van het initiatief. In dit geval gaat het om een wijkverzorgende supermarkt. Daarbij hoort een gebied dat logischerwijs in meer of mindere mate op de nieuwe voorziening georiënteerd zal zijn. Het gekozen gebied, met op termijn ruim 10.000 inwoners, voldoet daaraan. Overigens ontslaat ons dat niet van de plicht ook buiten het gebied relevante ontwikkelingen (waaronder plancapaciteit) in oenschouw te nemen. Dat is ook hier geschied.

Volgens constante jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (bijv. uitspraak 201508445/1/R2) mag het gemeentebestuur geen concurrentieverhoudingen reguleren. Kernpunt van de beoordeling moet zijn of de voorziene ruimtelijke ontwikkeling kan leiden tot een uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening relevante leegstand. Voor relevante leegstand is onvoldoende dat de voorziene ontwikkeling kan leiden tot een verminderde vraag naar producten of diensten en daardoor tot daling van omzet en inkomsten in een andere onderneming of vestiging. Zelfs beëindiging van bedrijfsactiviteiten en daardoor leegstand van een in gebruik zijnd bedrijfsgebouw is onvoldoende om van relevante leegstand uit te gaan.

B. Vraag: waarom geen kleine supermarkt?

Reactie: de maat van de supermarkt moet passend zijn bij de verzorgingsfunctie en bij de huidige en naar verwachting toekomstige wensen van zowel consumenten als exploitant. Alleen met een eigentijdse omvang kan een supermarkt de functie van primaire supermarkt voor de bewoners van het verzorgingsgebied vervullen.

C. Vraag: zijn de ontwikkelingsplannen op het Overwinningsplein meegenomen in het onderzoek?

Reactie: ja, die zijn meegenomen in het onderzoek.

D. Vraag: is ook een alternatief met twee elkaar aanvullende supermarkten onderzocht?

Antwoord: nee, dat is niet gedaan. De kavel is te klein om hier met een hoog kwaliteitsniveau twee supermarkten te huisvesten. Door nu uit te gaan van 1 supermarkt van maximaal 3.000 m² b.v.o. kan het maximum bebouwd oppervlak met 300 m² b.v.o. worden verminderd en is meer ruimte beschikbaar voor parkeren en de inrichting van het openbare gebied.

E. Vraag: mag de supermarkt op zondag dicht blijven?

Dit kan de toekomstige exploitant niet worden opgelegd als dit elders in de gemeente wel wordt toegestaan.

F. Vraag: hoe komt het dat onderzoek uit 2003 andere uitkomsten had, namelijk geen behoefte aan een supermarkt?

Antwoord: in het rapport van Droogh, Trommelen en Broekhuis van oktober 2003 werd aanbevolen om in de wijk Ter Borch geen winkelveorzieningen te realiseren omdat er weinig draagvlak zou zijn voor een volwaardige supermarkt en er binnen redelijke afstand voldoende alternatieven zijn in zowel Groningen/Hoogkerk als Eelde-Paterswolde. Vooral de ontwikkeling van de wijk Ter Borch bood mogelijkheden voor de ontwikkeling van een extra discount-super in Eelde-Paterswolde. Dat “draagvlak” sloeg op afspraken met de gemeente Groningen eind jaren 90 van de vorige eeuw. Het is zeker niet ongewoon dat er in 13 jaar tijd zaken fundamenteel veranderen: veranderende consumentenvoorkeuren, formulewisselingen, bereikbaarheidsprofielen e.d. We kunnen vaststellen dat er anno 2016 een aantoonbare behoefte is aan deze voorziening, en dat deze geen negatieve effecten heeft voor de bestaande dagelijkse verzorgingsstructuur, noch in de gemeente Tynaarlo noch in de gemeente Groningen.

G. Vraag: is meegenomen dat Hoogkerk dichterbij komt te liggen door de nieuwe verbinding met de A7 en dat Albert Heijn daar ook een uitbreidingswens heeft?

Antwoord: wij hebben in het kader van het onderzoek kennis genomen van deze infrastructurele ontwikkeling en weten ook dat Hoogkerk daarmee makkelijker te bereiken is dan nu het geval is. Het is echter niet zodanig van invloed dat het de conclusies van ons onderzoek ondergraaft. Hetzelfde geldt voor de genoemde ontwikkeling van Albert Heijn in Hoogkerk.

H. Vraag: in de inleiding wordt aangegeven dat de supermarkt een functie zal vervullen voor de wijken Hoornse Park, Piccardthof en Ter Borch/Eelderwolde, terwijl later in het rapport duidelijk wordt dat ook Corpus Den Hoorn-Zuid onderdeel van het verzorgingsgebied uitmaakt. Is het eerste een vergissing?

Antwoord: ja, dat is een vergissing. De functie van de supermarkt is er ook voor Corpus Den Hoorn-Zuid. Deze vergissing heeft overigens geen invloed op de uitkomsten van ons onderzoek, omdat in de distributieve berekening is uitgegaan van de juiste begrenzing.

I. Opmerking: De Jumbo op het Overwinningsplein wordt niet in de distributieve berekening verdisconteerd. Dit is een omissie die de uitkomsten van het onderzoek beïnvloedt.

Reactie: dat klopt niet. Het Overwinningsplein ligt buiten het verzorgingsgebied van de nieuwe supermarkt. De noordelijke grens van het verzorgingsgebied wordt gevormd door de Laan Corpus Den Hoorn. Dit is de noordelijke grens van de buurt Corpus Den Hoorn-Zuid.

J. Opmerking: de nieuwe Jumbo op het Overwinningsplein is niet meegenomen in de distributieve toets.

Reactie: dat is onjuist. Ofschoon de Jumbo niet in het verzorgingsgebied gevestigd is, is wel rekening gehouden met planvorming rondom het gebied. De plannen van Urban Interest zijn daarin meegenomen. Zie ook pagina 15 van het distributieplanologisch onderzoek.

K. Opmerking: in het onderzoek is geen rekening gehouden met het groeiende belang van e-commerce, ook bij het doen van de dagelijkse boodschappen (incl. thuisbezorging).

Reactie: er is hiermee wel degelijk rekening gehouden, en wel op pagina 16 van het rapport. Daarin is ook gesteld dat het belang in de toekomst naar verwachting zal toenemen, maar dat dit de komende jaren geen hoge vlucht zal nemen. Aan goede supermarktproposities is ook in de toekomst behoefte. Overigens wordt dit standpunt over het belang van e-commerce in de foodsector in de branche breed gedragen.

L. Vraag: is er sprake van een situatie waarin de gemeente Tynaarlo de gemeente Groningen probeert af te troeven in het bouwen van een supermarkt of is sprake van een situatie waarin de gemeente Groningen en de gemeente Tynaarlo specifieke afspraken hebben gemaakt?

In het hoofdstuk “Toets ladder duurzame verstedelijking” concluderen wij dat er regionale behoefte aan de bouw van de supermarkt is. Ook is daarin een paragraaf gewijd aan het beleid ter van de gemeente Groningen. Burgemeester en wethouders van Groningen krijgen t.z.t. het voorontwerp van het bestemmingsplan en het bouwplan voor vooroverleg toegezonden en kunnen daarop reageren.

Milieu- en geluidsbelasting

Vragen en opmerkingen

A. Vraag: wat gaat u doen aan de milieuhinder van de supermarkt?

Antwoord: In de brochure “Bedrijven en Milieuzonering” van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten worden richtafstanden gegeven ten opzichte van een milieugevoelige bestemming om hinder van milieufactoren, waaronder geluid, uit te sluiten of althans tot een aanvaardbaar niveau te beperken. De VNG-brochure kan worden gebruikt bij de beoordeling van nieuwe situaties. Volgens constante jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (bijv. uitspraak 201403079/1/R4) geldt als uitgangspunt dat de aangegeven indicatieve afstanden gemotiveerd kunnen worden toegepast.

De wijk Ter Borch valt onder het omgevingstype “rustige woonwijk”. De brochure omschrijft dit als volgt: *“Een rustige woonwijk is ingericht volgens het principe van de functiescheiding. Afgezien van de wijk gebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies zoals (bedrijven of kantoren) voor. Langs de randen (in de overgang naar mogelijke bedrijfsfuncties) is weinig verstoring door verkeer”.*

Een supermarkt valt volgens de VNG-brochure in milieucategorie 1, waarvoor een richtafstand van 10 meter wordt aanbevolen tot milieugevoelige bestemmingen in een rustige woonwijk. In een “gemengd gebied” zou die afstand 0 meter mogen bedrijven.

Daarnaast vinden wij het – in het kader van een goede ruimtelijke ordening – belangrijk om onderzoek in te stellen naar de akoestische gevolgen van het als zodanig bestemmen van de supermarkt. Daarmee maken wij inzichtelijk of als gevolg van het plan een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van milieugevoelige bestemmingen nabij de supermarkt kan worden gewaarborgd. Dit conform het vermelde in de hiervóór genoemde uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State nr. 201403079/1/R4.

We toetsen aan de grenswaarden van het Activiteitenbesluit Milieubeheer en de volgende etmaalwaarden voor woningen in een rustige woonwijk:
45 dB(A) langtijdgemiddeld beoordelingsniveau;
65 dB(A) maximaal geluidniveau;
50 dB (A) verkeer van en naar de inrichting.

B. Vraag: hoe wordt geluidshinder en luchtkwaliteit onderzocht?

Antwoord: bij **geluidshinder** kijken wij onder andere naar de bedrijfstijden van de laad- en losactiviteiten, de aantallen vrachtwagens, personenwagens, winkelwagens en de bedrijfsduur van de stationaire installaties. Hierbij maken we gebruik van gegevens van vergelijkbare supermarkten.

Op basis van deze gegevens wordt een akoestisch rekenmodel opgesteld, waarmee de geluidbelasting op de omgeving wordt berekend. Deze geluidbelasting wordt vervolgens getoetst. Als sprake is van een overschrijding van de grenswaarden, wordt aangegeven voor welke geluidbronnen voorzieningen noodzakelijk zijn, welke geluidreductie daarbij nagestreefd dient te worden en op welke wijze dit gerealiseerd kan worden.

Ten aanzien van de **luchtkwaliteit** (fijn stof) kan het volgende worden opgemerkt. Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. De in de wet gehanteerde normen gelden overal, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing).

Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer er sprake is van overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit en hoe die moeten worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Ontwikkelingen die passen in het programma hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor de luchtkwaliteit. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden.

Ook projecten die “niet in betekende mate” (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden. De criteria om te kunnen beoordelen of voor een project sprake is van nibm zijn vastgelegd in de “amvb-nibm”. Daarin is vermeld dat een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit als “niet in betekende mate” wordt beschouwd.

Voor kleinere ruimtelijke plannen en verkeersplannen die effect hebben op de luchtkwaliteit heeft het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in samenwerking met InfoMil een rekentool ontwikkeld. Daarmee kan op een eenvoudige en snelle manier de toename van de stoffen NO₂ en PM₁₀ worden bepaald.

C. Vraag: wat is een vormvrije m.e.r.-beoordeling en is daarop inspraak mogelijk?

Antwoord: Een milieueffect rapportage (m.e.r.) is een toets van het bevoegd gezag om te beoordelen of bij een te nemen besluit belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. In het Besluit m.e.r. is onder 11.2 van de D-lijst vermeld dat een m.e.r.-beoordeling moet plaatsvinden indien de activiteit betrekking heeft op:

- Een oppervlakte van 100 hectare of meer;
- Een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen;
- Een bedrijfsoppervlakte van 200.000 m² of meer

De supermarkt met 3.000 m² bruto vloeroppervlak en een terreinoppervlakte van 10.600 m² ligt ver beneden de normen. We moeten motiveren of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan worden de in het raadsvoorstel d.d. 19 april 2016 genoemde onderzoeken verricht. De resultaten van die onderzoeken vormen de “vormvrije m.e.r.-beoordeling” komt in de toelichting op het bestemmingsplan te staan.

Inspraak is mogelijk door het indienen van een zienswijze op het bestemmingsplan en het bouwplan. Daarna kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrecht van de Raad van State.

D. Vraag: is een supermarkt vlakbij een grote gasleiding wel veilig?

Antwoord: de initiatiefnemer heeft onlangs met de Gasunie overlegd over de plaats van de supermarkt in relatie tot de in de nabijheid gelegen gasleiding. Bij de situering van de supermarkt moet een afstand van vijf meter tot de gasleiding in acht worden genomen. Na ontvangst van het schetsplan toetst de Regionale Uitvoeringsdienst het aspect “externe veiligheid”. De resultaten daarvan worden in het bouwplan en het bestemmingsplan verwerkt.

Toets ladder duurzame verstedelijking

I. Samenvatting

De locatie waar de supermarkt is geprojecteerd kan – gelet op de vigerende bestemmingen en het vermeldde in de Provinciale Omgevingsverordening Drenthe - worden aangemerkt als “**bestaand stedelijk gebied**”. Het initiatief betreft een “nieuwe stedelijke ontwikkeling”, want het is niet voorzien in de vigerende bestemmingsplannen. Met verwijzing naar het rapport “Tynaarlo-Ter Borch Distributieve toets en effecten supermarktontwikkeling” van Bureau Stedelijke Planning van 12 april 2016 is sprake van een **actuele regionale behoefte**. Het detailhandelsaanbod speelt een belangrijke rol in het verder ontwikkelen van het zogenaamde “daily urban system” van de Regio Groningen-Assen, het gebied waarin men zijn min of meer dagelijkse en reguliere activiteiten onderneemt. De gemeenteraad is, in het kader van artikel 3.1.6, tweede lid, onder b van het Besluit ruimtelijke ordening, niet gehouden om te beoordelen of ook elders binnen bestaand stedelijk gebied in de gemeente of in de regio in de behoefte kan worden voorzien. **Dit aangezien in de actuele regionale behoefte binnen bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien.**

Volgens constante jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (bijv. uitspraak 201508445/1/R2) mag het gemeentebestuur geen concurrentieverhoudingen reguleren. De voorziene ruimtelijke ontwikkeling leidt niet tot een uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening relevante leegstand elders.

De bouw van de supermarkt is op basis van de “ladder voor duurzame verstedelijking” gerechtvaardigd.

II. Wettelijk kader

Volgens artikel 3.1.6, tweede lid, Bro voldoet de toelichting bij een bestemmingsplan dat een **nieuwe stedelijke ontwikkeling** mogelijk maakt aan de volgende voorwaarden:

- a. Er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. Indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaande stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c. Indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

III. Provinciaal en Regionaal Beleid

A. Provinciaal beleid

In de Provinciale Omgevingsverordening (POV) is de wijk Ter Borch aangemerkt als “bestaand stedelijk gebied”. Bestaand stedelijk gebied is gedefinieerd als een “bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten dienste van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal-culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur”.

Artikel 3.15 van de POV geeft aan dat een ruimtelijk plan slechts in ruimte vragende ontwikkelingen voorziet op het gebied van woon-werklocaties, detailhandel en infrastructuur indien uit het desbetreffende ruimtelijk plan blijkt dat dit op basis van de “ladder voor duurzame verstedelijking” gerechtvaardigd. Onderstaand een overzicht van de jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

1. *Een voormalig kassengebied kan worden beschouwd als bestaand stedelijk gebied (ABRvS 4 maart 2015, ECLI:NL:RVS:2015:653)*
2. *Niet bebouwd gebied kan onderdeel zijn van bestaand stedelijk gebied: (ABRvS, 18 juni 2014, ECLI:NL:RVS:2014:2228)*
3. *Niet bebouwde openbare ruimte is bestaand stedelijk gebied (ABRvS, 15 oktober 2014, ECLI:NL:RVS:2014:3672)*
4. *Niet gebruikte planologische ruimte is bestaand stedelijk gebied (ABRvS, 24 december 2014, ECLI:NL:RVS:2014:4654)*

Gedeputeerde staten van Drenthe hebben ons bij brief van 28 oktober 2016 medegedeeld dat – vrij vertaald - de gemeenteraad met het raadsbesluit van 14 juni 2016 niet in strijd met de wet of het algemeen belang heeft gehandeld. Er is immers nog geen sprake van een bestemmingsplan.

B. Samenwerking in de Regio Groningen-Assen

Ruimtelijke en economische vraagstukken van vandaag en morgen stoppen niet bij gemeente- of provinciegrenzen. Vanuit dat besef is in 1996 de **samenwerking Regio Groningen-Assen** ontstaan. Twaalf gemeenten en twee provincies werken samen aan de onderwerpen wonen, werken en mobiliteit. Sinds de start van de samenwerking is de context aanzienlijk veranderd, maar de betekenis van en het perspectief voor de Regio Groningen-Assen zijn blijvend. De verwachting is dat de regio ook de komende decennia een groeiende bevolking kent. De concentratie van werk, opleiding en voorzieningen zet zich door. De werkgelegenheid zal zich vooral concentreren in beide steden, waardoor de dagelijkse pendel naar de steden toeneemt en de stedelijke voorzieningen beter bezocht worden. De invloedssfeer van de steden groeit naarmate het landelijk gebied krimpt. De sociaal-demografische ontwikkelingen trekken zich weinig aan van de bestuurlijke regio. Het gaat om één complementair, samenhangend functionerend systeem met de steden als kloppend hart. Voor de hele noordelijke regio neemt het belang van een gezond economisch kerngebied toe. In 2013 heeft de Stuurgroep Regio Groningen-Assen dit in de vernieuwde “Regiovisie, Veranderende context, blijvend perspectief” vastgelegd. Het benutten en uitbreiden van de economische kansen en behoud en versterken van de gebiedskwaliteiten zijn de doelen van de regionale samenwerking. Vanuit de volgende drie speerpunten wordt daaraan gewerkt:

- a. Het economisch kerngebied verder ontwikkelen;
- b. De interne samenhang tussen steden en regio versterken;
- c. De kwaliteit van stad en land behouden en versterken.

Het verder ontwikkelen van het economisch kerngebied vraagt om het verbeteren van het ondernemers- en vestigingsklimaat, bedrijfsontwikkeling en –vestiging, verbondenheid met andere regio's en het profileren van de regio als attractieve stadsregio, waarin het prettig wonen en werken is. Het detailhandelsaanbod speelt een belangrijke rol in het verder ontwikkelen van het zogenaamde “daily urban systeem”, het gebied waarin men zijn min of meer dagelijkse en reguliere activiteiten onderneemt.

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

C. **Beleid gemeente Groningen**

In de “**besluitnota RO/EZ gemeente Groningen** d.d. 20 juli 2011 over “Initiatief wijkwinkelvoorziening ter Borchlaan” is het volgende vermeld:

“Stedenbouwkundig gezien is een supermarktconcentratie aan de iets westelijker gelegen Borchsingel een goed alternatief. Dit is het deel van Ter Borch dat het “Entreegebied” wordt genoemd. Ook deze locatie ligt in de buurt van de bewoners die gebruik zullen maken van de voorzieningen en sluit bovendien aan bij aanwezige voorzieningen (scholen en kinderopvang) van het gebied. Ook ligt zij op een minder markant punt als de “witte boerderij” aan de ter Borchlaan. De locatie ligt echter wel buiten de gemeente Groningen. Wij stellen voor om in afstemming met de gemeente Tynaarlo te onderzoeken of een supermarktontwikkeling aan de Borchsingel haalbaar is”.

Met verwijzing naar de pagina's 17 en 18 van het rapport van het Bureau Stedelijke Planning d.d. 12 april 2016 zet Groningen in haar **Structuurvisie detailhandel 2011-2020** in op het verder clusteren van het boodschappenaanbod op vanuit het beoogde verzorgingsgebied goed bereikbare locaties. Zo kunnen de inwoners ook op termijn blijven beschikken over een attractief boodschappenaanbod op acceptabele afstand van de woning. Voor Groningen Zuid wordt specifiek genoemd dat de haalbaarheid en wenselijkheid van de versterking van het boodschappenaanbod in het gebied Hoornsepark/Piccardthof/Ter Borch onderzocht dient te worden.

Nadat de gemeenteraad het bestemmingsplan en het bouwplan voor de supermarkt heeft vrijgegeven voor vooroverleg en inspraak, wordt het bestemmingsplan voor vooroverleg toegezonden aan de gemeente Groningen.

Conclusie 1.

Het initiatief voldoet aan een actuele regionale behoefte en daarmee aan het bepaalde in artikel 3.1.6 onder a van het Besluit ruimtelijke ordening.

IV. **Toets aan artikel 3.1.6 onder b en c van het Besluit ruimtelijke ordening.**

Artikel 3.1.6 onder b van het Besluit ruimtelijke ordening vermeldt het volgende. Indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaande stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins.

Bestemmingsplan “Ter Borch” (2004) en Masterplan “Ter Borch”.

In het globale **bestemmingsplan “Ter Borch”** zijn de gronden bestemd voor “uit te werken gemengd gebied”. Volgens artikel 4, lid 1 van de regels zijn de gronden o.a. bestemd voor wonen, maatschappelijke voorzieningen, verkeers- en verblijfsdoeleinden, openbare nutsvoorzieningen en groenvoorzieningen. Een strook grond met een breedte van 4 meter ter weerszijden van de lijn aangegeven met “aardgasleiding” is bestemd voor “aardgastransportleiding”.

In **hoofdstuk 3.12** van de toelichting is dit als volgt verwoord:

“Bij de ontwikkeling van Ter Borch is de vraag naar boven gekomen in hoeverre binnen de wijk ruimte moet worden gerealiseerd voor voorzieningen, zowel maatschappelijk als winkels. Omdat de wijk ook onderdeel is van de stedelijke structuur, is afstemming met de gemeente Groningen noodzakelijk. De gemeente heeft

distributieplanologisch onderzoek laten verrichten om zicht te krijgen op de behoefte aan winkelvoorzieningen in relatie met de bestaande centra in zowel Groningen als Eelde-Paterswolde.

In het rapport van Droogh, Trommelen en Broekhuis van oktober 2003 wordt aanbevolen om in de wijk Ter Borch geen winkelvoorzieningen te realiseren omdat er weinig draagvlak is voor een volwaardige supermarkt en er binnen redelijke afstand voldoende alternatieven zijn in zowel Groningen/Hoogkerk als Eelde-Paterswolde. Vooral de ontwikkeling van de wijk Ter Borch biedt mogelijkheden voor de ontwikkeling van een extra discount-super in Eelde-Paterswolde”.

In hoofdstuk 2.1 van het **Masterplan Ter Borch** is het volgende vermeld:

*“Ten aanzien van de winkelvoorzieningen is van belang dat in Ter Borch sprake zal zijn van mobiele bewoners met hoge inkomens. Dat brengt met zich mee dat een behoorlijke zuigkracht uitgaat van de winkelcentra in de omgeving. Tegen deze achtergrond wordt in het bestemmingsplan uitgegaan van een **tijdelijk buurtsteunpunt** waarin een verzorgende supermarkt de economische drager is. Door de combinatie van onderwijsinstellingen, sociaal-maatschappelijke voorzieningen en winkelvoorzieningen ontstaat voldoende kritische massa voor een levendig centrum in Ter Borch”.*

Op dit onderdeel is Masterplan niet overgenomen in het bestemmingsplan “Ter Borch”.

Motivering

Binnen de bestemming zijn geen winkels toegestaan als gevolg van afspraken die eind van de vorige eeuw met de gemeente Groningen zijn gemaakt. De gemeente Groningen was van mening, dat de bestaande voorraad winkelvoorzieningen in Groningen-Zuid die behoefte kon opvangen. Die voorzieningen zijn daar echter tot op heden niet gerealiseerd.

Volgens het d.p.o. is behoefte aan één supermarkt van maximaal 2.000 m² die voornamelijk een functie gaat vervullen voor de wijken Ter Borch/Eelderwolde, Hoornse Park, Piccardthof en Corpus Den Hoorn-Zuid. De locatie bevindt zich bij de entree van de woonwijk Ter Borch, op de hoek van de ter Borchlaan en de Borchsingel. Naast de supermarkt is een gezondheidscentrum gepland, die nu nog is gehuisvest in tijdelijke units. Op de kavel naast deze geplande voorzieningen is al een multifunctionele wijkaccommodatie gevestigd. Hierin zijn twee basisscholen, een sportlokaal, een kinderdagverblijf en een buitenschoolse opvang gehuisvest.

Qua functie past een supermarkt prima binnen een voorzieningengebied grenzend aan een rustige woonbuurt. Op die manier zijn alle dagelijkse voorzieningen in de wijk geclusterd.

Conclusie 2

In de regionale behoefte kan binnen het bestaande stedelijk gebied worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins.

Conclusie 3

Nu de stedelijke ontwikkeling binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden is realisatie op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld, niet aan de orde.

Conclusie 4

Volgens constante jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (bijv. uitspraak 201508445/1/R2) mag het gemeentebestuur geen concurrentieverhoudingen reguleren. Kernpunt van de beoordeling moet zijn of de voorziene ruimtelijke ontwikkeling kan leiden tot een uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening relevante leegstand. Voor relevante leegstand is onvoldoende dat de voorziene

ontwikkeling kan leiden tot een verminderde vraag naar producten of diensten en daardoor tot daling van omzet en inkomsten in een andere onderneming of vestiging. Zelfs beëindiging van bedrijfsactiviteiten en daardoor leegstand van een in gebruik zijnd bedrijfsgebouw is onvoldoende om van relevante leegstand uit te gaan.

De voorziene ruimtelijke ontwikkeling leidt niet tot een uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening relevante leegstand elders.

Architectuur, landschap en stedenbouw

Vragen en opmerkingen

A. *Vraag: hoeveel bouwlagen krijgt de supermarkt?*

Antwoord: Over de bouwhoogte en het aantal bouwlagen valt op dit moment nog niets te zeggen. De supermarkt krijgt aan de voorzijde (Borchsingel zijde) een transparant beeldbepalend aanzicht, dat in hoogte afwijkt van het overige gebouw. Dit komt de uitstraling van het geheel volgens de initiatiefnemer ten goede. Daarmee wil initiatiefnemer voorkomen dat de supermarkt een platte doos wordt zonder uitstraling.

B. *Vraag: kan het gebouw ook de diepte in? Optie vorm rechthoekig.*

Antwoord: onderzoek hierover is gaande. Naast de door de gemeenteraad vastgestelde kaders is ook de gewenste indeling en inrichting van de supermarkt bepalend.

C. *Vraag: is de initiatiefnemer bereid tot een grotere investering om de bewoners van de wijk meer tevreden te stellen?*

Antwoord: de initiatiefnemer geeft aan dat een prachtig gebouw wordt neergezet dat past binnen de kaders die de raad heeft vastgesteld.

D. *Vraag: hoe komt de wand aan de ter Borchlaan eruit te zien?*

Antwoord: de initiatiefnemer vindt dat het gebouw aan deze zijde een aantrekkelijke, uitnodigende uitstraling moet hebben die harmoniseert met de omgeving.

E. *Vraag: kan er minder verlichting komen aan de kant van de woonwijk?*

Antwoord: de initiatiefnemer is het hiermee eens. Dit argument pleit voor optie 2. Uiteindelijk worden alle voor- en nadelen gewogen om tot een definitieve keuze te komen.

F. *Vraag: is een doorgaande route voor vrachtwagens mogelijk, zodat ze niet achteruit hoeven te rijden?*

Antwoord: om geluidsoverlast tot een minimum te beperken wordt de los- en laadruimte overkapt uitgevoerd. In de eerste opzet is het achteruit rijden van de vrachtwagens en daarmee het "piepen" beperkt tot hooguit circa 20 meter. De initiatiefnemer laat onderzoeken of dit nog beter kan.

G. *Vraag: wat voor afscheiding komt er tussen supermarkt en school?*

Antwoord: de initiatiefnemer denkt aan een afscheiding van palen die in een haag zijn verwerkt. Een mogelijke uitvoering is op onderstaande foto aangegeven. Samen met de burens zorgt de initiatiefnemer ervoor dat de afscheiding zodanig aangelegd wordt, dat er geen gevaarlijke situaties kunnen ontstaan.



H. Vraag: hoe voorkom je overlast door hangjeugd op deze plek?

Antwoord: een hangplek voor de jeugd valt buiten de orde van de voorgenomen bouw van de supermarkt.

I. Vraag: kan op een nader te bepalen plaats in de wijk Ter Borch een ontmoetingsplek voor de oudere jeugd worden gemaakt, aangezien er nauwelijks voorzieningen voor deze groep in de wijk Ter Borch zijn?

Antwoord: het maken van een ontmoetingsplaats voor de oudere jeugd valt buiten de orde van de voorgenomen bouw van de supermarkt.

J. Vraag: Wandelpad blijft bestaan! Maar wat is dan de route voor fietsverkeer?

Antwoord: de huidige wandelpaden blijven inderdaad bestaan, maar zijn straks niet meer toegankelijk voor fietsers. Voor fietsers komt er een ingang naar de supermarkt aan de ter Borchlaan. Daarnaast komt er een verbinding voor fietsers tussen het parkeerterrein van de supermarkt en de school.

K. Vraag: Supermarkt en parkeerterrein worden geknutseld op een te kleine locatie; is iedereen daar straks blij mee?

Antwoord: de kavel is circa 10.600m² groot. In vergelijking met andere supermarktlocaties is dit een ruime kavel, die ruimte biedt voor veel parkeerplaatsen.

L. Vraag: zijn de schooltijden hetzelfde als laad/lostijden van de vrachtwagens?

Antwoord: de laad- en lostijden van de vrachtwagens kunnen buiten de spijstijden van de scholen worden georganiseerd.

M. Vraag: Kan het afval van de supermarkt ondergronds opgeslagen worden en komen er maatregelen tegen stankoverlast?

Antwoord: de supermarkt veroorzaakt geen stankoverlast. Het afval wordt in afgesloten rolcontainers in de laad- en losruimte opgeslagen en twee tot drie keer per week opgehaald.

N. Vraag: kunt u geluidsschermen toepassen, bijvoorbeeld in de vorm van schanskorven?

Antwoord: Een reële optie is projectie van het gebouw aan de achterzijde van de kavel (optie 2). Initiatiefnemer verwacht dan weinig geluidsoverlast voor de omgeving en geluidsschermen zijn dan niet nodig.

O. Vraag: past het gebouw bij de overige gebouwen, zoals BSO/ kinderdagverblijf en gezondheidszorggebouw?

Antwoord: de initiatiefnemer is van mening dat, door het gebouw een open en vriendelijke uitstraling te geven, de supermarkt de entree kan worden naar de overige voorzieningen. Door het ontwerp in combinatie met het materiaalgebruik ontstaat een eenheid met de overige gebouwen.

P. Vraag: wat gaat u doen aan de lichtbelasting van het terrein naar de omgeving?

Antwoord: er wordt een verlichtingsplan opgesteld, waarin rekening gehouden wordt met het voorkomen van strooilicht. Er komen lichtmasten met Ledlampen, waarmee strooilicht tot een minimum wordt beperkt.

Q. Vraag: is ondergronds parkeren mogelijk?

Antwoord: ondergronds parkeren ligt minder voor de hand omdat er voldoende ruimte op het terrein is om aan de parkeernormen te kunnen voldoen.

R. Vraag: Kan er een groen dak op de supermarkt?

Antwoord: de initiatiefnemer ziet de toegevoegde waarde van een dak met natuurlijke begroeiing niet in.

S. Vraag: hoe voorkomt u overlast van winkelwagens?

Antwoord: winkelwagentjes hebben tegenwoordig andere wielen en zijn voorzien van klipjes die het 'kletteren' tegengaan. Daarnaast komen er zo weinig mogelijk drempels en wordt er gekozen voor bestrating die het geluid van de winkelwagens beperkt.

T. Vraag: hoe duurzaam is het gebouw? Wat is uw visie op 'groen' bouwen?

Antwoord: Initiatiefnemer wil duurzaam bouwen. Bij de bouw wordt bijv. rekening gehouden met hoge isolatiewaarden. Er wordt uitsluitend LED verlichting gebruikt. De supermarkt heeft geen gas nodig, omdat de warmte van de koelmeubels wordt hergebruikt. Daarnaast wordt bij de selectie van de bouwmaterialen rekening gehouden met hergebruik van materialen en duurzaamheid. Het bouwplan moet voldoen aan de eisen van het Bouwbesluit.

U. Vraag: wat gebeurt er met de huidige bomen?

Antwoord: Dat is nog niet bekend. De vitaliteit en de inpasbaarheid van deze bomen moet worden onderzocht. De bomen staan niet op een lijst van monumentale of te behouden bomen. Als het bouwplan is ontvangen en bekend is of er bomen moeten worden gekapt dan wordt een omgevingsvergunning,

onderdeel “vellen van houtopstand”, ingediend die met het bestemmingsplan gecoördineerd wordt behandeld.

Waarom een supermarkt?

Vragen en opmerkingen

A. Vraag: waarom een supermarkt en geen appartementen?

Antwoord: In het Masterplan Ter Borch is de komst van een supermarkt al opgenomen. Deze functie is in 2004 niet in het bestemmingsplan opgenomen. Oorspronkelijk zouden er appartementen komen. Daar bleek geen markt voor te zijn. Vervolgens is met ontwikkelaars gesproken over herontwikkeling, waarna besloten is tot de bouw van een supermarkt.

B. Vraag: waarom is discussie over de locatie van de supermarkt niet mogelijk?

Antwoord: de gemeenteraad heeft op 14 juni 2016 ingestemd met de bouw van een supermarkt op de hoek Borchsingel/ter Borchlaan. Dit betekent dat andere locaties niet in beeld zijn. Dat is ook niet nodig; wat betreft de functie leent een supermarkt als wijkvoorziening voor de wijken Ter Borch/Eelderwolde, Piccardthof en Groningen-Zuid met ca. 10.000 inwoners zich prima voor clustering met andere voorzieningen en woningen binnen de bestemming “gemengd gebied”.

Inspraak is wel mogelijk op het bestemmingsplan en op het bouwplan.

Procedureschema.

Fase I Voorbereiding bestemmingsplan en bouwplan.

12 september 2016 (stap 2)	Informatieavond met presentatie vlekkenplan en 1 ^e resultaten onderzoeken.
1 oktober 2016	Opstarten voorbereiding Flora- en faunaonderzoek.
8 november 2016	College stelt vast de beantwoording van de vragen n.a.v. de infoavond.
1 december 2016	Initiatiefnemer verstrekt 1 ^e opzet bouwtekeningen aan BugelHajema Adviseurs.
1 december 2016 – 1 januari 2017	Opstellen conceptbestemmingsplan door BugelHajema Adviseurs. Oplevering milieuonderzoeken door initiatiefnemer.
1 ^e week januari 2017	Toets bestemmingsplan en bouwplan door team Publiekszaken en Veiligheid.
11 januari 2017 (stap 3)	Presentatie conceptbestemmingsplan en bouwplan aan de bevolking.

Fase II Inspraak en overleg.

14 februari en 7 maart 2017 (stap 4)	Gemeenteraad wordt gevraagd het bouwplan en het bestemmingsplan vrij te geven voor inspraak en wettelijk overleg. Machtiging college om – na afronding van die procedure – het bestemmingsplan en het bouwplan – in ontwerp voor de vaststelling ter inzage te leggen.
24 maart 2017 – 4 mei 2017 (stap 5)	Bestemmingsplan en bouwplan liggen in voorontwerp ter inzage.
17 april 2017	Inloopbijeenkomst.
23 mei 2017 (stap 6)	College stelt de nota inspraak en overleg vast. De indieners van zienswijzen krijgen daarvan bericht.

Fase III Vaststelling bestemmingsplan.

16 juni 2017 – 27 juli 2017 (stap 7)	Bouwplan en bestemmingsplan liggen” in ontwerp voor de vaststelling” ter inzage.
22 juli – 3 september 2017 (zomervakantie)	Vorbereiding behandeling zienswijzen in het college.
26 september 2017 (stap 8)	Vaststelling bestemmingsplan door de gemeenteraad en verlening omgevingsvergunning door het college.

Fase IV Beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State.

Er wordt uitgegaan van de veronderstelling dat het bestemmingsplan **ongewijzigd** wordt vastgesteld door de gemeenteraad. Mocht het plan wel gewijzigd worden vastgesteld, dan moet het bestemmingsplan eerst aan gedeputeerde staten worden voorgelegd. Gedeputeerde staten hebben dan 6 weken de tijd om met een vervangingsbesluit te komen. In dat geval kan pas daarna onderstaande procedure starten.

27 oktober 2017 – 7 december 2017	Bestemmingsplan en omgevingsvergunning (stap 9) liggen ter inzage met de mogelijkheid van het instellen van beroep bij de ABRvS.
7 december 2017 (stap 10)	Bestemmingsplan en omgevingsvergunning treden in werking. Is er beroep ingesteld en bij de Voorzieningenrechter een verzoek om voorlopige voorziening gedaan, dan treedt beide pas in werking na een positief besluit van de Voorzieningenrechter.
December 2018 (stap 11)	Einduitspraak Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State.

N.B. Crisis- en herstelwet is niet van toepassing.