

# BESTEMMINGSPLAN SCHILDERSWIJK

Gemeente Groningen  
Maart 1999

# INHOUD

1. INLEIDING .....	1
2. HISTORIE VAN DE WIJK .....	2
2.1 Inleiding .....	2
2.2 De Sledemenerbuurt.....	2
2.3 De Schildersbuurt .....	3
2.4 Houtstek-Reitdiep .....	6
3. BESTAANDE SITUATIE .....	7
3.1 Inleiding .....	7
3.2 Opzet van de wijk .....	7
3.3 Sledemenerbuurt, onderdeel van Beschermd stadsgezicht Binnenstad .....	7
3.4 Beschermd stadsgezicht Schildersbuurt.....	8
3.5 Houtstek-Reitdiep .....	11
4. GEWENSTE ONTWIKKELING .....	13
4.1 Inleiding .....	13
4.2 Woongebieden .....	14
4.3 Menggebied Kraneweg- Herman Colleniusstraat .....	14
4.4 Menggebied Westersingel - Sledemenerbuurt .....	15
4.5 Menggebied A-weg - Blekerstraat - Friesestraatweg.....	15
4.6 De Noorderpoort .....	16
4.7 Openbare ruimte, verkeers- en groenstructuur.....	18
5. VERKEERSCONCEPT .....	21
5.1 Algemeen .....	21
5.2 Hoofdwegenstructuur.....	21
5.3 Fietsstructuur .....	22
5.4 Openbaar vervoer.....	22
5.5 Voetgangers .....	22
5.6 Parkeren en stallen .....	22
5.7 Verkeersveiligheid en -snelheid.....	23
6. MILIEUASPECTEN.....	24
6.1 Inleiding .....	24
6.2 Het plangebied .....	24
6.3 Wegverkeer .....	25
6.4 Bedrijvigheid.....	25
6.5 Bodem .....	26

6.6 Woonschepen.....	26
7. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID.....	28
8. INSPRAAK EN VOOROVERLEG .....	29
8.1 Inleiding .....	29
8.2 Inspraak.....	29
8.3 Vooroverleg .....	30
8.4 Overige wijzigingen.....	30
9. JURIDISCHE TOELICHTING .....	31
9.1 Algemeen .....	31
9.2 Artikelsgewijze toelichting.....	32
10. VOORSCHRIFTEN.....	36

## 1. INLEIDING

Het voorliggend bestemmingsplan heeft betrekking op de Schilderswijk, die gelegen is direct ten westen van het stadscentrum en bestaat uit de Schildersbuurt, de Sledemenerbuurt en het in de jaren '70 gebouwde woonbuurtje Houtstek-Reitdiep. Het is een wijk met allure: mooie straten en over het algemeen ruime huizen. De ligging vlakbij het centrum geeft hieraan een extra dimensie, waardoor het wonen er over het algemeen goed is.

De Schilderswijk is een van de oudere stadswijken. Evenals in andere oudere stadswijken verdient het beheersvraagstuk hier bijzondere aandacht. Een aantal ontwikkelingen, zoals de vestiging van veel bedrijven en instellingen, behoeft een nadere regulering.

Daarnaast is de (voorgenomen) aanwijzing van bijna het gehele plangebied als Beschermd stadsgezicht van belang.

Een nieuwe ontwikkeling is geprojecteerd op de locatie Westersingel - Melkweg, waar in de nabije toekomst sprake zal zijn van ver- en nieuwbouw voor het Noorderpoortcollege.

Het vigerende bestemmingsplan Binnenstad laat de geprojecteerde nieuwbouw niet toe, met name omdat de bestemming uitsluitend universitair onderwijs toestaat.

De inzet van dit bestemmingsplan is dan ook:

- handhaving, en indien nodig verbetering, van de bestaande ruimtelijke en functionele structuur, alsmede het goede woon- en leefklimaat;
- bescherming bieden aan het deel van het plangebied dat is / zal worden aangewezen als Beschermd stadsgezicht;
- nieuwbouw mogelijk maken ten behoeve van het Noorderpoortcollege.

De begrenzing van het plangebied wordt in het noorden gevormd door een 'dode' arm van het Reitdiep, het Reitdiep zelf en de Noorderhaven. In het oosten vormt de A de grens, in het zuiden de A-weg/A-sstraat en in het westen de Friesestraatweg.

In dit gebied zijn de navolgende bestemmingsplannen van kracht:

- "Binnenstad", vastgesteld door de raad d.d. 6 februari 1978, nr. 32, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 24 april 1979, nr. 12078/17/1D, 2e afd;
- Houtstek-Reitdiep, vastgesteld door de raad d.d. 19 december 1984, nr. 29, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 9 juli 1985, nr. 11445/28/21 WPZ;
- Kraneweg, vastgesteld door de raad d.d. 7 november 1994, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 13 juni 1995, nr. 94/22.489/24/B.3 RR.
- Uniforme voorschriften openbaar vaarwater", vastgesteld door de raad d.d. 28 mei 1997, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 25 augustus 1997, nr.97/09203/1.

## 2. HISTORIE VAN DE WIJK

### 2.1 Inleiding

De Schilderswijk is of zal voor een groot deel worden aangewezen als Beschermd stadsgezicht vanwege hoog gewaardeerde cultuurhistorische kenmerken. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de ontwikkelingsgeschiedenis van de onderscheiden buurten in de wijk. Deze vormt de basis voor een beschrijving van de bestaande situatie in hoofdstuk 3, waarna wordt ingegaan op de gewenste ontwikkeling in hoofdstuk 4.

De Schilderswijk is te onderscheiden in:

1. de Sledemenerbuurt;  
Dit oudste gedeelte van de wijk, grenzend aan de binnenstad en hiervan slechts door het water van de A gescheiden, is onderdeel van het aangewezen Beschermd stadsgezicht Binnenstad (1991). Het wordt aan de westzijde begrensd door de achterkant van de Westersingel-oostzijde, aan de noordzijde door de Noorderhaven en aan de zuidzijde door A-straat.
2. de eigenlijke Schildersbuurt;  
De grenzen van dit gebied zijn: de achterkant van de Westersingel-oostzijde, het Reitdiep aan de noordzijde, de A-weg aan de zuidzijde en de Friesestraatweg aan de westzijde. Dit met uitzondering van Houtstek-Reitdiep (zie onder 3). De Schildersbuurt zal binnenkort worden aangewezen als Beschermd stadsgezicht.
3. Houtstek-Reitdiep.  
Het betreft een in de 70-er jaren gebouwd woonbuurtje aan de noordwestzijde van het plangebied tussen Herman Colleniusstraat, Wassenberghstraat, Friesestraatweg en de dode arm van het Reitdiep.

### 2.2 De Sledemenerbuurt

Toen Groningen stedenbouwkundig nog in de kinderschoenen stond, stroomde in dit gebied vrijelijk de Drentse A, via een uitmonding in de Waddenzee onderhevig aan eb en vloed. Na ongeveer 800 na Christus slibde een strook ten westen van de huidige Sledemenerstraat op tot een oeverwal die, blijkens ophogingen met schelpen, als pad is gebruikt.

Als de huidige binnenstad in de 11de eeuw van een wal wordt voorzien is dit gebied in gebruik als grasland: de hamrikken. Hier doorheen loopt vanouds de weg naar het westen, via een brug met de stad verbonden (Brugstraat).

Het is onzeker of in de 13de eeuw bij de aanleg van de stadsmuur een strook ten westen van de A bij de stad wordt getrokken. Dat gebeurt wel in de periode na 1470, als er ongeveer tussen de Westersingel en de Westerbinnensingel een brede gracht wordt gegraven en er tussen de Sledemenerstraat en de Westerbinnensingel een aarden wal wordt opgeworpen. In het verlengde van de Brugstraat verrijst in 1517 de (Binnen-) A-poort. Ten noorden van die weg wordt een soort binnenhaven gegraven, het Menrediep. Rond 1600 wordt deze weer gedempt en worden nieuwe grachten en wallen vervaardigd in verband met de "nieuwe uitleg". In het verlengde van de Visserstraat is er dan al een verbinding over de A, die uitkomt bij een kleine poort. Deze wordt in de 17de eeuw vervangen door de veel grotere Kranepoort.

De oudste bebouwing in het gebied dateert uit de eerste helft van de 17de eeuw, vooral aan de Lage der A. De huizen zijn hier evenwel een stuk kleiner dan aan de Hoge der A, maar veel groter

dan die aan de Sledemennerstraat. Langs de Hoge der A hadden kooplieden hun woon- en pakhuizen laten bouwen; langs de Lage der A verrezen meest kleinere panden van veelal bij handel en scheepvaart betrokken lieden. Hoewel de bebouwing aan de Lage der A deels van jongere datum is dan die aan de overzijde van de gracht, verrezen ook hier tal van grote (graan)pakhuizen. De bewoners rond de Sledemennerstraat leefden van de havenactiviteiten bij de A. Voerlieden (vrachtrijders) en sleemenners vervoerden de vracht per slee over de vaak sterk vervuilde straten. Anderen verdienden de kost met handel en nijverheid. Dichtbij de haven en de buiten de A-poort arriverende beurtschepen hadden zij hun stallen, pakhuizen en bedrijfjes. Dit, zeker tot in de twintigste eeuw, getuige de ingekraste naam in een van de gevels: K. Beks, voerman.

De Westerbinnensingel ontstond, met de Westersingel, in 1874 na de sloop van de vestingwallen tussen de A-dwinger en de Kranedwinger. Het gebied raakte snel bebouwd met kleine arbeiderswoningen, pakhuizen en bedrijfjes. Tussen de huizen leidden smalle gangen en steegjes naar de achtergelegen éénkamerwoningen.

Aan het eind van de 19de eeuw raakte de buurt geleidelijk in het slop toen de havenactiviteiten zich verplaatsten naar de Ooster- en Westerhaven na de opening van het Eemskanaal (1876). Door functieverlies en verkrotting raakte de buurt verder in verval. Rond 1900 telde de Sledemennerstraat nog zo'n 14 sloppen of gangen. De woonfunctie nam af, evenals de bedrijvigheid, en sloop dreigde voor een aantal karakteristieke panden en pakhuizen. In het kader van de stadsvernieuwing is in het begin van de jaren tachtig aan deze ontwikkeling een halt toegeroepen. Op de plaats van gesloopte panden kwamen nieuwbouwwoningen, zonder de historische stedenbouwkundige structuur te verstoren. De twee forse brede pakhuizen aan de Lage der A, 'Werkmanshuis' (voorheen Adriani) en 'De Vooruitgang', werden gerenoveerd en verbouwd tot wooneenheden. Een bijzonder project vormde de restauratie in 1985 van een complex arbeiderswoningen, van het type rug-aan-rug-woningen, aan de Westerbinnensingel nrs.14-30.

## 2.3 De Schildersbuurt

### *Inleiding*

De Schildersbuurt ontstond veel later dan de Sledemenerbuurt. Vóór 1880 bestond het gebied voornamelijk uit grasland, met hier en daar enige activiteiten, die voornamelijk waren geconcentreerd langs het Hoendiep en het Reitdiep. Met name in de tweede helft van de negentiende eeuw nam door de economische groei en het floreren van de Groninger landbouw de bedrijvigheid toe aan het Hoendiep, dat een belangrijke vervoer- en overslagfunctie kreeg. Dit resulteerde aan de A-weg in de ontwikkeling van functies die daarop betrekking hadden. Grote graanpakhuizen en café's (De Slingerij) getuigen hier tot op de dag van vandaag van.

Pas toen aan het einde van de negentiende eeuw de vestingwerken van Groningen werden ontmanteld, werd de Westersingel en het zuidelijke gedeelte van de buurt aangelegd, na 1910 gevolgd door het noordelijke gedeelte.

De Schildersbuurt is de eerste grote stadsuitbreiding met een min of meer planmatige aanleg, waarbij particuliere bouwmaatschappijen gebonden waren aan de gemeentelijke verordeningen ten aanzien van rooilijnen en verkavelingen en aan de in 1901 in werking getreden Woningwet. Daarnaast bepaalden de reeds bestaande verkavelingen van (water)wegen en sloten de vorm en grootte van de buurt en het beloop van het stratenpatroon.

De buurt is een gaaf voorbeeld van een woongebied uit het begin van de twintigste eeuw met een goed bewaard gebleven strakke stedenbouwkundige structuur. In de architectonisch samenhangende en gevarieerde bebouwing zijn de ontwikkelingsfasen die het uiterlijk van de wijk bepalen (1880-1940) duidelijk herkenbaar. Op deze ontwikkeling wordt onderstaand ingegaan.

*Periode 1880-1900. Singels en pleinen, universiteitslaboratoria en arbeiderswoningen*

Na de ontmanteling van de vesting van de stad Groningen (1876) werd volgens het stedenbouwkundige plan van de Haagse architect B. Brouwer ten zuiden van de binnenstad een representatieve singelreeks aangelegd, onderbroken door monumentale pleinen. De toen aangelegde Westersingel vormt een door de Westerhaven onderbroken voortzetting in noordelijke richting van deze singelreeks. De Westersingel sluit aan op het noordwestelijke deel van de vesting, die vergraven werd tot Noorderplantsoen naar het ontwerp van tuinarchitect H. Copijn en stadsbouwmeester J.G. van Beusekom.

De gesloten straatwanden van de Westersingel bestaan uit statige individuele herenhuizen en ensembles van herenhuizen, veelal opgetrokken in neo-renaïssancestijl en eclectische bouwstijlen.

De vestingterreinen ten westen van de Westersingel (de Kranedwinger en omgeving) werden getransformeerd en ingericht met de bouw van twee kasteelachtige universiteitslaboratoria temidden van een parkachtige groenaanleg. Het Mineralogisch-Geologisch Instituut aan de Melkweg dateert van 1898-1901, het Fysisch Laboratorium aan de Westersingel van 1896 (beide van rijksbouwmeester J. van Lokhorst). De twee gebouwen zijn bijzondere voorbeelden van neo-gotische architectuur van rond de eeuwwisseling; zij vormen door hun situering en karakteristieke silhouet een belangrijk herkenningspunt in de stad.

Een decennium eerder vonden achter de van oudsher belangrijke uitvalswegen A-weg en Kraneweg niet-planmatige ontwikkelingen plaats met de bouw van langgerekte stroken arbeiderswoningen. Het initiatief voor de bouw werd genomen door de in 1886 opgerichte woningbouwvereniging 'Werkmanssteun'.

Zo kwam - parallel aan de A-weg - de Nieuwe Blekerstraat tot stand, waarvan het westelijk gedeelte aan weerszijden bestaat uit langgerekte stroken arbeiderswoningen van één bouwlaag onder een doorlopende gemeenschappelijke kap (1888-1890). Verder naar de stad toe vond 'revolutiebouw' plaats: goedkope en daardoor kwalitatief slechte woningen van twee bouwlagen plus kap, bestemd voor particuliere verhuur. De bebouwing aan de noordzijde van de Leeuwarderstraat (parallel aan de Kraneweg) bestaat uit arbeiderswoningen; het betreft zogenaamde schipperswoningen (woningen van één bouwlaag met kap). Aan de zuidzijde is er bebouwing van twee bouwlagen met kap (1890-1895).

*Periode 1900-1910. Invulling zuidelijk deel van de buurt: tussen Kraneweg en A-weg*

In de periode 1900-1910 krijgt de Schildersbuurt haar eigen gezicht.

Op initiatief van het gemeenteraadslid J.T. Hessels en architect A.J. Sanders werd in 1893 een stedenbouwkundig plan ontwikkeld voor het gebied ten westen en ten noorden van de binnenstad om een halt toe te roepen aan ongereguleerde bouwactiviteiten van particulieren. Zij drongen aan op gemeentelijke controle bij toekomstige stadsuitbreidingen en pleitten voor integrale uitbreidingsplannen. Hoewel het plan Hessels/Sanders nooit werd vastgesteld, vormde het wel de aanzet tot grotere gemeentelijke bemoeienis.

De invulling van het resterende deel van het gebied tussen de A-weg in het zuiden en de Kraneweg in het noorden (de 'oude' Schildersbuurt) geschiedde aldus volgens een van gemeentewege opgelegd ruimtelijk stramien. Gemeentelijke richtlijnen reguleerden het particuliere initiatief. Binnen een geplande aanleg werden door aannemers en architecten woningen gebouwd op door de gemeente verkochte kavels.

De nieuw te verrijzen wijk werd bestemd voor de gegoede burgerij. Vanwege het grote aantal professoren dat er woonde, heette de buurt in de volksmond Professorenbuurt.

De hoofdstructuur met breed aangelegde straten wordt gevormd door de H.W. Mesdagstraat en de Jozef Israëlsstraat. Deze oost-west verlopende straten worden haaks doorkruisd door de Herman Colleniusstraat en de Taco Mesdagstraat. Op de kruisingen zijn ongelijksoortige pleinen ontworpen: het ovaalvormige H.W. Mesdagplein en het ruitvormige Jozef Israëlsplein. Voor de aanleg en bebouwing van deze straten zijn voornamelijk de Groninger architecten G. Hoekzema Kzn. en P. Belgraver verantwoordelijk.

Bij de opzet van de wijk - als voorname woonwijk - werd de breedte van de straten afgestemd op de aard van de bebouwing. De breedste straten werden verfraaid met bomen en het H.W. Mesdagplein werd voorzien van een plantsoen.

#### *Periode 1910-1940. Invulling noordelijk deel van de buurt: tussen Kraneweg en Reitdiep*

Het noordelijk gedeelte van de wijk tussen de Kraneweg en het Reitdiep ('nieuwe' Schildersbuurt) werd vanaf 1910 ingevuld op basis van het Algemene Uitbreidingsplan (1906) van J.A. Mulock Houwer. Het plan borduurt in grote lijnen voort op het orthogonale stratenpatroon ten zuiden van de Kraneweg.

De twee noord-zuid verlopende hoofdstraten van de buurt (de Herman Colleniusstraat en de Taco Mesdagstraat) zijn doorgetrokken en komen uit op de licht gebogen Dr. C. Hofstede de Grootkade. Zij 'kruisen' de Kraneweg loodrecht. Door het gedeeltelijk terugleggen van de rooilijn van de westzijde van de Taco Mesdagstraat tussen de Jan Lutmastraat en de Wassenberghstraat is een - van een plantsoen voorzien - rechthoekig plein ontworpen: het Taco Mesdagplein. De Wassenberghstraat vormt in het noordelijke deel de belangrijkste oost-west verbinding.

In een groot deel van dit gebied bouwde de gemeente in eigen beheer woningen voor haar ambtenaren. Deze woningen werden door verschillende Groninger architecten ontworpen in de jaren twintig en dertig, veelal in een sobere Amsterdamse School-stijl. Ze tellen in het algemeen twee, maar op de hoeken en langs de randen veelal drie bouwlagen. Sommige stroken woningen werden teruggelegd ten opzichte van de rooilijn, zodat ze voortuinen kregen. Verspreid over de buurt kwamen winkelvoorzieningen, veelal als onderdeel van woningcomplexen en op de hoeken van straten gesitueerd.

Nabij het Reitdiep aan de Dr. C. Hofstede de Grootkade verrees in 1913 de derde watertoren van de stad Groningen naar een ontwerp van architect J.A. Mulock Houwer. Het is een goed voorbeeld van traditioneel uitgevoerde, maar rijk gedetailleerde utiliteitsbouw uit het begin van deze eeuw. De watertoren vormt mede door zijn situering en architectonische vormgeving een belangrijk herkenningspunt aan de rand van de wijk.

#### *1940 tot heden. Vervangende nieuwbouw*

De hoofdstructuur van de Schildersbuurt is in zijn geheel zeer goed bewaard gebleven. In 1945 werd de Hoendiepshaven gedempt met puin van de bij de bevrijding van Groningen verwoeste bebouwing. Op slechts enkele plaatsen is als gevolg van oorlogsschade (1945) vervangende nieuwbouw ontstaan. Bijvoorbeeld het huizenblok aan de noordwestelijke hoek van het Jozef Israëlsplein (architect Job Hansen). Het gebouw van de Groningse Kook- en Huishoudschool uit 1907 aan de zuidzijde van het laatste deel van de Kraneweg werd in 1949-1952 deels verbouwd en vervangen door een nieuw schoolgebouw. Het gebouw is iets teruggelegd ten opzichte van de rooilijn en bezit een bijzondere (na-oorlogse) kwaliteit.

### *Functionele aspecten*

Tijdens de realisatie van de niet-planmatige stadsuitleg (tot plusminus 1900) kwamen in de verschillende straten, zoals in de Blekerstraat, de Nieuwe Blekerstraat en langs de uitvalswegen (A-weg) diverse functies naast elkaar voor (bedrijven, winkels en wonen).

De stadsuitleg tot 1910 kenmerkte zich door de ontwikkeling van winkels en bedrijven voornamelijk langs de Kraneweg en verder op veel hoeken van de straten.

In de periode 1910 tot 1940 werden andere functies dan de woonfunctie alleen gepland langs de buurtontsluitingswegen Kraneweg, Herman Colleniusstraat en langs de Hofstede de Grootkade. In de periode 1940 tot heden zijn alleen woningen gebouwd.

Op slechts enkele plaatsen hebben in het nabije verleden veranderingen plaatsgehad die afwijken van de oorspronkelijke functies, vooral langs de bestaande uitvalswegen. Langs de A-weg is een aantal pakhuizen gesloopt en vervangen door appartementen en kantoren. In de herenhuizen aan de Kraneweg is de woonfunctie voor een groot deel vervangen door kantoren. De Westersingel, oorspronkelijk een specifieke woonstraat, is in de loop der tijd deels getransformeerd tot een winkelstraat en heeft thans een drukke verkeersfunctie. De Zeevaartschool, karakteristiek gelegen aan de Hofstede de Grootkade/het Reitdiep, is na de oorlog in gebruik genomen als belastingkantoor en later met een moderne kantoorvleugel uitgebreid. Het enige kerkgebouw in de wijk, de Westerkerk (1906) aan het begin van de Kraneweg, is in 1994 gesloopt om plaats te maken voor een appartementengebouw.

## **2.4 Houtstek-Reitdiep**

In de jaren '70 werd op het terrein van de voormalige houtzagerij aan de "dode" arm van het Reitdiep een nieuwe woonbuurt, Houtstek-Reitdiep, met voornamelijk eengezinswoningen aangelegd.

### **3. BESTAANDE SITUATIE**

#### **3.1 Inleiding**

In dit hoofdstuk wordt, na een algemene beschrijving van de opzet van de wijk (par. 3.2), ingegaan op stedenbouwkundige, architectonische en functionele aspecten van de onderscheiden buurten, respectievelijk:

1. de Sledemenerbuurt, die valt onder het Beschermd stadsgezicht Binnenstad (par. 3.3);
2. de Schildersbuurt, die binnenkort wordt aangewezen als Beschermd stadsgezicht (par.3.4);
3. Houtstek-Reitdiep, het buiten het Beschermd stadsgezicht vallende woonbuurtje uit de 70-er jaren aan het Reitdiep (par. 3.5).

De onder a en b genoemde beschrijvingen zijn vrij gedetailleerd om een goed kader te kunnen bieden voor de bescherming van de stadsgezichten. Voor een nauwkeurige beschrijving van het straten- en pleinenpatroon, alsmede een samenvatting van de te behouden kenmerken van het beschermd stadsgezicht Schildersbuurt kan worden verwezen naar bijlage 1, *die onderdeel vormt van dit hoofdstuk*.

#### **3.2 Opzet van de wijk**

De Schilderswijk heeft veel kwaliteiten. De wijk heeft primair een woonfunctie en is daarnaast van belang voor de werkgelegenheid in de stad, met name op het gebied van de dienstverlening.

Er is sprake van een goed (woon)klimaat. Van belang hierbij is de uitstekende bereikbaarheid vanuit de binnenstad en de heldere ruimtelijke opbouw en structuur in stedenbouwkundige zin. De te onderscheiden deelgebieden hebben duidelijke grenzen, ook ten opzichte van elkaar, en vormen samen één wijk. Alle voorzieningen liggen in de buurt of in de directe omgeving. Vrijwel de hele wijk is volgens het gesloten bouwblokprincipe gebouwd. In alle gebieden komt architectuur uit verschillende tijdsperiodes naast elkaar voor. De architectonische invullingen zijn gevarieerd en hebben gemiddeld genomen een hoge kwaliteit. Verschillen in profiel en bebouwingshoogte, architectonische invullingen en typeverschillen, oriëntatiepunten, pleinen, routes en straten en de nog naast elkaar voorkomende verschillende functies zijn mede bepalend voor de aantrekkelijkheid van de wijk. De woonomgeving is door de zorgvuldige samenhang tussen stedenbouw, architectonische invulling en openbare ruimte van een hoog niveau, mede door de gevarieerde straatbeelden.

Functies anders dan de woonfunctie komen in principe alleen voor langs de wijkontsluitingswegen Kraneweg, Herman Colleniusstraat, A-weg en Westersingel en langs de Hofstede de Grootkade. Daarnaast komen zij van oudsher voor in het Sledemenergebied.

#### **3.3 Sledemenerbuurt, onderdeel van Beschermd stadsgezicht Binnenstad**

De Sledemenerbuurt kan als een vrij zelfstandige, ruimtelijke eenheid worden bestempeld. Het leunt tegen en is hoofdzakelijk georiënteerd op de centrumgerichte route A-straat richting Vismarkt. Het kleine noordelijke gedeelte van het gebied, gelegen ten noorden van de Verlengde Visserstraat, is georiënteerd op de centrumgerichte route Oude Kijk in 't Jatstraat, te bereiken via de (Verlengde) Visserstraat. Dit gebied heeft door het royale profiel van de Verlengde Visserstraat

een enigszins geïsoleerde ligging.

Van oudsher herbergde de Sledemännerstraat e.o. veel kleine bedrijfjes gemengd met kleine woningen. Het bebouwingsbeeld kenmerkt zich in het algemeen door een met de historische karakteristiek samenhangende schaal en vormgeving. Er is een herkenbare relatie met de historische binnenstadsstructuur.

De bebouwing aan de Lage der A draagt bij aan een hoogwaardig ruimtelijk en architectonisch beeld. De oudere en jongere woonpanden van overwegend twee of drie bouwlagen worden met name in het zuidelijke deel afgewisseld met forse pakhuiscomplexen uit het laatste kwart van de 19de eeuw van vier tot zes bouwlagen.

De bebouwing aan het noordelijke deel van de Lage der A, tussen de Verlengde Visserstraat en de Noorderhaven en aan de Reitdiepskade is overwegend twee of drie bouwlagen hoog. Naast het voormalige accijnskantoor aan de Reitdiepskade staan een aantal herenhuizen uit het laatste kwart van de 19de eeuw. Qua ontwikkelingsgeschiedenis sluiten zij aan bij de bebouwing aan de Westersingel. Een groot aantal panden is beschermd monument.

Aan de Westerbinnensingel staan voornamelijk bedrijfspanden en voormalige arbeiderswoningen van één bouwlaag met kap. Ook komen latere invullingen voor. Aan de zuidkant is nog een dubbel pakhuis bewaard gebleven, dat verbouwd is tot wooneenheden. Aan de noordkant wordt de straat gemarkeerd door het karakteristieke gebouw van de voormalige Westelijke Bewaarschool uit 1893.

#### *Functionele opzet*

De Sledemännerbuurt herbergt veel bedrijfjes en kleine, lage woninkjes. Aan de Lage der A zijn diverse forse pakhuizen met een woonfunctie aanwezig; voorts zijn er in hoofdzaak de functies bedrijven, maatschappelijke doeleinden en zakelijke dienstverlening, en in mindere mate woningen. In de noordpunt van het gebied ligt het accent op dienstverlening en wonen. De A-straat kent met name de functies detailhandel en horeca.

### **3.4 Beschermd stadsgezicht Schildersbuurt**

#### *Algemeen*

De Schildersbuurt is een vroeg twintigste-eeuwse woonbuurt met een goede verbinding met het historische stadscentrum.

De architectonische kwaliteit van de bebouwing in nauwe samenhang met de stedenbouwkundige opzet is groot. Het gevarieerde bebouwingsbeeld van in hoofdzaak aaneengesloten panden, van overwegend twee en drie bouwlagen en een kap en gebouwd in de rooilijn heeft haar oorspronkelijke karakter grotendeels behouden. Dit heeft onder andere geleid tot het aanwijzen van een aantal beschermde rijksmonumenten aan het H.W. Mesdagplein, de H.W. Mesdagstraat, de Kraneweg en de Westersingel en omgeving.

Er is sprake van een strakke stedenbouwkundige structuur en goed bewaarde straatwanden in een overwegend rechtlijnig stratenpatroon onderbroken door pleinen: het H.W. Mesdagplein, het Jozef Israëlsplein en het Taco Mesdagplein. Karakteristiek zijn de ruime profielen van pleinen en

straten.

In deze paragraaf wordt ingegaan op het bebouwingsbeeld in respectievelijk: het gebied ten zuiden van de Kraneweg/Verlengde Visserstraat, de Kraneweg/Verlengde Visserstraat en het gebied ten noorden daarvan.

#### *Gebied ten zuiden van de Kraneweg/Verlengde Visserstraat*

De woningplattegronden in het gedeelte van de 'oude' Schildersbuurt tussen Kraneweg en Hoendiep zijn binnen één bouwblok doorgaans identiek en vrijwel altijd traditioneel van opzet. De huizen staan op vrij diepe kavels en bezitten twee of drie bouwlagen met kapverdiepingen. Souterrains komen met name voor in de Jozef Israëlsstraat en de H.W.Mesdagstraat. Aan de tuinzijde van elk huizenblok zijn veel balkons, serres en veranda's aanwezig. De straatwanden daarentegen tonen een aan de rooilijn gebonden gesloten gevelfront.

Soms is de gevel van een bouwblok symmetrisch van opzet. De individuele woonhuizen vertonen nogal eens een asymmetrische opzet. Hoewel de neo-stijlen er hun invloed doen gelden, is de architectuur van de woonhuizen ontleend aan de Art Nouveau-stijl, zij het meestal in een versoberde, hoekiger vorm.

Binnen de door de gemeente gereguleerde, aaneengesloten verkaveling zorgde de detaillering van de gevels voor de nodige variatie. Door een grote afwisseling in vensteropeningen en geveldecoraties en de toepassing van diverse kleuren baksteen kreeg elk pand binnen het bouwblok toch min of meer een eigen karakter. Hoekpanden zijn vaak voorzien van een speciaal accent (diagonaal / erker / torentje) of een winkel op de begane grond.

De bebouwing aan de Melkweg bestaat tussen H.W. Mesdagstraat en Jozef Israëlsstraat uit enkele herenhuizen met Art Nouveau-stijlelementen.

De H.W. Mesdagstraat heeft door haar straatprofiel met aan weerszijden bomen het karakter van een laan. De straatwanden worden gevormd door complexmatig gebouwde blokken herenhuizen in Art Nouveau-stijl van vaak twee of drie bouwlagen met kap. In veel gevallen is er bovendien sprake van een souterrain. Kenmerkend is de toepassing van gekleurde baksteen, diverse geveldecoraties en balkons, loggia's en erkers.

De bebouwing aan het H.W. Mesdagplein staat schuin ten opzichte van die aan de straat en daardoor loodrecht op de hoeken van het plein. Aan de noordzijde zijn de kavels zeer diep. De twee zuidelijke wanden van het plein bevatten op de hoeken torenachtige uitbouwsels die de zuidelijke entree van het plein benadrukken.

De Jozef Israëlsstraat heeft een soortgelijke opzet. De straat is bij de kruising met de Taco Mesdagstraat onderbroken door het Jozef Israëlsplein. De bebouwing aan het plein telt twee bouwlagen en een kapverdieping met karakteristieke topgevels.

De Taco Mesdagstraat en de Herman Colleniusstraat tussen A-weg en Kraneweg zijn ontstaan uit respectievelijk de Eerste en de Tweede Hoendiepstraat. Qua stijl en type komt de bebouwing van beide straten hier overeen met die aan de H.W. Mesdag- en de Jozef Israëlsstraat. Er is echter als gevolg van de kruisingen met oost-west lopende straten geen sprake van lange, aaneengesloten gevelwanden. Bij de kruisingen met deze straten kregen de hoekpanden extra nadruk.

De herenhuizen in neo-rennaissance stijl langs de Blekerstraat hebben hun woonfunctie behouden. Ook aan de Blekerstraat staat een bedrijfspand van de voormalige meubelfabriek 'Nederland' in Art

Nouveau-stijl. De aanwezigheid van dit gebouw als vreemd element in de woonomgeving valt te verklaren als uitbreiding van de toenmalige fabriek aan de Westersingel. Deze moest kort voor de Tweede Wereldoorlog plaats maken voor een complex winkels met bovenwoningen.

In de zone Melkweg - Westersingel bevindt zich een open gebied tussen twee heldere bebouwingsstructuren: oostelijk de historische stad en het water de A, westelijk de zeer planmatig opgezette Schilderswijk. Het is dus te beschouwen als een schakel- of overgangsgebied tussen de binnenstad en de Schilderswijk.

Het terrein ligt op de plaats van de voormalige stadswallen. De gebogen lijn van de Melkweg volgt de contouren van een oud bastion, de Kranedwinger. Hier komt losse bebouwing in het groen voor. Het betreft onder meer twee jonge monumenten van rond de eeuwwisseling: de twee voormalige universiteitslaboratoria.

Het gebouw hoek Melkweg - Verlengde Visserstraat kan zeker manifest worden genoemd, neemt/vraagt veel ruimte rondom en is zowel uit- als inwendig van architectonisch belang.

Het gebouw op de hoek Verlengde Visserstraat - Westersingel vormt een karakteristieke en sterke hoekbebouwing (ondanks het feit dat het duidelijk uit de hoek en niet in zichtlijnen ligt). Het inwendige van dit gebouw is in de jaren '50 geheel vernieuwd, op de voormalige bibliotheek na. Andere gebouwen die nabij de monumenten stonden, zijn recentelijk gesloopt om ruimte te bieden voor nieuwbouw.

Voorts maken twee vrij korte rijen statige woonpanden aan de Blekerstraat van het stedelijk blok, gevormd door de voormalige stadswallen, deel uit. Enerzijds verbinden zij het blok op goede en duidelijke wijze met de overliggende blokken, anderzijds vormen zij juist weer geen bebouwings-typologische eenheid met beide voornoemde monumenten.

De Leeuwarderstraat en de H.W. Mesdagstraat komen uit op de Melkweg. De vormgeving van deze plek versterkt de specifieke kwaliteiten van het terrein en bevestigt de historische lijnen. De kruising Melkweg-J. Israëlstraat-Blekerstraat is door de speciale vorm en de architectonische kwaliteit van enkele aanliggende panden een karakteristiek pleintje.

#### *Kraneweg/Verlengde Visserstraat*

Langs de Kraneweg staan voornamelijk vrijstaande, danwel ensembles van herenhuizen met een zeer gevarieerd architectuurbeeld: eclecticisme, neo-rennaissance, Art Nouveau, Um 1800 en Amsterdamse School.

#### *Gebied ten noorden van de Kraneweg/Verlengde Visserstraat*

Hier zijn overwegend middenstandswoningen van twee bouwlagen en étagewoningen van drie bouwlagen te vinden. Kenmerkend is de toepassing van helderrode baksteen en rode pannendaken in de woningcomplexen aan de Wassenberghstraat en Otto Eerelmanstraat uit 1921. Aan de rand van de wijk nabij het Reitdiep en in de omgeving van het Taco Mesdagplein is sprake van een verstrakte Amsterdamse School-stijl. In het midden van de oostwand van het Taco Mesdagplein staat het kantoorgebouw van de voormalige coöperatieve bakkerij 'De Toekomst' met een monumentale poortdoorgang.

### *Functionele opzet*

#### **\* Wonen**

In de Schildersbuurt is de afgelopen tien jaren een duidelijke toename van de bevolking te constateren, wat voor een deel is te verklaren door een uitbreiding van de woningvoorraad en mogelijk door een toename van het aantal kamerbewoners. Opvallend voor de buurt is de zeer hoge gemiddelde woninggrootte: 47% van de woningen heeft 5 kamers of meer. Veel grote woningen worden momenteel per kamer verhuurd, waarbij de hoge concentratie in de H.W. Mesdagstraat en de Jozef Israëlsstraat opvallend is.

In vergelijking met andere wijken in de stad, is sprake van een relatief jonge bevolking met een sterke vertegenwoordiging in de leeftijdscategorie 18-34 jaar. Ook de leeftijdscategorie 35-44 jaar is relatief groot, terwijl de oudere leeftijdscategorieën ondervertegenwoordigd zijn vergeleken met andere wijken. Het aantal eenpersoons-huishoudens is sterk vertegenwoordigd, het omgekeerde geldt voor huishoudens in gezinsverband. De categorie lagere inkomens komt vergeleken met andere wijken veel voor, evenals de categorie hoge inkomens.

De Schildersbuurt heeft vooral een grote aantrekkingskracht op mensen die van buiten de gemeente in de stad komen wonen. Veel bewoners die uit de buurt wegtrekken, betrekken een nieuwe woning elders in de stad. De buurt kent een hoge gemiddelde woonduur, wat een belangrijke indicatie is voor de woonsatisfactie.

De woningen in de wijk zijn voor 90 % in particuliere handen; de overige woningen zijn corporatief bezit.

#### **\* Werken**

In de Schildersbuurt waren in 1992 in totaal 388 geregistreerde 'bedrijven' gevestigd met circa 4000 werkzame personen in dienst.

In de loop van de tijd is de woonfunctie van vele grote panden veranderd in die van kantoor of bedrijf. In de herenhuizen aan de Kraneweg zijn grotendeels kantoren gevestigd. De Westersingel kenmerkt zich door een menging van wonen, detailhandel, bedrijven en onderwijs.

In het algemeen blijkt dat de 'bedrijven' voornamelijk tot de dienstverlenende sector kunnen worden gerekend. Vooral de vele non-profit instellingen en de medische zorgsector zijn sterk vertegenwoordigd. De vestiging van de belastingdienst aan de Hofstede de Grootkade draagt hier natuurlijk ook sterk aan bij.

### **3.5 Houtstek-Reitdiep**

Eind zeventiger jaren werd Houtstek-Reitdiep gebouwd. Het betreft een woonbuurtje met 75 eengezinshuizen, 77 gestapelde woningen en 35 wooneenheden. Door invulling van het gebied met woningen werd een stedenbouwkundige afronding bereikt. Deze afronding komt vooral tot uitdrukking: a. in de hoek Herman Colleniusstraat / Reitdiep waar een gesloten hoekbebouwing is gerealiseerd in hoogte corresponderend met de aansluitende bestaande gevelwand; b. in de afronding van de bestaande straataanzetten van de Sint Lucasstraat en een stukje dwarsstraat van de Herman Colleniusstraat tegenover de Jan Lutmastraat. Ten behoeve van het autoverkeer is er een derde ontsluiting vanaf de Friesestraatweg. Daarnaast zijn er een aantal fiets- en / of voetgangersontsluitingen gerealiseerd.

Het belangrijkste uitgangspunt bij de invulling van dit gebied was het inhaken en voortborduren op bestaande elementen in de omgeving, zoals het afbouwen van bestaande straatgedeelten (zie

hierboven). Daarnaast is als belangrijk element het aangrenzende water van het Balkgat in het plan geïntegreerd. Bij de verkaveling is ernaar gestreefd een stedelijk woonmilieu te creëren met een relatief hoge woningdichtheid. In dit kader is straat- en pleinvorming nagestreefd. De knikken in de straat worden op essentiële punten ondersteund met gesloten hoekbebouwing. De wanden van de straatjes hebben middels toepassing van verschillende woningtypes en verschil in bouwhoogte - menging van eengezinswoningen met gestapelde bouw - de nodige variatie gekregen. Door deels de dakvlakken tot vrij geringe hoogte door te trekken wordt een zekere mate van kleinschaligheid verkregen. De detaillering van de straatjes en andere buitenruimten als woonerf maken de openbare ruimtes tot verblijfsgebieden. De hoogte van de bebouwing blijft beperkt tot maximaal vier bouwlagen, in hoofdzaak afgedekt met kap. Terwille van de eenheid in het totaalbeeld van het woongebied zijn verschijningsvorm en keuze van materialen van de woningen sterk aan elkaar verwant. In stedenbouwkundige zin komen de principes van van het gesloten bouwblok en losse 'stroken'-verkaveling naast elkaar voor. Zowel stedenbouwkundig als architectonisch is 'kleinschaligheid' het uitgangspunt geweest. Ten gevolge van deze afwijkende opzet en uitwerking heeft het gebiedje een eigen gezicht.

#### *Functionele opzet*

Zoals uit het vorenstaande blijkt is in dit gebied sprake van 'wonen' als een monofunctie; andere functies komen nauwelijks voor. Gezien de geringe schaal van het gebied en de enigszins verscholen situering is dat ook niet verwonderlijk.

## 4. GEWENSTE ONTWIKKELING

### 4.1 Inleiding

Er zijn geen redenen om tot grootschalige ingrepen in de ruimtelijke en de functionele structuur van de wijk over te gaan. De bestaande wijk heeft belangrijke kenmerken, zoals een uitstekende woonkwaliteit en een zeer goede bereikbaarheid van en naar de binnenstad. Alle voorzieningen liggen in de wijk of in de directe omgeving. Nagenoeg het gehele woongebied is in een heldere stedenbouwkundige structuur gevat met enkele karaktersverschillen en de daarbij behorende beschrijving en waardering per hoofdgebied (zie hoofdstuk 3). Het monumentale karakter en de diversiteit aan functies zijn mede bepalend voor de aantrekkelijkheid.

Het beleid is gericht op handhaving van deze kwaliteiten. De woonfunctie blijft dominant. Op beperkte schaal is functieverandering mogelijk.

Voor de Sledemenerbuurt is de Aanwijzing tot Beschermd stadsgezicht Binnenstad (1991) en voor de Schildersbuurt de voorgenomen Aanwijzing tot Beschermd stadsgezicht van belang. Ten behoeve van het Beschermd stadsgezicht Binnenstad, voor zover vallend binnen de grachten-gordel, is het nieuwe bestemmingsplan Binnenstad in procedure. De Sledemenerbuurt, dat eveneens tot dit Beschermd stadsgezicht behoort, wordt opgenomen in het voorliggende bestemmingsplan.

De Schildersbuurt is in het kader van het Monumenten Inventarisatie Project (MIP) benoemd als een gebied met bijzondere stedenbouwkundige waarden en voorgedragen als Beschermd stadsgezicht op grond van de Monumentenwet. Op 16 februari 1994 zijn de aanwijzings-adviezen voor de voordracht tot Beschermd stadsgezicht door de gemeenteraad vastgesteld. Naar verwachting zal binnenkort het formele aanwijzingsbesluit worden genomen. Hierdoor ontstaat de plicht voor de gemeente om een beschermend bestemmingsplan op te stellen.

Op grond van artikel 36 lid 2 van de Monumentenwet mag worden vooruitgelopen op de aanwijzing. Het voorliggend bestemmingsplan kan bij aanwijzing als voldoende beschermend worden aangemerkt.

Ook vanuit het oogpunt van welstand is het feit, dat de wijk wordt aangewezen als Beschermd stadsgezicht mede vanuit de gaafheid van het architectonisch beeld van belang. Met name dakopbouwen op overwegend plat afgedekte bouwblokken of delen daarvan zullen kritisch worden beschouwd vanwege de invloed die zij hebben op het omringende straatbeeld en/of het architectonisch beeld van het blok.

Het onderhavige bestemmingsplan heeft mede ten doel een zodanige bescherming te bieden, dat het voor beide Beschermd stadsgezichten als beschermend bestemmingsplan kan worden aangemerkt. De omvang van de te beschermen gebieden is vastgelegd op Kaartbijlage B en de karakteristieke elementen ervan zijn in de voorschriften uitdrukkelijk opgenomen. De bestaande ruimtelijke karakteristiek en het monumentale karakter van de gebieden die behoren tot de Beschermd stadsgezichten dienen te worden gehandhaafd, evenals het gebied Houtstek-Reitdiep, overeenkomstig de beschrijving in hoofdstuk 3.

Wat betreft de functionele structuur is het beleid de huidige menging van wonen, detailhandel, maatschappelijke doeleinden, bedrijfsfuncties en dienstverlening te handhaven in het menggebied Kraneweg- H.Colleniusstraat (noordzijde), Westersingel -Sledemenerbuurt, en A-weg - Nieuwe

Blekerstraat (oostzijde) - Friesestraatweg (zie kaartbijlage A). Onder maatschappelijke doeleinden wordt onder meer verstaan: onderwijs, sociaal-culturele voorzieningen, maatschappelijke dienstverlening, medische en religieuze voorzieningen.

Het is wenselijk het huidige voorzieningenniveau te handhaven.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op respectievelijk: de woongebieden, de menggebieden en de nieuwe ontwikkeling 'Noorderpoortcollege'. Vervolgens wordt apart ingegaan op de openbare ruimte, verkeers- en groenstructuur.

## **4.2 Woongebieden**

De woonfunctie is voor de Schilderswijk de belangrijkste. Om dit tot uitdrukking te brengen heeft bijna het gehele plangebied de bestemming Stadswoonwijk gekregen. Een versterking van de particuliere woonfunctie is gewenst. De in de woongebieden ingebedde voorzieningen, zoals bijvoorbeeld detailhandel, bedrijven, onderwijs en sociaal-culturele voorzieningen kunnen worden gehandhaafd op de huidige adressen. Een uitwisseling van functies en geringe uitbreidingen zijn mogelijk, mits zo'n functie zich goed verdraagt met de woonfunctie.

## **4.3 Menggebied Kraneweg - Herman Colleniusstraat**

De Kraneweg vormt samen met de Herman Colleniusstraat de stedenbouwkundige hoofdstructuur van de wijk. De wijk is rond dit assenkruis opgebouwd: de straat verzorgt de oorspronkelijke relatie van de buurt met de omringende wijken en de stad. Het noordelijk deel van de Herman Colleniusstraat heeft die functie behouden.

De Kraneweg maakt onderdeel uit van de openbaar-vervoerroute door de wijk. De begeleidende bebouwing is zeer gedifferentieerd qua opbouw en architectuur. Het geheel, in combinatie met het mooie en ruime profiel van de straat, kan als zeer waardevol worden aangemerkt. De bebouwingshoogte varieert tussen de 3 en 4 lagen. Handhaven van de eenheid in het ruimtelijk beeld/de bebouwingshoogte is het uitgangspunt.

In de functionele ontwikkeling is het bovenwijkse belang van de Kraneweg goed af te lezen. Hier komen naast een aantal wijkfuncties een relatief groot aantal stedelijke functies voor (kantoren, instellingen voor maatschappelijke doeleinden e.d.).

Daarnaast is de woonfunctie goed vertegenwoordigd, zowel op de begane grond als op de verdieping. Een zekere mate van bescherming van deze functie op de begane grond is gewenst. De straat is echter wel een stedelijk gebied waar een zekere mate van uitwisseling en verandering in functionele zin mogelijk moet blijven.

Zowel in de ruimtelijke als in de functionele ontwikkeling sluit het noordelijk deel van de Herman Colleniusstraat nauw aan bij die van de Kraneweg en komen er een redelijk aantal stedelijke functies voor.

De woonfunctie is in deze straat op de begane grond, in tegenstelling tot de Kraneweg, dominant. De straat is een menggebied voor wat betreft functies, maar functies die het woongenot aantasten moeten worden vermeden (nieuwe bedrijven uitsluitend milieucategorie 1 en 2 of vergelijkbaar, en een maximum aantal vestigingen voor maatschappelijke doeleinden aan de Kraneweg).

#### **4.4 Menggebied Westersingel-Sledemenerbuurt**

Het Sledemenergebied is in zijn stedenbouwkundig ruimtelijke ontwikkeling alsook in zijn historische, architectonische en functionele ontwikkeling zo nauw verbonden met die van de binnenstad dat het is aangemerkt als een gebied waar een zekere mate van uitwisseling en verandering van functies ook in de toekomst mogelijk moet blijven. Basis daarbij, voor handhaving en versterking van de veelkleurigheid en multifunctionaliteit van dit binnenstadsdeel, is de bestaande toestand.

Kenmerkend voor de bebouwingshoogte in dit gebied is de grote variatie in hoogte van de panden onderling in tegenstelling tot het grootste deel van de wijk waar de hoogteverschillen slechts per bouwblok of delen van een bouwblok voorkomen. Algemeen thema bij het maken van een regeling voor de bouwhoogte in dit deel van het bestemmingsplan Schilderswijk is, evenals in het bestemmingsplan Binnenstad het handhaven van zowel de begrenzing als de variatie. Dat leidt tot het per bouwblok of een deel ervan geven van ruimte voor ontwikkeling tussen een minimum en een maximum hoogte waarbij de variatie over het algemeen iets groter zal zijn dan in de rest van de wijk. De versnippering van het eigendom, de grote variatie in ouderdom van de bebouwing en de functionele differentiatie vormen overigens al een vanzelfsprekend kader voor continuering van het bestaande gedifferentieerde hoogtebeeld. De bestemmingsplanregeling daarnaast is in feite een extra borg.

#### **4.5 Menggebied A-weg / Nieuwe Blekerstraat / Friesestraatweg**

Aan de A-weg bevinden zich functies die voor een groot deel parallel lopen aan de stedelijke ontwikkeling van de binnenstad van Groningen. Voorts is in dit gebied de woonfunctie met name op de verdieping goed vertegenwoordigd. De ontwikkeling van de Westerhaven zal in de toekomst van grote betekenis zijn voor de verdere functionele ontwikkeling. De A-weg wordt gerekend tot de stedelijke gebieden waar een zekere uitwisseling van functies mogelijk moet blijven. De bebouwing is zeer gedifferentieerd qua opbouw en architectuur. De bebouwingshoogte varieert sterk. In de matrix op de plankaart is aangegeven dat gebouwd mag worden tussen de 3 en 4 bouwlagen. Het profiel is door de demping van het water zeer breed wat tot een schaalprobleem heeft geleid, zoals overigens op alle plaatsen in de binnenstad waar dit ook is gebeurd. In het kader van de ontwikkeling van de Westerhaven komt herinrichting (fietspaden, langsparkeren, groen) van deze oorspronkelijke stadsroute aan de orde. Daarnaast is de A-weg een belangrijke openbaarvervoerroute van en naar de binnenstad.

Het oostelijk deel van de Nieuwe Blekerstraat is van oudsher een menggebied in functioneel opzicht geweest, wat tot de dag van vandaag in het gevelbeeld zichtbaar is. Een aantal bedrijfspanden heeft ondertussen een woonfunctie gekregen. De straat is juist ten gevolge van het mengkarakter een aantrekkelijke straat om te wonen. Een zekere mate van uitwisseling tussen functies, zolang deze niet strijdig is met de woonfunctie, moet in deze straat ook in de toekomst mogelijk blijven.

De bebouwing is zeer gedifferentieerd, zowel qua hoogte en breedte als qua architectonische uitstraling. In de matrix op de plankaart is dan ook aangegeven dat gebouwd mag worden, conform de in de straat voorkomende hoogtes, tussen de 2 en 3 bouwlagen.

De Friesestraatweg is samen met de A-weg één van de oorspronkelijke radialen van de stad waarlangs de stad zich ontwikkeld heeft. Daarbij valt op dat hoe dichterbij het centrum van de stad

genaderd wordt, des te ouder de begeleidende bebouwing en dichter de verkaveling wordt en des te meer functies er voorkomen. Dit is aan de Friesestraatweg goed te zien. Het noordelijk deel, ten noorden van de Kraneweg, bestaat vrijwel geheel uit woonbebouwing. Ten zuiden van de Kraneweg neemt het aantal stedelijke functies toe (kantoren en bedrijven) en de individualiteit evenzeer. Het wonen, met name op de verdieping, is goed vertegenwoordigd. Een zekere uitwisseling tussen functies, mits niet strijdig met de woonfunctie moet mogelijk blijven in dit gebied, temeer daar de Friesestraatweg zijn functie als centrumgerichte route ook in de toekomst zal behouden.

#### 4.6 De Noorderpoort

De hierna volgende stedenbouwkundige visie op de locatie "Noorderpoort" is ontleend aan het stedenbouwkundig plan Westersingel-Melkweg. Op het stedenbouwkundig plan is inspraak mogelijk geweest. In geringe mate wijkt het voorliggend bestemmingsplan af van het vastgestelde stedenbouwkundig plan (zie onderaan deze paragraaf).

De aanleiding voor het opstellen van een stedenbouwkundige visie op het plangebied is de toekomstige nieuwbouw voor scholengemeenschap voor MBO 'het Noorderpoortcollege'. Deze beschikt thans op een aantal verschillende locaties over deels verouderde schoolgebouwen. De scholengemeenschap verzorgt een zeer belangrijk deel van het middelbaar beroepsonderwijs in de gezondheidszorg en de dienstverlening in Groningen. Om tot een adequate huisvestingssituatie te komen, is gekozen voor één nieuwe locatie: het voormalige RUG-complex aan de Westersingel/Melkweg. Het terrein beslaat het grootste deel van een stedelijk blok begrensd door de volgende straten: Westersingel, Blekerstraat, Melkweg en Verlengde Visserstraat. Het is een gebied van ruim 10.000 m<sup>2</sup> waarin, in een vrije setting, twee jonge monumenten worden omgeven door groen en parkeren.

De volgende locatie-kenmerken hebben bij deze keuze een belangrijke rol gespeeld:

- \* centrale ligging (school met regionale betekenis);
- \* goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer;
- \* nabijheid bestaande vestiging Noorderpoortcollege;
- \* integratiemogelijkheid van de beide monumenten met de nieuwbouw.

Het Noorderpoortcollege heeft een ruimtebehoefte tussen de 10.500 m<sup>2</sup> en 12.500 m<sup>2</sup> vloeroppervlak, exclusief de te handhaven bebouwing. Ongeveer 1450 leerlingen zullen het college bezoeken.

Hoofduitgangspunt is dat het bestaande stedenbouwkundige karakter - losse bebouwing van twee jonge monumenten in een open setting - moet worden gehandhaafd, waarbij de aansluiting op de omgeving moet worden verbeterd.

Dit houdt de volgende randvoorwaarden in.

- \* Integratie van het monument Melkweg 1 ('het kasteel') met als uitgangspunt: afstand houden. Het gebouw heeft een vrije ruimte rondom, waarbij de afstand van het kasteel tot de nieuwbouw plm. 10 meter bedraagt. (In het aan de Raad aangeboden stedenbouwkundig plan stond oorspronkelijk 20 meter. Dit is bij de vaststelling gewijzigd in een adequate uitstraling.)
- \* Integratie van het monument Westersingel 34 door dit als hoekpand op te nemen in het nieuwe complex.
- \* Het gebied langs de Verlengde Visserstraat (vóór de monumenten) dient onbebouwd te

blijven. Enerzijds moeten de monumenten zoveel mogelijk vrij in het zicht blijven, anderzijds kan met de open ruimte het bijzondere karakter van het gebied worden behouden.

- \* Ter versterking van het stedelijk karakter van de Westersingel moet de bebouwingszone aan de Westersingel doorlopen in het verlengde van de bestaande bebouwing.
- \* Om de ruimtelijke kwaliteit van het pleintje Blekerstraat-Jozef Israëlstraat-Melkweg te behouden en te verbeteren loopt de bouwgrens door tot ruim voorbij het hoekpunt Jozef Israëlstraat-Melkweg, waarbij aan de Melkweg een groenstrook resteert naast het trottoir.
- \* Het binnenterrein achter de woningen aan de Westersingel en de Blekerstraat moet een besloten gebied zijn. De nieuwbouw moet voor een nieuwe afsluiting zorgen.
- \* Een structuurbepalende bouwgrens is gelegd om 'het kasteel' om het gebouw vast te leggen in zijn huidige contour.
- \* Het monument Verlengde Visserstraat-Westersingel blijft hoekpand, dus de gevels aan deze straten zijn structuurbepalende bouwgrenzen.
- \* De hoofdtoegang voor het gehele complex, met uitzondering van 'het kasteel', moet gesitueerd zijn aan de Verlengde Visserstraat voor zowel auto's, fietsen, bromfietsen als voetgangers. De hoofdtoegang van 'het kasteel' blijft aan de zijde van de Melkweg.
- \* Opdat de nieuwbouw aansluit op haar omgeving en daarbij de te handhaven monumenten qua hoogte in hun waarde laat, is de bouwhoogte maximaal vier bouwlagen.

Van belang is dat de inrichting van de open ruimte van hoog niveau is, vanwege de locatie (voormalige Kranedwinger) als overgangszone tussen de oude binnenstad en de begin twintigste eeuwse Schildersbuurt, en als verlengde van het Noorderplantsoen. De randvoorwaarden zijn:

- \* het bestaande groene karakter aan de Melkweg handhaven;
- \* de ruimte rondom het kasteel inrichten als groen gebied (zie bijgaande illustratie); het parkeren (maximaal 10 parkeerplaatsen op de bestaande verharding voor het kasteel) dient plaats te vinden in het groen;
- \* op de hoek Verlengde Visserstraat / Westersingel maximaal 14 parkeerplaatsen;
- \* de gietijzeren hekwerken rondom het terrein zoveel mogelijk handhaven.

Er zijn 2 afwijkingen op het stedenbouwkundig plan voor deze locatie:

1. In het stedenbouwkundig plan werd gesteld dat voor de nieuwbouw drie bouwlagen wenselijk was en een vierde niet uitgesloten mits teruggelegd of als specifieke dakopbouw. In het voorliggend plan is een vierde bouwlaag zonder beperking toegestaan (zie boven), op voorwaarde dat een min of meer solitaire uitstraling van het monument op de hoek Melkweg-Verlengde Visserstraat behouden blijft. Hierbij kan worden gedacht aan vormgeving van de nieuwbouw als een strak decor / achterwand voor 'het kasteel' om zo een bijdrage te leveren aan de verzelfstandiging van het kasteel. De eerder voorgestelde teruglegging is dan niet meer noodzakelijk, behalve in de aansluiting op de bebouwing aan de Blekerstraat. Indien een dergelijk decor wordt gerealiseerd betekent dit een verbetering ten opzichte van de mogelijkheden uit het stedenbouwkundig plan, doordat 'het kasteel' niet meer (half) zal worden omsloten door de nieuwbouw. De neutraliteit van een decor komt in de plaats van een omsluitende bebouwingsmassa.
2. Voorts kon de oorspronkelijke stedenbouwkundige visie zo worden geïnterpreteerd dat geen parkeerplaatsen rondom het kasteel zouden zijn toegestaan. Deze eis is in verband met de praktische haalbaarheid ervan vervangen door de eis van parkeren in het groen (zie boven).

## 4.7 Openbare ruimte, verkeers- en groenstructuur

### *Algemeen*

In de wijk is een duidelijke hiërarchie herkenbaar, c.q. het stedelijk niveau, het niveau van de wijk en het niveau van de buurt of de straat (zie bijlage 1). Deze komt tot uitdrukking in de stedenbouwkundige structuur, de verkeersstructuur, de groenstructuur en de inrichting van de openbare ruimte (verlichting, verharding en straatmeubilair). De samenhang tussen deze aspecten in de wijk is in principe aanwezig en behoeft slechts verduidelijking.

Problemen (met name het parkeerprobleem) moeten structureel worden opgelost, waarbij de bestaande ruimtelijke kwaliteiten van de buurt uitgangspunt behoren te zijn. De oplossing van alleen de parkeerproblematiek moet geen dictaat zijn voor de inrichting van de openbare ruimte. De herkenbaarheid van de wijk en de samenhang daarbinnen kan bij eventuele herinrichting worden versterkt door aan het aspect hiërarchie aandacht te besteden bij de opbouw van het dwarsprofiel, de inrichting van het platte vlak, de keuze van materialen en de wijze van uitvoering.

### *Openbare ruimte*

Kenmerkend voor de wijk is de in principe eenvoudige hoofdopzet van het ruimtelijk systeem, zoals beschreven in de hoofdstukken 2 en 3. De simpele herkenbare opdeling van de wijk met hoofdstructuur en secundaire structuur is uitgangspunt bij de (her)inrichting van de openbare ruimte. De ruimtelijke structuur bepaalt en beperkt de gebruiksmogelijkheden van de openbare ruimte en de binnenterreinen. De 'openbare ruimte' is het gemeenschappelijk territorium / de ruimte die van iedereen is en noodzakelijk is voor het functioneren van de stad (verkeer, kabels, riolen enz.), maar ook voor het sociale leven, ontmoeting, enz. Daarom is aandacht voor en definiëring van kwaliteit belangrijk voor een prettige, maar ook functionele woonomgeving.

De kwaliteit van de openbare ruimte moet worden bekeken op alle schaalniveaus. Het gaat net zo goed om de identiteit van de wijk in het geheel van de stedelijke structuur als om de identiteit van verschillende deelgebieden binnen de Schilderswijk zelf. Deze kwaliteit wordt in hoge mate bepaald door de historie van de wijk, de afleesbaarheid van de ontwikkelingsgeschiedenis, de typering van de gebieden. Zij is onder andere zichtbaar in de verschillen in architectuur en type woningbouw.

Naast dit accent op verscheidenheid wordt aandacht gevraagd voor de samenhang. Het laten samenvallen van de ruimtelijke structuur met de functionele structuur en de verkeers- en groenstructuur leidt tot een grotere samenhang, herkenbaarheid en duidelijkheid. Voorwaarde is dat materiaalgebruik, bestratingsplan, verlichtingsplan en gekozen straatmeubilair hierbij aansluiten.

Voorts kan de kwaliteit van de openbare ruimte worden verbeterd door meer aandacht te besteden aan beheer en onderhoud.

Tot de openbare ruimte behoren ook het openbaar vaarwater en de oevers en kaden binnen het plangebied. Het betreft een deel van de Diepenring aan de oostzijde van de wijk en het Reitdiep aan de noordzijde. In de Diepenring zijn binnen het plangebied geen ligplaatsen voor woonschepen. Dat is wel het geval in het Reitdiep.

Het wonen op het water is inmiddels een erkende woonvorm en is één van de belangen waarmee in het plangebied rekening moet worden gehouden. Om dit tot uitdrukking te brengen is op de plank-aart aan de Hofstede de Grootkade en aan de Reitdiepskade een zone aangewezen, waar ligplaatsen

zijn toegestaan. De maximale breedte en hoogte van de woonschepen zijn vastgesteld overeenkomstig het bestemmingsplan Uniforme voorschriften openbaar vaarwater. De maximaal toegestane lengte is echter 30 meter; alle boten vallen binnen deze maximale lengte, met uitzondering van 2: één aan de Hofstede de Grootkade 1009 (30 m.20) en één aan de Reitdiepskade (31 m.56). Zij kunnen uiteraard blijven liggen. Het betreft authentieke boten, die in een nieuwe situatie onder de vrijstellingsbepaling van artikel 12 lid 8 zouden vallen. Echter, zelfs als zij geen authentieke boten zouden zijn, zouden zij onder het overgangsrecht op dezelfde plek kunnen blijven.

De oevers en kaden hebben een openbaar karakter met uitzicht op het water en de aanwezige woonschepen. Een schuurtje bij een woonschip is toegestaan daar waar dit is aangegeven op de plankaart. Om het openbare karakter van de kade langs het Reitdiep te waarborgen dienen schuurtjes een eenduidige verschijningsvorm te hebben en als object zoveel mogelijk te integreren in de omgeving, zodat ze zich niet als toegevoegde bouwsels manifesteren. Voorts dient het uitzicht van de aangrenzende woningen op het water zo weinig mogelijk te worden aangetast.

### *Verkeersstructuur*

Aan de randen van de Schildersbuurt liggen wegen met een belangrijke stedelijke (verkeers)functie: de Friesestraatweg, de A-weg en de Westersingel. Het assenkruis, gevormd door de Kraneweg en Herman Colleniusstraat, heeft een belangrijke functie op wijkniveau. De Kraneweg is de belangrijkste entree van de wijk en verbinding met het centrum. Deze functie komt ook in de maatvoering, inrichting, bebouwing en het gebruik goed tot uiting.

De overige straten zijn woonstraten waar ook (kleinschalige) bedrijvigheid voorkomt.

Alle straten, met uitzondering van de Friesestraatweg, Hofstede de Grootkade, de A-weg/A-straat, de Westersingel, de Kraneweg/Verlengde Visserstraat en de Lage der A vallen onder een 30 km-regiem of zijn ingericht als woonerf.

Binnen de huidige verkeersstructuur zijn er twee hoofdproblemen:

1. de parkeerdruk in de gehele wijk is hoog;
2. in de Herman Colleniusstraat verhouden de wijkfunctie en de inrichting van de straat zich niet meer met de hoeveelheid en hinder van buurtvreemd verkeer in relatie tot de veiligheid en het aangenaam verblijven.

Centraal staat het weren van wijkvreemd verkeer en het concentreren van verkeer op hoofdroutes om aldus verkeersluwe verblijfsgebieden (met een 30 km-regiem) te realiseren, waarbij ook aandacht gegeven wordt aan de veiligheid van fietsers en voetgangers bij het oversteken en gebruiken van drukke routes zoals de Westersingel.

Het bestaande straatprofiel en de inrichting, onder andere met groen, wordt in de meeste straten als een ruimtelijke kwaliteit opgevat. Aantasting van deze kwaliteit om bijvoorbeeld het parkeerprobleem op te lossen is niet, of bij hoge uitzondering, aan de orde.

### *Groenstructuur*

Ook in de groenstructuur ligt de nadruk op hiërarchie, betekenis voor de wijk en/of ondersteuning van de ruimtelijke structuur.

Het belangrijkste groen voor de wijk, het Noorderplantsoen, ligt buiten de wijk zelf. Een formele vormgeving is wenselijk langs de Friesestraatweg vanwege de betekenis als oorspronkelijke invalsroute. Het overwegend groene gebied rond de Melkweg is van belang op het niveau van de

wijk.

In de Kraneweg horen aan beide zijden van de weg bomen ter versterking van het karakter van deze entree tot de wijk danwel de route naar het centrum. Voorts komen verspreid over de wijk enkele groene openbare gebieden voor, die mede in stedenbouwkundige zin van belang zijn voor de leefbaarheid, bijvoorbeeld het Taco Mesdag- en het H.W.Mesdagplein.

De binnenterreinen in het gehele woongebied, vaak omsloten door particuliere tuinen, zijn een belangrijke kwaliteit van de wijk. De invulling hiervan is zeer divers. Verdere bebouwing is soms mogelijk, maar alleen gewenst wanneer daarmee de woonfunctie gediend is en belangen van direct omwonenden niet worden geschaad.

Op de plankaart zijn de binnenterreinen met grotere afmetingen apart aangegeven met een eigen bebouwingsregiem dat beperkte bebouwingsmogelijkheden biedt.

## **5. VERKEERSCONCEPT**

### **5.1 Algemeen**

Tegen de achtergrond van de algemene doelstellingen 'het verbeteren van de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de stad' wordt uitgegaan van een nauwe samenhang tussen het ruimtelijk beleid en het verkeers- en vervoersbeleid.

Het verkeers- en vervoersbeleid is vooral gericht op stimulering van het gebruik van het openbaar vervoer en langzaam verkeer en beperking van de groei van het niet-essentiële autoverkeer. Dit impliceert eerder een efficiënter gebruik van de bestaande verkeersruimte dan uitbreiding. Bundeling van verkeer, zoveel mogelijk afgestemd op de capaciteit van de wegen en de hieraan liggende gebruiksfuncties leidt tot een duidelijk en hiërarchisch verkeerssysteem, zodat in de tussenliggende woongebieden een aangenaam en veilig leefklimaat kan ontstaan.

Op stedelijk niveau hebben een aantal ontwikkelingen invloed (gehad) op de verkeerssituatie in de Schilderswijk zoals: de concentratie van verkeer op hoofdaders rondom het gebied, het parkeerbeleid, de ontwikkelingen in en nabij het centrum (Westerhaven) en de lijnvoering van het openbaar vervoer.

### **5.2 Hoofdwegenstructuur**

Van en naar de Schilderswijk moet het verkeer zich verplaatsen via de wegen rondom het gebied zoals de route Hoendiep/A-weg (regionale aanrijroute), de Westersingel (Diepenring) en de Wilhelminakade/Friesestraatweg (wijkontsluitingswegen). Voor het verkeer met een herkomst of bestemming in de Schilderswijk zelf (bewoners, werknemers, bezoekers) zijn de Kraneweg en de Herman Colleniusstraat de belangrijkste wegen. Beide wegen verzorgen ook een verbinding met de naastgelegen wijken: Kostverloren, de Oranjebuurt en het Centrum. Daar zijn ook belangrijke voorzieningen (winkels, scholen) aanwezig ten behoeve van de Schilderswijk. Ook de omgekeerde situatie doet zich voor. Wenselijk is dat het bestemmingsverkeer zo kort mogelijke routes door de wijk rijdt en zo snel mogelijk terecht komt op het omringende wegennet. Logische routes zijn daarbij een voorwaarde met name voor vrachtverkeer, hulp- en reinigingsdiensten.

In de Schilderswijk is de hoeveelheid en snelheid van auto's een belangrijk criterium bij het nemen van maatregelen ter bevordering van de veiligheid en het verbeteren van het woon- en leefklimaat. Centraal staat het weren van buurtvreemd verkeer door het concentreren van verkeer op hoofdroutes en het realiseren van verkeersluwe, veilige verblijfsgebieden door middel van een inrichting gericht op een lagere snelheid (30 km.).

Knelpunt is de Herman Colleniusstraat. De functie en de inrichting verhouden zich niet meer met de hoeveelheid en hinder van wijkvreemd verkeer en de bus in relatie tot langzame verkeersdeelnemers en het wonen en verblijven. Inmiddels is er een voorstel tot verbetering opgesteld.

Het is wenselijk om de entree van de Schildersbuurt (Verlengde Visserstraat) aan beide zijden van de Westersingel duidelijker vorm te geven door de totale verkeersruimte te verminderen ten gunste van groenvoorzieningen. Dit kan leiden tot een statige oplossing voor de Kraneweg als belangrijkste buurtontsluiting in combinatie met het historisch gegeven van "de Kranedwinger" en

de toekomstige MDGO-school aan de Melkweg.

### **5.3 Fietsstructuur**

De route door de Herman Colleniusstraat is de belangrijkste fietsroute door de buurt. Ook de Kraneweg wordt in de relatie met het centrum veelvuldig gebruikt. Beide wegen sluiten aan op het netwerk van hoofdfietsroutes en maken daar ook onderdeel van uit. In de plannen voor de de Melkweglocatie (MDGO-school), de Westerhaven en de, (deels) buiten het plangebied gelegen, Wilhelminakade (herinrichting) en zone Reitdiep, zijn goede fietsvoorzieningen opgenomen.

Knelpunten zijn de oversteekbaarheid van de kruising Kraneweg - Herman Colleniusstraat en de verkeersveiligheid op en bij de Herman Colleniusbrug (vormgeving en oversteekbaarheid) bij de Eendrachtskade. Het fietsen op de Westersingel is onaangenaam door de grote hoeveelheid verkeer en het ontbreken van goede fietsvoorzieningen. Verbetering (bv. aparte fietsstroken) wordt, gelijktijdig met de sanering van het riool, binnen enkele jaren verwacht in samenhang met de plannen voor de Westerhaven.

### **5.4 Openbaar vervoer**

De bediening van het gebied per openbaar vervoer is goed. Via de Westersingel, Kraneweg en Friesestraatweg rijden stadsbussen. De haltes zijn zo centraal mogelijk gesitueerd bij belangrijke bestemmingen of aan belangrijke looproutes. Via de A-weg en Friesestraatweg rijden ook streekbussen.

### **5.5 Voetgangers**

Hoofdroutes voor voetgangers naar scholen (ook die in de binnenstad), winkels, het Noorderplantsoen, de bushalte en andere voorzieningen moeten (sociaal) veilig en voor iedereen goed begaanbaar zijn. Kruisingen met verkeersroutes verdienen extra aandacht uit het oogpunt van veiligheid en oversteekbaarheid. Uiteindelijk is elke weggebruiker ook voetganger.

### **5.6 Parkeren en stallen**

#### *Parkeren*

In de oude wijken rond de binnenstad, zoals de Schilderswijk, is vooral overdag in toenemende mate sprake van parkeerproblemen. Een van de problemen in de oudere wijken is dat zij niet berekend zijn op de huidige omvang van het autobezit en -gebruik. De hoge mate van economische bedrijvigheid in de Schilderswijk (circa 4000 arbeidsplaatsen ten opzichte van circa 3500 inwoners) draagt bij aan het gevarieerde karakter, maar heeft ook nadelige consequenties voor het beslag op de openbare ruimte. De tegenwoordige vraag naar parkeerruimte is te groot in relatie tot de beschikbare parkeercapaciteit in deze wijken. Behalve van bestemmingsverkeer is er sprake van wijkvreemd parkeren, onder andere vanwege het parkeerbeleid in het centrum.

Er is doorgaans geen mogelijkheid om alsnog aan de ruimtebehoefte voor parkeren tegemoet te komen. In het verleden is hiervoor vaak speelgelegenheid of groen opgeofferd. Dit komt de

kwaliteit van de woonomgeving en de leefbaarheid niet ten goede. Alleen structurele maatregelen kunnen een bijdrage leveren aan het beheersen van de parkeerproblematiek.

Om deze reden wordt in het wijkverkeersplan Schilderswijk voorgesteld om nieuwe plannen te toetsen aan het parkeerbeleid, zoals verwoord in de nota "Beweging in parkeren 1997-2005", en de daaruit voortvloeiende normering ten aanzien van parkeren (ASVV-richtlijnen). De nota is gebaseerd op het beleid uit het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer en omvat onder meer het locatie-, mobiliteits- en ruimtelijk beleid. De gemeente Groningen streeft naar een sturend parkeerbeleid met als hoofdregel het oplossen van het parkeerprobleem op eigen terrein. Het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van de functie Maatschappelijke doeleinden en Zakelijke dienstverlening op de voormalige Kranedwinger is in verband met het monumentaal karakter van de locatie maximaal 24. Het wijkvreemd parkeren van mensen die hun bestemming buiten de wijk hebben, kan worden geweerd door invoering van een pasjesregeling.

#### *Stallen*

Een ander probleem is het grote aantal fietsen gestald op het trottoir, veroorzaakt doordat relatief veel jongeren (studenten) in de Schilderswijk wonen, met name ten zuiden van de Kraneweg. Dit betekent dat, zeker bij nieuwbouw, maatwerk moet worden geleverd.

Het stallen van fietsen dient in de eerste plaats inpandig te worden opgelost. Voor het Noorderpoortcollege is het aantal stallingsplaatsen nader bepaald aan de hand van gegevens omtrent het vervoer van de leerlingen.

In enkele straten is inpandige stalling niet mogelijk, zoals in de Jozef Israëlsstraat en de H.W. Mesdagstraat. Hier wordt gezocht naar kwalitatief goede en veilige alternatieven in de openbare ruimte.

Op enkele plaatsen zijn aanvullende voorzieningen nodig om het tekort aan fietsstallingen of de belemmering van de doorloop, door gestalde fietsen, op te lossen.

### **5.7 Verkeersveiligheid en -snelheid**

In het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid zijn een aantal speerpunten geformuleerd. In eerste instantie richt de aandacht zich hierop en verder in het bijzonder op locaties waar ongevallen met letsel hebben plaatsgevonden. Bij de beleving van verkeersonveiligheid spelen sluijverkeer, de oversteekbaarheid van wegen en de snelheid van het autoverkeer vaak een rol.

Snelheidsbeperkende (30 km-)maatregelen of het instellen van ouderbrigades op schoolroutes kunnen hierbij een oplossing zijn. De Schilderswijk komt niet meer voor op de knelpuntenlijst (locaties met meer dan 5 letselongevallen in 3 jaar).

Uit het oogpunt van de beleving van verkeersonveiligheid zijn er toch knelpunten in de buurt. De aandacht richt zich hierbij vooral op de Westersingel en op de Herman Colleniusstraat/-brug (fietsers).

## 6. MILIEUASPECTEN

### 6.1 Inleiding

Binnen de gemeente Groningen is het principe van de compacte stad uitgangspunt van het milieu- en ruimtelijk beleid. Dit beleid is met het structuurplan van 1987 in gang gezet en in het structuurplan 'De stad van straks' (1996) doorgetrokken. Het compacte stadsbeleid staat voor een concentratie van stedelijke functies waardoor op regionaal niveau het milieu gunstig wordt beïnvloed. De compacte stad leidt immers tot minder ruimtebeslag in het buitengebied en minder mobiliteit.

Het concept van de compacte stad brengt echter met zich mee dat de kwaliteit van de dagelijkse leefomgeving door de concentratie van stedelijke functies, plaatselijk kan leiden tot milieubelasting. Het is dan ook belangrijk om de kwaliteit van de dagelijkse leefomgeving gericht in de gaten te houden. Uitgangspunt hierbij is dat de relatief goede kwaliteit van het Groningse milieu wordt gehandhaafd en waar nodig verbeterd.

Na een beschrijving van de algemene milieusituatie in het plangebied zal afzonderlijk worden ingegaan op de kwaliteit van de verschillende milieuhygiënische aspecten.

### 6.2 Het plangebied

Het structuurplan wijst de zone, waarin het gebied ligt, aan als woongebied. De Schilderswijk kenmerkt zich, overeenkomstig de Milieubeoordelingskaart van de gemeente Groningen, door een gedeelte 'centrum wonen' en een gedeelte 'gemengd wonen'. Door de ligging naast het centrum zijn er in de wijk tevens veel dienstverlenende bedrijven gehuisvest. Deze intensieve functionele menging vergt een goede onderlinge afstemming met het oog op voldoende milieukwaliteit. Het gebied ligt in de invloedssfeer van de Suikerunie, waarbij met name het milieuaspect geluid speelt. Daarnaast geeft het verkeer in enkele delen van het plangebied overlast, hetgeen een hogere verstoringstolerantie voor de leefomgeving met zich meebrengt dan in een rustige woonwijk.

#### *Milieubeoordeling*

Een milieubeoordelingskaart is een weergave van de milieukwaliteit in een bepaald gebied. De milieukwaliteit wordt bepaald door de heersende milieuinvloeden en is gerelateerd aan de functies van het gebied. Van de Schilderswijk is een milieubeoordeling (zie bijlage) gemaakt, waarbij de huidige en voorziene toekomstige functies als basis zijn genomen. Bij een hogere milieuscore is de situatie complex (meerdere vormen van milieubelasting), bij een lagere score is de situatie enkelvoudig. Een lagere score kan nog wel een saneringssituatie opleveren. Een milieubeoordelingskaart geeft een globaal beeld van de milieusituatie, maar zegt niet concreet iets over de hoogte van de (diverse) belasting(en).

Het grootste deel van de Schilderswijk heeft een redelijke milieukwaliteit (score 3 en 4).

De situatie ten aanzien van industrielawaai in combinatie met luchtverontreiniging zal in de nabije toekomst verbeteren (zie paragraaf 6.4).

De kaart laat zien dat bedrijven plaatselijk de milieubelasting hoog kunnen doen oplopen. In

combinatie met geluid van bedrijvigheid kan dit tot de hoge milieuscore van 8 tot 9 leiden.

Het totale plangebied overziend kan worden gesteld dat de leefbaarheid in de Schilderswijk in zijn algemeenheid als positief wordt beoordeeld. De rapportage 'Met Groningers' laat zien dat voor een groot aantal aspecten, die tezamen de leefbaarheid van de wijk bepalen, de Schilderswijk goed scoort.

### **6.3 Wegverkeer**

Op basis van verkeersintensiteiten en de prognose daarover is voor een aantal wegen binnen het plangebied sprake van een hoge geluidbelasting. Het gaat hierbij om de Friesestraatweg, de Kraneweg, de Verlengde Visserstraat, de Westersingel, de A-weg en de A-straat. In mindere mate zijn ook de Hofstede de Grootkade en de Lage der A belast. Knelpunten vanuit de beleving zijn vooral Kraneweg en de Westersingel.

Genoemde wegen zijn zoneplichtig; dit houdt in dat binnen de zone van deze wegen geldt dat bij nieuw te bouwen geluidgevoelige bebouwing de gevelniveaus getoetst zullen worden aan de normen van de Wet geluidhinder. Voor de overige wegen geldt in principe het 30-km regiem.

In het kader van de Wet geluidhinder gaat in eerste instantie de aandacht uit naar saneringsituaties met een geluidnivo van 70 dB(A) en meer. De Westersingel en een klein deel van de A - weg komen voor op de urgente saneringslijst.

Gezien de hoge belasting langs de eerder genoemde wegen, kunnen nieuwe ontwikkelingen niet zonder meer doorgang vinden. Onder nieuwe ontwikkelingen wordt ook het omvormen van een bedrijfsmatige functie naar een woonfunctie verstaan. Indien nieuwe ontwikkelingen langs de genoemde wegen wel wenselijk zijn, zal door middel van akoestisch onderzoek bekeken worden wat realiseerbaar is. Ten behoeve hiervan is voorts een ontheffingsprocedure gevolgd (zie bijlage 7).

Een aspect dat nauw samenhangt met het verkeer is de luchtverontreiniging door verkeer en vervoersbewegingen. Hoewel binnen het plangebied geen sprake is van overschrijding van de grenswaarden, kan de luchtverontreiniging door het wegverkeer plaatselijk enige hinder opleveren. Dit geldt met name voor de situatie langs de Westersingel.

### **6.4 Bedrijvigheid**

#### *Industrielawaai, geurbelasting*

Het plangebied ligt binnen de invloedssfeer van het Industrierrein Groningen-West/Hoogkerk. In de campagneperiode, de herfst, is de belasting van de suikerfabriek (geur en geluid) waarneembaar. De zone vanwege het industrielawaai is op 20 oktober 1991 vastgesteld. In 1996 zijn, in het kader van het saneringsprogramma industrielawaai Groningen-West/Hoogkerk, met de Suikerunie afspraken gemaakt over de geluidreducties die de komende jaren uitgevoerd gaan worden. In dit kader zijn ook de maximaal toelaatbare gevelbelastingen (MTG) voor woonbestemmingen vastgesteld. Op de plankaart is inzake industrielawaai aan het deel ten westen van de geluidscontour een MTG van 55 dB(A) toegewezen.

Voor het ontwikkelen van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen is een ontheffingsprocedure

gevolgd (zie bijlage 7).

#### *Wet Milieubeheer*

In het plangebied, onder andere langs de A - weg en de Kraneweg zijn een aantal, op grond van de Wet Milieubeheer vergunningplichtige bedrijven gevestigd. De mogelijke overlast en invloed van deze bedrijven op de huidige woonbebouwing is gering. Een overzicht van deze bedrijven is bij het plan gevoegd (zie bijlage 2). Via vergunningen op grond van de Wet Milieubeheer zal zoveel mogelijk gevaar, schade en hinder richting (bestaande) woonbebouwing worden voorkomen. Indien de reikwijdte van deze wet onvoldoende mocht zijn om eventuele hinder aan te pakken, kunnen op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening maatregelen worden genomen.

Voor een aantal bedrijven zijn op de milieubeoordelingskaart de zones aangegeven waarin sprake is van hinder in de vorm van lawaai.

#### *Bedrijvencategorieën.*

Alle bedrijven in de wijk bevinden zich tussen of nabij woningen. Deze bedrijven moeten passen binnen de categorieën 1 en 2 zoals die door de VNG in 'bedrijven en milieuzonering' zijn beschreven. Voor categorie 3 bedrijven is vrijstelling mogelijk voorzover de belasting van de desbetreffende bedrijven vergelijkbaar is met categorie 1- en 2- bedrijven.

## **6.5 Bodem**

In het plangebied komen bij verschillende bedrijven lokale bodemverontreinigingen voor. Ook liggen bij een aantal particulieren nog een aantal ondergrondse tanks. In het kader van de Wet Milieubeheer, vaak in combinatie met het Besluit Sanering Bedrijfsterreinen (BSB) en het Besluit Opslaan in Ondergrondse Tanks (BOOT) worden de meeste verontreinigingen in beeld gebracht en eventueel gesaneerd.

Als uitvloeisel van het beleid ten aanzien van actief bodembeheer wordt in de oude stadswijken de bodemkwaliteit van alle kwetsbare functies, zoals speelplaatsen, nader in beeld gebracht.

Voorafgaand bij eventuele nieuwe ontwikkelingen moet een bodemonderzoek worden uitgevoerd om vast te stellen of de bodemkwaliteit en de gewenste functie overeenkomen. Dit aspect speelt in het bijzonder met betrekking tot locaties die, gezien hun historie, bij voorbaat verdacht zijn op bodemverontreiniging.

## **6.6 Woonschepen**

Binnen het plangebied zijn in het Reitdiep een aantal woonschepen gelegen. Met betrekking tot het aspect milieuhygiëne speelt voor de woonschepen met name de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer een rol. De geluidbelasting is echter niet dusdanig hoog dat zich een saneringssituatie voordoet.

Binnen de huidige wet- en regelgeving is wonen op het water niet gelijk aan wonen op het land. Woonschepen worden dan ook niet gezien als geluidgevoelige objecten in de zin van de Wet geluidhinder. In de inmiddels gepresenteerde nota 'Watergang' (conceptvorm) wordt wonen op het water gelijk gesteld aan wonen op het land. Het streven voor de lange termijn is om in de toekomst

voor wonen op het water eenzelfde kwaliteit te realiseren als voor wonen op het land.

## **7. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID**

Het onderzoek naar de economische uitvoerbaarheid van bestemmingsplannen heeft in het algemeen betrekking op nieuwe ontwikkelingen waarvoor bestemmingswijzigingen nodig zijn en die door de gemeente worden gerealiseerd. Het bestemmingsplan Schilderswijk heeft echter betrekking op een reeds (intensief) bebouwd deel van de gemeente, waarbij de ontwikkelingen aan het particulier initiatief overgelaten worden. Met betrekking tot het bestemmingsplan spreekt men daarom ook wel van 'toelatingsplanologie' als tegenhanger van 'uitvoeringsplanologie'. Het bouwplan voor de school aan de Melkweg/Westersingel is zo'n particuliere ontwikkeling. Voor de realisering is een bijdrage vanuit het stadsvernieuwingsfonds beschikbaar gesteld.

Uit het vorenstaande blijkt dat het plan economisch uitvoerbaar is.

## 8. INSPRAAK EN VOOROVERLEG

### 8.1 Inleiding

Bij besluit van 13 januari 1998 heeft het College het bestemmingsplan "Schilderswijk" vrijgegeven voor inspraak en wettelijk vooroverleg ex artikel 10 Bro.

### 8.2 Inspraak

De publicatie in de Gezinsbode was op 21 januari 1998. Het plan heeft van 23 januari 1998 tot en met 19 februari 1998 ter inzage gelegen.

Op 20 januari was er een bijeenkomst met buurtoverleg Schilderswijk, waarin de plannen zijn toegelicht. In dit overleg werden met name grote bezwaren geuit tegen de grenzen van het plangebied en de nieuwbouw voor het Noorderpoortcollege.

Voorts is er een inspraakbijeenkomst gehouden op 10 februari. Hierbij waren naast de gemeentelijke vertegenwoordigers, 11 personen aanwezig (zie bijlage). Hoewel door de voorzitter hiertoe wel de gelegenheid was gegeven, zijn vrijwel uitsluitend vragen gesteld/bezwaren gemaakt aangaande de locatie Noorderpoortcollege.

Tot slot heeft Buurtvereniging A-Kwartier bij monde van haar secretaris telefonisch laten weten geen behoefte te hebben aan een apart overleg met de gemeente, gezien het conserverend karakter van de regeling voor de Sledemenerbuurt. Dit, met dien verstande, dat men zich zorgen maakte over mogelijke overlast bij toename van het aantal horecavestigingen in het A-Kwartier. Na ambtelijk verzoek is dit ook schriftelijk te kennen gegeven (zie bijlage 8).

Gedurende de inspraakperiode zijn 10 schriftelijke inspraakreacties binnengekomen. Zij betreffen in hoofdzaak het gebied ten behoeve van Maatschappelijke doeleinden en Zakelijke Dienstverlening, met name het Noorderpoortcollege.

De inspraak heeft in hoofdzaak geleid tot de volgende wijzigingen:

1. In de beschrijving in hoofdlijnen is een passage opgenomen inzake de bouwhoogte betreffende het gebied ten behoeve van Maatschappelijke doeleinden en Zakelijke Dienstverlening bij de aansluiting van de nieuwbouw op de aangrenzende panden aan de Blekerstraat.
2. Het bestaande aantal horecabedrijven in de Sledemenerbuurt mag niet worden vergroot. Oorspronkelijk was een uitbreiding met 1 ten opzichte van het bestaande aantal toegestaan. Echter, de wijziging betekent geen verlaging van het maximum aantal toegestane horecabedrijven, aangezien het bestaande aantal hoger is dan oorspronkelijk is geïnventariseerd en bestaande bedrijven worden gerespecteerd (zie paragraaf 8.4).
3. De wens om het onderwerp kamerverhuur in dit bestemmingsplan te regelen wordt gehonoreerd. In de voorschriften (beschrijving in hoofdlijnen) wordt een duidelijke relatie gelegd met gemeentelijk sectoraal beleid op dit punt. Het betreft op dit moment met name de Nota Kamerverhuur.  
Toegevoegd wordt, dat kamerverhuur (bedrijven), valt (vallen) onder de functie woondoeleinden (artikel 6); kamerverhuur'bedrijven' kunnen dan niet bij recht worden omgezet in bedrijven.  
Voorts is, om een evenwichtige bevolkingsopbouw (en functionele menging) te behouden, de volgende regeling opgenomen: a. de functie 'Woondoeleinden' is bij recht aangewezen op de plaatsen waar deze functie bij de totstandkoming van dit bestemmingsplan reeds voorkomt; b. de functie 'Woondoeleinden' kan bij vrijstelling worden toegestaan op de plaatsen waar een

andere functie aanwezig is, mits het gaat om zelfstandige woonruimte.

Zowel het verslag van de inspraakbijeenkomst als de schriftelijke reacties en het gemeentelijk antwoord hierop zijn als onderdeel van dit bestemmingsplan in bijlage 8 opgenomen.

### **8.3 Vooroverleg**

In het kader van het overleg op grond van artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening is het voorliggende bestemmingsplan toegezonden aan de bij het plan betrokken instanties. Voorts is het voorbesproken met de provincie en de Rijksdienst voor de Monumentenzorg.

Het plan is behandeld in de Commissie Ruimtelijke Plannen van 18 februari 1998. De Commissie heeft waardering voor de inhoud van het plan, met name voorzover het betreft de bescherming van het (toekomstig) beschermd stadsgezicht. Benadrukt wordt dat via de plankaart sturing op de inrichting van de openbare ruimte (met name het groen) van belang is. Om deze reden is een aanlegvergunningstelsel opgenomen voor het terrein ten behoeve van Maatschappelijke Doeleinden/Onderwijs (omgeving Noorderpoort). Voorts zijn dwarsprofielen opgenomen van de Kraneweg (laanbeplanting), de Hofstede de Grootkade (groene oever), de Reitdiepskade en de kademuur van de Lage der A (zie plankaart en artikel 6.2.9).

Wat betreft de reactie van de Hulpverleningsdienst Groningen: de Herman Colleniusstraat is voor de gemeente geen hoofdaanrijroute; omdat dit echter voor de hulpverleningsdienst wel het geval is, wordt hiermee rekening gehouden in de vormgeving. Steile katteruggen bijvoorbeeld komen hier dan ook niet voor.

De schriftelijke reacties in het kader van het vooroverleg zijn als onderdeel van dit bestemmingsplan opgenomen in bijlage 9.

### **8.4 Overige wijzigingen**

De overige wijzigingen in het bestemmingsplan zijn in hoofdzaak:

- De bedrijvenlijst is geactualiseerd/verbeterd. De functie 'garage(boxen)' is toegevoegd in artikel 6: de functie mag op bestaande adressen blijven, uitbreiding is niet toegestaan (zie de artikelen 6.1 en 6.2.8). Kleine bestaande aan-huis-gebonden-bedrijven zijn uit de bedrijvenlijst geschrapt: zij zijn reeds toegestaan op grond van artikel 6.2.
- Voor bouwaanvragen en vrijstellingen is een relatie gelegd met de kleine welstand, met name waar het gaat om dakopbouwen (artikel 5.2).
- Bij nadere overweging behoren nu ook de Blekerstraat, de Friesestraatweg en de Herman Colleniusstraat ten noorden van de Kraneweg tot het menggebied (zie kaartbijlage A). Het grote aantal bestaande en/of mede ten behoeve van een andere functie dan wonen gebouwde panden geeft hiertoe aanleiding.

## 9. JURIDISCHE TOELICHTING

### 9.1 Algemeen

#### Beheer

De Schilderswijk is één van de oudere wijken in de stad Groningen. Doel van het bestemmingsplan is handhaving en verbetering van de bestaande situatie. Het beheersvraagstuk staat dus voorop.

#### Beschermde stadsgezichten

Met name van belang is dat de Sledemenerbuurt behoort tot Beschermd stadsgezicht Binnenstad en de Schildersbuurt is voorgedragen als Beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet. Omdat voor een Beschermd stadsgezicht een beschermend bestemmingsplan moet worden opgesteld, wordt hierop in dit bestemmingsplan vooruit gelopen ten behoeve van de Schildersbuurt. Te beschermen waarden zijn beschreven in artikel 5.2.

#### Nieuwe ontwikkelingen

Een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling is het bouwplan voor het Noorderpoortcollege op de plek van de voormalige universiteitslaboratoria aan de Melkweg/Westersingel. De uitgangspunten van het stedenbouwkundig plan voor dit gebied zijn in dit bestemmingsplan vrijwel allemaal overgenomen.

#### Bestemmingen en voorschriften

Het bestemmingsplan kent drie bestemmingen: Stadswoonwijk, Verkeer te water en Wegverkeer. Om tot uitdrukking te brengen dat de functie wonen in het plangebied primair is, heeft bijna het gehele plangebied de bestemming Stadswoonwijk.

Voorts zijn er in de wijk een groot aantal voorzieningen aanwezig, zoals detailhandel, horeca, bedrijven en sociaal-culturele voorzieningen. Gestreefd wordt naar een goed evenwicht tussen deze voorzieningen enerzijds en de hoofdfunctie wonen anderzijds. Wat het voorzieningenniveau betreft is het uitgangspunt handhaven en, waar nodig, de mogelijkheid bieden te verbeteren. Voor de planopzet betekent dit dat er voldoende waarborgen moeten zijn ter bescherming van een kwalitatief goed woon- en leefmilieu, maar ook dat het plan voldoende flexibiliteit moet hebben om andere functies dan wonen mogelijk te maken.

In de doeleindenomschrijving van de bestemming Stadswoonwijk (artikel 6.1) zijn een groot aantal functies ondergebracht. Op welke wijze deze functies zich tot elkaar verhouden wordt beschreven in artikel 5.3 (Functionele karakteristiek) en in artikel 6.2 waarin de (nadere) regeling van de bestemming Stadswoonwijk is opgenomen. De vrijstellingsbepalingen ten behoeve van (functie)wijziging zijn opgenomen in artikel 6.3.

Voorts zijn in artikel 6.4 de bebouwingsvoorschriften en in artikel 6.5 vrijstellingsbepalingen inzake bebouwingsvoorschriften opgenomen.

#### Plandelen

Het bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, voorschriften en een plankaart met 3 kaartbijlagen.

## 9.2 Artikelsgewijze toelichting

### *Artikel 1*

In artikel 1 zijn een groot aantal definities opgenomen. Definities zijn nodig voor een goed begrip van de voorschriften en geven mede de reikwijdte ervan aan.

De meeste definities zijn ontleend aan het rapport "Bestemmen met beleid", een uitgave van het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening.

Artikel 1 onder p: onder technische voorzieningen worden hier bijvoorbeeld verstaan: liftkokers, centrale verwarmingsinstallaties en ventilatie-inrichtingen.

### *Artikel 5*

Dit artikel bevat de Beschrijving in Hoofdpijnen. De beschrijving in hoofdpijnen bestaat uit de volgende onderdelen: de inzet van dit bestemmingsplan (artikel 5.1), de ruimtelijke karakteristiek (artikel 5.2), de functionele karakteristiek (artikel 5.3) en verkeer (artikel 5.4).

Artikel 5.2: De ruimtelijke karakteristiek geeft een beschrijving en een kwalitatieve waardering van de ruimtelijke structuur van het plangebied. Ontwikkelingen in het plangebied dienen mede hieraan getoetst te worden.

De stedenbouwkundige eisen ten aanzien van het binnenkort te realiseren Noorderpoortcollege op de plaats van het voormalige RUG-complex zijn in dit artikel, maar ook in de bebouwingsvoorschriften en met name op de plankaart verwerkt.

Door de Commissie voor de Welstandszorg zijn richtlijnen opgesteld voor kleinschalige bouw- en verbouwplannen. Op dit moment is er de Nota "*De kleine welstand*", februari 1995. Hierbij gaat het om dakopbouwen, schuurtjes en garages, uitbouwen van panden, erfafscheidingen en dergelijke. Het zijn juist deze kleine plannen die in grote aantallen voorkomen en daardoor het beeld van de straat, buurt en stad nog meer bepalen dan de 'grote' nieuwbouwplannen. De normen voor kleine welstand geven de aanvrager houvast bij het ontwerpen, en de welstandscommissie bij de beoordeling van bouwplannen. Ze zijn als toetsingskader van belang voor het behoud van de waardevolle stedenbouwkundige bebouwingsstructuur en architectonische karakteristiek in de Schilderswijk.

Artikel 5.3: De functionele karakteristiek geeft een beschrijving van de functionele structuur en de gewenste ontwikkeling daarvan.

De in het plangebied bestaande bedrijven en instellingen zijn geïnventariseerd naar adres en SBI code (Standaard Bedrijfsindeling). Ze zijn opgenomen in de bij dit bestemmingsplan behorende bijlage 2. Functiewijziging van wonen naar een andere functie is uitsluitend bij vrijstelling (artikel 6.3) mogelijk.

De functies groothandel en opslag/garage(boxen) worden uitsluitend toegestaan op het adres waarop zij zich bevinden overeenkomstig bijlage 2; ze worden niet meer als wenselijk gezien in stedelijk gebied. Uiteraard vallen bestaande gebouwen die ondergeschikt zijn aan een andere functie (zie bijlage 2), maar die in gebruik zijn als garage en/of ten behoeve van opslag, onder het overgangsrecht.

Artikel 5.4: Ten aanzien van het parkeren

Omdat de Schilderswijk een bestaande, oude wijk is, zal het parkeren moeten worden opgelost binnen de bestaande ruimtelijke structuur. Er is binnen de woongebieden geen extra ruimte beschikbaar, zodat het niet doelmatig is voor de woonfunctie een parkeernorm te stellen. Dit geldt

ook voor de overige bestaande functies.

Ten aanzien van het berekenen van het aantal parkeerplaatsen bij een eventuele nieuwe ontwikkeling geldt dat het beleid er op gericht is zoveel mogelijk parkeerplaatsen en mogelijkheden voor fietsenstalling op eigen terrein onder te brengen.

In het kader van het berekenen van het aantal parkeerplaatsen zijn de ASVV-richtlijnen (Aanbevelingen Stedelijke Verkeers Voorzieningen) richtinggevend. In deze richtlijnen wordt behalve met de aard van de functie ook rekening gehouden met het aantal inwoners en de kwaliteit van de openbaar-vervoerontsluiting. Het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van de functie Maatschappelijke doeleinden en Zakelijke dienstverlening op de voormalige Kranedwinger is in verband met het monumentaal karakter van de locatie beperkt tot maximaal 24 op eigen terrein. Door een sturend parkeerbeleid, onder meer de inzet van het Vervoer Coördinatiecentrum en een pasjesregeling, wordt het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte hier beperkt.

#### *Artikel 6*

In artikel 6.1 is aangegeven welke doeleinden onder de bestemming Stadswoonwijk worden begrepen. In artikel 6.1 onder 1 is bedoeld een limitatieve opsomming te geven van bijzondere vormen van huisvesting.

Artikel 6.2 geeft een nadere regeling van de bestemming Stadswoonwijk. De functie woondoel-einden is in principe overal toegestaan: op bestaande adressen met deze functie, en - bij vrijstelling - op andere adressen mits het gaat om zelfstandige woonruimte. De overige toegelaten functies zijn hieraan ondergeschikt.

Kamerverhuur is niet mogelijk op de adressen die zijn opgenomen in de adressenlijst in bijlage 2 (de panden waarin een andere functie dan woondoel-einden is toegestaan). Kamerverhuur is op grond van dit bestemmingsplan wel toegestaan in de overige panden, maar is nader gereguleerd via de Nota Kamerverhuur.

Bijlage 2 maakt onderdeel uit van de voorschriften; daarin staan de adressen aangegeven van andere functies dan wonen; deze bijlage heeft ten doel bestaande, andere functies dan wonen, te beschermen op de adressen waar zij reeds voorkomen.

#### *Wonen*

Bij het toestaan van een aan-huis-gebonden beroep of bedrijf in het hoofdgebouw van een woning geldt als voorwaarde, dat het gebouw, waarin het gebruik wordt uitgeoefend, 'in overwegende mate' zijn woonfunctie blijft behouden.

Het gebruik van een deel van een woning als praktijkruimte ten behoeve van de beoefening van een traditioneel vrij beroep - als die beroepsuitoefening in of bij een woning niet ongebruikelijk is - dient reeds geruime tijd in het algemeen te worden toegestaan. Sinds de uitspraak van de Afdeling Rechtspraak van de Raad van State (zie AB 1993/163) dienen ook moderne beroeps-matige activiteiten in het hoofdgebouw te worden toegestaan, mits het gebruik niet strijdig is met de woonbestemming.

Of een bepaald gebruik strijdig is met die woonbestemming, dient beantwoord te worden aan de hand van de ruimtelijke uitwerking die dat gebruik heeft. Daarbij moet gelet worden op:

- a. aard van het gebruik
- b. de omvang van het gebruik
- c. de intensiteit van het gebruik

Als nu blijkt dat het gebruik aldus een uitstraling heeft welke niet te rijmen valt met de gelegde woonbestemming, dan is het gebruik strijdig met de woonbestemming.

(zie ARRvS, AB 1993/163)

Ad a. Bij de "aard" van het gebruik kan men denken aan een beroep of bedrijf welke naar zijn aard (ernstige) hinder voor zijn omgeving oplevert (bijvoorbeeld een drukkerij), of welke naar zijn aard grote verkeersproblemen zal opleveren (bijvoorbeeld een rijschool). Het gebruik mag immers geen nadelige invloed hebben op de normale afwikkeling van het verkeer. Het mag evenmin een onevenredige parkeerdruk veroorzaken.

Ad b. Bij de "omvang" van het gebruik is relevant of het gebruik meerdere ruimten of gebouwen in beslag neemt, welk gedeelte van het gebouw door het gebruik in beslag wordt genomen, hoeveel vierkante meter het gebruik in beslag neemt.

In dit bestemmingsplan is voor wat betreft het laatste een voorschrift opgenomen dat de woonfunctie voor minimaal 70% van de bruto vloeroppervlakte van de bouwlagen van het hoofdgebouw behouden blijft.

Ad c. Bij de "intensiteit" van het gebruik kan worden gedacht aan frequent of incidenteel gebruik.

*Detailhandel, maatschappelijke doeleinden, zakelijke dienstverlening, bedrijven, horeca, groothandel en opslag*

De woonfunctie in de Schilderswijk is het uitgangspunt, met name in het gebied met de functie Woondoeleinden zoals aangegeven op kaartbijlage A. In het Menggebied moet de bestaande variatie blijven bestaan. Overige functies worden gerespecteerd en kunnen op de adressen, opgenomen in bijlage 2, worden gecontinueerd.

'Detailhandel', 'maatschappelijke doeleinden', 'zakelijke dienstverlening' en 'bedrijven' zijn uitwisselbaar op adressen waar een andere functie dan wonen aanwezig is.

Er zijn maxima opgenomen voor horeca en, aan de Kraneweg, bepaalde vormen van maatschappelijke dienstverlening. In verband met het woonkarakter van de wijk wordt horeca I onwenselijk geacht (zie artikel 6.2.6). Deze vorm van horeca is dan ook expliciet uitgesloten. De functies groothandel en opslag/garage(boxen) zijn alleen toegestaan op het adres waar zij bij het van kracht worden van dit bestemmingsplan voorkomen.

Uitbreiding van een andere functie dan wonen is niet (bij recht) toegestaan in een hogere dan de eerste bouwlaag. Een vrijstelling is wel mogelijk.

Hoewel ook horeca uitsluitend is toegestaan in de eerste bouwlaag geldt dit niet voor horeca als additionele voorziening bij een volgens het plan toegelaten functie. Bij deze functie kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een sport- of fitnesscentrum of een sociaal-culturele instelling.

Artikel 6.2.2: onder volumineuze artikelen worden bijvoorbeeld verstaan: bedden, meubels en tapijten.

Artikel 6.3 lid 2: Het beschreven referentiekader is van toepassing op functiewijziging naar detailhandel, horeca II en III, maatschappelijke doeleinden, zakelijke dienstverlening en bedrijven. Functiewijziging wordt beoordeeld naar de mate waarin deze zich verdraagt met de functie wonen. Nadrukkelijk verdragen een automaten-/amusementshal of sexinrichting zich niet met de functie wonen. Zie ook artikel 9.

Artikel 6.3 lid 3: De vrijstelling is beperkt tot zelfstandige woonruimte om de gewenste woningdifferentiatie, c.q. evenwichtige bevolkingsopbouw in de wijk, te behouden of te verbeteren.

Artikel 6.4: De hoogte van 1.20 meter boven peil is gekozen, omdat deze hoogte ook wordt aangehouden voor een onderbouw van een gebouw.

Artikel 6.5: Dit artikel geeft aan Burgemeester en wethouders de bevoegdheid vrijstelling te verlenen van de bebouwingsvoorschriften in artikel 6.4.

Lid 3 sub a: De bebouwing ten behoeve van Maatschappelijke doeleinden en Zakelijke

dienstverlening mag niet bij vrijstelling met 1 bouwlaag worden verhoogd; het betreft nieuwbouw op de voormalige Kranedwinger, die passend dient te zijn bij de twee in het gebied bestaande monumenten.

In verband met de hoogte die aan een minimum aantal bouwlagen is gebonden (artikel 6.4 juncto de plankkaart), is een vrijstellingsmogelijkheid opgenomen, waardoor Burgemeester en wethouders toestemming kunnen verlenen lager dan dit minimum te bouwen (verlaging tot 1 bouwlaag). Dit is vooral van belang voor bebouwing op het achtererf.

Lid 3 sub d: Dit voorschrift heeft ten doel de kleinschalige uitstraling van de bebouwing in de Schilderswijk te behouden zonder de functionele flexibiliteit al te zeer aan te tasten.

#### *Artikel 8*

De mogelijkheid van bebouwing op de bestemming Verkeer te water is beperkt tot de doeleinden Verkeer te water, Water en Additionele voorzieningen, om het publieke karakter van de bestemming te benadrukken.

#### *Artikel 10*

Lid 2: Het terrein ligt er, nu een deel van de bestaande bebouwing is gesloopt, haveloos bij. In overleg met de school wordt het gebied ingericht overeenkomstig hetgeen is aangegeven in dit bestemmingsplan. Het aanlegvergunningstelsel is dan ook uitdrukkelijk bedoeld voor de periode na de verwezenlijking van de bestemming.

#### *Artikel 13*

Lid 1: Uitgangspunt is, dat bestaande of in uitvoering zijnde **illegale** bouwwerken niet onder het overgangsrecht behoren te vallen. Deze zijn derhalve daarvan uitgesloten door de voorwaarde in de aanhef van dit lid, dat het moet gaan om bouwwerken die conform de Woningwet reeds aanwezig of in uitvoering zijn, danwel rechtens kunnen worden gebouwd.

Lid 2: Lid 2 heeft betrekking op bouwwerken waarvoor via anticipatie bouwvergunning is verleend. De situatie kan zich namelijk voordoen dat een vóór de vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan via anticipatie verleende bouwvergunning achteraf strijdig blijkt te zijn met het nieuwe goedgekeurde plan ten gevolge van een gewijzigde vaststelling van dat plan.

## 10. VOORSCHRIFTEN

### INHOUD

HOOFDSTUK I	ALGEMENE BEPALINGEN
Artikel 1	Begripsomschrijvingen
Artikel 2	Wijze van meten en berekenen
Artikel 3	Uitmetingsverschillen
Artikel 4	Anti-dubbeltelbepaling
HOOFDSTUK II	VOORSCHRIFTEN IN VERBAND MET DE BESTEMMINGEN
Artikel 5	Beschrijving in hoofdlijnen
Artikel 5.1	Algemeen
Artikel 5.2	Ruimtelijke karakteristiek
Artikel 5.3	Functionele karakteristiek
Artikel 5.4	Verkeer
HOOFDSTUK III	BESTEMMINGEN
Artikel 6	Bestemming Stadswoonwijk
Artikel 6.1	Doeleinden
Artikel 6.2	Nadere regeling van de onder 6.1 genoemde doeleinden
Artikel 6.3	Vrijstellingsbepalingen inzake functiewijziging
Artikel 6.4	Bebouwingsvoorschriften
Artikel 6.5	Vrijstellingsbepalingen inzake de bebouwingsvoorschriften
Artikel 7	Bestemming Wegverkeer
Artikel 7.1	Doeleinden
Artikel 7.2	Bebouwingsvoorschriften
Artikel 8	Bestemming Verkeer te water
Artikel 8.1	Doeleinden
Artikel 8.2	Nadere regeling van de onder 8.1 sub b genoemde doeleinden
Artikel 8.3	Bebouwingsvoorschriften
HOOFDSTUK IV	OVERIGE BEPALINGEN
Artikel 9	Gebruiksbeplanning
Artikel 10	Aanlegvergunningen
Artikel 11	Nadere eisen

Artikel 12                    Algemene vrijstellingsbepalingen

HOOFDSTUK V            SLOTBEPALINGEN

Artikel 13                    Overgangsbepaling ten aanzien van het bouwen

Artikel 14                    Overgangsbepaling ten aanzien van het gebruik

Artikel 15                    Strafbepaling

Artikel 16                    Citeertitel

## HOOFDSTUK I ALGEMENE BEPALINGEN

### Artikel 1 Begripsomschrijvingen

Deze voorschriften verstaan onder:

- |                         |  |
|-------------------------|--|
| a. Het plan             | Het bestemmingsplan "Schilderswijk" van de gemeente Groningen.   |
| b. De plankaart         | De kaart met bijbehorende verklaring, bestaande uit 1 blad, waarop de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden zijn aangewezen, en 3 kaartbijlagen c.q.: Functionele structuur (kaartbijlage A), Beschermde Stadsgezichten, Monumenten en beeldbepalende panden (kaartbijlage B) en bijlage Hoofdgroenstructuur (bijlage 5). |
| c. Bouwen               | Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.  |
| d. Bouwwerk             | Elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, welke hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.  |
| e. Gebouw               | Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.   |
| f. Bebouwing            | Een of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde.   |
| g. Bouwgrens            | Een op de plankaart aangegeven lijn, die niet door bebouwing – met uitzondering van bebouwing onder het maaiveld - mag worden overschreden, behoudens krachtens deze voorschriften toegelaten afwijkingen.   |
| h. Bebouwingspercentage | Een op de plankaart of in de voorschriften aangegeven percentage, dat de grootte aangeeft van het deel van een bouwperceel, dat ten hoogste mag worden bebouwd.  |
| i. Bouwperceel          | Een aaneengesloten stuk grond, waarop krachtens het plan een zelfstandige, bij elkaar horende bebouwing is toegelaten.   |
| j. Bestemmingsvlak      | Een op de plankaart door bestemmingsgrenzen omslo-   |

	ten vlak, waarmee gronden zijn aangegeven met eenzelfde bestemming.
k. Differentiatievlak	Een op de plankaart door differentiatiegrenzen omsloten vlak, waarmee gronden zijn aangeduid waarop bestemmingsregelingen van eenzelfde aard van toepassing zijn.
l. Differentiatiegrens	Een op de plankaart aangegeven lijn, die de grens aanduidt van een differentiatievlak.
m. Hoofdgebouw	Een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn constructie of afmetingen als het belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.
n. Bijgebouw	Een gebouw, behorende bij een op hetzelfde bouwperceel gelegen hoofdgebouw.
o. Bouwlaag	Een gedeelte van een gebouw, dat door op gelijke of nagenoeg gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met uitsluiting van een bijzondere bouwlaag en een onderbouw.
p. Bijzondere bouwlaag	Kapverdiepingen en dakopbouwen ten behoeve van technische voorzieningen.
q. Onderbouw	Een gedeelte van een gebouw, dat wordt afgedekt door een vloer waarvan de bovenkant minder dan 1.20 m boven peil is gelegen.
r. Peil	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Voor woonschepen: het wateroppervlak.</li> <li>b. Voor bouwwerken op de bestemming Verkeer te Water: vanaf N.A.P.+ tot het hoogste punt van het bouwwerk.</li> <li>c. In andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.</li> </ul>
s. Woning	Een (gedeelte van een) gebouw dat dient voor de huisvesting van één huishouden.
t. Zelfstandige woonruimte	Woonruimte, welke een eigen toegang heeft en welke door één huishouden kan worden bewoond, zonder dat dit daarbij afhankelijk is van wezenlijke voorzieningen buiten die woonruimte.
u. Kap	Een afdekking onder een hoek van meer dan 5 graden met het horizontale vlak, met dien verstande dat de dakhelling van ondergeschikte delen van bouwwerken 0 graden mag zijn.

v.	Dienstverlening	Het bedrijfsmatig verlenen van diensten. Onder dienstverlening wordt in dit bestemmingsplan niet verstaan: sexinrichtingen.
w.	Groothandel	Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan wederverkopers, dan wel aan instellingen of personen ter aanwending in een andere bedrijfsactiviteit.
x.	Detailhandel	Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ter verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.
y.	Ambacht	Het bedrijfsmatig, geheel of overwegend door middel van handwerk vervaardigen, bewerken of herstellen en het installeren van goederen, alsook het verkopen en/of leveren, als ondergeschikte activiteit, van goederen die verband houden met het ambacht.
z.	Horeca Horeca I	Onder horeca I wordt verstaan: - automatieken, - bar-dancings, - discotheken, overeenkomstig de definiëring van bijgevoegde bijlage (zie bijlage 3).
	Horeca II	Onder horeca II wordt in dit bestemmingsplan verstaan: - restaurants, - lunchrooms, - cafetaria's en croissanterieën, - cafés, - koffiehuisen/alcoholvrij cafés, overeenkomstig de definiëring van bijgevoegde bijlage (zie bijlage 3).
	Horeca III	Onder horeca III wordt in dit bestemmingsplan verstaan: - Afhaalcentra, - IJssalons, - Seizoen-horecabedrijven, - Bedrijfskantines e.d., - Buffetexploitatie in bioscopen, enz. (geen restaurant),

- Buffetexploitatie in buurthuizen/clubhuizen/sociëteiten,
  - Kantines van sportverenigingen,
  - Overige consumptie-inrichtingen,
  - Hotels,
  - Pensions,
- overeenkomstig de definiëring van bijgevoegde bijlage (zie bijlage 3).
- aa. Automaten-/amusementshal Iedere besloten ruimte waar meer dan 2 speelautomaten en/of andere mechanische toestellen als bedoeld in artikel 30 van de Wet op de Kansspelen zijn opgesteld ten behoeve van het publiek.
- bb. Sex-inrichting Een gebouw of een gedeelte van een gebouw waarin handelingen en/of vertoningen van erotische en/of pornografische aard plaatsvinden. Hieronder worden mede begrepen:  
 Sexbioscoop : een inrichting of daarmee gelijk te stellen gelegenheid waarin hoofdzakelijk filmvoorstellingen van erotische en/of pornografische aard worden gegeven;  
 Sextheater : een inrichting of daarmee gelijk te stellen gelegenheid waarin vertoningen van erotische en/of pornografische aard worden gegeven;  
 Sexautomatenhal : een inrichting of daarmee gelijk te stellen gelegenheid waarin door middel van automaten filmvoorstellingen en lifesthows (peepshows) van erotische en/of pornografische aard kunnen worden gegeven;  
 Sexwinkel : een ruimte voor het bedrijfsmatig te koop aanbieden van goederen van erotische en/of pornografische aard, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, verkopen en/of leveren aan de uiteindelijke ge- of gebruiker.
- cc. Ligplaats Een aangewezen locatie ten behoeve van een woonschip in het openbaar vaarwater in een daartoe aangewezen kanaalvak.
- dd. Woonschip Een vaartuig, dat uitsluitend of hoofdzakelijk als woning wordt gebruikt of tot woning is bestemd.
- ee. Bedrijfsschip Een vaartuig, dat geheel of grotendeels wordt gebruikt voor opslag of bewaring van goederen, als werkplaats of tot uitoefening van een beroep of bedrijf.
- ff. Recreatieschip Een vaartuig, bestemd of in gebruik voor recreatiedoeleinden.

gg. Authentiek schip (met uitsluiting van opduwers)	Een schip, dat: <ul style="list-style-type: none"> <li>- voorheen is gebruikt ter uitoefening van een beroep zoals ten behoeve van de beroepsvaart of de visserij of als sleepboot, en</li> <li>- door het behoud van het oorspronkelijke casco-met-opbouw de oorspronkelijke contouren niet wezenlijk heeft verloren, en</li> <li>- een ouderdom heeft van tenminste 50 jaar, en</li> <li>- van algemeen belang is door zijn esthetische, danwel volkenkundige waarde.</li> </ul>
hh. Bijboot	Een licht vaartuig - zonder dek en zonder vaste motorische aandrijving, ingericht voor riemen, gewoonlijk echter ook met een kleine mast - dat bij een groter schip behoort en dient om goederen en passagiers van en naar boord te brengen, voor het uitvoeren van onderhoud en om in tijd van nood zich te redden.
ii. Opduwer	Een vaartuig dat behoort bij een ander schip en bedoeld is om dat schip voort te duwen.
jj. Authentieke opduwer	Een schip, dat: <ul style="list-style-type: none"> <li>- voorheen is gebruikt als opduwer, en</li> <li>- door het behoud van het oorspronkelijke casco-met-opbouw de oorspronkelijke contouren niet wezenlijk heeft verloren, en</li> <li>- een ouderdom heeft van tenminste 50 jaar, en</li> <li>- van algemeen belang is door zijn esthetische, danwel volkenkundige waarde.</li> </ul>
kk. Steiger	Bouwwerk, (deels) steunend op palen in het water, ten behoeve van het aanmeren van een schip of meerdere schepen.
ll. Additionele voorzieningen	Voorzieningen welke onderdeel vormen van en ondergeschikt zijn aan een bestemming of functie.

## **Artikel 2 Wijze van meten en berekenen**

Bij de toepassing van deze voorschriften wordt als volgt gemeten en berekend:

a. Lengte, breedte en diepte van een gebouw	Tussen (de lijnen, getrokken door) de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van gemeenschappelijke scheidsmuren).
b. Oppervlakte van een gebouw	Tussen (de buitenste verticale projecties van) de bui-

	tenzijde van de gevels (en/of het hart van gemeenschappelijke scheidsmuren).
c. Hoogte van een bouwwerk	Vanaf het peil tot het hoogste punt van het bouwwerk; voor wat betreft gebouwen worden antennes, schoorstenen en andere ondergeschikte (dak)opbouwen hierbij niet meegerekend.
d. Goothoogte van een gebouw	Vanaf het peil tot de bovenkant van de goot c.q. de driuiplijn, het boeiboord of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.
e. Hoogte van een woonschip	Vanaf het peil tot het hoogste punt van de basiscontour van het woonschip; antennes, schoorstenen, masten en andere ondergeschikte (dak)opbouwen worden hierbij niet meegerekend.
f. Breedte van een woonschip	Tussen de buitenzijden van de wanden.
g. Verkoopvloeroppervlakte (v.v.o.)	Dat gedeelte van de oppervlakte van het bedrijf dat voor het publiek toegankelijk is en bedoeld is voor de verkoop, alsmede de etalageruimte en de ruimte achter de toonbank.
h. Korrelgrootte	De in de voorgevel van een gebouw gemeten pandbreedte dan wel de maat van de verticale geleding van de voorgevel van een gebouw.
i. Vloerindex	De verhouding van de bruto vloeroppervlakte van het aantal bouwlagen en de grondoppervlakte van een perceel gelegen binnen de bouwgrens.

### **Artikel 3 Uitmetingsverschillen**

Voorzover op de plankaart niet anders is aangegeven, wordt de vaststelling van afmetingen bepaald door middel van meting op de plankaart, met dien verstande dat:

- a. de maatbepaling tot op 1 meter nauwkeurig geschiedt en
- b. de maat van de openbare ruimte wordt berekend naar de ter plaatse geldende werkelijke situatie, behoudens indien de grenslijn van de bebouwing niet in de bestaande voorgevellijn is geprojecteerd.

### **Artikel 4 Anti-dubbeltelbepaling**

Grond welke eenmaal in aanmerking is genomen bij het verlenen van een bouwvergunning of het toestaan van een meldingsplichtig bouwwerk waaraan uitvoering is of alsnog kan worden geven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

## **HOOFDSTUK II VOORSCHRIFTEN IN VERBAND MET DE BESTEMMINGEN**

## **Artikel 5 Beschrijving in hoofdlijnen**

In dit artikel wordt in hoofdlijnen beschreven op welke wijze de in de artikelen 6, 7 en 8 omschreven doeleinden worden nagestreefd.

### **5.1 Algemeen**

De inzet van dit bestemmingsplan is handhaving, en indien nodig verbetering, van:

1. de bestaande ruimtelijke en functionele structuur in het plangebied, waaronder een goed woon- en leefklimaat;
2. de ruimtelijk structurele kenmerken en de architectonische kwaliteit van de Schildersbuurt en de Sledemenerbuurt, zoals beschreven in de (voorgenomen) aanwijzingen 'Beschermd stadsgezicht Schilderswijk' en 'Beschermd stadsgezicht Binnenstad' (1991) in de zin van de Monumentenwet.

In deze voorschriften worden als herhaald en ingelast beschouwd:

- bijlage 1 en de paragrafen 3.3 en 3.4, die een beschrijving van het stratenpatroon en een samenvatting van de toelichtingen van de (voorgenomen) aanwijzingen bevatten;
- kaartbijlage B met daarop aangegeven de begrenzing van de Beschermd Stadsgezichten en de daarbinnen voorkomende Monumenten en beeldbepalende panden.

De bij vrijstelling ex artikel 12 toegestane kiosken zullen door middel van het stellen van welstandseisen met zorg worden ingepast in de structuur van de monumentale omgeving.

### **5.2 Ruimtelijke karakteristiek**

De gemeente streeft naar handhaving en versterking van de hieronder beschreven ruimtelijke karakteristiek, die van belang is voor de identiteit van de wijk. Deze karakteristiek, zal dienen als toetsingskader voor bouwaanvragen en vrijstellingen.

#### **1. Algemeen**

De ruimtelijke hoofdstructuur van de Schilderswijk wordt overeenkomstig bijlage 1, die tot dit bestemmingsplan behoort, bepaald door:

- de begrenzing van het gebied: aan twee zijden water (Reitdiep en A), aan de twee overige zijden belangrijke ontsluitingswegen van de stad: de A-weg/A-sstraat en de Friesestraatweg;
- het straten- en pleinenpatroon;
- drie duidelijk te onderscheiden gebieden:
  - . de Sledemenerbuurt ontstaan vanaf de 17e eeuw, en
  - . de Schildersbuurt uit het begin van de 20e eeuw met gevarieerde bebouwing waarin de drie ontwikkelingsfasen van de wijk duidelijk herkenbaar zijn,
  - . het in de jaren '70 gebouwde woonbuurtje Houtstek-Reitdiep.

Daarnaast wordt de bestaande bebouwingssituatie, die onderstaand onder meer is beschreven overeenkomstig de toelichting tot voordracht voor de Aanwijzingen tot beschermd

stadsgezicht, van een belangrijke stedenbouwkundige kwaliteit geacht. Deze vormt de basis voor verdere ruimtelijke ontwikkeling in het plangebied, die moet inspelen op de aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruik maakt en daarop voortbouwt.

*Ten aanzien van kleinschalige bouw- en verbouwplannen, met name dakopbouwen geldt bij welstandsbeoordeling, en als referentiekader voor vrijstelling en nadere eisen:*

De bestaande ruimtelijke karakteristiek dient mede als toetsingskader voor bouwaanvragen en vrijstellingen.

In gebieden met een duidelijke samenhang in stedenbouwkundige opzet, architectuur en openbare ruimte, zoals de Schildersbuurt, wordt een nieuwe dakopbouw ook in die samenhang beoordeeld. Daarbij wordt het gehele bouwblok, c.q. de gehele gevelwand betrokken. Veelal blijkt dat een dakopbouw de bijzondere waarde van een gebied aantast en daarom niet acceptabel is. Dit geldt in dit bestemmingsplan met name voor de woningen die complexmatig zijn gebouwd, tenzij de dakopbouwen worden toegepast voor het gehele blok.

Voorts zijn de normen, die door de Commissie voor de Welstandszorg zijn opgesteld, voor kleinschalige bouw- en verbouwplannen richtinggevend. Hierbij gaat het naast bovengenoemde dakopbouwen om schuurtjes, garages, uitbouwen van panden, erfafscheidingen en dergelijke.

## 2. **De Schildersbuurt**

### # Algemeen

De structuur van de Schilderswijk wordt bepaald door een zeer regelmatig, rechthoekig stratenpatroon van oost-west en noord-zuid verlopende straten, afgewisseld door een drietal ongelijkvormige pleinen. Karakteristiek zijn de ruime profielen van hoofdstraten en pleinen. De bouwgrenzen volgen voornamelijk de historische rooilijnen van de wijk.

### # Kraneweg/Verlengde Visserstraat

Langs de Kraneweg staan voornamelijk vrijstaande, danwel ensembles van herenhuizen met een zeer gevarieerd architectuurbeeld: eclecticisme, neo-rennaissance, Art Nouveau, Um 1800 en Amsterdamse School.

### # Gebied ten zuiden van de Kraneweg/Verlengde Visserstraat

#### Stedenbouwkundig

. Dit gebied wordt gekenmerkt door een *strakke stedenbouwkundige structuur* en *samenhangende stedelijke bebouwing*. Karakteristiek is het regelmatige, rechthoekige stratenpatroon, op twee plaatsen onderbroken door ovaalvormige en ruitvormige pleinen, respectievelijk het H.W. Mesdagplein en het Jozef Israëlsplein.

. De belangrijkste historisch gegroeide en te behouden *afwijkingen op het rechthoekige stratenpatroon* worden gevormd door de gebogen straten van de Melkweg, de Blekerstraat en het oostelijke deel van de Nieuwe Blekerstraat richting Aweg. Het gebogen verloop van deze straten volgt de contouren van de voormalige Kranedwinger, een restant van de historische vestingstructuur. De bestaande kromming van deze straten is stedenbouwkundig van groot belang.

. Gestreefd wordt de specifieke inrichtingskenmerken van de voormalige Kranedwinger - op de functionele kaart (kaartbijlage A) aangeduid als gebied ten behoeve van Maatschappelijke doeleinden en Zakelijke dienstverlening - te behouden en te realiseren overeenkomstig de beschrijving in par.4.6 (toelichting), die hier als herhaald in ingelast wordt beschouwd.

Bijzondere aandacht verdient de aansluiting in bouwhoogte tussen de bestaande bebouwing

aan de Blekerstraat en de bouwhoogte voor de functie Maatschappelijke doeleinden en zakelijke dienstverlening.

. De bestaande *profielen van straten en pleinen* dienen te worden gehandhaafd. De H.W. Mesdagstraat heeft door haar straatprofiel met aan weerszijden bomen het karakter van een laan. Aan weerszijden van de Kraneweg en rondom het H.W. Mesdagplein worden de voorerven in veel gevallen omzoomd door voor de bouwtijd karakteristieke ijzeren hekwerken.

### Welstand

Belangrijke, mede door middel van welstandstoetsing te behouden, kenmerken van de bestaande bebouwing zijn:

. *overwegend gesloten bouwblokken;*

De gesloten bouwblokken zijn in hoofdzaak *twee of drie bouwlagen met kapverdieping of plat afgedekt*. De veelal complexgewijs tot stand gekomen stedelijke bebouwing is gesloten en in de rooilijn geplaatst langs rechte straten. De woningen staan op vrij diepe kavels, met name aan de hoofdstraten en pleinen.

. de architectonisch zeer waardevolle twee *voormalige universiteitslaboratoria* van rond de eeuwwisseling, temidden van een parkachtige groenaanleg bij de Melkweg/Westersingel op het terrein van de voormalige Kranedwinger;

. een gevarieerd bebouwingsbeeld;

Het bebouwingsbeeld wordt bepaald door een goed bewaard gebleven, begin 20ste-eeuws *architectuurbeeld* en door de ensemble-waarden van hele straten en pleinen waarin per straat of plein de neo-renaissance-stijl, de eclectische bouwstijlen, de Art Nouveau en de verstrakte versie van de Amsterdamse School ruim vertegenwoordigd zijn.

. een rijke *detaillering van de gevels;*

Dit komt tot uiting in een grote afwisseling in vensteropeningen, geveldecoraties in de vorm van tegeltableaus, glas-in-lood, de toepassing van balkons, loggia's, erkers, houten topgevelbeschietingen en het gebruik van diverse kleuren en soorten baksteen en natuursteen.

. de aanwezigheid van *souterrains*, met name in de Jozef Israëlsstraat en de H.W. Mesdagstraat;

. de toepassing van *balkons, serres en veranda's* aan de tuinzijde van de huizenblokken;

. de *lineaire stroken aaneengesloten arbeiderswoningen aan de Nieuwe Blekerstraat* als representant van de vroegste, niet-planmatige ontwikkeling in dit gebied;

Een deel van de langgerekte, uniforme bebouwing van één bouwlaag met kap, overwegend opgetrokken in rode en roodbruine baksteen heeft zijn oorspronkelijke vorm en detaillering behouden. Van belang hierbij zijn de verticale gevelopeningen en de goothoogtes.

. de gesloten straatwanden van de *Westersingel* die bestaan uit individuele *herenhuizen* en ensembles van herenhuizen, veelal opgetrokken in eclectische bouwstijlen;

Kenmerkend is de afwisseling van schoon metselwerk en gepleisterde gevelonderdelen evenals de rijke ornamentiek van vensters en kroonlijsten.

. de verbijzonderingen van de *hoekpanden*.

Bij de kruisingen van de straten zijn de hoekpanden van een bouwblok benadrukt door middel van een speciaal accent in de vorm van een afgeschuinde hoek, een erker of een hoektorentje of een winkel op de begane grond.

# Gebied ten noorden van de Kraneweg/Verlengde Visserstraat

Stedenbouwkundig

Het gebied ten noorden van de Kraneweg/Verlengde Visserstraat wordt gevormd door met name woningen, een omvangrijk belastingkantoor en een (voormalige) watertoren.

De stedenbouwkundige structuur van het noordelijke, latere deel van de Schildersbuurt sluit helder aan op het *orthogonale stratenpatroon* van het zuidelijke deel. Het bebouwingsbeeld tussen de Herman Colleniusstraat, de Jan Lutmastraat en het Taco Mesdagplein/de Taco Mesdagstraat vertoont dezelfde kenmerken, zij het wat soberder vormgegeven.

Door het gedeeltelijk terugleggen van de rooilijn van de westzijde van de Taco Mesdagstraat is een, van een plantsoen voorzien *rechthoekig plein* gevormd: het Taco Mesdagplein. De bebouwing uit de periode 1913-1940 in het noordoostelijk deel van het gebied bestaat overwegend uit middenstandswoningen van *twee en drie bouwlagen met kapverdiepingen*.

Welstand

Belangrijke, door middel van welstandstoetsing te behouden, kenmerken van de bebouwing zijn:

- . t.a.v. de woningcomplexen aan de Wassenberghstraat en Otto Eerelmanstraat uit 1921: de toepassing van helderrode baksteen, reliëfmetselwerk boven deur- en raamomlijstingen, en rode pannendaken;
- . t.a.v. de bebouwing aan de rand van de wijk nabij het Reitdiep en in de omgeving van het Taco Mesdagplein: de verstrakte Amsterdamse School-stijl met veelal ronde hoekerkers of driezijdige erkers, glas-in-lood en luifels boven de voordeuren.

### 3. *De Sledemenerbuurt*

# Algemeen

Van historisch belang is het stratenpatroon in het gebied tussen de Westersingel en de Lage der A, de Sledemenerbuurt. Dit wordt gekenmerkt door gebogen noord-zuid verlopende binnenstraten (de Westerbinnensingel en de Sledemenerstraat) die het beloop van de A volgen. Deze structuur wordt doorsneden door de A-straat in het zuiden en de Verlengde Visserstraat in het noorden; het sterk verbrede straatprofiel van deze straten markeert de begrenzing van de historische binnenstad. Op een tweetal plaatsen zijn er dwarsverbindingen tussen de Sledemenerstraat en Lage der A: de Dwarsstraat en de Speldemakersgang. De Speldemakersgang is een restant van de historische structuur van gangen en stegen die de hoofdstraten in deze buurt met elkaar verbonden en is in stedenbouwkundig opzicht waardevol.

Eveneens van stedenbouwkundig belang zijn de historische *rooilijnsprongen* in de Sledemenerstraat.

Het bebouwingsbeeld van de Sledemenerbuurt kenmerkt zich in tegenstelling tot de Schildersbuurt door een grote variatie en door haar specifieke binnenstadskarakter dat tot uiting komt in de met de historische karakteristiek samenhangende schaal en vormgeving.

# Gebied aan de Lage der A

De architectonische kwaliteit van de bebouwing aan de Lage der A is groot.

De kaden aan de A als oorspronkelijk havengebied bestaan uit oudere en jongere woonbebouwing van overwegend twee of drie bouwlagen, ten zuiden van de Verlengde Visserstraat afgewisseld met forse pakhuiscomplexen uit de tweede helft van de 19de eeuw van vier tot zes bouwlagen.

# Gebied ten westen van de Lage der A

De ondiepe, smal uitlopende bebouwingsstroken ten westen van de Lage der A bestaan uit

kleinschalige woningbouw, afgewisseld met bedrijfspanden en pakhuizen. Het aantal bouwlagen varieert van één met kap tot drie. Het noordelijke deel van het gebied is grotendeels ingevuld met recente woningbouw. Aan de westzijde van de Westerbinnensingel komen naar verhouding vrij veel voormalige arbeiderswoningen voor van één bouwlaag met kap. In het gebied komt sporadisch nog 18de-eeuwse bebouwing voor of restanten daarvan.

#### # Gebied aan het Reitdiep

Aan het Reitdiep zijn de uit het laatste kwart van de 19de eeuw stammende herenhuizen twee tot drie bouwlagen hoog en met kapverdieping. Kenmerkend is de afwisseling van schoon metselwerk en gepleisterde gevelonderdelen evenals de ornamentiek van vensteromlijstingen en kroonlijsten. Bij de Plantsoenbrug staat een na-oorlogs appartementengebouw van 7 bouwlagen, de Westersingelflat (1950).

#### 4. *Houtstek-Reitdiep*

Het buurtje vormt de stedenbouwkundige afronding van de Schilderswijk.

#### 5. *De binnenterreinen*

De gemeente streeft naar handhaving van de in bijlage 5 aangegeven hoofdgroenstructuur. Voorts wordt het bebouwingspercentage van de binnenterreinen op de plankaart laag gehouden.

#### 6. *Water, oevers en kaden*

Het openbaar karakter van het openbaar vaarwater en de oevers en kaden dient zoveel mogelijk te worden nagestreefd.

##### Woonschepen

De gronden (water en kaden) rond de Binnenstad aan de oostzijde van het plangebied dienen ter waarborging van het openbaar karakter vrij te worden gehouden van woonschepen met bijkomende bebouwing.

##### Dubbelbestemming

Daar waar dit op de plankaart is aangegeven, is behalve de aangegeven bestemming tevens de bestemming Verkeer te water toegestaan.

##### Schuurtjes t.b.v. woonschepen

In het Reitdiep is sprake van een intensief gebruik van het water door de aanwezigheid van woonschepen.

In verband met de, binnenkort 2, Beschermde stadsgezichten in de Schilderswijk, gelden de volgende *welstandseisen* ten aanzien van de verschijningsvorm van schuurtjes ten behoeve van woonschepen, die overeenkomstig artikel 6.4 kunnen worden opgericht:

- De schuurtjes dienen per gebied een eenduidige verschijningsvorm te hebben.
- De noklijn ligt evenwijdig aan de weg.
- Deuren en ramen dienen op het water te zijn gericht, zodat er zich geen openingen bevinden aan de straatzijde, met dien verstande dat deuren zonder ramen - gezien vanaf de weg aan de zijkant van het schuurtje mogen worden gesitueerd.

### 5.3 Functionele karakteristiek

Handhaving en versterking van de hieronder beschreven functionele karakteristiek, die van belang is voor de identiteit van de wijk, dient te worden nagestreefd.

#### 1. Algemeen

Het plangebied wordt gekenmerkt door:

- A. een stadswoonwijk met:
    - a. een dominante woonfunctie in het overgrote deel van het gebied (gebied ten behoeve van de functie Woondoeleinden);
    - b. een menging van een groot aantal functies met name in het Menggebied gevormd door het Sledemenergebied/de Westersingel, de Kraneweg/Herman Colleniusstraat ten noorden van de Kraneweg, de A-weg/Blekerstraat (deels) en de Friesestraatweg;
    - c. een omvangrijk terrein ten behoeve van maatschappelijke doeleinden en zakelijke dienstverlening, met name onderwijs, tussen de Westersingel en de Melkweg.
  - B. waterwegen, c.q. de A en het Reitdiep, die het plangebied aan twee zijden begrenzen. Het Reitdiep wordt gekenmerkt door medegebruik ten behoeve van woondoeleinden (woonschepen).
  - C. stedelijke routes, c.q. de Friesestraatweg en de Westersingel/Verlengde Visserstraat.
- Overeenkomstig artikel 6 zal nergens binnen elk van deze drie gebieden bebouwing ten behoeve van de woonfunctie zijn uitgesloten (bij recht dan wel bij vrijstelling). Alleen het functionele accent verschilt tussen de drie gebieden.

#### 2. Functioneel concept

Het beleid is gericht op handhaving van de bestaande verdeling van functies over de functioneel onderscheiden gebieden binnen de bestemming Stadswoonwijk .

Dit, overeenkomstig:

- de functionele kaart (kaartbijlage A) die onderdeel vormt van dit bestemmingsplan;
- bijlage 2, waarin de aanwezige functies per adres zijn opgenomen. Bijlage 2 vormt eveneens onderdeel van dit bestemmingsplan.

De woonfunctie in de Schilderswijk is het uitgangspunt, met name in het gebied met de functie Woondoeleinden zoals aangegeven op kaartbijlage A. In het gebied tussen Melkweg, Kraneweg en Westersingel, aangegeven met de functie Maatschappelijke doeleinden en Zakelijke dienstverlening op kaartbijlage A, blijft de functie onderwijs toegestaan. In het Menggebied moet de bestaande variatie blijven bestaan.

De functies 'detailhandel', 'maatschappelijke doeleinden', 'zakelijke dienstverlening' en 'bedrijven' kennen een vergelijkbare regeling. Zij zijn toegestaan op de adressen van bestaande functies anders dan wonen (overeenkomstig bijlage 2). Dit betekent dat een zekere mate van uitwisseling mogelijk is.

Er zijn maxima opgenomen voor horeca en, aan de Kraneweg, bepaalde vormen van maatschappelijke doeleinden, c.q. gezondheids- en welzijnszorg. Uitbreiding van deze functies in het Sledemenergebied respectievelijk aan de Kraneweg is op deze plaatsen ongewenst.

De functies groothandel en opslag/garage(boxen) zijn toegestaan voorzover ze reeds voorkomen. Deze functies worden gezien als ongewenst.

Uitbreiding van een andere functie dan wonen is niet toegestaan in een hogere dan de eerste bouwlaag, tenzij bij vrijstelling.

#### Dode functies

Vanwege de versterking van de woonfunctie, alsmede uit het oogpunt van sociale veiligheid en attractiviteit van de straten, dienen "dode functies", zoals garageboxen, magazijnruimten, opslagfuncties e.d. in de straatwanden zoveel mogelijk te worden geweerd. Dit wordt onder meer gerealiseerd door voor de functie 'opslag/garage(boxen)' geen uitbreiding toe te staan.

#### Categorisering

Ter bepaling van de toegestane milieucategorieën van bedrijven dient de bij dit bestemmingsplan - behorende Lijst van Bedrijfstypen te worden gehanteerd (zie bijlage 4).

#### Geluid

Bij nieuwe woningen en andere geluidgevoelige functies dient de geluidbelasting op de voorgevel ten gevolge van industrielawaai en wegverkeerslawaaï niet de in de wet vastgestelde voorkeursgrenswaarden te overschrijden, tenzij Gedeputeerde Staten daarvan ontheffing hebben verleend.

## 5.4 Verkeer

#### *Wegen*

De Frieschestraatweg, de A-straat/A-weg, de Westersingel en het oostelijk deel van de Verlengde Visserstraat (tussen de Westersingel en de Visserstraat) hebben een belangrijke stedelijke (verkeers)functie. De Kraneweg en het noordelijk deel Herman Colleniusstraat hebben een belangrijke functie op wijkniveau. De overige straten zijn woonstraten.

Alle straten vallen onder een 30 km-regiem of zijn ingericht als woonerf. Dit, met uitzondering van de Friesestraatweg, de A-straat/A-weg, de Westersingel, de Kraneweg/Verlengde Visserstraat en de Lage der A.

#### *Parkeren*

Voor nieuwe functies wordt het aantal parkeerplaatsen bepaald op basis van het Parkeerbeleid van de gemeente, dat is gebaseerd op het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer en de ASVV-normen, overeenkomstig bijlage 6. In principe wordt het parkeerprobleem op eigen terrein opgelost.

Echter, op het terrein ten behoeve van Maatschappelijke doeleinden en Zakelijke dienstverlening, overeenkomstig de functionele kaart, geldt dat voor deze functie maximaal 24 parkeerplaatsen mogen worden gerealiseerd: 14 op de hoek Westersingel/Verlengde Visserstraat en 10 op de bestaande verharding voor het gebouw op de hoek Verlengde Visserstraat/Melkweg ('het kasteel').

## HOOFDSTUK III BESTEMMINGEN

### Artikel 6 Bestemming Stadswoonwijk

#### 6.1 Doeleinden

De gronden die op de plankaart zijn aangewezen voor Stadswoonwijk zijn bestemd voor de volgende doeleinden, zulks met inachtneming van de beschrijving in hoofdlijnen:

1. Woondoeleinden, waaronder begrepen:
  - woningen
  - wooneenheden
  - bijzondere vormen van huisvesting in de vorm van kamerverhuur('bedrijven')
  - additionele voorzieningen voor woonboten in de vorm van schuurtjes
2. Detailhandel (sectie G afd.52, overeenkomstig SBI '93/bijlage 2)
3. Maatschappelijke doeleinden (secties M,N,O afd.92, overeenkomstig SBI '93/bijlage 2), waaronder begrepen:
  - onderwijsvoorzieningen
  - sociaal-culturele voorzieningen
  - sport en recreatie
  - maatschappelijke dienstverleningsvoorzieningen
  - medische voorzieningen
  - religieuze voorzieningen
4. Zakelijke dienstverlening in de vorm van kantoren (secties I afd.63 en 64,J,K,L,O afd.90 en 91 overeenkomstig SBI '93/bijlage 2)
5. Bedrijven - inclusief dienstverlenende bedrijven, bv. kappers, foto-ateliers - alsmede bouwnijverheid (secties D,E,F en O afd.93, overeenkomstig SBI '93/bijlage 2).
6. Horeca II en III (sectie H, overeenkomstig SBI '93/bijlage 2)
7. Groothandel (sectie G afd.51 overeenkomstig SBI '93/bijlage 2)
8. Opslag / garage(boxen) (o resp. g/bijlage 2)
9. Verkeersvoorzieningen, waaronder begrepen:
  - wegen
  - fiets- en voetpaden
  - bruggen
  - al dan niet overdekte parkeervoorzieningen
10. Groenvoorzieningen met inbegrip van daarbij behorende speelvoorzieningen, voet- en fietspaden, alsmede waterpartijen en fonteinen.

Een en ander met inbegrip van bij de doeleinden behorende additionele voorzieningen zoals bijvoorbeeld bergingen en andere nevenruimten alsmede tuinen en erven met inbegrip van daarbij behorende voet- en fietspaden en parkeerruimte.

## 6.2 Nadere regeling van de onder 6.1 genoemde doeleinden

### 6.2.1 Nadere regeling woondoeleinden

Bebouwing ten behoeve van de functie woondoeleinden is in beginsel op alle voor bebouwing in aanmerking komende gronden toelaatbaar, met uitzondering van de adressen opgenomen in bijlage 2.

#### Gebruik anders dan wonen

De uitoefening van een aan-huis-gebonden beroep, in dit bestemmingsplan bijvoorbeeld ook kap- en schoonheidssalons en verzekeringsagenten, is in het hoofdgebouw toelaatbaar als overwegende functie van het perceel met dien verstande dat de woonfunctie in overwegende mate, c.q. voor minimaal 70% van de bruto vloeroppervlakte van de bouwlagen van het hoofdgebouw, behouden blijft en dat zowel aan de woonbestemming als aan het woonkarakter - in pandig en qua uiterlijk aanzien - geen afbreuk wordt gedaan.

Tevens moeten de daarbij uit te oefenen activiteiten verenigbaar zijn met het karakter van de omliggende woonomgeving, dat wil zeggen dat bij de beoordeling van de aanvaardbaarheid van een aan-huis-gebonden beroep de verkeersaantrekkende werking, het bezoekersaantal en de milieuaspecten een rol spelen.

### 6.2.2 Nadere regeling detailhandel

1. De functie detailhandel is uitsluitend toegestaan op de gronden waarop een andere functie dan wonen aanwezig is overeenkomstig de aanduiding in bijlage 2.
2. Niet toegestaan is detailhandel in auto's, autoaccessoires en onderdelen (waaronder autobanden), motorbrandstoffen, boten, caravans, grove bouwmaterialen en woninginrichting in volumineuze artikelen met dien verstande dat deze vormen van detailhandel zijn toegestaan voorzover dit reeds het geval is overeenkomstig de aanduiding in bijlage 2.
3. Een vestiging mag een verkoopvloeroppervlakte hebben van niet meer dan 200 m<sup>2</sup>.
4. Detailhandel is uitsluitend toegestaan in de eerste bouwlaag met dien verstande dat deze functie tevens is toegestaan in hoger gelegen bouwlagen, voorzover dit reeds het geval is overeenkomstig bijlage 2.

### 6.2.3 Nadere regeling maatschappelijke doeleinden

1. De functie maatschappelijke doeleinden is uitsluitend toegestaan in het gebied dat als Maatschappelijke doeleinden en Zakelijke dienstverlening is aangegeven op de bijlage Functionele structuur (kaartbijlage A), alsmede op de gronden waarop een andere functie dan wonen aanwezig is overeenkomstig de aanduiding in bijlage 2, met dien verstande dat het aantal vestigingen aan de Kraneweg ten behoeve van *gezondheids- en welzijnszorg* (sectie N afd.85 overeenkomstig SBI '93/bijlage 2) het maximum van 21 niet mag overschrijden.
2. De functie maatschappelijke doeleinden is uitsluitend toegestaan in de eerste bouwlaag, met dien verstande dat deze functie tevens is toegestaan in hoger gelegen bouwlagen, voorzover dit reeds het geval is overeenkomstig de aanduiding in bijlage 2. De beperking in dit lid is niet van toepassing op het gebied dat als Maatschappelijke doeleinden en Zakelijke dienstverlening is aangegeven op de bijlage Functionele structuur (kaartbijlage A).

#### 6.2.4 Nadere regeling zakelijke dienstverlening

1. De functie zakelijke dienstverlening is uitsluitend toegestaan in het gebied dat als Maatschappelijke doeleinden en Zakelijke dienstverlening is aangegeven op de bijlage Functionele structuur (kaartbijlage A), alsmede op de gronden waarop een andere functie dan wonen aanwezig is overeenkomstig de aanduiding in bijlage 2.
2. De functie zakelijke dienstverlening is uitsluitend toegestaan in de eerste bouwlaag, met dien verstande dat deze functie tevens is toegestaan in hoger gelegen bouwlagen, voorzover dit reeds het geval is overeenkomstig de aanduiding in bijlage 2. De beperking in dit lid is niet van toepassing op het gebied dat als Maatschappelijke doeleinden en Zakelijke dienstverlening is aangegeven op de bijlage Functionele structuur (kaartbijlage A).

#### 6.2.5 Nadere regeling bedrijven

1. De functie bedrijven c.q. ambachtelijke activiteiten is uitsluitend toegestaan op de gronden waarop een andere functie dan wonen aanwezig is overeenkomstig de aanduiding in bijlage 2.
2. Uitsluitend bedrijven, als bedoeld in de categorieën 1 en 2 van de Lijst van Bedrijfstypen (bijlage 4), zijn toegestaan, met dien verstande dat bedrijven in een hogere categorie zijn toegestaan op een bepaald adres voorzover dit reeds het geval is overeenkomstig de aanduiding in bijlage 2.
3. Een bedrijfsvestiging mag een bedrijfsvloeroppervlakte hebben van niet meer dan 200 m<sup>2</sup>.
4. De functie bedrijven is uitsluitend toegestaan in de eerste bouwlaag, met dien verstande dat deze functie tevens is toegestaan in hoger gelegen bouwlagen, voorzover dit reeds het geval is overeenkomstig de aanduiding in bijlage 2.

#### 6.2.6 Nadere regeling horeca

1. De functie horeca in de categorieën II en III is toegestaan voorzover de betreffende horecafunctie is genoemd in de bij het plan behorende bijlage 2, evenwel uitsluitend op het adres dat voor de betreffende horecafunctie is aangegeven.
2. Ten aanzien van de gronden, gelegen buiten de in lid 1 aangegeven locaties geldt, dat horeca uitsluitend is toegestaan in het menggebied, met dien verstande dat:
  - het aantal horecavestigingen aan de Kraneweg het maximum van 3 niet mag overschrijden,
  - het aantal horecavestigingen aan de Westersingel het maximum van 1 niet mag overschrijden,
  - het aantal horecavestigingen in het Sledemenergebied (gelegen ten oosten van de Westersingel) het maximum van 5 niet mag overschrijden,
  - nieuwe vestigingen niet zijn toegestaan in de Sledemenerstraat en de Westerbinnensingel,
  - horeca I niet is toegestaan.
3. Een horecavoorziening mag een maximale oppervlakte hebben van 150 m<sup>2</sup>.
4. Horeca is uitsluitend toegestaan in de eerste bouwlaag, zulks met uitzondering van horeca als additionele voorziening bij een volgens het plan toegelaten functie.
5. Horeca is uitsluitend toegestaan in de eerste bouwlaag met dien verstande dat deze functie tevens is toegestaan in hoger gelegen bouwlagen, voorzover dit reeds het geval is overeenkomstig de aanduiding in bijlage 2.

#### 6.2.7 Nadere regeling groothandel

1. De functie groothandel is uitsluitend toegestaan, voorzover deze functie is genoemd in bijlage 2, evenwel uitsluitend op het adres dat voor de functie groothandel is aangegeven.
2. De functie groothandel is uitsluitend toegestaan in de eerste bouwlaag, met dien verstande dat deze functie tevens is toegestaan in hoger gelegen bouwlagen, voorzover dit reeds het geval is overeenkomstig de aanduiding in bijlage 2.
3. Indien op grond van de leden 1 en 2 de functie groothandel is toegestaan en deze gedurende 1 jaar is gewijzigd in een andere volgens dit plan toegestane functie, wordt het opnieuw wijzigen in de functie groothandel aangemerkt als verboden gebruik.

#### 6.2.8 Nadere regeling opslag / garage(boxen)

1. De functie opslag/garage(boxen) is uitsluitend toegestaan, voorzover deze functie is genoemd in bijlage 2, evenwel uitsluitend op het adres dat voor de functie opslag is aangegeven.
2. De functie opslag/garage(boxen) is uitsluitend toegestaan in de eerste bouwlaag, met dien verstande dat deze functie tevens is toegestaan in hoger gelegen bouwlagen, voorzover dit reeds het geval is overeenkomstig de aanduiding in bijlage 2.
3. Indien op grond van de leden 1 en 2 de functie opslag/garage(boxen) is toegestaan en deze gedurende 1 jaar is gewijzigd in een andere volgens dit plan toegestane functie, wordt het opnieuw wijzigen in de functie opslag/garage(boxen) aangemerkt als verboden gebruik.

#### 6.2.9 Nadere regeling verkeersvoorzieningen

De bestaande straten en pleinen, zoals aangegeven op de plankaart, dienen te worden gehandhaafd. De maatvoering van de op de plankaart aangegeven dwarsprofielen dient in acht te worden genomen. De kaden Lage der A en de Reitdiepskade dienen in beginsel vrij te worden gehouden van bebouwing.

Op de bestaande straten en pleinen is in totaal maximaal 1 vaste standplaats toegestaan, c.q. in de Verlengde Visserstraat tegenover nr.15 met een maximale omvang van 15 m<sup>2</sup>.

### 6.3 Vrijstellingsbepalingen inzake functiewijziging

1. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in de artikelen 5.3 en 6.2:  
om op andere gronden dan daar is toegestaan vestiging mogelijk te maken van de functies detailhandel tot een maximum van 400 m<sup>2</sup> v.v.o., maatschappelijke doeleinden, zakelijke dienstverlening, bedrijven die vallen onder bedrijfscategorie 1 of 2, overeenkomstig de Lijst van Bedrijfstypen (bijlage 4) en horeca II en III.
2. Referentiekader vrijstelling ten behoeve van functiewijziging ex lid 1  
  
A.De vrijstellingsbepaling voor de functiewijziging mag uitsluitend worden toegepast:
  - a. in het Menggebied overeenkomstig kaartbijlage A: in de eerste bouwlaag;

- Bij gebruikmaking van deze vrijstelling blijven de artikelen 6.2.5 lid 3 en 6.2.6 lid 3 (max. oppervlakte bedrijven en horeca) buiten toepassing. De vrijstelling geldt niet voor horeca in het Sledemenergebied, gelegen ten oosten van de Westersingel.
- b. voor de panden aan het H.W.Mesdagplein, het Jozef Israëlsplein en het Taco Mesdagplein voor zakelijke dienstverlening en detailhandel in de eerste bouwlaag;
  - c. in het gebied met de functie Woondoeleinden overeenkomstig kaartbijlage A, echter:
    - a. uitsluitend voor de functies detailhandel, maatschappelijke doeleinden, zakelijke dienstverlening en bedrijven categorie 1 en 2, en mits b. uitsluitend in de *eerste bouwlaag in een naastgelegen pand* ten behoeve van uitbreiding met *dezelfde functie*;  
Bij gebruikmaking van deze vrijstelling blijven de artikelen 6.2.2 lid 3 en 6.2.5 lid 3 (max. oppervlakte bedrijven) buiten toepassing.
    - d. voor een hogere dan de eerste bouwlaag, indien:
      - . het betreft dezelfde functie als in de eerste bouwlaag, en/of
      - . het gebouw kennelijk niet gebouwd is ten behoeve van de woonfunctie.
 Bij gebruikmaking van deze vrijstelling blijven de artikelen 6.2.2 lid 3, 6.2.5 lid 3 en 6.2.6 lid 3 buiten toepassing.
- B. De vrijstellingsbepaling voor de functiewijziging mag uitsluitend worden toegepast indien de functie waarnaar wordt gewijzigd zich verdraagt met de functie wonen. Daarbij zullen aspecten als verkeersaantrekkende werking, parkeerdruk en bezoekersaantal worden betrokken. Voorts is de milieuwetgeving richtinggevend en mag geen blijvende, onevenredige afbreuk worden gedaan aan het woon- en leefmilieu.
- C. Niet is toegestaan functiewijziging naar detailhandel in auto's, autoaccessoires en -onderdelen (waaronder autobanden), motorbrandstoffen, boten, caravans, grove bouwmaterialen en woninginrichting in volumineuze artikelen.
3. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in artikel 6.2.1 voor het toestaan van de functie woondoeleinden op de adressen opgenomen in bijlage 2, mits het zelfstandige woonruimte betreft.

#### 6.4 Bebouwingsvoorschriften

1. Op de in artikel 6.1 genoemde gronden mag uitsluitend bebouwing overeenkomstig de bestemming en overeenkomstig het bepaalde in artikel 6.2 worden opgericht.
2. De bebouwing moet worden opgericht binnen de op de plankaart aangegeven bouwgrens; op de overige gronden is geen bebouwing toegestaan. Dit, met uitzondering van:
  - a. nutsvoorzieningen ten behoeve van ligplaatsen voor woonschepen;
  - b. schuurtjes ten behoeve van woonschepen, daar waar dit op de plankaart is aangegeven, met dien verstande dat:
    - . per woonschip maximaal één schuurtje is toegestaan.
    - . de afstand van de schuurtjes tot de as van de Hofstede de Grootkade minimaal 7.5 meter bedraagt.
    - . het schuurtje in beginsel ter hoogte van het schip dient te worden gesitueerd, danwel per twee geclusterd, waardoor een groter bebouwingsvrij gebied tussen de geclusterde schuurtjes wordt bereikt.
    - . de oppervlakte van een schuurtje maximaal 7,5 m<sup>2</sup> bedraagt met dien verstande dat de maximale lengte 3 m, de maximale hoogte van de gootlijn 2 m en van de noklijn maximaal 2.50 m bedraagt;
  - c. daar waar op de plankaart een structuurbepalende bouwgrens is aangegeven *in de*

- bouwgrens dient te worden gebouwd;
- d. de (structuurbepalende) bouwgrens niet geldt voor ondergronds parkeren met bijbehorende bebouwing tot 1.20 meter boven peil; bepalingen ten aanzien van het bebouwingspercentage als bedoeld in de artikelen 1 en 6 blijven hierbij eveneens buiten beschouwing.
3. Het op de plankaart aangegeven minimaal en maximaal aantal bouwlagen, de korrelgrootte, de vloerindex en het maximale bebouwingspercentage moeten in acht worden genomen.
  4. Een bouwlaag mag de maximale bouwhoogte van 3.75 meter niet overschrijden.
  5. In verband met eisen, die voortvloeien uit de aard of functie van een bouwwerk mag in plaats van een bouwlaag een overeenkomstige bouwhoogte worden aangehouden.
  6. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met dien verstande dat dit niet geldt voor een erf- of terreinafscheiding.
  7. Een erf- of terreinafscheiding mag de hoogte van 2 meter niet overschrijden, met dien verstande dat van een erf- of terreinafscheiding die voor de voorgevelbouwgrens wordt geplaatst, de hoogte niet meer mag zijn dan 1 meter.

## **6.5 Vrijstellingsbepalingen inzake de bebouwingsvoorschriften**

1. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in:
  1. artikel 6.4 lid 1 voor het oprichten van aan- en uitbouwen en bijgebouwen op de in artikel 6 genoemde gronden ten behoeve van een praktijk/kantoorruimte voor een aan huis gebonden beroep;
  2. artikel 6.4 lid 2 voor geringe overschrijding van de bouwgrens ten behoeve van additionele voorzieningen zoals stoepen, toegangen, trappen, hellingbanen, luifels, bordessen, erkers, galerijen, balkons, alsmede naar de aard vergelijkbare ondergeschikte onderdelen van bouwwerken;
  3. artikel 6.4 lid 3 in die zin dat:
    - a. het maximum aantal bouwlagen met 1 mag worden vergroot - met dien verstande dat dit niet geldt voor de bebouwing ten behoeve van Maatschappelijke doeleinden en Zakelijke dienstverlening, zoals aangeduid op de functionele kaart - en het minimum aantal bouwlagen tot 1 bouwlaag mag worden verlaagd;
    - b. het bebouwingspercentage met het getal 10 mag worden verhoogd;
    - c. de vloerindex met een percentage van 20 mag worden verhoogd;
    - d. het richtgetal voor de korrelgrootte maximaal mag worden verdubbeld of gehalveerd, met dien verstande dat de nieuwe korrelgrootte de bestaande parcellering niet aantast qua uitstraling;
  5. artikel 6.4 lid 6 voor het overschrijden van de toegestane hoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde tot een hoogte van maximaal 5 meter.
2. De in lid 1 genoemde bevoegdheid dient te worden uitgeoefend met inachtneming van de beschrijving in hoofdlijnen (artikel 5).

## **Artikel 7 Bestemming Wegverkeer**

### **7.1 Doeleinden**

De gronden die op de plankaart zijn aangewezen voor Wegverkeer zijn bestemd voor de volgende doeleinden, zulks met inachtneming van de beschrijving in hoofdlijnen:

- a. wegen, fiets- en voetpaden
- b.abri's, wachtruimtes
- c. parkeren
- d. groenvoorzieningen
- e. additionele doeleinden

### **7.2 Bebouwingsvoorschriften**

1. Op de in artikel 7.1 genoemde gronden mag uitsluitend bebouwing overeenkomstig de bestemming worden opgericht.
2. De bebouwing mag uitsluitend bestaan uit bouwwerken, geen gebouw zijnde, met een maximale hoogte van 10 meter.

## **Artikel 8 Bestemming Verkeer te water**

### **8.1 Doeleinden**

De gronden die op de plankaart zijn aangewezen voor Verkeer te water zijn bestemd voor de volgende doeleinden:

- a. Verkeer te water
- b. Ligplaatsen voor woonschepen
- c. Water
- d. Additionele voorzieningen

### **8.2 Nadere regeling van de onder 8.1 sub b genoemde doeleinden**

1. Ligplaatsen voor woonschepen zijn uitsluitend toegestaan op de gronden die zijn voorzien van een daartoe strekkende aanduiding op de plankaart.
2. De hoogte, lengte en breedte van een woonschip mogen niet meer bedragen dan respectievelijk 3.50 meter, met dien verstande dat het hoogste punt van het schip niet meer dan 1.5 m boven de aanliggende kade mag uitsteken, 30 meter en 5.10 meter.
3. Het is niet toegestaan een ligplaats te gebruiken ten behoeve van een bedrijfsschip.
4. In verband met het openbaar karakter van het vaarwater:
  - is het dubbel afmeren van woonschepen is niet toegestaan;
  - dient de ruimte tussen twee schepen vrij te worden gehouden van drijvende (aan)bouwsels, zoals terrassen;
  - is behalve een woonschip per ligplaats uitsluitend één bijboot òf een opduwer tot een maximum van 10 m<sup>5</sup> toegestaan, echter uitsluitend aan de voor- of achterzijde van het woonschip.

### **8.3 Bebouwingsvoorschriften**

- a. Op de in artikel 8.1 genoemde gronden mag uitsluitend bebouwing overeenkomstig de bestemming worden opgericht, met dien verstande dat steigers niet zijn toegestaan.
- b. De bebouwing mag uitsluitend bestaan uit bouwwerken, geen gebouw zijnde, met een maximale hoogte van 10 meter ten behoeve de onder a,c en d genoemde doeleinden.

## HOOFDSTUK IV OVERIGE BEPALINGEN

### Artikel 9 Gebruiksbeplating

1. Verboden gebruik  
Het is verboden de in het plan begrepen gronden en de zich daarop bevindende bebouwing te gebruiken op een wijze of tot een doel strijdig met de bestemming en/of de daarbij behorende voorschriften.
2. Als verboden gebruik in de zin van lid 1 wordt in ieder geval aangemerkt:
  - het gebruik van bouwwerken als automaten-/ amusementshal, danwel als sexinrichting;
  - het gebruik van de kaden en oevers ten behoeve van opslag;
  - het gebruik van andere gronden dan is toegestaan op grond van artikel 8 voor ligplaats van woonschepen.
3. Vrijstelling  
Burgemeester en Wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in lid 1 wanneer strikte toepassing daarvan leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

### Artikel 10 Aanlegvergunningen

1. Het is verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning (aanlegvergunning) van burgemeester en wethouders in het gebied tussen Melkweg/Verlengde Visserstraat/Westersingel, op de functionele kaart (kaartbijlage A) aangegeven als gebied met de functie Maatschappelijke Doeleinden en Zakelijke Dienstverlening de volgende werken of werkzaamheden uit te voeren:
  1. het aanleggen van verharde wegen, paden, terrassen en parkeervoorzieningen;
  2. het verwijderen van houtopstanden;
  3. het afgraven en ophogen van gronden met meer dan 40 cm.
2. De onder 1 bedoelde vergunning is niet van toepassing op werken en werkzaamheden die het normale onderhoud en beheer betreffen of die reeds in uitvoering zijn vóór en/of op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan of deel uitmaken van de activiteiten die worden uitgevoerd in het kader van een beheers- of inrichtingsplan dat door burgemeester en wethouders is geaccepteerd.

### Artikel 11 Nadere eisen

1. Burgemeester en wethouders zijn ter waarborging van de stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit zoals omschreven in de beschrijving in hoofdlijnen (artikel 5) bevoegd nadere eisen te stellen ten aanzien van de situering, afmetingen en gevelindeling van bouwwerken.
2. Burgemeester en Wethouders kunnen de in lid 1 genoemde bevoegdheid eveneens uitoefenen, indien dit noodzakelijk is ter voorkoming van een onevenredige aantasting van de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en/of bouwwerken.

## Artikel 12 Algemene vrijstellingsbepalingen

1. Indien niet op grond van een andere bepaling van deze voorschriften vrijstelling kan worden verleend, zijn burgemeester en wethouders bevoegd vrijstelling te verlenen van de desbetreffende bepalingen van dit plan:
  1. voor gebouwen ten dienste van het algemeen belang of openbaar nut, zoalsabri's, telefooncellen, kunstobjecten, electriciteitsgebouwtjes, alsmede naar de aard vergelijkbare bouwwerken, met een maximale inhoud van 25 m<sup>3</sup>;
  2. voor bouwwerken, geen gebouw zijnde zoals gedenktekens, beeldhouwwerken en andere kunstuitingen, speelvoorzieningen, vrijstaande muren, geluidwerende voorzieningen, duikers en bruggen en andere waterbouwkundige constructies;
  3. voor geringe afwijkingen, welke in het belang zijn van een ruimtelijk of technisch meer verantwoorde plaatsing van bouwwerken of welke noodzakelijk zijn in verband met de werkelijke toestand van het terrein, mits de afwijkingen niet meer dan 1 meter bedragen;
  4. voor geringe overbouwingen ten dienste van de verbinding tussen twee bouwwerken, c.q. een luchtbrug of luchtsluis, waarbij bepalingen ten aanzien van het bebouwingspercentage en de (structuurbepalende) bouwgrens buiten beschouwing worden gelaten; indien geplaatst aan een monument – als bedoeld in de Monumentenwet 1988 dan wel in de provinciale of gemeentelijke monumentenverordening – is dit uitsluitend toegestaan voor zover zulks niet bezwaarlijk is met het oog op de in historisch-esthetisch opzicht gewenste aansluiting bij het karakter van de bestaande omgeving;
  5. voor het oprichten van kiosken met een maximale inhoud van 25 m<sup>3</sup>;
  6. voor het innemen van een standplaats als bedoeld in de Algemene Plaatselijke Verordening;  
De mogelijkheid tot vrijstelling wordt beoordeeld naar de mate waarin deze zich verdraagt met de functie wonen. Daarbij zullen aspecten als verkeersaantrekkende werking, parkeerdruk, bezoekersaantal en ruimtelijke inpasbaarheid worden betrokken.  
Voorts is de milieuwetgeving richtinggevend.
  7. c.q. artikel 6.2.5 lid 2 en artikel 6.3, voor gevallen, waarin vergunning wordt gevraagd voor:
    - een activiteit die niet in de Lijst van Bedrijfstypen voorkomt, of
    - vergunning wordt gevraagd voor een activiteit die in de Lijst van Bedrijfstypen is vermeld in een categorie die in principe niet is toegestaan op het desbetreffende perceel,terwijl de activiteit naar aard en invloed op de omgeving wel passend is;
  8. c.q. artikel 8.2:
    - voor het toestaan van een authentiek schip tot 6 meter breed en/of 38 meter lang, indien dit verband houdt met de authenticiteit van dat schip en mits dit nautisch geen problemen oplevert;
    - voor het toestaan van een authentieke opduwer tot een maximum van 15 m<sup>5</sup>, indien dit verband houdt met de authenticiteit van die opduwer;
    - voor het toestaan van een recreatieschip op een ligplaats voor een woonschip aan de voor- of achterzijde van het woonschip, indien de situatie dit, mede gezien de omvang van het betreffende recreatieschip, toelaat.
2. De in lid 1 genoemde bevoegdheid dient te worden uitgeoefend met inachtneming van de beschrijving in hoofdlijnen (artikel 5).

## HOOFDSTUK V SLOTBEPALINGEN

### Artikel 13 Overgangsbepaling ten aanzien van het bouwen

1. Overgangsbepaling ten aanzien van het bouwen  
Een bouwwerk, dat op het tijdstip van tervisielegging van het ontwerp van dit plan bestond of in uitvoering was, danwel is of kan worden gebouwd krachtens een bouwvergunning, waarvoor de aanvraag voor dat tijdstip is ingediend, en dat afwijkt van het in dit plan bepaalde ten aanzien van de toelaatbaarheid van bebouwing, mag, mits de bestaande afwijkingen ook naar hun aard niet worden vergroot en behoudens onteigening:
  - a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd, mits dit geen algehele vernieuwing of verandering van het in de aanhef bedoelde bouwwerk tot gevolg heeft;
  - b. uitsluitend indien het bouwwerk door een calamiteit is teniet gegaan, geheel worden vernieuwd, met inachtneming van de grenzen welke ten aanzien van het bouwen ter plaatse bij het plan zijn bepaald tenzij herbouw hierdoor niet zou zijn toegestaan, en mits de aanvraag tot bouwvergunning is ingediend binnen 18 maanden nadat het bouwwerk is teniet gegaan;
  - c. tot niet meer dan 115 % van de oppervlakte van het in de aanhef bedoelde bouwwerk worden uitgebreid, met inachtneming van de grenzen welke ten aanzien van het bouwen ter plaatse zijn bepaald.
2. Het in lid 1 bepaalde is van overeenkomstige toepassing ten aanzien van een bouwwerk dat afwijkt van dit plan en dat na het tijdstip van ter inzagelegging van het ontwerp van het plan is gebouwd, c.q. wordt of kan worden gebouwd krachtens een bouwvergunning die is verleend vóór het tijdstip, waarop dit plan rechtskracht verkrijgt.

### Artikel 14 Overgangsbepaling ten aanzien van het gebruik

1. Overgangsbepaling ten aanzien van het gebruik  
Het gebruik van gronden anders dan voor bebouwing alsmede het gebruik van zich op die gronden bevindende bouwwerken dat in strijd is met het in dit plan bepaalde en dat bestaat op het tijdstip, waarop het plan voor zover betrekking hebbend op de strijdigheid van dat gebruik van kracht wordt, mag worden voortgezet en/of gewijzigd, mits door die wijziging de strijdigheid met het plan niet wordt vergroot.
2. Het in lid 1 bepaalde is niet van toepassing op gebruik als daar bedoeld, dat reeds in strijd was met het tot het daargenoemde tijdstip ter plaatse geldende bestemmingsplan.

### Artikel 15 Strafbepaling

Overtreding van het bepaalde in artikel 9 lid 1 en lid 2 en artikel 14 lid 1 wordt aangemerkt als een strafbaar feit waarop het bepaalde in artikel 59 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening van toepassing is.

## **Artikel 16 Citeertitel**

Deze voorschriften kunnen worden aangehaald als voorschriften bestemmingsplan "Schilderswijk".

## **Bijlagen**

1. Hoofdstructuur van de wijk en waardering Beschermd stadsgezicht Schildersbuurt.
2. Adressenlijst bestaande functies anders dan wonen.
3. Nadere omschrijving horecacodes.
4. Lijst van Bedrijfstypen.
5. Hoofdgroenstructuur.
6. ASVV-normen.
7. Milieu-aspecten.
8. Inspraakverslag.
9. Vooroverleg.

Kaartbijlage A: Functionele structuur.

Kaartbijlage B: Beschermd Stadsgezichten, Monumenten en beeldbepalende panden.

## **BIJLAGE 1**

Hoofdstructuur van de wijk en waardering Beschermd stadsgezicht Schildersbuurt

Binnen het gebied komen ruimtes, routes en wegen voor van verschillende betekenis in stedenbouwkundige zin.

1. Van de eerste orde zijn de entrees van de stad, zowel over de weg (Friesestraatweg, Hoendiep en Paterswoldseweg) als over het water (Reitdiep en Eendrachtskade/Hoendiep). Daarnaast gaat het om de stedelijke ruimtes die van belang zijn op het niveau van de stad (het Noorderplantsoen en de Westerhaven). Deze ruimtes zijn in hun betekenis en beleving ook van belang voor de Schilderswijk.
2. Van de tweede orde zijn de wegen binnen de wijk, die de relatie met de omringende wijken en het centrum verzorgen (de Kraneweg, de Westersingel en de Herman Colleniusstraat). Voorts is het groene gebied aan de Melkweg / Kraneweg van betekenis op het niveau van de wijk; dit geldt tevens voor het H.W.Mesdagplein.
3. Van de derde orde zijn alle overige straten binnen de wijk. Het zijn voornamelijk woonstraten.

## **Straten- en pleinenpatroon**

### **\* Sledemenergebied**

Het gebied ten noorden van de Verlengde Visserstraat heeft door het royale profiel van de Verlengde Visserstraat een enigszins geïsoleerde ligging. Het gebied ten zuiden van de Visserstraat wordt door twee straten (Sledemenerstraat en Westerbinnensingel) in de lengterichting opgedeeld in drie smalle bebouwingsstroken.

Het westelijk van de Lage der A gelegen gebied bezit een karakteristieke structuur van gebogen binnenstadsstraten die het beloop van de A volgen. De ondiepe, smal uitlopende bebouwingsschillen bestaan deels uit oude kleinschalige en deels uit recente woningbouw. Deze structuur wordt doorsneden door de A-straat in het zuiden en de Verlengde Visserstraat in het noorden. In de Verlengde Visserstraat markeren de sterke verbredingen van het straatprofiel de begrenzing van de oude stad.

### **\* Schildersbuurt**

#### *Stratenpatroon*

Er is sprake van een strakke stedenbouwkundige structuur en goed bewaarde straatwanden in een overwegend rechthoekig stratenpatroon onderbroken door pleinen: het H.W.Mesdagplein, het Jozef Israëlsplein en het Taco Mesdagplein. Karakteristiek zijn de ruime profielen van pleinen en straten.

De afwijkingen op het rechthoekige stratenpatroon zijn het gevolg van vroegere, ruimtelijke ontwikkelingen.

Met name van belang in dit opzicht zijn de gebogen straten waaraan het verloop van de voormalige vestinggracht nog te herkennen is (de Melkweg en de Blekerstraat).

Aan het licht gebogen verloop van het oostelijk deel van de Nieuwe Blekerstraat, richting A-weg, is het niet-planmatige karakter van dit deel herkenbaar.

Hetzelfde geldt voor de Friesestraatweg: een oude, belangrijke uitvalsweg richting Friesland.

Hierop sluit de oost-west lopende Kraneweg, die vanouds de verbinding met de stad vormt, aan.

Bij de invulling van het gebied ten zuiden van de Kraneweg werd de Leeuwarderstraat wel opgenomen, maar niet doorgezet in westelijke richting.

Ten noorden van de Kraneweg zet het rechthoekige stratenpatroon zich door in noordelijke richting. De Taco Mesdagstraat 'kruist' de Kraneweg loodrecht en eindigt op de Hofstede de Grootkade.

Echter:

. De Herman Colleniusstraat loopt met een lichte knik naar het Reitdiep en vormt via de Herman Colleniusbrug de verbinding met de Oranjewijk. Dit deel van de straat heeft een belangrijke verkeersfunctie. De bebouwing erlangs vormt met de watertoren en de brug een markant geheel.

. De Otto Eerelmanstraat eindigt, anders dan in het plan van Mulock Houwer, door een knik ter hoogte van de Wassenberghstraat loodrecht op de Hofstede de Grootkade.

. Deze kade langs het Reitdiep kent een gebogen verloop.

De Wassenberghstraat vormt in de 'nieuwe' Schildersbuurt de belangrijkste oost-west verbinding. De straat loopt vanaf de Otto Eerelmanstraat naar de Friesestraatweg en maakt ter hoogte van de St. Lucasstraat, die iets schuin vanaf de Kraneweg komt, een lichte knik.

### *Pleinen*

Ook de pleinen vormen een afwisseling op het in hoofdzaak rechthoekige stratenpatroon.

Het H.W.Mesdagplein op het kruispunt H.W.Mesdagstraat - Herman Colleniusstraat is groot en ovaalvormig. Het ruitvormige Jozef Israëlsplein vormt een onderbreking van de Jozef Israëlsstraat bij de kruising met de Taco Mesdagstraat. De hoeken van beide straten zijn schuin afgesneden. In tegenstelling tot het H.W.Mesdagplein is dit plein altijd bestraat geweest.

Het Taco Mesdagplein ontstond door het gedeeltelijk terugleggen van de rooilijn van de westzijde van de Taco Mesdagstraat; het is rechthoekig en voorzien van een plantsoen en boombeplanting.

### *Waardering Beschermd stadsgezicht Schildersbuurt*

Ten behoeve van het behoud van het voorgedragen Beschermd stadsgezicht Schildersbuurt kan hoofdstuk 3 als volgt worden samengevat:

Het grootste deel van de Schildersbuurt is een gebied met bijzondere stedenbouwkundige waarden. De buurt is ontstaan in een periode waarin de ontwikkeling van de stad geleidelijk veranderde van spontaan naar planmatig. De Schildersbuurt is in een tijd van woningnood gebouwd als uitbreidingswijk.

De strakke stedenbouwkundige structuur en goed bewaarde straatwanden in het overwegend rechtlijnige stratenpatroon, onderbroken door pleinen bepalen het hoogwaardige stadsbeeld en het karakter van deze vroeg twintigste-eeuwse woonwijk. Karakteristiek zijn de ruime profielen van pleinen en straten die het gebied doorkruisen en de architectonische kwaliteit van de bebouwing in nauwe samenhang met de stedenbouwkundige opzet. Het gevarieerde bebouwingsbeeld van aaneengesloten panden, van vaak twee en drie bouwlagen met kap, in de rooilijn langs rechte straten heeft haar oorspronkelijke karakter grotendeels behouden.

Vanwege deze kwaliteiten is de Schildersbuurt in het kader van het Monumenten Selectie Project van de gemeente Groningen voorgedragen als Beschermd stadsgezicht.

Typerend zijn:

- de strakke stedenbouwkundige structuur van het zuidelijke deel waarvan de hoofdropzet bestaat uit een regelmatig, rechthoekig stratenpatroon, op twee plaatsen onderbroken door een ovaal en een ruitvormig plein, respectievelijk het H.W. Mesdagplein en het Jozef Israëlsplein;
- de heldere aansluiting van de stedenbouwkundige structuur van het noordelijke, latere deel op het orthogonale stratenpatroon in het zuidelijke deel en de architectonisch samenhangende bebouwing uit de jaren 1913-1940;
- de stedenbouwkundig-historische waarde van de contouren van de voormalige Kranedwinger als restant van de historische vestingstructuur, goed herkenbaar in het gebogen verloop van de Melkweg en de Blekerstraat;
- de cultuurhistorische en architectonische waarde van de twee op de voormalige Kranedwinger gelegen universiteitslaboratoria, met name het 'kasteel', van rond de eeuwwisseling in van een parkachtige groenaanleg;
- de lineaire stroken arbeiderswoningen aan de Nieuwe Blekerstraat als representant van de vroegste, niet-planmatige ontwikkeling van de wijk;
- de profielen van de hoofdstraten: bebouwing - erfafscheiding met stoepen en hekwerken - trottoir met boombeplanting - weg - trottoir met boombeplanting - erfafscheiding met stoepen en hekwerken - bebouwing (Westersingel, Kraneweg, H. W. Mesdagstraat, Jozef Israëlsstraat, Herman Colleniusstraat);
- het over het algemeen tot in detail goed bewaard gebleven, begin 20ste-eeuwse architectuurbeeld en de ensemblewaarden van hele straatwanden waarin de neo-stijlen, de eclectische stijlen, de Art Nouveau en de verstrakte Amsterdamse School ruim vertegenwoordigd zijn;
- de ensemblewaarde van de bebouwing aan de H.W. Mesdagstraat, het H.W. Mesdagplein, de Jozef Israëlsstraat, het Jozef Israëlsplein en de Herman Colleniusstraat;
- de ensemblewaarde van de eclectische bebouwing aan de Westersingel en de ruimtelijke

relatie met het Noorderplantsoen en de Westerhaven;

- de ensemblewaarde en het gedifferentieerde bebouwingsbeeld van de Kraneweg;
- de zicht-as over het H.W. Mesdagplein richting Reitdiep en watertoren;
- de zicht-as over de Westersingel richting Reitdiep en Noorderplantsoen;
- de cultuurhistorische en architectuurhistorische waarde en de situering van de monumentale pakhuizen aan de Aweg in relatie met het water van het Hoendiep;
- de stedenbouwkundig-historische waarde van het Reitdiep.

**BIJLAGE 2**

Adressenlijst bestaande functies anders dan wonen

Voor een verklaring van de SBI-codes kan worden verwezen naar de in deze bijlage opgenomen "hiërarchische opbouw en titels".

<u>straat</u>	<u>nr</u>	<u>postcode</u>	<u>sbi*</u>
Astraat	1	9718 CP	H 55
Astraat	3	9718 CP	G 52
Astraat	5	9718 CP	G 52
Astraat	7	9718 CP	G 52
Astraat	9	9718 CP	H 55
Astraat	11	9718 CP	H 55
Astraat	13	9718 CP	O 92
Astraat	15	9718 CP	G 52
Astraat	17	9718 CP	G 52
Astraat	19	9718 CP	G 52
Astraat	21	9718 CP	G 52
Astraat	23	9718 CP	H 55
Aweg	2	9718 CS	G 52
Aweg	3	9718 CS	G 52
Aweg	4	9718 CS	H 55
Aweg	4 1	9718 CS	K 74
Aweg	5	9718 CS	J 65
Aweg	5b	9718 CS	J 67
Aweg	5c	9718 CS	O 92
Aweg	5c	9718 CS	O 92
Aweg	5c	9718 CS	O 92
Aweg	6	9718 CS	G 52
Aweg	7	9718 CS	G 52
Aweg	8	9718 CS	H 55
Aweg	9	9718 CS	G 52
Aweg	10	9718 CS	O 93
Aweg	10	9718 CS	O 93
Aweg	11	9718 CT	G 52
Aweg	12	9718 CT	H 55
Aweg	12 1	9718 CT	I 63
Aweg	13	9718 CT	DE22
Aweg	17	9718 CV	N 85
Aweg	18	9718 CV	G 52
Aweg	19	9718 CV	O 91
Aweg	20	9718 CV	K 71
Aweg	20a	9718 CV	N 85
Aweg	21	9718 CV	O 92
Aweg	21	9718 CV	M 80
Aweg	21a	9718 CV	K 74
Aweg	24	9718 CV	H 55
Aweg	25	9718 CV	H 55
Aweg	26	9718 CV	K 74
Aweg	27	9718 CW	F 45
Aweg	29	9718 CW	N 85
Aweg	30	9718 CW	M 80
Aweg	37	9718 CW	K 72
Aweg	43	9718 CX	K 70
Aweg	44	9718 CX	K 74
Aweg	47	9718 CX	G 52
Aweg	49	9718 CX	G 51
Aweg	51	9718 CX	G 52
Blekerstraat	2	9718 EB	O 93
Blekerstraat	2 1	9718 EB	DE22
Blekerstraat	5	9718 EA	O 92
Blekerstraat	12	9718 EB	DE22
Blekerstraat	12a	9718 EB	O 92
Blekerstraat	12a	9718 EB	K 74
Blekerstraat	14	9718 EB	H 55
Blekerstraat	17	9718 EA	G 52
Blekerstraat	18	9718 EC	(o)
Blekerstraat	19	9718 EA	H 55
Blekerstraat	22/24	9718 EC	H 55

\*Garage en opslag staan onder de kop sbi aangegeven als resp. (g) en (o)

Blekerstraat	26	9718 EC	H 55
Blekerstraat	28	9718 EC	(g)
Blekerstraat	30	9718 EC	(o)
Blekerstraat	32	9718 EC	(g)
Dr.C. Hofstede d Grootkd	11	9718 KA	L 75
Dr.C. Hofstede d Grootkd	48	9718 KC	E 41
Friesestraatweg	1	9718 NA	F 45
Friesestraatweg	5	9718 NA	G 52
Friesestraatweg	11	9718 NA	K 74
Friesestraatweg	19	9718 NA	G 52
Friesestraatweg	19	9718 NA	O 93
Friesestraatweg	31	9718 NB	G 52
Friesestraatweg	41	9718 NB	H 55
Friesestraatweg	45	9718 NB	F 45
Friesestraatweg	47	9718 NB	O 93
Friesestraatweg	51	9718 NB	G 52
H.W. Mesdagplein	1	9718 HP	O 92
H.W. Mesdagplein	2	9718 HP	K 74
H.W. Mesdagplein	4	9718 HR	L 75
H.W. Mesdagplein	5	9718 HR	K 74
H.W. Mesdagplein	9	9718 HS	N 85
H.W. Mesdagplein	12	9718 HS	N 85
H.W. Mesdagplein	13	9718 HS	N 85
H.W. Mesdagplein	15	9718 HS	N 85
H.W. Mesdagplein	15	9718 HS	O 91
H.W. Mesdagplein	15	9718 HS	N 85
H.W. Mesdagstraat	4	9718 HG	K 70
H.W. Mesdagstraat	10-12	9718 HG	F 45
H.W. Mesdagstraat	23	9718 HB	F 45
H.W. Mesdagstraat	64	9718 HN	N 85
H.W. Mesdagstraat	72	9718 HN	N 85
H.W. Mesdagstraat	72a	9718 HN	N 85
H.W. Mesdagstraat	72	9718 HN	N 85
H.W. Mesdagstraat	77 1	9718 HE	N 85
Herman Colleniusstraat	8	9718 KT	G 52
Herman Colleniusstraat	13	9718 KP	K 74
Herman Colleniusstraat	13	9718 KP	O 92
Herman Colleniusstraat	13	9718 KP	K 72
Herman Colleniusstraat	18	9718 KT	N 85
Herman Colleniusstraat	19	9718 KR	M 80
Herman Colleniusstraat	22	9718 KT	K 74
Herman Colleniusstraat	29	9718 KS	K 74
Herman Colleniusstraat	31	9718 KS	G 51
Herman Colleniusstraat	32	9718 KT	G 52
Herman Colleniusstraat	33	9718 KS	N 85
Herman Colleniusstraat	33	9718 KS	N 85
Herman Colleniusstraat	46	9718 KV	G 52
Herman Colleniusstraat	72	9718 KW	L 75
Herman Colleniusstraat	72	9718 KW	N 85
Jozef Israëlsplein	1	9718 EN	G 52
Jozef Israëlsplein	4	9718 EN	G 52
Jozef Israëlsplein	6	9718 EN	DN36
Jozef Israëlsplein	8	9718 EN	G 51
Jozef Israëlsstraat	3	9718 GA	K 74
Jozef Israëlsstraat	6/8	9718 GJ	G 52
Jozef Israëlsstraat	7	9718 GA	K 72
Jozef Israëlsstraat	27	9718 GB	K 74
Jozef Israëlsstraat	34	9718 GL	M 80
Kraneweg	6	9718 JP	N 85
Kraneweg	8	9718 JP	N 85
Kraneweg	8	9718 JP	N 85
Kraneweg	9a	9718 JC	K 74
Kraneweg	10	9718 JP	K 74
Kraneweg	11	9718 JC	K 74
Kraneweg	12	9718 JP	K 74
Kraneweg	14	9718 JR	K 74

Kraneweg	16	9718	JR	K	72
Kraneweg	16a	9718	JR	I	63
Kraneweg	16b	9718	JR	O	93
Kraneweg	17	9718	JD	O	93
Kraneweg	18	9718	JR	N	85
Kraneweg	19	9718	JD	K	74
Kraneweg	21	9718	JD	I	64
Kraneweg	21	9718	JD	G	52
Kraneweg	22	9718	JR	K	70
Kraneweg	25	9718	JD	M	80
Kraneweg	28	9718	JR	N	85
Kraneweg	32	9718	JR	G	52
Kraneweg	33	9718	JE	N	85
Kraneweg	34	9718	JS	N	85
Kraneweg	36	9718	JS	H	55
Kraneweg	38	9718	JS	G	52
Kraneweg	40	9718	JS	O	93
Kraneweg	46-48	9718	JS	N	85
Kraneweg	47	9718	JG	N	85
Kraneweg	52	9718	JS	N	85
Kraneweg	52	9718	JS	N	85
Kraneweg	56	9718	JT	N	85
Kraneweg	61	9718	JH	N	85
Kraneweg	62	9718	JT	N	85
Kraneweg	67	9718	JJ	J	66
Kraneweg	68	9718	JT	N	85
Kraneweg	68	9718	JT	N	85
Kraneweg	69	9718	JJ	N	85
Kraneweg	70	9718	JT	N	85
Kraneweg	70	9718	JT	K	70
Kraneweg	70	9718	JT	O	91
Kraneweg	71	9718	JK	DE22	
Kraneweg	72	9718	JV	K	74
Kraneweg	72	9718	JV	DE22	
Kraneweg	72	9718	JV	K	74
Kraneweg	72	9718	JV	O	92
Kraneweg	72	9718	JV	K	73
Kraneweg	73	9718	JK	F	45
Kraneweg	74	9718	JK	K	72
Kraneweg	75	9718	JK	N	85
Kraneweg	76	9718	JV	M	80
Kraneweg	77	9718	JK	G	52
Kraneweg	83	9718	JL	K	74
Kraneweg	85	9718	JL	N	85
Kraneweg	87	9718	JL	K	74
Kraneweg	91	9718	JL	J	66
Kraneweg	91	9718	JL	J	67
Kraneweg	92	9718	JX	G	52
Kraneweg	107	9718	JN	N	85
Kraneweg	115	9718	JN	O	92
Kraneweg	119	9718	JN	H	55
Lage der A	2	9718	BJ	G	52
Lage der A	4	9718	BJ	N	85
Lage der A	5 10	9718	BJ	K	74
Lage der A	11	9718	BJ	DD20	
Lage der A	12 5	9718	BJ	O	92
Lage der A	12 16	9718	BJ	K	72
Lage der A	12 35	9718	BJ	O	92
Lage der A	12 38	9718	BJ	K	74
Lage der A	13	9718	BJ	K	74
Lage der A	15	9718	BK	F	45
Lage der A	19	9718	BK	N	85
Lage der A	21	9718	BK	F	45
Lage der A	33	9718	BL	O	93
Lage der A	37	9718	BM	H	55
Leeuwarderstraat	23	9718	HV	(g)	
Leeuwarderstraat	27	9718	HV	(g)	

Leeuwarderstraat	53/1	9718	HW	E 40
Melkweg	1	9718	EP	M 80
Melkweg	6	9718	ES	N 85
Melkweg	6	9718	ES	N 85
Mondriaanstraat	37	9718	MJ	N 85
Nieuwe Blekerstraat	1	9718	ED	H 55
Nieuwe Blekerstraat	24	9718	EJ	O 92
Nieuwe Blekerstraat	36	9718	EK	O 92
Nieuwe Blekerstraat	36a	9718	EK	DA15
Nieuwe Blekerstraat	40	9718	EK	G 52
Nieuwe Blekerstraat	42	9718	EK	O 93
Nieuwe Blekerstraat	44	9718	EK	O 93
Otto Eerelmanstraat	1	9718	JZ	K 72
Otto Eerelmanstraat	1	9718	JZ	K 72
Otto Eerelmanstraat	1	9718	JZ	K 72
Otto Eerelmanstraat	1	9718	JZ	K 72
Otto Eerelmanstraat	3/1	9718	JZ	M 80
Reitdiepskade	4	9718	BP	K 70
Sledemennerstraat	1	9718	BW	G 52
Sledemennerstraat	3	9718	BW	(g/o)
Sledemennerstraat	5	9718	BW	(g/o)
Sledemennerstraat	6	9718	BZ	D
Sledemennerstraat	7	9718	BW	(g/o)
Sledemennerstraat	8	9718	BZ	D
Sledemennerstraat	10	9718	BZ	D
Sledemennerstraat	11	9718	BW	D
Sledemennerstraat	13	9718	BW	(g/o)
Sledemennerstraat	14	9718	BZ	(g/o)
Sledemennerstraat	16	9718	BZ	(g/o)
Sledemennerstraat	18	9718	BZ	(g/o)
Sledemennerstraat	24	9718	BZ	D
Sledemennerstraat	28	9718	BZ	G 50
Sledemennerstraat	35	9718	BW	(g/o)
Sledemennerstraat	37	9718	BX	(g/o)
Sledemennerstraat	39	9718	BX	N 85
Sledemennerstraat	43	9718	BX	(g/o)
Sledemennerstraat	45	9718	BX	(g/o)
Sledemennerstraat	47	9718	BX	(D)
Sledemennerstraat	49a	9718	BX	G 52
Sledemennerstraat	57	9718	BX	N 85
Taco Mesdagplein	7	9718	KE	I 63
Taco Mesdagstraat	7	9718	KH	O 93
Taco Mesdagstraat	12	9718	KL	DJ28
Taco Mesdagstraat	13	9718	KH	G 52
Taco Mesdagstraat	15	9718	KL	G 52
Taco Mesdagstraat	17	9718	KJ	H 55
Taco Mesdagstraat	18	9718	KH	G 52
Taco Mesdagstraat	20	9718	KL	N 85
Taco Mesdagstraat	32 1	9718	KM	O 92
Taco Mesdagstraat	34	9718	KM	K 71
Taco Mesdagstraat	42	9718	KM	O 92
Verlengde Visserstraat	1	9718	JA	G 52
Verlengde Visserstraat	3	9718	JA	G 52
Verlengde Visserstraat	4	9718	JB	G 52
Verlengde Visserstraat	t.o.15	9718	JA	H 55
Westerbinnensingel	4	9718	BT	DA15
Westerbinnensingel	5	9718	BR	(o)
Westerbinnensingel	6	9718	BT	(o)
Westerbinnensingel	7	9718	BR	(g)
Westerbinnensingel	8	9718	BT	DA15
Westerbinnensingel	10	9718	BT	(o)
Westerbinnensingel	11	9718	BR	F 45
Westerbinnensingel	12	9718	BT	(g)
Westerbinnensingel	13	9718	BR	O 92
Westerbinnensingel	15	9718	BR	K 74
Westerbinnensingel	17	9718	BR	(o)
Westerbinnensingel	19	9718	BR	G 51

Westerbinnensingel	25	9718 BS	(g)
Westerbinnensingel	42a	9718 BV	N 85
Westerbinnensingel	42a	9718 BV	F 45
Westerbinnensingel	48	9718 BV	L 75
Westerbinnensingel	48	9718 BV	O 92
Westersingel	1	9718 CA	H 55
Westersingel	2	9718 CK	K 71
Westersingel	2a	9718 CK	O 93
Westersingel	3	9718 CA	K 74
Westersingel	4	9718 CK	K 74
Westersingel	4	9718 CK	F 45
Westersingel	5	9718 CA	G 52
Westersingel	6	9718 CK	K 74
Westersingel	7	9718 CA	G 52
Westersingel	8	9718 CK	G 52
Westersingel	10	9718 CK	G 52
Westersingel	11	9718 CA	G 51
Westersingel	11	9718 CA	G 51
Westersingel	13	9718 CA	G 52
Westersingel	15	9718 CA	G 52
Westersingel	18	9718 CL	G 52
Westersingel	19	9718 CA	K 70
Westersingel	20	9718 CL	I 63
Westersingel	21	9718 CB	G 52
Westersingel	23	9718 CB	K 74
Westersingel	25	9718 CB	K 74
Westersingel	26	9718 CM	N 85
Westersingel	27	9718 CB	O 92
Westersingel	28	9718 CM	DE22
Westersingel	29	9718 CB	K 70
Westersingel	31	9718 CB	K 70
Westersingel	34	9718 CM	M 80
Westersingel	35	9718 CC	O 93
Westersingel	35b	9718 CC	DE22
Westersingel	37	9718 CC	DE22
Westersingel	38	9718 CM	N 85
Westersingel	43	9718 CD	O 92
Westersingel	43	9718 CD	J 65
Westersingel	47	9718 CE	K 74
Westersingel	49	9718 CE	N 85
Westersingel	51	9718 CG	I 63
Westersingel	53	9718 CH	N 85
Westersingel	55 1	9718 CH	N 85
Westersingel	57	9718 CJ	N 85
Westersingel	59	9718 CJ	DL33

### **BIJLAGE 3**

Nadere omschrijving horecacodes

## **BIJLAGE 4**

Lijst van Bedrijfstypen

**BIJLAGE 5**  
Hoofdgroenstructuur

**BIJLAGE 6**  
ASVV-normen

**BIJLAGE 7**  
Milieu-aspecten

**BIJLAGE 8**  
Inspraakverslag

## SCHRIFTELIJKE INSPRAAKREACTIES

De schriftelijke inspraakreacties zijn hierna samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien, en aan het eind van dit verslag integraal opgenomen.

Gedurende de inspraakperiode zijn 10 schriftelijke inspraakreacties binnengekomen en wel door/namens:

- 1- Wijkraad Schilderswijk, p/a M.L. Baving, W. Barentzstraat 12, 9718 BC Groningen
- 2- Buurtvereniging A-Kwartier, p/a H.Cuperus, Postbus 1451, 9701 BL Groningen
- 3- H.I. Hacquebord en G.J.L. Aalders, Melkweg 8, 9718 ES Groningen
- 4- J.Homan en A.Koster, Melkweg 6a, 9718 ES Groningen
- 5- P.J.M. Hoevenaars, Melkweg 12, 9718 ES Groningen
- 6- J.H.van Marum, H.W.Mesdagstraat 10, 9718 HG Groningen
- 7- A. Praamstra-Pathuis, Melkweg 10, 9718 ES Groningen
- 8- T. Draisma, Leeuwarderstraat 1, 9718 HV Groningen  
A. de Haan, Melkweg 22, 9718 ES Groningen
- 9- K.A. van Oosten, Melkweg 16a, 9718 ES Groningen
- 10-H.R.Tiggelaar, Kraneweg 55a, 9718 JG Groningen

### *1. Wijkraad Schilderswijk:*

- a. De grens van het bestemmingsplan is niet in overeenstemming met de wijkgrens.
- b. In het bestemmingsplan wordt te veel ingegaan op één concreet bouwplan, waardoor de discussie over het bestemmingsplan wordt vertroebeld. De inspraakavond ging vrijwel uitsluitend over het Noorderpoortcollege.
- c. Het Raadsvoorstel waarin melding wordt gemaakt van geringe afwijkingen ten opzichte van het stedenbouwkundig plan is een bedriegelijke voorstelling van zaken. Het betreft de bouwhoogte en het opschuiven van de nieuwbouw naar de Melkweg ten behoeve van een kantoorgebouw aan de Westersingel. Het monumentale karakter van het beschermd stadsgezicht wordt hierdoor op onverantwoorde wijze aangetast.
- d. Het bestemmingsplan kent slordigheden: de woonboten aan de A-weg worden niet in het bestemmingsplan vermeld en de stelling dat er sprake is van een hoge gemiddelde woonduur is, mede dankzij de kamerbewoners, onjuist.

### *Gemeentelijke reactie:*

*Ad a.* Uit de publicaties blijkt voldoende duidelijk op welk gebied het bestemmingsplan van toepassing is. De titel van een bestemmingsplan staat los van op andere gronden gekozen gebiedsindelingen, die soms onderling ook weer verschillen.

*Ad b.* Tijdens de inspraakbijeenkomst zijn inderdaad vrijwel uitsluitend vragen gesteld/bezwaren gemaakt aangaande de locatie Noorderpoortcollege. Dit is niet verwonderlijk nu het grootste deel van de aanwezigen afkomstig was van de buurt rondom het Noorderpoortcollege (zie de presentielijst). De voorzitter heeft wel een aantal malen de gelegenheid gegeven ook andere vragen te stellen, onder meer direct na de pauze en aan het eind van de bijeenkomst. Hiervan is geen gebruik gemaakt.

*Ad c.* - De *afwijking* van het bestemmingsplan ten opzichte van het stedenbouwkundig plan inzake met name de bouwhoogte is stedenbouwkundig van ondergeschikt belang. Het heeft echter wel een juridische betekenis, gezien de harde formulering ten aanzien van dit onderwerp in het stedenbouwkundig plan.

- Wat betreft de *bouwhoogte*: Een specifiek element in de beleving van de bouwmassa vormt de opbouw hiervan. Het stedenbouwkundig plan stelde daartoe dat de vierde laag moet worden teruggelegd of zich moet tonen als een specifieke dakopbouw. In het bestemmingsplan zijn vier bouwlagen toegestaan. Waar het terugleggen er primair op was gericht een goede balans te vinden tussen school en omgeving, is op basis van "voortschrijdend inzicht" duidelijk geworden dat een vorm-

geving zonder teruglegging daartoe eveneens goed in staat zal zijn. Echter, *ten behoeve van de aansluiting op de aangrenzende woningen aan de Blekerstraat zal hierover een passage in de beschrijving in hoofdlijnen worden opgenomen.*

Wat betreft de *functie*: de bestemming Maatschappelijke doeleinden en Zakelijke dienstverlening, waaronder de kantoorfunctie valt, past goed in de bestaande functionele structuur van het omringende gebied.

Wat betreft inpassing in het *Beschermd stadsgezicht*: De Schilderswijk zal dit of volgend jaar worden aangewezen als Beschermd stadsgezicht. De Schilderswijk is opgezet als een reeks gesloten bouwblokken. In eerste instantie werd ook de bebouwing op het voormalige vestingwerk (hoek Westersingel-Blekerstraat) zo opgezet, maar al snel week men daar geheel van af. De bebouwing werd geplaatst als losse gebouwen op een groen terrein. Zo bleef het terrein zichtbaar als vestingwerk en kreeg het een bijzondere en onafhankelijke schakelfunctie tussen het oude centrum en het uitbreidingsgebied Schilderswijk.

Met het bestemmingsplan is aangesloten op de toelichting tot voordracht van het beschermd stadsgezicht Schilderswijk. Hierin is over de onderhavige locatie gesteld, dat van belang zijn:

- "a. de stedenbouwkundig-historische waarde van de contouren van de voormalige Kranedwinger als restant van de historische vestingstructuur, en
- b. de cultuurhistorische en architectonische waarde van de twee (voormalige) universiteitslaboratoria (..) in een parkachtige groenaanleg."

*Ad d.* De woonboten aan de A-weg vallen buiten het plangebied (zie de begrenzing van het plangebied op de plankaart).

Voor wat betreft de woonduur: het wijkvolkshuisvestingsplan is gebruikt voor deze beschrijving; op basis van verhuisgegevens is daar gesteld dat er sprake is van een lange gemiddelde woonduur (hoofdstuk 9).

## *2. Buurtvereniging A-Kwartier:*

De buurtvereniging maakt bezwaar tegen toename van het aantal horecavestigingen aan de A-weg, A-straat en Lage der A.

### *Gemeentelijke reactie:*

De versie inspraak/vooroverleg van dit bestemmingsplan staat 9 horecavestigingen toe in genoemde straten, bij een bestaand aantal van 8. De bedoeling was om enige flexibiliteit te behouden. Gezien de reeds langer bestaande bezorgdheid over overlast en het in dit gebied bestaande aantal vestigingen, zal *het aantal toegestane horecavestigingen* hier tot *het bestaande aantal* worden beperkt. Dit betekent echter geen verlaging van het toegestane maximum gezien het feit dat de bedrijvenlijst (bestaande functies anders dan wonen) geactualiseerd/verbeterd is en de bestaande functies worden gerespecteerd.

## *3,4 en 5. H.I. Hacquebord en G.J.L. Aalders, J.Homan en A.Th.Koster, en P.J.M. Hoevenaars:*

- a. De stedenbouwkundige uitgangspunten zijn weinig gespecificeerd.
- b. Het bouwvolume is te groot en te hoog voor het beschermde stadsgezicht van de Schilderswijk.

### *Gemeentelijke reactie:*

*Ad a.* Naar onze mening zijn de stedenbouwkundige uitgangspunten voor het Noorderpoortcollege in het bestemmingsplan duidelijk genoeg omschreven.

*Ad b.* Zie onder 1c.

## *6. J.H.van Marum:*

- a. Het bouwvolume is te groot en te hoog, mede in relatie tot het beschermd stadsgezicht Schilderswijk.
- b. Een gevel van 18 meter hoog pal op de rooilijn staat niet in verhouding tot de omringende

bebouwing; het plantsoenachtig karakter van de Melkweg wordt aangetast.

*Gemeentelijke reactie:*

*Ad a.* Zie onder 1c.

*Ad b.* Om de volgende redenen acht de gemeente aansluiting in de rooilijn op de bestaande bebouwing aan de Blekerstraat gewenst:

- Typologisch gezien is het aangrenzend pand Blekerstraat 9 een rijtjeshuis, gelijk aan b.v. het pand Blekerstraat 7. Het zou stedenbouwkundig gezien zeer onlogisch zijn om hier de rij te onderbreken dan wel te beëindigen. De straatwand langs de Blekerstraat dient te worden doorgezet tot ruim voorbij het hoekpunt Melkweg-Israëlstraat. Wel dient in de doorzetting duidelijk rekening te worden gehouden met de hoogte en parcellering van de bestaande gevel.
- Het kruispunt Melkweg-Blekerstraat-Jozef Israëlsstraat vormt een karakteristieke en kwalitatief waardevolle ruimte. Deze dient te worden behouden vanwege het belang ervan voor de structuur van de Schilderswijk. Om deze reden dient de straatwand langs de Blekerstraat te worden doorgezet tot ruim voorbij het hoekpunt Melkweg-Israëlstraat.
- Behoudens een overgangszone aansluitend op de woningen aan de Melkweg, zijn vier bouwlagen gewenst (zie onder 1c). Vier bouwlagen mag ruim lijken, maar was in feite reeds sinds 1978 toegestaan (oude bestemmingsplan Binnenstad).
- De openbare groenzone blijft.

7. *A. Praamstra-Pathuis:*

- a. De rooilijn van het Noorderpoortcollege ligt dichtbij de woning, is te hoog/benauwend en door het rechthoekig karakter oninteressant.
- b. De toetreding van daglicht vermindert in de woning.
- c. Het weghalen van groen en de kap van bomen is verontrustend.

*Gemeentelijke reactie:*

*Ad a.* Zie onder 6b. De vraag of iets mooi of lelijk is, is een zaak die ter beoordeling is van de Welstandscommissie.

*Ad b.* De lichttoetreding van de genoemde woningen verandert wel. Maar bij een afstand van 18-25 meter is deze nog alleszins acceptabel.

*Ad c.* Het huidige terrein heeft een waardevolle groenstructuur. In de stedenbouwkundige uitgangspunten en in alle discussies is door de gemeente voortdurend benadrukt dat grote zorg moet worden besteed aan de groen-kwaliteit van het gebied. Dit heeft er in eerste instantie toe geleid dat gekozen werd voor zeer beperkte mogelijkheden tot parkeren op het terrein en voor het ondergronds stallen van fietsen.

Hierdoor is - ondanks een verhoging van het bebouwd terreinoppervlak van 3850 m<sup>5</sup> (RUG, incl. bijgebouwen) tot 4900 m<sup>5</sup> (Noorderpoort) de hoeveelheid groen niet afgenomen. Deze bedroeg ten tijde van de RUG 3780 m<sup>5</sup> en wordt bij het Noorderpoortcollege 4300 m<sup>5</sup>, daarbij inbegrepen 450 m<sup>5</sup> op het school-binnenterrein.

De strook openbaar groen langs de Melkweg is bij de plannen 1 meter breder geworden en in de berekeningen meegenomen.

In de plannen langs de Westersingel - hoek Verlengde Visserstraat neemt het groen toe, terwijl de afname te vinden is achter het kasteel.

Het groen zal primair dienen als kijkgroen. Door de school is echter aangegeven dat zij positief staat tegenover een inpassing van een speelplek voor de kleuters uit de directe omgeving. Daartoe wordt met omwonenden nader overleg gevoerd.

In de groenkwaliteit spelen bomen een belangrijke rol. De nieuwe bouwvolumes maken het onvermijdelijk dat er kap plaats vindt. Daarbij is op het eerste gezicht de hoeveelheid vrij aanzienlijk te weten 39 stuks. Echter, de gemeente is buitengewoon zorgvuldig omgegaan met

groen. Onder de 39 te kappen bomen bevinden zich 16 coniferen (hoeven niet persé weg, maar hun kwaliteit is niet erg hoog), 2 bomen met iepziekte, 2 bomen met slechte kronen, 5 bomen van een struikachtige kwaliteit en 1 kromme boom.

Gevolg: een aantal van 13 waardevolle te verwijderen bomen resteert. 11 daarvan zijn verplantbaar. Van de 2 niet te verplanten en dus te kappen bomen, heeft er één een monumentale status. Het ontwerp van de nieuwe inrichting van het terrein bevat 19 nieuwe bomen, exclusief de bomen die aan de oostzijde van de nieuwbouw worden geplant. Onze inzet is erop gericht de 11 te verplanten bomen deel uit te laten maken van dit aantal. Vooral tegenover de Melkweg 4-12 lijkt een snel herstel van volwassen groen wenselijk. Hier zal ook onderbeplanting (tot plm. 1 meter hoogte) worden aangebracht, alsmede incidenteel solitaire hogere struiken/bomen, desgewenst in overleg met omwonenden.

8. *T. Draisma en A. de Haan:*

- a. De toegestane bouwhoogte is te hoog en er is te veel ruimte voor bebouwing door het verlaten van de onderwijsbestemming.
- b. De afstand van de nieuwbouw tot 'het kasteel' moet 10 meter blijven.
- c. De bouwgrens die ruim voorbij het hoekpunt Jozef Israëlsstraat-Melkweg loopt, is in strijd met open karakter van het gebied.
- d. Meer bussen voor het Noorderpoortcollege betekent meer lawaai, trillingen en luchtverontreiniging.
- e. Er is nog een inspraakavond nodig, omdat behalve het Noorderpoortcollege het bestemmingsplan te weinig aan bod is gekomen.

*Gemeentelijke reactie:*

*Ad a.* Zie onder 1c.

*Ad b.* De afstand tussen het monument en de nieuwbouw bedraagt plm. 10 meter (zie de plankaart). Een structuurbepalende bouwgrens betekent dat in deze grens moet worden gebouwd, in plaats van erin of erachter, zoals bij een bouwgrens, die niet structuurbepalend is. Bij het kasteel zijn de bestaande contouren vastgelegd om de bestaande vrije ligging en contouren te kunnen handhaven.

*Ad c.* Zie onder 6b.

*Ad d.* De komst van het Noorderpoortcollege kan slechts tot een geringe toename van bussen leiden en, als het zich al voordoet, tot een geringe toename van genoemde overlast. Redenen: het aantal bussen op de totale hoeveelheid verkeer is verwaarloosbaar, deels doordat een deel van de leerlingen reeds met bussen komt op de nu nog bestaande locatie aan de Kraneweg, deels doordat een groot aantal leerlingen per fiets zal komen. Denkbaar is ook een efficiënter (c.q. hoger) gebruik van de bestaande busvoorzieningen. Dit is in overeenstemming met het bestaande beleid: de mensen die van de bussen gebruik maken, komen niet met de auto. Het fietsverkeer en het openbaar vervoer wordt gestimuleerd ten koste van de auto.

*Ad e.* Zie onder 1b.

9. *K.A. van Oosten:*

- a. De benaming Schilderswijk voor het bestemmingsplan is verkeerd.
- b. De Kraneweg is een buurtontsluitingsweg; de bouwhoogte moet hierop aansluiten.
- c. Woonschepen: Daar waar geen ligplaatsen in het Reitdiep zijn, moeten deze worden toegestaan. Schuurtjes van walbewoners moeten een eenduidige verschijningsvorm hebben net als die van de woonschepenbewoners.

T.a.v. het Noorderpoortcollege:

- d. Bezwaar tegen de naamgeving Noorderpoortcollege voor de desbetreffende locatie, de voorgestelde bouwhoogte, de rooilijn aan de Melkwegzijde, en de afstand van de nieuwbouw tot het kasteel. De bestemming moet beperkt worden tot onderwijs.
- e. Inrichting omgeving: handhaving van alle gietijzeren hekken is gewenst; hetzelfde aantal bomen moet blijven, bomen moeten op dezelfde plaats blijven, beide monumenten waren

- omringd door groen rondom in het oorspronkelijke stedenbouwkundig plan.
- f. Verkeer: De Kraneweg en Verlengde Visserstraat moeten een 30-km regiem krijgen. Welke goede fietsvoorzieningen worden bedoeld in paragraaf 5.3? Op de Westersingel zijn o.v.-haltes ongewenst. Parkeren voor het Noorderpoortcollege moet op eigen terrein worden opgelost.
  - g. Er is een milieubeoordeling voor het Noorderpoortcollege gewenst voor wat betreft gebruik van toegang en ingang van de school.
  - h. Mist: dat twee kleuren bakstenen elkaar repeterend afwisselen, een beschrijving van de Westerkerkflat, maxima voor horeca en dienstverlening en de definitie van vloerindex, relatie tegengaan opslag in de straatwand, een goede relatie tussen overgangsrecht en anticipatie.
  - i. Het beleid ten aanzien van kamerverhuur is niet vastgelegd in het bestemmingsplan.

*Gemeentelijke reactie:*

*Ad a.* Zie onder 1a.

*Ad b.* De Kraneweg heeft een belangrijke functie op wijkniveau. De bovenwijkse functies hebben in dit bestemmingsplan geen afwijkende toegestane bouwhoogte tot gevolg (zie de plankaart). De locatie Westersingel- Melkweg behoort niet tot het menggebied; *de redactie van paragraaf 4.3. zal worden aangepast.*

*Ad c.* Het is gewenst de aanwonenden van het Reitdiep zoveel mogelijk zicht op het water te laten houden en geen woonboten langs hun tuin toe te staan. Aan schuurtjes van woonschepenbewoners worden hogere eisen gesteld dan aan schuurtjes van walbewoners, omdat eerstgenoemden zich nadrukkelijk in de openbare ruimte manifesteren.

*Ad d.* De naamgeving van de locatie is voldoende duidelijk en planologisch niet van belang. Voor de bouwhoogte en de bestemming: zie onder 1c. Voor de vragen inzake rooilijn en de afstand tussen nieuwbouw en kasteel: zie onder 6b en 8b. De onderwijsfunctie blijft toegestaan. Tevens zijn andere functies mogelijk (zie artikel 6.1 in relatie tot de plankaart).

*Ad e.* In het bestemmingsplan is in paragraaf 4.6 opgenomen dat gietijzeren hekken zoveel mogelijk dienen te worden gehandhaafd. Uiteraard is dit niet mogelijk op de plaatsen waar in de rooilijn zal worden gebouwd. Zie verder onder 7c.

*Ad f.* De Raad heeft besloten voor de belangrijke ontsluitingswegen Kraneweg/Verlengde Vissersstraat geen 30-km regiem in te voeren. Behalve de in paragraaf 5.3 reeds genoemde, worden in dit verband geen specifieke fietsvoorzieningen bedoeld. Wat betreft bushaltes: gestreefd wordt naar aanleg van bushaltes in de buurt van bronpunten (zoals het Noorderpoortcollege er een is), na kruisingen en aan looproutes. Het genoemde alternatief aan de Wilhelminakade gaat niet op: hier is al een halte; gestreefd wordt naar een zekere spreiding van op- en uitstappunten.

Parkeren: in verband met de evenzeer gewenste groene uitstraling van het gebied is gezocht naar de in paragraaf 5.6 beschreven creatieve en gedifferentieerde oplossing, die voor de wijk nauwelijks enige belasting met zich zal meebrengen.

*Ad g.* Het gebruik van toegang en ingang behoren niet in een milieubeoordeling thuis; het betreft hier het terrein van de openbare orde. Door middel van architectuur, zoals de situering van de in- en toegang, is het mogelijk hier aandacht aan te besteden. Een vraagstuk betreffende de openbare orde past niet in een bestemmingsplan.

*Ad h.* Niet elk detail/gebouw hoeft in een bestemmingsplan te worden beschreven. De maxima staan beschreven in artikel 6.2.3 en 6.2.6, de definitie van de vloerindex in artikel 2. Een levendige functie - in tegenstelling tot bijvoorbeeld opslag - is in veel gevallen aan de straatzijde gewenst mede in verband met de sociale veiligheid en de uitstraling van de wijk. De overgangsbepalingen sluiten aan op de wettelijke bepalingen inzake behandeling van bouwaanvragen; zij beschermen verkregen rechten; de anticipatieprocedure heeft hiermee geen directe relatie.

*Ad i.* De wens om het *onderwerp kamerverhuur in dit bestemmingsplan te regelen* wordt gehonoreerd. In de voorschriften (beschrijving in hoofdlijnen) wordt een duidelijke relatie gelegd met gemeentelijk sectoraal beleid op dit punt. Het betreft op dit moment met name de Nota Kamerverhuur. Toegevoegd wordt, dat kamerverhuur (bedrijven), valt (vallen) onder de functie

woondoeleinden (art.6); kamerverhuurbedrijven' kunnen dan niet bij recht worden omgezet in bedrijven. Voorts is, om een evenwichtige bevolkingsopbouw (en functionele menging) te behouden, de volgende regeling opgenomen: a. de functie 'Woondoeleinden' is bij recht aangewezen op de plaatsen waar deze functie bij de totstandkoming van dit bestemmingsplan reeds voorkomt; b. de functie 'Woondoeleinden' kan bij vrijstelling worden toegestaan op de plaatsen waar een andere functie aanwezig is, mits het gaat om zelfstandige woonruimte.

*10. H.R. Tiggelaar:*

Een plan van aanpak, met termijnen, is nodig om de openbare ruimte weer in een correcte staat van onderhoud te brengen. Het gaat met name om verharding/bestrating en de opstelplaats voor oud papiercontainers in de H.Colleniusstraat.

*Gemeentelijke reactie:*

Een plan van aanpak met betrekking tot het onderhoud van de openbare ruimte is opgenomen in het Stadsdeelbeheerprogramma, onderdeel van het Uitvoeringsprogramma van de Stadsdelen. Dit betreft een voortschrijdend vierjarenplan, waarin vermeld staat hoe de komende periode verder gewerkt dient te worden aan de leefbaarheid van de wijken en stadsdelen. Het plan wordt ieder jaar samengesteld na overleg met onder meer bewonersorganisaties. Bij keuzes wordt gestreefd naar afstemming met andere plannen (integraliteit en klantgerichtheid); ook zgn. meelift-effecten zijn van belang (financiering).

Voorts kunnen de bewoners met vragen en/of opmerkingen over beheer en onderhoud in hun wijk altijd terecht bij de bewonersorganisatie, waarmee 1x per twee maanden regulier beheeroverleg plaatsvindt. Het probleem van de containers in de H.Colleniusstraat is doorgegeven aan het beheersoverleg Schilderswijk.

Overigens, problemen behorend tot het terrein van het onderhoud van de openbare ruimte vallen buiten het kader van dit bestemmingsplan.

**BIJLAGE 9**  
Vooroverleg