

Verslag inspraakbijeenkomst Stedenbouwkundig plan 'Waterknoop'

Datum:	18 januari 2007
Plaats:	Buurthuis d'Oliemolen, Oliemuldersweg 41
Tijd:	20.00 – 22.15 uur
Aanwezig:	circa 30 omwonenden en belanghebbenden uit Oosterhogebrug e.o. dhr. G. Lieffering (RO/EZ, gemeente Groningen, senior projectmanager); dhr. R. van Gemert (RO/EZ, gemeente Groningen, stedenbouwkundige); dhr. M. Wijkstra (RO/EZ, gemeente Groningen, verkeerskundige); dhr. M. Klooster (Milieudienst, gemeente Groningen); dhr. M. Boerema (Van Wijnen Projectontwikkeling BV)
Voorzitter (onafh.):	dhr. A. Woudstra
Notulist (onafh.):	dhr. B. Hidding, Folio, tekst en uitleg

1. Opening

De voorzitter heet de aanwezigen welkom en schetst kort het programma van de avond. Hij stelt de medewerkers van de gemeente voor: dhr. G. Lieffering, projectleider; dhr. R. Van Gemert, stedenbouwkundige; dhr. M. Wijkstra, verkeerskundige en dhr. M. Klooster, milieukundige. Zij zijn aanwezig om het voorliggende plan toe te lichten en vragen te beantwoorden. Van de ontwikkelingscombinatie die de Waterknoop voornemens is te bouwen is aanwezig dhr. M. Boerema, van projectontwikkelaar Van Wijnen. De aanwezigen wordt verzocht een presentielijst in te vullen, zodat zij het verslag van de avond toegestuurd krijgen.

2. Toelichting bij de procedure

Gemeentelijk projectleider dhr. G. Lieffering gaat in op het gemeentelijk beleid dat de weg heeft bereid voor het stedenbouwkundig plan en licht verder de inspraakprocedure toe die hierover in gang is gezet.

Het plan voor de Waterknoop heeft een lange aanloop gehad in de beleidsontwikkeling van de gemeente en mag dus bij de meeste mensen in de zaal bekend worden geacht. De Waterknoop is als ontwerp ingebracht voor het project 'De Intense Stad'. Ontwikkelaars werden door de gemeente uitgenodigd om met voorstellen te komen voor de invulling van open plekken in de stad, die zouden moeten resulteren in een intensivering en stapeling van stedelijke functies. Het voorstel voor de Waterknoop kwam van een ontwikkelcombinatie van Van Wijnen BV en de woningcorporaties In en Nijestee, die ook opteren voor de bouw. In later verschenen nota's (ontwikkelingsvisie Eemskanaalzone en de Hoogbouwnota) werd het plan door de gemeente omarmd, aangezien het uitstekend beantwoordt aan de ideeën die bij de gemeente bestaan over de toekomst van het gebied.

Om de bouw van de Waterknoop mogelijk te maken moet het bestaande bestemmingsplan worden gewijzigd. Vooruitlopend daarop wordt, middels een artikel 19-procedure, om een ontheffing van de huidige bestemming gevraagd. Het stedenbouwkundig plan dient daarbij als ruimtelijke onderbouwing.

De inspraakavond maakt deel uit van de inspraakprocedure die door de gemeente over het plan in gang is gezet. Behalve mondeling inspreken kunnen belanghebbenden schriftelijk reageren tot de afloop van de inspraakperiode op 6 februari aanstaande. Alle inspraakreacties worden verzameld en besproken in de inspraaknota, die wordt gevoegd bij het raadsvoorstel dat ter behandeling aan de gemeenteraad wordt voorgelegd.

Verwacht wordt dat de raadsbehandeling uiterlijk in juni a.s. zal plaatsvinden, waarna de bouwers een bouwvergunning kunnen aanvragen. De bouw zal naar verwachting in 2008 kunnen starten.

Behalve de besluitvorming bij de gemeente, lopen ook bij het Rijk en de provincie aparte

procedures die met het oog op de bouw moeten worden doorlopen.

3. Toelichting bij het stedenbouwkundig plan

Vervolgens geeft gemeentelijk stedenbouwkundige dhr. R. Van Gemert een uitgebreide mondelinge uitleg van het stedenbouwkundig plan.

Cruciaal voor het plan is het streven van de gemeente om langs het Eemskanaal een verbinding te maken tussen de stad en het nog te bouwen Meerstad. Behalve een verkeersweg en een hoogwaardige openbaarvervoerslijn (tram) wordt ook in stedenbouwkundig opzicht een verbinding gelegd door aan weerszijden van het Eemskanaal een zone van intensieve woningbouw te ontwikkelen. Hierbij beoogt de gemeente tevens 'het oprekken van de binnenstad' in oostelijke richting. Het Waterplein (de samenloop van Eemskanaal, Van Starckenborghkanaal en het Winschoterdiep) geldt als het centrum van deze verbindingzone, die naar het oordeel van de gemeente dient te worden gemarkeerd als een symbolische poort tot de binnenstad. Bovendien heeft het Waterplein door zijn afmetingen een unieke allure, die ruimte biedt aan een spectaculair gebouw op deze plek.

De Waterknoop is al ontworpen in het kader van 'De Intense Stad', waardoor het stedenbouwkundig plan in feite op een bestaand ontwerp is aangepast. Het gebouw bestaat uit twee torens van 24 woonlagen (totale hoogte 75 meter) die aan de top worden doorgekoppeld. Hiernaast staat een woningencomplex waaraan in een later stadium een derde (lagere) toren van 15 woonlagen kan worden toegevoegd. Het complex biedt ruimte aan 243 woningen, een restaurant en een zwembad, en ook is er plaats voor kleinschalige bedrijvigheid. Achter het gebouw, aan de kant van de Regattaweg, komt een parkeerplaats; een deel van de benodigde parkeerruimte wordt overigens inpartijdig gerealiseerd in een ondergrondse parkeerkelder. Aan de voorzijde, langs de waterkant, is ruimte voor een groen gebied, belangrijk voor het behoud van zichruimte voor de scheepsvaart en de inrichting van een ecologische zone. Deze ruimte is openbaar toegankelijk.

Om de effecten van het gebouw op de omgeving te beoordelen zijn verschillende onderzoeken verricht, waaronder, gezien de omvang van het gebouw, het bezonningsonderzoek een belangrijke plaats inneemt. De conclusie die daaruit kan worden getrokken is dat de schaduwen, met uitzondering van de winterperiode, kort blijven. Alleen in de wintermaanden is enige overlast van de schaduwwerking van het gebouw te verwachten. Deze zal trouwens maar van korte duur zijn.

4. Vragen

Naar aanleiding van de uiteenzettingen door G. Liefvering en R. van Gemert worden enkele vragen gesteld:

- *Tot hoever reikt de schaduw van het gebouw in Oosterhogebrug?*
R. van Gemert: behalve in de winter komt de schaduw niet over het Damsterdiep heen. De slagschaduw is inderdaad groot; aan de andere kant zullen objecten doorgaans niet langer dan één uur in de schaduw staan.
- *Hoeveel licht gaat het gebouw 's nachts verspreiden?*
R. van Gemert: de omgeving zal lichter zijn dan in de huidige situatie. Het licht komt overigens uitsluitend van de woningen; het gebouw zelf wordt niet verlicht.
- *Komt er ook hoogbouw op de containerhaven?*
G. Liefvering: daarvoor bestaan nog geen concrete plannen. Wel is de gemeente voornemens op deze plek iets bijzonders te bouwen dat als 'ruimtelijk statement' kan dienen.
- *Krijgt het industriegebied rond de Koningsweg evenals het plangebied binnenkort ook een woonbestemming?*
G. Liefvering: voor dit gebied is geen sprake van woningbouw in de nabije toekomst. In de visie op de Eemskanaalzone wordt aangegeven dat het terrein zijn huidige functie behoudt. Evenals bij andere bedrijventerreinen in de stad is het gemeentelijk beleid gericht op

revitalisatie, aangezien het een belangrijke functie vervult voor de economie en de werkgelegenheid in de stad. Wel wordt in het gebied bij de Timpweg gelegenheid geboden voor combinaties van wonen en werken.

- *Is het de gemeente bekend dat een projectontwikkelaar actief locaties op het terrein aan het opkopen is?*

G. Lieferring: dit is bij mij niet bekend.

5. Reacties en discussie

Op zijn verzoek mag **dhr. W. Pauwelussen**, secretaris van de wijkraad Oosterhogebrug/Ulgersmaborg de aftrap doen voor de discussie. Hij leest namens de wijkraad een verklaring voor die tevens geldt als officiële inspraakreactie van de wijkraad.

Spreker uit zijn bevreemding dat de gemeente, voorafgaand aan het stedenbouwkundig plan, geen overleg heeft gezocht met de wijkraad en deze de facto tot 'feestcommissie' heeft gedegradeerd. Hij verklaart geen overwegende bezwaren te hebben tegen het plan, maar een aantal kritische kanttekeningen te willen plaatsen bij de voorgenomen bouw:

- Direct aanwonenden van het gebouw zullen worden gedupeerd, aangezien zij gedurende drie kwart van het jaar dagelijks twaalf uur in de schaduw worden gezet.
- Het gebouw zal leiden tot onaanvaardbare parkeerproblemen en verkeerscongestie in de omgeving. De plaatselijke rijkschoolhouder en café Westerhoff zullen inkomensderving ondervinden van de opstoppingen bij de Regattabrug.
- De parkeerdruk rond Albert Heijn (aan-en afvoer, winkelend publiek) en de Oosterhogebrugschool (halen en brengen van kinderen), die nu al groot is, zal nog ernstiger vormen aannemen.
- De wijkraad zet vraagtekens bij de bereikbaarheid van het gebouw door de brandweer en ziekenwagens in het geval van een ramp met het transport van gevaarlijke stoffen over het Eemskanaal.
- Met de komst van meer bewoners kan de gemeente haar bezwaren tegen een halteplaats van het openbaar vervoer op de Rijksweg richting centrum ter hoogte van Albert Heijn niet meer waarmaken.

Spreker besluit zijn verklaring met de eis dat omwonenden die aanzienlijk in hun woongenot worden geschaad of extra stookkosten hebben door de afwezigheid van zon, daarin moeten worden gecompenseerd. Ook bedrijven die financiële schade hebben als gevolg van verkeersopstoppingen moeten deze schade kunnen claimen.

De schriftelijke tekst van de verklaring wordt als inspraakreactie aan de stukken toegevoegd.

Reactie van de gemeentelijke medewerkers

Projectleider G. Lieferring gaat puntsgewijs in op de verklaring van W. Pauwelussen.

De plannen voor het gebied zijn eerder aan de orde geweest in het kader van 'De Intense Stad' en de visieontwikkeling Eemskanaalzone. Bij deze gelegenheden is met de bewoners al overleg gevoerd, is er inspraak geweest of zijn zij over de plannen in kennis gesteld. Bij de ontwikkeling van het stedenbouwkundig plan heeft de gemeente derhalve geen aanleiding gezien opnieuw in voorbereidend overleg te treden.

Mensen die menen dat zij gedupeerd worden door plannen in verband met de wijziging van een bestemmingplan of een artikel 19-aanvraag kunnen gebruik maken van een planschadeprocedure. Zij kunnen hun schadeclaim neerleggen bij de planschadecommissie, die hierover advies uitbrengt aan het college van B. en W.

Ten aanzien van het transport van gevaarlijke stoffen is een risico-analyse gemaakt. Het plangebied valt binnen het invloedsgebied van het watertransport. Er is dan sprake van een toenemend groepsrisico bij eventuele calamiteiten. Het onderzoek toont ook aan dat een situatie kan ontstaan waarbij de hulpverlening niet toereikend is. De kans dat zo'n situatie zich voordoet is evenwel uiterst klein. Op grond hiervan wordt van het college van B. en W. gevraagd een standpunt in te nemen over de aanvaardbaarheid van de risico's. Overigens

hebben de brandweer en Hulpverleningsdienst geen bezwaar aangetekend tegen het plan; zij zien de Koningsweg als belangrijkste en voldoende toegang tot het gebied met het oog op bereikbaarheid. Het onderzoeksrapport van de risico-analyse ligt bij de gemeente ter inzage en kan bij de provincie worden opgevraagd (n.a.v. verzoek W. Pauwelussen).

Verkeerskundige M. Wijkstra gaat uitvoerig in op de voorspelde verkeersproblemen. In de eerste plaats zullen met de aanleg van de Sontbrug en Berlagebrug en de opening van het Euvelgunnetracé nieuwe verkeersverbindingen tot stand komen. De gewijzigde verkeersstromen als gevolg hiervan zullen naar verwachting verlichting bieden aan de actuele verkeersdruk. De gemeente heeft de verkeerssituatie rondom het plangebied in een rekenkundig model onderzocht en ziet geen reden om nu al maatregelen te nemen. De bouw van de Waterknoop zal het verkeer op de Regattaweg doen toenemen met gemiddeld 59 auto's in het spitsuur. Dit is 2 auto's per stoplichtcyclus bij de kruising met de Rijksweg, en dat kan de stoplichtinstallatie goed verwerken.

Dhr. J. Westerhoff van café Westerhoff (Regattaweg) voorziet nog meer opstoppingen bij de Regattabrug dan er nu al zijn. Dit wordt mede in de hand gewerkt doordat verkeer vanaf de stad voorrang heeft op de brug. De mogelijke bouw van woningen bij het sluisje zal het verkeer op deze plek verder doen toenemen. Ook de dagelijkse filevorming op de Koningsweg illustreert z.i. de onhoudbaarheid van de verkeerssituatie in het gebied. Hij vraagt zich af of het bouwverkeer de situatie niet verder zal verslechteren.

In zijn antwoord zegt M. Wijkstra geen onoverkomelijke verkeersproblemen bij de Regattabrug te verwachten; de bottleneck zit bij de kruising van de Regattaweg met de Rijksweg. Daar zal de verkeerssituatie verbeteren, zodra de nieuwe verkeersverbindingen (Sontbrug, Berlagebrug en Euvelgunnetracé) in werking treden. De ontsluiting via de Koningsweg en de zuidelijke ringweg is z.i. een tijdelijk probleem, dat wordt opgelost zodra het Euvelgunnetracé gereed is. Wat betreft het bouwverkeer, daarmee zijn goede afspraken te maken; naar verwachting zal het bouwverkeer langs de Koningsweg het gebied worden uitgeleid.

W. Pauwelussen verklaart geen vertrouwen te hebben in de verkeersanalyse van de gemeente. In het onderzoek wordt z.i. te weinig rekening gehouden met piekmomenten. Hij stelt voor, de oude brug over het Eemskanaal weer in ere te herstellen.

M. Wijkstra antwoordt dat pieken in het verkeer gewoonlijk ontstaan door werknemers met vaste werktijden; de bewoners van de Waterknoop zullen met hun gespreide verkeersbewegingen de bestaande pieken nauwelijks verergeren. De gemeente zal de verkeerssituatie weliswaar in de gaten blijven houden, maar ziet geen aanleiding bij voorbaat maatregelen te nemen. Een brug over het Eemskanaal acht de heer Wijkstra niet realistisch.

Terugkomend op een eerdere reactie van **W. Pauwelussen**, gaat M. Wijkstra in op de situatie met betrekking tot de bushaltes, winkels en scholen.

De gemeente acht een bushalte aan de Rijksweg richting centrum op de rijbaan ongewenst aangezien bij deze halte gemiddeld veel mensen zullen instappen. Dit kost tijd en veroorzaakt oponthoud voor het overige verkeer. De gemeente acht een halte op de rijbaan in de rijrichting naar Delfzijl wel aanvaardbaar, omdat daar aanzienlijk minder mensen instappen.

De piektijden in het bezoek aan supermarkten liggen overal in de stad dagelijks rond 17.00 uur en op de zaterdagmiddag. De verkeersdruk rond deze tijden is een bekend en een geaccepteerd verschijnsel en in de eerste plaats een keuze van mensen. Men kan daar doorgaans gemakkelijk aan ontkomen door op andere tijden te gaan winkelen. De kans dat de bewoners van de Waterknoop deze situatie gaan verergeren is niet erg groot.

Ook het autoverkeer bij scholen rond het in- en uitgaan van de school is een bekend probleem. De gemeente heeft niet onderzocht of de komst van de bewoners van de Waterknoop dit

probleem zal verergeren. M. Wijkstra zegt toe, dit uit te zoeken en hiervan melding te doen in het inspraakverslag.

Uit nadere bestudering van de situatie is gebleken dat er geen aanleiding is om op voorhand maatregelen te nemen.

Projectontwikkelaar M. Boerema (Van Wijnen BV) vult aan niet te verwachten dat veel gezinnen met schoolgaande kinderen zich in de Waterknoop zullen vestigen.

Dhr. A. Kuil wijst erop dat de kruising Regattaweg/Rijksweg voor fietsers gevaarlijk is. Dit wordt veroorzaakt door het gelijktijdig groen licht voor fiets- en autoverkeer, dat elkaar bij het passeren van de kruising hindert. Hij pleit ervoor fietsers van alle richtingen gelijktijdig groen licht te geven.

M. Wijkstra zegt toe dit voorstel aan de verkeersregeltechnicus van de gemeente voor te leggen. De conclusie wordt opgenomen in het inspraakverslag.

De gemeente is momenteel aan het bezien of de suggestie van de heer Kuil haalbaar is. Eén van de problemen is bijvoorbeeld dat er dan een middeneiland nodig is in de Regattaweg om de fietsers apart groen te kunnen geven. Er is daar weinig ruimte.

Dhr. W. Westerhoff (regattaweg, woonachtig direct naast het plangebied) wijst erop, dat de uitkomsten van het bezonningsonderzoek onjuist zijn. Volgens het onderzoek staat zijn erf van maart tot september tot 11.00 uur in de schaduw. Z.i. zal dat in werkelijkheid tot 13.00 uur zijn.

G. Lieffering erkent dat de gepresenteerde gegevens in het bezonningsonderzoek niet kloppen. Dit onderzoek is uitgevoerd op een eerder ontwerp dat op een andere positie in het plangebied was gelegen. In het actuele ontwerp is het gebouw naar het noorden verplaatst. In het definitieve voorstel aan de raad zullen de correcte diagrammen worden opgenomen.

Dhr. W. Westerhoff spreekt verder zijn verbazing uit over het feit dat het gebouw uiterst dicht op zijn perceelsgrens wordt gebouwd. Is dit toelaatbaar voor een gebouw van 75 meter hoogte en is dit technisch uitvoerbaar, vraagt hij zich af. En waarom hebben de ontwerpers de positie van het gebouw verplaatst?

M. Boerema verklaart, dat is voldaan aan de wettelijke bepaling dat een gebouw minimaal 2 meter uit de perceelsgrens moet worden geplaatst. De technische haalbaarheid is geen probleem; mogelijke wateroverlast van het nabije Damsterdiep wordt door middel van damwanden voorkomen.

R. van Gemert legt uit dat de ontwerpers de positie van het gebouw hebben veranderd om de opening in het gebouw op één lijn met de Koningsweg brengen. Een tweede overweging was het scheppen van ruimte voor de mogelijke bouw van een derde, kleinere, flat in een later stadium.

Mw. Bakker merkt op dat het openbaar vervoer beperkt is tot een streekbusverbinding tussen de stad en Delfzijl (éénmaal per uur), een schamele voorziening voor de nieuwe bewoners van de Waterknoop, waaronder naar verwachting veel 55-plussers. Verder wijst zij op de haars inziens levensgevaarlijke situatie voor voetgangers op de kruising Regattaweg/Rijksweg, als gevolg van gelijktijdig groen licht voor de gebruikers van de zebra en afslaand verkeer vanaf de Regattaweg. Haar opmerking wordt bevestigd door verscheidene andere aanwezigen, die allen wijzen op de gevaarlijke situatie aldaar. De afstelling van de stoplichten op het kruispunt houdt te weinig rekening met de veiligheid van de voetgangers. Men vreest dat deze situatie met de komst van nieuwe bewoners zal verergeren.

M. Wijkstra gaat in op een voorstel van de bewoners om samen met de omwonenden de situatie ter plaatse te bekijken en mogelijke oplossingen te bespreken. Na de bijeenkomst zal hiervoor met de betrokkenen een afspraak worden gemaakt.

Er is inmiddels een vervolgspraak gemaakt. Hierbij is niet iedereen bereikt. Gesproken is in

ieder geval met de eigenaar van het café.

Dhr. K. Hofman (bewoner woonschepenhaven) vraagt waarom de bewoners van de woonschepenhaven, in tegenstelling tot de omwonenden van het plangebied, geen persoonlijke uitnodiging hebben ontvangen. Dit zou zeker gepast zijn geweest aangezien de bouw van de woontorens op de bewoners een enorme impact heeft.

G. Lieferring antwoordt dat, naast de normale publiciteit via de Gezinsbode, aan de omwonenden en omliggende bedrijven tussen het Eemskanaal en het Damsterdiep met een brief extra service is verleend. Dit onder meer vanuit de overweging dat de inspraak anders wellicht aan de aandacht van de bedrijven zou ontsnappen.

Dhr. Bakker verklaart de persoonlijke uitnodigingen geen overbodige luxe te vinden. Door de onregelmatige bezorging is de aankondiging van een inspraakavond via de Gezinsbode een hachelijke zaak.

De voorzitter nodigt de gemeente uit het uitnodigingsbeleid bij inspraakbijeenkomsten nog eens onder de loep te nemen, aangezien deze kritiek hem niet onbekend is.

Vervolgens vat de voorzitter de reacties nog eens kort samen; hij bedankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit de vergadering.