

Inspraakrapport Notitie Reikwijdte en Detailniveau Stadshavens

januari 2023

Inspraak- en overlegreacties NRD Stadshavens

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau Stadshavens heeft van 11 februari tot en met 24 maart 2021 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon schriftelijk, ook via internet, op de NRD worden gereageerd.

Hiervan is gebruikgemaakt door 8 personen/organisaties. Gegevens van privépersonen zijn in het kader van de Wet Bescherming persoonsgegevens zoveel mogelijk geanonimiseerd. Verder is er door 3 partijen een overlegreactie ingediend.

Op de volgende pagina's worden de reacties samengevat en voorzien van een standpunt van het college van burgemeester en wethouders. Tevens wordt aangegeven of en zo ja hoe een en ander verwerkt is in het milieueffectrapport (MER).

In de reactienota worden 4 kolommen gebruikt. De eerste kolom geeft het reactienummer. Als de reactie uit meerdere onderdelen bestaat, dan is de nummering nader opgedeeld (bijv. a, b, c, etc.). De tweede kolom geeft de samenvatting van (een onderdeel van) de reactie. De derde kolom geeft onze reactie aan. De vierde kolom geeft aan of de reactie heeft geleid tot een wijziging of aanpassing van het milieueffectrapport. Hierbij zijn er drie mogelijkheden:

- De reactie leidt tot aanpassing van (een van) de stukken. Er wordt ook aangegeven wat is aangepast;
- De reactie leidt niet tot een aanpassing van (een van) de stukken;
- Het vakje is leeg. In dit geval had de reactie niet rechtstreeks betrekking op de stukken. In enkele gevallen betrof dit een opmerking of een compliment, in andere gevallen een verzoek tot overleg.

Met een aantal indieners van de inspraakreacties heeft een mondeling overleg plaatsgehad om te verifiëren of de ingediende reactie goed begrepen was.

In paragraaf 1.5 van het MER is aangegeven dat de aanpak naar aanleiding van de ingediende inspraakreacties licht gewijzigd is.

Ook heeft de Commissie voor de m.e.r. een richtlijnenadvies uitgebracht. De essentie van dit advies is samengevat in paragraaf 1.5 van het MER.

Deze reactienota en het richtlijnenadvies van de Commissie m.e.r. worden als bijlage 1 aan het MER toegevoegd.

Samenvatting en beantwoording ingekomen reacties.

	Reactie	Gemeentelijke reactie/verwerking in het MER	
R1			Wijziging
a.	<p>Volgens reclamant klopt de conclusie niet dat er in het plangebied geen geschikt habitat is voor beschermde soorten. Daarom is nader onderzoek naar de gevolgen voor deze soorten noodzakelijk.</p> <p>In het plangebied verblijven drie soorten van de rode lijst van Nederlandse broedvogels: in de jachthaven verblijft al jarenlang een kolonie boerenzwaluwen, bij de containerterminal verblijft een kolonie huiszwaluwen en in het plangebied broedt de huismus. Ook verblijven er vogelsoorten van de Oranje lijst van Nederlandse broedvogels: spreeuw en scholekster.</p>	<p>In het kader van het MER is een aanvullend ecologisch onderzoek uitgevoerd. De samenvatting treft u aan in hoofdstuk 15 van het MER. Het rapport zelf is als bijlage 13 toegevoegd aan het MER.</p> <p>Bij de verdere uitwerking van de deelgebieden van Stadshavens zal aandacht blijven voor beschermde soorten. Het is niet uit te sluiten dat er negatieve effecten op vogelsoorten optreden. Maar de ontwikkeling biedt ook kansen. Onder andere door natuurinclusief bouwen.</p>	De reactie heeft geleid tot aanvullend onderzoek.
b.	<p>Handhaaf nestgelegenheid en foerageerplekken voor de in het plangebied voorkomende vogelsoorten. Dit zijn merel, huismus, ekster, zware kraai, roodborst, winterkoning, spreeuw, vink, goudvink, grote bonte specht, houtduif, boomkruiper, scholekster, kauw, koolmees, pimpelmees, zwarte roodstaart, kleine karekiet, bonte vliegenvanger, zanglijster, fitis, tjiftjaf, zwartkop heggemus, braamsluiper.</p> <p>In het MER moet meegenomen worden wat Stadshavens betekent voor alle in het gebied voorkomende vogelsoorten.</p>	<p>Zoals onder a is aangegeven, is in het kader van het MER een ecologisch onderzoek uitgevoerd. Er is zorgvuldig onderzocht wat de ontwikkeling kan betekenen voor aanwezige vogelsoorten. Bij de verdere uitwerking van de deelgebieden zal de aandacht voor vogelsoorten blijven.</p> <p>De ontwikkeling biedt ook kansen voor het realiseren van extra ecologische waarden. Onder meer door natuurinclusief bouwen, maar ook door nieuwe openbare groengebieden te realiseren.</p>	De reactie is meegenomen in het MER.
R2	Waterschap Noorderzijlvest		
a.	Het Waterschap is content met de NRD. Alle relevante thema's rondom (afval)water zijn benoemd in toelichting. Met name de passage over de klimaatbestendige openbare ruimte in paragraaf 2.2.6. wordt van harte onderschreven. Juist voor dit deelgebied dat zich in de huidige situatie kenmerkt door afwezigheid van	Dank voor uw reactie.	

	Reactie	Gemeentelijke reactie/verwerking in het MER	
	<p>oppervlaktewater en de afvoer van schoon hemelwater naar de riolering en RWZI.</p> <p>Het overzicht met beoordelingscriteria MER in tabel 4.1 is correct.</p>		
b.	<p>Er zijn betere kaartbeelden beschikbaar om de betreffende situatie te tonen dan de hoogtekaart van het plangebied (figuur 3.16) op pagina 38 en het watersysteem Noorderzijlvest (figuur 3.17) op pagina 36. De kaart met het watersysteem van Waterschap Hunze en Aa's (figuur 3.18) is niet compleet.</p> <p>Het gebied kenmerkt zich vooral ten noorden van het Eemskanaal door een significant verloop van de maaiveldhoogte, die relevant is voor de afvoer van hemelwater en de werking van het watersysteem.</p> <p>Desgewenst kan het Waterschap vervangende kaarten voor de figuren 3.16 en 3.17 aanleveren.</p>	<p>Met het Waterschap heeft afstemming plaatsgevonden en in het MER is gebruikgemaakt van het kaartmateriaal van het Waterschap.</p>	<p>De reactie is meegenomen in het MER.</p>
c.	<p>Het aspect 'waterkwaliteit' zoals beschreven in paragraaf 3.4 van de NRD beperkt zich tot het Eemskanaal. De waterkwaliteit is ook relevant binnen de toekomstige woongebieden en voor bestaand oppervlaktewater waarnaar het afgekoppelde hemelwater wordt afgevoerd. Graag de tekst daarop aanpassen.</p>	<p>Dit aspect is in hoofdstuk 10 van het MER aangepast/aangevuld.</p>	<p>De reactie is meegenomen in het MER.</p>
R3	Vertegenwoordigers namens een aantal nabije buurten		
a.	<p>De nieuwe wijk Stadshavens wordt een warm hart toegedragen. Men is blij met het voornemen om het huidige, verouderde en rommelige industrie- en bedrijventerrein om te vormen. Als direct betrokkenen denken reclamanten met constructieve maar ook kritische blik mee over de reikwijdte en details van het project. Graag gaat men hierover verder met de gemeente in gesprek.</p>	<p>Vertegenwoordigers van deze buurten hebben zitting in de klankborggroep Stadshavens die regelmatig bijeen komt.</p>	

	Reactie	Gemeentelijke reactie/verwerking in het MER	
b.	<p>Volgens reclamanten wordt de Crisis- en herstelwet (Chw) vaak gehanteerd om de rechtsbescherming van partijen (dus ook burgers) in te perken. Daarom worden grote vraagtekens gezet bij het inzetten van dit juridisch instrument. De noodzaak die leidde tot het instellen van de Chw in onderhavig project ontbreekt. Er is dus ook geen juridische basis voor.</p>	<p>De rechtsbescherming wordt niet ingeperkt met toepassing van de Chw. De Chw biedt de mogelijkheid om een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte te maken, dat is een bestemmingsplan dat al meer op een omgevingsplan lijkt, vooruitlopend op nieuwe wetgeving.</p> <p>Er wordt vanuit gegaan dat de Omgevingswet per 1 januari 2023 in werking treedt. Gebruik van de Chw is daarmee vooralsnog niet aan de orde, omdat bij invoering van de Omgevingswet de Chw vervalt.</p>	<p>De reactie is meegenomen in het MER</p>
c.	<p>Speciale en urgente aandacht wordt gevraagd voor het Certe-terrein, als startpunt van het gehele project Stadshavens.</p> <p>Uit digitale visualisaties van het concept, dat architectenbureau LEVS in 2020 op de website publiceerde, blijkt het voornemen tot grootschalige hoogbouw. Dit leidde tot zeer grote onrust over het effect van hoogbouw op de woonomstandigheden van de bewoners van met name de Damsterbuurt (vanaf Damstersingel t/m Balkgat).</p> <p>Verwezen wordt naar de 'Beleidsnota hoogbouw 2009' waarin een eenduidig kader voor hoogbouw geboden wordt, waardoor hoogbouwinitiatieven verantwoord kunnen worden beoordeeld. Dit betreft onder meer het opstellen van een Hoogte Effect Rapportage (HER) en toetsing door de Hoogbouw Advies Commissie. Onbekend is of deze procedure in gang is gezet.</p>	<p>De beoogde bebouwing op de Certe-locatie zal mogelijk wel hoger worden dan in de huidige situatie het geval is. Van hoogbouw is echter sprake bij bebouwing vanaf 60 meter en hoger.</p> <p>In het MER is een hoogbouwvariant onderzocht op de diverse milieueffecten en wat mogelijke gevolgen hiervan zijn. In de hoogbouwvariant is het effect van hoogbouw onderzocht nabij het water van het Van Starckenborghkanaal (o.a. op de locatie zandoverslag).</p> <p>Per uit te werken deelplan, waarvoor het omgevingsplan gewijzigd moet worden, zal er overleg met de omgeving plaatsvinden. Voor de Certe-locatie hebben inmiddels al enkele overlegrondes met de omgeving plaatsgevonden.</p>	<p>De reactie is meegenomen in het MER</p>

	Reactie	Gemeentelijke reactie/verwerking in het MER	
d.	<p>Uit de ontwikkelstrategie Stad aan het Water uit 2018 blijkt dat het Certe-terrein nog helemaal geen onderdeel was van het plangebied en later is toegevoegd aan deelgebied 1. Gevreesd wordt voor willekeur. Dat gevoel wordt gevoed door de passage op pagina 50 van de NRD over de te onderzoeken variant bouwhoogte. Een hoogbouwvariant aan de noordwestkant wordt door reclamanten gelezen als het Certe-terrein.</p> <p>Het huidige bestemmingsplan staat hier niet voor niets slechts een beperkte bouwhoogte toe, omdat het ingeklemd ligt tussen bestaande bebouwing (met beeldbepalende panden zoals genoemd in Gebouwd Erfgoed Groningen) en het groene, dorpse (laagbouw)karakter van de Damsterbuurt.</p>	<p>Juist door het Certe-terrein te betrekken in deze MER wordt getracht willekeur te voorkomen en de ontwikkelingen in het gebied in samenhang te bezien.</p> <p>Dat er een variant bouwhoogte wordt onderzocht, betekent dat deze op milieueffecten wordt uitgewerkt in het MER. De keuze om al dan niet daadwerkelijk hoogbouw toe te staan wordt vervolgens in (een wijziging van) het omgevingsplan geregeld en toegelicht.</p>	De reactie is meegenomen in het MER
e.	<p>Hoe verhouden de plannen zich tot de gemeentelijke visie dat binnenterreinen beter beschermd moeten worden als het gaat om bebouwingshoogtes en -percentages.</p> <p>De principe van intense/compacte stad wordt begrepen, maar daarbij wordt met dergelijke bouwhoogtes en -dichtheden in de achtertuinen van huidige bewoners ook de 'menselijke maat', in de zin van ingrijpende gevolgen (lichttoetreding, uitzicht, geluidsoverlast en privacy) voor hun woongenot, uit het oog verloren.</p>	<p>Bij de concrete uitwerking op deelplanniveau zal aandacht zijn voor een goede leefkwaliteit in binnenterreinen. Zoals ook beschreven in de omgevingsvisie De Levende Ruimte, zullen binnenterreinen zoveel mogelijk open worden gehouden en groen worden ingericht.</p> <p>De concrete uitwerking op deelplanniveau, waar ook de relatie met de omgeving onder valt, is een zorgvuldig ontwerpproces. Hierbij zijn de door reclamant genoemde aspecten een aandachtspunt en behoort tot de onderzoeksaspecten in het MER.</p>	De reactie is meegenomen in het MER
f.	<p>Reclamanten pleiten voor het maken van andere keuzes voor de omwonenden met een gedegener afweging over de hoogbouweffecten. Vul de beoordelingscriteria in het MER daarom aan met de 'guidelines' zoals genoemd in hoofdstuk 5 van de Beleidsnota Hoogbouw.</p>	<p>Zoals hierboven als antwoord onder c is aangegeven, is in het MER een hoogbouwvariant onderzocht op de diverse milieueffecten en wat mogelijke gevolgen hiervan zijn. Hieruit volgen een aantal aanbevelingen voor de concrete uitwerking van deelplannen. Dan pas zal duidelijk</p>	De reactie is meegenomen in het MER

	Reactie	Gemeentelijke reactie/verwerking in het MER	
		<p>worden of er echt hoogbouw (60 m of hoger) gerealiseerd gaat worden.</p> <p>De 'guidelines' zoals beschreven in de Beleidsnota Hoogbouw zijn bedoeld voor concrete bouwplannen en daarom nu niet aan de orde.</p>	
g.	<p>Ook zien reclamanten graag het criterium 'leefomgevingskwaliteit' in tabel 4.1 aangevuld met een onderzoek naar toenemende woon- en leefgeluidhinder en inbreuk op privacy van aangrenzende bebouwing (waaronder tuinen en balkons).</p>	<p>Hoofdstuk 16 van het MER is gewijd aan het aspect gezondheid. De door reclamant genoemde aspecten vormen daarnaast een belangrijk aandachtspunt bij de concrete uitwerking op deelplanniveau.</p>	<p>De reactie is meegenomen in het MER</p>
h.	<p>Graag zien reclamanten een gezonde leef- en werkomgeving terug in de architectonische keuzes. In een samenleving waarin burgers steeds langer zelfredzaam zijn, is het van belang dat ook in hoogbouw diverse gemeenschappen kunnen ontstaan. Architectuur en inrichting van de omgeving spelen daarin een belangrijke rol. Onderzocht zou moeten worden hoe elk gebouwd complex aan deze doelstelling bijdraagt.</p> <p>Bijvoorbeeld bij de Kop van Oost is groen en recreatie gecreëerd op het binnenterrein, te weten op het dak van de parkeervoorziening. Helaas is de groeninvulling van de kade bij de Kop van Oost (na 12 jaar) nog steeds niet naar tevredenheid van reclamanten gerealiseerd.</p>	<p>Zie ons antwoord onder g. Bij de uitwerking per deelplan zal een gezonde leefomgeving een belangrijke rol spelen. Juist door de auto te weren uit de openbare ruimte, krijgen groen en water meer ruimte. Hierdoor ontstaat ook meer ruimte voor ontmoetingsplekken en veilig buiten kunnen spelen.</p>	<p>De reactie is meegenomen in het MER</p>
i.	<p>Realiseer parkeervoorzieningen onder het maaiveld.</p>	<p>Stadshavens wordt een autovrij stadsdeel. Er komt geen parkeren in de openbare ruimte. Parkeren wordt in gebouwde voorzieningen gerealiseerd. Dit kan onder het maaiveld zijn, maar kan ook (deels) boven het maaiveld zijn. In ieder geval zullen de auto's niet zichtbaar zijn de openbare ruimte.</p>	<p>De reactie is meegenomen in het MER</p>

	Reactie	Gemeentelijke reactie/verwerking in het MER	
		De parkeernorm is 1, waarbij 0,5 vast en 0,5 flexibel. Het flexibele deel van de parkeernorm wordt bovengronds (gebouwd) geregeld. Deze gebouwen kunnen makkelijk aangepast worden voor andere functies mocht de mobiliteitsvraag in de toekomst veranderen.	
j.	<p>Reclamanten verzoeken om een extra onderzoek naar het mogelijk ontstaan van bewegingen in de ondergrond. Betrek het Staatstoezicht op de Mijnen bij de opzet en de uiteindelijke beoordeling van dit onderzoek, voordat een besluit wordt genomen over het gebruik van geothermische technieken zoals WKO.</p> <p>Veel woningen in de Florabuurt (Oosterparkwijk), Damsterbuurt, Kop van Oost en Oosterparkwijk hebben schade ondervonden door aardbevingen. Deze is wellicht mede ontstaan omdat dit deel van de stad is gebouwd op de oude Hunzeloop. De oevers, duinen en bedding zijn hierin terug te vinden en de zandgrond, tot waarop geheid zal worden, is onregelmatig van vorm.</p>	<p>Deze reactie gaat in op de aspecten bodemopbouw en grondwater. Omdat het de bedoeling is om de nieuwe woningen aan te sluiten op een collectief WKO-systeem, zijn de effecten hiervan op de bodem en ondergrond in beeld gebracht in een apart onderzoek (bijlage 4 bij het MER). In hoofdstuk 9, Bodem, van het MER, wordt dit nader beschreven.</p> <p>Er worden geen negatieve effecten op bewegingen in de ondergrond verwacht.</p> <p>De provincie is het bevoegd gezag voor toestemmingen en vergunningen rond collectieve WKO. Het MER zal ook voorgelegd worden aan de provincie. Het betrekken van het Staatstoezicht op de Mijnen is daarom niet aan de orde.</p>	De reactie is meegenomen in het MER.
k.	<p>Bij de beschrijving van het Betonbos wordt volgens reclamanten onvolledig en niet correct aandacht besteed aan de bestaande situatie. Dit perceel is in de SES 2014 als groen kerngebied aangewezen en bestaat voor ca. 80% uit houtopstand (350 bomen). Niet alle bomen hebben een slechte worteling. Handhaaf die potentieel monumentale bomen.</p> <p>Beschrijf de huidige situatie in het MER conform de feitelijke situatie.</p>	<p>In het MER, hoofdstuk 3.2, en ook op andere plekken in het MER is de huidige situatie van het Betonbos uitgebreider beschreven.</p> <p>Rondom het Betonbos zullen een aantal bomen gehandhaafd blijven. Zoals onder meer de bomen nabij de kinderopvang achter het Betonbos. Bij de concrete uitwerking op deelplanniveau zal duidelijker worden welke</p>	De reactie is meegenomen in het MER.

	Reactie	Gemeentelijke reactie/verwerking in het MER	
		bomen blijven en welke niet gehandhaafd kunnen worden, dan zal ook een boomeffectanalyse uitgevoerd worden.	
I.	<p>Reclamanten pleiten voor een alternatief onderzoek met een andere mix van bebouwing. Ruil het perceel Betonbos en de containerterminal-locatie uit waar nu het Havenpark is gepland. Maak van het Betonbos een écht park te midden van de huidige bebouwing en pleeg échte hoogbouw op de locatie van de containerterminal. Dit heeft ecologische, financiële, planologische en verkeerstechnische voordelen. Bovendien doet deze variant ook recht aan de 8 geformuleerde beleidskaders zoals genoemd onder 1.5 op de pagina's 8 t/m 13 van de NRD.</p> <p>Een (haven)park op de locatie van het Betonbos sluit ruimtelijk aan op de monumentale tuinen (rijksmonumentstatus) van de Stadsboerderij, komt te midden van bestaande en nieuwe bebouwing en vormt zo een prachtige overgang. Daarnaast sluit het met zijn reeds aanwezige, volgroeide en deels te behouden groenstructuur goed aan op het in de NRD aangehaalde gemeentelijke Groenplan 'Vitamine G' ('meer divers en beter bereikbaar maken van het bestaande groen pagina 11), de parkenstructuur van de Oosterparkwijk en zo ontstaat er een organische groenharmonie met het Damsterdiep. De ondergrond zal ingrijpend aangepakt moeten worden, maar er is al een bestaande, levensvatbare groenvoorraad met veel bomen die behouden kunnen blijven, waaronder de monumentale circa 50 jaar oude Italiaanse populieren die nog lang niet aan het einde van hun levenscyclus zijn. Een bijkomend voordeel is dat de locatie geen ophoging behoeft.</p>	<p>Naar aanleiding van de ingediende reactie op de NRD is er een variant Park toegevoegd in het MER. Deze variant onderzoekt of een groot park, met woningbouw, cultuur en sport, op een andere plek dan het Havenpark gerealiseerd kan worden.</p> <p>Deze variant scoort op de onderzochte milieueffecten minder goed dan het planvoornemen. De keuze voor de locatie van een park met ontmoetingsplek voor cultuur, sport, horeca, evenementen e.d. op de zandoverslag heeft te maken met de ligging aan en verbinding met het water. Het Havenpark moet een park worden binnen de gehele ontwikkeling van de toekomstige Eemskanaalzone, niet alleen voor Stadshavens. Het heeft dus een bovenwijks doel. Het is niet gewenst om de verschillende functies versnipperd te realiseren. Bijvoorbeeld voor evenementen is enige afstand tot woningen nodig om overlast te voorkomen.</p> <p>Meer woningen realiseren op de zandoverslag is niet wenselijk. Deze locatie is minder aantrekkelijk vanwege de nabijheid van het industrieterrein en de bedrijvigheid in de Scandinavische havens (met bijbehorende geluidsoverlast), de drukke Sontweg en de veiligheidseffecten van de vaarwegen. De ligging van de ondergrondse rioolpersleiding dwars door de locatie van de zandoverslag brengt ook beperkingen met zich mee.</p>	De reactie heeft geleid tot een wijziging van de aanpak van het MER.

	Reactie	Gemeentelijke reactie/verwerking in het MER	
	<p>Op de terminallocatie kunnen de gemeentelijke hoogbouw- en bouwvolumeambities zonder al teveel problemen voor de omgeving worden gerealiseerd. Echt hoog bouwen met 25 lagen of meer kan daarbij een mooie stedenbouwkundige aanvulling zijn op de aan de overzijde gelegen Tasmantoren, waar de aannemer ook serieuze plannen in voorbereiding heeft voor een tweede woonkolos.</p> <p>De uitruil zou volgens reclamanten op heel veel goodwill bij de huidige bewoners van het hele gebied kunnen rekenen.</p>	<p>Overigens zijn bij de gemeente diverse opvattingen over dit onderwerp bekend. Er zijn ook omwonenden die te kennen hebben gegeven juist positief te zijn over bebouwing op deze locatie.</p>	
m.	<p>Een ontwikkeltermijn van 20 jaar is erg lang. Door aan beide kanten van het plangebied de ontwikkeling te starten, kan een versnelling van het project gerealiseerd worden. Dit biedt niet alleen een financieel voordeel, maar is ook zeer wenselijk gezien de huidige krapte en problemen op de woningmarkt.</p>	<p>Het ontwikkeltempo van minimaal 150 woningen per jaar is afgestemd met de huidige woningbouwprogrammering voor Groningen als totaal. Er lopen meerdere grotere gebiedsontwikkelingen in de stad. Tevens is ervoor gekozen om uit te gaan van een minimaal ontwikkelscenario. Ervaringen uit het verleden laten zien dat wanneer uitgegaan wordt van een zeer positief scenario, dit op allerlei gebieden problemen veroorzaakt als de verkoop tegen zit. Door een flexibele ontwikkelstrategie kunnen makkelijker grotere deelplannen gemaakt worden, waardoor een hoger aantal woningen per jaar aangeboden kan worden. Het principe is om van west naar oost te ontwikkelen.</p>	<p>De reactie is meegenomen in het MER</p>
n.	<p>In de verkeersanalyse wordt verwezen naar cijfers die gebruikt zijn bij de beoordeling van de wenselijkheid van het Oosterhamriktracé. De gemeente Groningen is inmiddels begonnen met het implementeren van een nieuw verkeersmodel. Aangeraden wordt om de cijfers van dit nieuwe model te gebruiken. Temeer omdat de gemeente in de eindfase zit van een onderzoek naar een nieuw verkeerscirculatieplan.</p>	<p>In de verkeersanalyse is gebruik gemaakt van het verkeersmodel van Goudappel, waarin alleen "harde" (vaststaande) plannen zijn gebruikt. Het Oosterhamriktracé is daarin niet meegenomen. Voor de verkeersanalyse is alleen gekeken naar verschillende scenario's voor Stadshavens. Ten tijde van de verkeersanalyse was het verkeersmodel van Goudappel het vigerende verkeersmodel en bovendien was het nieuwe verkeersmodel nog niet</p>	<p>De reactie is meegenomen in het MER</p>

	Reactie	Gemeentelijke reactie/verwerking in het MER	
		beschikbaar. Ook zijn de onderzochte plannen voor de Mobiliteitsvisie nog geen harde plannen. Voor het benodigde onderzoek en de te maken plannen voor het vervolgproces zal gebruik worden gemaakt van het nu geldende “nieuwe” verkeersmodel en de Mobiliteitsvisie.	
o.	<p>In de NRD wordt enerzijds (blz. 15) aangegeven dat het aantal ligplaatsen voor varende schepen wordt behouden. Later wordt gemeld (op blz. 18) dat er maximaal 8 ligplaatsen voor varende schepen aan de noordkant worden gerealiseerd. Hoe verhouden beide uitspraken zich tot elkaar? Wat wordt hier precies bedoeld? Ligplaatsen voor varende ex-beroepsschepen/woonschepen die zich niet hoeven te houden aan de regelgeving van de havendienst Groningen? (max. 6 maanden op dezelfde plek).</p> <p>In 2019 hebben veel omwonenden al bezwaren geuit tegen vaste ligplaatsen voor woonboten in dit deel van het Eemskanaal. Dit tast de toegankelijkheid, de beleving en dynamiek van het kanaal sterk aan. Overigens staat het vaarregiem geen ligplaatsen voor woonschepen toe. Geef meer duidelijkheid.</p>	<p>De Watervisie Groningen (2017) geeft aan dat er maximaal 8 ligplaatsen voor varende schepen worden behouden. Onder varende schepen wordt verstaan een schip dat is bestemd en wordt gebruikt voor de vaart. De primaire functie van varende schepen is dus varen. Een varend schip is daarmee geen woonboot. Woonboten worden niet toegestaan binnen dit plangebied.</p> <p>Tijdelijke ligplaatsen voor (dag)recreatieve doeleinden, zoals ‘hotelboten’ voor Noorderslag/Eurosonic blijven mogelijk wel in het Eemskanaal. Hierbij moet worden voldaan aan de gemeentelijke regelgeving ten aanzien van de duur van aanmeren.</p>	De reactie is meegenomen in het MER
p.	<p>Het Eemskanaal wordt vooral in de maanden april t/m september in toenemende mate gebruikt door zowel groot- als kleinschalige recreatievaart. Als onderdeel van de staande mastroute genereert het Eemskanaal een levendige plezierige vaardynamiek en maakt daarmee de stad Groningen erg aantrekkelijk voor grote groepen toeristen uit binnen- en buitenland. Met de huidige 17 bruggen duurt een vaarpassage al 3 uur. Een extra, lage fietsbrug betekent nog eens een extra barrière waardoor de passage nog langer wordt.</p>	<p>De wijk Stadshavens komt aan weerszijden van het Eemskanaal. Om de wijk een geheel te laten worden, is een verbinding voor langzaam verkeer tussen beide delen nodig. Daarnaast biedt de nieuwe fietsbrug fietsers uit/naar Meerstad en Ten Boer, via de doorfietsroutes, de mogelijkheid om zeer drukke kruispunten (met verkeerslichten) te vermijden.</p> <p>Een hoge brug levert weliswaar minder hinder op voor de scheepvaart, daarentegen is een lage brug prettiger voor</p>	De reactie is meegenomen in het MER

	Reactie	Gemeentelijke reactie/verwerking in het MER	
	<p>Een extra brug als extra fietsverbinding van Meerstad naar de (binnen)stad v.v. is volgens reclamanten niet noodzakelijk. Er zijn al 3 bruggen die een veilige fietsroute naar en vanaf de stad verzorgen: de Berlagebrug, de Oosterhavenburg en de Trompbrug. De bewoners zien dus geen noodzaak voor een extra brug.</p> <p>Mocht er toch besloten worden tot een extra fietsbrug, bepleiten reclamanten voor een doorvaarthoogte van tenminste 3.70 m hoog, voldoende breedte voor scheepvaart (beroepsvaart en internationale cruiseschepen) en aanpassing van de brugbedieningsuren. Daarnaast wordt geadviseerd om te monitoren hoeveel 'kleine scheepvaart' buiten de bedieningsuren gebruik maken van dit Eemskanaal-traject.</p>	<p>fietsers en wandelaars. Een lage brug brengt bovendien, visueel gezien, de beide gedeelten van de nieuwe wijk beter samen. Een hoge brug is niet alleen hoger, maar heeft ook langere aanrijhellingen en vormt daardoor een visuele en fysieke barrière tussen beide wijkgedeelten. Verder is de wachttijd op het totaal aan bruggen en brugopeningen in de stad zeer beperkt. Daarom heeft de lage brug onze voorkeur.</p> <p>Daarbij wordt wel rekening gehouden met de classificering van dit stuk vaarweg. Deze vaarweg heeft een CEMT-vaarklasse Va. Bij de doorvaart van de beoogde nieuwe brug moet deze hiervoor geschikt zijn.</p> <p>Een doorvaart door de stad kost overigens geen 3 uur, maar 1,5 uur. De verwachting is dat een extra brug qua oponthoud mee zal vallen omdat het in het totale circulatieplan wordt meegenomen. De bedientijden van de bruggen liggen buiten de spitstijden.</p> <p>De suggestie over monitoring van kleine scheepvaart is neergelegd bij de verantwoordelijke afdeling.</p>	
	Binnen de termijn is nog een aanvulling op de eerder ingediende reactie ingediend.		
q.	<p>Reclamanten maken zich ernstig zorgen over het maximaal toegestane aantal woningen wat kan leiden tot aanzienlijk hogere bebouwingsdichtheden en wel tot bijna 2x zoveel als de recente herstructureringsprojecten aan de zuidkant van het Eemskanaal. Wat betekent dit voor de sociale structuur, de sociale cohesie, de bevolkingsopbouw en de duurzaamheid van Stadshavens, zowel op korte als op lange termijn.</p>	<p>Stadshavens wordt een nieuw stedelijk woongebied voor iedereen. Het wordt een inclusieve wijk met woningen en voorzieningen (zowel sociaal als maatschappelijk). Ook bij hogere dichtheden zijn cohesie en het verwezenlijken van duurzaamheidsambities heel goed mogelijk door hier in het ontwerp rekening mee te houden.</p>	<p>De reactie is meegenomen in het MER</p>

	Reactie	Gemeentelijke reactie/verwerking in het MER	
		In onze omgevingsvisie 'Levende Ruimte' beschrijven we onder meer dat de nieuwe stedelijkheid in bijvoorbeeld Stadshavens beschouwd wordt als de nieuwe standaard voor binnenstedelijke verdichting. Daarbij kan het nodig zijn om hoger te bouwen, zodat er bijvoorbeeld meer ruimte over blijft voor openbare, groene ruimte op straatniveau. Hoogbouw kan als middel gezien worden om ook sociale huur, midden huur en goedkope koop mogelijk te maken.	
r.	Als er een economische crisis ontstaat, wat betekent dit voor het plan Stadshavens?	<p>We zorgen ervoor dat de deelplannen steeds zoveel mogelijk tot een afgeronde (deel)wijk leiden. Zie ook ons antwoord onder m.</p> <p>Mocht op een zeker moment de vraag naar (koop) woningen wegvallen, dan kan tijdelijk gestopt worden met de ontwikkeling zonder dat het functioneren en de leefbaarheid in de reeds gerealiseerde deelplannen onder druk komt te staan.</p>	De reactie is meegenomen in het MER
s.	Wordt Stadshavens een wijk voor starters, eenpersoonshuishoudens en ouderen, en amper voor gezinnen met kinderen?	Stadshavens wordt een wijk voor alle doelgroepen. Per concrete deeltuitwerking zal een behoefteonderzoek worden uitgevoerd om te bepalen welke doelgroepen bediend worden.	De reactie is meegenomen in het MER
t.	Reclamanten weten nu dat er op de terminallocatie beperkingen liggen voor woonbebouwing. Dit betreft een riooltransportleiding en een veiligheidszone vanwege mogelijk gevaarlijke lading op schepen op het Eemskanaal. Desondanks wordt gepleit om bebouwing op deze locatie serieus te beschouwen als variant in het MER.	Zie ons antwoord op vraag R3L.	De reactie is meegenomen in het MER
R4	GGD Groningen		

	Reactie	Gemeentelijke reactie/verwerking in het MER	
a.	<p>De GGD denkt graag in een vroeg stadium in planvorming met de gemeente mee op het gebied van gezondheid en leefomgeving. Ze ziet kansen en risico's voor wat betreft gezondheid in dit te ontwikkelen stadsdeel.</p> <p>Onder gezondheid verstaat de GGD het vermogen om zich aan te passen en een eigen regie te voeren. Dit in het licht van de fysieke, emotionele en sociale uitdagingen van het leven. Dit betekent dat ze graag een leefomgeving ziet die de gezondheid beschermt én bevordert, en die bewoners de gelegenheid biedt eigen regie te voeren.</p> <p>Een omgeving die uitnodigt tot gezond gedrag, die bewoners als veilig en prettig ervaren en stimuleert tot sociaal contact is een gezonde omgeving. De GGD geeft in een bijlage bij de reactie hiervan verschillende voorbeelden mee.</p>	Dank voor het inbrengen van deze input. Deze is betrokken bij het opstellen van het MER. Het aspect gezondheid komt in hoofdstuk 16 van het MER uitgebreid aan de orde.	De reactie is meegenomen in het MER.
b.	De GGD juicht het toe dat de gemeente ervoor kiest om het plan onder de Crisis- en herstelwet op te stellen, zodat geanticipeerd kan worden op de mogelijkheden van de Omgevingswet. Hierdoor moet o.a. gezondheid meegenomen worden in het MER.	Dank voor uw reactie. Zie ook ons antwoord op vraag R3b.	
c.	De GGD ziet graag beleidsstukken voor gezondheid opgenomen in het MER en omgevingsplan. Dit zijn o.m. het Coalitieakkoord 2019-2022 'Gezond, groen en gelukkig Groningen', de Healthy Ageing visie en het Lokale Gezondheidsbeleid van de gemeente Groningen.	Deze documenten zijn betrokken bij het opstellen van het MER.	De reactie is meegenomen in het MER.
d.	In de NRD wordt beschreven dat in het MER gezondheid als integraal onderdeel zal worden meegenomen. Dit door het beoordelen van gecumuleerde effecten van milieuaspecten zoals geluid, luchtkwaliteit, geur en veiligheid als ook sociale aspecten, kwaliteit van de openbare ruimte, aanwezigheid van groen en	Hoofdstuk 16 van het MER gaat over gezondheid, tabel 16-2 geeft het beoordelingscriterium aan.	De reactie is meegenomen in het MER.

	Reactie	Gemeentelijke reactie/verwerking in het MER	
	recreatiemogelijkheden. Deze effecten worden zowel voor de nieuwe woningen binnen het plangebied beschreven als de invloed van de planontwikkeling op de gezondheidsaspecten van de bewoners van omliggende buurten. De GGD vindt het zeer positief dat er breed naar gezondheid wordt gekeken. Echter, is niet duidelijk hoe de beoordeling van gezondheid uitgevoerd gaat worden.		
e.	In de NRD worden de Groninger G6-Kernwaarden voor gezondheid benoemd, maar er wordt niet beschreven of, en zo ja hoe, deze kernwaarden worden gebruikt in de MER om het aspect Gezondheid te beoordelen. Deze G6-kernwaarden zijn in het Groninger Ambitieweb vertaald naar ambitieniveaus. De GGD wil graag samen met de gemeentelijke beleidsadviseurs van volksgezondheid vroegtijdig betrokken worden bij het vervolg.	Naar aanleiding van de ingediende reactie, heeft er overleg met de GGD plaatsgevonden. Het Ambitieweb heeft ook een plek gekregen in hoofdstuk 16, Gezondheid, van het MER. Voor de uitwerking op deelplanniveau zal naar verwachting telkens een wijziging omgevingsplan nodig zijn. Waarbij we ook voor advies bij de ketenpartners komen.	De reactie is meegenomen in het MER.
R5			
a.	De bedrijven van reclamanten zijn al ruim 30 jaar gevestigd in het plangebied. Hun werkzaamheden en specialismes zijn zeer divers van aard en er wordt samengewerkt en gewerkt voor verschillende opdrachtgevers, waaronder provincie, waterschappen en gemeente. Gepleit wordt om beide bedrijven in te passen aan de rand van Stadshavens. Houdt rekening met de belangen van deze bedrijven en de werkzaamheden die ze verrichten.	De Deense haven krijgt als onderdeel van het Havenpark met de realisatie van Stadshavens een nieuwe functie. Onzeker is of bestaande bedrijvigheid in de haven gehandhaafd wordt. Dit is een ontwerpogave, samen met het Havenpark en de geprogrammeerde woningbouw. Uit de ontwerpogave zal blijken of bedrijvigheid mogelijk en wenselijk is. Omdat de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek naar de toekomst van de Deense Haven nog niet gereed zijn, kan hierover in het MER nog niet veel gezegd worden.	De reactie is meegenomen in het MER
b.	Reclamanten willen graag dat de nautische activiteiten, desnoods verplaatst naar de oostzijde van de Deense haven, meegenomen worden in het MER.	Zie ons antwoord onder a.	

	Reactie	Gemeentelijke reactie/verwerking in het MER	
c.	De Deense haven wordt niet als zodanig genoemd in de NRD. Daardoor is onduidelijk wat de toekomstige bestemming van deze haven zal zijn. Wat betekenen de toekomstige plannen voor de bedrijfsactiviteiten van reclamanten.	De huidige situatie van de Deense Haven is uitgebreider beschreven in het MER. Zie voor het overige ons antwoord onder R5a.	De reactie is meegenomen in het MER.
d.	Over de bedrijfsactiviteiten van reclamanten valt in de NRD niets te lezen, noch over de laad- en losactiviteiten van de waterbouwkundige aannemerij op de oevers van het Eemskanaal, aan de kade van Ritsema en de (tijdelijke) mogelijkheid van aanmeren van materieel van deze aannemers ter voorbereiding van waterbouwkundige projecten in de stad of directe omgeving. Reclamanten vragen zich af of de bedrijven en activiteiten wel voldoende in beeld zijn.	De huidige situatie van de Deense Haven is uitgebreider beschreven in het MER. De bedrijven en activiteiten zijn in beeld, temeer dat deze activiteiten voor een deel in opdracht van de gemeente worden uitgevoerd. Zie voor het overige ons antwoord op vraag R5a.	De reactie is meegenomen in het MER.
e.	Enkele bedrijven in het plangebied hebben medio augustus 2020 een brief ontvangen waarin overleg met de gemeente wordt aangekondigd. Reclamanten hebben niet een dergelijke brief ontvangen. Graag willen reclamanten met de gemeente in gesprek over de nieuwe plannen en wat deze betekenen voor de bedrijfsvoering en wat alternatieve mogelijkheden zouden zijn voor de bedrijven.	Er zal een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd worden naar de toekomst van de Deense Haven. De daar nu aanwezige bedrijven zullen daarbij betrokken worden.	
f.	In de NRD is sprake van een gecombineerde gebiedsvulling van wonen en werken. Hoe de invulling van werken verder vormgegeven wordt, is niet duidelijk. Reclamanten zijn van mening dat inpassing van de sleepdiensten goed mogelijk is. Dit kan leiden tot een aantrekkelijke visuele beleving van het nieuw aan te leggen park. De milieubelasting is per saldo laag, omdat de daadwerkelijke werkzaamheden altijd elders plaatsvinden. Verder zijn de sleepdiensten zeer vooruitstrevend in ontwikkelingen op het gebied van CO2-reductie.	Zie ons antwoord onder R5a.	

	Reactie	Gemeentelijke reactie/verwerking in het MER	
R6.			
a.	De Deense haven wordt nergens in de NRD genoemd. Hetzelfde geldt voor de sleepdiensten die vanuit de Deense haven werken.	De huidige situatie van de Deense Haven is uitgebreider beschreven in het MER.	De reactie is meegenomen in het MER.
b.	De werkzaamheden van de sleepdiensten passen volgens reclamant binnen de nieuwe plannen. Daarom gaat reclamant er vanuit dat de activiteiten meegenomen worden in het MER. Deze conclusie ziet reclamant graag bevestigd.	De Deense haven krijgt als onderdeel van het Haven-park met de realisatie van Stadshavens een nieuwe functie. Onzeker is of bestaande bedrijvigheid in de haven gehandhaafd wordt. Dit is een ontwerpogave, samen met het Havenpark en de geprogrammeerde woningbouw. Uit de ontwerpogave zal blijken welke vorm van bedrijvigheid mogelijk is. Omdat de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek naar de toekomst van de Deense Haven nog niet gereed zijn, kan hierover in het MER nog niet veel gezegd worden.	De reactie is meegenomen in het MER
R7	Fietsersbond Groningen		
a.	De fietsersbond is over het algemeen positief over de plannen voor dit gebied waarin verplaatsing per voet of fiets een belangrijke rol speelt. Graag geeft de bond enkele zorgpunten mee.	Dank voor uw reactie.	
b.	<p>Combinatie van functies op de noordelijke en zuidelijke kades van het Eemskanaal. Langs deze kades worden twee doorfietsroutes gerealiseerd, maar ook worden de kades zodanig ingericht dat bewoners en recreanten het water kunnen beleven. Dit vraagt om een zeer zorgvuldig ontwerp om te voorkomen dat de, soms erg snelle fietsers, in conflict komen met bewoners en recreanten.</p> <p>Elders in de NRD staat: "een (recreatieve) route langs het water moet de verbinding met Meerstad en het ommeland versterken". Onduidelijk is of hiermee de beoogde doorfietsroute worden bedoeld of niet.</p>	<p>Bij de inrichting van de doorfietsroutes zullen we rekening houden met de eisen en wensen die gesteld worden aan een doorfietsroute en aan de eisen en wensen ten aanzien van de beleving van het water en het gebruik van de kade door voetgangers, zoals bewoners en recreanten. Dit vraagt inderdaad om een zorgvuldig ontwerp.</p> <p>In het MER zal duidelijker aangegeven worden wat bedoeld wordt met de (recreatieve) route naar Meerstad.</p>	De reactie is meegenomen in het MER.

	Reactie	Gemeentelijke reactie/verwerking in het MER	
	Oplossing: laat de doorfietsroutes pas westelijk van het recreatieve deel op de kade uitkomen. De route uit Ten Boer loopt dan eerst over de zuidzijde van het Damsterdiep, de route uit Meerstad volgt de Sontweg of Eemskanaal ZZ. Consequentie hiervan is wel dat de nieuwe fietsbrug westelijker komt te liggen dan nu is aangegeven. Het is de vraag of dat gewenst is.	De ligging van de lage fietsbrug is niet alleen gebaseerd op de doorfietsroutes, maar ook vanwege de centrale ligging in Stadshavens en de eisen en wensen vanuit de vaarweg. Het is om die redenen ongewenst om de brug westelijker te leggen.	
c.	In de NRD staat: "Aan de Eemskanaal Noordzijde kunnen de voetgangers (en fietsers) ongelijkvloers, en daardoor veilig, de Eltjo Ruggeweg kruisen". De Fietsersbond pleit ervoor om ook langs de zuidzijde een dergelijke ongelijkvloerse kruising te realiseren voor de doorfietsroute vanuit Meerstad. Onduidelijk is of dit in de plannen zit.	Het is onze intentie om ook een ongelijkvloerse kruising aan de zuidzijde van het Eemskanaal te maken. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen hoe dit gerealiseerd kan worden.	De reactie is meegenomen in het MER
d.	Ook is onduidelijk hoe een fietser vanaf de nieuwe fietsbrug over het Eemskanaal naar de Oosterparkwijk kan komen. Het lijkt erop dat deze via het reeds bestaande Balkgat zou moeten gaan. De Fietsersbond pleit voor de aanleg van een directere verbinding.	Deze ten opzichte van de doorfietsroutes secundaire verbinding heeft een relatie met de optimale inrichting van Stadshavens als geheel. Vanuit die overwegingen is een directere verbinding niet aan de orde.	De reactie is meegenomen in het MER
e.	Uit de NRD blijkt dat "fietsparkeerplaatsen worden ... inpandig gerealiseerd, bij voorkeur in centrale voorzieningen". Het verbaast de Fietsersbond dat het de voorkeur heeft dat fietsparkeren in centrale voorzieningen moet gebeuren. Het is de vraag of in de centrale voorziening wel voldoende ruimte gerealiseerd wordt. In een huidig huishouden is het niet ongebruikelijk dat er per persoon twee of zelfs drie fietsen zijn. Daarnaast is één van die fietsen vaak een duurdere, diefstalgevoelige, bijvoorbeeld elektrische fiets. Met collectieve fietsparkeerplaatsen zal de animo om meerdere en duurdere fietsen aan te schaffen dalen, waarmee ook het fietsgebruik daalt.	Voldoende ruimte voor fietsen en de kwaliteit van de stallingsvoorzieningen worden niet beperkt door meerdere centrale voorzieningen. Wij verwachten juist dat deze verbeterd worden, vanwege een veel efficiënter gebruik van de stallingsvoorzieningen. De grotere afstand tot de woningen wordt gecompenseerd door een betere toegankelijkheid, hogere kwaliteit, meer (sociale) controle en betere ontsluiting naar de fietsinfrastructuur. Onze verwachting is dat het fietsgebruik daardoor juist toeneemt. In de planvorming houden we rekening met 4 fietsen per huishouden.	De reactie is meegenomen in het MER

	Reactie	Gemeentelijke reactie/verwerking in het MER	
	Ook het stallen van kinderfietsen op grotere afstand van de woning zal leiden tot minder fietsgebruik en fietsvaardigheid van kinderen. Dit zijn ongewenste ontwikkelingen volgens de Fietzersbond.		
R8	Veiligheidsregio Groningen		
a.	De VRG reageert zowel vanuit de wettelijke adviesrol als direct belanghebbende in het plangebied.		
b.	<p>In april 2018 heeft de VRG in een zienswijze op de ontwerp-omgevingsvisie The Next City aandachtspunten meegegeven. Deze aandachtspunten zijn ook relevant voor dit plangebied. Het aspect veiligheid ziet de VRG niet terugkomen in de NRD, anders dan bij externe veiligheid.</p> <p>De kwaliteit van de leefomgeving wordt mede bepaald door (fysieke) veiligheid. Een veilige leefomgeving draagt bij aan een goede omgevingskwaliteit, de continuïteit van de samenleving en verbetert daarmee het vestigingsklimaat voor burgers, bedrijven en instellingen. Daarmee is veiligheid een integrale opgave in alle ontwikkelingen met betrekking tot de leefkwaliteit.</p> <p>Als veiligheidsaspecten in een vroeg stadium van het planproces integraal afgewogen en ingepast worden, kan de veiligheid beter en effectiever verhoogd worden dan wanneer achteraf op regels getoetst wordt of branden geblust moeten worden. Daarom worden de volgende adviezen meegegeven.</p>	In het MER komt veiligheid in brede zin aan bod. Maar het meest wordt ingezoomd op (externe) veiligheid, verkeersveiligheid en waterveiligheid. Bij het onderwerp 'gezondheid' speelt sociale veiligheid ook een rol.	De reactie is meegenomen in het MER.
c.	Optimale bereikbaarheid voor hulpdiensten. De VRG wil graag vroegtijdig betrokken worden bij de inrichting van de verkeersstructuur (incl. het effect van een te verwachten verkeerstoename op de bereikbaarheid van de stad voor de hulpdiensten).	Bij de uitwerking in deelplannen zal de VRG betrokken worden, zodat een optimale bereikbaarheid van alle functies voor hulpdiensten vroegtijdig in beeld is.	

	Reactie	Gemeentelijke reactie/verwerking in het MER	
	Voor hulpdiensten en afvaldiensten komt er een eigen verkeersroute door het plangebied. Om snelle hulpverlening te kunnen garanderen, wordt de VRG graag betrokken bij de inrichting en uitvoering daarvan.		
d.	<p>Veiligheid als criterium in alle afwegingen en keuzes meenemen. Veiligheid wordt nu nog niet als criterium in de NRD genoemd, behalve bij externe veiligheid. De afwegingen en keuzes waar dat, in de beleving van de VRG, in elk geval een rol speelt zijn de volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Duurzaamheid (energie neutraal) is een belangrijke opgave voor Stadshavens. Nieuwe vormen van energie- en watervoorziening kennen andere risico's. De VRG adviseert veiligheid als afwegingscriterium bij keuzes over alternatieven mee te nemen, zoals de kwetsbaarheid van de continuïteit en potentiële gevaren van nieuwe energiedragers (WKO-systeem, waterstof en (buurt)batterijen). Deze risico's kunnen om aanvullende of andere (preventieve en/of repressieve) veiligheidsvoorzieningen vragen. - Met een klimaatbestendig stadsdeel speelt de gemeente in op de klimaatverandering. Droogte, hitte, kou en extreme neerslag met overstroming als gevolg zijn daar voorbeelden van. Een zelfredzame samenleving wordt beter mogelijk gemaakt door klimaatadaptief te ontwerpen en bouwen. Daarbij wordt aandacht gevraagd voor continuïteit van de vitale infrastructuur (hoofdwegen, energievoorzieningen, data knooppunten, mobiele telefonie, etc). Deze vitale infrastructuur is kwetsbaar voor extreme neerslag, overstromingen en kou. - Het waarborgen van de continuïteit van de samenleving speelt een rol bij de nieuwe paden die de gemeente wil inslaan. Nieuwe mobiliteitsconcepten, innovatieve technieken 	<p>Zoals onder b is aangegeven is veiligheid in de brede zin in het MER afgewogen, ook al is hiervoor geen apart hoofdstuk opgesteld zoals dat voor externe veiligheid het geval is.</p> <p>De milieueffecten van een collectief WKO-systeem zijn apart onderzocht (bijlage 4 bij het MER) en beschreven in het MER. Ook de veiligheid van personen bij hoogbouw (als gevolg van windhinder) is onderzocht. Bij de concrete uitwerking van onder meer energiesystemen zal ervoor gezorgd worden dat de systemen voldoen aan de wettelijke eisen (o.a. afstandseisen e.d.) die de veiligheid van mensen borgen. Ook maatregelen als gevolg van de klimaatopgave hebben indirect met veiligheid te maken. Denk aan maatregelen om wateroverlast te voorkomen en de aanleg van veel schaduwrijke plekken tegen hitte-stress.</p> <p>Bij de uitwerking op deelplanniveau zal aandacht zijn voor een veilige en klimaatbestendige inrichting. Zoals onder R8c aangegeven, betrekken we graag de deskundigheid van de VRG bij deze concrete uitwerking.</p> <p>Hoewel de aanlegfase niet echt een MER-alternatief is, is het wel als zodanig apart beschreven en beschouwd in</p>	

	Reactie	Gemeentelijke reactie/verwerking in het MER	
	<p>en digitalisering verrijken onze samenleving en maken tegelijkertijd onze kwetsbaarheid voor uitval van vitale infrastructuur (bijvoorbeeld door cybercrime) groter. De toename van de dichtheid in de stad vergroot de complexiteit van deze uitdaging. Samen met de gemeente en andere keten- en crisispartners wil de VRG deze nieuwe paden verkennen op zoek naar de juiste analyses en passende oplossingen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tenslotte wordt aandacht gevraagd voor veiligheid in de aanlegfase. In de aanlegfase vinden veel bouwactiviteiten gelijktijdig plaats. Kenmerkend voor deze fase zijn veel afzettingen, wisselende routing en tijdelijke ontsluitingssituaties. Ook in deze fase dient de hulpverlening het gehele plangebied snel te kunnen bereiken en over voldoende bluswater te kunnen beschikken. Graag heeft de VRG structureel periodiek overleg met alle relevante partijen tijdens de aanlegfase. 	<p>het MER. Daarmee zijn eventuele (milieu)effecten van de aanlegwerkzaamheden vroegtijdig in beeld gebracht.</p> <p>Voor de uitwerking op deelplanniveau zal naar verwachting telkens een wijziging omgevingsplan nodig zijn. Waarbij we ook voor advies bij de ketenpartners komen.</p>	
e.	De in de NRD genoemde risicobronnen is volgens de VRG compleet.	Dank voor deze constatering.	
f.	<p>In het MER wordt het milieueffect uitgedrukt op basis van de onderstaande schaal:</p> <p>++ sterk positief effect; + positief effect; 0 geen positief en geen negatief effect; - negatief effect; - - sterk negatief effect.</p> <p>Volgens de VRG ontbreekt een objectivering van de scoring van het milieueffect, dus een kwantitatieve uitwerking van de schaal. Wanneer is een effect bijvoorbeeld een 'negatief effect' of een 'sterk negatief effect'? Geadviseerd wordt de scoringschaal van het milieueffect op voorhand te objectiveren.</p>	Het objectiveren van de scoring per milieueffect is maatwerk. Per thema/onderwerp wordt dit nader beschreven in de verschillende hoofdstukken in het MER.	De reactie is meegenomen in het MER.

	Reactie	Gemeentelijke reactie/verwerking in het MER	
g.	In Tabel 4.1 Overzicht beoordelingscriteria MER in de NRD is het effect op de diverse aspecten beschreven. Ten aanzien van deze aspecten het volgende. Voor het aspect externe veiligheid is de toename van het groepsrisico inderdaad het relevante effect. Daarbij zij opgemerkt dat de afstand tot het merendeel van de risicobronnen dermate groot is dat een kwantitatieve benadering volgens de VRG alleen voor de gasleiding en het Eemskanaal noodzakelijk is. De andere risicobronnen kunnen enkel kwalitatief beoordeeld worden.	De toename van groepsrisico's risicobronnen is binnen invloedsgebieden kwantitatief beschouwd. Voor meer informatie en het daadwerkelijke onderzoek (zowel op basis van huidige als toekomstige wetgeving), wordt verwezen naar Hoofdstuk 12 van het MER en bijlage 8.	
h.	Energie en klimaatadaptatie. De VRG adviseert om veiligheid als criterium mee te laten wegen bij de beoordeling van de verschillende opties ten aanzien van energietransitie en klimaatadaptatie.	Zoals onder d is aangegeven is op enkele aspecten rond energieopwekking en klimaatadaptatie ook veiligheid beschouwd.	De reactie is meegenomen in het MER
i.	Binnen het plangebied Stadshavens is de brandweerkazerne (als onderdeel van Veiligheidsregio Groningen) aan de Sontweg gelegen. Dit is een brandweerkazerne van waaruit brandweervoertuigen snel ter plaatse kunnen zijn bij branden en andere incidenten. Voor de binnenstad geldt dat door de structuur, de dichte bebouwing en beperkte brandvoorzieningen in deze (veelal oude) gebouwen de brandweer snel ter plaatse moet zijn om mensen te kunnen redden en branden snel te blussen. Een situatie waarin de brandweerkazerne op de huidige locatie blijft gehandhaafd is niet als alternatief in de NRD meegenomen. Deze keuze is begrijpelijk omdat de VRG en de gemeente zich samen inspannen om tot herhuisvesting van de brandweer te komen. De inmiddels in gezamenlijkheid uitgevoerde massastudie voor de twee benodigde vervangende locaties tonen aan, dat daar naar ons beider oordeel sprake is van kansrijke ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. De VRG verwacht dat de verdere	Een variant waarbij de VRG gehandhaafd blijft is geen reële optie en daarom niet onderzocht in het MER. We zijn in constructief overleg over verplaatsing van de VRG naar een locatie buiten het plangebied. Het algemeen bestuur van de VRG heeft in maart 2022 ingestemd met de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek naar vervangende huisvesting. Hierbij zijn de volgende locaties in beeld: - Arrivalocatie: "Veiligheidsgebouw" - Winschoterweg: "Regionaal Logistiek- en Oefencentrum" Deze locaties kunnen niet alleen de totale huisvestingsvraag van de VRG faciliteren, maar bieden tevens voldoende ruimte voor gezamenlijke huisvesting met mogelijk de GGD en eventueel andere organisaties.	De reactie is meegenomen in het MER

	Reactie	Gemeentelijke reactie/verwerking in het MER	
	<p>gezamenlijke besluitvorming over de herlocatie van de kazerne aan de sontweg parallel aan het MER voor Stadshavens kan lopen. Er moet naar gestreefd worden dat de besluitvorming over de nieuwe locatie op een dusdanig tijdstip plaatsvindt dat de uitwerking van een alternatief met het handhaven van de bestaande brandweerkazerne zowel de facto als de jure niet opportuun zal zijn.</p> <p>Echter, het verplaatsen van de kazerne is een complex proces. En de noodzaak voor het continueren van de dienstverlening vanuit de huidige kazerne tot de herlocatie is afgerond, is evident. De milieueffecten van de kazerne op de omgeving kunnen dan ook nog lang bestaan. Daarom is de VRG van mening dat in de MER ook een planalternatief moet worden opgenomen waarbij de brandweerkazerne op de huidige plaats blijft. De huidige locatie zal namelijk significante effecten hebben op met name de geluidsbelasting naar de omgeving, zowel van de activiteiten op het kazerneterrein als het uitrijden van brandweerwagens met sirenes. Een pragmatische oplossing in dit verband zou zijn om – indien dat in de tijd inpasbaar is – het op te nemen planalternatief met behoud van de brandweerkazerne vooralsnog niet (volledig) uit te werken in afwachting van definitieve besluitvorming over de herlocatie.</p> <p>Daarnaast zal de beoogde nieuwe locatie van de brandweerkazerne op de Arriva-locatie naast het plangebied Stadshavens nieuwe - momenteel nog niet bestaande - milieueffecten op het gebied Stadshavens geven. We gaan er vanuit dat, indien het planalternatief van de bestaande brandweerkazerne op de Sontweg niet langer opportuun zal zijn, de dan optredende milieueffecten vanuit de Arriva-locatie op de planvorming van de Stadshavens, conditioneel zullen zijn. Neem aldus ook de milieueffecten van de nieuwe brandweerlocatie op in het MER.</p>	<p>Wat fasering betreft, zijn we met de VRG in gesprek of er maatwerk geleverd kan worden om mogelijke hinder te beperken.</p>	

	Reactie	Gemeentelijke reactie/verwerking in het MER	
j.	Verder is het van belang dat de verkeersaantrekkende werking van de planontwikkeling geen belemmering vormt voor de snelle bereikbaarheid van het verzorgingsgebied van de VRG (incl. de binnenstad). Dit geldt voor zowel de huidige als de beoogde herlocatie.	<p>Ook de gemeente hecht groot belang aan een snelle bereikbaarheid van het verzorgingsgebied van de VRG. Zowel voor de huidige als beoogde locatie raden we de VRG aan om contact op te nemen met Groningen Bereikbaar, om in het kader van "Smart Mobility" (Talking Traffic, iVRI, regelscenario en korte termijn verkeersvoorspeller) een uitrukplan voor te bereiden. Dit (Smart Mobility) uitrukplan is voor de Gemeente van belang om na te kunnen gaan welke infrastructurele aanpassingen en instellingen van de verkeerslichten nodig en wenselijk zijn.</p> <p>De Gemeente is momenteel bezig met een beleids- en uitvoeringsplan voor de verkeerslichten (VRI beleidsplan) en gaat in de loop van het jaar een verkeersonderzoek in het gebied (omgeving Scandinavische havens/IKEA/Sontplein) uitvoeren om te bepalen of infrastructurele aanpassingen nodig zijn. Het verkeersonderzoek zullen wij voor advies voorleggen aan de VRG.</p>	
k.	De VRG ondersteunt graag en zet graag haar expertise in bij de integrale belangenafweging bij de verdere uitwerking. De goede contacten die de VRG en de gemeente met elkaar hebben op bestuurlijk en ambtelijk niveau, geven het vertrouwen dat die expertise op een efficiënte wijze ingezet kan worden. De VRG hoopt dat de gemeente dat vertrouwen ondersteunt door heldere toezeggingen in de verdere ontwikkeling van Stadshavens.	<p>Wij zijn blij met de goede contacten en constructieve medewerking van de VRG, zowel op ambtelijk als op bestuurlijk niveau.</p> <p>Zoals onder c is aangegeven zullen we de VRG betrekken bij de uitwerking in deelplannen, zodat een optimale bereikbaarheid van alle functies voor hulpdiensten en het aspect veiligheid in brede zin vroegtijdig in beeld is.</p>	
R			
a.	Reclamant is sinds 2015 huurder van de direct aan het water en hoofdvaarwateren gelegen locatie(s) en gebouwen, een watersport- onderhoud en scheepsbouwbedrijf. Het bedrijf heeft		

	Reactie	Gemeentelijke reactie/verwerking in het MER	
	meerdere locaties in Groningen gehad. Soms moest verhuisd worden vanwege betere condities, dan wel vanwege andere ruimtelijke ontwikkelingen.		
b.	Reclamant is op de hoogte van de beleidsintenties zoals verwoord in The Next City en het bestemmingsplan Openbaar Vaarwater. Met de gemeente en bedrijvenvereniging ZuidOost (ZO) is een onderzoek uitgevoerd: "Ecorys, Onderzoek naar de waarden van watergebonden bedrijvigheid in de Scandinavische havens in Groningen" (24-6-2019). Het bedrijf van reclamant is echter niet door Ecorys bevestigd. Dit vindt reclamant een ernstige omissie.	In opdracht van de bedrijvenvereniging Zuidoost en de gemeente Groningen heeft Ecorys een onderzoek gedaan naar de waarde van watergebonden bedrijvigheid in de gemeente Groningen. Hierbij is specifiek ingezoomd op de (watergebonden) bedrijvigheid in de Scandinavische havens en het economische- en maatschappelijke belang hiervan voor de stad Groningen. Het onderzoek is gebaseerd op beschikbare (beleids-)documenten, databronnen en 17 interviews (waarvan 10 in de Scandinavische havens). Dat er met reclamant niet is gesproken, doet niets af aan de uitkomsten van het onderzoek van Ecorys.	
c.	De provincie Groningen heeft onlangs haar nieuwe kaderstellende notitie over toerisme vastgesteld. Ook heeft GS ingestemd met de nieuwe BRTN. Watersport en scheepvaartvoorzieningen zijn vooral ook in de stad nodig. De stad is een belangrijk knooppunt vanwege de doorgaande hoofd- en nevenvaarwegen en landelijke en internationale aansluitende vaarverbindingen. Reclamant wil gevestigd blijven aan een dergelijke vaarverbinding. Er wordt nauw samengewerkt met (naastliggende) bedrijven in Groningen Stad. Er wordt gewerkt voor grote (inter)nationale opdrachtgevers, waaronder overheden. En er wordt samengewerkt met bedrijven om de watersport met waterstof een boost te geven. Ook bij calamiteiten op het water is het bedrijf van reclamant volledig inzetbaar.	Het bedrijf van reclamant wordt niet negatief beïnvloed door de bouw van woningen in het plangebied Stadshavens.	De reactie is meegenomen in het MER

	Reactie	Gemeentelijke reactie/verwerking in het MER	
d.	Vanwege de essentiële voorzieningen en samenwerkingen maakt reclamant zich zorgen over de verdere doorontwikkeling van de Zweedse Havens. Woningbouw kan de bedrijfsvoering gaan belemmeren. Dit kan juist innovatieve investeringen op de huidige locatie onmogelijk maken.	De externe effecten van de gewenste ontwikkeling van Stadshavens is een onlosmakelijk onderdeel van het MER. Woningbouw heeft geen negatieve effecten op de bestaande bedrijvigheid in de Zweedse Havens. De gemeente gaat aan de slag met het opstellen van een ontwikkelvisie voor de toekomst van de Scandinavische Havens. De in het gebied aanwezige bedrijven zullen we daarbij betrekken.	De reactie is meegenomen in het MER
e.	Reclamant verzoekt om ruimte te krijgen om een toelichting te geven op de zienswijze en de te verwachte gevolgen van de gebiedsontwikkeling Stadshavens.	Met reclamant heeft een mondeling gesprek plaatsgevonden. Tijdens dit gesprek heeft hij een toelichting gegeven op zijn ingebrachte schriftelijke reactie.	De reactie is meegenomen in het MER
	R10		
a.	Reclamant complimenteert de gemeente met het fraaie plan Stadshavens.	Dank voor uw reactie.	
b.	Kanttekeningen worden met name geplaatst bij het gedeelte Havenpark en Deense Haven. De Deense Haven (tussen het toekomstige Havenpark en de Sint Petersburgweg) en een invulling of gebruik daarvan wordt niet benoemd in de NRD.	De Deense haven krijgt als onderdeel van het Havenpark met de realisatie van Stadshavens een nieuwe functie. Onzeker is of bestaande bedrijvigheid in de haven gehandhaafd wordt. Dit is een ontwerpogave, samen met het Havenpark en de geprogrammeerde woningbouw. Uit de ontwerpogave zal blijken of bedrijvigheid mogelijk en wenselijk is. Omdat de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek naar de toekomst van de Deense Haven nog niet gereed zijn, kan hierover in het MER nog niet veel gezegd worden.	De reactie is meegenomen in het MER

	Reactie	Gemeentelijke reactie/verwerking in het MER	
c.	<p>De huidige haven meet 250 bij 65 meter en zou uitermate geschikt zijn voor invulling als Nautisch Kwartier (vb. Amsterdam, Rotterdam en Berlijn).</p> <p>Langs het park zou een horecaschip afgemeerd kunnen worden. Langs de Sint Petersburgweg kan een 250 m lange publieke voorziening gerealiseerd worden die ruimte biedt aan varende erfgoed en schepen met een bijzondere functie, zoals een atelier of ambachtelijke werkplaats. De nu nog aanwezige sleepvaartbedrijven zouden hier ook een plek kunnen krijgen. Dit kan een serieuze publiekstrekker worden. Daarnaast zal het zicht op de onaantrekkelijke Sint Petersburgweg hierdoor verbeteren.</p> <p>Kan een dergelijke invulling meegenomen worden in het MER? Dan wel hoe kan worden voorkomen dat er in Stadshavens keuzes worden gemaakt die toekomstige ontwikkelingen voor de invulling van de Deense Haven bemoeilijken.</p>	Zie onze reactie onder R10b. Op dit moment kan er nog niet veel gezegd worden over de invulling van de Deense haven. Het haalbaarheidsonderzoek moet nog uitgevoerd worden.	De reactie is meegenomen in het MER
R11			
a.	De reactie heeft te maken met de existentie van alle ondernemers in het gebied van de Scandinavische Havens, ook al gaat de NRD in eerste instantie alleen over de Deense Haven. De Scandinavische Havens moeten als één havengebied worden beschouwd waar alle ondernemersactiviteiten raakvlak met elkaar hebben.	De Scandinavische Havens worden door de gemeente als één havengebied beschouwd. Echter, al bij de Omgevingsvisie Next City en de Ontwikkelstrategie Eemskanaalzone, Stad aan het Water (beide uit 2018), blijkt duidelijk dat op de locatie van de zandoverslag in de toekomst woningbouw en een publiek programma gerealiseerd zal worden.	De reactie is meegenomen in het MER
b.	De bedrijvenvereniging ziet graag in het MER een uitspraak over hoe om te gaan met de aanwezige bedrijvigheid in het gebied voor zowel de ondernemers die gevestigd zijn aan de kades, alsmede de ondernemers die hun activiteiten op het water hebben. Het MER moet ingaan op de toekomst van deze bedrijven. Zo niet, moeten de bedrijven de mogelijkheid te krijgen om te kunnen integreren in	De Deense haven krijgt als onderdeel van het Havenpark met de realisatie van Stadshavens een nieuwe functie. Onzeker is of bestaande bedrijvigheid in de haven gehandhaafd wordt. Dit is een ontwerp-opgave, samen met het Havenpark en de geprogrammeerde woningbouw. Uit de ontwerp-opgave zal blijken of bedrijvigheid	De reactie is meegenomen in het MER

	Reactie	Gemeentelijke reactie/verwerking in het MER	
	de nieuwe situatie, of, als kan worden aangetoond, een alternatieve locatie nabij het studiegebied.	<p>mogelijk en wenselijk is. Omdat de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek nog niet gereed zijn, kan hierover in het MER nog niet veel gezegd worden.</p> <p>Daarnaast is de gemeente in gesprek met ondernemers binnen het plangebied die een pand huren van de gemeente.</p>	
c.	Verder dienen de effecten in de vorm van een MKBA (Maatschappelijke Kosten Baten Analyse) te worden meegenomen in het MER. Hierbij moeten de effecten van ondernemers in het hele plangebied worden betrokken.	Een MKBA is niet een thema dat onderzocht wordt in een MER. Een planMER brengt de milieugevolgen van een plan in beeld voordat er een besluit over is genomen en onderzoekt verschillende alternatieve oplossingen en maatregelen met het oog op het beperken van milieueffecten op de leefomgeving. Financiële aspecten worden daarbij niet betrokken.	De reactie is meegenomen in het MER
d.	Het in 2018 uitgevoerde onderzoek van Ecorys naar de economische effecten van watergebonden en waterverbonden ondernemers in het gebied, moet worden meegenomen in het onderzoek voor Stadshavens.	<p>Uit de omgevingsvisie The Next City en de Ontwikkelstrategie Eemskanaalzone, Stad aan het Water (beide uit 2018) volgt dat de locatie van de zandoverslag onderdeel is van deelgebied I, van de ontwikkeling van de Eemskanaalzone. Beleidsmatig is daarmee aangegeven dat deze locatie op termijn niet meer in beeld is voor bedrijvigheid. Dit is ook het uitgangspunt geweest in het door Ecorys uitgevoerd onderzoek. Daarom is deze niet meegenomen in de verkenning van Ecorys.</p> <p>Het MER doet geen uitspraken over economisch belang van de ontwikkeling. Een MER gaat alleen in op de milieueffecten van het voornemen van de gemeente om hier woningen en maatschappelijke voorzieningen te realiseren.</p>	De reactie is meegenomen in het MER

	Reactie	Gemeentelijke reactie/verwerking in het MER	
e.	Gekeken moet worden naar de huidige (milieu)zonering en de toekomstige zonering, waarbij woningbouw aan het gebied wordt toegevoegd. Welke effecten heeft woningbouw op de huidige zonering, dan wel welke toekomstige beperkingen zijn er voor de activiteiten van ondernemers in het gebied.	In het MER is het effect van bestaande bedrijvigheid op verschillende plekken onderzocht. Onder meer hoofdstuk 7 gaat in op de geluidseffecten. Er blijkt onder meer dat voor een deel van de bouw van de nieuwe woningen eerst de VRG (met name het oefendeel) verplaatst moet zijn. Andere bestaande bedrijven hebben geen negatieve effecten op de nieuwbouw van woningen. Omgekeerd betekent dit ook dat de nieuw te realiseren woningen geen negatieve effecten hebben op bestaande bedrijven in de Zweedse en Finse haven.	De reactie is meegenomen in het MER
f.	Ook zou er niet alleen moeten worden gekeken naar de eindsituatie van het studiegebied, maar ook naar de overgangssituatie van de transformatie in het gebied.	In het MER zijn een aantal alternatieven onderzocht. Waaronder een 'Alternatief tijdelijk', deze gaat in op de fasering en tussenfases, waarbij gedurende ca. 15-20 jaar een transitiegebied bestaat waar de leefomgevingskwaliteit moet worden geborgd. Daarnaast is een alternatief 'Aanlegfase' onderzocht. Dit is geen echt alternatief, maar deze gaat wel nader in op effecten van de aanlegwerkzaamheden.	De reactie is meegenomen in het MER
g.	De bedrijvenvereniging gaat graag in overleg met de gemeente om over de zienswijze en het vervolg van de MER te praten. De bedrijvenvereniging wil actief betrokken blijven in het verdere planproces. Ook wenst de bedrijvenvereniging een beantwoording op de zienswijze te ontvangen.	Regelmatig vinden gesprekken plaats met stakeholders, waaronder de bedrijvenvereniging. De gemeente wil dit graag continueren.	De reactie is meegenomen in het MER