

# Gebiedsvisie Scandinavische Havens

Gemeente Groningen d.d. 15 januari 2024





## Inhoud

Inleiding.....	5
Gebiedsanalyse .....	6
Positionering .....	7
Programma.....	7
Ruimtelijke verkenning .....	9
Ontwikkelstrategie.....	10
Bijlagen.....	13
1. Reactierapport .....	14
1.1. Beantwoording algemeen .....	14
Functiemix.....	14
Alternatief inrichtingsplan havens .....	15
1.2. Beantwoording per ontvangen reactie.....	17
1.3. Lijst met organisaties.....	28
2. Onderzoeken ter onderbouwing.....	29



## Inleiding

Om ruimte te bieden aan de groei van de stad wordt het gebied langs het Eemskanaal de komende decennia getransformeerd naar een gemengd woonwerkgebied. Daarmee geven we uitvoering aan de omgevingsvisie The Next City (2018), opgevolgd door Levende Ruimte (2021) en de ontwikkelstrategie Eemskanaalzone, Stad aan het water (2018), waarin de doelstelling is opgenomen om van dit gebied een gezond, aantrekkelijk stadsdeel te maken.

De Eemskanaalzone bestaat uit verschillende deelgebieden. Het eerste deelgebied dat getransformeerd zal worden is Stadshavens. Dit wordt een groen, stedelijk gebied waar je prettig kunt wonen, werken en verblijven. Er komen in totaal 3.300 woningen, 33.000 m<sup>2</sup> commerciële en maatschappelijke bedrijfsruimte en een Havenpark. Als vervolg op Stadshavens hebben wij opdracht gegeven om een plan te maken voor herontwikkeling van het deelgebied Scandinavische Havens. Het gaat om het gebied gelegen langs het Winschoterdiep tussen de Sontbrug en de Ring Zuid.

Doel is van Scandinavische Havens een levendig havenkwartier te maken met volop ruimte voor bedrijvigheid, zowel op het land, als op het water. Daarmee bouwen we voort op de bestaande karakteristieken van het gebied. Daarnaast opteren we voor een functiemix; werken in combinatie met flexwonen of een andere vorm van tijdelijk wonen zal voor meer reuring in het gebied zorgen. Verder hebben we de ambitie om de bereikbaarheid te verbeteren, het water beleefbaar te maken en de groenstructuur te versterken. Door het gebied beter aan te sluiten op z'n omgeving wordt Scandinavische Havens de verbindende schakel tussen Stadshavens en bedrijventerrein Zuidoost.

De routekaart<sup>1</sup> voor herontwikkeling van Scandinavische Havens bestaat uit vier stappen. De eerste stap is gezet door in de omgevingsvisie het gebied aan te wijzen als ontwikkelzone. Als tweede stap hebben we een gebiedsvisie laten opstellen waarin we het toekomstperspectief voor Scandinavische Havens schetsen. De verschillende belangen in het gebied hebben we in de gebiedsvisie integraal afgewogen. De ruimtevraag voor wonen, werken en publiek programma is bepaald en in evenwicht gebracht met de ambitie om de bereikbaarheid en de verblijfskwaliteit te verbeteren.



De gebiedsvisie geeft richting, maar is nog niet voldoende concreet om de herontwikkeling van het gebied op te starten. Daarvoor is een verdiepingsslag noodzakelijk. Het ruimtelijk ontwerp moet verder uitgewerkt worden, enerzijds om initiatiefnemers spelregels mee te kunnen geven voor de ontwikkeling van vastgoed. Anderzijds om een kostenraming voor aanpassing van de infrastructuur en herinrichting van het openbaar gebied waaronder de aanleg van kade- en aanmeervoorzieningen t.b.v. de watergebonden bedrijven te kunnen opstellen. Op basis van deze kostenraming zal als derde stap in het planproces een investeringsbegroting inclusief dekkingsvoorstel opgesteld worden. Tot slot, als vierde stap, zullen de kaders voor herontwikkeling van Scandinavische Havens planologisch geborgd worden.

Gezien de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024 wordt de gebiedsvisie na vaststelling door het college van B en W ter kennisname aan de gemeenteraad verstrekt. In de komende periode moet bepaald worden op welke wijze de kaders voor herontwikkeling van Scandinavische Havens vertaald worden naar de instrumenten uit de Omgevingswet, zijnde de omgevingsvisie, een omgevingsprogramma en het omgevingsplan. Deze doorvertaling zal met de gemeenteraad besproken worden in het kader van de nieuw op te stellen omgevingsvisie als vervolg op Levende Ruimte.

Bij elke stap in het planproces peilen we het draagvlak. Zo was er van 5 juli tot 1 oktober 2023 gelegenheid om te reageren op de concept gebiedsvisie. De ontvangen reacties zijn opgenomen in een reactierapport en voorzien van een antwoord, zie bijlage 1. Het reactierapport is integraal onderdeel van de gebiedsvisie.

<sup>1</sup> Bron: routekaart voor realisatie woonwerkgebied van Sweco, business unit Stedelijke Planning



De gebiedsvisie bestaat verder uit onderstaande onderzoeken ter onderbouwing.

Onderzoek	Steller
Programma en economische versterking	Sweco
Ruimtelijk-programmatische verkenning	KCAP
Verkeersonderzoek	Witteveen+Bos
Planologische quick scan	Rho adviseurs

Graag lichten wij de gebiedsvisie toe aan de hand van de thema's: positionering, programma, ruimtelijke verkenning, ontwikkelstrategie en participatieproces. Gestart wordt met een analyse van het gebied.

## Gebiedsanalyse

Als we over Scandinavische Havens spreken dan bedoelen we in dit geval het gebied aan weerszijden van de Bornholmstraat tussen de Sontbrug en de Ring Zuid. De zandoverslag en de Deense haven, ten noorden van de Sontbrug behoren niet tot het plangebied. Na vaststelling van het omgevingsplan voor Stadshavens start op verzoek van de gemeenteraad een onderzoek naar de haalbaarheid van een havenkwartier in de Deense haven<sup>2</sup>. Dit onderzoek zal uitgevoerd worden door Stadshavens BV. Het plan voor Stadshavens met een Havenpark ter plaatse van de zandoverslag hebben wij uiteraard wel in ogenschouw genomen bij het opstellen van de gebiedsvisie Scandinavische Havens.

Samen met leden van Bedrijvenvereniging Zuidoost hebben we een gebiedsanalyse uitgevoerd. Gezamenlijk hebben we geconstateerd dat de kwaliteiten van de Scandinavische Havens op dit moment te wensen overlaten; het openbaar gebied is matig onderhouden en bedrijven zijn naar binnen gekeerd. De havens zijn rommelig ingericht, er wordt veel geparkeerd op straat, de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers is slecht en zowel de kruising Kotkastraat – Bornholmstraat als de kruising Sontweg-Sontplein zijn onveilig.



Overzicht locatie, plangrens en omgeving

<sup>2</sup> Motie Havenkwartier in de Deense haven aangenomen op 30 juni 2021

Toch heeft Scandinavische Havens potentie vanwege zijn ligging nabij de Ring Zuid en tussen de nieuwbouwwijken Stadshavens en Meerstad. Daarnaast is het gebied een van de weinige plekken waar kade- en watergebonden bedrijvigheid gevestigd is. Zoals ook in de ontwikkelstrategie Eemskanaalzone, Stad aan het water omschreven staat, is Scandinavische Havens kansrijk om extra programma toe te voegen omdat er ruimte is voor verdichting. Dit geeft aanleiding om de bereikbaarheid en de verblijfskwaliteit te verbeteren. Het realiseren van een functiemix, het beleefbaar maken van het water en het versterken van de groenstructuur kunnen de verblijfskwaliteit een impuls geven. Door het gebied beter aan te sluiten op zijn omgeving kan Scandinavische Havens een schakelfunctie vervullen tussen Stadshavens en bedrijventerrein Zuidoost.

## Positionering

Om van Scandinavische Havens een levendig havenkwartier te maken willen we samen met vastgoedeigenaren, ondernemers, ontwikkelaars en beleggers geleidelijk aan toewerken naar een verdubbeling van het oppervlak aan bedrijfsruimte. Door intensivering van het ruimtegebruik, versterken we het economisch profiel van het gebied.

Suikerzijde, Meerstad en Stadshavens zijn de aangewezen locaties voor permanent (hoogstedelijk) wonen. Deze gebiedsontwikkelingen vragen echter veel voorbereidingstijd. Daarom stellen we voor Scandinavische Havens te benutten als plek voor flexwonen of een andere vorm van tijdelijk wonen. Zo kunnen we de druk op de woningmarkt snel verlichten. Daarnaast zal het mengen van werken met flexwonen meer reuring in het gebied geven. Maar extra bedrijvigheid in combinatie met flexwonen maken het des te belangrijker en noodzakelijker om de bereikbaarheid en verblijfskwaliteit van Scandinavische Havens te verbeteren. We willen dat het gebied beter bereikbaar wordt voor fietsers. Voorgesteld wordt een fietspad aan te leggen aan de oostzijde van de

Bornholmstraat en na aanpassing van de kruising Kotkastraat – Bornholmstraat de fietsers hier weer voorrang te geven. In overleg met de vastgoedeigenaren en ondernemers willen we de kades toegankelijk maken door langs het water een wandelroute te realiseren. Zo wordt het water beleefbaar gemaakt en worden Scandinavische Havens verbonden met elkaar en de omgeving. Ook de groenstructuur willen we versterken. Voorgesteld wordt het groen aan de westzijde van de Bornholmstraat een nadrukkelijker rol te laten spelen in de ecologische structuur van Groningen.



## Programma

In Scandinavische Havens zal het werken dominant blijven. Uit het marktonderzoek dat Sweco uitgevoerd heeft is namelijk gebleken dat er in Groningen een tekort is aan bedrijfsruimten. Een deel daarvan kan in Scandinavische Havens landen. De vraag naar bedrijfsruimten heeft betrekking op verschillende sectoren zoals groothandel & reparatie, (kleinschalig) vervoer & opslag, gevolgd door bouw, food, dienstverlening en advies & onderzoek. Deze sectoren hebben met elkaar gemeen dat het maak- en stadsverzorgende bedrijven uit het MKB zijn. Er is ook behoefte aan meer kantoren in de stad. Echter andere locaties zoals het Stationskwartier, Europapark en Suikerzijde worden hiervoor geschikter geacht, gezien de betere OV bereikbaarheid. In Scandinavische Havens zullen kantoren dus zeer beperkt solitair ontwikkeld worden. Kantoren ondersteunend aan bedrijfsruimten zijn wel mogelijk. Voor detailhandel zal er uiteindelijk geen ruimte meer zijn in het gebied, deze functie vinden wij beter passen op het Sontplein of in de binnenstad. Ook voor het realiseren van een hotel zien wij geen mogelijkheden in Scandinavische Havens.

We hebben oog voor de huisvesting van de creatieve sector aangezien deze sector steeds groter wordt. Tegelijkertijd schommelt het aanbod van broedplaatsen in Groningen omdat het veelal om tijdelijke locaties gaat. Momenteel is er geen tekort, maar willen we vraag en aanbod in balans houden dan zijn nieuwe broedplaatsen nodig.

Scandinavische Havens kan hiervoor plek bieden. We kijken daarbij breder dan alleen de creatieve sector en zetten in op betaalbaarheid. Zo kunnen we ook ruimte bieden aan start-ups en ZZP'ers uit andere sectoren. Ook zien wij een toenemende vraag naar ruimte voor stadslogistiek, de circulaire economie en bouw hubs. Vanuit de gemeente zijn er heldere ambities gesteld; Groningen wil in 2050 volledig circulair zijn, hierin zijn het hergebruik van materialen en het beperken van vervoersbewegingen cruciaal. Gezien de ligging van Scandinavische Havens nabij de Ring Zuid zijn deze sectoren eveneens kansrijk. De huisvesting van deze sectoren dient wel kleinschalig van opzet te zijn; voor distributiecentra is geen plek in het gebied. Op basis van het marktonderzoek is bepaald dat het programma aan bedrijfsruimte met ondersteunende kantoren in Scandinavische Havens kan verdubbelen ten opzichte van de bestaande situatie. De toevoeging van 40.000 tot 60.000 m<sup>2</sup> geeft een totaal van 80.000 – 100.000 m<sup>2</sup> bedrijfsruimte met ondersteunende kantoren. Dit is exclusief ruimte voor een broedplaats van 10.000 – 15.000 m<sup>2</sup>.

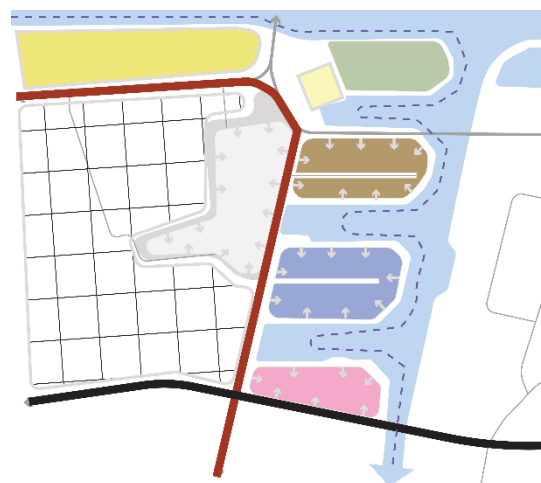
Zoals gezegd zetten we in op maak- en stadsverzorgende bedrijven uit het MKB aangezien we hiermee werkgelegenheid kunnen bieden aan met name praktisch en middelbaargeschoolde inwoners van omliggende gebieden; Scandinavische Havens als de werkplaats van Stadshavens en Meerstad. Daarnaast sluit dit type bedrijvigheid goed aan bij het havenprofiel van Scandinavische Havens. Natuurlijk is voor dit profiel ook het behoud van de water- en kadegebonden bedrijvigheid essentieel.

Uit eerder onderzoek is gebleken dat de water- en kadegebonden bedrijvigheid in Groningen nauwelijks zal groeien. De sector heeft beperkt economische meerwaarde maar dient wel een maatschappelijk belang. De bedrijven zijn belangrijk voor het onderhoud van de kunstwerken, (woon)schepen en recreatievaart in de stad. Wij stellen voor de havens opnieuw in te richten om samenwerking en innovatie binnen de sector te bevorderen. Door de droogdokken in de Finse haven te leggen, waar ook de kadegebonden bedrijven gevestigd zijn, ontstaat er ruimte in de Zweedse haven voor de sleepdiensten, de bedrijfsschepen en het maritiem opleidingscentrum. Een tekening van de herinrichting van de havens is opgenomen in de ruimtelijke-programmatische verkenning van KCAP. Met het voorstel voor herinrichting van de havens wordt voorgesorteerd op de motie Havenkwartier in de Deense Haven. Zoals gezegd zal het onderzoek naar de haalbaarheid van een havenkwartier in de Deense haven starten na vaststelling van het omgevingsplan voor Stadshavens. Dit onderzoek zal uitgevoerd worden door Stadshavens BV.

Tot slot zetten wij bij herontwikkeling van Scandinavische Havens in op behoud van de bestaande voorzieningen, zoals roeivereniging Aegir en eventlocatie Graanfabriek. Deze voorzieningen dragen bij aan de dynamiek in het gebied en het havenkarakter. Verder liggen op de landtong ten zuiden van de Sontbrug mogelijkheden tot het beperkt toevoegen van voorzieningen. Op deze landtong zijn de broedplaats en het flexwonen voorzien. Met de toevoeging van voorzieningen en het toegankelijk maken van de kade ontstaat een prettig verblijfsklimaat.

Zoals gezegd willen we doorbouwen op het karakter van een havenkwartier. Zo wordt Scandinavische Havens van meerwaarde voor Stadshavens en Groningen als geheel: een werkplaats nabij de stad en aan het water.

Het gebied kent verschillende deelgebieden met elk een eigen identiteit. Dit betekent dat de accenten overall anders liggen. Op de landtong ten zuiden van de Sontbrug stellen wij een programma voor dat passend is bij Stadshavens. Dit is een overgangsgebied met een broedplaats, flexwonen en voorzieningen, zoals horeca en een sportschool. Bij de middelste landtong zal de focus liggen op ambachtelijk werken. Waar mogelijk wordt ingezet op intensivering van het ruimtegebruik, bijvoorbeeld door meerlaags te bouwen. De landtong ten noorden van de Ring Zuid is geschikt voor stadsverzorgende bedrijven. Werken is op deze laatste twee landtongen dominant maar voorzieningen zoals roeivereniging Aegir en eventlocatie Graanfabriek blijven behouden.





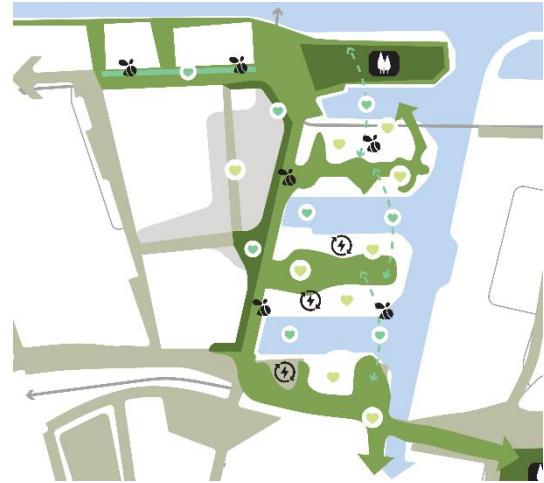
De Bornholmstraat wordt een van de entreestraten vanaf de Ring Zuid naar Stadshavens. Aan de westzijde van de Bornholmstraat bieden we ruimte aan hoogwaardig en publieksgerichte bedrijfsruimten met ondersteunende kantoren.

## Ruimtelijke verkenning

In de ruimtelijke verkenning staat het beleefbaar maken van het water centraal. Het blauwgroen raamwerk voorziet in een aaneenschakeling van plekken langs het water. Door deze route zijn de havens van noord naar zuid, van Havenpark tot aan Graanfabriek met elkaar verbonden. De kades kunnen op verschillende manieren worden ingericht, afhankelijk van het gebruik door de water- en kadegebonden bedrijven, het flexwonen en de voorzieningen. Naar gelang het gebruik hebben de kades verschillende kwaliteiten, denk aan steenachtige kades, houten vlonders en natuurlijke oevers.

De continuïteit van de route moet nader afgestemd worden met de verschillende functies en belanghebbenden. Uiteindelijk wordt in de havens nog steeds gewerkt, veiligheid heeft prioriteit.

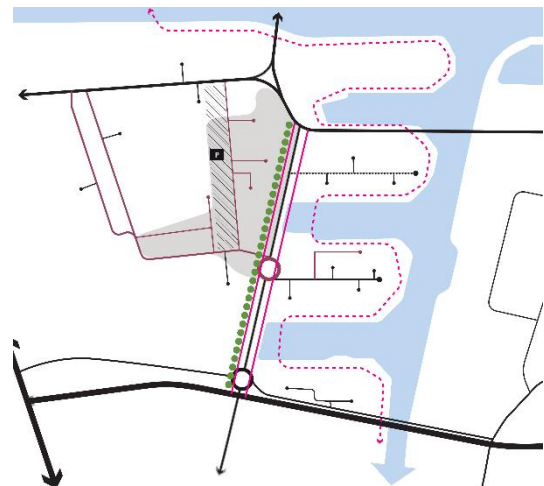
Naast de route langs het water bestaat het blauwgroen raamwerk uit een groenstructuur gekoppeld aan de ontsluiting van het gebied. De ecologische zone aan de westzijde van de Bornholmstraat zal in overleg met de vastgoedeigenaren versterkt worden en dienen als drager van de groenstructuur.



Uit de analyse van de bestaande verkeersstructuur door Witteveen+Bos is gebleken dat er in het gebied twee hotspots zijn waar relatief veel ongevallen gebeuren: de kruisingen Kotkastraat - Bornholmstraat en Sontweg-Sontplein.

Door een aantal precisie ingrepen te doen kan de verkeerssituatie enorm verbeteren. De belangrijkste aanpassingen zijn:

- Met medewerking van de vastgoedeigenaren en ondernemers het realiseren van een nieuw fietspad aan de oostkant van de Bornholmstraat.
- Het verleggen van de kruising Kotkastraat – Bornholmstraat en het realiseren van een voorrangsp plein waarbij het verkeer vanaf de Kotkastraat verplicht rechtsaf moet slaan. Door een doorsteek te maken op de rotonde bij de Ring Zuid kan het verkeer keren en naar het noorden rijden. De doorstroming van het verkeer op deze kruising zal in het vervolg nader onderzocht worden.
- Het verleggen van de Scandinaviëweg waardoor het nieuw te bouwen onderkomen van de Veiligheidsregio Groningen wordt ingepast en er tussen de Scandinaviëweg en IKEA een nieuw parkeerterrein ontstaat.
- Het aanpassen van de ontsluiting van het distributiecentrum van IKEA ten einde het uitrijden van vrachtwagens veiliger te maken.
- Het herinrichten van het parkeerterrein van Bauhaus ten einde een doorgaande ecologische zone te maken aan de westkant van de Bornholmstraat.



Voor aanpassing van de kruising Kotkastraat-Bornholmstraat zijn in de programma's Mobiliteit en Ruimtelijke Economie middelen gereserveerd. Het uitvoeren van de overige maatregelen is afhankelijk van medefinanciering door rijk, medeoverheden, bedrijfsleven en initiatiefnemers.

Als onderdeel van het verkeersonderzoek is tevens een reflectie gegeven op het Masterplan Sontplein. Uit de reflectie volgt dat de voorgeschreven maatregelen uit het Masterplan effectief lijken.

Specifiek gaat het om de volgende maatregelen:

- Het verleggen van de rooilijn van de bebouwing langs de Sontweg waardoor het fietspad op afstand van de rijbaan gelegd kan worden en groen toegevoegd kan worden.
- Het inrichten van een centrale route op het Sontplein waarbij de aansluiting van het Sontplein op de Sontweg uitsluitend een ingang is.
- Het realiseren van fietspad naast bovengenoemde ingang tot het Sontplein.
- Het verbreden van de Roskildeweg ter plaatse van de aansluiting op de Sontweg.
- Het laten vervallen van het oost-west gerichte deel van de Angunnarydweg.

In het verkeersonderzoek is een ontwerp opgenomen voor aanpassing van de kruising Sontweg-Sontplein. In aanvulling hierop zal in het vervolotraject onderzoek gedaan worden naar het tijdelijk plaatsen van verkeerslichten op de kruising Sontweg-Sontplein om de veiligheid voor fietsers op de korte termijn te verbeteren. Het uitvoeren van de maatregelen uit het Masterplan Sontplein en aanpassing van de kruising Sontweg-Sontplein is afhankelijk van medewerking en medefinanciering van de vastgoedeigenaren van het Sontplein.

Voor zowel de kruising Kotkastraat-Bornholmstraat als kruising Sontweg-Sontplein geldt dat de doorstroming van het verkeer op deze kruisingen in het vervolg nader onderzocht wordt.

## Ontwikkelstrategie

De strategie voor de Scandinavische Havens is erop gericht om het gebied geleidelijk te ontwikkelen. Verwacht wordt dat Stadshavens voor een kwaliteitsslag gaat zorgen, waardoor in de toekomst mogelijk anders tegen de potentie van Scandinavische Havens aangekeken wordt. Door het gebied geleidelijk te ontwikkelen blijven we flexibel en adaptief en kunnen we inspelen op kansen. Dit laat overigens onverlet dat we de woningbouwopgave oplossen in Suikerzijde, Meerstad en Stadshavens. Scandinavische Havens willen we vooralsnog alleen inzetten voor flexwonen.

Als onderdeel van de ontwikkelstrategie worden de volgende acties ondernemen:

- Voor vastgoedeigenaren is de herontwikkeling van bedrijfsruimte – of het verplaatsen van bedrijven – vrijwel altijd onrendabel. Alleen wanneer een pand is afgeschreven en meerlaags/intensiever kan worden teruggebouwd ontstaat er een businesscase. De gemeente gaat actief met de vastgoedeigenaren en ondernemers in het gebied in gesprek om hen mee te geven welke ontwikkelingen de gemeente in de toekomst mogelijk wil maken en wat de gemeente zelf gaat doen qua aanpassing van de infrastructuur en herinrichting van het openbaar gebied. Daarnaast wordt het ruimtelijk ontwerp voor Scandinavische Havens verder uitgewerkt en vertaald naar een spelregelkaart op basis waarvan initiatiefnemers tot businesscases voor de ontwikkeling van vastgoed kunnen komen.
- Vanwege de onrendabele top bij herontwikkeling van bedrijfsruimte is het niet altijd mogelijk om initiatiefnemers te laten bijdragen aan de gebiedsontwikkeling. Dit maakt het geleidelijk ontwikkelen van het gebied het meest kansrijk als strategie. Wanneer een pand is afgeschreven komt het in aanmerking voor herontwikkeling. Binnen een vooraf vastgesteld kader zullen de initiatiefnemers dus het tempo van de gebiedsontwikkeling bepalen.
- De gemeente kan ook grond verwerven en haar grondbezit strategisch inzetten ten behoeve van bedrijfsverplaatsingen. De voorkeur gaat uit naar bedrijfsverplaatsingen binnen het gebied, behalve als een bedrijf niet langer past bij het toekomstig profiel. Een voorbeeld hiervan is detailhandel, zoals gezegd vinden wij deze functie beter passen op het nabijgelegen Sontplein of in de binnenstad.
- Wij zijn voornemens een gemeentelijk ontwikkelbedrijf op te richten waarvan een van de doelen is om in transformatiegebieden voor activiteit te zorgen wanneer dit voor de markt nog niet rendabel is. Placemaking en de inzet van broedplaatsen zijn zeer geschikt om gedurende een transformatie de verblijfskwaliteit in een gebied op peil te houden. Voor de Scandinavische Havens kan het gemeentelijk ontwikkelbedrijf ingezet worden voor het creëren van schuifruimte voor bedrijfsverplaatsingen, het doen van strategische verwervingen en het ontwikkelen van bedrijfsruimten of de invulling van bestaand (toekomstig) leegstaand vastgoed.

- Anticiperend op aankomende aanscherping van bouwregelgeving onderzoeken we de mogelijkheden om initiatiefnemers bij de ontwikkeling van vastgoed te verplichten tot:
  - o circulair renoveren (zoals De Stek op Euvelgunne), dan wel circulair slopen;
  - o passief en circulair (nieuw)bouwen om als gebied energie- en klimaatneutraal te worden.
 De financiële consequenties van het opleggen van deze verplichtingen worden in beeld gebracht.
- De kaders voor herontwikkeling van Scandinavische Havens worden uiteindelijk vertaald naar de omgevingsvisie, een omgevingsprogramma en het omgevingsplan zodat alleen ontwikkelingen mogelijk zijn passend bij het gewenste eindbeeld. Zo kan met de instrumenten uit de Omgevingswet gestuurd worden op intensivering van het ruimtegebruik en functiemenging. Naast de eerdergenoemde spelregelkaart zullen de regels in het omgevingsplan o.a. betrekking hebben op het aanwijzen van de ligplaatsen in de havens, het bepalen van de geur- en geluidscontouren voor de bedrijven en voorzieningen in het gebied en het beperken van de mogelijkheden om een hotel, detailhandel en distributiecentra te ontwikkelen in het gebied.
- Aanpassing van de infrastructuur kan niet wachten. Eerste prioriteit is het verbeteren van de verkeersveiligheid, het waarborgen van de doorstroming en het verbeteren van de aansluiting van Scandinavische Havens op de omgeving. Voorgesteld wordt de aanpassing van de Bornholmstraat, specifiek de kruising met de Kotkastraat vooruitlopend op herontwikkeling van Scandinavische Havens uit te werken. Voor de aanpassing van deze kruising zijn in de programma's Mobiliteit en Ruimtelijke Economie middelen gereserveerd.
- Om de overige maatregelen vooruit te trekken moet de gemeente voorinvesteringen doen. Hieraan voorwaardelijk is medefinanciering door rijk, medeoverheden, bedrijfsleven en initiatiefnemers d.m.v. kostenverhaal, vrijwillige bijdragen en subsidies. In het vervolgtraject wordt een kostenraming opgesteld voor aanpassing van de infrastructuur en herinrichting van het openbaar gebied waaronder de aanleg van kade- en aanmeervoorzieningen t.b.v. de watergebonden bedrijven. Daarnaast doen we onderzoek naar de subsidiemogelijkheden en roepen we actief de hulp in van het bedrijfsleven om structureel middelen beschikbaar te stellen voor herontwikkeling van Scandinavische Havens. We verwachten eind 2024 een investeringsbegroting inclusief dekkingsvoorstel aan de gemeenteraad te kunnen voorleggen. Als onderdeel van de investeringsbegroting brengen we de kansen en risico's van de gebiedsontwikkeling in beeld en leggen we de gemeenteraad keuzes voor t.a.v. de uit te voeren maatregelen.
- Tot slot zal de gemeente de komende jaren een beheerplan uitvoeren om de uitstraling van het gebied te verbeteren. Dit gebeurt o.a. door actief groenonderhoud en het verbeteren van de openbare verlichting en de zichtbaarheid van de bedrijven.



*Impressie bedoeld om met betrokkenen in gesprek te raken over intensivering van het ruimtegebruik*

## Bijlagen

1. Reactierapport
2. Onderzoeken



# 1. Reactierapport

Van 5 juli tot 1 oktober 2023 heeft de concept gebiedsvisie van Scandinavische Havens ter inzage gelegen voor reactie. Dit is kenbaar gemaakt via de gemeentelijke wijknieuwsbrieven en er is een informatiebrief verstuurd naar alle ondernemers in het gebied dat begrensd wordt door de Sontweg, het Winschoterdiep, de Ring Zuid en de Europaweg. Daarnaast hebben veel bedrijven in het plangebied een vast contactpersoon binnen de gemeente. Deze contactpersoon heeft met de ondernemers besproken wat de concept gebiedsvisie voor hen betekent. Tijdens de gesprekken met de ondernemers en in de informatiebrief is verwezen naar de gemeentelijke webpagina van Scandinavische Havens. Hierop is de concept gebiedsvisie samen met alle onderzoeken ter onderbouwing gepubliceerd. Daarnaast stond hier een digitaal contactformulier waarmee men kon reageren op de concept gebiedsvisie.

In totaal hebben we 24 reacties ontvangen. Daarnaast hebben een aantal water- en kadegebonden bedrijven een werkbezoek voor de gemeenteraad georganiseerd op 20 september 2023. Tot slot heeft een watergeboden bedrijf in samenspraak met andere bedrijven een alternatief inrichtingsplan voor de havens ingediend. Ook roeivereniging Aegir heeft in haar reactie geopperd om uit te kijken naar een andere locatie. Van de ontvangen reacties komen sommigen overeen met elkaar, anderen snijden een specifiek onderwerp aan. Daarom hebben we ervoor gekozen om de reacties op twee manieren te beantwoorden. In paragraaf 1.1. van dit reactierapport lichten wij toe waarom we een functiemix in Scandinavische Havens willen. Dit is een algemeen thema waar in veel reacties aan gerefereerd wordt. Daarnaast geven we antwoord op het alternatief inrichtingsplan voor de havens dat is ingediend en de suggestie om roeivereniging Aegir te verplaatsen. In paragraaf 1.2. zijn de ingediende reacties terug te lezen. In de kolom direct naast de reacties geven we antwoord op specifieke vragen en opmerkingen. Wanneer iemand persoonlijk een reactie gegeven heeft is de reactie geanonimiseerd. Gaat het om een reactie van een organisatie dan staat in paragraaf 1.3. de naam van de organisatie en het inspreeknummer genoemd.

## 1.1. Beantwoording algemeen

In een aantal reacties worden dezelfde onderwerpen aan de orde gebracht. Met name de voorgestelde functiemix in Scandinavische Havens wordt vaak aangehaald.

### Functiemix

In de gebiedsvisie is de ambitie opgenomen om op de landtong ten zuiden van de Sontbrug flexwonen te realiseren. Wij hebben eerder geprobeerd om met behulp van flexwonen de druk op de woningmarkt snel te verlichten. Wij menen dat de landtong ten zuiden van de Sontbrug geschikt is om een nieuwe poging te ondernemen aangezien op dit moment zich een mogelijkheid voordoet om hiervoor een subsidie vanuit de regeling Woningbouwimpuls aan te vragen.

Een aantal belanghebbenden spreken echter de zorg uit dat zij beperkt worden in hun activiteiten omdat zij mogelijk overlast gaan veroorzaken door het toevoegen van flexwonen. Graag lichten wij onze overwegingen bij de voorgestelde functiemix toe.

Verstedelijking door verdichting en functiemenging heeft als voordeel dat er ruimte bespaard wordt en er meer levendigheid in een gebied ontstaat. Meer mensen komen op verschillende momenten in het gebied en bepaalde voorzieningen kunnen gedeeld worden. Er kan kwalitatief goed openbaar gebied gerealiseerd worden met meer ruimte voor groen waardoor het verblijfsklimaat verbetert. Daarnaast kan door het toevoegen van flexwonen of een andere vorm van tijdelijk wonen snel de druk op de woningmarkt verlicht worden.

Tegelijkertijd kan door de verstedelijking het risico optreden dat bewoners overlast ervaren. We beheersen dit risico in Scandinavische Havens door hier stedenbouwkundig op in te spelen. Het flexwonen concentreren we op de landtong ten zuiden van de Sontbrug, op afstand van de andere landtongen waar de focus op werken en verblijven zal liggen. Daarnaast concentreren we de droogdokken, grote lawaaimakers volgens de Omgevingswet, in de Finse haven. De bedrijfsschepen leggen we aan de zuidzijde van de Zweedse haven, wederom op afstand van het flexwonen. Bij deze functietoedeling zijn we uitgegaan van een bescherming van het flexwonen die gelijkwaardig is aan regulier wonen.

In een bestemmingsplan wordt de invloed van een bedrijf op haar omgeving uitgedrukt in categorieën van zwaarte volgens de Handreiking Bedrijven en Milieuzonering van de VNG. Vanaf 1 januari 2024 treedt de Omgevingswet in werking. Vanaf dan spreken we van een omgevingsplan in plaats van een bestemmingsplan. De VNG adviseert om in een omgevingsplan onder de Omgevingswet uit te gaan van de mate van geur- en geluidbelasting op een zekere afstand van het bedrijf. Door het hanteren van geur- en geluidscontouren wordt inzichtelijk gemaakt tot welke geur- en geluidbelasting de bedrijfsactiviteiten mogen leiden. Zo kan per bedrijf een afweging gemaakt worden.

In dit geval zal er naar verwachting een afweging gemaakt moeten worden tussen één bedrijfsschip en het flexwonen. Voor de activiteiten van de overige watergeboden bedrijven in de Zweedse haven hoeft geen of slechts 10 m richtafstand tot woningen in een gemengd gebied in acht genomen te worden.

In de reactie van roeivereniging Aegir wordt aangegeven dat er gemiddeld eens in de twee maanden partijen georganiseerd worden waarbij muziek gedraaid wordt. Op de partijen zijn externen welkom, waardoor de opkomst soms rond de 1.000 man ligt. Voor deze partijen kan maximaal 12 keer per jaar een vergunning aangevraagd worden op grond van de APV. In de toekomst zal in het kader van deze aanvraag dus een afweging tussen de partijen van roeivereniging Aegir en het flexwonen gemaakt moeten worden.

Bij de te maken afwegingen zullen we meewegen dat er voor het flexwonen vooraf een doelgroep gedefinieerd wordt. In dit geval zullen dat naar verwachting studenten en alleenstaande starters zijn omdat deze doelgroep over het algemeen minder overlast van dergelijke activiteiten ervaart. Verder informeren we de doelgroep proactief over hun woonsituatie en de te verwachte overlast. Zo zijn bewoners zich meer bewust van de reuring die bij Scandinavische Havens hoort. Daarnaast zullen we in de afweging meewegen dat het binnenklimaat van de woningen altijd moet voldoen aan de eisen vanuit het Bouwbesluit (straks het Besluit bouwwerken leefomgeving) en dat bewoners voor rust en ontspanning kunnen uitwijken naar het naastgelegen Havenpark. Bewoners worden dus actief gewezen op het soort leefomgeving dat Scandinavische Havens straks zal zijn. Wij menen hiermee een gebied te creëren waarin de voordelen van meer levendigheid en verblijfskwaliteit opwegen tegen het nadeel voor de zittende belanghebbenden dat zij niet langer onbeperkt lawaai kunnen produceren.

Een aantal bedrijven geven in de reacties aan dat zij graag afspraken willen maken om overlast in de toekomst te voorkomen. Uiteraard staan wij daarvoor open en wij zien een voorstel van de ondernemers graag tegemoet. Dit voorstel zal de gemeente uiteraard beoordelen in het licht van de momenteel uitgevoerde bedrijfsactiviteiten.

### [Alternatief inrichtingsplan havens en andere locatie roeivereniging Aegir](#)

Een watergebonden bedrijf heeft in overleg met andere bedrijven een alternatief inrichtingsplan voor Scandinavische Havens ingediend. Dit alternatief bestaat eruit dat er langs de kades zoveel mogelijk bedrijfsgebouwen gerealiseerd worden, ook op de plek waar in de gebiedsvisie flexwonen voorzien is. Langs de kades zijn steigers voor watergeboden bedrijven voorzien. Daarnaast is het voorstel om de droogdokken te verplaatsen naar een kavel aan de oostkant van het Winschoterdiep.

Het belang dat wij hechten aan het flexwonen hebben we bovenstaand toegelicht. Daarom willen we aan dit deel van het inrichtingsplan geen medewerking verlenen. Wij kunnen ons wel voorstellen dat de droogdokken verplaatst worden naar het kavel aan de oostkant van het Winschoterdiep. Dit kavel is echter geen eigendom van de gemeente en wordt momenteel gebruikt door een kadegebonden bedrijf.

Zoals gezegd heeft ook roeivereniging Aegir in haar reactie geopperd om uit te kijken naar een andere locatie. Aegir is van mening dat de voorgestelde herinrichting van de havens het beoefenen van de roeisport bemoeilijkt. Wij onderkennen dat de herinrichting tot meer vaarbewegingen zal leiden maar wij denken de overlast voor de roeiers te kunnen beperken door flankerende maatregelen te treffen zoals het instellen van een maximum vaarsnelheid en het markeren van de vaarweg. Daarmee is er voor ons geen noodzaak om Aegir te verplaatsen.

Aegir ziet zelf een mogelijkheid om te verplaatsen naar het kavel op de punt van de landtong ten noorden van de Sontbrug. Wij achten deze locatie daarvoor wel geschikt maar net als bij het voorstel om de droogdokken te verplaatsen is het kavel dat Aegir op het oog heeft, geen eigendom van de gemeente.

Het is aan de droogdokken en Aegir zelf om met de grondeigenaren van de betreffende kavels de mogelijkheden voor verplaatsing te verkennen. Om aan te geven dat wij open staan voor een gezamenlijk voorstel van de grondeigenaren en belanghebbenden om te komen tot functiewijziging van de betreffende kavels, hebben we in het onderzoek Programmatisch-ruimtelijke verkenning van KCAP een tekening opgenomen waarin we de verplaatsing van de droogdokken en Aegir hebben ingetekend. Daarnaast kunnen wij de droogdokken en Aegir helpen door de ontwikkelmogelijkheden te schetsen.

## 1.2. Beantwoording per ontvangen reactie

Nr.	Uw reactie (samengevat)	Ons antwoord	Aanpassing van de gebiedsvisie
1	<p>Door Aprisco Vastgoed (hierna te noemen Aprisco) worden een aantal bezwaren genoemd tegen de concept gebiedsvisie:</p> <p>1. Parkeren: door de toevoeging van functies bestaat de zorg dat het parkeren van Scandinavische Havens op (de omgeving van) het Sontplein afgewenteld zal worden. Het mag niet zo zijn dat de uitbreidingsmogelijkheden van het Sontplein beperkt worden of dat op het Sontplein dure gebouwde parkeervoorzieningen gerealiseerd moeten worden als gevolg van de ontwikkeling van Scandinavische Havens.</p> <p>Verder is Aprisco van mening dat bij recente visievorming over de toekomst van het Sontplein andere parkeereisen opgelegd zijn dan in de concept gebiedsvisie Scandinavische Havens. Dat lijkt op meten met twee maten. In Scandinavische Havens moet rekening gehouden worden met voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein en voor Scandinavische Havens moeten dezelfde spelregels t.a.v. parkeren maar ook t.a.v. groen gelden als voor het Sontplein. Specifiek wordt door Aprisco gesteld dat alternatieve parkeeroplossingen, zoals gebiedsgericht parkeren alleen binnen het plangebied van Scandinavische Havens gerealiseerd mogen worden, wederom om te voorkomen dat het parkeren van Scandinavische Havens op (de omgeving van) het Sontplein afgewenteld wordt.</p>	<p>1. Parkeren: wij begrijpen de zorg van Aprisco dat als gevolg van de verstedelijking de parkeerterreinen rondom het Sontplein steeds meer onder druk kunnen komen te staan. Ook andere ondernemers in de omgeving uiten deze zorg. Wij staan dan ook open voor voorstellen van de grondeigenaren en ondernemers om maatregelen te treffen waardoor langparkeerders geweerd worden van deze parkeerterreinen. De slagbomen op het Sontplein zijn een goed voorbeeld van zo'n maatregel. Bij elke ontwikkeling is hetzelfde beleid van de gemeente van toepassing, maar bij het integraal afwegen van de verschillende beleidsdoelstellingen is maatwerk nodig. Zo kan het gewenst zijn om maaiveld parkeren te vervangen door gebouwd parkeren indien er verblijfsfuncties toegevoegd worden waarvoor een hoogwaardig ingericht openbaar gebied belangrijk is. In het parkeerbeleid wordt geanticipeerd op het leveren van maatwerk door ontwikkelzones aan te wijzen waar gebiedsgericht parkeren mogelijk is. Stadshavens en Scandinavische Havens zijn onderdeel van zo'n ontwikkelzone. Ook in het Masterplan Sontplein wordt gebiedsgericht parkeren toegestaan onder voorwaarde dat er een parkmanagementovereenkomst is. Zowel voor Stadshavens, Scandinavische Havens, als Sontplein worden dus dezelfde maatwerk mogelijkheden geboden.</p> <p>Voor de ontwikkeling van Scandinavische Havens is een eerste parkeerbalansberekening gemaakt. Gebleken is dat bij de voorgenomen intensivering van het ruimtegebruik er een parkeerbehoefte is van totaal ca. 1.500 plaatsen. De parkeerbehoefte in de bestaande situatie is ca. 750 plaatsen. Bij de ontwikkeling van Scandinavische Havens is t.o.v. de bestaande situatie dus sprake van een aanvullende parkeerbehoefte van ca. 750 plaatsen. Dit is zonder invoering van betaald parkeren. Wordt uitgegaan van betaald parkeren dan is de aanvullende parkeerbehoefte ca. 200 plaatsen. Wij zien voldoende mogelijkheden voor initiatiefnemers om op eigen terrein in de aanvullende parkeerbehoefte te voorzien. Daarnaast kunnen initiatiefnemers voorstellen doen voor toepassing van deelmobiliteit en dubbelgebruik. Wordt een beroep gedaan op dubbelgebruik van bestaande parkeerterreinen dan kan dat uiteraard niet zonder onderbouwing, goedkeuring van de gemeente en toestemming van de grondeigenaar van het parkeerterrein.</p>	
	<p>Vervolg</p> <p>2. Begrenzing plangebied: aangegeven wordt dat de vijf verschillende deelrapporten waar de concept gebiedsvisie uit bestaat allen een ander 'plangebied' benoemen. Hoe kunnen deze rapporten één integraal geheel vormen? Het Sontplein valt in elk geval buiten het plangebied Scandinavische Havens. Toch worden er opmerkingen gemaakt over de verkeersstructuur van het Sontplein, de Sontweg en het Masterplan Sontplein. Deze opmerkingen zijn ten onrechte en dienen te worden geschrapt aangezien het Sontplein geen onderdeel is van het plangebied. Ook zijn de grondeigenaren Sontplein niet bij de totstandkoming van de concept gebiedsvisie betrokken en zelfs gepasseerd.</p>	<p>Vervolg</p> <p>2. Begrenzing plangebied: de scope van de planologische quick scan van Rho adviseurs en het verkeersonderzoek van Witteveen+Bos is anders dan de gehanteerde plangrens. Ten aanzien van de planologisch quick scan ligt de focus op de drie landtongen met de tussengelegen havens en het deelplan ten westen van de Bornholmstraat. Ten aanzien van het verkeersonderzoek hebben wij onderkend dat een ingreep in de verkeersstructuur van Scandinavische Havens een effect kan hebben op het naastgelegen Sontplein. En vice versa; uitvoering van de verkeersmaatregelen zoals opgenomen in het Masterplan Sontplein kan een effect hebben op Scandinavische Havens. Daarom is een reflectie op de maatregelen uit het Masterplan onderdeel gemaakt van het verkeersonderzoek t.b.v. Scandinavische Havens. Conclusie van deze reflectie is dat het merendeel van de uitgangspunten uit het Masterplan inpasbaar en effectief lijken. In dat opzicht zijn er geen wijzigingen waar de grondeigenaren van het Sontplein separaat over ingelicht hadden moeten worden. Dat de scope van de planologische quick scan en het verkeersonderzoek anders is de gehanteerde plangrens doet geen afbreuk aan de integraliteit van de gebiedsvisie.</p>	

	<p>Vervolg</p> <p>3. Toegestane functies: gevraagd wordt om te bevestigen dat er geen detailhandel in Scandinavische Havens beoogd is en in dat kader wordt gevraagd wat bedoeld wordt met 'food'. Daarnaast wordt gevraagd wat verstaan wordt onder flexwonen? Is dit geen opmaat voor regulier en permanent wonen? Verder is voor Aprisco niet duidelijk hoeveel woningen voorzien zijn in Stadshavens en Scandinavische Havens.</p>	<p>Vervolg</p> <p>3. Toegestane functies: het klopt dat wij uiteindelijk geen detailhandel wensen in Scandinavische Havens, deze functie past niet langer bij het toekomstig profiel van het gebied. Onder andere in het deelrapport Programmatisch onderzoek staat food als sector genoemd, hiermee worden drank en voedsel producerende bedrijven bedoeld, als voorbeeld staat een bierbrouwerij genoemd. Naast de Graanfabriek zien wij zeer beperkt mogelijkheden voor horeca in Scandinavische Havens en dan alleen op de landtong ten zuiden van de Sontbrug waar de flexwoningen en de broedplaats voorzien zijn.</p> <p>In Stadshavens zijn 3.300 woningen voorzien. 2.200 in het gebied tussen Damsterdiep en Eemskanaal, 650 op de locatie van de politie en VRG en 450 in het Havenpark. In Scandinavische Havens zijn minimaal 200 flexwoningen voorzien, deze woningen worden na 10 - 15 jaar weer verwijderd.</p>	<p>De woningaantallen zijn duidelijker omschreven</p>
	<p>Vervolg</p> <p>4. Overige opmerkingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Solitaire kantoren: in de concept gebiedsvisie is opgenomen dat Scandinavische Havens minder geschikt is voor solitaire kantoren. Toch wil de gemeente ruimte bieden aan een nieuw kantoor van VRG. Waarom? Temeer het planologisch mogelijk is om op bijvoorbeeld Roskildeweg 4 kantoren te realiseren.</li> <li>- Creatieve sector: waarom wordt er ruimte gecreëerd voor de creatieve sector als daar geen vraag naar is?</li> <li>- Schetsverkenning Sontplein: t.b.v. de recente visievorming over de toekomst van het Sontplein is een schetsverkenning opgesteld, hier is geen rekening mee gehouden in de concept gebiedsvisie Scandinavische Havens, specifiek het verkeersonderzoek.</li> <li>- Rooilijn t.p.v. de Sontweg: in het verkeersonderzoek wordt aangegeven dat de rooilijn van drie gebouwen op het Sontplein langs de Sontweg moet wijzigen. Hier zal Aprisco niet aan meewerken en de opmerking hoort niet in de gebiedsvisie Scandinavische Havens thuis.</li> <li>- Verkeersproef Sontplein: de verkeersproef die op het Sontplein is uitgevoerd in 2021 is verkeerd uitgevoerd en hier kunnen geen zinvolle conclusies aan verbonden worden volgens Aprisco.</li> </ul>	<p>Vervolg</p> <p>4. Overige onderwerpen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Solitaire kantoren: de huisvesting van de VRG bestaat niet alleen uit kantoren maar ook uit een brandweerkazerne waarvoor strikte eisen t.a.v. aanrijtijden gelden. De locatie aan de Scandinavieweg is in dat verband het meest geschikt gebleken. In het vigerend bestemmingsplan heeft de locatie van de VRG overigens de bestemming Dienstverlening.</li> <li>- Creatieve sector: in het deelrapport Programmatische verkenning is opgenomen dat er naar verwachting in Groningen een tekort aan broedplaatsen zal optreden waardoor creatieve ondernemers en kunstenaars geen ruimte meer kunnen vinden. Met een broedplaats in de Scandinavische Havens wordt dus voorzien in de ruimtebehoefte van de creatieve sector. Maar door breder te kijken en in te zetten op betaalbaarheid kunnen we in Scandinavische Havens ook ruimte bieden aan start-ups en ZZP'ers uit andere sectoren.</li> <li>- Schetsverkenning Sontplein: de schetsverkenning is met een specifiek doel opgesteld, namelijk het onderzoeken van de ontwikkelkansen langs de Europaweg, inpassing van een casino en hotel op Sontplein 1 en ten behoeve daarvan het vervangen van maaiveld parkeren door gebouwd parkeren. Aangezien deze ontwikkeling geen doorgang heeft gevonden is de schetsverkenning niet langer relevant. De schetsverkenning heeft ook geen status aangezien deze door het college van B en W noch de gemeenteraad is vastgesteld. Het kader voor de ontwikkeling van het Sontplein is daarom nog altijd het Masterplan Sontplein dat in 2017 is vastgesteld.</li> <li>- Rooilijn t.p.v. de Sontweg: het wijzigen van de rooilijn van drie gebouwen op het Sontplein en daarmee het creëren van een doorgaand profiel van de Sontweg is onderdeel van het Masterplan Sontplein en voor het verkeersonderzoek Scandinavische Havens als uitgangspunt gehanteerd.</li> <li>- Verkeersproef Sontplein: de verkeersproef hebben wij helaas vroegtijdig moeten afbreken desalniettemin wilden wij deze niet onbenoemd laten in het verkeersonderzoek omdat de proef ons weldegelijk inzichten heeft opgeleverd.</li> </ul>	



<p>Vervolg</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fietsverbinding over het Sontplein: een doorgaande fietsverbinding voor de winkels van het Sontplein langs is niet passend voor Aprisco i.v.m. de verkeersveiligheid. Verzoek om een fietsverbinding langs het gasleidingtracé tussen Sontplein en IKEA te onderzoeken.</li> <li>- Stadslogistiek, circulaire economie en bouwhubs: het is niet duidelijk wat hiermee bedoeld wordt?</li> <li>- Verplicht rechtsaf slaan op de aansluiting Kotkastraat - Bornholmstraat: het verplichte rechtsaf slaan en de gekozen verkeersafhandeling is beperkend voor het achterliggende Sontplein en verhoudt zich overigens ook niet met het Masterplan Sontplein, waarin is afgesproken aldaar een rotonde, voorrangsp plein of VRI te realiseren. De gemeente wijkt hier dus af van de gemaakte afspraken.</li> <li>- Betaling door bedrijfsleven: wat wordt bedoeld met de opmerking dat 'overige maatregelen' o.a. door het bedrijfsleven moeten worden betaald en wat betekent dat voor Aprisco als huurder/eigenaar van gronden? Is dit in lijn met de wet- en regelgeving?</li> </ul>	<p>Vervolg</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fietsverbinding over het Sontplein: in het Masterplan Sontplein is opgenomen dat er op het Sontplein bij de aansluiting op de Sontweg een aparte uitgang voor fietsers komt omdat hier eenrichtingsverkeer het gebied in wordt gemaakt. In het verkeersonderzoek is het voorstel opgenomen om deze aparte uitgang te combineren met een ingang voor fietsers waarna de fietsers hun weg kunnen vervolgen voor de winkels van het Sontplein langs. Wij staan open voor een alternatief voorstel maar de Roskildeweg vinden we niet geschikt als fietsroute omdat deze weg naast tweerichtingsverkeer ook een laad- en losfunctie heeft. Daarnaast is de Roskildeweg nog niet verbreed zoals het Masterplan Sontplein voorschrijft.</li> <li>- Stadslogistiek, circulaire economie en bouwhubs: hiermee wordt een kleinschalig logistiek centrum t.b.v. het overslaan van goederen en grondstoffen bedoeld, voorbeelden zijn city hubs en de bouwhub van VolkerWessels in Utrecht.</li> <li>- Verplicht rechtsaf slaan op de aansluiting Kotkastraat - Bornholmstraat: in het Masterplan Sontplein staat omschreven dat de verkeersveiligheid op de aansluiting Kotkastraat - Bornholmstraat problematisch is en dat de aansluiting gereconstrueerd moet worden. Voor de verkeersveiligheid achten wij het noodzakelijk om bij de aansluiting verplicht rechtsaf slaan in te voeren. Consequentie is dat bezoekers aan het Sontplein bij vertrek eerst naar de rotonde onder de Ring Zuid moeten rijden voordat zij richting het centrum kunnen. Dit nadeel van omrijden voor de automobilist vinden wij echter opwegen tegen het voordeel van meer verkeersveiligheid voor de fietser. De gekozen verkeersafhandeling is een voorrangsp plein. Wij menen derhalve te handelen binnen de kaders van het Masterplan Sontplein.</li> <li>- Betaling door bedrijfsleven: Voor aanpassing van de infrastructuur en het inrichten van het openbaar gebied zijn beperkt middelen gereserveerd in de gemeentebegroting. Het uitvoeren van de maatregelen is dus afhankelijk van medefinanciering door rijk, medeoverheden, bedrijfsleven en initiatiefnemers. Naast de verplichting voor de gemeente om bij wijziging van het omgevingsplan het kostenverhaal te verzekeren, zal de gemeente in dit geval aan initiatiefnemers en bedrijfsleven vragen een vrijwillige bijdrage te doen aan de maatregelen.</li> </ul>	
<p>Vervolg</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beheer: de gemeente gaat zelf actief beheer voeren in Scandinavische Havens (groenonderhoud, verlichting, zichtbaarheid bedrijven). Op het Sontplein wentelt zij alles af op Aprisco. Hoe verhoudt dit zich tot het gelijkheidsbeginsel?</li> <li>- Participatie: de gemeente heeft overleggen met Bedrijvenvereniging Zuidoost en ook met IKEA. Met Aprisco heeft geen enkel overleg op initiatie van de gemeente plaatsgevonden. Dat is volgens Aprisco niet juist.</li> <li>- Hotel: in de concept gebiedsvisie staat een hotel als optie voor vestiging in de Scandinavische Havens genoemd. Welke eisen worden aan een eventuele vestiging van een hotel (grootte) gesteld?</li> <li>- Algemeen: wat is de status van de gebiedsvisie Scandinavische Havens? Als de gebiedsvisie aangemerkt moet worden als een structuurvisie conform artikel 2.1 Wro, dient er dan niet bij de voorbereiding ervan een milieueffectrapport te worden gemaakt?</li> </ul>	<p>Vervolg</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beheer: het beheer waar in de concept gebiedsvisie Scandinavische Havens over gesproken wordt heeft betrekking op maatregelen in het openbaar gebied. Wij veronderstellen dat in de reactie van Aprisco gerefereerd wordt aan het parkeerterrein op het Sontplein dat Aprisco huurt van de gemeente. Onderdeel van deze huurovereenkomst is dat het beheer voor rekening van Aprisco komt.</li> <li>- Participatie: onderdeel van het economisch beleid van de gemeente is warm accountmanagement, de aangewezen accountmanager van Economische Zaken zal contact opnemen met Aprisco om de behoefte aan overleg te verkennen.</li> <li>- Hotel: in het deelrapport Programmatisch-ruimtelijke verkenning staan in het Eemskanaal twee hotelboten ten behoeve van Eurosonic Noorderslag ingetekend. Andere mogelijkheden voor het realiseren van een hotel worden in de gebiedsvisie Scandinavische Havens niet geboden. Dit uitgangspunt hebben wij naar aanleiding van uw reactie expliciet benoemd in de gebiedsvisie.</li> <li>- Algemeen: gezien de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024 wordt de gebiedsvisie na vaststelling door het college van B en W ter kennisname aan de gemeenteraad verstrekt. In de komende periode moet bepaald worden op welke wijze de kaders voor herontwikkeling van Scandinavische Havens vertaald worden naar de instrumenten uit de Omgevingswet, zijnde de omgevingsvisie, een omgevingsprogramma en het omgevingsplan. Het is niet verplicht voor de ontwikkeling van Scandinavische Havens een milieueffectrapport op te stellen. Dat kan in de toekomst veranderen indien bijvoorbeeld gekozen wordt voor warmtekoudeopslag waarbij sprake is van infiltratie en onttrekking van grondwater van meer dan 10.000 m3 per jaar.</li> </ul>	<p>In de tekst aangegeven dat er geen mogelijkheden worden gezien voor het realiseren van een hotel</p>

2	<p>Aangegeven wordt dat een nieuwe ligplaats voor sleep- en bergingsdienst H. Schut over een aantal voorzieningen zou moeten beschikken, zoals nutsaansluitingen, twee parkeerplaatsen, een goed beloopbaar pad om materiaal aan boord te brengen en de ligplaats moet goed afsluitbaar zijn d.m.v. een hekwerk.</p>	<p>Uitgangspunt is dat de gemeente de kade- en aanmeervoorzieningen incl. nutsaansluitingen gaat aanleggen en in het gebied voorziet in een laad- en losplek. Aanleg van deze voorzieningen is echter onder voorwaarde van een positief besluit van de gemeenteraad over de benodigde investeringen. Voorzieningen om het drijvend materieel vanaf de kade te betreden en te beveiligen komen sowieso voor rekening van het watergebonden bedrijf. Verder lichten wij toe dat de Algemene Nadeelcompensatie Verordening van de gemeente van toepassing is, voor het geval een watergebonden bedrijf moet verplaatsen.</p> <p>Ten aanzien van het beschikbaar stellen van parkeerplaatsen maken wij de volgende opmerking. In het parkeerbeleid van de gemeente is opgenomen dat parkeren op eigen terrein moet plaatsvinden. Voor de watergebonden bedrijven is dat niet altijd mogelijk omdat zij alleen een walverbinding hebben. Zij zijn veelal aangewezen op parkeerplaatsen in het openbaar gebied. Op dit moment zijn deze parkeerplaatsen nog gratis te gebruiken. In de toekomst zal door de watergebonden bedrijven een vergoeding betaald moeten worden om in hun parkeerbehoefte te voorzien door gebruik te maken van parkeerplaatsen in het openbaar gebied.</p>	Geen
3	<p>Door Hunzetrans wordt aangegeven dat met de concept gebiedsvisie een welkome erkenning van watergebonden bedrijvigheid in Groningen geschetst wordt.</p> <p>De sleepdiensten zijn ingetekend aan de kopse kant van de Zweedse haven. De uitvoering van de gebiedsvisie zal nog lang op zich laten wachten, terwijl de sleepdiensten spoedig weg moeten uit de Deense haven in verband met de ontwikkeling van Stadshavens. Er zijn zorgen over de kwaliteit van de tussentijdse locatie en er wordt gevraagd om inzicht te geven in de planning en fasering.</p> <p>Daarnaast wordt aangegeven dat er grote schepen varen over het Winschoterdiep, deze kunnen golfslag of stromingen veroorzaken waardoor bijvoorbeeld bootjesverhuur of een zwemstrand gevaarlijk zijn.</p> <p>Verder wordt aangegeven dat het onderhouden van het drijvend materieel en de schepen van Hunzetrans gepaard gaat met lawaai. Indien er woningbouw gecombineerd wordt met watergebonden bedrijven moeten er goede afspraken gemaakt worden om overlast te voorkomen.</p> <p>Men wil graag meedenken in het proces omdat de watergebonden bedrijven specifieke noden hebben, maar dit is nog niet geïnitieerd vanuit de gemeente.</p>	<p>Het klopt dat de gebiedsvisie een doorlooptijd van 10-15 jaar heeft en in de tussentijd zijn er een flink aantal schuifbewegingen voorzien. Veel watergebonden bedrijven komen uiteindelijk op een andere plek te liggen en soms moet er eerst een tijdelijke ligplaats ingenomen worden voordat men terecht kan op de definitieve plek.</p> <p>Wij denken dat de ruimte voor deze schuifbewegingen beschikbaar is in de Zweedse haven ter hoogte van de loods van de gemeente aan Stockholmstraat 2-8. Een locatie verderop aan het Oude Winschoterdiep inrichten als tijdelijke ligplaats behoort ook tot de mogelijkheden.</p> <p>Dank u wel voor uw waarschuwing t.a.v. een zwemstrand en de recreatievaart. Wij kunnen ons voorstellen dat op basis van de impressies in de bijlage Programmatisch- en ruimtelijke verkenning de indruk gewekt is dat zwemmen in open water mogelijk is in Scandinavische Havens. Dat was niet onze intentie en wij hebben de tekst hierop aangepast. Voor het te water laten en aanmeren van recreatievaartuigen is een ontheffing nodig. Indien een initiatiefnemer hiervoor een aanvraag indient bij de gemeente wordt beoordeeld of de veiligheid op het water voldoende geborgd is.</p> <p>Zie voor de overwegingen m.b.t. de functiemix paragraaf 1.1. van het reactierapport dat een bijlage is van de gebiedsvisie.</p> <p>Met betrekking tot de mogelijkheden om te participeren wordt verwezen naar ons antwoord op reactie 4.</p>	Tekst aangepast i.r.t. zwemmen in open water.
4	<p>Door Sadler Bootwerk (hierna te noemen Sadler) wordt voorzichtig positief gereageerd op de concept gebiedsvisie maar wat er volgens Sadler ontbreekt is het vertrouwen van veel maritime bedrijven in de gemeente Groningen. De concept gebiedsvisie is niet tot stand gekomen samen met ondernemers, maar er is een plan op tafel gelegd voordat er met de ondernemers is gesproken. Resultaat is volgens Sadler een concept vol kleine en grote missers. Verwachting is dat de maritieme bedrijven zich flexibel en meewerkend zullen opstellen, maar die houding moet verdiend worden door de gemeente door bedrijven proactief te benaderen; de gemeente is aan zet. Tot slot wordt de doorlooptijd van de ontwikkeling aangehaald, de watergebonden bedrijven moeten operationeel blijven terwijl er werkzaamheden aan de havens worden uitgevoerd.</p>	<p>Toen wij startte met het opstellen van de concept gebiedsvisie constateerden wij dat er op stedelijk niveau verschillende belangen af te wegen zijn, zoals het publiek belang van wonen, werken, bereikbaarheid en verblijfskwaliteit. Deze belangenafweging kan tot gevolg hebben dat er in de toekomst voor bepaalde functies geen plek meer is in Scandinavische Havens. Daarom hebben wij ervoor gekozen om eerst aan te geven hoe deze belangen zich op hoofdlijnen tot elkaar kunnen verhouden, zodat we na vaststelling van de gebiedsvisie snel duidelijkheid kunnen verschaffen aan belanghebbenden over hun toekomst in het gebied.</p> <p>De publicatie van de concept gebiedsvisie was de eerste mogelijkheid voor belanghebbenden om input te leveren. Met de ontvangen reacties wordt rekening gehouden bij vaststelling van de gebiedsvisie. Tijdens het vervolgproces zullen wij de belanghebbenden intensiever betrekken en is er ruimte om het individueel belang aan bod te laten komen.</p> <p>Met betrekking tot de doorlooptijd en het operationeel blijven van de bedrijven wordt verwezen naar ons antwoord op de reacties 2 en 3.</p>	

5	<p>Van der Veen Betimmeringen (hierna te noemen Van der Veen) is positief over het proces tot nu toe. Voor het bedrijf zijn een aantal zaken van belang.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het reserveren van voldoende ruimte naast het bedrijfsschip om een ander schip langs zij te leggen. In dat kader wordt voorgesteld om in de gebiedsvisie een ligplaats te laten vervallen.</li> <li>2. Het reserveren van budget in de kostenraming van de gemeente voor de aanleg van faciliteiten t.b.v. de verplaatsingen.</li> <li>3. Van der Veen wil graag meer betrokken worden bij de uitwerking van de gebiedsvisie.</li> <li>4. Het opleidingscentrum DRTC zou overlast en schade veroorzaken, met name vanwege sterke waterbewegingen, is hier onderzoek naar gedaan?</li> <li>5. Wordt bij de uitwerking van de gebiedsvisie meegenomen dat Van der Veen op basis van een schriftelijke toezegging van de gemeente kan beschikken over twee parkeerplaatsen?</li> <li>6. Is er voldoende rekening gehouden met laden en lossen vanaf de wal?</li> <li>7. Het onderhouden van het bedrijfsschip kan geluidsoverlast veroorzaken, worden de bewoners van de flexwoningen daarover geïnformeerd. Of wordt de mogelijkheid gecreëerd om onderhoud aan het bedrijfsschip te kunnen doen op een andere plek?</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wij hebben opnieuw naar de indeling van de Zweedse haven gekeken. Dit heeft tot een wijziging van de gebiedsvisie geleid; het aantal ligplaatsen voor bedrijfsschepen is teruggebracht van vijf naar vier waardoor er tussen de bedrijfsschepen meer ruimte overblijft.</li> <li>2. Zie ons antwoord op reactie 2.</li> <li>3. Zie ons antwoord op reactie 4.</li> <li>4. We weten dat de lancering van de reddingsboot golfslag kan geven. Daarom zullen we bij de uitwerking van de gebiedsvisie in overleg met DRTC kijken naar de meest geschikte positie van de lanceerinstallatie en de mogelijkheden om de planning van de lanceringen te delen.</li> <li>5. en 6. Zie ons antwoord op reactie 2.</li> <li>7. Zie voor de afwegingen m.b.t. de functiemix paragraaf 1.1. van het reactierapport dat een bijlage is van de gebiedsvisie.</li> </ol>	<p>Een van de ligplaatsen voor bedrijfsschepen is vervallen.</p>
6	<p>Van Driezum Metaalbewerking (hierna te noemen Van Driezum) is positief over de concept gebiedsvisie en bereid om mee te denken over de totstandkoming van de plannen. Van Driezum verwacht dan wel tijdig van ontwikkelingen op de hoogte gehouden te worden en niet voor voldongen feiten geplaatst te worden.</p> <p>Een aandachtspunt dat wordt benoemd heeft betrekking op de toekomstplannen van het bedrijf. Verder worden een aantal voorzieningen genoemd waar rekening mee gehouden moet worden bij de uitwerking om tot een succes te komen, zoals goede afmeervoorzieningen voor het bedrijfsschip en de mogelijkheid een schip langs zij te leggen. Goede bereikbaarheid voor vrachtwagens i.v.m. laden en lossen. Een parkeerplaats en nutsaansluitingen.</p>	<p>Dank voor uw bereidheid om mee te denken. Wij gaan graag met u in gesprek over uw toekomstplannen. Met betrekking tot de mogelijkheden om te participeren wordt verwezen naar ons antwoord op reactie 4. Voor het overige wordt verwezen naar ons antwoord op reactie 2.</p>	
7	<p>Droogdok Groningen (hierna te noemen Droogdok) staat positief tegenover behoud van hun ligplaats. Aangegeven wordt dat het belangrijk is om ruimte te reserveren rondom het dok voor afmerende schepen i.v.m. keuringen in het water. Verder staat Droogdok niet negatief tegenover verplaatsing van het andere dok naar de Finse haven, zolang de ruimte voor afmeren/keuren van schepen maar vrij blijft.</p>	<p>Dank u wel voor uw positieve reactie en uw opmerkingen t.a.v. de ruimtereservering. In dat kader lichten wij toe dat wij bij het intekenen van de watergebonden bedrijven zoveel mogelijk rekening gehouden hebben met het wateroppervlak zoals dat is opgenomen in de ontheffing van de bedrijven. Het wateroppervlak dat gehuurd wordt van de gemeente is als optioneel ingetekend. Op dit moment denken wij beide wateroppervlaktes te kunnen inpassen, mocht echter bij de uitwerking van de gebiedsvisie blijken dat er onvoldoende ruimte beschikbaar is dan kan het zijn dat wij genoodzaakt zijn om het wateroppervlak dat gehuurd wordt van de gemeente te verminderen/aanpassen.</p>	
8	<p>S.B.G. Scheepswerf (hierna te noemen S.B.G.) is positief verrast door de plannen. Volgens de concept gebiedsvisie moet S.B.G. verhuizen van de Zweedse haven naar de Finse haven. Deze verplaatsing wordt jammer gevonden omdat het bedrijf al sinds 1997 op de huidige plek ligt, maar er is begrip voor de zoektocht van de gemeente naar mogelijkheden om het gebied werkbaar te houden. Mocht het zover komen dan is S.B.G. bereid mee te werken aan een verplaatsing. Er zijn veel vragen over de uitwerking van de gebiedsvisie waar S.B.G. graag later op terug wil komen. Een aandachtspunt dat nu al wordt benoemd heeft betrekking op de toekomstplannen van het bedrijf en in relatie daartoe wordt gevraagd naar de ruimtereservering voor het bedrijf waar rekening mee gehouden is.</p>	<p>Dank u wel voor uw begrip en uw bereidheid om mee te werken aan een verplaatsing. Wij gaan graag met u in gesprek over uw toekomstplannen. Ten aanzien van uw vraag over de ruimtereservering wordt verwezen naar ons antwoord op reactie 7.</p>	

9	<p>Door Hunzetrans, Van der Veen Betimmeringen, Sadler Bootwerk, Van Driezum Metaalbewerking en Scheefswerf S.B.G. wordt aangegeven dat de ambitie van de gemeente om de (watergebonden) bedrijvigheid op te nemen in de concept gebiedsvisie Scandinavische Havens een gevoel van erkenning geeft.</p> <p>Daarnaast wordt aangegeven dat het onderhouden van het drijvend materieel en de schepen van de vijf bedrijven gepaard gaat met lawaai. De milieuvergunningen van de bedrijven voorzien niet altijd in het produceren van lawaai. Momenteel is dit geen probleem, maar als er woningen worden geprogrammeerd aan de kade van de Zweedse haven moeten er goede afspraken worden gemaakt om overlast te voorkomen.</p> <p>De verwachting van de gemeente is dat er voldoende ruimte is voor bedrijfsschepen om een ander schip langszij te leggen van dezelfde grootte, maar er wordt ook aan grotere schepen gewerkt. Ook moet er in de kostenraming van de gemeente rekening gehouden worden met faciliteiten zoals steigers, nutsaansluitingen, toegankelijkheid van schepen, etc. Tot slot wordt meegegeven dat de Deense haven goed gebruikt kan worden om de volgorde van verplaatsingen richting de Zweedse Haven te vergemakkelijken.</p>	Verwezen wordt naar ons antwoord op de individueel ingediende reacties.	Zie reactie 3 t/m 6 en 8
10	<p>Firma De Baat Scheepsconstructie &amp; Scheepstechniek (hierna te noemen De Baat) is enthousiast over de hoofdlijnen van de concept gebiedsvisie. Maar een ligplaats voor De Baat is niet ingetekend. De Baat heeft momenteel een tijdelijke ontheffing om in de Zweedse Haven te liggen. De Baat wil graag een plek in de toekomstplannen voor Scandinavische Havens. Het bedrijf is een toevoeging voor de stad en gaat regelmatig samenwerkingen aan met andere bedrijven. In de toekomst wil De Baat zich onder meer inzetten voor het verduurzamen van (woon)schepen.</p>	<p>In de gebiedsvisie wordt voorzien in ligplaatsen voor de watergebonden bedrijven waaraan reeds ontheffingen voor onbepaalde tijd zijn verleend. Op dit moment zijn er geen andere plekken voorhanden voor schepen die bestemd zijn om ter plaatse duurzaam als bedrijfsruimte te functioneren. Als dergelijke locaties in de toekomst vrijkomen en de gemeente daarvan rechthebbende is, dan zal zij voor dergelijke plekken mededingingsruimte bieden, althans voor zover het gelijkheidsbeginsel daartoe noopt. De aan De Baat verleende tijdelijke ontheffing kan naar verwachting niet worden verlengd omdat wij de ruimte nodig hebben om werkzaamheden uit te voeren aan de kade en om tijdelijke ligplaatsen in te richten voor het geval watergebonden bedrijven niet direct terecht kunnen op hun definitieve plek.</p>	
11	<p>Aangegeven wordt dat andere gemeentes met havens zoals Harderwijk, Kampen en Lemmer één verzamelplek hebben voor allerlei watergebonden bedrijven.</p> <p>Wellicht is zo'n plek voor de provincie Groningen ook een goede oplossing, eventueel met aanmeer mogelijkheden voor de grotere scheepvaart zodat deze niet meer aan de kade bij de Gerritkrolbrug hoeven te liggen.</p>	<p>In de concept gebiedsvisie wordt voorzien in ligplaatsen voor de watergebonden bedrijven waaraan reeds ontheffingen voor onbepaalde tijd verleend zijn. Er is geen ruimte beschikbaar om daarnaast een verzamelplek voor andere watergebonden bedrijven te maken. Ten aanzien van de beroepsvaart; zij kunnen in de toekomst onder meer terecht op een van de acht ligplaatsen in het Eemskanaal</p>	
12	<p>Aangegeven wordt dat er interesse bestaat om mee te doen in de toekomstplannen voor de Scandinavische Havens door een drijvend strandpaviljoen te exploiteren. De bedoeling is leuke activiteiten voor Stadgers te organiseren door ontspanning op en in het water te bieden. Zo kan bijgedragen worden aan een positieve uitstraling van de havens.</p>	<p>Wij zien uw reactie als een nieuw initiatief om een drijvend strandpaviljoen te beginnen in de Finse haven. Uit de concept gebiedsvisie is echter gebleken dat er in de havens alleen plek is voor de watergebonden bedrijven waaraan reeds ontheffingen voor onbepaalde tijd verleend zijn. Daarnaast worden door u tal van activiteiten in en op het water voorgesteld, zoals zwemmen en suppen, waarvoor wij de havens niet geschikt achten. Wij zullen daarom geen medewerking verlenen aan uw initiatief.</p>	
13	<p>Door de Sloeproeijs Groningen is een reactie ingediend om met de gemeente Groningen het gesprek aan te kunnen gaan over een eigen ligplek en in de toekomst een clubhuis.</p> <p>De Sloeproeijs huren momenteel een ligplaats naast No Limit Ships in de Finse haven en hopen hier een tweede ligplaats bij te kunnen huren. Maar de Sloeproeijs zijn op zoek naar een eigen plek waar ze kunnen doorgroeien met hun vereniging tot naar schatting 100 - 150 leden. Er zijn schetsen toegevoegd waarop de behoeftes van de vereniging op korte en lange termijn staan aangegeven.</p>	<p>Op de vraag van de Sloeproeijs kan in het kader van de ontwikkeling van Scandinavische Havens geen positief antwoord gegeven worden. Er is in de havens geen ruimte beschikbaar voor de vereniging om door te groeien. Wij blijven wel graag met u in gesprek om te onderzoeken of de toekomstplannen van de vereniging elders in de gemeente te realiseren zijn.</p>	

<p><b>14</b></p>	<p>Het Woonschepen Comité Groningen heeft met enig ongemak de concept gebiedsvisie gelezen. Het Comité vindt het belangrijk dat de Scandinavische Havens zichtbaar en beleefbaar gemaakt worden. Daarbij is de ontwikkelrichting van de Zweedse haven voor het Comité, als belangenbehartiger van wonen op het water, het interessants. Het scheppen van woonligplaatsen op voormalige bedrijfsvaartschepen is hier een uitgelezen kans, volgens het Comité. Op de wachtlijst die Groningen hanteert staan ruim honderd gegadigden en ook vanuit de Noorderhaven is er verhuisanimato. Situeren van 12 tot 15 niet-kwetsbare schepen aan de noordzijde van de Zweedse haven, langs de kade of in een z.g. visgraat en een “schuurtjesvoorziening” onder één dak op de wal past prima in de voornemens om daar ook tijdelijke woningen te realiseren, volgens het Comité. Wonen op het water in de Zweedse haven werkt versterkend op de daar gesitueerde bedrijvigheid die vanaf schepen wordt uitgevoerd. Knowhow op maritiem gebied is dichtbij, dit komt het onderhoud ten goede en helpt de woonschepen in een varende conditie te houden. Samen met de ontwikkeling van het “Havenkwartier” in de Deense haven (onderdeel van project Stadshavens) komt er ruimte om de woonvariatie in Groningen verder uit te bouwen. Het zou volgens het Comité van een te beperkte blik getuigen om de Scandinavische Havens primair vanaf de wal te beschouwen en als opbergplaats voor bedrijvigheid te beschouwen, waarin water uitsluitend een aan- en afvoerfunctie vervult.</p>	<p>Uw oproep om het water en de bedrijvigheid daarop en omheen zichtbaar en beleefbaar te maken onderschrijven wij. Daarom hebben wij ook de ambitie om een wandelroute rondom de Scandinavische Havens te maken. Wij hebben in de concept gebiedsvisie ervoor gekozen om de Zweedse haven in te zetten voor bedrijfsschepen, sleepdiensten en het opleidingscentrum DRTC. Zouden we daarnaast woonschepen aan de noordzijde van de Zweedse haven leggen dan kunnen de bedrijfsschepen geen ander schip meer langs zij leggen om aan te werken omdat daar dan onvoldoende manoeuvreerruimte voor aanwezig is. Het belang om de watergebonden bedrijvigheid in Groningen te behouden wegen wij in dit geval dus zwaarder dan het belang om extra ligplaatsen voor woonschepen te realiseren in de Zweedse en Finse haven. Aanvullend merken wij op dat op de bedrijfsschepen zoals ze nu ingetekend staan in de concept gebiedsvisie niet gewoond mag worden aangezien de ligplaatsen grenzen aan een gezoneerd bedrijventerrein.</p>	
<p><b>15</b></p>	<p>Groninger Studenten Roeivereniging Aegir (hierna te noemen Aegir) is een studentenroeivereniging met meer dan 1.000 leden. Deze leden ontwikkelen zich zowel op sportief als persoonlijk vlak. Aegir speelt een belangrijke rol in het herkennen en ontwikkelen van topsporters. Daarnaast biedt Aegir met haar verenigingscultuur een broedplaats voor zelfontplooiing aan veel studenten. De maatschappelijke functie van Aegir mag daarom niet onderschat worden. De volgende punten in relatie tot de concept gebiedsvisie raken Aegir direct in het beoefenen van de roeisport en het kunnen zijn van de vereniging zoals zij beoogd.</p> <p>1. Positionering opleidingscentrum DRTC: in de concept gebiedsvisie wordt DRTC verplaatst naar de vloten t.p.v. het terrein van Aegir. De vloten zijn van essentieel belang om de roeisport te beoefenen. Aegir is eigenaar van haar grond (middels de stichting die de grond uitsluitend aan Aegir verhuurt). DRTC kan dus niet verplaatst worden naar de plek zoals in de concept gebiedsvisie wordt voorgesteld. Overigens wordt op een tekening in de bijlage Programmatische verkenning aangegeven dat de gemeente bedrijven op de locatie van Aegir wil huisvesten.</p> <p>2. Functiemix: in de concept gebiedsvisie wordt alleen rekening gehouden met geluidsoverlast door bedrijfsmatige activiteiten. Gemiddeld eens in de twee maanden vinden er partijen plaats op Aegir. Hier zijn externen welkom, waardoor de opkomst soms rond de 1.000 man ligt. Bij deze partijen wordt muziek gedraaid. Voor deze partijen wordt getrouw een vergunning aangevraagd. Aegir maakt zich zorgen dat dit in het geding zou komen bij het realiseren van flexwonen aan de noordzijde van de Zweedse haven.</p>	<p>1. Positionering opleidingscentrum DRTC: wij hebben opnieuw naar de indeling van de Zweedse haven gekeken. Dit heeft tot een wijziging van de gebiedsvisie geleid; de sleepdiensten, bedrijfsschepen en DRTC zijn zo gepositioneerd dat zij niet ter hoogte van het (water)kavel van Aegir en Lasaulec liggen. Gerefereerd wordt aan tekeningen waarop bedrijvigheid wordt gesuggereerd op de grond van Aegir. Deze tekeningen laten een studie zien naar de mate van intensivering van het ruimtegebruik en de wijze waarop de landtongen ieder een eigen identiteit kunnen krijgen. Op basis van deze studie hebben wij het profiel van de landtongen bepaald en zijn wij tot de conclusie gekomen dat we op de middelste landtong de nadruk leggen op werken met Aegir als belangrijke voorziening.</p> <p>2. Functiemix: met betrekking tot uw zorg over het veroorzaken van geluidsoverlast als gevolg van de voorgestelde functiemix wordt verwezen naar paragraaf 1.1. van het reactierapport dat een bijlage is van de gebiedsvisie.</p>	<p>De sleepdiensten, bedrijfsschepen en opleidingscentrum DRTC zijn verschoven waardoor ze niet ter hoogte van het (water)kavel van Aegir en Lasaulec liggen.</p>



	<p>Vervolg</p> <p>3. Inrichting Zweedse haven: Aegir gebruikt de Zweedse haven om beginnende roeiers hun eerste halen te laten maken. Het is immers niet verantwoord deze roeiers met kans op omslaan het doorgaande vaarwater van het Winschoterdiep op te sturen. De Zweedse haven is op dit moment een veilige plek waar onder het toezicht van mensen op de kant geoefend kan worden. De gemeente wil bedrijfsschepen dicht op Aegir plaatsen. Aanleggen voor roeiboten zal hierdoor sterk bemoeilijkt worden. Daarnaast is het plan om de sleepdiensten uit de Deense haven te verplaatsen. Sleepdiensten maken ontzettend veel golven, dit maakt roeien in de Zweedse haven voor beginnende roeiers nagenoeg onmogelijk.</p> <p>4. Openbare route: in de concept gebiedsvisie is er een openbare route over de kade van de Zweedse haven voorzien. Aegir is geen openbare plek en ze heeft ook niet de ambitie dat te zijn of worden. Leden betalen contributie om op Aegir te mogen zijn en gebruik te maken van haar faciliteiten. Onder die faciliteiten valt de vloot, die ontzettend kostbaar is. Op dit moment kunnen leden boten op het vlot neerleggen zonder continu waakzaam te hoeven zijn dat er iets met de boten gebeurt. Wanneer het terrein openbaar zou worden, moet de hele structuur van het terrein aangepast worden. Aegir wil toezicht kunnen houden op wie het terrein betreden, om deze redenen ziet Aegir geen heil in een openbare route over haar terrein.</p> <p>5. Verkeerssituatie Bornholmstraat: het plan voor een veiligere verkeerssituatie juicht Aegir toe. Dagelijks ondervinden zij hoe gevaarlijk het is om de Bornholmstraat over te steken. Wel wil Aegir graag weten of haar botenwagen van 22 meter lang de draai kan maken om van de Stockholmstraat naar de Ring Zuid te rijden.</p>	<p>Vervolg</p> <p>3. Inrichting Zweedse haven: het openbaar vaarwater in Groningen is drukbezet, veel verschillende functies maken gebruik van het water, in Scandinavische Havens is dat niet anders. Op dit moment liggen in de Zweedse haven vier bedrijfsschepen en een droogdok. De bedoeling is om in de toekomst het droogdok in te wisselen voor twee sleepdiensten en opleidingscentrum DRTC. Dat zal meer vaarbewegingen geven in de Zweedse haven. Maar door flankerende maatregelen te treffen zoals het instellen van een maximum vaarsnelheid en het markeren van de vaarweg denken wij de overlast voor de roeiers te kunnen beperken.</p> <p>4. Openbare route: het is onze ambitie om van Scandinavische Havens een levendig havenkwartier te maken. Het realiseren van een wandelroute over de kade zal hieraan bijdragen maar er zijn ook andere manieren denkbaar om op een locatie dit doel te bereiken, zoals een uitkijkpunt maken, een open dag organiseren, een outdoor gym of een kunstroute realiseren. Vanwege het organiserend vermogen dat bij Aegir aanwezig is denken wij dat juist Aegir ons kan helpen om het idee van een levendig havenkwartier op een creatieve manier waarheid te laten worden. Wij hopen dan ook dat Aegir samen met de ondernemers in het gebied met ons in gesprek wil om te zoeken naar mogelijkheden om (de activiteiten op en rondom) het water zichtbaar en beleefbaar te maken zonder dat individuele belangen zoals het beschermen van duur materieel en het waarborgen van de veiligheid bij het te water laten van bijvoorbeeld roeiboten, in het geding komen.</p> <p>5. Verkeerssituatie Bornholmstraat: als antwoord op uw vraag over het bereiken van Aegir met opleggers van 22m kunnen wij aangegeven dat we dit als uitgangspunt zien. Het verkeersplein zal hierop gedimensioneerd worden, dus dit moet geen problemen geven.</p>	
	<p>Vervolg</p> <p>6. Aegir op een andere locatie: als de plannen doorgang zouden vinden op de manier zoals voorgesteld in de concept gebiedsvisie, wordt het beoefenen van de roeisport op Stockholmstraat 10 het bestaansrecht ontnomen, volgens Aegir. Daarom wordt geopperd om te kijken naar een andere locatie voor Aegir. Naast de Scandinavische Havens ziet Aegir geen andere locatie in nabijheid van de stad voor een gedegen verenigingsgebouw en trainingslocatie. Enkel een verandering van locatie binnen de Scandinavische havens zou in dit geval aan de orde zijn. Aegir wil graag betrokken worden bij de gesprekken en discussies omtrent een eventuele wijziging van locatie. Zij zien een mogelijkheid in een verhuizing naar het kavel van H. van Meekeren Infra in de Finse haven.</p>	<p>Vervolg</p> <p>6. Verwezen wordt naar ons antwoord op reactie 17.</p>	
16	<p>Stichting H. Berendina is verheugd dat de gemeente plannen laat maken voor de ontwikkeling van Scandinavische Havens en met name het idee dat elke landtong een eigen identiteit wordt toegedacht vindt de stichting een sterke gedachte.</p> <p>De stichting is eigenaar van het perceel gelegen aan de Stockholmstraat 10 en verhuurt grond en opstallen aan twee huurders; GSR Aegir en Rijksuniversiteit Groningen. De stichting kent een sterke verbondenheid met Aegir en is geenszins van plan om het perceel voor een andere bestemming te gaan exploiteren. Dit is mede ingegeven door het feit dat in de directe nabijheid van de stad geen andere locatie beschikbaar is voor een roeivereniging zo groot als Aegir.</p> <p>Naast het roeien overdag biedt Aegir ook in de avonden vertier aan studenten. Dat gaat gepaard met de door de gemeente gewenste reuring, maar mogelijk ook met geluidshinder. Dit was 35 jaar lang niet of nauwelijks een probleem, maar nu woningbouw op de landtong ten zuiden van de Sontbrug wellicht wordt toegelaten schept dat een precedent voor de andere landtongen in de toekomst.</p> <p>Daarnaast wordt de Zweedse haven veel gebruikt voor het instrueren van onervaren roeiers in smalle boten die makkelijk kunnen omslaan. Het toezicht vindt plaats vanaf de kade en wordt in de gepresenteerde plannen ernstig bemoeilijkt door de situatie van werkschepen aan de noordelijke zijde van de middelste landtong. Ook het idee om de sleepboten te clusteren in de Zweedse haven draagt niet bij aan de veiligheid van de roeiers.</p> <p>Als grondeigenaar was de stichting lichtelijk verbaasd omtrent het idee om alle kades als route open te stellen. Al is er begrip voor het idee, het past niet bij de activiteiten op de locatie van Aegir.</p>	<p>Verwezen wordt naar ons antwoord op reactie 15 en 17.</p>	<p>Zie reactie 15 en 17</p>

17	<p>H. van Meekeren Infra (hierna te noemen Van Meekeren) is positief over de concept gebiedsvisie en heeft in het gesprek met de gemeente hierover geopperd om een visrestaurant i.c.m. een loods voor botenverhuur- en stalling te openen op de kop van de landtong direct ten noorden van de Ring Zuid. Van Meekeren is bereid om zijn grond te ruilen tegen een andere locatie in de havens indien de gemeente daar een visrestaurant wenst.</p> <p>Verder wordt aangegeven dat het gewenst is dat de grote feesten in en om de Graanfabriek stoppen i.v.m. overlast.</p> <p>Tot slot worden er suggesties gedaan voor het geval Van Meekeren nieuwbouw op de locatie gaat realiseren, zoals bouwen op de erfgrans en het tegengaan van het wegspoelen van grond.</p>	<p>Het kavel van Van Meekeren heeft de bestemming Bedrijventerrein. In de concept gebiedsvisie is op het kavel een park voorzien. De gemeente is niet bereid om dit te wijzigen in een horecabestemming t.b.v. een restaurant. Evenmin zien wij aanleiding om het kavel te ruilen voor een andere locatie in de havens waar wel een restaurant begonnen kan worden.</p> <p>Wij achten het kavel van Van Meekeren wel geschikt voor Aegir om zich hier te vestigen. Wij moedigen Van Meekeren en Aegir aan om met elkaar in gesprek te gaan en gezamenlijk met een voorstel voor functiewijziging van het kavel van Van Meekeren te komen. In de gebiedsvisie is hierop geanticipeerd door optioneel de huisvesting van Aegir in te tekenen op het kavel van Van Meekeren en op het kavel van Aegir bedrijfsruimte te voorzien.</p>	<p>In de gebiedsvisie is de optie van vestiging van Aegir op het kavel van Van Meekeren en bedrijfsruimte op het kavel van Aegir opgenomen.</p>
18	<p>No Limit Ships is sinds 2015 gevestigd aan Stockholmstraat 3, in een pand dat gehuurd is van de gemeente.</p> <p>Aangegeven wordt dat No Limit Ships een belangrijke functie voor de stad Groningen is. Ze bouwen motorjachten maar doen ook onderhoud, stalling en refits. No Limit Ships is de enige werf in de stad waar dit soort faciliteiten aangeboden worden. Verder treden ze regelmatig op bij calamiteiten op de vaarwegen zoals bijvoorbeeld lekkage, motorstoring, etc.</p> <p>No Limit Ships is blij met de ontwikkeling van de Scandinavische Havens omdat het zou betekenen dat het bedrijf in Groningen en op de huidige locatie kan blijven. Tegelijkertijd moet er broodnodig in de huidige locatie geïnvesteerd worden om klanten te kunnen blijven ontvangen en te verduurzamen. Tot nu toe heeft No Limit Ships dit niet gedaan omdat enerzijds de status van de locatie onzeker was en anderzijds omdat deze investeringen voor de lange termijn zijn en het onverstandig zou zijn om grote investeringen in een huurpand te doen. Daarom wil No Limit Ships graag met de gemeente in gesprek.</p>	<p>Na vaststelling van de gebiedsvisie gaan wij graag met u in gesprek over de mogelijkheden om het pand representatief en duurzaam te maken.</p>	
19	<p>Twinseasons is sinds 2011 gevestigd aan Stockholmstraat 1a, in een bedrijfspand dat gehuurd is van de gemeente.</p> <p>Aangegeven wordt dat Twinseasons de afgelopen jaren flink gegroeid is. Naast de (online) verkoop van outdoor-, winter- en watersportartikelen staat het bedrijf in de stad bekend als gasvulstation. De vraag naar gas is groot onder particulieren (watersport en recreatie), verenigingen en bedrijven (scheepsbouw, lassers, schilders, dakdekkers, etc.) Twinseasons wil daarom graag verder met investeren om een groei van het bedrijf mogelijk te maken, reden waarom al meermaals contact is gezocht met de gemeente. Daarnaast laat de huidige locatie te wensen over als het gaat om de staat van onderhoud en duurzaamheid van het pand en het terrein.</p> <p>Voor de toekomst ziet Twinseasons op de locatie een experience-center verrijzen. De doelstelling is om een duurzaam bedrijfspand te ontwikkelen op de huidige locatie of elders. In de reactie doet Twinseasons een aantal ontwikkelvoorstellen.</p>	<p>Ondanks dat Twinseasons een goedlopend bedrijf is dat in een behoefte voorziet hebben wij in de gebiedsvisie ervoor gekozen om in Scandinavische Havens geen ruimte te bieden aan detailhandel. Daarnaast zien wij dat de gastank een beperkende factor is voor de naastgelegen bedrijven om tot herontwikkeling van hun pand te komen. Wij zullen daarom geen medewerking verlenen aan ontwikkelvoorstellen van Twinseasons voor zover dit het bedrijfspand op de huidige locatie betreft.</p>	
20	<p>Door Jongeneel wordt aangegeven dat het dubbelzijdig fietspad met de fietser in de voorrang aan de oostkant van de Bornholmstraat lijkt te conflicteren met een veilige bereikbaarheid van Jongeneel. Hoe heeft de gemeente Groningen hierin voorzien? Daarnaast worden zorgen geuit over de haalbaarheid van het realiseren van een broedplaats en flexwonen op grond van Jongeneel. Verzocht wordt rekening te houden met de aan Jongeneel vergunde activiteiten en de mogelijkheden volgens het vigerend bestemmingsplan. Jongeneel staat overigens niet onwelwillend tegenover een verhuizing maar daar worden wel voorwaarden aan verbonden en alternatieven zullen in overweging genomen moeten worden. Jongeneel heeft voorts aangegeven niet onwelwillend te staan tegenover het incorporeren van het bedrijf in de voorgenomen plannen danwel het bedrijf op een kleiner deel van haar terrein te gaan herontwikkelen. Tot slot wordt door Jongeneel aangegeven dat zij zich zal verzetten tegen het eventueel vestigen van voorkeursrecht dan wel onteigening van haar locatie.</p>	<p>Wij zullen zorgen voor voldoende opstelruimte tussen de Bornholmstraat en het nieuw aan te leggen fietspad waardoor het fietspad voor automobilisten goed te overzien is. Daarnaast zijn de wegen op de landtongen tweerichtingsverkeerswegen zonder voorsorteerstroken waardoor het risico op zogenaamde afdekongevallen, waarbij een auto verscholen staat achter een andere auto, zeer beperkt is. Zodoende denken wij op een veilige manier het fietsen te kunnen stimuleren. Daarnaast zorgt het fietspad juist voor veiligere situaties voor fietsende bezoekers en medewerkers van Jongeneel. Deze fietsers kunnen veilig en comfortabel oversteken bij de VRI van de Sontbrug of de botrotonde ter hoogte van de Ring Zuid, waarna zij via het nieuwe fietspad veilig naar Jongeneel kunnen fietsen. Het is ons streven om bij een beoogde functiewijziging minnelijk overeenstemming te bereiken met de grondeigenaar. In dat kader gaan wij graag met u in gesprek.</p>	

<p><b>21</b></p>	<p>Door Lasaulec wordt aangegeven dat zij in de afgelopen jaren de gemeente meermaals benaderd hebben met het verzoek om medewerking te verlenen aan herontwikkeling van de locatie Bornholmstraat 10. Het doel van het verzoek is realisatie van een broedplaats voor startups inclusief bijbehorende huisvesting. Daarbij wordt verwezen naar een gesprek met de gemeente eind 2021 waarin volgens Lasaulec positief gereageerd is op haar verzoek. Daarnaast is het volgens Lasaulec relevant om op te merken dat de gemeente in het verleden gesprekken heeft gevoerd met Lasaulec over verwerving van haar locatie.</p> <p>Lasaulec heeft met verrassing vastgesteld dat haar verzoek tot medewerking aan een broedplaats voor startups met huisvesting op haar locatie geen deel uitmaakt van de concept gebiedsvisie, maar dat een broedplaats en flexwoningen zijn gepland op het aangrenzende havengebied, hemelsbreed slechts 50 meter verderop. Het versterkt de verbazing en teleurstelling van Lasaulec dat de huidige bedrijfsbestemming op de locatie ongewijzigd is gebleven en dat een van haar huurders, Scheepswerf S.B.G., zonder enig overleg, wordt geacht te verhuizen naar de Finse haven.</p> <p>Lasaulec beschouwt het als onaanvaardbaar dat de gemeente het verzoek van Lasaulec volledig negeert en ziet zich genoodzaakt om bezwaar te maken tegen de concept gebiedsvisie. Er is door de gemeente geen enkele medewerking geboden aan de realisatie van een broedplaats voor startups met huisvesting op de locatie van Lasaulec, terwijl de gemeente deze functies wel 50 meter verderop wenst te realiseren.</p> <p>Lasaulec doet een dringend beroep op het college van B en W om het bezwaar te overwegen en het verzoek tot medewerking aan een broedplaats voor startups met huisvesting op de locatie van Lasaulec te honoreren.</p>	<p>Wij zijn op basis van het Programmatisch onderzoek van Sweco en de Programmatisch-ruimtelijke verkenning van KCAP tot de conclusie gekomen dat de landtong ten zuiden van de Sontbrug het meest geschikt is om een broedplaats en flexwonen te realiseren. Met dit programma kan de landtong namelijk een schakelfunctie vervullen tussen het hoogstedelijk woonwerkgebied Stadshavens en bedrijventerrein Zuidoost. Vervolgens kan op de middelste landtong, door intensivering van het ruimtegebruik, voorzien worden in de behoefte aan bedrijfsruimten. Uw reactie op de concept gebiedsvisie heeft ons niet op andere gedachten gebracht ten aanzien van deze profilering van de landtongen.</p> <p>Daarbij merken wij op dat het realiseren van een broedplaats voor startups op de locatie van Lasaulec binnen het vigerend bestemmingsplan reeds mogelijk is. Indien Lasaulec een plan voor een broedplaats voor startups op haar locatie wil laten toetsen door de gemeente dan kan zij hiervoor een verzoek tot integraal vooroverleg (IVO) indienen bij het loket Bouwen en Wonen. Wij zijn echter niet bereid om medewerking te verlenen aan een vorm van (tijdelijk) wonen op de locatie van Lasaulec, temeer deze locatie onderdeel is van een gezoneerd bedrijventerrein. Wij kunnen ons voorstellen dat dit teleurstellend voor u is maar wij hechten eraan om met name als het gaat om initiatieven tot het realiseren van (tijdelijk) wonen duidelijkheid te scheppen voor alle belanghebbenden in het gebied.</p>	
<p><b>22</b></p>	<p>Door de provincie Groningen worden verschillende opmerkingen gemaakt. Het merendeel van deze opmerkingen heeft betrekking op Stadshavens en niet op Scandinavische Havens. Onderstaand zijn alleen de opmerkingen over Scandinavische Havens weergegeven.</p> <p>1. In de concept gebiedsvisie wordt de nautische veiligheid en inrichting van de watergebonden infrastructuur nauwelijks benoemd. Er wordt slechts aandacht besteed aan de nadere uitwerking van de inrichting van de kades en behoud van roeivereniging Aegir. Volgens de provincie richt de visie zich op ontsluiting via wegen en fietspaden. Er wordt geen aandacht besteed aan de ontsluiting via water (en de nautische veiligheid hiervan). Evenmin wordt er aandacht besteed aan de waterkwaliteit, -kwantiteit- en -veiligheid van dit gebied.</p> <p>2. Bij uitbreiding van de huidige recreatievaart in de Scandinavische Havens moet er aandacht zijn voor het borgen van de veiligheid. Voorkomen moet worden dat met de inrichting van het openbaar gebied mensen verleid worden om te gaan zwemmen in het Eemskanaal of Winschoterdiep.</p> <p>3. Zijn de meerpalen bij Aegir ingetekend in de gebiedsvisie?</p> <p>4. Bij de ontwikkeling van Scandinavische haven dient rekening gehouden te worden met het veranderende klimaat. Hittestress, droogte en hevige regenval zijn zaken waar in elke gebiedsontwikkeling rekening meegehouden moet worden. Advies is om een watertoets uit te voeren voor het gebied, in verband met een eventuele toename van het verhard oppervlak. Hoe denkt de gemeente het regenwater in het te ontwikkelen gebied op te vangen en niet het overtollige water af te wentelen op het watersysteem?</p>	<p>Ten aanzien van de opmerkingen over Stadshavens:</p> <p>Het voorontwerp van de wijziging van het omgevingsplan voor Stadshavens heeft ter inzage gelegen van 16 februari tot en met 29 maart 2023. Binnen die periode hebben wij al een overlegreactie van de provincie ontvangen. De opmerkingen die nu gemaakt worden met betrekking tot Stadshavens zijn dus te laat ingediend en kunnen formeel niet meer meegenomen worden in de procedure van het voorontwerp.</p> <p>Ten aanzien van de opmerkingen over Scandinavische Havens:</p> <p>1. In de concept gebiedsvisie wordt ingezet op behoud van de water- en kadegebonden bedrijven en voorzieningen zoals Aegir. Daarbij is mede vanuit veiligheidsoogpunt gekozen voor een indeling van de havens waarbij kleinschaliger bedrijvigheid in de Zweedse haven gevestigd is en grootschaliger bedrijvigheid in de Finse havens. Naar aanleiding van de reacties 15 en 16 zijn wij op dit punt tot een nuancering gekomen. Wij achten het kavel van Van Meekeren wel geschikt voor Aegir om zich hier te vestigen. Wij moedigen Van Meekeren en Aegir aan om met elkaar in gesprek te gaan en gezamenlijk met een voorstel voor functiewijziging van het kavel van Van Meekeren komen. In de gebiedsvisie is hierop geanticipeerd door optioneel de huisvesting van Aegir in te tekenen op het kavel van Van Meekeren en op het kavel van Aegir bedrijfsruimte te voorzien.</p> <p>2. Zie ons antwoord op reactie 3.</p> <p>3. Ja.</p> <p>4. Wij onderschrijven dat bij elke gebiedsontwikkeling rekening gehouden moet worden met klimaatverandering daarom hebben we in de gebiedsvisie gekozen voor een groenblauwraamwerk waarbij het groen de infrastructuur begeleidt. Op deze manier wordt ingezet op het toevoegen van groen en het beperken van het oppervlak aan verharding. Ook de grondeigenaren en ondernemers worden gestimuleerd om hun terreinen en panden te vergroenen, bijvoorbeeld door vegetatiedaken en -gevels te realiseren. Zodoende ontstaan er mogelijkheden om het regenwater te bufferen, bovengronds af te voeren naar open water of te laten infiltreren in de bodem. De ecologische zone langs de Bornholmstraat biedt bijvoorbeeld kansen om de opgaven voor klimaatadaptatie en biodiversiteit met elkaar te combineren. Tot slot merken wij op dat onlangs de Verordening afvoer hemel- en grondwater Groningen 2023 is vastgesteld.</p>	

<p><b>23</b></p>	<p>Door de GGD wordt het streven van de gemeente om in Scandinavische Havens aandacht te geven aan een gezonde en groene omgeving ondersteund. Om gezondheid breed mee te nemen in de ontwikkeling van het gebied worden een aantal aandachtspunten naar voren gebracht.</p> <p>Voor de flexwoningen in Scandinavische Havens zijn studenten en (alleenstaande) starters het meest kansrijk als doelgroep aangezien zij minder gevoelig zijn voor overlast van bedrijven en voor minder onveilige situaties zorgen dan gezinnen met kinderen. Daarbij wordt opgemerkt dat de flexwoningen, volgens de GGD, aan dezelfde eisen zouden moeten voldoen t.a.v. een gezonde leefomgeving als permanent bewoonde woningen. Verder ziet de GGD door de wooncrisis dat veel gezinnen tijdelijk een woning betrekken die niet echt geschikt is voor hen. De GGD ziet daarom liever permanent wonen in de Scandinavische Havens verrijzen met veel groen en beweegruimte, weinig autoverkeer en veel 'gezonde' voorzieningen, net als in Stadshavens.</p> <p>Ondanks dat de leefomgeving in Scandinavische Havens op dit moment als relatief gezond wordt aangemerkt, is het advies om bij de uitwerking van de gebiedsvisie na te gaan welke specifieke gezondheidsaspecten voor de doelgroep belangrijk zijn, bijvoorbeeld verslaving, stress en eenzaamheid. Gezien de doelgroep wordt aandacht gevraagd voor ontmoeten en sociale contacten, een rookvrije omgeving, een gezonde voedselomgeving, geen evenementen of late openingstijden om de rust te waarborgen. Ook het aspect veiligheid, zowel fysiek als sociaal verdient extra aandacht. Advies is de doelgroep bij de ontwikkeling van het gebied te betrekken voor voorzieningen op maat. Gezien het behoud van de watergebonden bedrijven wordt door de GGD aandacht gevraagd voor de uitstoot van geluid en milieubelastende stoffen door deze bedrijven. Door het water zal geluid worden versterkt. Verder constateert de GGD dat de meerderheid van het gebied wordt gevuld met bedrijvigheid. Het is belangrijk om ook dit bedrijventerrein gezond en aangenaam in te richten. De ambitie om het fietsen te stimuleren en het groen te versterken worden gewaardeerd. Maar er mag meer aandacht zijn voor ontspanning en recreatie.</p>	<p>Met betrekking tot uw zorg over het veroorzaken van geluidsoverlast als gevolg van de voorgestelde functiemix wordt verwezen naar paragraaf 1.1. van het reactierapport dat een bijlage is van de gebiedsvisie.</p> <p>De ambitie om van Scandinavische Havens een levendig havenkwartier te maken door (de activiteiten op en rondom) het water zichtbaar en beleefbaar te maken gaat ons inziens gepaard met aandacht besteden aan ontspanning en recreatie. De opmerking over het stimuleren van ontmoeting op de landtong ten zuiden van de Sontbrug nemen wij ter harte, juist door een broedplaats te combineren met flexwonen denken wij op deze landtong een aantrekkelijk verblijfsklimaat te kunnen realiseren.</p>	
<p><b>24</b></p>	<p>Ter plaatse van het plangebied is sprake van externe veiligheidsrisico's. Het gaat dan met name om het transport van gevaarlijke stoffen over het Van Starckenborghkanaal en de Ring. Tevens staat in het plangebied een propaantank. Omdat de contouren hiervan over het plangebied vallen, dient nu al bij de gebiedsontwikkeling rekening gehouden te worden met deze risico's. Geadviseerd wordt de volgende maatregelen te treffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Binnen de opgegeven risicocontour en het brandaandachtsgebied van de Ring gebruiksfuncties voor zeer kwetsbare, kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten uit te sluiten.</li> <li>- Grote groepen mensen, B- en C-evenementen en functies voor verminderd zelfredzame personen uit te sluiten binnen de 200 meter van het Van Starckenborghkanaal, het Eemskanaal en de Ring.</li> <li>- De propaantank van Twinseasons te saneren.</li> <li>- Op de landtongen een breed wegprofiel inclusies voetpaden te maken.</li> <li>- Bereikbaarheid van objecten op de landtongen vroegtijdig te betrekken bij de planontwikkeling, bij voorkeur samen met de brandweer.</li> <li>- Betrekken van de brandweer bij herstructurering van de Bornholmstraat, zowel voor de aanlegfase als de eindfase.</li> <li>- Vroegtijdig ontwerpen van een adequate bluswatervoorziening.</li> </ul>	<p>De door de Veiligheidsregio genoemde risico zijn bij ons bekend en wij zullen hier rekening mee houden bij de uitwerking van de gebiedsvisie. Daarnaast zullen we de gesprekken zoals we het afgelopen jaar gehad hebben met de hulpdiensten vervolgen om te zorgen voor een veilig ingericht openbaar gebied.</p>	

### 1.3. Lijst met organisaties

- 1 Aprisco Vastgoed
- 2 Sleep- en bergingsdienst H. Schut
- 3 Hunzetrans
- 4 Sadler Bootwerk
- 5 Van der Veen Betimmeringen
- 6 Van Driezum Metaalbewerking
- 7 Droogdok Groningen
- 8 Scheefswerf S.B.G.
- 9 Hunzetrans, Van der Veen Betimmeringen, Sadler Bootwerk, Van Driezum Metaalbewerking en Scheefswerf S.B.G.
- 10 De Baat Scheepsconstructie & Scheepstechniek
- 13 Sloeproeiers Groningen
- 14 Woonschepen Comité Groningen
- 15 GSR Aegir
- 16 Stichting H. Berendina
- 17 H. van Meekeren Infra
- 18 No Limit Ships
- 20 Twinseasons
- 19 Jongeneel Groningen
- 21 Lasaulec
- 22 Provincie Groningen
- 23 GGD
- 24 Veiligheidsregio Groningen



## 2. Onderzoeken ter onderbouwing (separaat toegevoegd)

De gebiedsvisie bestaat verder uit onderstaande onderzoeken ter onderbouwing.

Onderzoek	Steller
Programma en economische versterking	Sweco
Ruimtelijk-programmatische verkenning	KCAP
Verkeersonderzoek	Witteveen+Bos
Planologische quick scan	Rho adviseurs