

---

**Zienswijzennota bestemmingsplan Friesestraatweg 139 plan Crossroads geanonimiseerd**  
1 mei 2020

Het ontwerpbestemmingsplan Friesestraatweg 139 plan Crossroads heeft op grond van artikel 3.8 van de Wet op de ruimtelijke ordening van 6 februari tot en met 18 maart 2020 ter inzage gelegen.

Er zijn in deze periode 4 zienswijzen binnengekomen van:

1. Een bewoner van Goghstraat;
2. Wijkoverleg Vinkhuizen, Postbus 2507, 9704 CM Groningen;
3. Woldring United B.V., Friesestraatweg 175, 9743 AB Groningen;
4. Bewoners Wilhelminakade.

**Ad 1. Bewoner van Goghstraat (zienswijze 4 maart 2020)**

Indiener van deze zienswijze vindt het een verschrikkelijk plan, het is te veel. Te veel mensen/studenten op een klein stuk grond en te weinig groen. In een aanvulling van 12 maart 2020 vreest indiener voor leegstand (te dure woningen), vindt het plan achterhaald, bij zonneschijn bloedheet en bij regen kletsnat. Indiener ziet liever een mooi park op deze locatie.

*Reactie gemeente*

Er wordt inderdaad fors en intensief op deze locatie gebouwd. Compact wonen sluit aan bij de huidige grote woonbehoefte. De Reitdiepzone is bestemd voor stedelijk en intensief bouwen, passend in de Ontwikkelstrategie Reitdiepzone 2017 en de Omgevingsvisie 2019. De woningbehoefte is zo groot, dat niet gevreesd hoeft te worden voor leegstand. De Woldringlocatie (naastgelegen pand), waar indiener op wijst, is inmiddels voor een groot gedeelte bewoond. Het plan Crossroads is bestemd voor het huisvesten van uiteenlopende doelgroepen, van starters tot gezinnen. Het programma bestaat uit kleinere appartementen in de sociale huursector en grotere appartementen en gezinswoningen in de vrije huursector.

Het plan is inderdaad dicht bebouwd met veel woningen. Dit hangt samen met het beleid compact en intensief te bouwen in deze zone en met de financiële uitvoerbaarheid. Het is kostbaar om op deze moeilijk te ontwikkelen plek met complexe problemen op het gebied van bodemverontreiniging, wegverkeer- en spoorweggeluid, parkeren en waterberging een goed woningbouwplan te realiseren. Een park op deze plek is financieel niet haalbaar, ook al omdat de grond geen eigendom van de gemeente is.

Wat betreft het groen: er komen bomen in de openbare ruimte langs de Friesestraatweg, met nog extra groen op de kavel van de ontwikkelaar (dit mede om de vleermuisroute te versterken). Langs het spoor blijft een groenzone tussen het spoor en de bebouwing en is er aan de oostzijde het mooie Reitdiep. In het plangebied zelf komt op het terrein van de parkeerplaatsen een aantal bomen, waaronder twee volwaardig grote bomen die direct schaduw bieden. Langs de fietsroute die door het plan loopt komt groen met inheemse soorten. De loopdekken en gezamenlijke buitenruimte worden voorzien van groen conform de tekening 'situatie dekniveau van 23 april 2020'). Bij de grondgebonden woningen aan de kade van het Reitdiep komen grote plantenbakken die gevuld worden met groen.

Verkoeling kan worden gezocht bij het naastgelegen Reitdiep. Verder liggen de loopdekken en de gemeenschappelijke buitenruimten veelal in de schaduw. Aan de binnenzijde komt rondom het verhoogde dek hout aan de gevel met daarboven isostuc gevelisolatie in een lichte kleur. Dit om geluid te absorberen zodat een prettig klimaat ontstaat en de opwarming van de gebouwen en de buitenruimte

wordt tegengegaan. Verder worden er maatregelen getroffen in de woningen om hittestress te beperken: zonwerend glas en een bijzonder ventilatiesysteem.

Het water kan bij hevige regenval worden afgevoerd naar de vijvers van Vinkhuizen. Verder wordt er langs de Friesestraatweg ten behoeve van de nieuwe woningbouw in de Reitdiepzone nieuwe riolering aangelegd die een grotere capaciteit kan verwerken. *(zie ook onder zienswijze nr. 2 van Wijkoverleg Vinkhuizen)*

#### Ad 2. Wijkoverleg Vinkhuizen (WOV zienswijze 6 maart 2020)

Het Wijkoverleg geeft aan dat in hoofdzaak gaat om drie algemene punten:

- Gebrek aan openbaar groen
- Waterhuishouding
- Verkeer/parkeren

Verder brengt het WOV een aantal andere punten naar voren, die voor een deel ook in de eerder ingediende inspraakreactie zijn genoemd, maar voor het WOV niet allemaal steekhoudend genoeg zijn beantwoord.

#### Punt 1a. Buurt- en wijkaanduiding en ‘all over visie’.

Het WOV vindt het onduidelijk wat er in de stukken met ‘de wijk Vinkhuizen’ wordt bedoeld en pleit voor het gebruik van de correcte wijk- en buurt aanduiding wijk Nieuw-West met de buurten Vinkhuizen-Noord en Vinkhuizen-Zuid.

Het WOV betreurt het dat een all over visie voor de zone langs de Friesestraatweg ontbreekt en een lappendeken aan bestemmingsplannen ontstaat.

#### *Reactie gemeente*

##### Wijk- en buurtindeling

De wijk Nieuw-West en de buurten Vinkhuizen-Noord en Vinkhuizen-Zuid zijn inderdaad de door de raad vastgestelde wijk- en buurtnamen. Deze gebiedsindeling wordt gebruikt door het CBS. Het CBS verbindt daaraan twee voorwaarden. De indeling moet zijn vastgesteld door de gemeenteraad en dient te voldoen aan de eisen die het CBS aan de indeling stelt. Die eisen betreffen vooral de grootte van een wijk en een buurt. In de praktijk leidt dat tot grote wijken met minderzeggende en onbekende namen als Nieuw-West en de opdeling van wat veel mensen een wijk noemen in meerdere buurten, zoals Vinkhuizen-Noord en Vinkhuizen-Zuid. Voor veel mensen is dit verwarrend, onduidelijk en onlogisch.

Het is niet verplicht deze gebiedsindeling en naamgeving te gebruiken. Sterker nog, deze indeling wordt vrijwel alleen gebruikt voor het verzamelen en presenteren van statistische gegevens. Binnen de gemeente worden ook andere indelingen gebruikt. Die zijn weliswaar gebaseerd op de CBS-grenzen, maar gaan uit van de praktische grenzen en namen die mensen gebruiken en ervaren. Als gesproken wordt over de wijk Vinkhuizen hebben mensen daar een beeld bij. Als gesproken zou worden over de wijk Nieuw-West en de buurten Vinkhuizen-Noord en Vinkhuizen-Zuid hebben mensen dat niet. Dat levert verwarring op. Verwarring die in een bestemmingsplan voorkomen moet worden. Daarom is in de toelichting van het bestemmingsplan en de bijbehorende stukken gekozen voor ‘de wijk Vinkhuizen’. Voor de namen van bestemmingsplannen worden veelal bestaande straatnamen en huisnummers gehanteerd, zoals Friesestraatweg 145 (Woldring) en Friesestraatweg 139 (Crossroads). Dit maakt het gemakkelijker deze plannen op te zoeken, ook digitaal op de site Ruimtelijke Plannen en Bestemmingsplannen Gemeente Groningen.

##### ‘All over visie’

Ten behoeve van de ontwikkeling van de Reitdiepzone heeft de gemeenteraad op 19 april 2017 de Update Ontwikkelstrategie Reitdiepzone vastgesteld. In het raadsvoorstel staat het volgende vermeld: “Onze opvatting is dat een overall (bestemmings)plan niet het juiste instrument is de rechtszekerheid van burgers te vergroten. Hierbij spelen de volgende overwegingen:

• *Bij een ‘overall bestemmingsplan’ dat uitvoering geeft aan het door uw raad vastgestelde beleid kunnen alleen in globale zin hoogtes, aantallen, categorieën en functies worden vastgelegd om gewenste ontwikkelingen te faciliteren (toelatingsplanologie). Wij kennen immers de toekomstige*

*initiatieven niet. Omdat een bestemmingsplan 'direct bouwrecht' geeft, hebben wij en u geen mogelijkheid meer om daar waar nodig bij te sturen.*

- *Een bestemmingsplan voor de hele zone betekent niet per definitie 'zekerheid tot in de toekomst'. Indien een locatie niet ontwikkeld kan worden vanwege veranderingen in 'de vraag', zal op een zeker moment ten behoeve van een gewenste ontwikkeling een ander bestemmingsplan worden gemaakt. Omdat het moeilijk is te voorspellen/in te schatten waar de markt in de (nabije) toekomst om vraagt, kiezen wij voor een bestemmingsplan per locatie. Wij maken pas een bestemmingsplan als er gereede zekerheid is dat een ontwikkelaar ook daadwerkelijk zal bouwen (en er afspraken zijn gemaakt met de ontwikkelaar over de bijdrage die hij doet voor de kosten die moeten worden gemaakt).*
- *Een bestemmingsplan per locatie, geeft omwonenden en andere betrokkenen juridisch houvast. Bij de bestemmingplanprocedure wordt aan betrokkenen ruimschoots de gelegenheid gegeven hun opvattingen naar voren te brengen, zodat naast de visie van het college ook alle visies, belangen en bezwaren van betrokkenen kunnen worden vastgelegd. Hiermee krijgt het college eerst de gelegenheid zijn visie te toetsen en -indien nodig- bij te stellen, en krijgt vervolgens de gemeenteraad inzicht in alle naar voren gebrachte opvattingen, zodat de raad een afgewogen beslissing kan nemen”.*

Omdat de woningbouwontwikkeling in de Reitdiepzone na de ontwikkeling van Woldring snel gaat en het er nu naar uitziet dat hier meer dan 2.000 woningen komen, is besloten voor de zone een Structuurvisie op te stellen, een ‘all over visie’ waarin het ruimtelijk beleid wordt vastgelegd met een bijbehorende Milieueffectrapportage. Het plan Crossroads dat al enige tijd loopt, hoeft hier niet te wachten omdat het in overeenstemming is met de lijn van de vastgestelde Ontwikkelstrategie en het een plan betreft van maximaal 300 woningen.

#### 1b. Omgevingsvisie en architectuur

Het WOV ziet een aantal aspecten van de provinciale omgevingsvisie, waarover de bescherming van landschap en cultuurhistorie, biodiversiteit en bereikbaarheid niet terug in het plan.

Ook is het WOV kritisch ten aanzien van het hoogteaccent naast het Woldringcomplex en in de nabijheid van het bestaande hoogteaccent in Paddepoel Zuidwest (bedoeld wordt de Marquant flat).

#### *Reactie gemeente*

De woningbouwontwikkeling langs de Friesestraatweg is een stedelijke ontwikkeling die niet in strijd is met de provinciale omgevingsvisie. In het vooroverleg heeft de provincie in hoofdzaak gereageerd op de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de Westelijke Ringweg.

Ten aanzien van de cultuurhistorie kan gewezen worden op het gebouw van de voormalige melkfabriek de Ommelanden, die nu gebruikt wordt voor kantoren. Verder liggen midden in de zone twee bestaande (karakteristieke woon)panden, die mogelijk behouden kunnen blijven. Hierover zal een uitspraak worden gedaan in bovengenoemde Structuurvisie en bijbehorende MER.

Op de plek van de voormalige ACM-locatie heeft de architect van plan Crossroads getracht de oude bebouwing deels te laten terug komen: “in het plan komt een hoogteaccent, blok C, deze markeert deze belangrijke knoop in de stad. Het hoogteaccent is vanwege de bezonning voor omwonenden naar de zuidwesthoek van plangebied geschoven. Op de plek van het gesloopte silogebouw komt een bouwvolume terug, blok E (pagina 16 en 17 toelichting bestemmingsplan)”.

Het hoogteaccent in de zuidwesthoek van het plangebied is 65 meter hoog. Dit is ongeveer 20 meter hoger dan de woongebouwen De Woldring en Marquant en past in de visie van de Ontwikkelstrategie. Zowel afdeling stedenbouw als de Welstandscommissie vinden dit op deze plek wenselijk.

#### 1c. Groenvoorziening

Het WOV vindt de groenvoorziening voor een plan met 292 woningen ondermaats.

De wettelijke bepalingen en zorgen rondom broedgebied en vleermuizen vertalen zich niet terug in de ecologische invulling. In zijn algemeenheid pleit het WOV voor minder verharding, mede in verband met extremere weertypes.

#### *Reactie gemeente*

Deze zienswijze komt voor een deel overeen met zienswijze nr. 1.

In het plan komt inderdaad veel verharding voor. Dit hangt samen met het uitgangspunt in de Reitdiepzone compact en stedelijk te bouwen. Intensief ruimtegebruik binnen bestaand stedelijk gebied om extensief ruimtegebruik in het buitengebied te voorkomen (passend in de Ladder van duurzame verstedelijking). Auto- en fietsparkeren voor bewoners wordt zoveel mogelijk intern opgelost zodat de openbare ruimte maximaal gebruikt kan worden voor recreatie. Binnen deze intensief gebruikte ruimte wordt waar mogelijk groen toegevoegd (zie ook onder zienswijze nr.1).

Voor het plan is een vleermuizenonderzoek verricht en een BEA (Bomen Effect Analyse) opgesteld, dat met de provincie is besproken als bevoegd gezag voor het verlenen van ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming, met als conclusie dat het plan voldoet aan de wettelijke bepalingen. Er is voor vleermuizen en vogels voldoende ruimte langs de randen van het plangebied. Bovendien wordt door de ontwikkelaar op eigen terrein extra groen geplaatst om de vleermuisroute te versterken. Nestkasten kunnen in overleg met ecologen van de gemeente in de buitengevels worden opgenomen.

#### 1d. Waterstructuur

Het WOV wijst er op dat het huidige afwateringssysteem nu al belast is en de buffervijvers aan de westzijde van de Ring nog meer water moeten verwerken. Gevraagd wordt waarom niet gekozen is voor afwatering op het Reitdiep en meer groen/waterberging binnen het plangebied.

#### *Reactie gemeente*

Door de ligging (+ 0,53 m NAP) van het Reitdiep en de lage ligging van de bouwlocatie is afwatering op het Reitdiep niet mogelijk. Bij hoog water bestaat dan namelijk de kans dat water vanuit het Reitdiep, door de dijk, de polder van Vinkhuizen instroomt. De vijvers van Vinkhuizen hebben een peil van - 0,93 m NAP. Indien er oppervlaktewater in deze polder wordt gedempt bestaat de verplichting om deze oppervlakte in hetzelfde gebied volledig te compenseren.

Verder verandert de waterhuishouding als gevolg van het plan Crossroads maar beperkt. Er vindt namelijk geen toename aan verhard oppervlak plaats en het huidige rioolstelsel loost op dit moment bij hevige neerslag ook op de vijvers van Vinkhuizen. Berekeningen tonen aan dat de vijvers een peilstijging van 10 centimeter kunnen bergen. Er is dus enige overcapaciteit. Daarnaast zal er maar een beperkte toename van water richting de vijvers plaatsvinden aangezien het huidige gemengde stelsel ook bij hevige neerslag afwatert op deze vijvers.

Wat betreft de toename van verhard oppervlakte: deze moet worden gerelateerd aan de situatie dat het overslagbedrijf ACM hier gevestigd was. Toen was het een bedrijfsterrein met bebouwing en volledige bestrating. Ten opzichte hiervan verbetert de waterhuishoudkundige situatie.

#### 1e. Geluidsbelasting

Het bouwplan zit tegen de maximale geluidnormen voor wegverkeer aan en houdt geen rekening met een toekomstige spoorverdubbeling.

#### *Reactie gemeente*

Het is correct dat de geluidbelasting als gevolg van het verkeer op de Westelijke Ringweg hoog is.

Het bouwplan voorziet in diverse maatregelen om de geluidbelasting op de gevel te beperken, waaronder een constructie met 'dubbele kozijnen' maar de geluidbelasting blijft hoog. Bij een mogelijke verschuiving van de Westelijke Ringweg kan hierin een verbetering optreden, maar daar is bij dit bouwplan niet op geanticipeerd (gaat uit van de 'worst case').

De bouwplanontwikkeling loopt al geruime tijd (zie ook onder zienswijze nr. 3). Op advies van de Veiligheidsregio (en ook in het belang van Prorail) is een vrije zone langs het spoor van ongeveer 30 meter aangehouden. Dit is echter onvoldoende voor een spoorwegverdubbeling; dit is inherent aan de eerdere keuze om op deze plek nieuwe woningbouw te ontwikkelen.

#### 1f. Afval

Het WOV merkt op dat de capaciteit van de papier- en glascontainers bij De Woldring onvoldoende is; gevreesd wordt dat dit ook bij het plan Crossroads het geval zal zijn. Gevraagd wordt hierover een paragraaf in het bestemmingsplan op te nemen.

### *Reactie gemeente*

Het afvalprobleem rond de bouwplannen aan de Friesestraatweg heeft de aandacht van de afdeling Stadsbeheer. Het is niet gebruikelijk hierover een paragraaf in bestemmingsplannen op te nemen, omdat het gaat om 'praktische uitvoeringszaken' die niet in een bestemmingsplannen thuishoren, omdat deze gericht zijn op 'toelatingsplanologie'.

Op zich zijn er voldoende ondergrondse rest containers, maar er moeten nog twee ondergrondse papier- en één glascontainer geplaatst worden. De ondergrondse containers werken met een volmeldingssysteem, dus als ze eerder vol zijn worden ze ook eerder geleegd.

De definitieve plekken voor papier- en glascontainers maken deel uit van de herinrichting van de Friesestraatweg. Vandaar dat er nu eerst bovengronds papier- en glasbakken staan, dit is een tijdelijke maatregel. Als hier veel papier en glas wordt bijgezet, moeten ze eerder worden geleegd. Goed dat het WOV hier op wijst, dan kan het worden doorgegeven. Aanvankelijk was het de bedoeling ondergrondse containers (4 stuks) tegenover het gebouw van Woldring te plaatsen, maar deze plek is op advies van de provincie (grondeigenaar) veranderd richting fietsviaduct.

1g. Punten waarvan het WOV vindt dat de gemeente in de Nota inspraak van juni 2019 niet helemaal steekhoudend heeft gereageerd:

#### a. Hitte-eiland

Het WOV merkt op dat in de Nota inspraak wel gereageerd is op het binnenklimaat, niet op het buitenklimaat.

### *Reactie gemeente*

In de Nota inspraak is onder het commentaar op de reactie van de GGD op pagina 17 aangegeven hoe het groen in het plan wordt opgenomen en dat verkoeling kan worden gezocht bij het naastgelegen Reitdiep. Bij de loopdekken worden volwaardige bomen geplant die gelijk al de nodige schaduw bieden. Daarnaast worden de gevels voorzien van hout en isostuc gevelisolatie in een lichte kleur (zie ook de reactie op zienswijze nr. 1).

#### b. Verdubbeling spoorweg

Het WOV ziet graag met het oog op het terugdringen van de automobiliteit meer aandacht voor het openbaar **vervoer**.

### *Reactie gemeente*

Hierboven is bij punt 1e al aangegeven dat de aanleg van dubbel spoor met een nieuw station door de invulling van de locatie met woningbouw niet mogelijk is. Wellicht dat in de toekomst meer bushaltes kunnen komen, bij onderdoorgangen van de nieuwe Westelijke Ringweg, maar daar kunnen nu geen uitspraken over worden gedaan. De goede bereikbaarheid geldt vooral voor het fietsverkeer.

#### c. Versteende kade

Het WOV betreurt het dat er voor gekozen is de versteende kade in stand te laten.

### *Reactie gemeente*

In de ontwikkelvisie voor de Reitdiepzone bestaat het beeld van de waterkering aan de westzijde van het Reitdiep uit twee delen: een hard en zacht deel. Het harde deel wordt gekenmerkt door een 'gebouwde' kade. De kade was ooit aangelegd ten behoeve van de overslag van goederen. In de uitwerking van de ontwikkelvisie is dit vertaald naar een verhard oppervlak als ontmoetingsplek aan het water. Dit geldt voor de kade van het plan Crossroads. Deze is in stand gelaten, ook vanwege kostenoverwegingen omdat het erg duur is deze te verwijderen en te vervangen door een zachte kade. Bovendien is de kade geen eigendom van de gemeente. Wel is het streven er op gericht in overleg met de ontwikkelaar ook hier, net als bij 'de zachte kade' een wandelroute aan te leggen:

Het deel waar geen 'gebouwde' kade aan het water was, het zachte deel van de waterkering meer naar het noorden van het Reitdiep, wordt een dijk voorgesteld met een wandelpad als doorgaande route van noord naar zuid. De dijk krijgt een landschappelijke uitstraling ingezaaid met een bloemrijk kruidenmengsel en een pad van halfverharding. Via groene zones, tussen de verschillende ontwikkelingen, ontstaan verbindingen met de Friesestraatweg.

Op de Friesestraatweg worden de functionele bewegingen gebundeld zodat de route langs het Reitdiep maximaal gebruikt kan worden voor recreatief gebruik. Wandelen, sporten, elkaar ontmoeten.

#### d. Voorzieningen

Het WOV maakt zich zorgen over het gebrek aan voorzieningen. Gewezen wordt op de inperking van het sportpark Westend en sluiting van het multivoorzieningengebouw Backbone 050.

#### *Reactie gemeente*

In de Reitdiepzone is de ruimte beperkt, grootschalige voorzieningen zijn hier niet mogelijk. De voorzieningen in de Reitdiepzone zullen zich, naast het kantorencomplex De Ommelanden, beperken tot kleinschalige voorzieningen 'in de plinten van gebouwen'. Bij het opstellen van de Structuurvisie en de MER wordt gekeken in hoeverre voorzieningen voor de woonomgeving mogelijk zijn (horeca, terras aan het water e.d.).

#### 2. Zienswijze met betrekking tot verkeer en parkeren.

##### Hoofdfietsroute door het plangebied

Het WOV wijst op het belang van de nieuwe doorfietsroute Groningen-Sauwerd en de ACM als belangrijke verbinding tussen Vinkhuizen en het stadscentrum, zowel voor fietsers als voetgangers. De inrichting van de passage in de toelichting van het bestemmingsplan is niet conform de eisen voor een hoofdfietsroute. Het WOV vindt de doorgang tussen bouwblokken F en G te smal, gesproken wordt over een onveilige steeg. Gepleit wordt voor een apart trottoir.

#### *Reactie gemeente*

In deel van deze zienswijze is terug te vinden in de **eerdere** inspraakreactie van de Fietsersbond op het voorontwerpbestemmingsplan: zie inspraakreactie nr. 3, op pagina 7 van de Nota inspraak. Hierin staat het volgende vermeld:

“De gemeente deelt de zorg voor een goede inpassing van de fietsroute dwars door het nieuwbouwplan. Ook in de inspraakreactie van de Wijkoverleg Vinkhuizen (nr. 4) wordt deze zorg uitgesproken. Hierin wordt gesproken over een ‘nauwe gure steeg’.

De route is op het smalste punt, tussen de bouwblokken langs het Reitdiep, 6 meter breed, en wordt richting de Friesestraatweg, tussen de hogere bouwblokken, een stuk breder. Vanuit stedenbouw gezien wordt deze maat voor een stedelijke woonomgeving aanvaardbaar geacht. Tevens wordt het fietspad daar waar mogelijk begeleid door groen. De zone voor het fietspad op de Verbeelding wordt hierop aangepast en er wordt in de toelichting een afbeelding opgenomen (**- Dit is in ontwerpversie gebeurd-**). De gemeente zal zich bij de verdere uitwerking van deze zone voor het doorgaande fietspad inspannen voor een zo (verkeers- en sociaal) veilig mogelijke inrichting”.

Inmiddels zijn de plannen voor de verbinding tussen de Friesestraatweg en de ACM-brug, tussen de blokken A en B en de blokken F en G aangepast. Naast het fietspad komt aan de noordzijde een trottoir. Daardoor worden voetgangers en fietsers van elkaar gescheiden en hoeven voetgangers geen gebruik te maken van het fietspad.

#### Verkeersdrukte op de Friesestraatweg

Het WOV wijst op de verkeersgevaarlijke situatie op de spitsmomenten. Deze ontstaan doordat hier twee belangrijke fietsroutes elkaar kruisen, alsmede de autoroute van de Woldringlocatie naar de uitgang van de Reitdiepzone. Met daarbij veel geparkeerde auto's op de Friesestraatweg.

#### *Reactie gemeente*

De onveilige situatie wordt op dit moment veroorzaakt door geparkeerde auto's. Het parkeerverbod wordt genegeerd. Omdat na de bouw van Woldring voor het parkeerverbod (deels) nog een formeel verkeersbesluit genomen moet worden, wordt er op dit moment niet gehandhaafd. Na afronding van de noodzakelijke procedure zal aan beide zijden van de Friesestraatweg, ten noorden en ten zuiden van het kruispunt met het Donghornsterpad, een formeel te handhaven parkeerverbod gelden.

Er is hier sprake van twee elkaar kruisende fietsroutes, waarbij één van de twee routes wordt gecombineerd met de auto-ontsluiting (met zichtbaar verschillende rijbanen) van de Reitdiepzone-

Zuid. De hoeveelheid autoverkeer op de Friesestraatweg is gering. In de toekomst neemt het aantal auto's als gevolg van de ontwikkelingen wel toe, maar blijft acceptabel voor een woonstraat. Omwille van de verkeersveiligheid is de voorrang geregeld. Het niet regelen van de voorrang betekent dat rechts voorrang heeft. Een fietser van rechts op het fietspad heeft dan voorrang op een auto van links op de Friesestraatweg. In de praktijk blijkt de automobilist de fietser niet altijd voorrang te geven, waardoor de situatie onveiliger wordt. Omdat het een kruising van twee gelijkwaardige fietsroutes betreft, kan gekozen worden welke route voorrang heeft. Haaks kruisende fietspaden 'in de voorrang' zijn over het algemeen onveiliger dan 'uit de voorrang'. Desondanks wordt daar soms wel voor gekozen vanuit comfort en doorstroming voor de fiets. Omdat dat hier voor beide routes geldt, is gekozen voor de meest veilige oplossing: de Friesestraatweg 'in de voorrang'. Bij de toekomstige herinrichting van de Friesestraatweg zal rekening worden gehouden met voldoende zicht op het kruispunt. Bovendien zal een maximum snelheid van 30 km/uur worden ingevoerd en op een 6/7-tal plaatsen een snelheidsbeperkende maatregel worden aangelegd om de snelheid van het autoverkeer naar beneden te brengen.

#### Uitrit parkeerterrein plan Crossroads

Het WOV wijst op de gevaarlijke situatie op het kruispunt van de Friesestraatweg met de fietsroute Donghornsterpad en adviseert een uitrit toe te voegen en illustreert dit met twee figuren in de zienswijze (pagina 7 zienswijze nr. 2).

#### *Reactie gemeente*

Er is hier sprake van een zijweg. De in/uitgang van het parkeerterrein ligt enkele meters verderop. De weg loopt parallel aan het Donghornsterpad, gescheiden door een strook met een afwijkende bestrating. Evenals het fietsverkeer op het Donghornsterpad moet het autoverkeer op de ontsluitingsweg van en naar het parkeerterrein voorrang verlenen aan het verkeer op de Friesestraatweg. Conflicten met het fietsverkeer tussen Vinkhuizen en Paddepoel zijn er niet of nauwelijks, omdat autoverkeer van en naar de parkeerplaats deze route niet kruist.

Bij personenauto's is geen sprake van een dode hoek. Het in- en uitrijden van de verbindingsweg tussen Friesestraatweg en parkeerterrein is niet anders dan vele vergelijkbare situaties. De voorrang is goed geregeld en afslaan auto's dienen recht doorrijdende fietsers (op dezelfde weg) voorrang te verlenen. Gezien het geringe aantal auto's dat van de zijweg gebruik maakt (alleen ter plaatse van de toegang tot het parkeerterrein) is de situatie veilig genoeg.

#### Ad 3. Woldring United B.V. (zienswijze 11 maart 2020)

Woldring United B.V. is van mening dat het plan Crossroads negatieve effecten heeft voor de leefbaarheid in het naastgelegen wooncomplex De Woldring: beperking van uitzicht en lichtinval. Daarom heeft Woldring United een alternatief plan gepresenteerd met lagere bebouwing aan de zijde van de Friesestraatweg ten aanzien van het nabijgelegen bouwblok A van plan Crossroads (twee in plaats van vier bouwlagen).

#### *Reactie gemeente*

De bouwplanontwikkeling Crossroads op de plek van de oude ACM-bebouwing speelt al vele jaren (ongeveer 5 jaar). Woldring United was hiermee bekend en ook de nieuwe bewoners van De Woldring konden op de hoogte zijn van de geplande nieuwbouw op het naastgelegen perceel. Er zijn meerdere informatie- bijeenkomsten gehouden en diverse bekendmakingen gepubliceerd. In dit kader ligt ook een taak voor Woldring United om als verhuurder de nieuwe bewoners op de hoogte te stellen. Toen het bouwplan voor De Woldring nog in ontwikkeling was hebben beide ontwikkelaars (Woldring en Geveke) de bouwvolumes van hun woningbouwplannen met elkaar uitgewisseld. Geveke heeft daarop twee verdiepingen van het dichtst bijgelegen bouwblok A afgehaald (was aanvankelijk 6 bouwlagen, is verlaagd naar 4). Een verdere verlaging met nog eens 2 is niet wenselijk vanwege de stedenbouwkundige samenhang en de economische uitvoerbaarheid van het plan Crossroads. Door de bouwhoogte van 4 lagen wordt het woon- en leefklimaat voor de bewoners van De Woldring niet onevenredig geschaad.

Ad 4. Bewoners Wilhelminakade (zienswijze 17 maart 2020)

Een bewoner van de Wilhelminakade heeft, ook namens een aantal andere bewoners van de Wilhelminakade in het gedeelte tussen de hoek Nassaustraat en Graaf Adolfstraat, een zienswijze ingediend over de negatieve effecten van het plan Crossroads op hun wooncomfort.

De bewoners vrezen vooral de schaduwwerking van de nieuwbouw, met negatieve gevolgen voor hun woongenot en de waarde van de huizen. Zij willen graag dat de bouwhoogte wordt verlaagd.

#### *Reactie gemeente*

Het betreft het gedeelte van de Wilhelminakade dat op ruim 100 meter afstand van de nieuwbouw ligt. De afstand tot de hoge woontoren is groter, ongeveer 150 meter. In een stedelijke omgeving waarin compact en intensief gebouwd wordt, is dit een redelijke afstand.

De inhoud van de zienswijze komt overeen met de eerdere inspraakreactie van de VvE van De Tjalk, het noordelijke woongebouw aan de Van Goghstraat, over schaduwwerking en waardedaling.

Vandaar dat in deze zienwijzennota hiernaar wordt verwezen:

Pagina 13 en 14 Nota inspraak, juni 2019:

*“Het punt van de schaduwwerking wordt ook genoemd onder inspraakreactie 1. Het in opdracht van de VvE uitgevoerde schaduwonderzoek wordt door de gemeente niet in twijfel getrokken. Het onderzoek is wel gebaseerd op een ouder bouwplan met een woontoren van 70 meter en daarom niet geheel maatgevend. De maten van het bouwplan zijn veranderd (nu een toren van 65 meter) en de woontoren is smaller geworden. Zie ook inspraakreactie 1 en 4.*

*Het is inderdaad zo dat in de zomer in de avonduren tussen 20.00 uur en 21.00 uur sprake is van schaduwwerking van de woontoren. Dit is te zien op de nieuw gemaakte zonstudie op deze tijden (Van Ringen Architecten).*

*Over dit onderwerp heeft op 3 september 2018 een gesprek plaatsgevonden tussen vertegenwoordigers van de VvE en de gemeente, met het verzoek de woontoren te verlagen.*

*In het gesprek heeft de gemeente toegezegd dat de bewoners geïnformeerd worden over de terinzagelegging van het bestemmingsplan. Dit is ook gebeurd en heeft geleid tot deze inspraakreactie.*

*Nu is er geen echte wet- en regelgeving voor bezonning. Er is gedurende de zomermaanden tijdens een gedeelte van de avond sprake van schaduwwerking op de gevels van de Tjalk, maar er moet een afweging plaatsvinden tussen de verschillende belangen. Volgens de gemeente is er door het verlies aan zonlicht in deze periode geen sprake van een onacceptabele schaduwwerking en wordt het woon- en leefklimaat van de bewoners van de Tjalk niet onevenredig aangetast. Aan het stedelijk belang van het realiseren van het plan Crossroads, waarmee een open plek wordt ingevuld en een bijdrage wordt geleverd aan het woningbouwprogramma van de stad, wordt een groter gewicht toegekend.*

*Als de bewoners het hier niet mee zijn en vinden dat hun woning door het nieuwbouwplan Crossroads minder waard dan wel onverkoopbaar worden, kunnen zij een beroep doen op het planschade-artikel in de Wet op de ruimtelijke ordening. Dit kan echter pas na de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad, omdat eerst zeker moet zijn of het bouwplan doorgang kan vinden”.*