



Nieuwsbrief VWG nr. 6

April 2012

Beste leden van VWG,

In deze Nieuwsbrief twee onderwerpen. Als eerste willen we het standpunt van het bestuur m.b.t. de herinrichting van de Woonschepenhaven toelichten.

Ten tweede doen we verslag van onze gesprekken over het bestemmingsplan Sontwegtracé en de uitkomsten van het geluids- en fijnstofonderzoek op 13 en 17 april jl.

1. Standpunt bestuur VWG herinrichting Woonschepenhaven

Steigers

Het bestuur is voor handhaving van de huidige betonnen steigers, dus geen afbraak en nieuwbouw maar verbeteren waar nodig. Wij schatten in dat dit goedkoper is en minder gedoe voor de bewoners. N.B. Houten steigers zijn onbespreekbaar vanwege de te verwachten gladheid en het vraagt meer onderhoud dan beton. Daarnaast is toepassing van stalen afmeerpalen aan weerszijden van de steiger noodzakelijk, zeker wat betreft betonnen dubbeldekkers.

Wat betreft het aantal steigers: het bestuur ziet acht steigers niet zitten binnen de bestaande ruimte in de Woonschepenhaven. Bij een herberekening van de maten op de schets van Marcel Slijkhuis komen we uit op minder ruimte tussen de steigers en op 4 ligplaatsen minder dan aangegeven op de schets. Alleen wanneer de haven vergroot wordt, kan er wat ons betreft een achtste steiger komen.

Schuren en terrassen aan de steigers

Het bestuur vindt dat elke booteigenaar zelf moet kunnen bepalen of hij zijn huidige eigen schuur/terras wil laten vervangen door een (standaard) schuur en terras van de gemeente. Ook dient helder te zijn wat de financiële compensatie bij noodzakelijk afbraak en eventuele vervanging gaat worden. Wat is de toekomst van drijvende terrassen?

Aangegeven wordt dat de gemeentelijke schuur of terras "om niet" gebruikt mag worden.

Het bestuur verwacht dat het gebruik van een terras of schuur in eigendom van de gemeente uiteindelijk zal leiden tot verhoging van het ligplaatsgeld. Daarnaast kunnen er gebruiksregels bijkomen.

Uitdiepen Woonschepenhaven

We hebben navraag gedaan bij twee arkenbouwers naar gangbare diepten voor woonarken.

Op basis daarvan vinden we dat de Woonschepenhaven uitgediept moet worden op minimaal 150 cm.

Energievoorzieningen

De energievoorzieningen op de wal en langs de steigers tot aan de boot dienen verbeterd en aangepast te worden.

Behoud eigen ligplaats

Het bestuur is tegen gedwongen verplaatsing van woonboten naar een andere ligplaats na de herinrichting van de Woonschepenhaven.

Riolering

We willen een goed functionerende en bedrijfszekere riolering.

De garantie op de rioolpompen dient pas in werking te gaan nadat de riolering daadwerkelijk functioneert zoals bedoeld.

2. Bestemmingsplan Sontwegtracé en uitkomsten geluids- en fijnstofonderzoek

Op 13 april jl. heeft het bestuur met Martijn Doornbosch, projectleider Sontwegtracé, Jaap Dallinga, jurist over het bestemmingsplan Sontwegtracé gesproken.

Op 17 april jl. tijdens de inloopbijeenkomst, hebben Hans Stok en Mariëtte de Jong een aanvullend gesprek gehad met Theo Knotterus, milieudeskundige van de gemeente over de uitkomsten van het onderzoek. Ook een twaalfstal bewoners van de Woonschepenhaven hebben deze inloopbijeenkomst bezocht.

Toelichting bestemmingsplan Sontwegtracé door Martijn Doornbosch

A.d.h.v. een maquette en een tekening van het bestemmingsplan Sontwegtracé licht Martijn het ontwerp toe. De WSH valt hier niet onder. Najaar 2012 wordt gestart met het bestemmingsplan WSH + rest Eemskanaalzone. De huidige bestemmingsplannen moet voor 2014 geactualiseerd zijn.

Breedte van de brug totaal: 18 meter. Daarop een enkele busbaan richting stad (3,25 of 3,50 m), een 2 baans autoweg (2x 3,5 m), een fietspad in 2 richtingen (3,5 m), voetpad (2 m) en een berm (2m).

De inschatting is dat de brug (hoogte 4,30 m) die open moet voor beroepsvaart en pleziervaart met een mast 10-15 min. gemiddeld per uur open staat.

Er is gekozen voor een brugconstructie van 2 beweegbare delen omdat er dan 2 kleinere minder diepstekende contragewichten nodig zijn i.p.v. één grote dieper stekend gewicht (bij een klapbrug), met als gevolg ook dat de brug minder hoog/steil is en daarmee aantrekkelijker voor fietsers.

Max snelheid autoverkeer Sontwegtracé: 50 km per uur. Er wordt geen hoge verkeersintensiteit verwacht langs deze route. Het is geen 2^{de} ringweg!

Vraag: stel dat auto's zich niet houden aan de snelheidslimiet en er klachten over binnenkomen.

Wat gaat de gemeente daaraan doen? Kunnen er flitspalen neer gezet worden?

Antwoord: gemeente gaat niet over vaste flitspalen. Eventueel wel een mobiele flitspaal.

Vraag: is er rekening gehouden in het onderzoek met een mogelijke opvang van het verkeer van de Zuidelijke ringweg (afgekort ZRW) wanneer deze aangepakt wordt? Dat kan een paar jaar duren zelfs.

Antwoord: nee. Projectleider ZRW, Fokke van de Veer gaat nog bekijken wat de aanpak van ZRW betekent voor de verkeersintensiteit in het kader van het bereikbaar houden van de stad tijdens de werkzaamheden ZWR.

De huidige toegang tot WSH wordt afgesloten en de nieuwe ingang komt ter hoogte van de voormalige woning van de havenmeester/ familie Martens.

Oversteek WSH met St. Petersburgweg: via een zebra met in het midden een stuk berm waar je kunt wachten om de tweede helft van de weg over te steken (17/4 info. Verkeersdeskundige vd Kerkhove).

Toelichting uitslag onderzoek geluid, lucht en externe veiligheid door Theo Knotterus

Wegverkeer is de veroorzaker van geluid en luchtvervuiling in dit gebied.

Bij reconstructie van een weg dient er onderzoek gedaan te worden naar het effect van toename van het wegverkeer wat betreft geluid en luchtvervuiling.

Vraag: wie hebben het onderzoek uitgevoerd?

Het Akoestisch onderzoek is uitgevoerd door DHV en het luchtkwaliteitonderzoek door Westra Milieu. In het onderzoek wordt gekeken naar het huidige verkeer en het toekomstig verkeer, d.w.z. in de komende 10 jaar. Naast het traditionele model is gebruik gemaakt van een nauwkeuriger model het zogenaamde Groninger plusmodel. Daarmee zijn cijfers gegenereerd tot 2030.

Van de metingen wordt een gemiddelde genomen over 24 uur. Tot de grenswaarde van 48 decibel is alles geoorloofd en hoeven er geen maatregelen getroffen te worden volgens de wet.

De hoogste geluidsmeting die gedaan is bedroeg 46 decibel. Dat is binnen de wettelijke norm.

Vraag: klopt het dat er met een verouderd verkeersmodel (2004) is gerekend?

Antwoord: Ja, maar nu is men bezig met een model 2024.

Er worden alleen problemen verwacht op het moment dat de brug open gaat vooral als verkeer de stad uitgaat.

Vraag: is er rekening gehouden met eventueel vrachtverkeer dat 's nachts langskomt ?

Antwoord: nee.

Geluidswerende maatregelen hoeven niet getroffen te worden voor de WSH volgens de uitkomsten van dit onderzoek. Vanwege het Centrum voor vakopleidingen aan Euvelgunnerweg wordt stil asfalt aangelegd op de brug. Levensduur van dit asfalt 5-10 jaar. Daarvan profiteert de WSH mee.

Op 13/4 heeft Martijn Doornbosch aangegeven dat geluidswering niet nodig is volgens de resultaten van het akoestisch onderzoek. Wel zullen er voorzieningen getroffen worden die het mogelijk maken om eventueel in de toekomst geluidswerende wanden aan te brengen. Die wanden zouden tenminste 3.5 meter hoog worden.

Over **de luchtkwaliteit** zijn we niet veel wijzer geworden dan in de samenvatting van het onderzoeksrapport stond.

Onze voorlopige conclusie

Aangezien de gevolgen van de aanpak ZRW voor de verkeersintensiteit (en dus ook de extra overlast) zeer waarschijnlijk niet bekend zijn voor de sluiting van het indienen van bezwaar dd 26 april a.s. is het wenselijk wel bezwaar aan te tekenen voor het geval het voor de Woonschepenhaven verkeerd mocht uitpakken. Intrekken kan altijd nog.

Meer informatie over uitkomsten van het onderzoek

Voor de samenvatting van de uitslag van het geluids-en fijnstofonderzoek zie www.woonschepenhaven.nl. Alle plannen en tekeningen die te zien waren tijdens de inloopbijeenkomst dd 17/4 zullen ook via de site www.mijnwijk.nl ter inzage komen binnenkort