

Zienswijzennota behorende bij verleende omgevingsvergunning OVA-202373709

Dit onderdeel maakt deel uit van de omgevingsvergunning verleend op 02 april 2024 voor het realiseren van een verkeersplein bestaande uit een turborotonde (project Aanpak Ring Zuid) ter hoogte van het Julianaplein, Brailleweg en omgeving (kadastrale sectie C, perceel 10271) te Groningen, aangevraagd door de Gemeente Groningen en geregistreerd onder nummer 202373709.

Procedure omgevingsvergunning

In het kader van de Uniforme openbare Voorbereidingsprocedure (afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) is de voorgenomen omgevingsvergunning ofwel het ontwerpbesluit met ingang van 20 september 2023 gedurende zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn is een tweetal zienswijzen tegen het ontwerpbesluit naar voren gebracht. In deze zienswijzennota gaan wij inhoudelijk op de ingebrachte zienswijzen in.

Bij ons ingebrachte zienswijzen

1. Zienswijze per mail door ons ontvangen op vrijdag 22 september 2023:

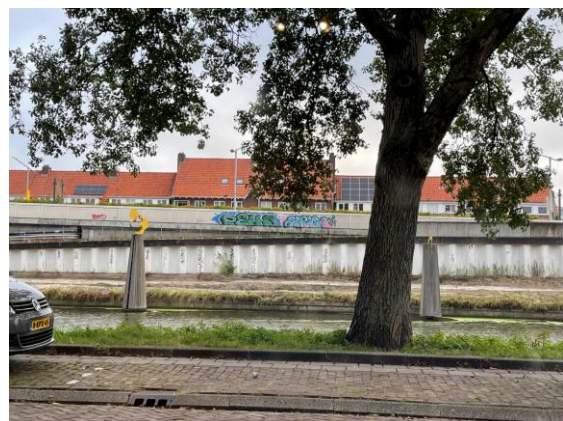
Geachte heer, mevrouw,

Graag maak ik hierbij mijn zienswijze kenbaar met betrekking tot een klein onderdeel van het 'Ontwerpbesluit voor het realiseren van een verkeersplein bestaande uit turborotonde ter hoogte van het Julianaplein, Brailleweg en omgeving te Groningen' met het hierboven genoemde referentienummer.

Mijn bezwaar ziet op de handhaving van de damwanden aan de kanaalkant van de Brailleweg, zonder dat deze worden weggewerkt achter een 'groene wand' (bijvoorbeeld klimop). De lelijke witte damwanden – die onder de graffiti zitten en sinds enige jaren niet meer door de Gemeente worden schoongehouden (zie foto) – steken schril af bij de mooie groene uitstraling van de rest van het project. Uit de tekening 'Bovengrondse_Infra_blad2.pdf' leid ik af dat de damwandconstructie niet wordt weggewerkt. Mocht dat kloppen, dan maak ik daartegen bezwaar. Als je straks langs het kanaal over de Brailleweg fietst, kom je langs deze verwaarloosde 'schimmelplek' en dat kan toch niet de bedoeling zijn van zo'n mooi project? Ik verzoek u dan ook, mede namens vele burens, de damwanden te voorzien van een groene aankleding die graffiti onmogelijk maakt en het aanzicht van dit deel laat aansluiten bij de rest van het project.

Desgewenst ben ik graag bereid tot het geven van een nadere toelichting of het beantwoorden van vragen.

*Hartelijke groet,
(een buurtbewoner)*



2. Zienswijze per mail door ons ontvangen op maandag 30 oktober 2023:

OvondeAnders, Groningen 30 oktober 2023

Door Werkgroep OvondeAnders en bestuur BewonersOrganisatie Rivierenbuurt

Betreft: "Ontwerpbesluit voor het realiseren van een verkeersplein bestaande uit turborotonde ter hoogte van het Julianaplein, Brailleweg en omgeving te Groningen" dossiernummer 202373709

Samenvatting

Wij (bestuur en werkgroep) begrijpen de noodzaak van de aanleg van een turborotonde maar wij zijn van mening dat voorgenomen besluit veel bezwaren kent met name op het gebied van veiligheid, verminderde woonkwaliteit, geluidsoverlast, vermindering van groen en wellicht de grotere uitstoot van schadelijke stoffen.

Het ontwerp richt zich vooral op de bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit, bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de provincie. Wij stellen dat er onvoldoende wordt gecompenseerd voor de vermindering van de woonkwaliteit in de nabijheid van de verbindingsweg, turborotonde en brailleweg.

In deze zienswijze willen we graag een onderbouwing geven van onze standpunten. Onze reactie is gebaseerd op het bij het Ontwerpbesluit behorende document Verkeersplein Brailleweg (Verkeersplein_Brailleweg_-_onderbouwing_afwijking_omgevingplan_concept), waarin een onderbouwing van de afwijking van het omgevingsplan wordt weergegeven. Indien we verwijzen naar een ander document dan zal dit expliciet worden aangegeven.

Reactie motivering

Op meerde manieren en plekken wordt in tekst ontkent dat de verandering van het verkeersplein is ingegeven door toename van de verkeersdruk. Toch worden er wel extra bushaltes gepland ivm toekomstige ontwikkelingen stationsgebied. Ook andere toename wordt verwacht en voorspeld. Dan is het wenselijk om rekening te houden met deze ontwikkelingen en het hele verkeersplein met aanliggende wegen opnieuw te bekijken om het toekomstbestendig te maken.

2.4 Beoogde situatie aangepast verkeersplein Brailleweg

Ten opzichte van het Tracébesluit 2014 heeft op een groot aantal plekken wijzigingen plaatsgevonden om knelpunten op te lossen. Het gaat onder andere om ontwerpwijzigingen bij de aansluiting Laan Corpus den Hoorn, Groningen-Zuid en Europaweg. Door deze wijzigingen is met name het verkeersaanbod op de afrit N7 vanuit de richting Hoogezand en op de verbindingsweg Maaslaan fors toegenomen. Hierdoor bleek de beoogde verkeersoplossing voor het kruispunt Brailleweg niet te voldoen aan de eisen met betrekking tot de doorstroming van verkeer. Met name in de avondspits zouden er dan onacceptabele wachtrijen vanuit het centrum en de afrit vanuit de richting Hoogezand ontstaan. Deze laatste wachtrij kan zelfs terugslaan op het Hoofdwegennet.

Er blijft onduidelijkheid over de omvang van het verkeer dat over de turborotonde zal gaan. Het Ontwerpbesluit geeft niet aan hoe groot de (verwachte) toename in het verkeer is ten aanzien van de verwachte omvang in het Tracébesluit 2014. Wij willen graag een overzicht met detailgegevens ten aanzien van de verwachte verkeersomvang. Zodat we kunnen beoordelen of de geluidswering voldoende is en de uitstoot niet zal toenemen.

De in 3.3.2 genoemde 'Mobiliteitsvisie Groningen Goed Op Weg' is inmiddels uitgewerkt en aangevuld door 'Lopen, Fietsen en Verkeersveiligheid Uitvoeringsprogramma 2023-2030' waarin de fietsoversteek aan bod komt en een tunnel wordt aangekondigd.

En in 4.1 en 4.3 wordt wel degelijk gesproken van een verkeerstoename. 'Door deze wijzigingen is met name het verkeersaanbod op de afrit N7 vanuit de richting Hoogezand en op de verbindingsweg Maaslaan fors toegenomen.'

De stelling van 'geen verkeersaantrekkende werking' wordt niet in het ontwerp onderbouwd. Wij verwachten dat er wel een verkeersaantrekkende werking ervan zal uitgaan. In ieder geval wordt er nu méér verkeer verwacht dan in het oorspronkelijke plan werd verwacht.

4.1 Verkeer

Ten opzichte van het Tracébesluit heeft op een groot aantal plekken wijzigingen plaatsgevonden om knelpunten op te lossen. Het gaat onder andere om ontwerpwijzigingen bij de aansluiting Laan Corpus den Hoorn, Groningen-Zuid en Europaweg. Dit heeft er echter voor gezorgd dat er op het verkeersplein Brailleweg een nieuw knelpunt is ontstaan. De Brailleweg is één van de belangrijkste aansluitingen voor de stad en ook één van de belangrijkste corridors voor het openbaar vervoer. In de avondspits kan niet worden voldaan aan de geëiste cyclustijd van 90 seconden. De maximale wachtrijlengten voor meerdere richtingen worden overschreden (o.a. met terugslag tot op de uitvoegstrook van de N7).

Het onderhavige project is bedoeld om met een aangepast ontwerp voor het verkeersplein Brailleweg de verwachte stagnatie op de omliggende wegen en terugslag tot op de N7 te voorkomen. Het aangepaste ontwerp heeft op zichzelf dan ook geen verkeersaantrekkende werking waardoor de verkeersstromen in en rond het plangebied niet veranderen ten opzichte van het Tracébesluit. Daarnaast komt het aangepaste verkeersplein door het voorkomen van stagnatie de verkeersveiligheid ten goede. Het aspect verkeer vormt daarmee geen belemmering voor het project.

Dit lijkt ons ook logisch omdat een turborotonde juist nodig is om voor een verbeterde doorstroming van het verkeer, dat wil zeggen om méér verkeer te kunnen verwerken in dezelfde periode. We denken dat de verbindingsweg en Brailleweg een zeer belangrijke verkeersader gaan vormen voor de toegang tot het centrum van Groningen. Dit wordt ook in het document onderkend.

De Brailleweg is één van de belangrijkste aansluitingen voor de stad en ook één van de belangrijkste corridors voor het openbaar vervoer. In de avondspits kan niet worden voldaan aan de geëiste cyclustijd van 90 seconden. De maximale wachtrijlengten voor meerdere richtingen worden overschreden (o.a. met terugslag tot op de uitvoegstrook van de N7).

Door een goede doorstroming van het verkeer zullen veel automobilisten deze route gaan kiezen. Wij verwachten dus wel een verkeersaantrekkende werking. De verkeersaantrekkende werking zal nog worden versterkt door de toekomstige 'knip' op de Stationsweg. Onze verwachting dat het verkeer zal toenemen moet worden mee genomen in de maatregelen voor geluidswering, groencompensatie en verkeersveiligheid.

Er ontbreekt een overzicht van de verwachte omvang van vervoersbewegingen zodat het voor ons onmogelijk is om later (één jaar ná de oplevering) te toetsen of er toch meer vervoersbewegingen zijn dan wordt verwacht. En wat de maatregelen zullen zijn indien er toch meer vervoersbewegingen geconstateerd worden. In 5.1.2 wordt gesteld dat er overleg dient plaats te vinden. Verdere uitwerking en uitkomst hiervan is niet opgenomen.

Fietsoversteek

De in dit plan geplande oversteek voor fietsers en voetgangers kent een aantal grote problemen:

- *Oversteken vanaf het Hoornsediep oz start met een redelijk steile helling en op deze helling moet ook nog eens gewacht worden voor het verkeerslicht. Helling op weer op gang komen is voor veel fietsers lastig.*
- *Op de westelijke baan voor auto's van de Brailleweg zijn geen verkeerslichten voor de oversteek gepland. (Deelgebied_10_Brailleweg_-_Inrichting_en_Uitrusting_blad_2)*
- *Voetgangers moeten de Brailleweg in twee keer oversteken, fietsers in één keer. Verwarrend en ongelijk.*
- *Vanuit de bushalte is er geen verkeerslicht gepland. De bushalte op deze plaats belemmert het zicht voor auto's, fietsers en voetgangers op het overige verkeer; een aankomende auto wordt*

bijvoorbeeld plotseling geconfronteerd met een verkeerslicht (net om de bocht) , vooral vanuit de nieuwe verbindingsweg.

- *De opening voor de oversteek in de geluidswering zorgt voor een slechtere demping van het geluid. Ook het feit dat de opening noordelijker komt te liggen zorgt ervoor dat deze dichterbij de bebouwing komt.*

Inspraak en participatie

(bijlage 0 vaststelling bestemmingsplan; Rolf Sieben, Maand 4 Jaar 2023, registratienummer35696-2023) Pg 3: Voor de wijziging van de Brailleweg heeft RWS begin november de omgeving geïnformeerd. Dat is geen 'Maatschappelijk draagvlak en participatie'; informeren is geen inspraak of draagvlak peilen. Dat het bestemmingsplan op één punt afwijkt van het tracébesluit is o.i. voldoende aanleiding om het participatietraject op dit punt opnieuw te doorlopen.

Parkeerplekken

(<https://www.aanpakringzuid.nl/actueel/nieuws/nieuwsberichten/2022/11/nieuw-ontwerp-verkeersplein-brailleweg/>) In de huidige situatie (nov 2022 dus) tellen Hoornsdiep en Maaslaan samen 120 parkeerplekken. In het nieuwe ontwerp staan ook 120 parkeerplekken ingetekend. Het aantal parkeerplekken blijft dus gelijk.

In het vorige ontwerp (2019) was het aantal parkeerplekken beduidend lager (94). Feitelijk klopt er dus iets niet. Hier is een toename tov 2019. Deze verandering die verder niet benoemd is in aanvraag omgevingsvergunning. In het nieuwe omgevingsplan (en in de nieuwe werkelijkheid) is er een overdaad aan parkeerplekken en een groot tekort aan groen. Met name aan het Hoornsdiep maar ook aan de Maaslaan is het parkeren veranderd in dwarsparkeren met veel meer plekken. Ook het langsparkeren is zomaar 'op de stoep' parkeren geworden. Beide ontwikkelingen vinden wij ongewenst.

Groen

Het verkeersplein komt namelijk op twee heel kleine plekken in de bestemming groen te liggen. Dit is nergens voldoende uitgewerkt. Er is slechts sprake van een maatregelvlak dat ruim 300 m² kleiner wordt, en er wordt er een toename van rijbanen genoemd van ca. 900 m².

2.5 Vergelijking ligging en ruimtebeslag

In onderstaande afbeelding is de ligging en het ruimtebeslag van het gewijzigde ontwerp vergeleken met het ontwerp zoals opgenomen in het Tracébesluit. Hieruit blijkt dat de omvang en verhard oppervlak van het verkeersplein in het nieuwe ontwerp groter is omdat er sprake is van meerdere rijbanen (toename van circa 900 m²). Daarnaast ligt het verkeersplein in het gewijzigde ontwerp meer naar het zuidoosten en daardoor dichterbij de woningen langs het Hoornsdiep OZ. Ook komt het verkeersplein over een klein stukje van het maatregelvlak natuurcompensatie en -mitigatie te liggen. De effecten op de omgeving als gevolg van het gewijzigde ontwerp worden beschreven in hoofdstuk 4.

Er wordt ook niet aangegeven hoe en waar dit gecompenseerd wordt. Binnen de huidige klimaatsveranderingen is het belangrijk dat verstening en ontboming wordt voorkomen. Het plan waar we het hier over hebben zorgt voor beduidend meer verharding en asfaltering. Minder ruimte voor groen en bomen dus. 'Twee heel kleine plekken' is nogal subjectief en suggestief.

In De Rivierenbuurt is er al weinig groen. Voor ons betekent een afname van 300 m² groen een substantiële vermindering. Wij zijn dan ook tegen het voornemen om deze afname niet te compenseren met extra groen in onze wijk. Wij kunnen wel voorstellen aanleveren waar het extra groen in onze wijk kan worden aangelegd. Als Bewonersorganisatie zijn we met de gemeente druk bezig om de wijk te vergroenen. Een afname van de hoeveelheid groen moet ons inziens worden gecompenseerd. Dit kan zijn door het aanleggen van hoogwaardiger groen (planten in plaats van grasvelden) of door elders in de wijk grond beschikbaar te stellen voor vergroening.

We stellen onder andere voor:

- 1. een aantal parkeerplekken aan Hoornsediep en Maaslaan te vergroenen.*
- 2. het groen langs de noordzijde van de ring langs de Rivierenbuurt van meer biodiversiteit te voorzien. Bij het tweede aspect zijn er verschillende opties:*
 - o door hier deels bloeiend grasland van te maken en er een bollenmengsel in te (laten) poten;*
 - o door op het deel van het groen een voedselbos aan te leggen;*
 - o of onder begroeiing in de vorm van inheemse struiken en vaste planten toe te voegen langs de betonnen muur onder de bomen.*

Het zou daarbij moeten gaan om planten die een meerwaarde hebben voor bijvoorbeeld insecten, kleine knaagdieren, vleermuizen, vogels en/of andere dieren en moeten passen in de Stedelijk Ecologische Structuur.

Geluidswering

Door de verwachte toename van de verkeersdruk, het verleggen van het verkeersplein en de extra bushaltes is het niet alleen wenselijk om de geluidswering te verhogen, maar ook om deze te verlengen. Daarnaast lijkt het plan geen rekening te houden met geluidsbelasting door de opening in de geluidswal voor de fietsoversteek.

Ter plaatse van de rotonde zijn extra bushaltes geprojecteerd. Deze zijn noodzakelijk in verband met de toekomstige ontwikkelingen rondom het stationsgebied. Bussen gaan in de toekomst namelijk niet meer via het Hoornse Diep richting het busstation, maar blijven het Emmaviaduct volgen tot aan de nieuwe op- en afrit bij het nieuwe busstation aan de zuidzijde van het Hoofdstation (insnijding Emmaviaduct, onderdeel Groningen Spoorzone).

Wij verwachten dat, door de toename van het aantal vervoersbewegingen, er ook een toename van het geluid zal zijn langs de nieuwe Verbindingsweg (parallel aan de Maaslaan). Voor deze weg zijn echter geen aangepaste geluidsmaatregelen ontworpen. Dit vinden wij onacceptabel.

Langs de nieuwe verbindingsweg is het wenselijk dat de geluidswering ook verder naar het oosten door gaat lopen (mede voor de rust op het kerkhof) maar ook om hier een betere scheiding tussen autoverkeer en fietsverkeer te creëren. Het huidige plan voorziet slechts in een halfooog heggetje.

Speelplek

(140912_inrichtingsplannen_screen;

https://www.aanpakringzuid.nl/algemeen/zoeken/?zoeken_term=140912)

In het oorspronkelijke inrichtingsplan uit 2014 was een speelplekje in het groen voor de Julianaflat ingetekend. Deze is helaas verdwenen. Daar zijn we niet blij mee, mede omdat er indertijd vlakbij aan de Maaslaan een speelplaats was waar niets voor terug komt.

Onze reactie op de twee ingebrachte zienswijzen

1. Zienswijze van buurbewoner

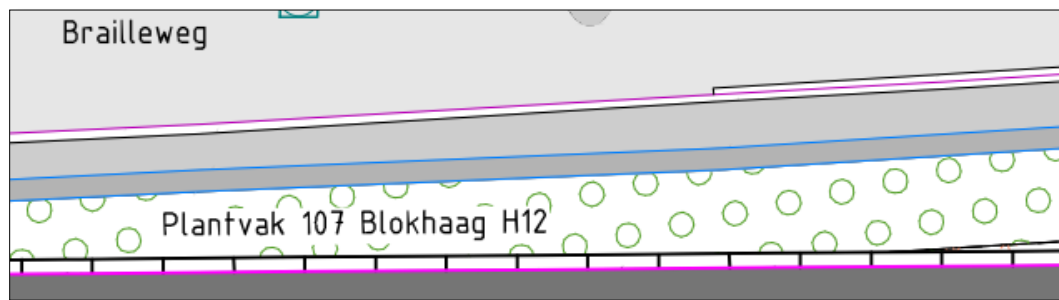
Damwanden

In deze zienswijze doet een buurbewoner beklag over het aanzicht van de damwanden parallel langs het Noord-Willemskanaal (oostzijde) tussen de straten Rivierenhof en IJsselstraat. Hij geeft aan dat hij de witte damwanden lelijk vindt, dat deze onder de graffiti zitten en dat deze schril afsteken bij de groene uitstraling van de rest van het project.

Onze reactie:

De damwanden op de door de buurbewoner genoemde locatie vallen buiten de ligging van het plangebied van de turborotonde waarop deze omgevingsvergunning betrekking heeft, daarom wordt in dit kader hierover geen afweging gemaakt. Echter, willen we hierbij wel inhoudelijk reageren op de zienswijze, omdat de locatie van de damwanden binnen de grenzen van de Tracébesluiten en het bestemmingsplan Tracé Ring Zuid Groningen valt.

Langs de witte damwanden zal (conform tekening 'Deelgebied 10, Ontwerp Onderliggende wegen Brailleweg d.d. 21-12-2022) een blokhaag worden geplant, zodat het aanzicht, nadat de haag is volgroeid, groen oogt. Overigens kan aangebrachte graffiti worden gemeld via de website van de gemeente Groningen, mits de graffiti racistisch, discriminerend of anderszins kwetsend is.



Het document 'Bovengrondse_Infra_blad2' valt buiten het plangebied, maar deze is toegevoegd simpelweg om het complete beeld weer te geven.

2. Zienswijze van Werkgroep OvondeAnders en bestuur BewonersOrganisatie Rivierenbuurt

Toename verkeer

De Werkgroep OvondeAnders en het bestuur BewonersOrganisatie Rivierenbuurt geven in hun zienswijze aan dat onduidelijk is hoe groot de (verwachte) toename van het verkeer is over de turborotonde, ten aanzien van de destijds verwachte omvang in het Tracébesluit 2014. Daarom vraagt men om een overzicht met detailgegevens ten aanzien van de verwachte verkeersomvang om te kunnen beoordelen of de geluidswering voldoende is en de uitstoot niet zal toenemen.

Onze reactie:

Het oorspronkelijke ontwerp was gemaakt op basis van de verkeersaantallen uit het ontwerp Tracébesluit. Toen voor het Tracébesluit nieuwe verkeersberekeningen zijn gemaakt, is het oorspronkelijke ontwerp niet getoetst op deze nieuwe hogere verkeersaantallen. De resultaten van de verkeersonderzoeken voor het Tracébesluit gaven daar geen aanleiding toe. Bij de uitwerking ervan bleek het oorspronkelijke ontwerp niet aan de verkeersafwikkelingseisen te kunnen voldoen en is het ontwerp aangepast tot de turborotonde, welke de voorspelde verkeersaantallen uit het Tracébesluit wél kan verwerken.

De berekende verkeersaantallen zijn terug te vinden in het Tracébesluit 2017, bijlage 1 Achtergronddocument Verkeer Planuitwerking. Over het Emmaviaduct tussen de afrit Hoornsdediep en Parkweg rijden volgens de prognose 24.000 mvt/etmaal. In het ontwerp Tracébesluit waren dit er nog 18.000 motorvoertuigen per etmaal. Over de nieuw verbindingsweg rijden naar verwachting 10.000 motorvoertuigen per etmaal, dit was in het ontwerp Tracébesluit ook het geval. Wel is in de avondspits het aandeel linksafslaand verkeer hoger dan in het ontwerp Tracébesluit het geval was. Het aantal motorvoertuigen per etmaal is echter gelijk gebleven. Alle aantallen zijn gemiddelde werkdag etmaalintensiteiten in het jaar 2030 volgens het hoge economische groeiscenario.

De verschillen tussen het oorspronkelijke ontwerp en de nieuwe turborotonde zijn voor het verkeersmodel dermate beperkt, dat een doorrekening van de turborotonde met het verkeersmodel niet tot andere verkeerscijfers op het netwerkniveau zou hebben geleid.

De door het verkeersmodel berekende gemiddelde werkdag (maandag t/m vrijdag) etmaalintensiteiten zijn voor het geluidsonderzoek omgerekend naar wekdaggemiddelde (maandag t/m zondag), licht, middelzwaar en zwaar verkeer en gemiddelde aantallen overdag, in de avond en nacht. De verkeersaantallen wijzigen niet en daarom zijn voor het akoestisch onderzoek dezelfde verkeersaantallen gebruikt als bij het Tracébesluit 2017.

In de zienswijze wordt gevraagd om een overzicht van de verwachte omvang van vervoersbewegingen. De omvang van de vervoersbewegingen zijn terug te vinden in het Tracébesluit 2017 (<https://www.aanpakringzuid.nl/bibliotheek/plandocumenten/>). In bijlage 1 Achtergronddocument Verkeer Planuitwerking tabel 11 (hoofdwegennet) en tabel 12 (onderliggend wegennet) zijn de gemiddelde werkdag intensiteiten terug te vinden voor het jaar 2030. De gemiddelde wekdagintensiteiten 10 jaar na oplevering zijn terug te vinden in het akoestisch onderzoek.

Verkeer aantrekkende werking

In de zienswijze geeft men ook aan te verwachten dat de turborotonde, anders dan in de ruimtelijke onderbouwing wordt gesteld, een verkeer aantrekkende werking zal hebben, omdat met een goede doorstroming van het verkeer, veel automobilisten deze route gaan kiezen. Dit zou moeten worden meegenomen in de maatregelen voor geluidswering, groencompensatie en verkeersveiligheid.

Onze reactie:

Omdat het oorspronkelijke ontwerp en het nieuwe ontwerp op dezelfde manier in het verkeersmodel worden ingevoerd en in het verkeersmodel geen sprake is van een knelpunt, leidt een doorrekening van de turborotonde met het verkeersmodel niet tot andere verkeersaantallen. Met de toekomstige knip op de Stationsweg is nog geen rekening gehouden. Dit is namelijk nog geen vastgesteld plan. Als de

gemeente dit plan vaststelt, zal voor de onderbouwing van dat plan in beeld moeten worden gebracht wat de gevolgen zijn en indien nodig daarvoor maatregelen moeten nemen.

Fietsoversteek

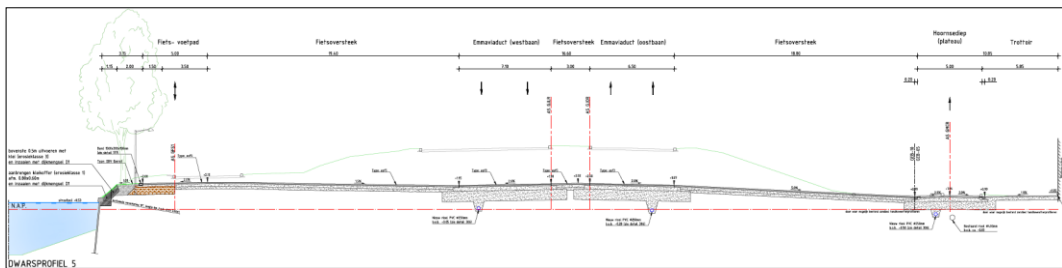
In de zienswijze wordt gesteld dat de gelijkvloerse fiets- en voetgangersoversteek met verkeerslichten een aantal grote problemen kent, namelijk:

- voor fietsers lastige steile hellingen;
- Op westelijke baan Brailleweg voor auto's geen verkeerslichten voor oversteek gepland;
- Voetgangers moeten in twee keer oversteken, fietsers in één keer, verwarrend en ongelijk;
- Vanuit bushalte geen verkeerslicht gepland. Bushalte belemmert zicht voor auto's, fietsers en voetgangers, vooral vanuit de nieuwe verbindingsweg;
- De opening in de geluidswering voor de oversteek zorgt voor slechtere demping van geluid, daarbij komt de opening noordelijker en dichterbij de bebouwing te liggen;

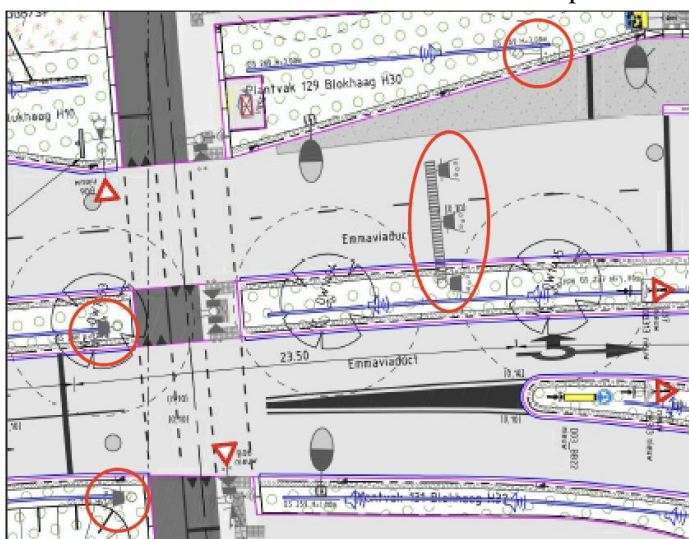
In de zienswijze wordt verder aangegeven dat in het 'Uitvoeringsprogramma 2023-2030 Lopen, Fietsen en Verkeersveiligheid' de wens wordt uitgesproken om de gelijkvloerse fiets- en voetgangersoversteek met verkeerslichten (waar de omgevingsvergunning nu op toeziet) te vervangen door een fietstunnel.

Onze reactie:

- Ter plaatse van de fiets- en voetgangersoversteek heeft nauwelijks hoogteverschil, namelijk circa 10 cm te worden overbrugd, dus van hellingen is geen sprake. Dit is goed te zien in dwarsprofiel 5 op tekening Deelgebied 10, Ontwerp Onderliggende wegen, Dwarsprofielen 1 t/m 8 d.d. 10-06-2022:



- Beide rijbanen zijn voorzien van verkeerslichten. Op tekening Deelgebied 10, Brailleweg, Inrichting en Uitrusting, blad 3 zijn voor beide rijbanen de verkeerslichten aangegeven. Zie de rode cirkels in onderstaande uitsnede van het ontwerp voor de locaties van de verkeerslichten:



- Dat voetgangers in twee keer oversteken en fietsers in één keer, is conform de richtlijnen. Fietsers steken de weg namelijk sneller over dan voetgangers. Langzamere voetgangers kunnen daardoor de weg in etappes oversteken. Het middeneiland is daarnaast niet breed genoeg om grote aantallen fietsers te laten wachten.

- De bushalte heeft wel degelijk een verkeerslicht (zie rood omcirkelde verkeerslicht bij de bushalte op het plaatje hiervoor). De verkeerslichten voor het autoverkeer worden op een zweepmast boven de rijstroken geplaatst, waardoor deze lichten al van afstand zichtbaar zijn.
- De opening in de geluidswering voor de oversteek zorgt niet voor slechtere demping van geluid. Hier is nader onderzoek naar uitgevoerd. Dit onderzoek van adviesbureau WMS d.d. 1 maart 2024 is opgenomen in de bij de omgevingsvergunning behorende bestandlijst. Uit het nader onderzoek is gebleken dat er extra geluidsmaatregelen genomen moeten worden om ervoor te zorgen dat de geluidssituatie niet verslechtert ten opzichte van het Tracébesluit. Deze maatregelen zijn:
 - o Geluidswerende geleiderails in de middenberm met een hoogte van 1 meter en absorberend uitgevoerd.
 - o Hogere en langere geluidsschermen aan de oostzijde.
 - o Bovengenoemde maatregelen waren reeds in het nieuwe ontwerp opgenomen, aanvullend wordt stil asfalt toegepast van het type SMA NL8G+ of gelijkwaardig op het gehele verkeersplein en de toe-leidende wegen.
- In het uitvoeringsprogramma Lopen, Fiets en Verkeersveiligheid is de realisatie van een fietstunnel onder de Brailleweg opgenomen. Dit besluit heeft de gemeenteraad in juli 2023 genomen.

Inpraak en participatie

In de zienswijze wordt gesteld dat het informeren van de omgeving onvoldoende was omdat het gewijzigde verkeersplein voldoende aanleiding gaf om het participatietraject opnieuw te doorlopen.

Onze reactie:

Op woensdag 23 november 2022 is een inloopbijeenkomst voor bewoners van de Rivierenbuurt het nieuwe ontwerp voor het verkeersplein bij de Brailleweg gepresenteerd. Ongeveer 40 belangstellenden kwamen een kijkje nemen. Ons inziens zijn de bewoners van de Rivierenbuurt voldoende geïnformeerd, het materiaal wat gebruikt is voor deze inloopbijeenkomst is te vinden op: <https://www.aanpakringzuid.nl/actueel/nieuws/nieuwsberichten/2022/11/nieuw-ontwerp-verkeersplein-brailleweg/>.

Parkeerplekken

In de zienswijze wordt gevraagd hoe het kan dat het aantal parkeerplekken aan het Hoornsediep en de Maaslaan in het vorige ontwerp beduidend lager was dan in het huidige ontwerp. Verder geeft men aan dat er een overdaad aan parkeerplekken versus een tekort aan groen is.

Onze reactie:

Op pagina 50, 51 en 52 van de Inrichtingsplannen Zuiderplantsoen, Maaslaan, Vondellaan en Helpman van september 2014 (<https://www.aanpakringzuid.nl/bibliotheek/plandocumenten/>) zijn de destijds aanwezige parkeerplaatsen weergegeven. Volgens deze inventarisatie gaat het om 105 parkeerplaatsen. Met 120 parkeerplaatsen komen er 15 meer dan in 2013-2014, dit is destijds met de buurt afgesproken. Op de luchtfoto uit 2013 is te zien dat de parkeerplaatsen in de Maaslaan anders (schuin) waren dan in 2018, daarin zit het verschil. Op het Hoornse diep is er maar 1 parkeerplaats verschil, 24 versus 25 parkeerplaatsen. In het nieuwe ontwerp staan er ook bomen tussen de parkeervakken en die waren er destijds niet. Aanvankelijk was er in de Maaslaan langsparkeren beoogd, maar dat wordt nu haaksparkeren.

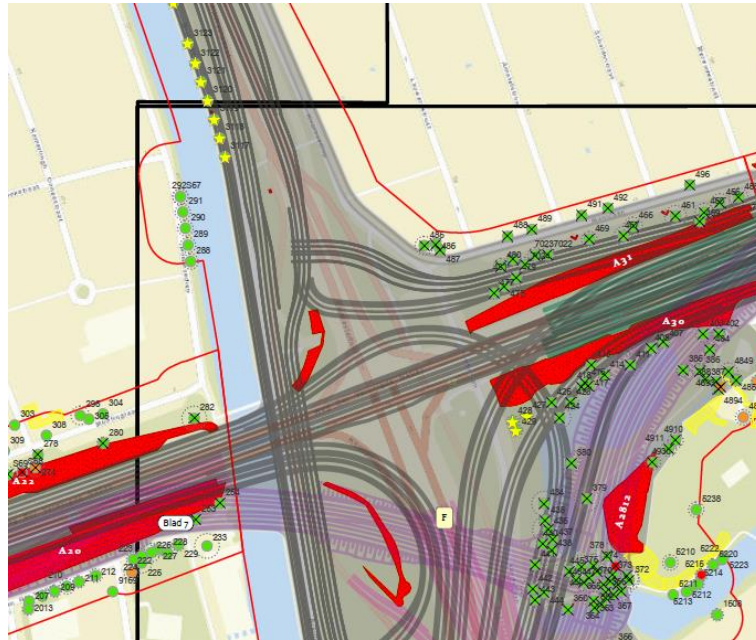
Groen

In de zienswijze wordt gesteld dat onvoldoende duidelijk is hoe, hoeveel en waar het groen wordt gecompenseerd dat ten koste gaat van het verkeersplein. Men stelt voor een aantal parkeerplekken te vergroenen en het groen van meer biodiversiteit te voorzien.

Onze reactie:

Heel zwart wit gezien wordt er bij dit nieuwe verkeersplein geen extra groen verwijderd. Onderstaand de 'kaptekening' uit de Bomen Effect Analyse (BEA) behorende bij het Tracébesluit. Het groen dat al

is verwijderd zou ook al verdwijnen met het oude ontwerp. Het klopt wel dat er minder m² groen terug komt, maar dit 'minder' groen is vooral bloemrijk grasland en kruidachtige vegetatie en daar gaat de BEA niet over. Combinatie Herepoort blijft gebonden aan de herplantverplichting zoals die in de BEA is opgenomen. Ook met de aanpassing van het ontwerp wordt nog steeds voldaan aan de BEA, waarbij groen wordt gecompenseerd binnen de kaders van het Tracébesluit, tegenwoordig het bestemmingsplan Tracé Ring Zuid Groningen.



Geluidswering

In de zienswijze wordt gesteld dat de geluidswering niet alleen verhoogd, maar ook verlengd zou moeten worden langs de nieuwe verbindingsweg, parallel aan de Maaslaan, richting (en inclusief) de Zuiderbegraafplaats.

Onze reactie:

Dit valt buiten de scope van deze omgevingsvergunning. De geluidswering alhier zal overeenkomstig het Tracébesluit worden gerealiseerd. Overigens is een begraafplaats geen geluidgevoelige locatie.

Speelplek

In de zienswijze wordt aangegeven dat er een eerder gepland speelplekje in het groen voor de Julianaflat in de huidige plannen is verdwenen en dat men daar niet blij mee is.

Onze reactie:

De gemeente heeft de buurt in een eerder stadium toegezegd dat met hen zou worden besproken hoe de speelplek zou worden vormgegeven. Die toezegging staat nog steeds, maar moet dus nog worden uitgevoerd. In ieder geval in mei volgend jaar (2025) moet de speelplek gerealiseerd zijn.