

OvondeAnders, Groningen 30 oktober 2023

Aan Gemeente Groningen, Loket bouwen en wonen, Herman ter Meulen & Rolf Sieben

Door Werkgroep OvondeAnders en bestuur BewonersOrganisatie Rivierenbuurt (*Paul Monnikhof en Maarten Krommendijk*)

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 meerdere 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 turbotonde 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 Hoornsediëp 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 Hoornsediep 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 Hoornsediep 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 Hoornsediep 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:

- door hier deels bloeiend grasland van te maken en er een bollenmengsel in te (laten) poten,
- door op het deel van het groen een voedselbos aan te leggen
- 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 halfhoog 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.