

NOTA VAN ZIENSWIJZEN ONTWERP-STRUCTUURVISIE REITDIEPZONE EN MER

Van donderdag 4 november tot 16 december 2021 hebben de ontwerp-structuurvisie Reitdiepzone en bijbehorend milieueffectrapport (MER) voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden er zienswijzen worden ingediend, in totaal zijn er 12 zienswijzen ingediend. In deze Nota zal op de ingebrachte zienswijzen worden ingegaan.

Nummer zienswijze	Naam
1.	Provincie Groningen
2.	Veiligheidsregio
3.	Waterschap Noorderzijlvest
4.	Bout Advocaten
5.	Nijhuis Noord
6.	RHDHV
7.	DeGoede – Bestuursrechtadvocaat
8.	Natuurlijk persoon
9.	Natuurlijk persoon
10.	Dierenambulance
11.	Wijkoverleg Vinkhuizen
12.	Wijkvereniging Reitdiep

Indiener	Onderdeel	Zienswijze	Reactie	Aanpassing visie/MER (J-Ja en N-Nee)
1	A	Het uitgangspunt om de westelijke ring in zijn huidige lay-out mee te nemen wordt onderschreven.	Tka	N
	B	In de Structuurvisie (SV) wordt een koppeling met de eventuele verdubbeling van het spoor gemist. Dit geldt ook voor het eventueel ongelijkvloers maken van de spoorwegovergang Friesestraatweg.	In de SV kan aan deze elementen aandacht worden besteed	J
	C	De keus voor de ontwikkeling van de Rietdiepzone wordt, gelet op de woningbouwopgave van de Stad, onderschreven. Voor	Tka	N

		verkeerslawaaai en externe veiligheid is het goed dat de mitigerende maatregelen in het plangebied zelf worden getroffen.		
	D	Hogere geluidwaarden dienen goed in de bestemmingsplannen te worden vastgelegd, dit om te voorkomen dat geluidsmaatregelen op de wegbeheerder worden afgeschoven.	Hogere geluidwaarden zullen op de juiste wijze in de daarvoor bestemde planologische producten worden vastgelegd. Dit om te voorkomen dat geluidsmaatregelen op de wegbeheerder worden afgewenteld.	N
	E.	In de SV is geen aandacht geschonken aan eventueel noodzakelijke mitigerende en compenserende maatregelen op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb).	In het MER is aangegeven dat wij tijdig onderzoek zullen gaan doen. Wij verwachten dat er dan tijd genoeg is om compenserende en mitigerende maatregelen te nemen. Daar waar nodig zullen wij ook de benodigde ontheffingen en vergunningen aanvragen	N
	F.	In de SV wordt verwezen naar het Groninger Water- en Rioleringsplan (GWRP). Het is onduidelijk in hoeverre dit al operationeel is.	De SV zal hierop worden aangepast.	J
	G.	Klimaatadaptatie zou geïntegreerd moeten worden in andere paragrafen.	Klimaatadaptatie is onderdeel van diverse andere onderwerpen. In hoofdstuk 3.4.6 wordt verwezen naar de Uitvoeringsagenda Klimaatbestendig Groningen 2020-2024. Deze uitvoeringsagenda is van toepassing op de planvorming binnen de Reitdiepzone	N
	H.	Bijlage 10 van het MER is ingegaan op de risico's van klimaatverandering. Er wordt verzocht om in hoofdstuk 6 van de	In hoofdstuk 6 van het MER is de uitvoering van het project beschreven. Hierin is beschreven hoe de	N

		SV nader in te gaan op de risico's van klimaatverandering.	diverse onderdelen die met klimaatverandering hebben te maken, zullen worden opgepakt. Het lijkt niet nodig om de risico's van klimaatverandering in hoofdstuk 6 nog nader te duiden.	
2.	A.	Vanuit veiligheidsperspectief wordt geadviseerd om voorliggende ontwikkeling in deze omvang niet plaats te laten vinden.	Wij beseffen ons dat het totaal programma een overschrijding van het groepsrisico zal geven. Onze woningbouwopgave, in combinatie met de door de Veiligheidsregio aanbevolen maatregelen, maakt dat wij de overschrijding van het groepsrisico aanvaardbaar achten.	N
	B.	Indien de gemeente de ontwikkeling in deze vorm wil doorzetten, dan adviseert indiener om mitigerende maatregelen te nemen. De maatregelen zijn verwoord in een bijlage.	De door de indiener geadviseerde maatregelen zullen bij het vervolg van de ontwikkeling zoveel mogelijk worden toegepast. Wij betrekken daarbij ook graag de expertise van indiener.	N
3.	A.	Indiener kan instemmen met de SV en het MER.	Tka	N
4.	A.	Indiener is van mening dat het grote tekort aan sociale woningen een zwaarwegend economisch en sociaal belang dat onvoldoende is meegewogen in de SV en het MER. Indiener pleit voor de uitgebreidere intensieve variant.	In de op 24 juni 2020 vastgestelde Woonvisie is benoemd hoe de sociale voorraad op peil kan worden gehouden. Voor een aantal gebiedsontwikkelingen (De Held, Suikerzijde, Stadshaven en Meerstad) zijn ook al specifieke afspraken gemaakt. Voor de	N

			Reitdiepzone wordt uitgegaan van wonen voor verschillende doelgroepen, inclusief sociaal. De Reitdiepzone is gelegen in de onmiddellijke nabijheid van infrastructuur als wegen, spoor- en vaarwegen. Dat maakt dat wij een afweging tussen alle betrokken belangen moeten maken. Met de gekozen variant komen wij (met name) op het gebied van geluid en externe veiligheid al uit op de randen van wat milieutechnisch aanvaardbaar is. Wij zijn van mening dat de gekozen variant vanuit milieutechnisch oogpunt het maximaal haalbare is.	
5.	A.	Het aantal woningen wat voor de locatie(s) van indiener in de SV is opgenomen, maakt ontwikkeling van de planvorming door indiener financieel onhaalbaar.	De Reitdiepzone is gelegen in de onmiddellijke nabijheid van infrastructuur als wegen, spoor- en vaarwegen. Dat maakt dat wij een afweging tussen alle betrokken belangen moeten maken. Met de gekozen variant komen wij (met name) op het gebied van geluid en externe veiligheid al uit op de randen van wat milieutechnisch aanvaardbaar is. Wij zijn van mening dat de gekozen variant vanuit milieutechnisch oogpunt het maximaal haalbare is.	N
	B.	Indiener verzoekt om meer woningen aan de locatie toe te	Wij verwijzen naar ons antwoord onder 5.A.	N

		kunnen voegen als het commercieel programma in de plint niet haalbaar is.		
	C.	Indiener verzoekt de gemeente om een alternatieve locatie voor de Dierenambulance te zoeken.	Daar waar mogelijk zullen wij de Dierenambulance ondersteunen met het zoeken naar een nieuwe locatie.	N
	D.	Indiener verzoekt om op locatie 7 te knippen in een tweetal individuele ontwikkellocaties en verzoekt om een extra doorsteek.	Mits de stedenbouwkundige uitgangspunten van de SV kunnen worden gerespecteerd, zijn twee individuele ontwikkellocaties bespreekbaar.	N
	E.	Indiener verzoekt om te onderzoeken of op de hoek Pleiadenlaan en Friesestraatweg i.p.v. 12 tot 17 bouwlagen hoog gebouwd kan worden.	Gelet op de milieutechnische beperkingen (geluid, externe veiligheid) van de locatie is uitbreiding van het programma geen optie.	N
	F.	Indiener werkt samen met andere initiatiefnemers, bijvoorbeeld in de openbare ruimte. Gemeente wordt verzocht de huidige samenwerkingsverbanden te respecteren en niet uit te breiden.	De gemeente heeft een voornamelijk faciliterende rol. Als het voor de planvorming noodzakelijk is, kan het zijn dat de gemeente aanstuurt op meer samenwerking.	N
6.	A.	In de structuurvisie zou volgens indiener prioriteit moeten worden gegeven aan het plaatsen van een geluidsscherm langs de Friesestraatweg. Nu wordt direct (en uitsluitend) aangekoerst op het nemen van specifiek voorgeschreven geluidwerende maatregelen aan de zijde van de ontvanger, oftewel: de verschillende bouwplannen van initiatiefnemers.	Vanuit de uitvoerbaarheid van de planvorming lijkt dit niet reëel. Daarbij wijzen wij op de financiering, noodzakelijkheid vanuit de geluidwetgeving en de stedenbouwkundige uitgangspunten van het gebied.	N
	B.	Indiener constateert dat er in de structuurvisie op voorhand vanuit gaat dat toepassing van dove gevels (naar verwachting) noodzakelijk is. En wanneer er dove gevels worden toegepast	Op basis van de door ons uitgevoerde onderzoeken spreken wij de verwachting uit dat er met dove gevels gewerkt zal moeten	N

		<p>moet er voldoende geluidluwe buitenruimte worden gecreëerd. Vervolgens wordt al aangegeven hoe bouwplannen daarop worden getoetst, onder meer op het punt van afscherming van verblijfsruimtes (die als buitenruimte worden aangemerkt). Uit de tekst van de structuurvisie (en waar nodig het MER) moet onmiskenbaar blijken dat ook op een andere manier een acceptabel woon- en leefklimaat mag worden bereikt.</p>	<p>worden. Indien initiatiefnemer op een andere wijze dan met dove gevels kan voldoen aan een acceptabel woon- en leefklimaat, dan zal de SV daar niet aan in de weg staan. De SV is een beleidsdocument en de juridische toetsing zal plaats vinden aan de hand van de Wro, Wabo en Wet geluidhinder.</p>	
7.	A.	<p>Indiener mist de aansluiting bij de Beleidskaders BOUWJONG! uit 2011 en de Intense Stad uit 2015.</p>	<p>Qua beleidskaders wordt getoetst aan de meest recente beleidsvisies, zijnde de Levende Ruimte, Next City en de Woonvisie. In deze documenten is het huidige vigerende beleid neergelegd. De SV is daar dan ook aan getoetst. Daarbij opgemerkt dat BOUWJONG! een manifestatie was en niet een beleidsdocument wat is vastgesteld door de Raad.</p>	N
	B.	<p>Indiener verzoekt om op één van zijn grondposities (de Gaslocatie) ook jongerenhuisvesting mogelijk te maken. Het is indiener onduidelijk waarom jongerenhuisvesting voornamelijk in het zuidelijk gedeelte van de Reitdiepzone is geprojecteerd. De verhouding tussen het noordelijke en zuidelijke gedeelte qua programma lijken scheef. Zijn perceel is nu ingetekend als park.</p>	<p>Gelet op het maximumprogramma aan woningbouw is een uitbreiding van de bouw mogelijkheden op de Gaslocatie niet aan de orde. Met name geluid en externe veiligheid beperken het programma. Dat is ook één van de redenen dat hier gekozen wordt om deze gronden in te richten als een groene zone. Dit ook in het licht van het creëren van een groene, recreatieve zone. Met</p>	N

			<p>de manifestatie BOUWJONG zijn in 2010/2011 verschillende locaties in beeld gebracht voor grootschalige jongerenhuisvesting. Daarbij zijn ook verschillende locaties in de Reitdiepzone in beeld gebracht, bijvoorbeeld de gembeton-locatie en het voormalige tuincentrum aan de Hoogeweg 1. Naar de voormalige Oving locatie is toentertijd ook onderzoek gedaan, maar dit plan is niet verder uitgewerkt en ook niet in de manifestatie terecht gekomen. Ten opzicht van de start van BOUWJONG zijn we circa 10 jaar verder. In die periode zijn in de Reitdiepzone, naast de projecten uit BOUWJONG, ook andere projecten voor jongeren- en studentenhuisvesting gerealiseerd, zoals bijvoorbeeld de Woldringlocatie. Hierdoor worden er uiteindelijk meer eenheden gerealiseerd dan oorspronkelijk de bedoeling was. Ook in het noordelijke deel van de Reitdiepzone zijn meer eenheden gerealiseerd dan gepland. Op de locatie aan de Hoogeweg 1 zijn in plaats van bijna 400 eenheden nu bijna 700 eenheden gerealiseerd. Ook in</p>	
--	--	--	--	--

			<p>bijvoorbeeld Paddepoel zijn meer eenheden voor jongeren- en studentenhuysvesting gerealiseerd dan gepland. Van de in totaal 4.500 eenheden die bedacht waren met BOUWJONG zijn er tot nu ruim 7.000 gerealiseerd.</p> <p>Op basis van prognoses is bepaald dat er nog een aanvullende behoefte is van circa 2.000 eenheden vooral voor buitenlandse studenten. Een deel van deze eenheden staan al in de woningprogrammering , bijvoorbeeld de voorgenoemde Gembeton-locatie of worden op dit moment gebouwd, bijvoorbeeld de Vrydematoren (Ebbingekwartier). Daarnaast steven we ernaar circa 1.500 eenheden te realiseren op Zernike Campus. Met deze eenheden verwachten we voldoende aanbod te realiseren om in de behoefte te kunnen voorzien.</p> <p>Voor Zernike Campus hebben we een substantieel programma nodig qua aantallen om hier een prettig woon- en leefgebied te kunnen maken. Dit betekent ook dat we de keuze hebben gemaakt om in het Noordelijke deel</p>	
--	--	--	--	--



			van de Reitdiepzone geen aanvullend programma voor jongeren- en studentenhuysvesting te realiseren Hiermee krijgen we in de Reitdiepzone in totaal ook een meer gemêleerde opbouw van de bevolking en bestaan deze niet alleen uit jongeren- en studenten.	
	C.	Jongerenhuysvesting aan de noordkant kan een positieve invloed hebben op de parkeerdruk. Dit omdat zij dan dicht bij de voorzieningen zitten waar zij gebruik van maken.	Parkeren zal inpandig moeten worden opgelost. Daarnaast zal voor parkeren in de openbare ruimte betaald parkeren worden ingevoerd. Met deze maatregelen zouden er geen parkeerproblemen moeten ontstaan en is het ook niet nodig om programmatisch nog te gaan schuiven met het programma.	N
	D.	Indiener is van mening dat de SV op de gaslocatie ook woningbouw mogelijk moet maken. Geluidhinder en luchtkwaliteit staan hier, gelet de al ontwikkelde locaties, niet aan in de weg.	Zie ons antwoord onder 7B.	N
	E.	Als het gasstation in stand wordt gehouden, is realisatie van een parkfunctie niet reëel.	De bedoelde zone wordt als openbaar groen ingericht. Het gasstation kan daarbij in stand worden gehouden.	N
	F.	Indiener is bereid het gasstation op eigen kosten te verwijderen, mits indiener daarna jongerenhuysvesting mag realiseren.	Gelet op het gestelde onder 7A tot en met 7E is voornoemde geen optie. Daarbij opgemerkt dat er van onze zijde nooit enige toezegging is gedaan over het programma wat op de gaslocatie	N

			zou kunnen worden ontwikkeld.	
	G.	<p>Woningbouw in een gebouw op hoogte in de oksel van de westelijke en noordelijke ringweg, zou de afsluiter kunnen zijn van de het kralensnoer op de noordzuidas, en tevens een logische tussenschakel kunnen zijn tussen de hoogbouw in Vinkhuizen en Selwerd, derhalve op de oost-westas. Woningbouw op hoogte op de Gaslocatie is een logisch vervolg van het tot op heden gevoerde beleid.</p>	Zie onze antwoorden onder 7A tot en met 7B.	N
	H.	<p>Indiener is van mening dat er ten onrechte maar twee alternatieven in het MER zijn beschouwd (ontspannen en intensief) en er slechts enkele aspecten relevant zijn geacht, namelijk de situering, omvang en bouwhoogte van de te bouwen woningen en het autoverkeer. Jongerenhuisvestingsproject 'BOUWJONG!' en het beleid 'Intense Stad' zijn in de alternatievenvergelijking niet meegenomen.</p>	<p>Onder 7A is al geschetst welke beleidskaders zijn meegenomen in de SV en het MER en waarom BOUWJONG! en de Intense Stad niet. Niet alleen de door indiener benoemde onderwerpen zijn beschouwd, maar het hele palet aan ruimtelijk-planologische onderwerpen is beschouwd. Zie daarvoor de SV en het MER. De Reitdiepzone is al jaren in beeld als woningbouwlocatie en dat is dan ook de hoofdmoot van het programma. In combinatie met de ligging en situering van het projectgebied, geluid en externe veiligheid beperkt dat het aantal varianten sowieso al. Aan de hand van de uitkomsten van het MER is bewust voor de</p>	N

			ontspannen variant gekozen.	
	I.	In het MER wordt geen rekening gehouden met de door de Raad van de gemeente Groningen goedgekeurde beleid voor jongerenwoningen op de Ovinglocatie. Zonder dat daar formeel van is afgezien, worden voor die locatie thans reguliere woningen gepland. Dat is een gemiste kans, nu juist de Ovinglocatie en de Gaslocatie bij uitstek geschikt zijn voor jongerenhuisvesting vanwege de synergiën met de infrastructurele en overige voorzieningen en het openbaar vervoer.	Wij verwijzen naar onze antwoorden onder 7A tot en met 7H.	N
	L.	De eventuele verplaatsing van het gasdrukmeet- en regelstation op de Ovinglocatie was niet bekend, zodat het logische gevolg daarvan is, dat die eventuele verplaatsing (en de daaropvolgende ontwikkeling van jongerenhuisvesting op de betreffende locatie) ook geen effect heeft kunnen hebben op de uiteindelijke conclusies van (de alternatievenvergelijking in) het MER.	Gelet op het gestelde onder 7 <sup>E</sup> kunnen wij deze zienswijze niet volgen.	N
	M.	De conclusies over bezonning zijn onjuist ten aanzien van de Oving- en de Gaslocatie. Die percelen hebben namelijk geen enkele invloed op overige percelen in of rond het plangebied of in de naastgelegen wijken.	In de intensieve variant op 21 september om 18.00 en op 21 maart om 18.00 uur geeft de Ovinglocatie (Friesestraatweg 233) schaduwwerking op woningen ten oosten van de locatie. Dit is te zien in bijlage 7 bij het MER en wordt ook in het MER op deze manier genoemd. Het gaat dan om de intensieve variant, waarbij is uitgegaan van een hoogte van 75 meter voor het hoogste punt. In de	N

			ontspannen variant is uitgegaan van een hoogte van 24 meter voor het hoogste punt en in dat geval is inderdaad geen sprake van schaduwwerking op percelen op de woningen ten oosten van het gebied.	
8.	A	Indiener juicht de ontwikkeling toe. Hij is het eens met de verdichting van deze zone, zorg wel voor voldoende groen en parkeergelegenheid op eigen terrein	Wij danken indiener voor zijn reactie. Groen en parkeren hebben en houden wij strak in de gaten.	N
9.	A.	Hoe verhoudt de ambitie en het bestemmingsplan Gebouwd Erfgoed zich met de plannen? Wat is de motivatie om beschermd erfgoed niet terug te laten komen in de nieuwe plannen? Hoe wordt de omgang met de bestaande cultuurhistorische waarden echt juridisch geborgd in de plannen?	In het MER bij de verdere planvorming zal rekening worden gehouden met het bestemmingsplan "Gebouwd Erfgoed Groningen". In zowel de SV en het MER is verder wel ingegaan op Cultuurhistorie.	N
10.	A.	Indiener vraagt zich af of de mogelijkheid bestaat voor de Dierenambulance Groningen om op de huidige locatie haar activiteiten in het huidige eigen pand onverminderd voort te zetten?	De SV geeft een eindbeeld van de Reitdiepzone, maar er is nog steeds sprake van toelatingsplanologie. Wij zijn faciliterend en zullen ons niet mengen in eigendomsposities. Het is aan indiener om haar eigen belangen in deze te behartigen.	N
	B.	Indiener vraagt zich af of er de mogelijkheid voor de Dierenambulance Groningen bestaat om binnen de ontwikkeling op eigen terrein of naburig terrein mee te participeren (bijvoorbeeld in een begane grond-plint) waarbij de Dierenambulance gevestigd blijft aan de Friesestraatweg ?	Zie ons antwoord onder 10A.	N
	C.	Indiener leest dat de gemeente een faciliterende rol inneemt en gelijktijdig (terecht) concludeert	In principe zullen wij de ontwikkelingen aan de markt overlaten.	N

		dat er plandelen zijn (waaronder onze omgeving) met een veelvoud van eigenaren. In onze directe omgeving zijn meer dan 10 bewoners en ondernemers gevestigd. Laat de gemeente de coördinatie en samenwerking van diverse partijen aan marktpartijen/projectontwikkelaars over of gaat zij hierin actief een eigen rol innemen?	Indien blijkt dat een rol als mediator vastgelopen initiatieven los kan trekken, dan zijn wij altijd bereid om dat te overwegen.	
	D.	In de verkeerskundige uitwerking wordt gesproken over de rijbaan die versmald gaat worden van 7 meter naar 5 meter. Wij ervaren bij de huidige wegprofielen al regelmatig moeilijkheden om snel en ongehinderd met onze ambulances naar een melding te kunnen gaan. Voor de zieke en gewonde dieren is dit punt van levensbelang. Wat gaat de gemeente Groningen concreet ondernemen om onze bereikbaarheid voor, tijdens en na de diverse ontwikkelingen in de Reitdiepzone te waarborgen?	Het rijdeel van de weg wordt niet versmald. Dat is en blijft 5 meter. Er wordt 2 meter bij het trottoir aangetrokken en de parkeerplaatsen komen op het trottoir. Per saldo krijgt het rijdende verkeer iets meer ruimte, omdat de geparkeerde auto's iets verder van het rijdende verkeer af komen te staan. Een 5 meter brede rijbaan is voldoende voor tweerichtingsverkeer als het gebruik zich, zoals in deze (toekomstige) situatie, vrijwel beperkt tot personenauto's, bestelwagens en vergelijkbare voertuigen.	N
	E.	Indiener heeft op dit moment geen behoefte aan contacten met projectontwikkelaars en wil op voorhand duidelijkheid over eventuele kosten. Daarnaast wil indiener graag vooraf over nieuwe ontwikkelingen worden geïnformeerd en dit niet via de media vernemen.	Wij zullen indiener zo vroeg mogelijk informeren over nieuwe ontwikkelingen.	N
	F.	Sinds de komst van Woldringlocatie is de parkeerdruk aan de Friesestraatweg enorm	Uitgangspunt is dat bij alle nieuwe ontwikkelingen	N

		toegenomen. De beschikbare parkeerplaatsen staan niet in verhouding tot het aantal gebouwde appartementen. Extra toevoeging van woonruimte zal het probleem naar onze verwachting nog groter gaan maken. In de structuurvisie is er weinig aandacht voor deze parkeerdruk. Wat gaat de gemeente Groningen concreet ondernemen om verdere parkeerdruk aan de Friesestraatweg te voorkomen ?	voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd moeten worden volgens de geldende gemeentelijke parkeernormen. Daarnaast wordt in de Reitdiepzone betaald parkeren ingevoerd. Toekomstige bewoners komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning en kunnen dus niet in de openbare ruimte parkeren.	
11.	A.	De bouwvolumes moeten omlaag en er moet meer ruimte komen voor groene longen in het gebied in de breedste zin van het woord. Ook betekent dat, dat de ontwikkeling gekoppeld moet worden aan de ontwikkeling van Ring West, waarbij idealiter eerst de infrastructuur wordt ontwikkeld en daarna het woongebied	Het programma is een mix tussen hoog stedelijke bebouwing en groen. Daarbij is een evenwicht gekozen tussen diverse belangen. Voor de Ring West is de Provincie het bevoegde gezag en het nog onduidelijk hoe en wanneer de Ring West zal worden aangepakt. Wij kunnen niet voorsorteren op een eventuele aanpak van de Ring West.	N
	B.	De structuurvisie stelt dat de ontwikkeling van de Reitdiepzone geen invloed heeft op de inrichting van Ring West. Dit is zeer bezijden de waarheid. Door de keuze voor zeer intensieve bebouwing van Buurt Friesestraatweg kan de nieuwe Ring West maar één kant op, namelijk richting het westen dichter langs de flats aan de Goudlaan. De leefbaarheid van de te bouwen woningen is geheel afhankelijk van de inrichting van Ring West. Het is onbegrijpelijk dat deze twee projecten volkomen los van elkaar ontwikkeld worden,	Bij de studie naar het ongelijkvloers maken van de westelijke ringweg is en wordt de huidige plaats van de Friesestraatweg (de parallelweg) als randvoorwaarde meegenomen. Als de plaats nog ter discussie zou staan, zou de Reitdiepzone op dit moment nog niet (her)ontwikkeld kunnen worden.	N

		terwijl samenwerking voor de hand ligt.	<p>Bij de ontwikkeling wordt rekening gehouden met de huidige ligging van de ringweg. De ringwegstudie zal moeten uitwijzen of tussen de Friesestraatweg en de ringweg meer ruimte mogelijk is en wat de consequenties zullen zijn voor de afstand tussen ringweg en Vinkhuizen. Daarbij wordt ook gekeken naar de hoogteligging van de ringweg (mogelijk (half)verdiept). Uit een studie blijkt dat de voorgestelde vulling van de Reitdiepzone zowel in de huidige als toekomstige situatie (na ombouw ringweg) geen verkeersknelpunten zal opleveren (doorstroming, verkeersveiligheid etc.).</p>	
	C.	<p>Het voorgestelde programma lijkt weinig verbetering lijkt te brengen door te kiezen voor een sterke uitbreiding van de versterking en niet koppelen met de inrichting van Ring West. Er wordt gewacht, met de inrichting van de infrastructuur, nadat de gebouwen in het ontwikkelingsgebied zijn opgeleverd . Dit betekent dat (dit deel van) Vinkhuizen de komende tien jaar te maken krijgt met verkeershinder, geluidsoverlast een vermindering van groen dat pas na de afronding van het project zal worden aangepakt met miniem en ontluikend groen. Een robuust plan waarin nu al wordt nagedacht om groen de kans</p>	Zie ons antwoord onder 11A.	N

		te geven te groeien en het bestaande groen zoveel mogelijk te beschermen is onontbeerlijk.		
	D.	<p>Indiener mist een opmerking over het volledig ontbreken van Openbaar Vervoer en de moeilijkheid om OV in te passen in de Reitdiepzone/ Buurt Friesestraatweg. Zover wij inschatten is daar waarschijnlijk eigenlijk geen plaats voor. Ook hier zou een samenwerking met de Mobiliteitsvisie voor de hand liggen. Te denken valt een Hub. Om autogebruik te ontmoedigen fietsverkeer te reguleren en te verbinden is een goed plan noodzakelijk.</p>	<p>Wij verwijzen naar paragraaf 3.4.2 van het MER.</p>	N
	E.	<p>De strategie heeft als uitgangspunt: de zone langs het Reitdiep wordt, bij de ontwikkeling van een locatie, openbaar en krijgt een groene oever, met uitzondering van de plekken waar een harde oever die de geschiedenis van de plek zichtbaar houdt, aanwezig is; We merken dat 'geschiedenis' zeer arbitrair wordt uitgelegd en versteende oevers worden getolereerd omdat dat in 1970 ook zo was. In kader van het ontwikkelprogramma van de Hunze als rivier en het Reitdiep als historische verlenging daarvan zouden we het bij de geschiedenis vinden passen dat de 'geschiedenis' wordt gezocht in een pre-industrieel tijdperk, dus voor 1880. De groene oever die gerealiseerd is bij de Brivecllocatie belooft helaas niet heel erg veel natuurwaarden. De oever is erg smal en bevat maar een zeer geringe diversiteit aan beplanting. De oever bij de ACM-locatie vinden we een grote misser. De toegankelijkheid van de oever bij de Woldring Locatie is niet onbetwist. Het is immers grond van</p>	<p>In de Reitdiepzone faciliteren wij de uitrol van de strategie. Daarbij zijn wij (soms) ook beperkt door privaatrechtelijke eigendomsgrenzen. Dat maakt helaas dat wij niet elke beleidsmatige wens kunnen realiseren. In overleg met de diverse eigenaren proberen wij de beleidsuitgangspunten zoveel mogelijk te realiseren. Dit geldt ook voor de Woldringlocatie.</p>	N



		<p>Woldring en niet van de gemeente. We zien niet meteen hoe zo iets zomaar afgedwongen mag en kan worden. Daarbij moet ook rekening gehouden worden met de hinder voor de aanwonenden van zo'n (semi)openbaar pad.</p>		
	F.	<p>De gemeente hecht bij elke ontwikkeling belang aan een sociaal veilige woonomgeving. Naast woningbouw zijn daarom ook ondersteunende, openbare functies op de begane grond toegestaan.</p> <p>Daarnaast geeft de gemeente aan geen toestemming voor de ontwikkeling te geven wanneer sprake is van onaanvaardbare overlast door geluid, windhinder of schaduw op de omgeving. Dat is een mooi beginsel, maar in praktijk zien we dat helemaal niet terug. De omgeving van de Woldring Locatie is onveilig door verkeer, sociaal onveilig door zwerfvuil en bijplaatsingen. De onaanvaardbaarheid van geluidsoverlast moet ook gelden voor de nieuw te bouwen panden. Het is jammer dat de geluidsnormen bij de te ontwikkelen Veldmalocatie daarbij worden overschreden. Het geluid van de Ring West is daar zo luid, dat de leefbaarheid van de nieuwe bewoners in het gedrang is. Er wordt gekozen voor weinig duurzame oplossingen wat betreft de bouw en de beoogde doelgroep. De woningen zijn op deze manier amper geschikt voor gezinnen. De ACM-locatie Cross Roads belooft volgens ons behoorlijk windhinder voor fietsers op het Donghornsterpad.</p>	<p>In zijn algemeenheid zal parkeren op eigen terrein plaats moeten vinden. De inrichting van de Friesestraatweg, in combinatie met betaald parkeren, moet ervoor zorgen dat er geen nadere parkeeroverlast zal plaats vinden. Over de Woldring locatie zijn wij met de exploitant in overleg. Woningen zullen altijd moeten voldoen aan de minimumeisen voor geluid en duurzaamheid. Uit het windhinderonderzoek komt naar voren dat er geen onaanvaardbare hinder zal ontstaan.</p>	N
	G.	<p>In The Next City staat het begrip Groningse leefkwaliteit voorop. Leefkwaliteit wordt in de omgevingsvisie geduid als een combinatie van enerzijds een</p>	<p>Voor de Reitdiepzone zijn wij van mening dat de leefkwaliteit voldoende gewaarborgd blijft.</p>	N

		<p>objectieve meting van de woon- en leefomgeving, en anderzijds de beleving van bewoners en gebruikers over de woon- en leefomgeving.</p> <p>Met de ontwikkeling van de Reitdiepzone hebben we grote vraagtekens bij de 'Groningse leefkwaliteit'. Een stampvol gebouwde ventweg langs een drukke verkeersader met een minimum aan groen en een maximum aan hittestress, die zeer matig wordt ontsloten, kunnen we niet rijmen met leefbaarheid.</p>	<p>Enerzijds zal worden voldaan aan de minimumeisen op milieu-planologisch gebied (geluid, luchtkwaliteit etc).</p> <p>Door de (her)inrichting van het gebied ontstaat een levendige stadswijk die volop kan profiteren van de koppeling met het Rietdiep, commerciële functies in de plinten en overige voorzieningen (Zernike, centrum, sportvoorzieningen) op fietsafstand.</p>	
	H.	<p>De ruimte voor voetgangers en fietsers is nagenoeg afwezig in de Reitdiepzone. Het huidige trottoir is vol geparkeerd met rijwielen en ontbreekt op veel plekken. De Friesestraatweg wordt ingericht als voor fietsers oncomfortabele klinkerweg die met vele duizenden auto's moet worden gedeeld, naast een lawaaierige en vervuilende (fijnstof) autoweg en daarbij door veelvuldig verkeer van scholieren en studenten geen prettige fietservaring oplevert en zeker voor kwetsbaarder verkeersdeelnemers ondoenlijk is. Winkelen en recreëren zijn op een pizzeria en een bierschenkerij na, afwezig en moet worden gezocht op enige kilometers afstand. We missen een verbeelding van slimme groene verbindingen en ruimte waar recreatie in het groen mogelijk is voor de voetgangers (niet in de laatste plaats de hondenbezitters).</p>	<p>Wij verwijzen naar onze reacties onder 11F en 11G. Daarnaast kan nog het volgende worden opgemerkt. Vooral voor de voetgangers zal de situatie sterk verbeteren. Niet alleen wordt over de hele lengte een ruim trottoir aangelegd, langs het Rietdiep komt een wandelroute die, in combinatie met verschillende doorsteken in de bebouwing, de mogelijkheid biedt 'rondjes' te wandelen. Ook voor de fiets verbetert de situatie. Over grote delen van de zone zal de auto-intensiteit gering zijn. Het zijn twee doodlopende straten. Bij de beide uiteinden is zeker geen sprake van duizenden auto's. De aantallen zijn meer dan acceptabel voor een woonstraat. Om het comfort te verhogen</p>	N.

			zullen de huidige klinkers worden vervangen door vlakkere exemplaren.	
	I.	De Ring West is de grote engel in het gebied. De plannen die nu voorliggen rond Ring West halen op geen manier de ambities om de leefbaarheid te verbeteren. Het aanhechten is een vreemde ambtelijke wens die niet wordt gevoeld door de bewoners en daarbij is het zo dat, zover wij wisten, Vinkhuizen toch echt al sinds 1968 deel uitmaakt van de stad. Door het weghalen van aftakkingen wordt de barrierewerking volgens ons vergroot en verslechtert het de verkeerssituatie binnen de wijk. Als we het over hechten hebben zouden we dat willen zien in de verbetering van groene bufferzones en die te verbinden met wandel- en fietsroutes. Ideaal zou zijn een groene corridor Vinkhuizen –Paddepoel- Selwerd en Vinkhuizen – Noorder Plantsoen. Het verminderen van toegang en afrit van en naar de ring West zou tot minder verkeersbewegingen moeten leiden. Het WOV is sceptisch of dit met de huidige plannen lukt. Zo heeft De Held geen eigen aansluiting en wordt bij Gravenburg een aansluiting dichtgemaakt. Ook de Held 3 zal een eigen inrit moeten hebben. Voor Vinkhuizen komt er een toe- en een afrit op twee plekken, terwijl één toe- en afrit eenrichting rijden in de hand werkt en verkeer bewegingen zou kunnen beperken	Wij delen de mening dat de Ring West een fysieke barrière is tussen de Reitdiepzone en Vinkhuizen. Met de planvorming op de Reitdiepzone is dit probleem ook niet op te lossen. De Provincie is wegbeheerder van de Ring West en ook voor Ring West zijn zij bezig met planstudies. Wij zijn betrokken bij de planstudies en daar waar mogelijk zullen wij ook inzetten op het zoveel mogelijk weghalen van de barrierewerking van de Ring West.	N
	J.	We missen sterk de ambitie om met het ontwikkelen van de Reitdiepzone de natuur terug te halen en ook de westoever van het Reitdiep een SES of tegenwoordig GES-status te geven. Dit is een kans	In de Reitdiepzone worden zoveel mogelijk groene elementen ingebracht. Gelet op de locatie en situering van de	N.

		die zich immers maar één keer voordoet.	Reitdiepzone zijn de mogelijkheden soms ook aan beperkingen onderhevig.	
	K.	<p>Het thema gezondheid is onderverdeeld in twee thema's: gezondheidsbescherming en gezondheidsbevordering. Uit het onderzoek is gebleken dat de varianten niet onderscheidend zijn. Gezondheidsbevordering is beperkt positief beoordeeld voor beide varianten omdat er enkele mogelijkheden worden gecreëerd voor een gezonde leefomgeving (zoals de groene buffer met wandel- en fietspad langs het Reitdiep).</p> <p>Gezondheidsbescherming is daarentegen voor beide varianten als zeer negatief (--) beoordeeld. Dit heeft te maken met het drukke verkeer en transport van gevaarlijke stoffen op de Ring West. Deze uitslag vinden we schokkend en we verbazen ons hoe gemakkelijk de visie over deze bevinding heen stapt onder meer met vrolijke en zonnige impressiefoto's.</p> <p>Uit het MER blijkt dat er sprake is van een grote toename van het groepsrisico. Dit wordt met name veroorzaakt door het toevoegen van woningen in de zone die is gelegen naast een transportroute voor gevaarlijke stoffen (Ring West). Dit lijkt ons zeer ernstig.</p>	Deze constatering is in zoverre terecht, dat wel wordt voldaan aan de milieueisen. Voor de overschrijding van het groepsrisico hebben wij een uitgebreide motivering gegeven en al zoveel mogelijk mitigerende maatregelen opgenomen in de planvorming.	N
	L.	De Reitdiepzone wordt een levendige intensieve stadswijk genoemd. Voor zover wij weten is Reitdiepzone geen wijk, maar hooguit een buurt (namelijk Buurt Friesestraatweg) en in feite één straat, namelijk de Friesestraatweg. Wijk veronderstelt wel wat meer. De vraag is wat we moeten verstaan onder intensief: een	Wij delen deze overweging niet en zijn van mening dat de Reitdiepzone een mooi en levendige woongebied zal worden met een groot palet aan faciliteiten. Wij verwijzen ook naar onze antwoorden	N

		<p>oopenstapeling van zeer kleine woningen zonder buitenruimte naast zeer drukke verkeersaders, met een zeer beperkt openbaar groen dat ten behoeve van zo'n 5000 stadgers voor recreatie moet zorgen? De doelgroepen voor bewoners zien we niet terug in de feitelijke bebouwing. Die is alleen geschikt voor jongeren en starters. De eigen identiteit dreigt zich te uiten in een slecht leefbaar gebied, waarbij Vinkhuizen en Paddepoel, ook niet de beste wijken op dat gebied, gunstig afsteken.</p>	<p>onder 11A, 11F, 11G, 11J en 11K.</p>	
	M.	<p>De stevige dichte bebouwing aan de kant van de Friesestraatweg lijkt op een enorme muur en grens met de rest van Vinkhuizen die haaks staat op de bij de gemeente Groningen gevoelde urgentie tot hechten van wijken. Een groen karakter van het Reitdiep onderschrijven we, maar hebben we tot nu amper vertaald gezien in de bestemmingsplannen. De keuze van de impressiefoto's vinden we wel bijzonder, want voor de programma's op een aantal van de foto's is helemaal geen ruimte. Reclame voor Uber Green vinden we zelfs ongepast in een officieel stuk van de Gemeente Groningen</p>	<p>Wij verwijzen naar onze antwoorden onder 11A, 11J en 11L.</p>	N.
	N.	<p>De openstelling van de Reitdiepdijk juichen we toe. In praktijk zien we dat het wel een smal paadje is pal langs gevels op, wat de beleving voor wandelaars en bewoners negatief beïnvloedt.</p>	<p>Wij verwijzen naar onze antwoorden onder 11E en 11J.</p>	N.
	O.	<p>Het vergroenen van de westkant van de Friesestraatweg wordt gehangen aan de ontwikkeling van Ring West. Dat vinden we problematisch. Ring West is nog helemaal niet besloten en de ontwikkeling kan nog wel tien jaar duren, terwijl de projecten in de Reitdiepzone veel eerder klaar zullen zijn. De leefbaarheid zal de eerste vijf tot tien jaar duidelijk minder zijn als gevolg.</p>	<p>Wij verwijzen naar onze antwoorden onder 11A, 11<sup>E</sup>, 11J en 11I</p>	N.

		Het versmallen van de Friesestraatweg vinden we niet verkeerd, maar we maken ons erg zorgen over de verkeersdruk op deze weg met duizenden bewoners en heel veel doorgaand fietsverkeer.		
	P.	Het verhard houden van de Reitdiepdijk wordt mooi omschreven als 'onderscheidend', terwijl het in praktijk weinig fraai en een gemiste kans is. 'Enkele plekken' is gezien de kaart wel een breed begrip. Het betreft in ieder geval de kades van de Woldring Locatie en Cross Roads. Ook de kades achter de Stadskerk en de Ommelanden zijn verhard. Hoe deze kades betrokken worden in een wandelpad is ons onduidelijk en lijkt ons helemaal niet zo'n haalbare kaart.	Wij verwijzen naar ons antwoord onder 11N.	N.
	Q.	De centrale groene plek in het zuidelijk deel van de zone die als park bestempelt, zouden we toejuichen. Het lijkt er echter op, dat het een stukje openbare ruimte is ter grootte van een half voetbalveld, dat vooral dienstdoet als terras van een uitbating. Dat is voor zoveel bewoners en woningen echt onder de maat. Om dit als park te bestempelen lijkt een beetje een gotspe ook de term 'groen hart' gaat hierin wel erg ver.	Wij verwijzen naar onze antwoorden onder 11A, 11E en 11J.	N.
	R.	Klimaatadaptatie. We onderschrijven dit en vinden inderdaad vergroening. De voorgestelde vergroening vinden we echter ondermaats. Het afschilderen van het terrein nu als 'versteend' is een beetje bezijden de waarheid. Hittestress wordt volgens ons onvoldoende onderkend zoals blijkt bij de flat aan de Hoogeweg, net buiten het plangebied. De afwatering richting Vinkhuizen is voor ons zorgelijk:	Wij verwijzen naar paragraaf 3.4.6 van de SV. Hittestress is onderdeel van het programma Klimaatbestendig 2020 – 2024. Eén van de concrete doelstellingen is het realiseren van Laanbeplanting langs de Friesestraatweg beplanting in/om de bouwplannen draagt	N

		wat betekent dit voor de waterhuishouding rondom het Zilverpad, Zilverlaan en Goudlaan?	bij aan het voorkomen van hittestress. Eventuele afwatering richting Vinkhuizen zal altijd in overleg met het Waterschap gaan. De waterhuishouding rondom het Zilverpad, Zilverlaan en Goudlaan zal altijd op orde moeten blijven.	
	S.	<p>Hoewel openbaar vervoer genoemd wordt, missen we een visie op openbaar vervoer. Verwijzen naar de Pleiadenlaan vinden we een beetje gemakkelijk. Ook het station dat er niet zal komen, omdat er eigenlijk geen ruimte meer is, betekent dat er feitelijk geen OV in de Friesestraatweg is. De fietsverbindingen zijn niet optimaal en worden opgehangen aan Ring West, die telkens weer de cruciale factor is in de leefbaarheid van de Reitdiepzone. Het inpandige fietsparkeren is mooi, maar bij de Woldring Locatie zien we nu al anders. Portland en Crossroads beloven eenzelfde problematiek te kennen.</p> <p>Opmerkelijk vinden we dat ook de visie erkent dat de Friesestraatweg eigenlijk onwenselijk druk wordt. We zien echter geen echte oplossing, behalve wat noodverband. De weg dreigt een zeer onprettige verbinding te worden met uiterst gevaarlijke bottleneck in het zuidelijk gebied waar weg, Donghornsterpad, afslag Kostverloren en de spoorweg elkaar kruisen.</p>	De Reitdiepzone kent een ontsluiting via het openbaar vervoer met haltes ter plaatse van de Pleiadenlaan en de zuidkant van de Friesestraatweg. De Reitdiepzone wordt vooral ingericht voor de voetganger en fietser. Gelet op de locatie en situering van de zone zien wij ook geen mogelijkheden om het openbaar vervoer op een andere manier aan de zone te koppelen. De genoemde bottleneck wordt deels opgelost door de boven beschreven maatregelen. Op het moment dat de Ring West daadwerkelijk wordt geherstructureerd, ontstaan er mogelijkheden om nog nadere maatregelen te nemen.	N
12.	A.	De algemene conclusie van indiener 11 wordt onderschreven.	Wij verwijzen naar onze reactie onder 11A tot en met 11S.	N
	B.	Wij verwachten een toename van gebruikers van de voorzieningen in onze wijk. Wij maken ons daarom zorgen om de toenemende verkeersdruk rondom het	Aan de westzijde van de Stad staan ook nog diverse ontwikkelingen (De Held III, Suikerzijde) in de	N

		<p>Reitdiepplein, het studentenhotel Xior, en het gebied rondom de Reitdiephaven.</p> <p>Aangezien er veel nieuwe bebouwing komt, en er niet in winkels of openbaar vervoer wordt voorzien in de huidige plannen, zal er een extra toestroom van verkeer zijn richting het winkelgebied en de bushaltes.</p> <p>Dit komt de veiligheid in dat gebied, dat nu al te maken heeft met soms gevaarlijke verkeerssituaties, niet ten goede.</p>	<p>planning. Om inzicht in de effecten van deze ontwikkelingen op het bestaande voorzieningenniveau te krijgen wordt er op dit moment een Strategie voorzieningen stadsdeel West opgesteld. De bewoners van de Reitdiepzone kunnen gebruik maken van de voorzieningen in de Reitdiephaven, Paddepoel, Vinkhuizen en het centrum.</p>	
	C.	<p>Leefbaarheid en meer groene gebieden zijn voor onze wijk, zoals ook aangegeven in onze wijkvisie, een prioriteit.</p> <p>Dat betekent dat er ook voldoende openbare ruimte aan de zuidkant van de wijk moet komen waar mensen op een ontspannen wijze kunnen fietsen en wandelen, en aan het verkeer kunnen deelnemen</p>	<p>Het programma is een mix tussen hoog stedelijke bebouwing en groen. Daarbij is een evenwicht gekozen tussen diverse belangen. In de Reitdiepzone worden zoveel mogelijk groene elementen ingebracht. Gelet op de locatie en situering van de Reitdiepzone zijn de mogelijkheden soms ook aan beperkingen onderhevig.</p>	N
	D.	<p>Voor onze wijk is het van belang dat er een goede en veilige route komt van de wijk naar het centrum. Zowel overdag als 's avonds. Veiligheid voor fietsers/wandelaars, en vrouwvriendelijkheid staan daarbij voorop. Het is daarom fijn als het karakter van de Friese straatweg verandert in een woongebied, mits ook daar de veiligheid gewaarborgd wordt.</p>	<p>De belangrijkste fietsverbinding tussen de wijk en het centrum is die via het Jaagpad. Dit is een exclusieve verkeersveilige fietsverbinding. Door de komst van woningbouw in de Reitdiepzone ontstaat er een sociaal veilige fietsroute via de Friesestraatweg. De straat wordt heringericht tot woonstraat. Daarbij wordt rekening gehouden met de</p>	N



			doorgaande fietsroute (breedte, materiaal etc.).	
--	--	--	--	--