

Onderwerp Ring West opbrengst 2^e participatieronde

Steller Cor Staal

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 06 256 340 22 Bijlage(n) 1

Ons kenmerk 7136746

Datum 19-09-2018 Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

In juni 2018 hebben wij u geïnformeerd over de stand van zaken Ring West, het fasedocument en de bouwstenen en de 2^e participatieronde aangekondigd.

Met deze brief willen wij u informeren over opbrengst van deze 2^e participatieronde.

Op 9 juli heeft er een informatieavond plaatsgevonden over de bouwstenen voor de aanpak Ring West. Deze avond is bezocht door ca. 250 belangstellenden. Op deze avond en daarna online (tot 20 augustus 2018) is er de mogelijkheid geweest om ook schriftelijk te reageren op de bouwstenen en de verschillende keuzemogelijkheden die hierin voorliggen.

De reacties zijn uiteenlopend. We hebben deze hieronder zo goed mogelijk samengevat. Alle reacties hebben we als bijlage meegestuurd.

Samenvatting reacties:

- **Bouwsteen 1:** De hoogteligging van de ring
In de reactie zien we de voorkeur voor een verdiepte ligging vanwege mogelijkheden voor kruisingen voor de fiets, minder overlast ten aanzien van lucht en geluid, leefgenot, geen visuele hinder (de overkant is in het zicht), hogere waarde en betere beleving van de parkzone.
- **Bouwsteen 2:** De inrichting van de aansluiting 'West End' en omgeving
De meningen over de vormgeving van de aansluiting van West-end zijn verdeeld. Een groep bewoners kiest voor een half klaverblad vanwege de conflictvrije fietsroute. Een andere groep kiest voor een Haarlemmermeer-oplossingen en zien bijvoorbeeld meer ruimte voor

groen. Ecologie in de zone aan de zuidkant van Vinkhuizen is een aandachtspunt.

- **Bouwsteen 3: De inrichting van de aansluiting Siersteenlaan/Pleiadenlaan en omgeving**
Bij de aansluiting Pleiadenlaan-Siersteenlaan zijn de meningen verdeeld. Er zijn iets meer reacties die pleiten voor een ongelijkvloerse kruising voor de fietsers, vanwege de verkeersveiligheid en een conflictvrije fietsroute. Aandachtspunt is de sociale veiligheid, die verbeterd moet worden ten opzichte van de tunneltjes nu. Het andere geluid is geen tunnels meer en dus de keuze voor een gelijkvloerse kruising.
- **Bouwsteen 4: Ontsluiting Reitdiepzone Noord**
Voor de ontsluiting van de Reitdiepzone Noord zijn enkele reacties gekomen en deze geven een diffuus beeld. Genoemd wordt de ontsluiting via Vinkhuizen, of deze ontsluiting juist niet en ook een tunnelverbinding met Reitdiepzone-zuid voor personenauto's wordt genoemd.
- **Bouwsteen 5: Ontsluiting Reitdiephaven**
Bij de ontsluiting Reitdiephaven wordt gepleit voor zo min mogelijk overlast voor de bewoners. Het is goed dat er aandacht voor is in het project. Uit de reacties lijkt een voorkeur voor de variant, waarin de huidige afrit wordt aangepast, omdat deze het minste impact heeft op de omgeving. De andere variant met de lus heeft impact op de nieuwe woningen Reitdiep fase 3 en het Wilgentenenveld.
- **Bouwsteen 6: Extra Oost-West verbindingen**
Er wordt in de reacties gepleit voor het verbeteren van de fietsverbindingen door meer overgangen over de ring te maken. Deze hebben vooral meerwaarde als in het verlengde van een dergelijke fietsroute ook een brug over het Reitdiep komt. De wens is brede en groene fietsovergangen over de ring. Ook wordt aandacht gevraagd voor wandelroutes.
- **Bouwsteen 7: De inrichting van de Parkzone Westelijke Ringweg**
De ambitie om de groenstructuren rondom de ring te verbeteren wordt gedeeld door de bewoners. Het groen als wordt essentieel gezien vanwege de bebouwingsdruk. Suggesties voor invulling van deze ambitie: wandelen en spelen, aanbrengen van verbindende elementen, slimmere, spannender en mooiere inrichting en ecologie.
- **Bouwsteen 8: De ligging van de ringweg in de Parkzone**
Over de ligging van de ring zijn de meningen verdeeld. Verplaatsen van de weg naar het westen biedt ruimte aan de oostkant voor de Reitdiepzone. Maar vanuit Vinkhuizen angst ten aanzien van geluid en verlies aan groen.

Overige aandachtspunten

Overige genoemde aandachtspunten zijn onder andere knelpunten op de wegen in de wijken rondom de ring en de aansluitingen, zoals de fietsoversteek Jaagpad, verkeersdruk op de Pleiadenlaan en Siersteenlaan onder andere door verdwijnen aansluiting Edelsteenlaan en de (verkeers)veiligheid rotonde Siersteenlaan-Goudlaan.

Kwalitatieve beoordeling

De brede 2^e participatieronde heeft plaatsgevonden. We gaan nu verder met een kwalitatieve beoordeling op de bouwstenen door deskundigen en maatschappelijke organisaties te raadplegen. Een aantal van deze partijen, waaronder vertegenwoordigers van buurtverenigingen, hebben zitting in de klankbordgroep.

Deze groep komt met regelmaat bijeen en wordt bevraagd over de tussenresultaten, dilemma's en wijze waarop wij de omgeving betrekken. De opbrengsten van de participatie zullen we ook met de klankbordgroep bespreken en verder uitdiepen.

Wij vragen deskundigen en organisaties om vanuit hun eigen specifieke expertise op de bouwstenen te reageren, gegeven de uitgangspunten voor de opgave. Naast onze interne deskundigen, denken we daarbij aan onderwijs- en onderzoeksorganisaties zoals RUG, UMCG, Hanzehogeschool, architecten en gezondheidsinstellingen zoals GGD en HANNN (Healthy Ageing Netwerk Noord Nederland).

Vervolg.

Mede op basis van de uitkomsten van de lopende voorverkenning verwachten wij dat het nieuwe college de nieuwe gemeenteraad voor de zomer van 2019 kan informeren en verdere besluitvorming kan plaatsvinden. Dan worden de opgaven en daarbij horende financiële, verkeerskundige en ruimtelijke kaders vastgesteld, waarmee de nieuwe colleges van B&W en GS de planstudie in willen gaan.

Wij gaan uit van de volgende globale planning voor de vervolgfasen:

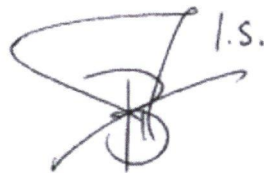
- Afronding voorverkenning/start planstudie: tweede kwartaal 2019
- Voorstel planuitwerkingsbesluit medio 2020
- Planuitwerkingsfase met realisatiebesluit 2020-2021
- Realisatiefase: Voorbereiding realisatie: 2021.
- Start werkzaamheden: Na afronding van aanpak Ring-Zuid

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Ton Schroor', written in a cursive style.

de loco-burgemeester,
Ton Schroor

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Bert Popken', written in a cursive style with the initials 'I.S.' written above it.

de loco-secretaris,
Bert Popken

Bijlage:

Verzamelde reacties 2^e participatieronde

Participatie Ring West / Reacties op de Bouwstenen Ring West, september 2018

Bouwsteen 1 De hoogteligging van de ring

- verdiepte kruisingen fietsers blijven gelijkvloers / open karakter zichtveld
- keuze voor verdiepte ligging bij aansluiting Friesestraatweg/West End. Er ontstaat goede oost-west verbinding over de ringweg (vooral ook voor fietsers en voetgangers), ook indien bij de spoorwegovergang een onderdoorgang komt. Verdiepte ligging is geluidstechnisch veel beter.
- De verdiepte variant is het mooiste.
- Mijns inziens worden de beoogde doelen het best behaald met de diepste ligging van de ring (5,5 meter), over een zo lang mogelijk traject. Ik ben woonachtig in het noorden van Vinkhuizen en moet telkens omfietsen wanneer ik richting Paddepoel wil (en dit moeten we geregeld).
- Verdiepte ligging lijkt noodzakelijk; dit om lawaai, stof en schadelijke dampen voor direct aanwonenden zoveel mogelijk te beperken.
- Goedendag, wij denken dat het verdiepen en enigszins verplaatsen van de ringweg west met daarbij een park aan beiden zijden het leefgenot (park en meer stilte) er goed kan helpen daarbij is als min punt te benoemen dat een dieper gelegen weg voor eventuele aanpassingen op latere momenten lastiger aan te pakken is en dus nog meer toekomstig verkeer zal moeten worden aangepast.
- Diverse oplossingen kunnen gemixt worden. Ten minste een half verdiepte ligging beperkt sterk de visuele overlast van het verkeer en geeft meer mogelijkheden voor overkruisingen. Ik zou ook de weg meer naar het westen willen verleggen om de oostzijde meer ruimte te geven; aan de westzijde kan dit worden gecompenseerd door voor niet teveel waterpartijen te kiezen. Voorgaande zijn strategische keuzes en moeten direct bij aanvang zijn gemaakt; overige keuzes zijn meer flexibel of kunnen naar gelang omstandigheden desnoods later worden aangepast.
- Hoe dieper de ring komt te liggen, des te mooier de opties zijn voor de omgeving. Ook voor wat betreft Oost-Westverbindingen en parkzone (bouwsteen 6 resp. 7).
- Een diepere ringweg is een mooiere ringweg.
- Verdiept over de gehele ring.
- Verlaagd
- Hoewel een verdiepte of half verdiepte ligging van de Ringweg een reductie geluid kan betekenen, zien we als WOV voor Vinkhuizen een schaduwkant: hoe dieper de ring, hoe dichter deze bij Vinkhuizen komt te liggen. Naast de vraag in hoeverre dat voor Vinkhuizen een geluidsreductie oplevert, is daarbij het verlies aan parkgroen – vijver aan de Vinkhuizenkant voor onze wijk een aderlating. Daarbij bestaat het gevaar dat bij een verdiepte ligging de wanden en betonconstructies slachtoffer worden van graffiti. Een verdiepte ligging heeft daarbij ook grote voordelen: het oogt vanuit de wijken fraaier en vriendelijker, de overkant is in zicht en het autoverkeer juist uit zicht. Dat maakt dat binnen onze gelederen geen overeenstemming is voor wat de hoogte van de weg zou moeten zijn. Een verdiepte ligging zou voor allen de voorkeur hebben, indien het voor Vinkhuizen geen verlies aan groen oplevert.
- scenario 3, maar dan liefst nog met park erboven op, zodat je een groenstrook tussen vinkhuizen en paddepoel krijgt, ipv een greppel met auto's. Ik denk hierbij aan de impressies van de groenstrook in de impressies van de Willem Alexandertunnel in Maastricht.
- Een half verdiepte ligging met taluds lijkt mij de beste oplossing. Een natuurlijke glooiing in het landschap.
- Ons ontgaat volledig de logica dat een verhoogde ringweg- variant tpv de kruisingen , op voorhand geen goede optie zou zijn. Ons advies zou zijn om dit juist wel te doen.
Dus : Ringweg incl. op- en afritten omhoog tpv kruisingen; Auto's en fietsers van bv. Siersteenlaan – Pleiadenlaan er veilig onderdoor.
Wij denken dat dit heel veel problemen zou oplossen (en bovendien ook goedkoper is dan de geheel verdiepte variant).
- Scenario 3: Vrij zicht en mogelijk minder geluidshinder.
- een volledig verdiepte ligging (minimale barrièrefunctie, beste optie voor betere verbinding oost-west, meeste ontwikkelingsopties, beste geluidsbescherming);

Bouwsteen 2 De inrichting van de aansluiting 'West End' en omgeving

- keuze voor Haarlemmermeer. Is goede oplossing voor oost-west verbinding op maaiveldnivo. Is eenvoudiger dan Halfklaverblad oplossing en dus goedkoper en neemt veel minder ruimte in beslag.
- voorkeur voor half klaverblad
- Bij de bouw van de Zilverhof in het verlengde van de Zilverlaan hebben we als bewoners van de Zilverlaan een gesprek gehad met een mevrouw van de gemeente. Dat ging over de ecologische gevolgen door de bouw.
Daarbij is ook de gracht met groenstrook achter onze huizen (even nummers) aan de orde geweest. Ons is toen met grote zekerheid verteld dat deze strook zeer grote ecologische waarde heeft en gehandhaafd zal blijven en dat er dus geen huizen aan de overkant van de gracht direct aan het water gebouwd zullen worden.
De groenstrook met hele hoge bomen en een ecologische wal voor egels etc. zou dus in stand blijven. Op de tekening die ik hier vanavond heb gezien is dat niet duidelijk. Er staan wel bomen getekend op de grond waar onze tuinen liggen.
Hopelijk is het mogelijk om ons als bewoners van de even nummers aan het achterste gedeelte van de Zilverlaan daar meer duidelijkheid over te geven.
- Half-klaverblad
- De huidige fietstunnel bij West-End is een zeer belangrijke verbinding tussen Vinkhuizen en de binnenstad. De toekomstige Woldringlocatie en ACM-locatie (ongeveer 750 woningen) en een toekomstige woonlocatie West End zullen allemaal gebruik gaan maken van juist deze ontsluiting. Het staat voorop dat fietsverkeer daarin de voorrang moet hebben. Een andere oplossing dan een halfklaverblad mist die ambitie. Het grote voordeel is dan een halfklaverblad optische ruimte schept door een groenzone, wat de gebruikskwaliteit voor de fietser en wandelaar vergroot. We zien geen enkele noodzaak in een zogenaamde 'aanhechting door middel van een nieuwe stedelijke omgeving', zoals de voorverkenning beschrijft. Het louter neerzetten van bebouwing zorgt er niet voor dat afstanden kleiner worden, maar leidt tot een benauwde, snel onprettig ervaren buitenruimte die niet uitnodigt. De wens tot aanhechting lijkt voort te komen uit een centralistische stadsopvatting met de Grote Markt als een soort modern dorpsplein en doet af aan de eigenheid van de stadswijken als ruimte om in te wonen, werken en recreëren.
- Bij de geplande 'Westend-verbinding' is het wel van belang dat de afstand van deze weg en/of bebouwing niet binnen de regels van een minimum afstand naar een afvalbrengstation komt. Het gaat om de vuilstort Vinkhuizen-Zuid; die wil men in de wijk niet graag kwijt raken.
- de stemvork, met maar 1 rotonde. Daarin blijft meer ruimte voor groen, en ligt het drukke verkeer iets verder van mijn voortuin.
- De eerste variant die vriendelijker is voor fietsers vind ik de beste oplossing. Het is prettiger wonen in een wijk met goede ononderbroken fietsverbindingen.
- Wij begrijpen de keuze van de gemeente om ook de Ring West te ontdoen van alle stoplichten, echter wij zijn heel bang dat dit uiteindelijk ten koste zal gaan van de fietsveiligheid (!)
Neem nu de belangrijke kruising Siersteenlaan – Pleiadenlaan met de Ring- West:
Hier kunnen momenteel de fietsers veilig en zonder hinder de ringweg onderdoor dmv fietstunnels (geen conflict met op- of afritten). Dit is uitstekend!
Ondanks dat er nu wel een verdiepte variant wordt gepresenteerd met veilige fietstunnels onder de op/afritten van de Ringweg door, zijn wij heel bang dat deze variant uiteindelijk niet gekozen gaat worden vanwege de hogere kosten. Dit zou betekenen dat de fietsers de drukke op/afritten van de ringweg moeten oversteken (met alleen haaietanden? net als bij het Hoendiep), waardoor de fietsveiligheid zwaar gaat verslechteren tov de situatie die er nu is. Dit mag beslist niet gebeuren omdat dit een heel belangrijke fietsroute is van de wijken Gravenburg / De Held/ Vinkhuizen!
Stoplichten laten vervallen op de Ring is prima, maar niet ten koste van de fietsveiligheid !
Een vooraanstaande fietsstad als Groningen zou de fietsveiligheid als hoogste prioriteit moeten geven! Kies daarom a.u.b. voor een goede fietsveilige variant!
Mogelijk dan ook met extra 'groene' fietsroutes , los van de huidige kruisingen(fietstunnels / fietsbruggen) om de Ringweg West te passeren.
- - scenario 2 dubbele stemvork. 1 ipv 2 rotondes, overzichtelijker en meer groen.
- scenario 2 enkele laag. Geeft een minder harde scheiding tussen de 2 wijken. Een tunnel geeft voor fietsen toch een scheiding tussen de twee wijken. Terwijl je juist vinkhuizen bij de stad wil trekken. En het doorgaande verkeer op de ring gaat toch onder de rotonde door.
- scenario 2. Via pleiadenlaan. Directe toegang doorgaande weg/ring. En goed toegankelijk vanuit alle

omliggende wijken. Je hoeft zo niet eerst door vinkhuizen als je van paddepoel of kostverloren komt. En je hoeft ook niet eerst via de friesestraatweg.

- smalle 'bruggen'. Meerdere voetganger en fiets oversteekplekken is heel fijn. Zeker als in de reitdiepzone meer woningbouw komt. Maar bruggen met groen op de brug vind ik overdreven.

- Halfklaverblad (conflictvrije fietsverbinding in beide richtingen, behoud van groen en waterberging);
- 2 x halve stemvork. Mooier. Ruimer. Minder wegen en ruimte benodigd.
- Klaverblad-voor de veiligheid van de fietsers (geen tunnel meer)

Bouwsteen 3 De inrichting van de aansluiting Siersteenlaan/Pleiadenlaan en omgeving

- Alle het kruisende verkeer op 1 niveau met de ringweg eronderdoor. Je bent dan de tunnels kwijt waar veel overvallen plaats vinden/vonden
- voorkeur voor tunneltjes
- Fietstunnel. Een tunnel hoeft niet eng te zijn als hij goed gemaakt wordt. Een tunnel is veel fietsvriendelijker dan voorrang te moeten verlenen aan auto's. We zijn een fietsstad, de fietser moet door kunnen fietsen.
- Gelijk niveau fietsers en auto's (geen tunneltjes meer)
- ik mis de ongelijkvloerse kruising pleiadelaan-siersteenlaan bij Jaagpad. Als dat de hoofd fietsroute zou worden lijkt mij dat dat nu opgelost zou moeten worden. Geen tweede eikelnaam svp.
- Voorstander voor de rotonde, maar dit heeft wel het volgende effect:
Fietsers die komen van het jaagpad hebben in de spits minder kans om te kunnen oversteken, doordat er een continue verkeersstroom is. Bij een stoplicht (huidige situatie) stopt het verkeer af en toe. dit geeft kans om veilig over te steken.
- Als dat mogelijk is dan zag ik de overlast gevende kruising Friesestraatweg/Siersteenlaan-Pleiadenlaan liever verdwijnen! Daar heeft eigenlijk alleen het bestemmingsverkeer hinder van en het komt ten goede aan een stoplichtvrije en goed te berijden ringweg. Opstoppingen en verkeershinder kan afnemen en de Pleiadenlaan wordt als bonus een groene zone, zonder enig gemotoriseerd verkeer, waarlangs zelfs bebouwing mogelijk is want goede verbindingen en twee winkelcentra. Vinkhuizen en Paddepoel raken meer geïsoleerd maar hebben beide voorzieningen. Langzaam verkeer kan Paddepoel of Vinkhuizen bereiken via de omweg over Zernike en de brug bij Reitdiep of zuidelijk via de Kraneweg. Alternatieve wegen hebben vaak al prima kruispunten zoals bij Hoendiep en krijgen nog betere.
Op verschillende kruisingen in Paddepoel kunnen de verkeerslichten dan weggehaald worden.
Toenemende bebouwing van de Friesestraatweg/De Held/SU terrein zal anders de ring op deze plaats doen overbelasten en de kruising bij de brug tot een niet te nemen hindernis maken. Samen met verkeer wat vast staat op de wegen in Paddepoel en Selwerd.
De noordelijke ring Plataanlaan zou een afrit moeten hebben bij de Iepenlaan en de Held moet aan het einde eindelijk doorgetrokken worden naar de minirotonde onder de N355 bij de Professor Uilkenweg. Er zijn betere verkeersvoorzieningen nodig zoals; plaatselijke verbreding voorsorteer en uitvoegstroken of verkeerslichten. Meer verkeer naar Paddenpoel zal via Kraneweg, Herman Colleniusstraat en Prinsesseweg willen gaan. Positief is het eerder gebruik maken van de fiets en het verkeerssluw worden van woonstraten die uitkomen op de dan groene parkzone van de Pleiadenlaan. Vraag ook eens mensen die aan de Voermanstraat en Regulustraat wonen. Bij een onveranderd beleid staat het verkeer binnenkort vaak vast op de minirotonde aan de Goudlaan. Het zou juist hiervandaan weg moeten rijden. Kruisingen die het verkeer doen stilstaan moeten verdwijnen want die werken niet.
Ik woon zelf aan de Goudlaan. Bedankt voor de mogelijkheid tot het geven van een visie.
- Fietsers door tunneltjes
- Een andere oplossing dan een eigen laag voor fietsers en voetgangers in nieuwe rotondes Siersteenlaan-Pleiadenlaan lijkt ons gezien de veiligheid van het verkeer niet mogelijk. De veiligheid van fietsers en voetgangers wordt volgens ons het meest gewaarborgd door gescheiden verkeersstromen.
- fietsers eigen laag, want dat is een stuk veiliger dan gelijkwaardige kruising.
- Hiervoor geldt ook mijn voorkeur voor de 1e ongelijkvloerse oplossing voor fietsers. Ook voor de verkeersveiligheid ter plekke. Maak de onderdoorgangen ruim genoeg zodat er geen tunnelgevoel ontstaat.
- Wat wij ook constateerden, is dat er meerdere afslagen/opritten van de Ring West zullen verdwijnen (oa tpv de Metaallaan / Edelsteenlaan).
Dit geeft hoogstwaarschijnlijk meer verkeersdruk op de overblijvende kruisingen + rotondes (bijvoorbeeld ook tpv kruising Siersteenlaan – Pleiadenlaan).
Momenteel staat er tijdens de spits op de Siersteenlaan soms al een file vanaf rotonde de Held!

Dit heeft nu overigens ook te maken met de tijdelijke werkzaamheden aan het Hoendiep, maar een vergelijkbare situatie ontstaat waarschijnlijk vaker bij het laten vervallen van enkele Ringweg-op/afritten.

- diep. geluidswallen hinderen het zicht en geven meer scheiding tussen de 2 kanten. Op deze manier is er het meeste verbinding met beide kanten ook voor voetgangers en fietsen.
 - verhoogde aansluiting (conflictvrije fietsverbinding in beide richtingen);
 - Liefst geen fietstunnel. Nu onveilig gevoel.
- Geen park achter Goudflat zoveel mogelijk water houden. Dit als water berging. Wordt nu veel gevist en bewoners hebben (opblaas) bootjes en 's winters wordt er geschaatst. In wijk zijn reeds parkjes/speelplekken /hondenuitlaatplaatsen aanwezig.
- Geen opschuiving ring naar het westen (Vinkhuizen) Vijvers worden al kleiner door op/afrit.
- Door de nieuwe op-/afritten hoe wordt het geluid terplaatse gewerd en de overlast voor de bewoners beperkt? (Is hier al onderzoek naar verricht ontvang dan graag het rapport)
- Geen loop bruggetje oid tussen mijn tuin (Magnesiumlaan) en achterzijde Goudflat. Wordt vermoedelijk dan als fietspad en door hangjeugd gebruikt.
- 3-Enkele laag i.v.m de fietsers (geen tunnel meer).

Bouwsteen 4 Ontsluiting Reitdiepzone Noord

- Vanaf de Kornalijnlaan een verbinding maken met de Friesestraatweg zou erg prettig zijn. Anders wordt Vinkhuizen-Noord een onbereikbare enclave. De bus moet er ook zeker blijven rijden(!).
- Aansluiting Reitdiepzone met een tunnel
- Een ontsluiting via Vinkhuizen vinden wij een niet wenselijke oplossing. Nu al wordt de Edelsteenlaan als gevaarlijk en druk ervaren. Met een afsluiting van de ring naar een nieuwe ontsluiting voor een nieuwe stadwijk Reitdiepzone Noord wint Vinkhuizen erg weinig. De Edelstaanlaan blijft een hoofdverkeersader en daarbij krijgt de wijk juist te maken met extra druk op de ontsluiting Siersteenlaan / Pleiadenlaan. Ook voorzien we sluipverkeer vanaf de Reitdiepzone over Diamantlaan richting Hoogkerk. Sowieso neemt de verkeersdruk in Vinkhuizen toe, omdat voor voorzieningen de Reitdiepzone vooral is aangewezen op Vinkhuizen, zeker als de ontsluiting richting Reitdiephaven wegvalt.
- tunnel voor personenauto's.

Bouwsteen 5 Ontsluiting Reitdiep Haven

- zoveel mogelijk gebruik maken van de bestaande infrastructuur rond het transferium om het bestemmingsverkeer verder in de wijk te laten uitkomen en daarmee het ovaal te ontlasten
- Ik vind beide prima zolang het de wijk en de Hoogeweg maar zo min mogelijk belast.
- De beste oplossing voor iedereen zal Zijn is dat het prima zo is alleen zou je de stoplichten bij hoogkerk weg moeten halen. Dit veroorzaakt lange files elke dag weer. Dus als er een lus komt over de viaduct die bij het reitdiep staat iedereen die naar reitdiep wil in de file elke dag weer. Want je kan nergens anders dan het reitdiep in.
- Dit wordt een chaos bij beide scenario's. Er is te weinig ruimte en er zullen dingen moeten worden afgebroken, de net opgebouwd zijn. Waarom eigenlijk de hele ring niet verleggen achter Hoogkerk? Daar is vroeger ook ooit sprake van geweest. De huidige ring verdiepen en alle andere dure oplossingen kunnen dan wellicht worden voorkomen. Bovendien wordt er in de nabije toekomst ook nog gebouwd op de grond van "De Twentse bouwers;" er is dan helemaal geen ruimte meer voor welke vorm van verkeersafwikkeling dan ook!
- Ik vind aanpassing van de bestaande afrit de beste oplossing. Deze oplossing lijkt mij:
 - het minst ingrijpend voor omwonenden (vooral hoogbouw en winkels)
 - effectief voor de ontsluiting
 - het goedkoopst

Verplaatsing van de afrit heeft deze voordelen niet. Er komt dan een lelijke, plaatsinnemende lus die veel te dicht tegen de laagbouw van Reitdiep fase 4 aanligt. Dit zorgt voor veel overlast, schijnende autolampen in woonkamers in de lus, geluid, of een lelijke wal om de lus. Het gaat verder ten koste van het geplande wilgenbos.
- De friesestraatweg aansluiting op reitdiephaven geeft meer verkeer over de andere reitdiep afrit maar door de friesestraatweg verbonden te laten zal dit effect meevallen en zal doorrijden wel beter gaan (ivm geen stoplichten meer). De aanpassing van de afrit reitdiep lijkt mij het beste zonder lus maar met rechtstreekse aansluiting op de ring al dan niet met de reeds bestaande rotondes om zo snelheid te beperken en doorloopt beter te reguleren.

- Géén lus maken. Dan rijden auto's alleen maar om. Dat kost meer. Het probleem wordt slechts verplaatst. De nieuw aan te leggen wijk (met wilgenbos) verliest meteen waarde. De oplossing kan beter gevonden worden aan een kleinschaligere aanpak van het bestaande toegang vanaf Prof. Uilkensweg (bij het winkelcentrum).
- Géén lus, maar een aanpak van de aansluiting van Professor Uilkensweg heeft de voorkeur. De lus gaat ten koste van geld, het aanzicht van de nieuwe te bouwen woonwijk, de P+R-plek én het aan te leggen wilgenbos.
- De eerste optie (aanpassen afrit en rotonde) lijkt mij het beste omdat bij optie 2 de situatie ten opzichte van de nog te bouwen woningen in reitdiep Fase 3 (ten noord westen van de P+R) qua geluidsoverlast te veel verslechtert: in de eerste plaats door een verveelvoudiging van de hoeveelheid passerend verkeer doordat er naast de huidige oprit een afrit bij komt, en ten tweede vanwege een toename van de geluidsintensiteit doordat de weg een stuk dichterbij de bebouwing komt te liggen. Of maakt geluidswering ook onderdeel uit van deze optie?
Een tweede punt is dat het mij bij optie 2 niet praktisch en efficiënt lijkt dat als je komend vanuit het zuiden de wijk Reitdiep in wil wilt rijden eerst de afrit moet nemen; vervolgens een eind terug moet rijden; weer rechtsaf moet slaan; vervolgens de hele ovonde rond moet rijden.
- Rechtstreeks aansluiten op de bestaande weg, geen extra lus
- Voor de noordelijkste fietsbrug (ten noorden van de Plataanbrug) vragen wij aandacht voor de breedte van de brug. Door de nieuwbouw met nieuwe bewoners wordt de verkeersdruk groter, waardoor voor voornamelijk ouderen (met rollators en rolstoelen) de brug te smal wordt door de grote stroom fietsers. Dit wordt ook nu al zo ervaren (urgent).
Hetzelfde geldt voor de ACM-brug waarbij fietsers ouderen over het hoofd zien. Wanneer er ook een nieuwe weg door het West-End komt, zal dit verslechteren.
Een oplossing kan zijn (naast uiteraard het verbreden van de bruggen) om de belemmeringen van het Jaagpad weg te nemen zodat fietsers minder over de bruggen zullen reizen. Om voetgangers dan ruimte te geven, zal hier wel een zelfstandig trottoir aangelegd moeten worden.
- Hierop hebben wij als WOV geen reactie.
- Ik weet niet precies om welke van de twee (bouwsteen 4 of 5) het nu gaat, maar de verlengde afrit (lus) waarbij de botonde een keer extra moet worden gereden, is géén aanrader. Is er mogelijkheid om de ruimte aan de zuidzijde van de Friesestraatweg, naast Vinkhuizen te gebruiken? Desnoods het moestuintjesdeel verplaatsen? Als de weg daarheen verlegt kan worden, is er meer ruimte voor de afritten. Iemand vertelde me dat het plan bestaat om daar een zonnepanelenpark aan te leggen? Die zitten toch ook al op het P&R dak? Zijn de studentenflats van Vinkhuizen al gebruikt voor zonnepanelen?
- Er is op verzoek van bewoners ingezoomd op de ontsluiting Reitdiephaven en Reitdiepzone. Dit was nog niet voldoende in beeld bij de projectgroep. Het is goed dat burgers via de klankbordgroep mee kunnen praten. Ik denk echter dat de grootte van de problematiek niet voldoende in beeld is gezien de oplossingsrichtingen die gegeven zijn.
Het is verbazingwekkend hoe weinig de gemeente weet van lokale verkeerssituaties. Als de gemeente het al niet weet en wel in de projectgroep zit samen met de provincie; hoe moet de provincie dit dan weten? Onlangs begreep ik dat een deel van de provincieweg bij de Chinees richting Zuidhorn veranderd zal worden. Er is geen helicopterview om zaken in zijn geheel bekijken op een afstand van slechts kilometers. Deelplannen worden uitgevoerd zonder de samenhang te beoordelen.
Op de info avond sprak ik een verkeerskundige. Hij viel in voor iemand anders die beter op de hoogte was, gaf hij aan. De officiële fietsroutes van de gemeente zijn andere routes dan die werkelijk gebruikt worden door fietsers. Slechts als je wijken kent weet je hoe verkeersstromen verlopen. Het voorbeeld van de fietsers en hun werkelijke route, door bijvoorbeeld Reitdiephaven in plaats van de officiële fietsroute waarvan de gemeente denkt dat deze gebruikt wordt, is een voorbeeld dat je plannen niet enkel vanaf de tekentafel kunt maken. Via deze weg het verzoek de verbinding Reitdiepzone en Reitdiephaven goed te (blijven) bekijken.
- Via de lus verderop. Het minst hinder voor omwonenden.

Bouwsteen 6 Extra Oost-West verbindingen

- Voor het sociaal veilig gevoel kan er een smalle doorgang komen waarbij men er snel over heen kan met veel zicht. Of een brede doorgang met bomen en gras waardoor het zicht ver rijkt en meer veiligere gevoel geeft.
- Ik zou het mooi vinden als er bij oost-west verbindingen ook aandacht is voor een extra bruggetje dan wel wandelpad onder meer bij het blauwe brugje (naar Reitdiephaven). Algemeen dus ook veilige

wandelroutes. Daarbij zou het erg goed zijn om bij bebouwing van de tussenstrook daar waar het mogelijk is ook groenverbindingen te maken. Want alleen een weggetje of steegje tussen hoge huizen door geeft geen gevoel van verbinding. Creatief zijn is het devies. Maak eens een gat in die huizen! Of zet er een boom op.

- Brede bruggen over de ringweg
- Een uitgangspunt van het aanpakken van de Ring West is het verbeteren van de fietsverbindingen. Eigenlijk zien we daar maar heel aarzelend iets van terug. De drie bestaande ontsluitingen zullen blijven, hoewel de ontsluiting naar Reitdiepshaven minder waardevol lijkt te worden als de (fiets)verbinding Hoogeweg – Friesestraatweg verval. De zuidelijke verbinding wordt naar verwachting qua sociale veiligheidsbeleving veiliger (de tunnel verval) maar wel veel drukker dan de huidige verbinding, door nieuwbouw West End, ACM, Woldring en Tuin-in-Stadlocatie, SuikerUnie, Energieweg. Het beoogt daarmee een noodzakelijke, maar niet per se prettige verbinding te worden. Voor ons is het dan wel noodzaak dat extra verbindingen bij de Metaallaan en Edelstaan voor (uitsluitend) fiets- en voetgangersverkeer worden gerealiseerd.
- zo groot en breed mogelijke groenbruggen, of gewoon een tunnel van de ring maken. Lekker veel groen erboven op, met hier en daar fiets- en voetpaden.
- Extra oost-westverbindingen zijn alleen nuttig als ze Paddepoel en Vinkhuizen ook beter verbinden. In het verlengde van de Venuslaan heeft in mijn optiek de meeste meerwaarden, maar alleen in combinatie met een brug over het Reitdiep. Andere locatie zou eventueel het verlengde van de Grote Beerstraat zijn. Om de problematiek van kruisend verkeer op te lossen kan er ook worden nagedacht om hier de hoofdverbindingen voor fietsers van te maken.
- Extra Oost-West verbindingen (met kleine maaswijdte, uitvoering als brede, groene dwarsverbindingen om optimale verbinding te borgen)

Bouwsteen 7 De inrichting van de Parkzone Westelijke Ringweg

- keuze voor verdiept. Houdt in meer bebouwing tov andere scenario's. Dientengevolge meer woningbouw en een sociaal veiliger gebied.
- voorkeur voor wandelen en spelen
- Parkzone waarin je kunt wandelen en spelen. Het moet nu een verbindend element worden, geen scheidend element
- De ambitie van de stad is volgens de voorverkenning het verbeteren van de groenstructuren in het bijzonder van de groenstructuren aan de oostkant van Vinkhuizen. Wij vinden ons in die ambitie. In de uitwerking zien we dat matig terug. Het is duidelijk dat de waterbergingen achter de flats aan de Goudlaan noodzakelijk zijn. De huidige groenstructuur is saai heeft geen verbindingen met elkaar en nodigt maar beperkt uit tot recreatie. De natuurwaarden, op de vijvers na, lijkt niet bijzonder groot. In de geschetste plan zien we wel een verbetering van de groenstructuren aan de Friesestraatwegkant, maar niet bij de Vinkhuizenkant. Wel is duidelijk dat in elk scenario de Ringweg naar het westen (richting Vinkhuizen) opschuift. Een slimmere, spannendere en mooiere inrichting van de groenstroken en waterbergingen vinden wij bij een plan voor Ring West horen. Dat missen wij nu. De suggestie in de voorlichtingsvideo met brede ecoducten lijkt niet helemaal overeen te komen met de voorverkenning. De in de voorverkenning genoemde stelling 'nieuwe bebouwing moet bijdragen aan de kwaliteit van het park' komt ons voor als een contradictio in terminis. Er is een park of er is bebouwing. Gezien de druk op de open ruimte, waar voor de toekomst al erg veel bebouwing in het stadsdeel West is voorzien, lijkt ons een groene invulling een belangrijke component die nu te veel ontbreekt. Groen is essentieel in een gezonde woonomgeving en een duurzame stad.
- Ringweg zo diep als mogelijk met brede bruggen voor de fietsers. Verder een mooi aangelegd park tussen Vinkhuizen en Paddepoel.
- Ring zo diep mogelijk en zo een park maken tussen Vinkhuizen en paddepoel. Laat de auto's maar de diepte ingaan zodat je geen enge tunnels meer hebt vanaf en naar Vinkhuizen. Het lijkt me erg fijn dat er gewoon een open ruimte is tussen paddepoel en Vinkhuizen waar fietsers en wandelaars zowel verkeersveilig als ook gevoelsmatig veilig kunnen oversteken over de ring en het reitdiep.
- Park.
- Hou de ringweg zo oostelijk mogelijk zodat je een mooi park aan de vinkhuizenkant kunt aanleggen. Behoud de waterpartijen maar doorbreek ze meer, verander de vorm en leg bruggetjes aan, zodat er een echt park ontstaat in plaats van alleen een soort functionele wateropvang.
- Nadruk op ecologie incl. behoud van waterberging en meer dwarsrelaties (verbeteren van een groen corridor incl. waterberging in de stad en minimale barrièrefunctie);

Bouwsteen 8 De ligging van de ringweg in de Parkzone

- voorkeur voor westen
- Des te meer parkzone, des te meer leven er te vinden is in de wijk - waar nu vooral functionele ruimte is (waterberging, asfalt) zou iets meer groene oppervlaktes uitnodigen voor wandelen, sporten, ontmoeten en recreëren. Tevens ook iets beter voor de dieren, me dunkt.
- Een verdiepte ring met een goede verbinding tussen oost en west
- hoofdfietsroute vanuit n355 kan door deze zone met extra brug ter hoogte van edelsteenlaan zou een mogelijkheid zijn.
- Vanuit Vinkhuizen geredeneerd is opschuiven naar het westen altijd een stukje verlies. We zien wel dat er weinig anders mogelijk is, ook gezien de leefbaarheid van de Reitdiepzone, wel zouden we graag wat pijnpunten beperkt zien, waarin Vinkhuizen nu het hoofdaandeel lijkt te krijgen.
Namelijk:
 - de drukke Siersteenlaan en Diamantlaan worden nog drukker (ontsluiting Reitdiepzone en SuikerUnie door ontbreken aan voorzieningen in deze nieuwe woonlocaties), blijvend sluipverkeer richting Hoogkerk / Peize
 - extra drukke weg door de WestEndverbinding
 - verlies van de afrit Edelsteenlaan: extra drukte bij afrit Siersteenlaan en Zuid (WestEnd)
 - De Edelsteenlaan lijkt daarbij toch nog als ontsluitingsweg te blijven fungeren
 - Verlies van groen bij WestEnd door een nieuwe woonlocatie
 - Vermindering van groenzone achter de flats GoudlaanIn het plan moet, lijkt ons, extra aandacht komen voor de afwikkeling van verkeersstromen vanaf de Ring door Vinkhuizen. De huidige infrastructuur van de wijk heeft al zijn problemen, die lijken door deze plannen groter te worden. Ook gewenst is een visie op verbeteren van groen en recreatie in groen binnen en rond Vinkhuizen.
- Verdiepte (als het kan verstopte) ring, met park aan beide kanten en er bovenop.
- ligging aan de oostelijke kant (minder kosten voor verplaatsen, meer ruimte voor de parkzone, toegevoegde waarde van extra voetpad Oost blijkt minimaal).

Overige reacties

- Daarbij wil ik wel mijn zorgen uiten over de rotonde ten westen van de aansluiting Siersteenlaan/Pleiadenlaan: De rotonde met de Goudlaan. Deze rotonde is onveilig, ik zie er geregeld dingen (bijna) misgaan. Het splitsen van de rijbanen zou hier allicht voor meer veiligheid zorgen, zoals ook bij het kruispunt Diamantlaan/Siersteenlaan. Ik mijd deze rotonde dan ook en neem dan liever een afslag verder ten zuiden (Metaallaan of zelfs via Hoendiep-Diamantlaan) of rij via de afrit Friesestraatweg om dan via de aansluiting met de Hoogeweg weer terug te rijden, richting de Edelsteenlaan.
- Hallo, ik heb er natuurlijk niet veel verstand van, en ik woon er ook niet, maar kwam het toevallig tegen. Wat ik wel wil zeggen: "Kijk eens naar het Raadhuisplein in Emmen, ik denk dat je daar veel inspiratie kan opdoen."
- Mooi dat de ringweg wordt aangepakt.
Helaas is er al veel ingevuld, dan wel niet mogelijk door oa particulier bezit. De scheiding tussen Vinkhuizen en Paddepoel zal zeker blijven bestaan, vooral doordat het aardig volgebouwd wordt met hoge gebouwen tussen ring en kanaal. Misschien ook niet erg, maar dan ook niet die pretentie. Het uitzicht over een dieper liggende ringweg lijkt mij niet erg belangrijk, zo mooi worden en zijn de bebouwingen niet. Misschien is een half diepe variant een goede optie met een halfhoge dijk met mooi groen en bomen.
Aansluiting rotonde Siersteenlaan, Pleiadenlaan. Er moet een keuze worden gemaakt voor fietsers, veiligheid of snel? Laat de keuze aan de fietsers, maak mooie tunnels en geef ook ruimte aan fietsers die bovenlangs willen. Lijkt me niet veel duurder. Daarbij lijkt daar de Haarlemmermeer variant voor autos de minste ruimte in te nemen.
Sommige zaken zijn nog moeilijk voor te stellen. Bijv de aansluiting van de Frieschestraat weg op de nieuwe ringweg en hoeveel aan gebouwen die daar zullen komen. Misschien daar juist wat ruimte voor groen als ontsnappingsroute en rust van bebouwing, alleen een paviljoen achtig iets.. (Als bij het water aantrekkelijker moet worden dan hoort daar ongeveer ook ruimte voor terrassen en horeca. Een mooie centrale plek tussen de oranjewijk, paddepoel en vinkhuizen.