

## **Reacties Inloopbijeenkomst 9 juli over bouwstenen Ring West**

**Op 9 juli is er een inloopbijeenkomst gehouden waar vertegenwoordigers van de gemeente en provincie in gesprek zijn gegaan met wijkbewoners over de verschillende bouwstenen voor de aanpak van Ring West. Deze bouwstenen laten de diverse keuzemogelijkheden zien. Per bouwsteen kon worden aangegeven welke kansen en dilemma's de wijkbewoners zien voor de omliggende wijken van de Ring West. De reacties zijn per bouwsteen aangegeven.**

### **De hoogteligging van de ring**

De meeste bezoekers zijn voorstander van de verdiepte ligging over een zo lang mogelijk traject. Sommige vinden het zelfs noodzakelijk om lawaai, stof en schadelijke dampen voor direct aanwonenden zoveel mogelijk te beperken. Graag wel met een park aan beide zijden voor het optimale leefgenot. Een verdiepte ligging heeft grote voordelen: het oogt vanuit de wijken fraaier en vriendelijker, de overkant is in zicht en het autoverkeer juist uit zicht. Er gaan ook stemmen op voor een half verdiepte ligging. Dan krijg je een natuurlijke glooiing in het landschap.

Ook zijn er bezoekers die voor een mix kiezen. Ten minste een half verdiepte ligging beperkt sterk de visuele overlast van het verkeer en geeft meer mogelijkheden voor overkruisingen.

Als de weg meer naar het westen wordt verlegd om de oostzijde meer ruimte te geven, kan dit aan de westzijde worden gecompenseerd door niet te veel 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.

Hoewel een verdiepte of half verdiepte ligging van de Ringweg een reductie geluid kan betekenen, zien sommige bewoners van 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 de wijk een aderlating. Daarbij bestaat het gevaar dat bij een verdiepte ligging de wanden en betonconstructies slachtoffer worden van graffiti.

Ook is er nog een reactie waarom er geen verhoogde ringweg mogelijk is. Het ontgaat deze wijkbewoner volledig de logica dat een verhoogde ringweg- variant van de kruisingen, op voorhand geen goede optie zou zijn. Het advies zou zijn om dit juist wel te doen. Dus: Ringweg incl. op- en afritten omhoog; Auto's en fietsers van bv. Siersteenlaan –Pleidienlaan er veilig onderdoor. Deze bewoner denkt dat dit heel veel problemen zou oplossen (en bovendien ook goedkoper is dan de geheel verdiepte variant).

### **De inrichting van de aansluiting 'West End' en omgeving**

Een grote groep bewoners geven de voorkeur aan het halve 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 half klaverblad mist die ambitie. Het grote voordeel is dan een half klaverblad optische ruimte schept door een groenzone, wat de gebruikskwaliteit voor de fietser en wandelaar vergroot. Deze bewoners 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. Andere bezoekers kiezen voor de Haarlemmermeer. Het is een goede oplossing voor oostwest verbinding op maaiveldniveau. Het is eenvoudiger dan het half klaverblad, goedkoper en neemt

veel minder ruimte in beslag. Andere kiezen voor de stemvork met maar een rotonde. Daarin blijft meer ruimte voor groen, en ligt het drukke verkeer iets verder van deze bezoeker zijn voortuin. De bewoners zijn tevreden over de goede ononderbroken fietspaden. Het is prettiger wonen in een wijk met goede ononderbroken fietsverbindingen. Mogelijk dan ook met extra 'groene' fietsroutes, los van de huidige kruisingen (fiets tunnels/fietsbruggen) om de Ringweg West te passeren.

Andere begrijpen de keuze van de gemeente om ook de Ring West te ontdoen van alle stoplichten, echter zij zijn heel bang dat dit uiteindelijk ten koste zal gaan van de fietsveiligheid. Ondanks dat er nu wel een verdiepte variant wordt gepresenteerd met veilige fiets tunnels onder de op/afritten van de Ringweg door, zijn zij 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, waardoor de fietsveiligheid zwaar gaat verslechteren t.o.v. 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.

#### **De inrichting van de aansluiting Siersteenlaan/Pleiadenlaan en omgeving**

De meeste bezoekers pleiten ervoor alle kruisende verkeer op één niveau met de ringweg en dat er geen tunnels komen. Dit heeft wel een bepaald effect volgens een bezoeker: Fietsers die van het jaagpad hebben in de spits hebben minder kans om te kunnen oversteken, door een continue verkeersstroom. Bij een stoplicht (huidige situatie) stopt het verkeer af en toe. Dit geeft kans om veilig over te steken. Deze bewoner ziet als dat mogelijk is 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 hier zijn 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.

Een oplossing volgens een bewoner kan zijn om op verschillende kruisingen in Paddepoel de verkeerslichten weg te halen. Toenemende bebouwing van de Friesestraatweg/De Held/SU-terrein zal anders de ring op deze plaats overbelast raken 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.

Andere bewoners geven als tip dat de noordelijke ring Plataanlaan een afrit moeten hebben bij de Iepenlaan en de Held aan het einde eindelijk doorgetrokken moet worden naar de minirotonde onder de N355 bij de Professor Uilkensweg. 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 wel het eerder gebruik maken van de fiets en het verkeersluw worden van woonstraten die uitkomen op de dan groene parkzone van de Pleiadenlaan. Bij een onveranderd beleid staat het verkeer binnenkort vaak vast op de minirotonde aan de Goudlaan. Kruisingen die het verkeer doen stilstaan moeten verdwijnen want die werken niet. 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 hen het meest gewaarborgd door gescheiden verkeersstromen.

Ook zijn bewoners ongerust dat bij het verdwijnen van meer opritten de verkeersdruk toeneemt bij de overblijvende kruisingen en rotondes.

#### **Ontsluiting Reitdiepzone Noord**

Een bewoner meldt dat het handig is om vanaf de Kornalijnlaan een verbinding te maken met de Friesestraatweg. Anders wordt Vinkhuizen-Noord een onbereikbare enclave. De bus moet er ook zeker blijven rijden.

Andere bezoekers vinden een ontsluiting via Vinkhuizen 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 Edelsteenlaan blijft een hoofdverkeersader en daarbij krijgt de wijk juist te maken met extra druk op de ontsluiting Siersteenlaan/ Pleiadenlaan. Ook voorzien ze 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.

#### **Ontsluiting Reitdiep Haven**

Sommige bewoners willen zoveel mogelijk gebruik maken van de bestaande infrastructuur rond het transferium om het bestemmingsverkeer verder in de wijk te laten uitkomen en geen extra lus. Een aanpak van de aansluiting van Professor Uilkenweg heeft de voorkeur. Andere vinden een aanpassing van de bestaande afrit de beste oplossing. Deze oplossing lijkt het minst ingrijpend voor omwonenden (vooral hoogbouw en winkels), effectief voor de ontsluiting en is het goedkoopst. Verplaatsing van de afrit heeft deze voordelen niet. De aanpassing van de afrit Reitdiep lijkt een bewoner 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 de doorloop beter te reguleren. Andere vinden dat er te weinig ruimte is en dat er 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. 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 (i.v.m. geen stoplichten meer)..

#### **Extra Oost-West verbindingen**

Een aantal bezoekers willen graag voor het sociaal veilig gevoel een smalle doorgang waarbij men er snel over heen kan met veel zicht. Of een brede doorgang met bomen en gras waardoor het zicht ver rijkt en een meer veiliger gevoel geeft. Dat vinden meer: zo groot en breed mogelijke groenbruggen, of gewoon een tunnel van de ring maken. Lekker veel groen erbovenop, met hier en daar fiets- en voetpaden.

Een bewoner zou het mooi vinden als er bij oostwest verbindingen ook aandacht is voor een extra bruggetje dan wel wandelpad onder meer bij het blauwe bruggetje (naar Reitdiephaven). Algemeen dus ook veilige wandelroutes. Daarbij zou het erg goed zijn om bij de 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.

Een bezoeker meldt dat ze maar weinig terugzien van de fietsverbindingen. De drie bestaande ontsluitingen zullen blijven, hoewel de ontsluiting naar Reitdiephaven minder waardevol lijkt te worden als de (fiets)verbinding Hoogeweg – Friesestraatweg vervalt. De zuidelijke verbinding wordt naar verwachting qua sociale veiligheidsbeleving veiliger (de tunnel vervalt) maar wel veel drukker dan de huidige verbinding, door nieuwbouw West End, ACM, Woldring en Tuin-in-Stadlocatie, Suiker Unie, Energieweg. Het beoogt daarmee een noodzakelijke, maar niet per se prettige verbinding te worden. Voor hen is het dan wel

noodzaak dat extra verbindingen bij de Metaallaan en Edelsteenlaan voor (uitsluitend) fiets- en voetgangersverkeer worden gerealiseerd.

Extra oost-westverbindingen zijn alleen nuttig volgens anderen als ze Paddepoel en Vinkhuizen ook beter verbinden. In het verlengde van de Venuslaan heeft in deze persoon 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.

### **De inrichting van de Parkzone Westelijke Ringweg**

Een mooi aangelegd park tussen Vinkhuizen en Paddepoel heeft vele voorstanders. Een parkzone waarin je kunt wandelen en spelen. Het moet een verbindend element worden, geen scheidend element. Deze bewoners melden dat de ring zo diep mogelijk moet worden. Laat de auto's maar de diepte ingaan zodat je geen enge tunnels meer hebt vanaf en naar Vinkhuizen. Het lijkt ze 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.

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. In de uitwerking zien een aantal personen 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 deze personen 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 zij bij een plan voor Ring West horen. Dat missen zij 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 hen 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 hen een groene invulling een belangrijke component die nu te veel ontbreekt. Groen is essentieel in een gezonde woonomgeving en een duurzame stad.

Sommige vinden dat je de ringweg zo oostelijk mogelijk moet houden zodat je een mooi park aan de kant van Vinkhuizen 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.

### **De ligging van de ringweg in de Parkzone**

Vanuit Vinkhuizen geredeneerd is opschuiven naar het westen altijd een stukje verlies volgens enkele bewoners. Ze zien wel dat er weinig anders mogelijk is, ook gezien de leefbaarheid van de Reitdiepzone. In het plan moet, lijkt deze bewoners dat er extra aandacht moet 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. In 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.

Andere bewoners hebben een voorkeur voor opschuiving naar het westen. Daardoor meer parkzone en meer leven in de wijk - waar nu vooral functionele ruimte is (waterberging, asfalt). De groene oppervlaktes nodigen uit voor wandelen, sporten, ontmoeten en recreëren.

**Overig**

Een bewoner wil zijn zorgen uiten over de rotonde ten westen van de aansluiting Siersteenlaan/Pleiadenlaan: De rotonde met de Goudlaan. Deze rotonde is onveilig, en hij ziet er geregeld dingen (bijna) misgaan. Het splitsen van de rijbanen zou hier allicht voor meer veiligheid zorgen, zoals ook bij het kruispunt Diamantlaan/Siersteenlaan. Deze bewoner mijdt deze rotonde dan ook en neemt liever een afslag verder ten zuiden (Metaallaan of zelfs via Hoendiep-Diamantlaan) of rijdt via de afrit Friesestraatweg om dan via de aansluiting met de Hoogeweg weer terug te rijden, richting de Edelsteenlaan.