

Verkeersvisie Vinkhuizen

2020-2035

Conceptversie



Wijkoverleg Vinkhuizen

Postbus 2507
9704 CM Groningen
info@vinkhuizen.nl

7 december 2019



Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	2
2	Groningen in 2035	3
3	Openbaar vervoer	6
4	Fietsers	7
5	Voetgangers.....	11
6	Hoofdwegenstructuur.....	13
7	Woonstraten	15
8	Winkelcentrum Vinkhuizen	17
9	Basisscholen	20
10	Hulpdiensten	21

1 Inleiding

Aanleiding

Op dit moment hebben Nederlandse gemeenten een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) waarin de visie, het beleid en de plannen omtrent verkeer en vervoer staan beschreven. In 2021 treedt de Omgevingswet in, en zullen de onderwerpen verkeer en vervoer onderdeel worden van het Gemeentelijk Omgevingsplan (GOP). De gemeente Groningen maakt van deze gelegenheid gebruik om de inhoud te actualiseren. Dit doet zij door middel van een Integrale Mobiliteitsvisie. Hierbij staat participatie hoog in het vaandel. Daarom biedt het Wijkoverleg Vinkhuizen deze verkeersvisie aan. Zo kunnen de wensen van de bewoners van Vinkhuizen worden opgenomen in de Integrale Mobiliteitsvisie van de gemeente Groningen.

Probleemstelling

Vinkhuizen is oorspronkelijk ontworpen als een wijk voor de automobiel. Brede, lange, rechte wegen en straten, veel parkeerplekken, weinig voorzieningen voor fietsers. Veel 30 km/h-zones zijn niet ingericht als leefbare woonstraten. Hierdoor worden automobilisten in de verleiding gebracht om hard te rijden, wat gevaarlijke situaties veroorzaakt voor fietsers, voetgangers, spelende kinderen, enzovoort. Ook de voorzieningen op de grote 50 km/h-wegen zijn op meerdere plekken onveilig, onduidelijk en onlogisch. In de periode 2020-2035 zal het verkeer drukker worden, waardoor het nog belangrijker wordt om deze problemen op te lossen.

Doelstelling

Het doel is dat het verkeer en vervoer in Vinkhuizen in de toekomst wordt verbeterd op de gebieden bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid, door de belangen en de wensen van zowel bewoners als weggebruikers bekend te maken bij de gemeente.

Nut van de Verkeersvisie Vinkhuizen

Aanpassingen aan de inrichting van wegen en straten kosten veel geld. Om kosten te besparen, combineert de gemeente dit soort aanpassingen bij voorkeur met geplande werkzaamheden, zoals groot onderhoud van een weg, of het opengraven van de weg om bij riolering en andere leidingen te komen. In de periode 2020-2035 zal de transitie van een gasnet naar een warmtenet plaatsvinden, waarvoor veel straten en wegen moeten worden opgebroken. De gemeente kan op dat moment de Verkeersvisie Vinkhuizen raadplegen, om te zien of het openbreken van de straat kan worden gecombineerd met het anders inrichten van de straat, om zo een wens van de bewoners te vervullen.

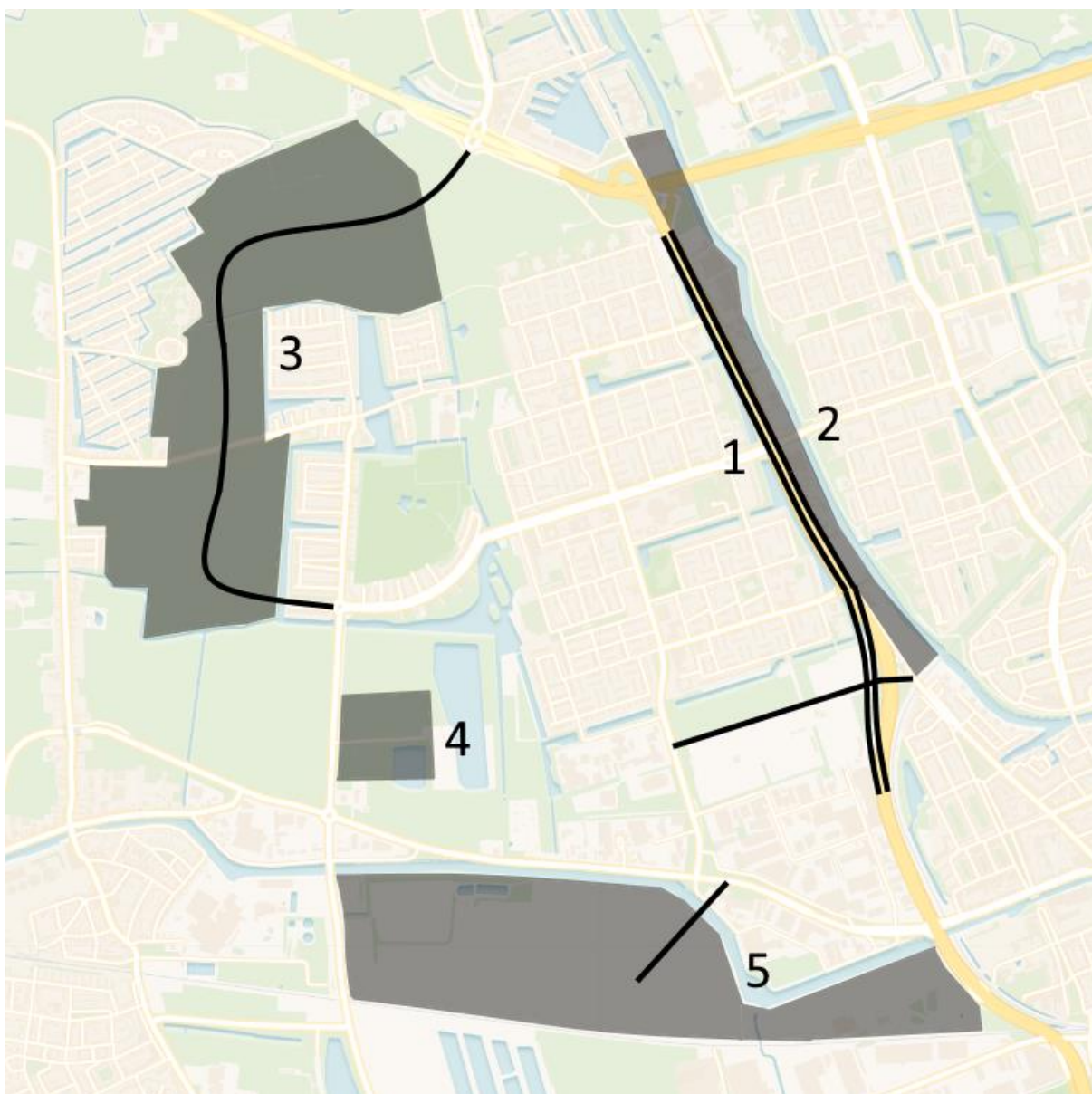
Werkwijze

De afgelopen jaren heeft het Wijkoverleg Vinkhuizen vele geluiden van bewoners gehoord over het verkeer in de wijk. Op basis hiervan is deze conceptversie van de Verkeersvisie Vinkhuizen opgesteld. Deze conceptversie wordt aan de bewoners van Vinkhuizen ter inspraak gelegd, met de vraag of zij zich hierin kunnen vinden, en of zij nog tips of aanvullingen hebben. Als deze feedback is verwerkt, wordt de definitieve versie van de Verkeersvisie Vinkhuizen in januari 2020 aangeboden aan de gemeente.

2 Groningen in 2035

Naar verwachting groeit de bevolking van de stad Groningen naar 250.000 inwoners in 2035. Dit heeft onder andere gevolgen voor de verkeersdruk en parkeerdruk. Rondom Vinkhuizen zijn er meerdere nieuwbouwplannen die in de periode 2020-2035 een impact zullen hebben op het verkeer in Vinkhuizen. De kaart hieronder toont deze plannen. De grijze gebieden zijn nieuwe woonwijken en de zwarte lijnen zijn nieuwe wegen. Dit zijn:

1. Aanpak Westelijke Ringweg
2. Reitdiepzone
3. De Held III
4. Westpark
5. Suikerterrein



Figuur 1 - Nieuwbouwplannen rondom Vinkhuizen in de periode 2020-2035.

1 Aanpak Westelijke Ringweg

Nadat de Aanpak Ring Zuid is voltooid, zal waarschijnlijk ook de Westelijke Ringweg van Groningen worden omgebouwd. Het is nog niet zeker hoe dit er precies uit komt te zien, maar in de Verkeersvisie wordt ervan uitgegaan dat de Westelijke Ringweg verdiept komt te liggen. De aansluitingen met de Edelsteenlaan en de Metaallaan verdwijnen. De aansluiting met de Siersteenlaan/Pleiadenlaan blijft bestaan, en er komt een nieuwe weg tussen de Diamantlaan en de Friesestraatweg, ten zuiden van de Zilverlaan, die ook zal aansluiten op de Westelijke Ringweg. Deze aansluitingen worden ongelijkvloers. Als de Westelijke Ringweg verdiept komt te liggen, biedt dit ook de mogelijkheid voor viaducten ter hoogte van de Edelsteenlaan en de Metaallaan, waarmee fietsers en voetgangers de Westelijke Ringweg kunnen oversteken. Hoewel de Aanpak Westelijke Ringweg voordelen voor Vinkhuizen biedt, zijn er ook nadelen. Zo zal er groen en water aan de oostelijke kant van de wijk verloren gaan. Dit moet op een goede locatie worden gecompenseerd.

2 Reitdiepzone

Op dit moment wordt er al gebouwd in de Reitdiepzone (officieel 'buurt Friesestraatweg'), gelegen tussen het Reitdiep en de Westelijke Ringweg. Hier worden ongeveer 2.000 woningen gebouwd, maar geen voorzieningen zoals winkels. De bewoners zullen dus aangewezen zijn op de voorzieningen in Vinkhuizen, Paddepoel of elders. Hierdoor zullen de winkelcentra van Vinkhuizen en Paddepoel veel extra bezoekers krijgen, en dus meer verkeer- en parkeerbehoefte.

3 De Held III

Tussen De Held en Gravenburg komt De Held III. In deze wijk komen ongeveer 1.600 woningen. Er komen waarschijnlijk geen winkels in deze wijk. Een aantal raadspartijen pleit ervoor om hier wel winkels te bouwen, maar in deze Verkeersvisie wordt er voor de zekerheid rekening gehouden met een situatie waarin dit niet gaat gebeuren. Dit zou namelijk betekenen dat de inwoners van De Held III zijn aangewezen op de voorzieningen in Vinkhuizen, Reitdiephaven of het centrum van Hoogkerk. Ook dit zet extra verkeer- en parkeerdruk op Vinkhuizen, ondanks het streven dat mensen hun boodschappen zoveel mogelijk met de fiets doen in plaats van met de auto.

4 Westpark

In het Westpark komt een buurt met Tiny Houses. Dit zijn kleine woningen waarin mensen zo duurzaam en zelfvoorzienend mogelijk wonen. Het realiseren van deze buurt wordt gecombineerd met het opnieuw inrichten van het park, waardoor de recreatiewaarde stijgt. Daardoor zal er ook meer recreatief verkeer naar en vanaf het Westpark gaan. Ook de Stadshoeve en het Crematorium Hoendiep zullen hier meer verkeer genereren.

5 Suikerfabriekterrein / De Suiker

Tussen het Hoendiep en de spoorlijn Groningen-Leeuwarden komt een nieuwe woonwijk op de oude vloeivelden van de suikerfabriek. In het midden van deze wijk komt een treinstation. Dit moet een knooppunt voor het openbaar vervoer worden, waar men kan overstappen tussen trein, bus, auto en fiets. Het nieuwe treinstation zal extra verkeer aantrekken, wat ook een gevolg zal hebben op de verkeersdruk in Vinkhuizen. De ontsluiting van de nieuwe wijk is gepland via een nieuwe brug over het Hoendiep die uitkomt bij de kruising Energieweg – Hoendiep – Diamantlaan.

Gasleiding wordt warmtenet

In Vinkhuizen, Paddepoel en Selwerd wordt een warmtenet aangelegd. Huizen zullen van het gas worden gehaald. In plaats van gas te stoken om de verwarming op temperatuur te krijgen, zullen huizen heet water direct uit de leiding krijgen. Om dit te realiseren, zullen warmteleidingen in de hele wijk moeten worden aangelegd. Daarna kunnen ook de gasleidingen worden verwijderd. Hiervoor zullen veel straten en wegen in Vinkhuizen moeten worden opengebroken. Dit biedt kansen om straten en wegen opnieuw in te richten na de graafwerkzaamheden.

Mobiliteitsbeleid Groningen

Het autoverkeer en -parkeren zal een kleinere rol moeten gaan innemen in de openbare ruimte, anders wordt de stad onleefbaar. In Vinkhuizen staan veel straten al vol met geparkeerde auto's. In het toekomstgerichte mobiliteitsbeleid van de gemeente Groningen wordt er daarom naar gestreefd om de hoeveelheid geparkeerde auto's op straat te verminderen, bijvoorbeeld door deelauto's aantrekkelijker te maken, en parkeren op eigen terrein te stimuleren of in sommige gevallen te verplichten. Vooral met de toename van het aantal woningen in de omgeving (met name in de Reitdiepzone) is het belangrijk dat het parkeren door bewoners en bezoekers geen negatieve impact heeft op de leefbaarheid van Vinkhuizen.

3 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer moet voor alle bewoners toegankelijk en bereikbaar zijn. Niet alleen omdat het een duurzame vervoerswijze is, maar ook omdat het voor veel mensen de enige manier is om ergens te komen. Daarom mogen de afstand tussen woning en bushalte, en de afstand tussen bushalte en bestemming, niet te groot zijn. In de landelijke richtlijnen (deze worden vastgesteld door het Kennisplatform CROW) staat daarom dat de afstand tot een bushalte maximaal 350 meter mag zijn. Ook moeten bushaltes goed ingericht en onderhouden worden, met fietsparkeervoorzieningen, zitbankjes, prullenbak, informatiedisplay, en voorzieningen voor visueel beperkten.

De kaart hieronder toont de gewenste situatie van bushaltes in Vinkhuizen in 2035. Het is belangrijk dat de bushaltes op de Edelsteenlaan en de Metaallaan blijven bestaan. Als deze bushaltes zouden verdwijnen, zullen grote delen van Vinkhuizen niet meer door het openbaar vervoer worden bediend. Daarnaast zullen deze bushaltes ook de Reitdiepzone aansluiten op het OV, dankzij de fiets- en voetgangersviaducten over de Westelijke Ringweg.

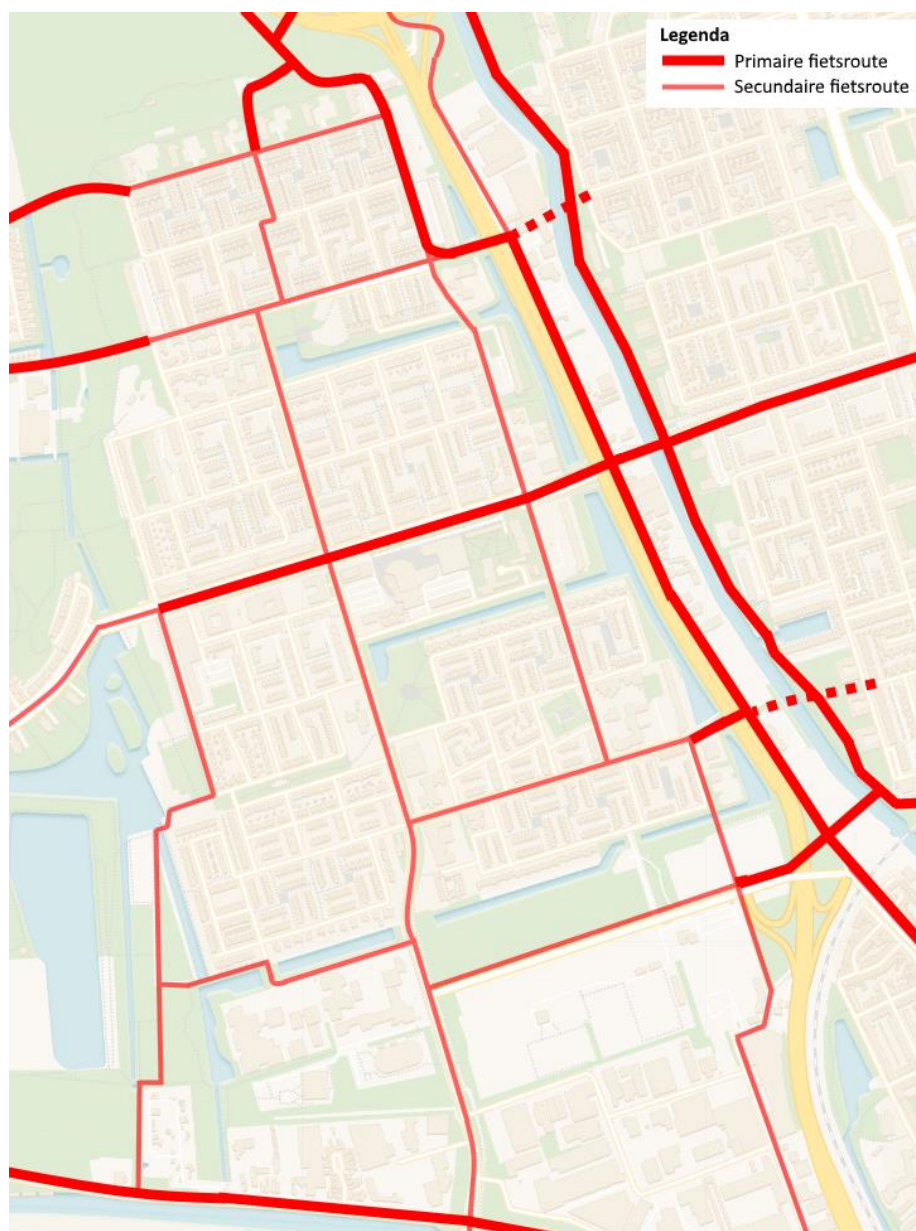


Figuur 2 - Bushaltes en busroutes in Vinkhuizen in 2035.

4 Fietzers

In Groningen vinden de meeste ritten plaats per fiets. Fietsen is niet alleen gezond, goedkoop en milieuvriendelijk, maar in een grote stad als Groningen is het vaak sneller dan de auto. Vinkhuizen moet daarom een robuust netwerk van fietsroutes hebben, die de wijk verbindt met de rest van de stad.

De kaart hieronder toont het wensbeeld voor de fietsstructuur van Vinkhuizen in 2035. De belangrijkste verandering is dat de Westelijke Ringweg minder een barrière vormt voor fietsers. Er komen waarschijnlijk fietsviaducten ter hoogte van de Edelsteenlaan en de Metaallaan. Zo wordt de bereikbaarheid tussen Vinkhuizen en de rest van de stad verbeterd. Ook wordt de Reitdiepzone zo beter bij Vinkhuizen betrokken. Mogelijk komen er zelfs nieuwe fietsbruggen over het Reitdiep, waardoor de afstand tussen Vinkhuizen en Paddepoel kleiner wordt.



Figuur 3 - Fietsroutes in Vinkhuizen in 2035.

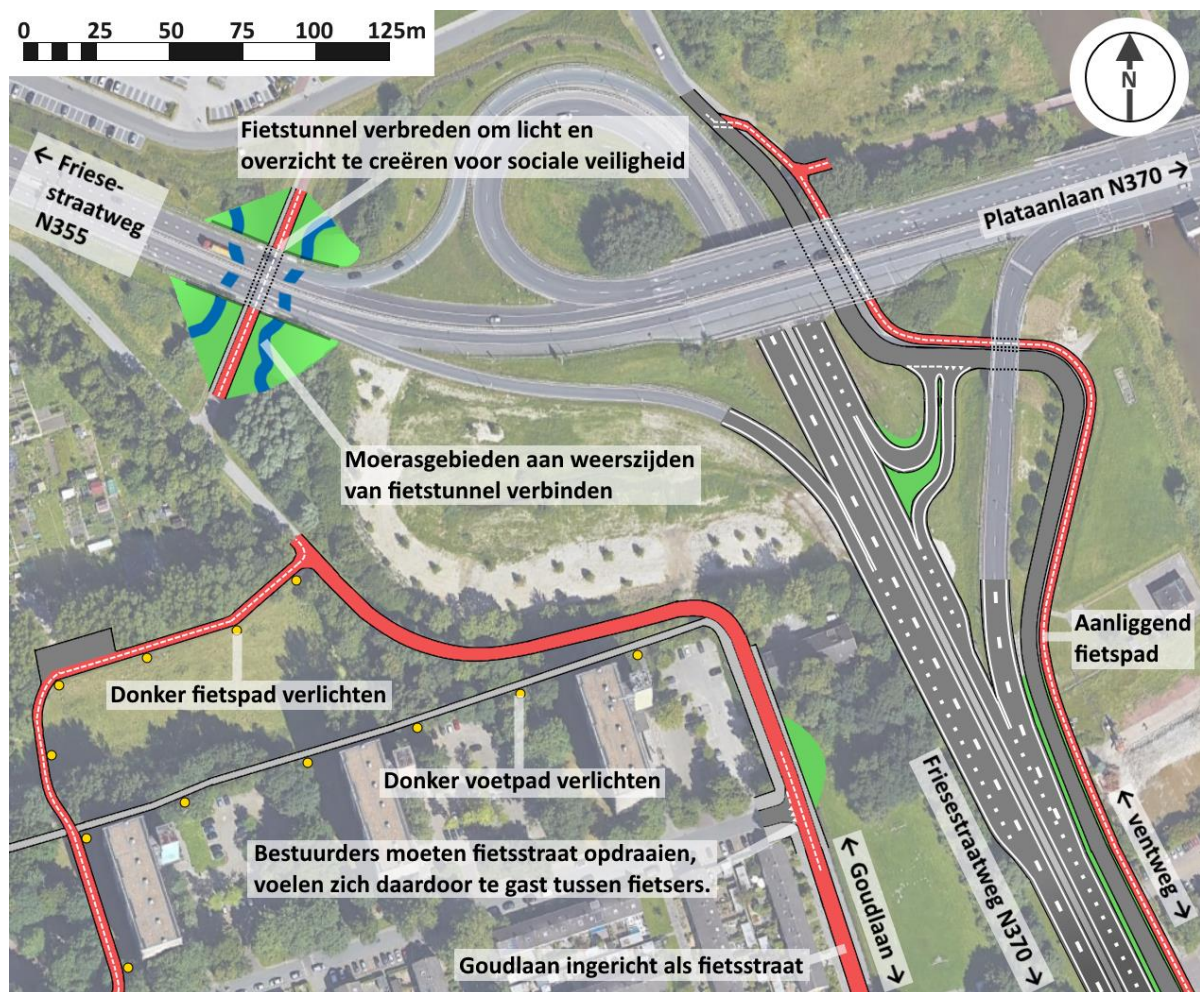
Op dit moment vormt de Westelijke Ringweg een barrière voor fietsers. Op drie plekken kunnen fietsers de Ringweg onderdoor (Reitdiephaven, Siersteenlaan, Zilverlaan). Dit zijn fietstunneltjes die als sociaal onveilig worden ervaren: ze zijn donker, smal, laag, en onoverzichtelijk. Er is geen toezicht en in een nare situatie zijn er geen vluchtmogelijkheden.

Als de Westelijke Ringweg verdiept komt te liggen, kunnen fietsers deze oversteken met viaducten. Op deze manier zal in ieder geval het fietstunneltje aan de Zilverlaan verdwijnen. Bij de Siersteenlaan zullen fietsers wel onder een viaduct door moeten gaan. Het is belangrijk dat deze onderdoorgang zo kort, breed, ruim, licht, groen en overzichtelijk mogelijk wordt aangelegd, zodat fietsers zich niet onveilig voelen.

Het fietstunneltje naar de Reitdiephaven zal blijven bestaan, omdat de autoweg hier niet aangepast wordt. Toch zijn er mogelijkheden om deze sociaal veiliger te maken, bijvoorbeeld door de tunnel te verbreden en de extra ruimte een groene en aantrekkelijke invulling te geven. De afbeelding hieronder toont hiervoor een mogelijke invulling.

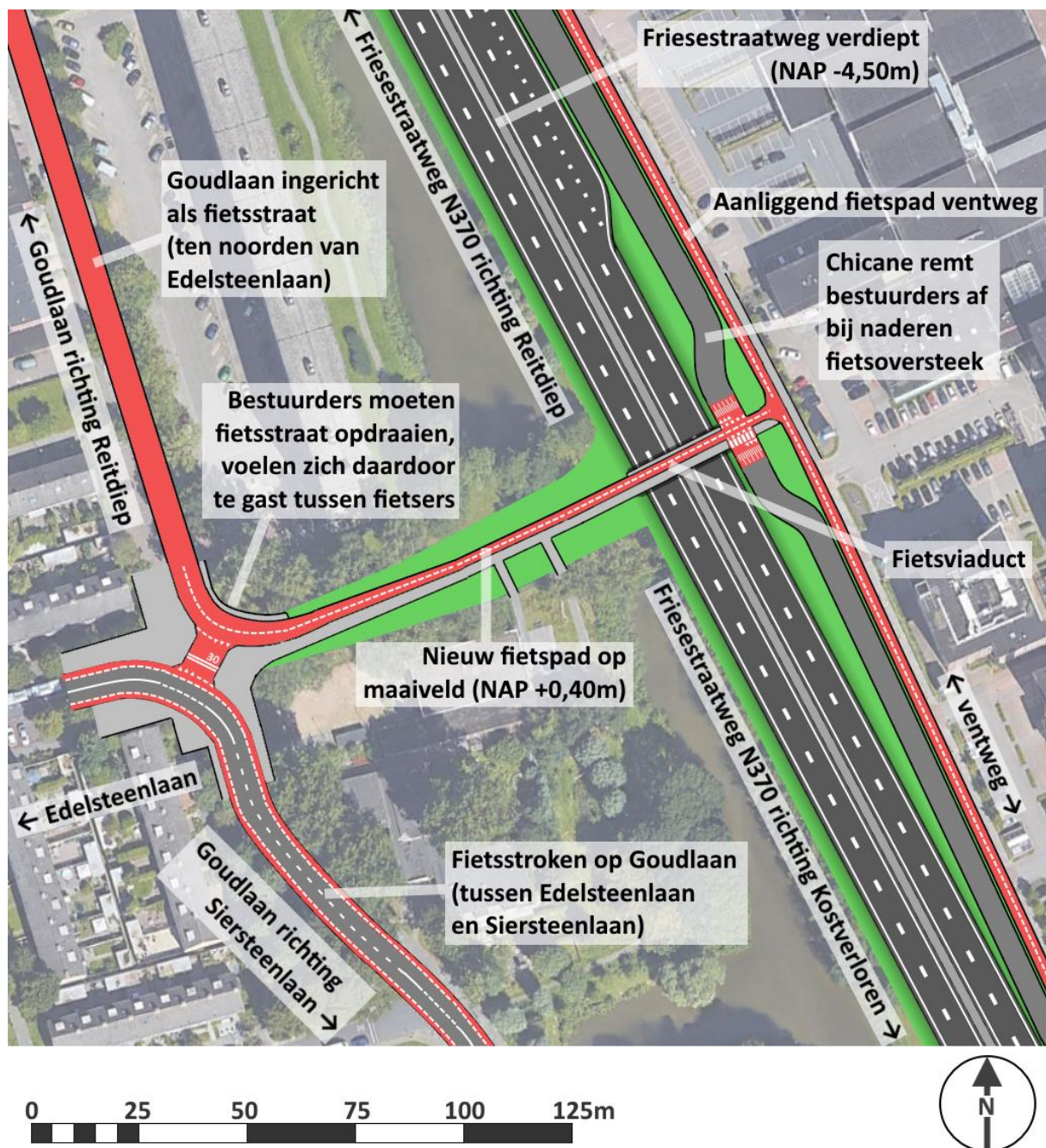
Hierin krijgt de Friesestraatweg ook een vrijliggend fietspad ter hoogte van het viaduct in de verbindingsboog van de Westelijke Ringweg naar de Noordelijke Ringweg. Vanwege de muren van het viaduct en de blinde bocht, kunnen fietsers hier in de knel komen met autoverkeer.

In de tussentijd (of indien de Westelijke Ringweg niet verdiept komt te liggen), moeten de fietstunneltjes sociaal veiliger worden gemaakt: lichter, breder, zonder bochten voor/na de tunnel.



Figuur 4 - Fietsstructuur rond Knooppunt Reitdiep in 2035.

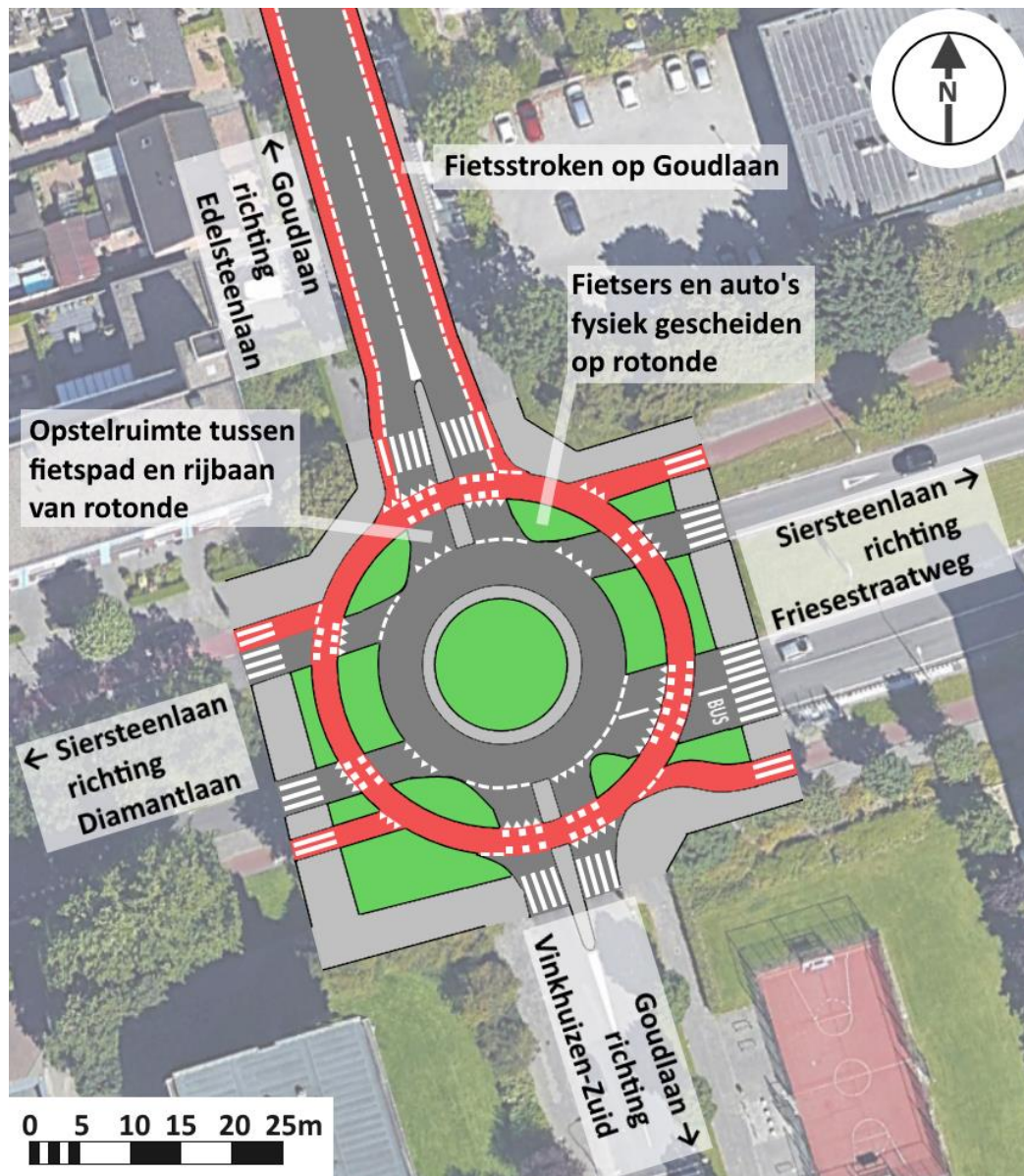
Veel scholieren die dagelijks vanuit Zuidhorn, Aduard en andere dorpen naar Groningen fietsen, komen de stad binnen in Vinkhuizen. Zij fietsen over de Goudlaan en gaan vervolgens ter hoogte van de Siersteenlaan onder de Westelijke Ringweg door. Tussen de Edelsteenlaan en de Siersteenlaan, moeten zij zich echter mengen tussen het autoverkeer en de lijnbussen. Dankzij het verdiepen van de Westelijke Ringweg met een fietsviaduct ter hoogte van de Edelsteenlaan, kan deze hoofdfietsroute al vroeger afbuigen naar de Friesestraatweg, zodat deze kwetsbare verkeersdeelnemers zo min mogelijk de weg delen met gemotoriseerd verkeer. De afbeelding hieronder geeft een mogelijk ontwerp van deze oplossing.



Figuur 5 - De situatie rondom het kruispunt Goudlaan - Edelsteenlaan in 2035.

In Vinkhuizen liggen twee rotondes. Op de rotonde waar de Siersteenlaan en de Diamantlaan elkaar kruisen, is de rijbaan voor auto's gescheiden van het fietspad. Dit is veiliger voor fietsers, en er ontstaat een duidelijkere voorrangssituatie.

Op de rotonde waar de Siersteenlaan de Goudlaan kruist, is er geen vrijliggend fietspad. In plaats daarvan ligt er een fietsstrook op de rotonde. Dit kan gevaarlijke situaties opleveren, bijvoorbeeld wanneer bussen of vrachtwagens langs fietsers rijden. Daarnaast is de voorrangssituatie minder duidelijk. Om deze rotonde veiliger en duidelijker te maken, is een vrijliggend fietspad de oplossing, zoals op de afbeelding hieronder.



Figuur 6 - De rotonde Siersteenlaan - Goudlaan in 2035.

5 Voetgangers

Voetgangers vormen ook een belangrijk onderdeel van het verkeer. Hierbij moet ook rekening worden gehouden met mensen die gebruik maken van een rollator, een rolstoel of een scootmobiel, en mensen met een visuele beperking. Om voetgangers te helpen om drukke wegen over te steken, liggen er in Vinkhuizen meerdere zebrapaden. Omdat het verkeer drukker zal worden, is het belangrijk dat deze zebrapaden blijven bestaan. De kaart hieronder toont de locaties van de zebrapaden in Vinkhuizen in 2035:



Figuur 7 - Zebrapaden in Vinkhuizen in 2035.

Ieder zebrapad moet ook goed worden ingericht. Denk hierbij aan heldere, witte LED-straatverlichting ter hoogte van het zebrapad. Hierdoor is het zebrapad 's nachts beter zichtbaar, en worden naderende voetgangers ook goed verlicht. Ook moeten er ribbeltegels en waarschuwingstegels zijn voor voetgangers met een visuele beperking. De op- en afritjes tussen het trottoir en de oversteek moeten zo vloeiend mogelijk worden aangelegd, ten behoeve van mensen met een rollator, rolstoel of scootmobiel.

10 december 2019

6 Hoofdwegenstructuur

Door de aanpak van de Westelijke Ringweg, zullen de Edelsteenlaan en de Metaallaan waarschijnlijk niet meer op deze autoweg aansluiten. Hierdoor zullen deze twee wegen minder druk worden, maar lijnbussen blijven hier wel rijden. Als deze wegen worden afgewaardeerd naar 30 km/h, verbetert dit de leefbaarheid rondom de wegen, maar ze moeten wel breder worden opgezet dan andere 30 km/h-wegen om genoeg ruimte voor de bussen te bieden. Dit zijn de secundaire autoroutes op de kaart hieronder.

Ook komt er een nieuwe weg ten zuiden van de Zilverlaan. Deze verbindt de Diamantlaan met de nieuwe aansluiting op de Westelijke Ringweg, ter hoogte van de Friesestraatweg richting Kostverloren. De kaart hieronder toont het totaalbeeld van de hoofdwegenstructuur van Vinkhuizen in 2035. Belangrijk is dat de politie op de primaire autoroutes controleert op de maximumsnelheid van 50 km/h, omdat deze in de huidige situatie regelmatig wordt overschreden, met name op de Siersteenlaan.



Figuur 9 - De hoofdwegenstructuur van Vinkhuizen in 2035.

Het autoverkeer in Vinkhuizen zal drukker worden, onder andere omdat de inwoners van de Reitdiepzone en De Held III gebruik zullen maken van het winkelcentrum van Vinkhuizen. Hierdoor zullen de primaire hoofdwegen van de wijk zwaarder worden belast, terwijl deze momenteel tijdens piekmomenten al worden overbelast.

Om dit te voorkomen, is het belangrijk dat er in Vinkhuizen alleen autoverkeer rijdt dat ook daadwerkelijk een bestemming in Vinkhuizen heeft. Op dit moment rijdt er namelijk veel sluipverkeer door Vinkhuizen. Zo rijdt er veel verkeer van Knooppunt Reitdiep via de Edelsteenlaan, Diamantlaan, Siersteenlaan en Johan van Zwedenlaan naar Hoogkerk of de A7, omdat deze sluiproute nul verkeerslichten telt, terwijl de route over de Westelijke Ringweg vijf verkeerslichten telt.

Na het afronden van de werkzaamheden aan de Zuidelijke en de Westelijke Ringwegen van Groningen, moet de route over deze autowegen zodanig aantrekkelijker zijn, dat automobilisten niet meer kiezen voor de sluiproute door Vinkhuizen. Door het aanleggen van De Held III en de weg tussen de Professor Uilkensweg en het Kliefdiep, zal verkeer met de bestemmingen De Held en Gravenburg ook niet meer door Vinkhuizen hoeven rijden.

Hierdoor worden de straten en wegen van Vinkhuizen minder druk. Dat is beter voor de doorstroming en de bereikbaarheid (sneller op bestemming), voor de leefbaarheid en gezondheid (minder uitstoot van stationair draaiende motoren), en voor de veiligheid (geen zware vrachtwagens meer die door Vinkhuizen sluipen zoals nu).

Het duurt echter nog een tijd voordat de Zuidelijke en Westelijke Ringwegen zijn omgebouwd. In de tussentijd moeten er daarom op een aantal plekken maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Bijvoorbeeld op de kruising Edelsteenlaan-Diamantlaan. Hier gaat de hoofdweg een bocht om, maar dit levert vaak verwarrende voorrangssituaties op, waardoor ook bijna ongelukken gebeuren. Het aanleggen van een uitritconstructie zou deze situatie duidelijker maken.

De Diamantlaan, tussen de Metaallaan en het Noorderpoort, heeft ook aandacht. Deze weg is opvallend breed: bijna 12,00 meter, terwijl een 50 km/h-weg maar 5,80 à 7,00 meter breed hoeft te zijn. Deze overbreedte heeft als gevolg dat er hard wordt gereden, dat halterende bussen en andere voertuigen gevaarlijk worden ingehaald, en daarnaast is het een onnodige hoeveelheid verharding, wat slecht is voor de waterhuishouding. Een versmalling van de weg of het aanleggen van een middenberm wordt hier aangeraden in combinatie met de aanleg van de nieuwe weg ten zuiden van de Zilverlaan. Verder heeft het voetpad langs de Diamantlaan aandacht: deze is niet overal verhard en loopt dood.

Alle hoofdwegen in Vinkhuizen worden vormgegeven en ingericht volgens de richtlijnen voor gebiedsontsluitingswegen. Hierdoor ontstaat er een duidelijk en eenduidig wegbeeld op deze verkeerswegen, wat de voorspelbaarheid en de veiligheid van het verkeersgedrag bevordert. Dit houdt in dat deze 50 km/h-wegen een fietspad of een fietsstrook moeten hebben. Op het moment is dit het geval voor alle 50 km/h-wegen in Vinkhuizen, met uitzondering van de Goudlaan tussen de Edelsteenlaan en de Siersteenlaan. Op dit wegvak is geen enkele markering aanwezig. Fietzers, auto's en bussen krioelen hier door elkaar en de geparkeerde auto's heen. Het is aan te bevelen om ook hier fietsstroken toe te passen, zolang als de maximumsnelheid op deze weg 50 km/h blijft.

7 Woonstraten

Het overgrote deel van de straten in Vinkhuizen ligt in een 30 km/h-zone. Echter, deze straten zijn vaak lang, breed, recht en grijs. De foto hieronder geeft een voorbeeld van de Boraxstraat. Hier is in oktober 2018 een verkeersonderzoek uitgevoerd, waaruit bleek dat het merendeel van de automobilisten hier tussen de 30 en 45 km/h rijdt. Dat is een gevolg van de inrichting en vormgeving van de weg. Doordat auto's zo snel rijden, wordt de straat minder leefbaar voor aanwonenden (trilling- en geluidsoverlast) en onveiliger voor bijvoorbeeld spelende kinderen.



Figuur 10 – Boraxstraat. Foto: Google Street View.

De aanleg van het warmtenet en het verwijderen van de gasleidingen in Vinkhuizen moet worden aangegrepen als een unieke kans om deze grauwe wegen een metamorfose te geven. Na het openbreken van de weg en het graven van de leidingen, kan de weg opnieuw worden ingericht als een veilige, leefbare woonstraat van hoge kwaliteit. Dit kan onder andere op de volgende manieren:

- Het (visueel) versmallen van de straat, bijvoorbeeld door verhoogd parkeren in plaats van parkeren op straat.
- Het wegnemen van de rechtstand, bijvoorbeeld door asverspringingen of uitstulpingen (wegversmallingen) in de straat te maken. Deze uitstulpingen kunnen worden aangekleed met groen, of er kunnen voorzieningen op worden geplaatst die omwonenden, kinderen of voetgangers hier missen. Denk hierbij aan een zitbankje, een prullenbak of een speeltoestel.
- Het beter aankleden van de weg, bijvoorbeeld met groen.

Op de volgende pagina staan enkele inspiratiefoto's voor deze ingrepen. Het aanleggen van verkeersdrempels is minder gewenst, omdat deze extra trilling- en geluidsoverlast veroorzaken wanneer voertuigen er overheen rijden.



Figuur 11 - Verhoogd parkeren, in plaats van parkeren op straat. Voorbeeld: Valkstraat, Leeuwarden. Foto: Google Street View.



Figuur 12 - Uitstulping met groenvoorziening. Voorbeeld: Hoogstraat, Sint-Oedenrode. Foto: Henk Nijland.



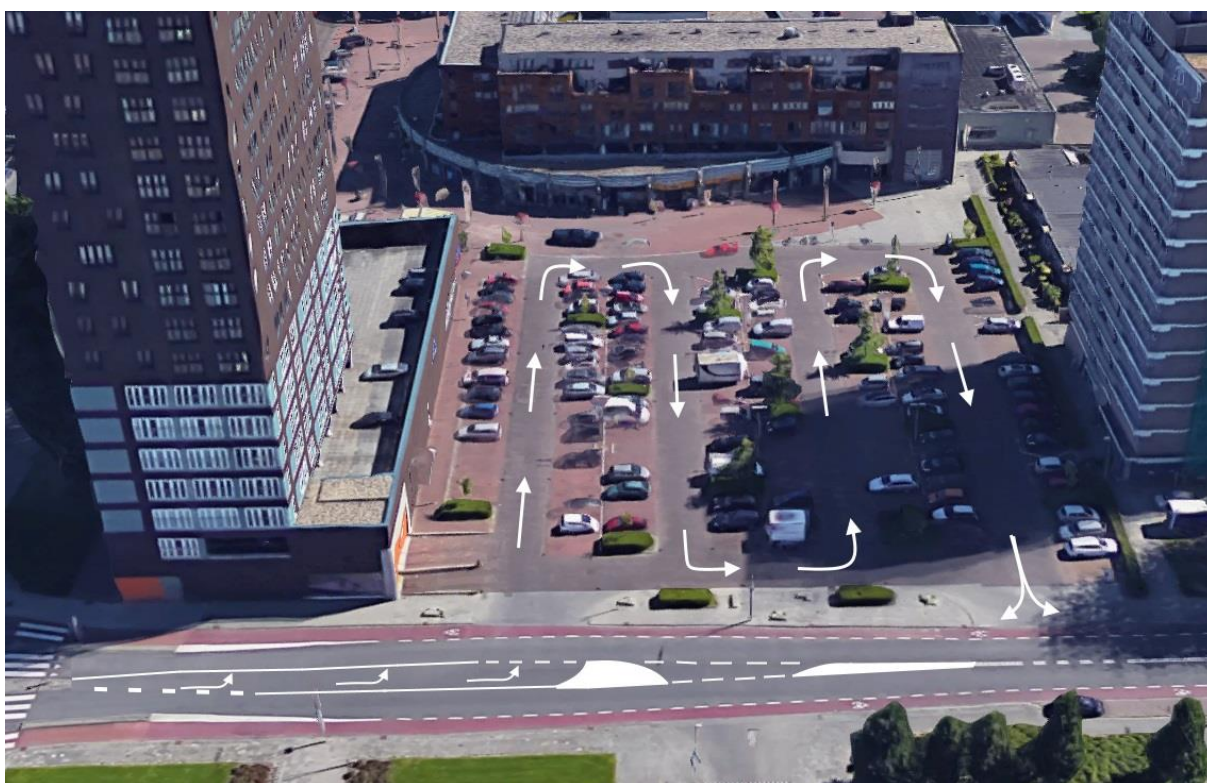
Figuur 13 - Uitstulping met bankje en prullenbak. Voorbeeld: Sparrenlaan, Steendorp (bewerkt). Foto: Jozef Van Breuseghem.

8 Winkelcentrum Vinkhuizen

Zoals eerder genoemd, komen er waarschijnlijk geen winkelcentra in de wijken Reitdiepzone en De Held III. Bewoners van deze wijken zullen onder andere naar het winkelcentrum van Vinkhuizen komen voor boodschappen, aankopen en diensten. Het streven is dat mensen zoveel mogelijk met de fiets komen, maar de verkeerssituatie en parkeercapaciteit rondom het winkelcentrum moet ook worden voorbereid op extra autoverkeer.

Bezoekers van het winkelcentrum kunnen op drie locaties parkeren: op een parkeerterrein aan de Diamantlaan, op een parkeerterrein aan de Platinalaan, en langs een parallelweg van de Siersteenlaan. Momenteel zijn deze parkeerplekken op piekmomenten al (bijna) vol.

Het parkeerterrein aan de Diamantlaan heeft twee in- en uitgangen. Als er meer verkeer naar het winkelcentrum komt, kunnen er op drukke momenten gevaarlijke situaties ontstaan wanneer automobilisten op beide plekken het parkeerterrein op- en af willen rijden. Een oplossing is om een verplichte rijrichting in te stellen op het parkeerterrein. Dit voorkomt conflicten en opstoppen zoveel mogelijk. Wel moet er rekening worden gehouden met fietsers die in beide richtingen over het parkeerterrein fietsen. De Diamantlaan is ten zuiden van de rotonde zeer breed, zodat hier ruimte is voor een opstelstrook voor automobilisten die het parkeerterrein op willen. Hierdoor wordt doorgaand verkeer op de Diamantlaan niet gehinderd. In het geval dat betaald parkeren ooit in Vinkhuizen wordt ingevoerd, zal een eenrichtingssysteem sowieso nodig zijn om van slagboom naar slagboom te rijden.



Figuur 14 - Situatie van het parkeerterrein aan de Diamantlaan in 2035 met opstelstrook en verplichte rijrichting.

Een ander knelpunt is het parkeren van auto's op het plein. Dit gebeurt vooral bij de parallelweg van de Siersteenlaan. Hier zijn langspaarkeervakken aangegeven met belijning, maar een groot deel van de automobilisten kiest ervoor om de auto gestoken te parkeren. Dit zorgt voor een rommelig en inefficiënt parkeergebruik, en ontnemt de voetganger van ruimte op het plein.

Naast het parkeren voor auto's is ook het parkeren voor fietsen belangrijk. Veel mensen komen op de fiets naar het winkelcentrum, dus is een uitbreiding en verbetering van de parkeervoorzieningen voor fietsen benodigd, ook om het gebruik van deze vervoerswijze te stimuleren. Een probleem is echter dat de fietsenstallingen voor veel winkels op het plein staan, waar fietsen verboden is. Voor veel mensen voelt het niet logisch om te moeten afstappen en naar het fietsenrek te lopen. Het gevolg is dat er op het plein veel wordt gefietst, terwijl dit niet is toegestaan.

Bij wijze van proef is er markering op het plein aangebracht met strepen en poppetjes, maar dit lijkt weinig te helpen. Een nieuw ontwerp van het plein zou het onaantrekkelijker moeten maken voor fietsers en automobilisten om op het plein te rijden. In de tussentijd kan een voorbeeld worden gedaan aan het plein van de Westerhaven, waar verkeersborden en reclameborden worden gebruikt om duidelijk te maken dat het een voetgangerszone is:



*Figuur 15 - Verkeersbord 'voetgangerszone'.
Voorbeeld: Westerhaven.*



*Figuur 16 - Verplaatsbaar reclamebord gebruikt als
verkeersbord. Voorbeeld: Westerhaven.*

Op de parallelweg van de Siersteenlaan speelt eenzelfde probleem. In december 2018 is er een onderzoek uitgevoerd, waaruit blijkt dat veel mensen hier tegen het verkeer in fietsen. Deze mensen komen vanaf de rotonde Siersteenlaan – Goudlaan het fietspad of het trottoir op, om zo naar het winkelcentrum te gaan. Dit zorgt niet alleen op de rotonde voor onvoorspelbare en dus gevaarlijke situaties. Op de parallelweg kiezen veel fietsers ervoor om over het trottoir te fietsen, om zo conflicten met auto's op de parallelweg te mijden. Het gevolg is dat bewoners van de Palladiumflat en bezoekers van de winkels langs de parallelweg, worden verrast door een fietser wanneer zij de deur uit lopen. Dit heeft in het verleden al tot ongelukken geleid. Overigens is de bruikbare breedte van het trottoir bij de winkels vaak een knelpunt, vanwege ladende/lossende/geparkeerde voertuigen, geparkeerde fietsen, enzovoort.

Op de lange termijn moet dit worden opgelost door het aantrekkelijker te maken voor fietsers om aan de juiste kant van de Siersteenlaan te fietsen. Dit begint al bij de vormgeving van de aansluiting op de Westelijke Ringweg, omdat het voor sommige fietsers nu aantrekkelijk is om daar het fietstunneltje tegen de richting in te nemen. Ook de drukke oversteek van de Pleiadenlaan in het Jaagpad is voor sommigen een reden om tegen het verkeer in te fietsen.

Echter, omdat de aanpak van de Westelijke Ringweg, en dus de nieuwe vormgeving van de fietstunneltjes, nog lang duren, kan in de tussentijd een oplossing worden gezocht in het faciliteren van fietsen in twee richtingen op de parallelweg, zoals op de afbeelding hieronder.



Figuur 17 - Voorgestelde markering op de parallelweg van de Siersteenlaan.

9 Basisscholen

Ook de (basis)scholen van Vinkhuizen zullen meer verkeer krijgen door de aanleg van nieuwe woonwijken in de omgeving. Hoewel ouders zoveel mogelijk worden gestimuleerd om hun kinderen lopend of met de fiets naar school te brengen, is het voor sommigen nog altijd het meest praktisch om het kind met de auto naar school te brengen.

Voorop de Veldspaatstraat kan dit op piekmomenten voor overlast zorgen. Veel auto's staan lange tijd geparkeerd op plekken waar deze niet horen te staan, waardoor de doorgang voor voetgangers, fietsers en andere automobilisten wordt belemmerd.

Aangezien de Veldspaatstraat op dit moment een zeer breed trottoir heeft, zou een deel van deze ruimte kunnen worden gebruikt voor het aanleggen van een volwaardige Kiss+Ride-strook. Als deze correct wordt gebruikt, zal de afwikkeling van het schoolverkeer sneller en soepeler verlopen met minder overlast voor de omgeving. De afbeelding hieronder toont waar de Kiss+Ride-strook zou kunnen liggen.



Figuur 18 - Veldspaatstraat met Kiss+Ride-strook.

10 Hulpdiensten

In het midden van Vinkhuizen bevinden zich een politiebureau en een brandweerkazerne. Vanaf deze locatie rukken hulpdiensten niet alleen naar de hele stad Groningen uit, maar ook naar een groot deel van de omliggende regio. Het is daarom belangrijk dat deze hulpdiensten zo snel mogelijk Vinkhuizen kunnen uitrijden. Hiermee moet rekening worden gehouden in alle ontwerpaspecten van de wegenstructuur van Vinkhuizen.

Aangezien de meeste meldingen binnen de stad zijn, gebruiken de hulpdiensten regelmatig de Siersteenlaan om op de Pleiadenlaan of de Westelijke Ringweg te komen. Op dit moment is de kruising met de Westelijke Ringweg uitgevoerd met verkeerslichten. Er is een busstrook, die meestal vrij is, zodat een hulpdienstervoertuig vrij het kruispunt kan oprijden. Bij het ontwerp van de nieuwe aansluiting op de Westelijke Ringweg moet dit mogelijk blijven. Als de aansluiting wordt uitgevoerd als rotonde, zal dit lastiger zijn, omdat een rotonde op drukke momenten vaak geblokkeerd wordt door stilstaande voertuigen, terwijl een kruising met verkeerslichten meestal vrij blijft. Stilstaand verkeer komt hier vaak voor, wanneer de Pleiadenbrug open staat. Daarnaast kan stilstaand verkeer terugslag geven op de rotonde Siersteenlaan – Goudlaan, waardoor het nog lastiger wordt voor hulpdiensten om Vinkhuizen uit te komen.