

<u>Aan</u>	<u>Leden werkgroep Motie Doorstroming Reitdiephaven</u>
<u>Van</u>	<u>Boud Geerdes, namens de werkgroep</u>
<u>CC</u>	<u>n.v.t.</u>
<u>Datum</u>	<u>23 maart 2020</u>
<u>Onderwerp</u>	<u>Memo korte en lange termijn maatregelen Reitdiephaven, v 3.0</u>

Inleiding

Dit werkdocument gaat in op de motie "Doorstroming Reitdiep" (27-06-2018) waarin aan het College het volgende wordt verzocht:

- Parallel aan alle andere ontwikkelingen en procedures nu direct over te gaan tot inventarisatie van alle redelijkerwijs mogelijke verkeeroplossingen ter plaatse;
- Dit traject tot verbetering en verandering samen met omwonenden, de Commissie Verkeer en Veiligheid Reitdiep en andere belanghebbenden op te pakken;
- Hierbij geen enkele oplossingsrichting uit te sluiten en de resultaten van deze verkenning zo snel als mogelijk is, aan de raad voor te leggen.

Status werkdocument

Dit werkdocument geeft inzicht in de voortgang, werkwijze en opgeleverde producten om invulling te kunnen geven aan de motie. Zij is in opdracht van de werkgroep Motie Doorstroming Reitdiephaven door de gemeente opgesteld en vertegenwoordigd niet automatisch (alle) standpunten van (alle) individuele partijen / deelnemers.

De werkgroep Motie Doorstroming Reitdiephaven bestaat uit leden van de gemeente Groningen, Provincie Groningen, Commissie Verkeer Reitdiepwijk en ondernemers Reitdiepwijk. Er is niet voor een gezamenlijk co-creatie traject gekozen.

Het werkdocument doet een voorzet voor mogelijke verkeersoplossingen op korte en lange termijn op de Reitdiephaven met als doel om de leefkwaliteit voor bewoners in en rondom de Reitdiephaven te verbeteren en (gedragen) resultaten aan de raad voor te leggen.

Het werkdocument is gedurende het proces periodiek geactualiseerd tot aan de huidige definitieve versie. Er wordt gebruikt gemaakt verschillende informatiebronnen.

Onderdelen

Het werkdocument behandelt de volgende onderdelen:

1. Verkeersmaatregelen korte termijn
2. Verkeersmaatregelen lange termijn / wijziging verkeersstructuur
3. Woningbouwopgaven
4. Voorstelscenario

1. Verkeersmaatregelen korte termijn

Voor verkeersmaatregelen op korte termijn is gekeken naar de huidige verkeersintensiteiten, de gereden snelheden en is een schouw uitgevoerd. Eerder hebben o.a. verkenningen plaatsgevonden naar de parkeerdruk en aanrijdroute(s) voor hulpdiensten naar Het Poortje.

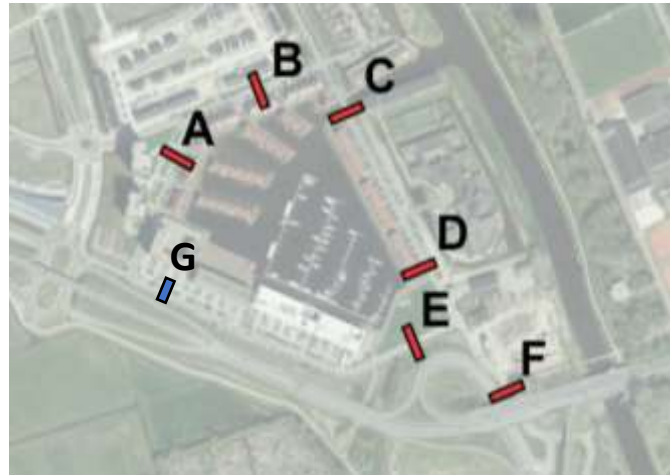
Verkeersintensiteiten

In 2017 zijn door bureau BonoTraffics verkeerstellingen uitgevoerd, vermeldt in aantal motorvoertuigen (mvt) per weekdag, naar boven afgerond op tientallen.

#	intensiteit	#	intensiteit
A	3.330 mvt	D	570 mvt
B	830 mvt	E	2.350 mvt
C	0 mvt	F	2.580 mvt

Daarnaast is telpunt "G" uit 2014 toegevoegd. Voor 2017 is deze met 20% opgehoogd, het gemiddelde verschil tussen de 2014 en 2017 tellingen op vergelijkbare locaties.

#	Intensiteit 2014	Intensiteit 2017
G	2.100 mvt	2.500 mvt



Locaties telpunten (2017).

Wat opvalt is dat, ondanks de ervaren overlast door bewoners uit de Reitdiephaven en omgeving, de maximum etmaalintensiteiten nog ver onder richtwaarde van 5.000 mvt per etmaal liggen. Dit is de richtwaarde die het CROW hanteert op erftoegangswegen in een 30 km zone binnen de bebouwde kom. Bij hogere intensiteiten verslechterd de leefkwaliteit en verkeersveiligheid.

Verkeerssnelheden

In 2014 en 2019 zijn radarmetingen uitgevoerd. De meting in 2014 stond nabij het loading dock van de Jumbo (t.h.v. huisnummer 355) en registreerde de snelheid richting het zuiden. De weg is een erftoegangsweg in een 30 km zone. De V85 snelheid, de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden, betrof 38 km/uur.

De meting in 2019 stond t.h.v. de inrit/uitrit naar het parkeerterrein van de Jumbo en registreerde ook hier de snelheid richting de bocht (zie foto). Deze meting gaf helaas verkeerde waarden aan. De radar heeft vermoedelijke vrachtwagens op de afrit N355 meegeteld in haar meting (infrarood) waardoor vrachtwagens een veel te hoge V85 snelheid registreerden. Mogelijk is met (bestel)auto's hetzelfde gebeurd. De metingen uit 2019 zijn helaas niet bruikbaar.



Radarcontrole Reitdiephaven.

Verkeersongevallen

In het programma Viastat worden verkeersongevallen geregistreerd. Er zijn nagenoeg geen ongevallen geregistreerd in de Reitdiephaven en omgeving. Tegelijkertijd moet in ogenschouw worden genomen dat Viastat geen verplichte registratie kent. Niet alle ongevallen worden geregistreerd. Ondanks de weinige registraties deelt de gemeente Groningen de conclusie van

de Commissie Verkeer Reitdiepwijk dat enkele korte termijn aanpassingen wenselijk zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Samenvattend

De intensiteiten op de Reitdiephaven en omliggende wegen liggen nog ver onder de richtwaarde van 5.000 mvv/etmaal van het CROW. De huidige intensiteiten zorgen in die zin nog niet voor een verslechterde leefkwaliteit en verkeersveiligheid. Een richtlijn zegt echter niet over hoe iets ervaren wordt. Zo is er in de praktijk bijvoorbeeld verschil tussen locaties met aanliggende woningen en locaties door andere typen gebieden. In het geval van de Reitdiephaven wordt de verkeersoverlast erger ervaren in het noordelijk deel bij de woningen dan in het gedeelte ten zuiden daarvan, bij de parkeerplaatsen bij de winkels.

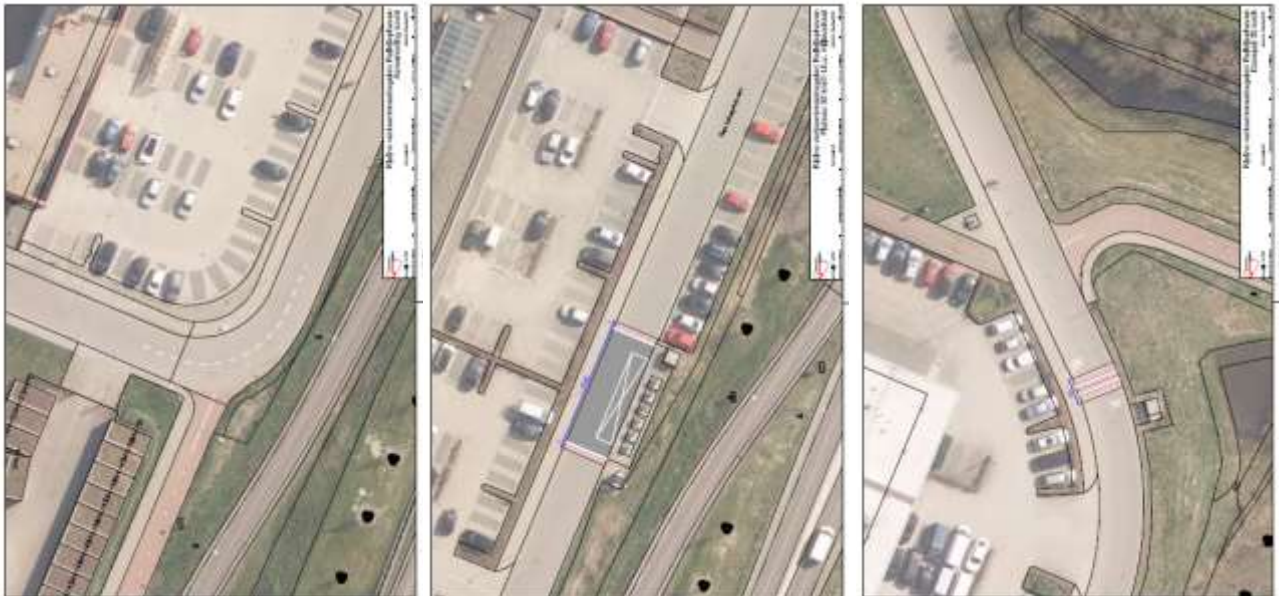
Er zijn in het gebied weinig ongevallen geregistreerd, maar tegelijk is er geen verplicht registratiesysteem.

Voor de korte termijnmaatregelen wordt ingestoken op het verlagen van de gereden snelheden.

- Verkeersintensiteiten liggen nog ver onder de richtwaarde van 5.000 mvv/etmaal.
- Er wordt te hard gereden maar er zijn weinig ongevallen geregistreerd.
- Vanwege de verkeerssnelheden wordt ingestoken op het verlagen van de snelheid.

Voorgestelde korte termijn maatregelen

Er worden op drie locaties kleine verkeersmaatregelen voorgesteld. Het betreffen no-regret maatregelen die geen afbreuk doen aan toekomstige maatregelen of ontwikkelingen. Na overleg in de werkgroep worden de onderstaande no-regret maatregelen voorgesteld.



Belijning in de bocht bij de Jumbo.

Een plateau t.h.v. de vuilcontainers.

Een drempel t.h.v. de Action.

De belijning in de bocht zorgt ter plekke voor overzichtelijkere posities. Het plateau zorgt voor een verlaging van de snelheid, daar waar de oversteekbewegingen naar de containers zijn. De drempel in de bocht zorgt voor langzamere snelheden bij de uitrit van de parkeerplaats en de kruising met het fietspad naar Vinkhuizen.

Deze voorgestelde maatregelen staan niet in het uitvoeringsprogramma vanuit verkeersveiligheid maar wordt daar op verzoek, na behandeling van deze motie, aan toegevoegd. De verwachte kosten liggen rond de € 25.000 ex. btw. Een nauwkeurige raming is gewenst.

- Bij een keuze voor uitvoering (binnen de motie) wordt deze locatie toegevoegd aan het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid en zullen deze maatregelen in 2020 worden gerealiseerd.

2. Verkeersmaatregelen lange termijn / wijziging verkeersstructuur

Voor de korte en lange termijn zijn er verschillende (woningbouw)ontwikkelingen en projecten in de nabijheid geïdentificeerd die invloed hebben op de verkeersintensiteiten en -routes op de Reitdiephaven.

Er moet onderscheid gemaakt worden tussen projecten die een relatief klein en relatief groot effect hebben op de Reitdiephaven.

Onder projecten met een relatief klein effect verstaan we projecten die nagenoeg alleen een effect hebben op het aandeel winkelend publiek in de Reitdiephaven. Het betreft potentieel (nieuwe) klanten van de Jumbo, Action etc. Vanuit de winkeliers is dat een positieve ontwikkeling. Vanuit bewoners wordt dit niet altijd zo ervaren, het wordt immers drukker.

Onder projecten met een relatief klein effect behoren de woningbouw in Reitdiep fase 3 en 4 (300 woningen), De Held III (naar verwachting 1200 -1.600 woningen), bedrijventerrein Zernike Noord (uitgifte 14 ha) en het bedrijventerrein aan de Wadwerd. Bewoners van deze wijken en werknemers op deze locaties zijn potentieel nieuwe klanten voor de winkels aan de Reitdiephaven en hebben daarmee een effect op de verkeersintensiteit.

Daarnaast zijn er projecten die zowel effect hebben op (de aantrekkingskracht van) de winkels maar die ook actief gebruik kunnen of moeten maken van de verkeersstructuur van de Reitdiephaven. Dit zijn de woningbouwlocaties aan de Reitdiephaven (Festivallocatie, Werkmantoren), de woningbouw aan de Reitdiepzone (noord) en op termijn een mogelijke andere invulling van het terrein van Het Poortje.

Daarnaast is er het project Westelijke Ringweg. Vanuit dit project wordt de verkeersstructuur in de Reitdiephaven veranderd. Dit betekent een wijziging in verkeersstromen die al dan niet worden versterkt of verzwakt door de eerder genoemde (woningbouw)projecten.

- Er zijn diverse (woningbouw)projecten met alleen invloed op het winkelend publiek.
- Andere projecten hebben invloed op de winkels én maken gebruik van de weg Reitdiephaven.
- Het project Westelijke Ringweg is het project wat de verkeersstructuur en -stromen wijzigt.

Peiljaar 2030

Voor de lange termijnmaatregelen wordt het peiljaar 2030 gebruikt. We gaan er voor het peiljaar 2030 vanuit dat:

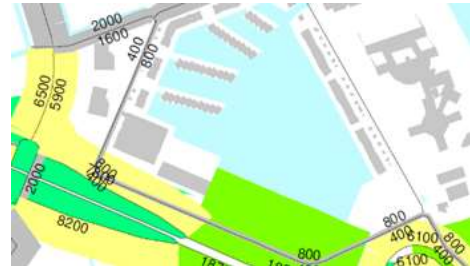
- woningbouw Reitdiep fase 3 en 4 (300 woningen) is voltooid;
- woningbouw De Held III (naar verwachting 1200 - 1.600 woningen) is voltooid;
- woningbouw Reitdiepzone (noord) is voltooid;
- woningbouwlocaties Festivallocatie en Werkmantoren zijn voltooid;
- bedrijventerrein Zernike Noord (uitgifte 14 ha) is gereed;
- bedrijventerrein aan de Wadwerd is gereed;
- opwaardering van de Friesestraatweg (N355) is voltooid;
- een mogelijke andere invulling van het terrein van Het Poortje is onbekend;
- het project Westelijke Ringweg is / wordt gestart.

Daarmee beschrijven we in deze memo de situatie 2030 waarin nagenoeg alle (woningbouw)-projecten in de directe omgeving gereed zijn en het project Westelijke Ringweg recentelijk is of wordt gestart. De veranderingen die in 2030 optreden zijn bepalend voor de lange termijn.

Woningbouw Reitdiephaven e.o.

Om inzicht te krijgen in verkeersintensiteiten in de toekomst wordt gebruik gemaakt van (statische) verkeersmodellen. De gemeente Groningen gebruikt het Groningen^{PLUS} model. Aan de hand van (verkeers)prognoses en diverse (woningbouw)ontwikkelingen worden intensiteiten voorspeld.

Op macro niveau werken deze modellen goed. Op micro niveau zijn ze niet altijd goed toepasbaar. Voor de Reitdiephaven is dit ook het geval. Zij is als één zone toegewezen in het verkeersmodel waardoor voor de Reitdiephaven onvoldoende uitspraken gedaan kunnen worden.

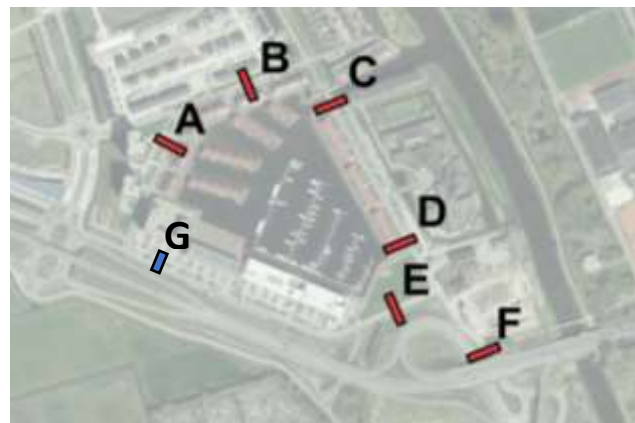


Screenshot Groningen^{PLUS} model 2030.

Op dit moment wordt een nieuw verkeersmodel geïmplementeerd. De verwachting is dat deze eind 2020 gereed is voor gebruik. Daarnaast zal vanuit het project Westelijke Ringweg verder onderzoek worden gedaan. Vanuit de genoemde modellen of onderzoeken kunnen mogelijk gedetailleerde uitspraken gedaan worden voor de Reitdiephaven.

Bureau BonoTraffics heeft in een studie haar verkeersstellingen rond de Reitdiephaven uit 2017 opgehoogd met de verkeersgeneratie van de Werkmantoren en Festivallocatie (als woontoren). Deze staan in de tabel onder 2017*.

Vervolgens is een procentuele aanname gedaan hoeveel verkeer er in 2030 extra is te verwachten. Dit is een optelsom van de autonome groei en de hogere bezoekersaantallen van de winkels als gevolg van woningbouw in de omgeving.



Locaties telpunten (2017).

Door de verkeerskundige van de gemeente is voorgesteld te werken met scenario's van +10% en +20% extra verkeer op de Reitdiephaven en omgeving. Beide scenario's zijn realistisch. Voor een verdiepingsslag wordt het nieuwe verkeersmodel van de gemeente aanbevolen.

In beide scenario's valt op dat de richtwaarde van 5.000 mvt per etmaal van het CROW niet overschreden wordt. Daarmee zorgt de toename van verkeer in 2030 nog niet voor extra problemen in leefkwaliteit en verkeersveiligheid. Dit zegt echter niet dat het niet zo ervaren wordt. Bij de drukste locatie, locatie A, mag het verkeer met afgerond 45% toenemen

#	Intensiteiten		
	2017*	2030	
		plus 10%	plus 20%
A	3.450 mvt	3.800 mvt	4.140 mvt
B	870 mvt	960 mvt	1.050 mvt
C	0 mvt	0 mvt	0 mvt
D	570 mvt	630 mvt	690 mvt
E	2.550 mvt	2.810 mvt	3.060 mvt
F	3.080 mvt	3.390 mvt	3.700 mvt
G	2.650 mvt	2.920 mvt	3.180 mvt

* inclusief Werkmantoren en Festivallocatie

t.o.v. 2017* alvorens de richtwaarde van 5.000 mvv per etmaal wordt bereikt.

- In de huidige verkeersstructuur zorgt de (geplande) woningbouw aan de Reitdiephaven en directe omgeving niet voor een overschrijding van de richtwaarde van 5.000 mvv per etmaal.
- Voor verdere detaillering dient het nieuw te implementeren gemeentelijk verkeersmodel gebruikt te worden. Een eventuele toekomstige andere invulling van de locatie van Het Poortje of andere locaties in of rond het gebied kunnen daarin worden meegenomen.

Opwaardering Friesestraatweg N355

Op de N355 worden ter verhoging van de verkeersveiligheid parallelwegen aangelegd zodat aanliggende percelen geen directe aansluiting meer hebben op de weg. Daarnaast wordt aansluiting bij Slaperstil vervangen door een tunnel voor al het verkeer. De Zijlvesterweg wordt verbonden met de noordelijke parallelweg. De parallelweg sluit aan op de N355 bij Wadwerd en bij Nieuwklap. Er komt een volledige aansluiting van de ontsluitingsweg door de Held III op de Professor Uilkensweg (ovonde) waar de wijken Gravenburg, De Held III en De Held op aansluiten. De aansluiting van de Zijlvesterweg op de N355 mag pas worden opgeheven als de ontsluitingsweg De Held III is gerealiseerd en aangesloten is op de ovonde.

Het belangrijkste effect voor Reitdiep vanuit de N355, in combinatie met de realisatie van De Held III, is dat de ovonde onder de N355 (Prof. Uilkensweg) zwaarder belast zal worden doordat zuidelijke verkeersstromen worden toegevoegd. Voor een deel van dit verkeer geldt dat het aantrekkelijk kan zijn om 'ook even boodschappen te doen' in de Reitdiephaven. In scenario 1 en 2 is dat effect opgenomen, maar het doorrekenen van dit mogelijke effect in het nieuwe verkeersmodel is gewenst.

Project Westelijke Ringweg

Het project Westelijke Ringweg is het project met directe invloed op de verkeersstructuur in de Reitdiephaven. Vanuit verkeersveiligheid en doorstroming wordt vanuit dat project voorgesteld om de aansluiting van de ringweg op de Hoogeweg en daarbij de verkeerslichten te verwijderen, als onderdeel van het geheel ongelijkvloers maken van de westelijke ringweg. Dit heeft effect op de Reitdiephaven en Reitdiepzone (noord).

Reitdiephaven

In de Reitdiephaven wordt gemotoriseerd verkeer aan de west- en oostzijde ontsloten. Via de Prof. Uilkensweg (op de N355) en via de Hoogeweg (op de Westelijke Ringweg). Als de oostelijke ontsluiting verdwijnt komt er significant meer verkeerdruk op de westelijke ontsluiting. Er kan mogelijk ook gebruik gemaakt worden van (extra) ontsluitingen van de Reitdiepzone (noord).

Reitdiepzone (noord)

In de Reitdiepzone (noord) wordt gemotoriseerd verkeer momenteel aan de noordzijde ontsloten, via de Hoogeweg (op de Westelijke Ringweg). Ook kan zij, zei het via een langere route, voor de ontsluiting gebruik maken van de Reitdiephaven. Er wordt, bij het verdwijnen van de directe aansluiting op de Westelijke Ringweg bij de Hoogeweg, gekeken naar een extra ontsluiting via de Pleiadenlaan, via de Goudlaan (viaduct over een verdiepte Westelijke Ringweg) en een variant met een combinatie van een noordelijke en zuidelijke ontsluiting. In alle varianten behoudt de Reitdiephaven een functie voor de Reitdiepzone (noord) waarbij de mate per variant verschillend is.



(Gedeeltelijke) afsluitingen Slaperstil, Hoogeweg en Edelsteenlaan door N355 en de Westelijke Ringweg.

2. Verkeersmaatregelen lange termijn / wijziging verkeersstructuur

In de motie "Doorstroming Reitdiep" wordt verzocht om meerdere verkeersstructuren te verkennen voor de Reitdiephaven door de aanwezige woningbouw (Festivallocatie en Werkmantoren) en het verdwijnen van de aansluiting Hoogeweg op de Westelijke Ringweg.

Eerder in het werkdocument is geconstateerd dat realisatie van de woningbouw, ter plekke en in de directe omgeving, niet leidt tot een overschrijding van de richtwaarde van 5.000 mvt per etmaal.

Voor de eventuele aanpassingen van de verkeersstructuur in en rond de Reitdiephaven (peiljaar 2030) wordt rekening gehouden met de effecten van het verdwijnen van de directe aansluiting van de Hoogeweg op de Westelijke Ringweg omdat dan de richtwaarde van 5.000 mvt per etmaal overschreden wordt.

De werkgroep heeft 5 varianten bedacht, met inachtneming van het verzoek in de motie om 'geen enkele oplossingsrichting uit te sluiten':

1. Een extra ontsluiting over de Hoogeweg door de 'knip' bij de brug te verwijderen;
2. Een extra ontsluiting op de ovonde van de Prof. Uilkenweg, deels over het terrein van de garageboxen;
3. Een extra ontsluiting via een tunnel onder de N355 naar Vinkhuizen;
4. Een gewijzigde afrit N355 via de Wadwerd plus ontsluitingsweg via de garageboxen.
5. Behouden van de aansluiting van de Hoogeweg op de Westelijke Ringweg (wens bewoners Reitdiephaven);

1. Over de brug Hoogeweg

In deze variant vervalt de aansluiting op de Westelijke Ringweg en wordt de Hoogeweg ter hoogte van de brug in twee richtingen opengesteld voor gemotoriseerd verkeer. Vanwege de haven is de brug meerdere keren per dag open. Er is geen stoep aanwezig. Eenrichtingsverkeer wordt afgeraden door omrijdfactoren.

In deze variant blijft de route via de Jumbo het aantrekkelijkst, mede omdat het verkeerskundig zwaartepunt in deze hoek ligt. Daarbij staat de brug, zeker in de zomermaanden, relatief vaak open.



Extra verkeersontsluiting over de brug in de Hoogeweg.

Er wordt uitgegaan van een 25% - 75% herverdeling van het verkeer wat in de 0-situatie gebruik maakt van telpunt F (bij de Werkmantoren). Hierbij wordt voor de berekening voorbij gegaan aan het feit dat telpunt F ook een percentage doorgaand verkeer kent (tussen Reitdiepzone en Reitdiephaven).

In de onderstaande tabel is te zien dat de Hoogeweg (telpunt D) een toename in verkeer kent naar respectievelijk 1.480 tot 1.620 mvt in scenario 1 en 2. Op telpunt A gaat de intensiteit omhoog naar respectievelijk 6.350 mvt tot 6.920 mvt in scenario 1 en 2.

Er komt of gaat nog een hoeveelheid verkeer bij of af op de genoemde telpunten. De exacte hoeveelheid meer of minder hangt af van de alternatieve ontsluiting van Reitdiepzone noord. Als deze attractief is kan zij een positief effect hebben op de Reitdiephaven. Is deze minder attractief, dan zorgt zij omgekeerd voor extra verkeer vanuit de Reitdiepzone (noord) over de Reitdiephaven.

Bij de (nieuwe) ontsluiting van de Reitdiepzone (noord) moet dus rekening worden gehouden met mogelijke effecten voor de Reitdiephaven. Desalniettemin is duidelijk dat variant 2 zorgt voor intensiteiten boven de richtwaarde van 5.000 mvt per etmaal in de Reitdiephaven.

#	Intensiteiten 2030					
	scenario 1 (plus 10%)			scenario 2 (plus 20%)		
	0-situatie	variant 2	RDZ	0-situatie	variant 2	RDZ
A	3.800 mvt	6.350 mvt	... mvt	4.140 mvt	6.920 mvt	... mvt
D	630 mvt	1.480 mvt	... mvt	690 mvt	1.620 mvt	... mvt

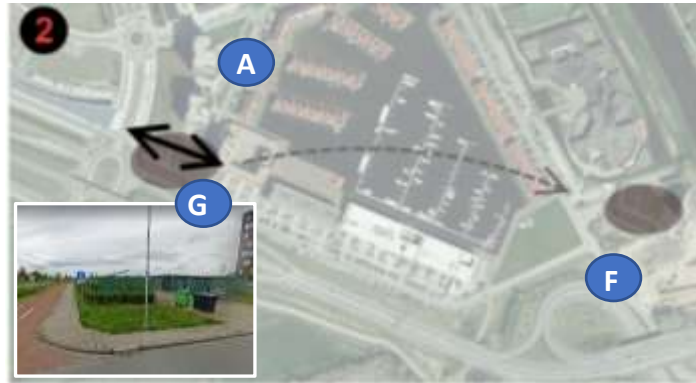
Gewijzigde intensiteiten per etmaal in variant 1.

- Met redelijke zekerheid is te zeggen dat het openstellen van de brug over de Hoogeweg voor verkeer leidt tot een overschrijding van richtwaarde van 5.000 mvt per etmaal.
- Het wegprofiel van de Hoogeweg is niet ingericht op bevoorradend verkeer (van de Jumbo). Er zullen aanpassingen, waaronder mogelijk een nieuw brugdek, gedaan moeten worden.

2. Via het terrein van de garageboxen

In deze variant vervalt de aansluiting op de Westelijke Ringweg en worden garageboxen aan de Reitdiephaven verplaatst naar een nader te bepalen locatie om ruimte te maken voor een directe aansluiting op de ovonde.

Over het terrein van de garageboxen wordt een directe verkeersverbinding aangelegd naar de Prof. Uilkensweg. Ter hoogte van het loading dock bij de Jumbo komt een bussluis om de huidige verbinding te ontlasten. Op bevoorraderend verkeer van de Jumbo na wordt dit een doodlopende straat.



Directe verkeersontsluiting over de garageboxen.

In deze variant verbetert de leefbaarheid in het gedeelte met de woningen van de straat Reitdiephaven. Deze kan mogelijk extra verbeterd worden in een nieuw ontwerp. De doorsteek biedt ook kansen voor een nieuwe entree van de wijk vanuit stedenbouwkundig oogpunt. Er ontstaat ook een directere en aantrekkelijkere verbinding met P+R Reitdiep als overloop voor parkeren bij piekmomenten, bijvoorbeeld bij evenementen.

Er wordt uitgegaan van circa 100% herverdeling van het verkeer wat in de 0-situatie gebruik maakt van telpunt F (bij de Werkmantoren). Hierbij wordt voor de berekening voorbij gegaan dat telpunt F ook een percentage doorgaand verkeer kent (tussen Reitdiepzone en Reitdiephaven).

In de onderstaand tabel is te zien dat Reitdiephaven (telpunt G) een toename in verkeer kent naar 6.310 tot 6.880 mvt in scenario 1 en 2. Deze waarden liggen boven de richtwaarde van 5.000 mvt per etmaal. Hierbij is een duidelijk positieve kanttekening. De overschrijding van de richtwaarde vindt plaats ter hoogte van de parkeerplaatsen bij de winkels, waar geen woningen staan. Juist bij de aanliggende bebouwing (telpunt A) daalt de intensiteit tot waarden van een relatief rustige woonstraat. Er is ook een subvariant mogelijk waarin t.h.v. het loading dock van de Jumbo geen beperking geldt. Winkelend publiek uit Reitdiep hoeft dan niet verplicht driekwart over de ovonde bij de N355.

Er komt of gaat nog een hoeveelheid verkeer bij of af op telpunt G. De exacte hoeveelheid meer of minder hangt af van de alternatieve ontsluiting van Reitdiepzone noord. Als deze attractief is kan zij een positief effect hebben op de Reitdiephaven. Is deze minder attractief, dan zorgt zij omgekeerd voor extra verkeer vanuit de Reitdiepzone (noord) over de Reitdiephaven. Bij de (nieuwe) ontsluiting van de Reitdiepzone (noord) moet dus rekening worden gehouden met mogelijke effecten voor de Reitdiephaven. Desalniettemin is duidelijk dat variant 3 enerzijds zorgt voor intensiteiten boven de richtwaarde van 5.000 mvt ter hoogte van de parkeerplaatsen maar anderzijds zorgt voor een significante verlaging ter hoogte van aanliggende bebouwing.

#	Intensiteiten 2030					
	scenario 1 (plus 10%)			scenario 2 (plus 20%)		
	0-situatie	variant 2	RDZ	0-situatie	variant 2	RDZ
A	3.800 mvt	880 mvt	... mvt	4.140 mvt	960 mvt	... mvt
G	2.920 mvt	6.310 mvt	... mvt	3.180 mvt	6.880 mvt	... mvt

Gewijzigde intensiteiten per etmaal in variant 2.

- Met redelijke zekerheid is te zeggen dat een directe verkeersverbinding over de garageboxen leidt tot een overschrijding van richtwaarde van 5.000 mv't per etmaal bij de parkeerplaatsen en significante een verlaging aan de noordzijde van de Reitdiephaven.
- De garageboxen zijn geen eigendom van de provincie of gemeente. Eventuele aankoop is daardoor afhankelijk van derden. De voormalige zoutlocatie van de provincie aan de Hoogeweg is een mogelijk alternatieve locatie voor de garageboxen.

3. Via een tunnel naar de zuidzijde van de N355

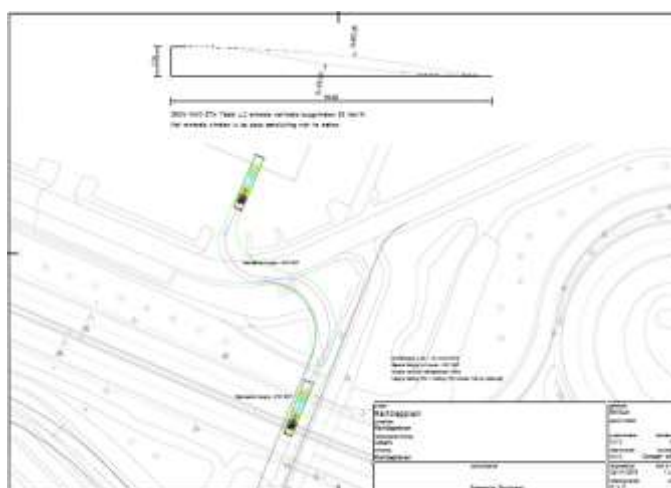
In deze variant vervalt de aansluiting op de Westelijke Ringweg en komt er een tunnel naast de huidige fietstunnel richting de volkstuinen. De bestaande parallelweg ten zuiden van de N355, nu alleen toegankelijk voor land bouwverkeer, wordt opgewaardeerd tot verbindingsweg richting De Held III en de N355.



Ontsluiting naar de N355 via de Aquamarijnstraat

Deze variant heeft ruimtelijke uitdagingen.

Vanwege benodigde draaicirkels, hoogtes en hellingspercentages dient de N355, Reitdiephaven en de parallelweg van de N355 en aanliggende parkeerplaatsen te worden verlegd of aangepast. Dit zou mogelijk ook kunnen gelden voor de knoop met de Westelijke Ringweg.



Aanpassingen door draaicirkels, hoogtes en hellingpercentages

In deze variant wordt SES gebied (Stedelijke Ecologische Structuur) doorsneden. Uit waarnemingen van beschermde soorten in de NDFF (Nationale Databank Flora en Fauna) komt naar voren dat er algemene soorten als hazen, muizen en reeën voorkomen.

Naast algemene soorten komen er ook vleermuissoorten voor in het gebied. Het gebied fungeert als kwantitatieve en kwalitatieve ecologische verbindingzone tussen verschillende locaties.

De Commissie Verkeer Reitdiepwijk geeft aan sceptisch te zijn m.b.t. het argument dat een ingreep in het SES gebied niet mogelijk zou zijn. Ook verwacht zij in de toekomst andere waarnemingen van beschermde soorten als De Held III in de directe omgeving wordt gerealiseerd.



Algemene soorten en vleermuissoorten uit het NDFF

Deze variant biedt, na extra aanpassingen, mogelijk een ontsluiting van Vinkhuizen Noord richting de N355. Het verkeer vanuit telpunt F (Werkmantoren) zal zich grofweg 50/50 verdelen over telpunten A en H. Hierbij wordt voor de berekening voorbij gegaan dat telpunt F ook een percentage doorgaand verkeer kent (tussen Reitdiepzone en Reitdiephaven). De nieuwe verbinding wordt ook aantrekkelijk vanuit Vinkhuizen.

Er komt of gaat nog een hoeveelheid verkeer bij of af op de Reitdiephaven. De exacte hoeveelheid meer of minder hangt af van de aantrekkelijkheid van de verbinding met Vinkhuizen. Als deze attractief is kan zij zowel een positief als negatief effect hebben op de Reitdiephaven. Door het wegvallen van de barrière van de N355 zijn de wijkwinkelcentra in beide wijken makkelijker per auto te bereiken.

Bij deze variant voor de ontsluiting van de Reitdiephaven moet dus rekening worden gehouden met mogelijke effecten vanuit Vinkhuizen. Desalniettemin is duidelijk dat variant 4 er voor zorgt dat intensiteiten in de Reitdiephaven beneden de richtwaarde van 5.000 mvt per etmaal blijft. Tegelijk zijn er wel zorgen over de ruimtelijke consequenties (N355, Reitdiephaven, parallelweg N355 en aanliggende parkeerplaatsen) en verstoring van het SES gebied.

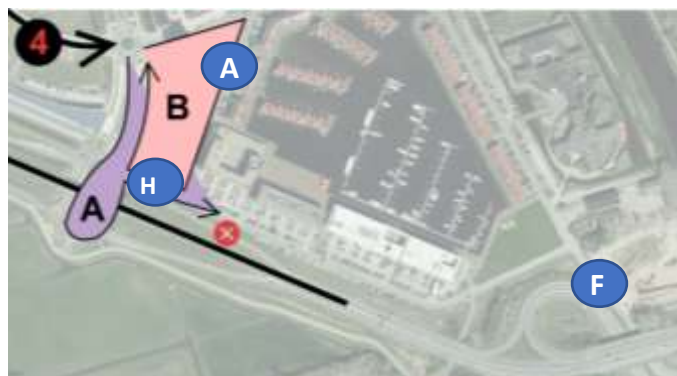
#	Intensiteiten 2030					
	scenario 1 (plus 10%)			scenario 2 (plus 20%)		
	0-situatie	variant 2	VINKH	0-situatie	variant 2	VINKH
A	3.800 mvt	3.600 mvt	... mvt	4.140 mvt	3.920 mvt	... mvt
H	0 mvt	3.600 mvt	... mvt	0 mvt	3.920 mvt	... mvt

Gewijzigde intensiteiten per etmaal in variant 3.

- Met redelijke zekerheid is te zeggen dat een nieuwe wegverbinding ten zuiden van de N355 (Vinkhuizen) niet leidt tot een overschrijding van de richtwaarde van 5.000 mvt per etmaal.
- Er moet rekening worden gehouden met aanpassingen aan de N355, Reitdiephaven, Aquamarijnstraat, aanliggende parkeerplaatsen en mogelijk de knoop met de Westelijke Ringweg.
- In deze variant wordt een deel van het SES-gebied (Stedelijke Ecologische Structuur) ten zuiden van de N355 doorkruist en verwijderd. Er zullen diverse beperkingen gelden.

4. Via de Wadwerd

In deze variant vervalt de aansluiting op de Westelijke Ringweg en wordt de huidige afrit van de N355 (vanuit oostelijke richting) afgesloten. Er komt een nieuwe afrit om P+R Reitdiep heen. Vervolgens wordt er ook hier een verbindingsweg over de garageboxen gerealiseerd. Het voordeel is dat deze nu zuidelijker kan komen te liggen, verder van aanwonenden af. Echter krijgen bewoners in Reitdiep fase 3 nu een afrit nabij hun woning. Bovendien conflicteert deze variant met het wilgentenenveld en de aantakking van de noordelijke parallelweg van de N355.



Ontsluiting naar de N355 via nieuwe afrit via de Wadwerd

Naast overlast voor bewoners in Reitdiep fase 3 en het eventuele aanpassen of annuleren van bouwplannen ter plekke heeft deze variant nog een nadeel. Al het verkeer van de N355 naar Gravenburg, De Held III en De Held moet nu verplicht door de wijk Reitdiep. Dit zorgt voor een oneigenlijke verkeersbelasting in de wijk Reitdiep door drie naastgelegen wijken.

Verkeer komend vanaf de noordelijke afrit N355 kan via routes A en B naar de Reitdiephaven. Inrijdend verkeer zal de noordelijke route (route A) kiezen vanwege de kortere rijroute. Uitrijdend verkeer zal de zuidelijke route (route B) kiezen vanwege de kortere rijroute. Er wordt voor de berekening voorbij gegaan dat telpunt F ook een percentage doorgaand verkeer kent (tussen Reitdiepzone en Reitdiephaven).

Er komt nog een hoeveelheid verkeer bij op telpunten A en H. De exacte hoeveelheid hangt af van de mate van attractiviteit van de route van bewoners van Gravenburg, De Held III en De Held oor Reitdiep vlak langs de winkels in Reitdiephaven. Naar verwachting zijn meer mensen geneigd zijn om boodschappen te doen in de Reitdiephaven met extra intensiteit tot gevolg.

Bij deze variant voor de ontsluiting van de Reitdiephaven moet dus rekening worden gehouden met mogelijke effecten vanuit de wijken Gravenburg, De Held III en De Held. Desalniettemin is duidelijk dat variant 5 er voor zorgt dat intensiteiten in de Reitdiephaven boven de richtwaarde van 5.000 mvt per etmaal uitkomt. Ook zijn er gevolgen voor inwoners Reitdiep fase 3. Zij zullen overlast ervaren door verkeer naar vier wijken (Gravenburg, De Held III en De Held en Reitdiep) wat nabij de woningen rijdt. Daarnaast dienen vanwege de nieuw te realiseren afrit van de N355 dienen diverse bouwplannen ter plekke te worden aangepast of geannuleerd.

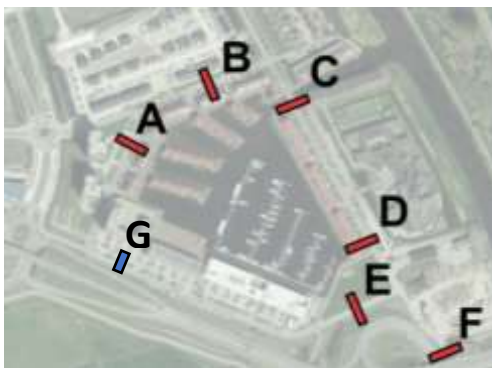
#	Intensiteiten 2030					
	scenario 1 (plus 10%)			scenario 2 (plus 20%)		
	0-situatie	variant 2	GHH	0-situatie	variant 2	GHH
A	3.800 mvt	5.500 mvt	... mvt	4.140 mvt	5.990 mvt	... mvt
H	0 mvt	1.700 mvt	... mvt	0 mvt	1.850 mvt	... mvt

Gewijzigde intensiteiten per etmaal in variant 4.

- Met redelijke zekerheid is te zeggen dat een nieuwe afrit van de N355 langs Reitdiep fase 3 leidt tot een overschrijding van de richtwaarde van 5.000 mvt per etmaal.
- Er moet rekening overlast voor bewoners in Reitdiep fase 3. Bewoners uit de wijken Gravenburg, De Held III en De Held en Reitdiep komen vanaf de N355 dan langs Reitdiep fase 3.
- Door de nieuw te realiseren afrit van de N355 dienen diverse bouwplannen ter plekke te worden aangepast of geannuleerd.

5. Behoud huidige aansluiting Hoogeweg op de Westelijke Ringweg

Het behoud van de afslag heeft, in combinatie met overige maatregelen, de voorkeur van de Commissie Verkeer Reitdiepwijk en de ondernemers. Voor het peiljaar 2030 is geconstateerd dat de maximum intensiteit rond 3.800 mvt per etmaal (scenario 1) en 4.140 mvt per etmaal (scenario 2) ligt. Hierbij ontbreekt nog een mogelijke intensivering wanneer er woningbouw zou worden gerealiseerd op het terrein van Het Poortje. Echter ook dan zal de maximum intensiteit nog onder de richtwaarde van 5.000 mvt per etmaal blijven voor erftoegangswegen in een 30 km zone binnen de bebouwde kom.



#	Intensiteiten 2030			
	scenario 1 (plus 10%)		scenario 2 (plus 20%)	
	0-situatie	variant 1	0-situatie	variant 1
A	3.800 mvt	3.800 mvt	4.140 mvt	4.140 mvt
B	960 mvt	960 mvt	1.050 mvt	1.050 mvt
C	0 mvt	0 mvt	0 mvt	0 mvt
D	630 mvt	630 mvt	690 mvt	690 mvt
E	2.810 mvt	2.810 mvt	3.060 mvt	3.060 mvt
F	3.390 mvt	3.390 mvt	3.700 mvt	3.700 mvt
G	2.920 mvt	2.920 mvt	3.180 mvt	3.180 mvt

Huidige verkeersstructuur blijft gehandhaafd.

Ongewijzigde etmaalintensiteiten t.o.v. de 0-situatie (incl. woningbouw).

- Met redelijke zekerheid zorgt behoudt van de huidige verkeersstructuur en de geplande woningbouw niet tot een overschrijding van richtwaarde van 5.000 mvt per etmaal.
- Een vitaal onderdeel van het project Westelijke Ringweg, het verwijderen van de aansluiting Hoogeweg en verkeerslichten vanuit verkeersveiligheid en doorstroming, komt te vervallen.

Samenvattend

Onderstaand zijn de belangrijkste bevindingen per variant nogmaals weergegeven. Voor alle varianten geldt dat het een globale voorspelling betreft. Op basis van een nieuw verkeersmodel van de gemeente Groningen en vervolgonderzoek vanuit het project Westelijke Ringweg kunnen mogelijk nauwkeurigere voorspellingen gedaan worden. Dit neemt echter niet weg dat er nu al een goed beeld is ontstaan van de effecten van de varianten.

1	Vervallen aansluiting WRW en een extra ontsluiting over de Hoogeweg in noordelijke richting (over de brug).
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Met redelijke zekerheid is te zeggen dat het openstellen van de brug over de Hoogeweg voor verkeer leidt tot een overschrijding van richtwaarde van 5.000 mvt per etmaal. ▪ Het wegprofiel van de Hoogeweg is niet ingericht op bevoorradend verkeer (van de Jumbo). Er zullen aanpassingen, waaronder mogelijk een nieuw brugdek, gedaan moeten worden.
2	Vervallen aansluiting WRW en een extra ontsluiting richting de Prof. Uilkensweg over de garageboxen.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Met redelijke zekerheid is te zeggen dat een directe verkeersverbinding over de garageboxen leidt tot een overschrijding van richtwaarde van 5.000 mvt per etmaal bij de parkeerplaatsen en significante een verlaging aan de noordzijde van de Reitdiephaven. ▪ De garageboxen zijn geen eigendom van de provincie of gemeente. Eventuele aankoop is daardoor afhankelijk van derden. De voormalige zoutlocatie van de provincie is een mogelijk alternatieve locatie voor de garageboxen.
3	Vervallen aansluiting WRW en een extra ontsluiting via Vinkhuizen (noord) over de Aquamarijnstraat.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Met redelijke zekerheid is te zeggen dat een nieuwe wegverbinding ten zuiden van de N355 (Vinkhuizen) niet leidt tot een overschrijding van de richtwaarde van 5.000 mvt per etmaal. ▪ Er moet rekening worden gehouden met aanpassingen aan de N355, Reitdiephaven, Aquamarijnstraat, aanliggende parkeerplaatsen en mogelijk de knoop met de Westelijke Ringweg. ▪ In deze variant wordt een deel van het SES-gebied (Stedelijke Ecologische Structuur) ten zuiden van de N355 doorkruist en verwijderd. Er zullen diverse beperkingen gelden.
4	Vervallen aansluiting WRW en een gewijzigde afrit N355 via de Wadwerd en ontsluitingsweg via de garageboxen.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Met redelijke zekerheid is te zeggen dat een nieuwe afrit van de N355 langs Reitdiep fase 3 leidt tot een overschrijding van de richtwaarde van 5.000 mvt per etmaal. ▪ Er moet rekening overlast voor bewoners in Reitdiep fase 3. Bewoners uit de wijken Gravenburg, De Held III en De Held en Reitdiep komen vanaf de N355 dan langs Reitdiep fase 3. ▪ Door de nieuw te realiseren afrit van de N355 dienen diverse bouwplannen ter plekke te worden aangepast of geannuleerd.
5	Behouden aansluiting Hoogeweg op Westelijke Ringweg (wens bewoners Reitdiephaven)
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Met redelijke zekerheid zorgt behoudt van de huidige verkeersstructuur en de geplande woningbouw niet tot een overschrijding van richtwaarde van 5.000 mvt per etmaal. ▪ Een vitaal onderdeel van het project Westelijke Ringweg, het verwijderen van de aansluiting Hoogeweg en verkeerslichten vanuit verkeersveiligheid en doorstroming, komt te vervallen.

In variant 3 en 5 blijft de intensiteit onder de richtwaarde van 5.000 mvt per etmaal. Dit is goed voor de leefkwaliteit. Variant 5 voldoet echter niet aan doelstellingen vanuit de Westelijke Ringweg en variant 3 vergt grote infrastructurele aanpassingen en tast SES-gebied aan.

Voor variant 1 en 4 geldt dat de intensiteit boven de richtwaarde van 5.000 mvt per etmaal komt. Voor variant 1 dient de Hoogeweg t.b.v. bevoorradend verkeer aangepast te worden, mogelijk ook het brugdek. Variant 4 zorgt voor relatief veel overlast in Reitdiep fase 4 door langrijdend verkeer uit de wijken Reitdiep, Gravenburg, De Held III en De Held.

Variante 2 zit er qua effecten tussen in. Weliswaar wordt de richtwaarde van 5.000 mvt per etmaal overschreden, maar dit gebeurt ter hoogte van de parkeerplaatsen bij de winkels. Juist bij de bebouwing (noordelijk gedeelte Reitdiephaven) keert de leefkwaliteit terug doordat de verkeersintensiteit ongeveer met driekwart verminderd ten opzichte van de huidige verkeersstructuur.

- Vanuit de werkgroep is besloten dat variant 2 (ontsluiting via de garageboxen) verder verkend wordt.

Verdiepingslag extra ontsluiting via de Prof. Uilkensweg over de garageboxen.

De provincie Groningen heeft een principeschets laten maken voor een aansluiting over het terrein van de garageboxen. In het ontwerp is de Reitdiephaven verlengd richting de ovonde en sluit daar als vijfde poot aan. De afrit van de N355 is, om draaicirkels van bevoorradend verkeer te kunnen faciliteren, iets in zuidelijke richting opgeschoven.

De fietsverbinding is vervolgens in het geheel naar de westzijde en noordzijde binnen het ontwerp verschoven. Op deze wijze heeft de fietser binnen het ontwerp het minst aantal conflicten. Fietzers van en naar de Zernike Campus fietsen nog steeds via het fietstunneltje onder de N355 door.

Er ontstaat een brede loopverbinding in parkachtige setting met P+R Reitdiep. Op piekmomenten en in gevallen van evenementen kan het P+R terrein zo beter als overloop voor parkeren van de winkels in de Reitdiephaven dienen. De entree van de wijk wordt stedenbouwkundig en landschappelijk met het ontwerp opgewaardeerd (i.p.v. de huidige garageboxen), passend bij het ontwerp van de Reitdiephaven, de aanliggende woontoren en P+R Reitdiep.



Principeschets aansluiting over de garageboxen.



Variaties in capaciteitsvergroting.

Er zijn twee belangrijke aandachtspunten voor deze variant. Ten eerste zijn de garageboxen particulier eigendom. Er is daarmee afhankelijkheid van medewerking van de eigenaren. Ten tweede dient op de ovonde ingespeeld te worden op de toekomstig benodigde capaciteit van de ovonde door de realisatie van De Held III. Er wordt daarbij gekeken naar zowel de huidige ovonde, maar ook naar alternatieven zoals een turbotronde. De oplossing voor de Reitdiephaven met een vijfde poot op deze kruising moet daarmee samenvallen en waar mogelijk versterken. De provincie Groningen gaat dit in samenwerking met de gemeente Groningen verder in de projectgroep Aanpak Ring West verkennen.

- De garageboxen zijn particulier eigendom. Dit betekent dat er een afhankelijkheid is van de eigenaren. Ook zal gekeken moeten worden naar alternatieven zoals de oude zoutopslag.

- De principeschets van de provincie geeft de kansen weer. Een verkenning naar de toekomstige oplossingen van de ovonde incl. vijfde poot uit de Reitdiephaven vindt plaats.

3. Woningbouwopgaven

Er zijn verschillende woningbouwopgaven, zowel aan de Reitdiephaven zelf als in de directe omgeving. Het betreft de Werkmantoren, Festivallocatie, Reitdiepzone (noord) en De Held III. Mogelijk wordt daar Het Poortje in de toekomst aan toegevoegd. Er bestaat zorg bij de Commissie Verkeer Reitdiepwijk en ondernemers Reitdiepwijk of de wijk de extra benodigde parkeercapaciteit en verkeerintensiteiten aan kan.

Parkeren

Iedere individuele bouwopgave wordt getoetst aan benodigde parkeercapaciteit. Er moet voldaan worden aan de parkeernormen van de gemeente. Het uitgangspunt daarbij is dat parkeren op eigen terrein moet worden opgelost. Vanuit de wijk leeft de zorg dat de parkeernormen van de gemeente niet overeenkomen met de praktijk. Dit onderwerp wordt per bouwopgave behandeld. Parkeren is geen onderdeel van de verkeersstructuur.

Verkeersintensiteit

Echter de optelsom van individuele bouwopgaven in een gebied kan wel het gewenste profiel van aanliggende wegen bepalen en in sommige gevallen een wijziging in de verkeersstructuur. Uit de onderzochte 0-situatie in 2030 blijkt dat binnen in de huidige verkeersstructuur en geen overschrijding plaats vindt van de richtwaarde van 5.000 mvt per etmaal. Mogelijke woningbouw op het terrein van Het Poortje of andere nieuwe ontwikkelingen in en rond het gebied zijn daarin nog niet meegenomen. Vanuit de huidige woningbouw voldoet vanuit doorstroming en bereikbaarheid de verkeersstructuur in de Reitdiephaven.

Wegprofiel

Bij bouwprojecten wordt gekeken naar de wegprofielen te plekke. Voor de kruising Reitdiephaven – Hoogeweg waar sprake is van meerdere woningbouwopgave (Werkmantoren, Festivallocatie en mogelijk Het Poortje) wordt bijvoorbeeld onderzocht of het huidige wegprofiel kan aansluiten bij de nieuwe situatie. Er ligt nu een studie of de weg versmald kan worden, uitgevoerd met enkele parkeervakken en in klinkerverharding. Dit zijn maatregelen om de leefkwaliteit voor huidige en nieuwe bewoners te verbeteren.

Reitdiepzone (noord)

De ontwikkelingen in de Reitdiepzone (noord), circa 350 tot 400 wooneenheden (een mix van studenteneenheden, sociale huur, appartementen en grondgebonden woningen), stadskerk en maatschappelijke functies, heeft een (in)direct effect op de Reitdiephaven. Beide wijken staan via de Hoogeweg in verbinding met elkaar. Bij besluitvorming over de definitieve ontsluiting van de Reitdiepzone (noord) op de Westelijke Ringweg dienen mogelijk op te treden neveneffecten op de Reitdiephaven te worden meegenomen. Een uitgangspunt vanuit de Reitdiepzone is reeds dat er geen toename van verkeer is in de woonstraten rondom de Reitdiephaven. Vanuit de Commissie Verkeer Reitdiepwijk is er het standpunt dat de Reitdiepzone (noord) niet voor onevenredig extra verkeer in de Reitdiephaven mag zorgen.

4. Voorstelscenario

In de huidige verkeersstructuur is de Reitdiephaven voor gemotoriseerd verkeer op twee locaties ontsloten, via de Prof. Uilkensweg en de Westelijke Ringweg. Verschillende projecten in de directe omgeving hebben invloed op deze aansluitingen. En daarbij kennen meerdere projecten een andere startdata, doorlooptijden en realisatiedata.

Het is daarom goed om een duidelijk scenario op te stellen over deze ontsluitingen. Hieronder is een scenario geschetst. Het is daarbij belangrijk te vermelden dat dit scenario slechts een voorstel betreft vanuit de Reitdiephaven. Alle gerelateerde projecten moeten gezamenlijk een af te spreken scenario ondersteunen omdat het voor een ieder immers een ander effect heeft. Mogelijk moet het in besluitvorming worden vastgesteld. En daarbij moet besluitvorming over de ontsluiting van de Reitdiephaven nog plaatsvinden.

Verkeerslichten Westelijke Ringweg

- De Verkeerslichten aan de Hoogeweg kunnen pas verwijderd worden als de doorsteek vanuit de Reitdiephaven naar de ovonde Prof. Uilkensweg (of andere ontsluiting) gerealiseerd is.

Aansluiting Westelijke Ringweg

- Een halve aansluiting Hoogeweg (rechtsaf erin en rechtsaf eruit) wordt tijdelijk behouden tot dat er een definitieve oplossing is voor de ontsluiting Reitdiepzone (noord).

Ovonde Prof. Uilkensweg

- De capaciteit van de ovonde wordt uitgebreid bij realisatie van De Held III. De aansluiting uit de Reitdiephaven (of andere ontsluiting) sluit aan bij de toekomstige benodigde capaciteit.