

Verkeersprognoses Reitdiepzone

Achtergrondinformatie

Opdrachtgever

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Projectteam Goudappel

Status

© Copyright Goudappel

Gemeente Groningen

Verkeersprognoses Reitdiepzone

006650.20210428.R1.01

april 2021

George Kooistra, Harry Kingma

Definitief

Bron foto schutblad: NRD Reitdiepzone

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Uitgangspunten	5
2.1 Ruimtelijke- en infrastructurele ontwikkelingen referentiesituatie 2030	5
2.2 Ruimtelijke- en infrastructurele ontwikkelingen varianten 2030	6
3. Validatie verkeersmodel	7
3.1 Friesestraatweg, t.h.v. 2e Spoorstraat	8
3.2 Ring West, tussen Pleiadenlaan en Metaallaan	9
3.3 Ring West, tussen Ring-Noord en Pleiadenlaan	10
3.4 Ring Noord, tussen Ring West en Zonnelaan	11
Bijlage A. Woningaantallen	12

1. Inleiding

Voor het gebied Reitdiepzone is een m.e.r.-procedure van start gegaan. Ter ondersteuning van het onderdeel verkeer en de aan verkeer gerelateerde milieuaspecten, heeft de gemeente Groningen aan Goudappel gevraagd verkeersberekeningen uit te voeren met het verkeersmodel GroningenPlus Dynamisch.

Hieronder is het plangebied Reitdiepzone en de ligging binnen het bestaande stedelijk gebied weergegeven.



Figuur 1.1: Het plangebied Reitdiepzone in Groningen (bron NRD).

Leeswijzer

De in voorliggende studie gehanteerde verkeerscijfers zijn ontleend aan het verkeersmodel GroningenPlus Dynamisch met basisjaar 2014 en zichtjaren 2016 en 2030. De ruimtelijke en infrastructurele uitgangspunten van de autonome situatie en de geplande ontwikkelingen, zijn in hoofdstuk 2 beschreven.

Daarnaast zijn de verkeerscijfers vergeleken met het huidige verkeersbeeld. Op deze manier wordt gevalideerd of de voorspellingen zich op een logische manier verhouden tot de ontwikkeling tussen 2014 en nu. De resultaten van de validatie zijn in hoofdstuk 3 opgenomen.

2. Uitgangspunten

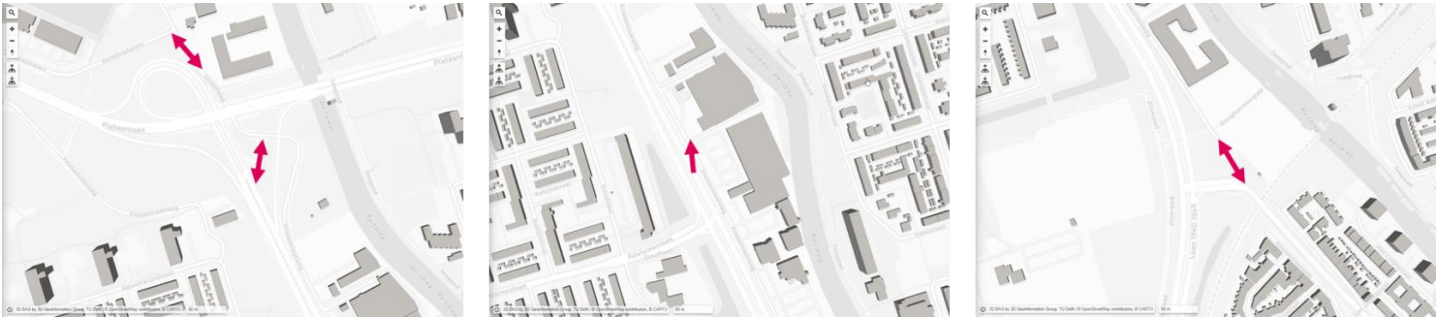
De in dit document gepresenteerde verkeerscijfers zijn ontleend aan het verkeersmodel GroningenPlus Dynamisch met basisjaar 2014 en zichtjaren 2016 en 2030. Dit model is nader beschreven in de rapportage 'Verkeersmodel GroningenPlus Dynamisch, Technische rapportage (kenmerk 001282.20180926.R1.01)'. De uitgangspunten die specifiek voor het MER Reitdiepzone zijn gehanteerd, zijn in de volgende paragrafen beschreven.

2.1 Ruimtelijke- en infrastructurele ontwikkelingen referentiesituatie 2030

In de referentie situatie zijn alle majeure infrastructurele wijzigingen zoals de Aanpak Ring Zuid, gereed en in gebruik. Aan de westzijde van de stad wordt rekening gehouden met de uitbreiding van werkgelegenheid in Zernike en Westpoort. Uitbreiding van woningbouw (diverse segmenten) is gerealiseerd in Reitdiephaven, Winkelcentrum Paddepoel, en Vinkhuizen-Zuid. Ook elders in de stad vinden ontwikkelingen plaats, zoals TerBorgh (gemeente Tynaarlo), Eemskanaalzone en Meerstad. De woningbouw van de Held fase III en de daarbij horende nieuwe wijkontsluitingsweg, maken geen onderdeel uit van de referentiesituatie (en dus ook niet van de varianten).

In de referentiesituatie zijn de ontwikkelingen in de Reitdiepzone meegenomen die al gerealiseerd zijn. Het betreft concreet de deelgebieden De Woldring en Brivec met 435 en 123 woningen. Voor de rest van het plangebied wordt uitgegaan van de huidige invulling.

De activiteiten in de Reitdiepzone worden in de referentiesituatie voor het gemotoriseerd verkeer ontsloten via de huidige ontsluitingsmogelijkheden. Voor het gebied ten noorden van de Pleiadenlaan zijn dat respectievelijk de VRI Hoogeweg, de afrit Friesestraatweg t.h.v. de Stadskerk en de Hoogeweg. De afrit Friesestraatweg en de VRI Hoogeweg vormen de verbinding met de hoofdstructuur voor het gemotoriseerd verkeer. Een bijzonderheid daarin is de verbinding met Ring Noord (de Plataanlaan). Vanaf Ring-Noord is via de knoop met Ring West een directe verbinding met het plangebied mogelijk. Naar Ring Noord is die directe verbinding er niet. Gemotoriseerd verkeer vanuit het plangebied richting Ring Noord moet omrijden via de ovonde Reitdiepplein. Het gebied ten zuiden van de Pleiadenlaan wordt volledig ontsloten via de parallelweg Friesestraatweg.



Figuur 2.1: Ontsluiting via VRI Hoogeweg/Hoogeweg (links), afrit Friesestraatweg (midden) en parallelweg Friesestraatweg (rechts)

2.2 Ruimtelijke- en infrastructurele ontwikkelingen varianten 2030

In het MER worden 2 varianten beschouwd, namelijk de variant Ontspannen en de variant Intensief. Beide varianten gaan uit van hetzelfde wegennet dat overeenkomstig is met de autonome situatie. De ruimtelijke ontwikkelingen van beide varianten zijn wel verschillend en worden hieronder toegelicht.

Ruimtelijke ontwikkelingen variant Ontspannen

De variant Ontspannen gaat uit van het behouden van ruimte voor andere functies dan wonen. Er worden in totaal 1.999 woningen in verschillende woonsegmenten ontwikkeld (zie bijlage A). In deze variant zijn de bouwvolumes in beginsel minder groot en hoog. Deze woningen leiden conform met de gemeente afgestemde CROW-kencijfers tot een ritproductie van 4.661 motorvoertuigen per etmaal.

Ruimtelijke ontwikkelingen variant Intensief

De variant Intensief gaat uit van maximale benutting van het plangebied voor woningbouw. In deze variant worden alle beschikbare locaties ingevuld met in totaal 3.239 woningen (zie bijlage A), en wordt ook relatief veel gestapelde bouw gerealiseerd. Deze woningen leiden conform met de gemeente afgestemde CROW-kencijfers tot een ritproductie van 9.401 motorvoertuigen per etmaal.

3. Validatie verkeersmodel

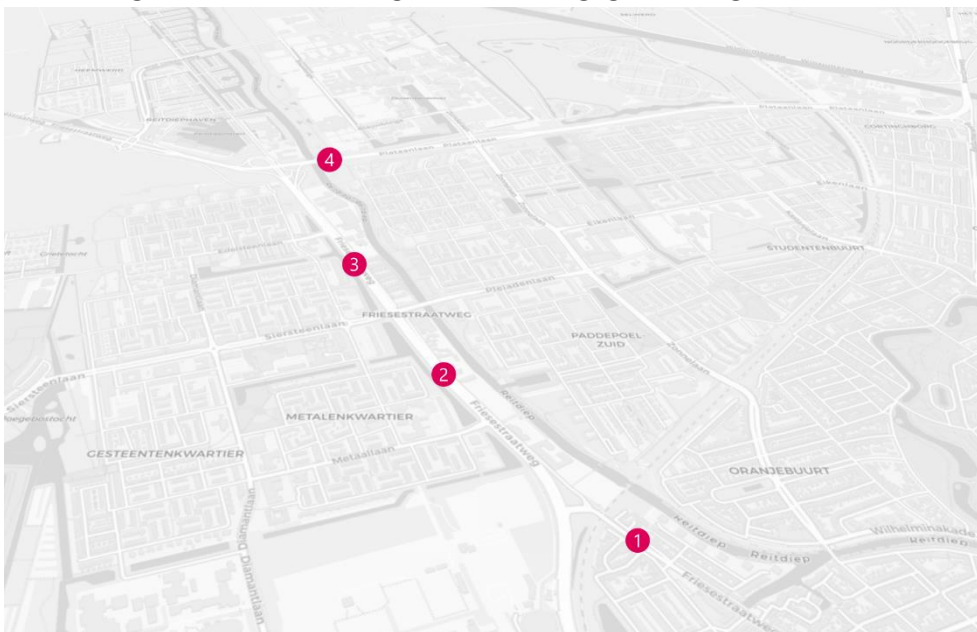
Aangezien het basisjaar altijd in het verleden ligt, is het van belang om bij het uitvoeren van verkeersberekeningen de verkeerscijfers te vergelijken met de huidige situatie ("valideren"). Op deze manier wordt gevalideerd of de voorspellingen zich op een logische manier verhouden tot de ontwikkeling tussen 2014 en nu. Is er sprake van een logische trend en ligt de huidige waarde binnen de 'bandbreedte' van de modelwaardes?

Het basisjaar van het verkeersmodel betreft het jaar 2014 waarin diverse verkeerstellingen zijn uitgevoerd, waarop het verkeersmodel is gekalibreerd. Ten behoeve van het MER is een doorrekening gemaakt voor de jaren 2016 en 2030. Voor de beschrijving van de huidige situatie in het MER is het zichtjaar 2016 als representatief verondersteld. Dit is het jaar voorafgaande aan majeure aanpassingen van de infrastructuur in de stad, waaronder Ring Zuid. Het zichtjaar 2030 is representatief voor de situatie einde planperiode met verschillende ruimtelijke en infrastructurele uitgangspunten.

Voor een 4-tal wegvakken is een vergelijking gemaakt tussen de verkeersmodelcijfers en uitgevoerde tellingen:

1. Friesestraatweg, t.h.v. 2e Spoorstraat
2. Ring-West, tussen Pleiadenlaan en Metaallaan
3. Ring-West, tussen Ring-Noord en Pleiadenlaan
4. Ring-Noord, tussen Ring-West en Zonnelaan

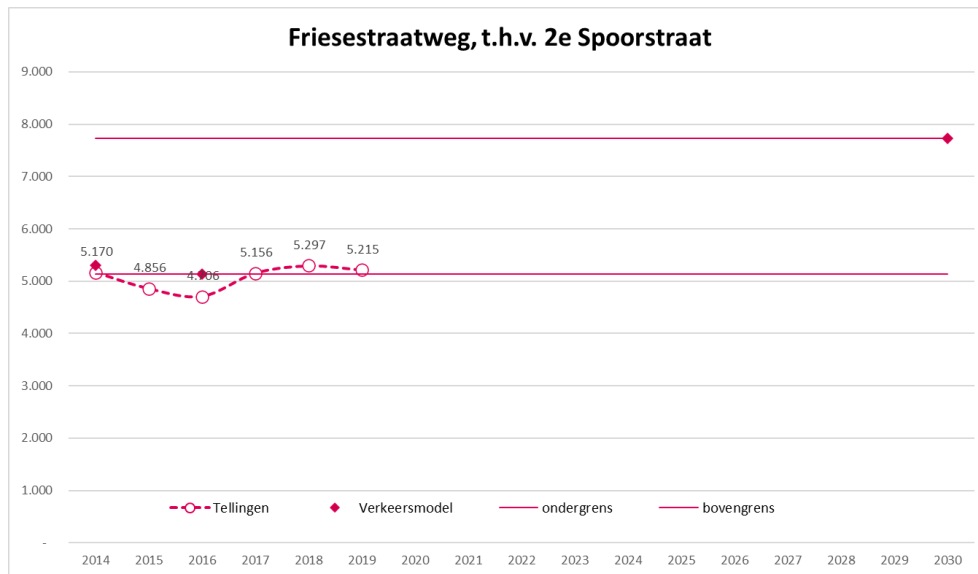
De situering van beschouwde wegvakken is weergegeven in figuur 3.1



Figuur 3.1: Beschouwde wegvakken

3.1 Friesestraatweg, t.h.v. 2e Spoorstraat

De verkeersmodelcijfers en verkeerstellingen voor de Friesestraatweg, zijn weergegeven in figuur 3.2. De telcijfers betreffen het permanente telpunt G243 van de gemeente Groningen. Dit telpunt is al geruime tijd opgenomen in het telprogramma van de gemeente Groningen. Inmiddels wordt het gehele jaar door geregistreerd met een Dinaf-GSM-teller.



Figuur 3.2: Friesestraatweg, ter hoogte van de 2e Spoorstraat

Uit de figuur valt op te maken dat het basisjaar 2014 uit het verkeersmodel goed overeenkomt met de verkeerstellingen. Tot 2016 is sprake van een lichte daling van het verkeer (een daling van 500 mvt gemiddeld per werkdag). Ook door het verkeersmodel wordt een afname berekend voor het zichtjaar 2016, echter in mindere mate (200 mvt gemiddeld per werkdag).

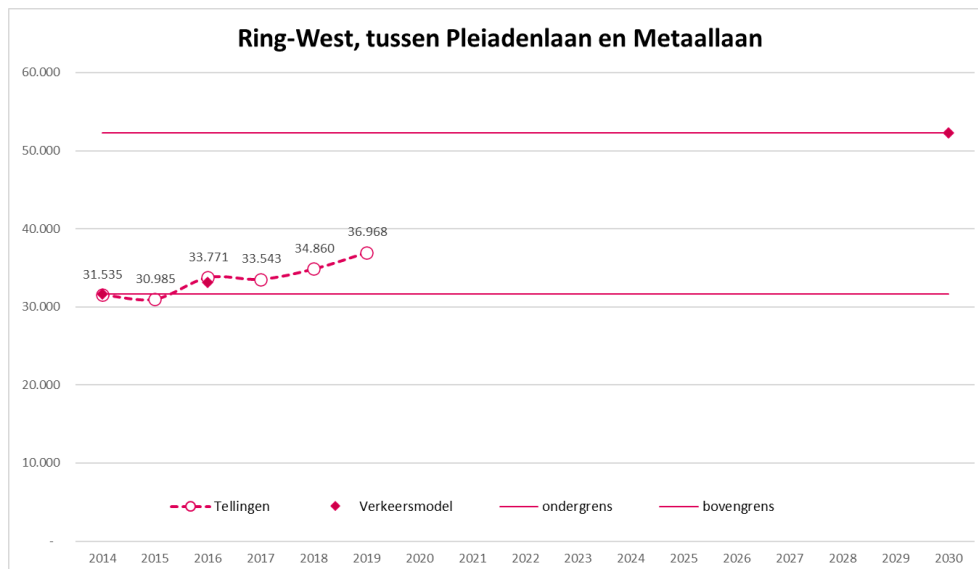
Vanaf 2017 blijven de waarden van de verkeerstellingen op een constant niveau nabij de ondergrens van de modelberekeningen. De verklaring voor de fluctuaties tussen 2014 en 2019 is waarschijnlijk de verschillende werkzaamheden aan de infrastructuur in de stad, waardoor de route via de Friesestraatweg meer of minder aantrekkelijk wordt voor het gemotoriseerde verkeer.

De ruimtelijke ontwikkelingen in dit deel van de stad en specifiek in het zuidelijk deel van het plangebied Reitdiepzone, zorgen in de toekomst voor een toename van de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer.

Conclusie: het verkeersmodel geeft voor de Friesestraatweg t.h.v. de 2^e Spoorstraat voor het jaar 2016 (de huidige situatie in het MER) mogelijk een lichte overschatting van de verkeersintensiteit. De waarde voor 2030 is valide gezien de ruimtelijke ontwikkelingen in de komende jaren.

3.2 Ring West, tussen Pleiadenlaan en Metaallaan

De verkeersmodelcijfers en verkeerstellingen voor dit punt op Ring-West, zijn weergegeven in figuur 3.4. De telcijfers betreffen het permanente telpunt 22701 van de provincie Groningen. Dit telpunt is al geruime tijd opgenomen in het telprogramma van de provincie Groningen.



Figuur 3.3: Ring West, tussen Pleiadenlaan en Metaallaan

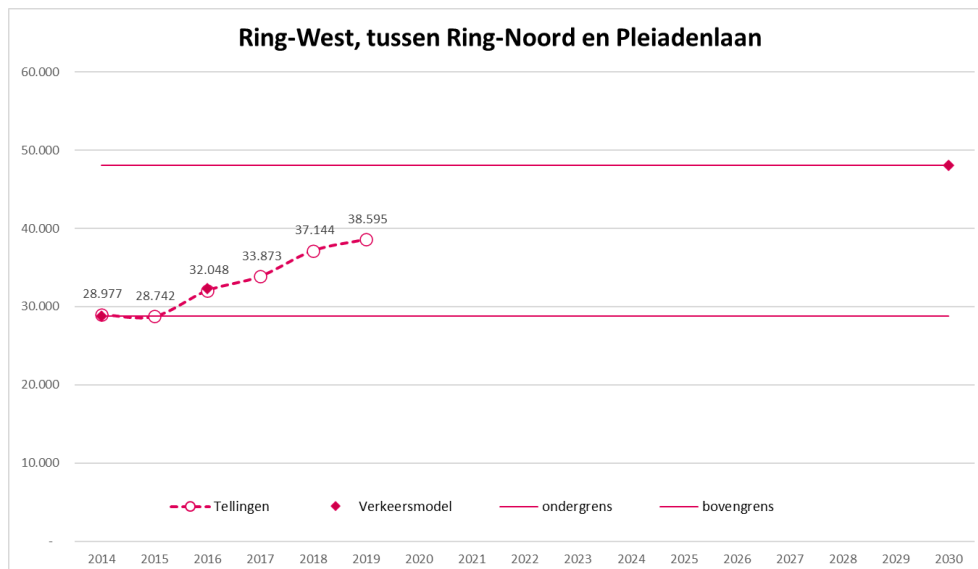
Uit de figuur valt op te maken dat het basisjaar 2014 uit het verkeersmodel goed overeenkomt met de verkeerstellingen. Tot 2016 is sprake van een toename van 2.200 mvt gemiddeld per werkdag (o.a. ten gevolge van de maatregelen aan Ring Noord en het knooppunt Reitdiep). Ook door het verkeersmodel wordt een toename berekend voor het zichtjaar 2016, echter in mindere mate (1.600 mvt gemiddeld per werkdag).

In 2018 en 2019 zijn de werkzaamheden voor de Aanpak Ring Zuid volledig van start gegaan. Ring West en Ring Noord worden sinds die tijd als omleidingsroute gebruikt. De telwaarden liggen daardoor substantieel hoger. De verwachting is dat de waarden enerzijds weer gaan dalen zodra de werkzaamheden zijn afgerond. Anderzijds vinden er in Groningen veel (woningbouw)ontwikkelingen plaats die zorgen voor een toename van verkeer op de gehele Ring van Groningen.

Conclusie: het verkeersmodel geeft voor dit specifieke deel van Ring West voor het jaar 2016 (de huidige situatie in het MER) mogelijk een lichte onderschatting van de verkeersintensiteit. De waarde voor 2030 is valide gezien de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in de komende jaren.

3.3 Ring West, tussen Ring-Noord en Pleiadenlaan

De verkeersmodelcijfers en verkeerstellingen voor dit punt op Ring West, zijn weergegeven in figuur 3.3. De telcijfers betreffen het permanente telpunt OO227 van de provincie Groningen. Dit telpunt is al geruime tijd opgenomen in het telprogramma van de provincie Groningen.



Figuur 3.4: Ring West, tussen Ring-Noord en Pleiadenlaan

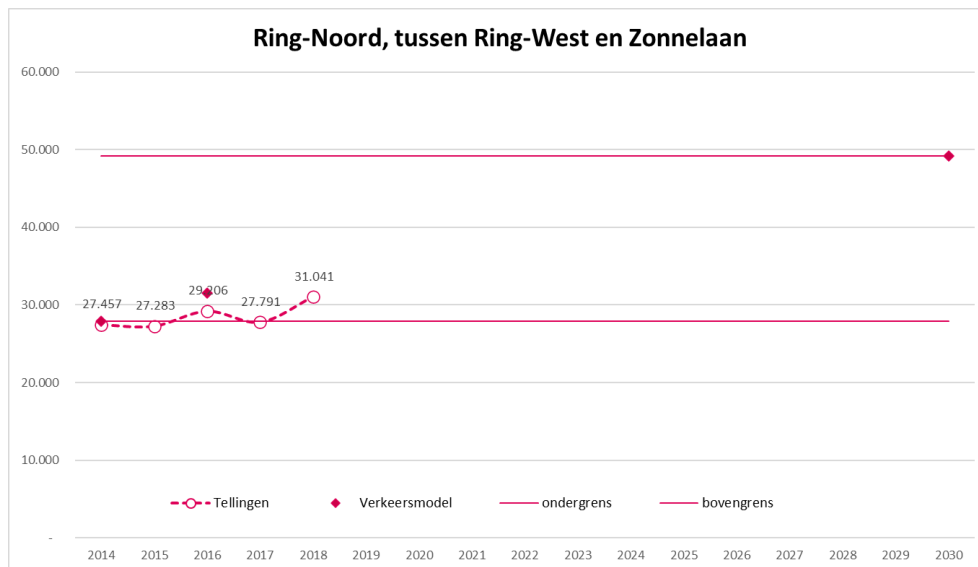
Uit de figuur valt op te maken dat het basisjaar 2014 uit het verkeersmodel goed overeenkomt met de verkeerstellingen. De toename van de verkeersstromen tot 2016 die door het verkeersmodel wordt voorspeld (o.a. ten gevolge van de maatregelen aan Ring Noord en het knooppunt Reitdiep), is ook in de telcijfers zichtbaar.

Vanaf 2017 zijn de voorbereidende werkzaamheden gestart voor de Aanpak Ring Zuid. In 2018 en 2019 zijn de werkzaamheden volledig van start gegaan. Ring West en Ring Noord worden sinds die tijd als omleidingsroute gebruikt. De telwaarden liggen daardoor substantieel hoger. De verwachting is dat de waarden enerzijds weer gaan dalen zodra de werkzaamheden zijn afgerond. Anderzijds vinden er in Groningen veel (woningbouw)ontwikkelingen plaats die zorgen voor een toename van verkeer op de gehele Ring van Groningen.

Conclusie: het verkeersmodel geeft voor dit specifieke deel van Ring West voor het jaar 2016 (de huidige situatie in het MER) een adequate beschrijving van de verkeersintensiteit. De waarde voor 2030 is valide gezien de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in de komende jaren.

3.4 Ring Noord, tussen Ring West en Zonnelaan

De verkeersmodelcijfers en verkeerstellingen voor dit punt op Ring Noord, zijn weergegeven in figuur 3.6. De telcijfers betreffen het permanente telpunt OO229 van de provincie Groningen. Dit telpunt is al geruime tijd opgenomen in het telprogramma van de provincie Groningen.



Figuur 3.5: Ring noord, tussen Ring West en Zonnelaan

Uit de figuur valt op te maken dat het basisjaar 2014 uit het verkeersmodel goed overeenkomt met de verkeerstellingen (verschil van 400 mvt/etmaal). De toename van de verkeersstromen tot 2016 die door het verkeersmodel wordt voorspeld (+3.600 mvt) onder andere ten gevolge van de maatregelen aan Ring Noord en het knooppunt Reitdiep, is in de telcijfers minder sterk zichtbaar (+1.700 mvt).

Ring Noord wordt sinds 2018 als omleidingsroute gebruikt voor de werkzaamheden aan Ring Zuid. De telwaarde ligt daardoor hoger dan voorgaande jaren. De verwachting is dat de waarde gaat dalen zodra de werkzaamheden zijn afgerond om vervolgens weer te stijgen door de (woningbouw)ontwikkelingen in Groningen die zorgen voor een toename van verkeer op de gehele Ring van Groningen.

Conclusie: het verkeersmodel geeft voor dit specifieke deel van Ring Noord voor het jaar 2016 (de huidige situatie in het MER) mogelijk een lichte overschatting van de verkeersintensiteit. De waarde voor 2030 is valide gezien de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in de komende jaren.

Bijlage A. Woningaantallen

AANTAL WONINGEN REITDIEPZONE t.b.v. de MER

Reitdiepzone-Zuid

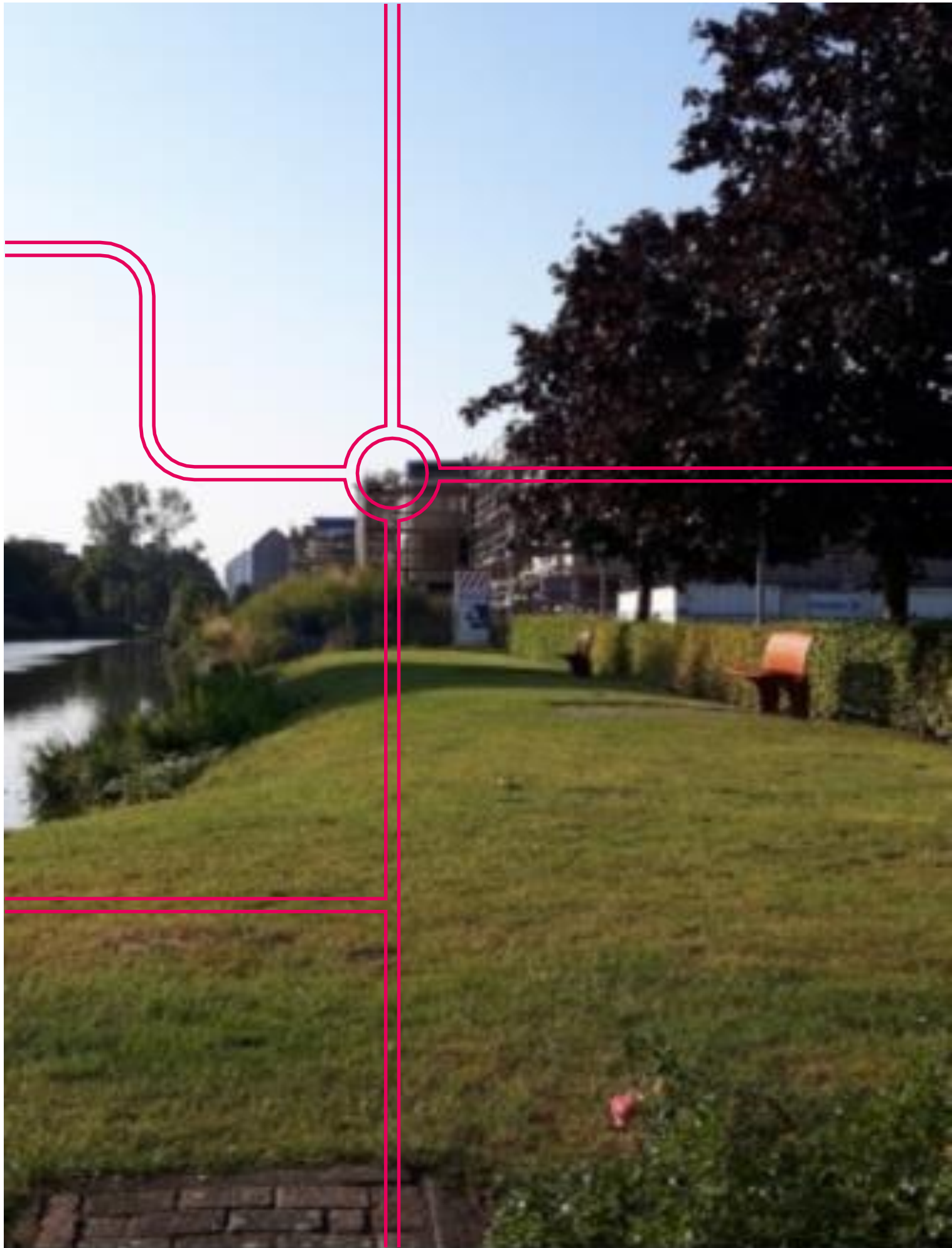
#	Locatie	Soort woning	Variant	
			Ontspannen (A)	Intensief (B)
			Aantal	Aantal
1	Crossroads	Studenten/jongeren		
		Sociale huur	109	109
		Appartementen <50 m2	117	117
		Appartementen >50 m2	44	44
		Grondgebonden woningen	19	19
		TOTAAL		289
2	De Woldring Locatie	Studenten/jongeren		
		Sociale huur		
		Appartementen <50 m2	435	435
		Appartementen >50 m2		
		Grondgebonden woningen		
		TOTAAL		435
3	Jaho (Friesestraatweg 175)	Studenten/jongeren		
		Sociale huur		
		Appartementen <50 m2	94	94
		Appartementen >50 m2	63	63
		Grondgebonden woningen		
		TOTAAL		157
4	Gem Beton (Friesestraatweg 181)	Studenten/jongeren	500	500
		Sociale huur	72	72
		Appartementen <50 m2		
		Appartementen >50 m2		
		Grondgebonden woningen		
		TOTAAL		572
5	Bouwselect * (Friesestraatweg 185 - 191)	Studenten/jongeren		
		Sociale huur	30	60
		Appartementen <50 m2		
		Appartementen >50 m2	40	250
		Grondgebonden woningen	15	
		TOTAAL		85
6	Friesestraatweg 193 - 195	Studenten/jongeren		
		Sociale huur		
		Appartementen <50 m2		
		Appartementen >50 m2		50
		Grondgebonden woningen		
		TOTAAL		0
7	Baxbier eo (Friesestraatweg 197 - 201)	Studenten/jongeren		
		Sociale huur		
		Appartementen <50 m2	45	
		Appartementen >50 m2		350
		Grondgebonden woningen	30	
		TOTAAL		75
SUBTOTAAL REITDIEPZONE-ZUID			1613	2163

* Uitgegaan van variant zonder studenten/jongerenhuisvesting. Daardoor minder woningen, maar hogere milieubelasting.

AANTAL WONINGEN REITDIEPZONE t.b.v. de MER

Reitdiepzone-Noord

#	Locatie	Soort woning	Variant	Variant
			Ontspannen (A)	Intensief (B)
			Aantal	Aantal
8	Brivec-Zuid	Studenten/jongeren		
		Sociale huur		
		Appartementen <50 m2		
		Appartementen >50 m2		50
		Grondgebonden woningen		
TOTAAL			0	50
9	Brivec	Studenten/jongeren		
		Sociale huur		
		Appartementen <50 m2		
		Appartementen >50 m2	59	59
		Grondgebonden woningen	64	64
TOTAAL			123	123
10	De Ommelanden	Studenten/jongeren		
		Sociale huur		
		Appartementen <50 m2		
		Appartementen >50 m2		100
		Grondgebonden woningen		100
TOTAAL			0	200
11	De Stadskerk (ontspannen laag en ontspannen middel: handhaven kerk intensief: vervangen kerk door woningen)	Studenten/jongeren		
		Sociale huur		
		Appartementen <50 m2		
		Appartementen >50 m2		150
		Grondgebonden woningen		
TOTAAL			0	150
12	Vazet (Friesestraatweg 229)	Studenten/jongeren		
		Sociale huur		
		Appartementen <50 m2		
		Appartementen >50 m2	153	153
		Grondgebonden woningen		
TOTAAL			153	153
13	Van Keulen * (Friesestraatweg 231)	Studenten/jongeren		
		Sociale huur		
		Appartementen <50 m2		
		Appartementen >50 m2	110	150
		Grondgebonden woningen		
TOTAAL			110	150
14	Gaslocatie	Studenten/jongeren		
		Sociale huur		
		Appartementen <50 m2		
		Appartementen >50 m2		250
		Grondgebonden woningen		
TOTAAL			0	250
SUBTOTAAL REITDIEPZONE-NOORD			386	1076
TOTAAL REITDIEPZONE			1999	3239



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
The Netherlands

Postbus 161
7400 AD Deventer
The Netherlands

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32