

**Gemeente Groningen**

**Netwerkvisie Groningen 2030**

# Gemeente Groningen

## Netwerkvisie Groningen 2030

Oprachtgever:	Gemeente Groningen Gedempte Zuiderdiep 98 9711 HL Groningen
Titel rapport:	Netwerkvisie Groningen 2030
Inhoud:	Regelstrategie, Functionele Ordening, Multimodale visie
Status:	EINDRAPPORT
Kenmerk:	15119/108/KA
Datum:	Maart 2016
Contactpersoon opdrachtgever:	Jeanet Halsema
Contactpersoon Arane:	Koen Adams Gerard Martens



# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding .....</b>	<b>2</b>
1.1	Aanleiding voor de Netwerkvisie 2030 .....	2
1.2	Beleidskader .....	2
1.3	Aanpak Netwerkvisie 2030 .....	2
1.4	Scope van het project .....	3
1.5	Leeswijzer .....	3
<b>2</b>	<b>Regelstrategie.....</b>	<b>4</b>
2.1	Gebieden en relaties.....	5
2.2	Beschikbaar wegennet.....	8
2.3	Voorkeurroutes en alternatieven .....	10
2.4	Prioriteitenkaart .....	11
<b>3</b>	<b>Functionele ordening.....</b>	<b>13</b>
3.1	Functieprofielen voor bereikbaarheid .....	14
3.2	Functiekaart.....	15
<b>4</b>	<b>Multimodale visie .....</b>	<b>16</b>
4.1	Het multimodale netwerk .....	16
4.2	Multimodale prioriteiten .....	17

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding voor de Netwerkvisie 2030

In mei 2014 is door Groningen Bereikbaar de Netwerkvisie Groningen Bereikbaar opgesteld voor de periode 2015 - 2020. Doel van deze visie was om het gewenst functioneren van het netwerk voor de periode tijdens de ombouw van de Ring Zuid in kaart te brengen.

Voor de Gemeente is het bij het beantwoorden van beleidsvraagstukken inmiddels nodig om een stapje verder in de tijd te kijken. Er is behoefte aan een visie voor de situatie ná de ombouw van de Ring Zuid.

Doel van dit rapport is een actualisering van de vigerende netwerkvisie voor Groningen Bereikbaar [Netwerkvisie Groningen Bereikbaar, Arane Adviseurs, mei 2014], waarbij alle aspecten worden opgenomen die voor de verdere uitwerking van de beleidsvisies nodig zijn. De basis ligt er al: nieuwe inzichten voor de periode 2020 – 2030 zijn geïnventariseerd en aan deze vigerende netwerkvisie toegevoegd.

## 1.2 Beleidskader

In de netwerkvisie 2030 voor verkeersmanagement wordt het opgestelde beleid in de regio Groningen geconcretiseerd en vertaald naar het wegennet van Groningen.

Bij het opstellen van de netwerkvisie is input uit de volgende beleidsdocumenten gebruikt:

- Netwerkvisie Groningen Bereikbaar (2014);
- Fietsstrategie 2015 – 2025 (2015);
- HOV Visie, uitgewerkt als onderdeel van de Netwerkanalyse 2013.

## 1.3 Aanpak Netwerkvisie 2030

De Netwerkvisie Groningen Bereikbaar is als basis genomen voor de uitwerkingen. Deze visie is vigerend en alle inhoudelijke elementen zijn afgestemd met de regiopartners van de Gemeente Groningen.

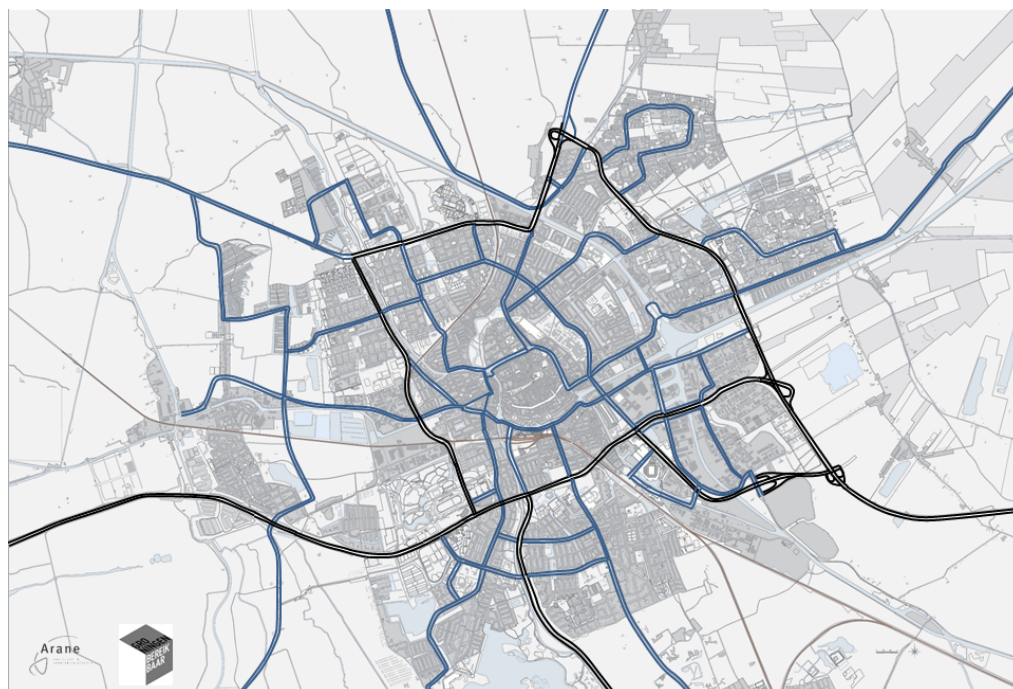
Wijzigingen voor de periode 2020 – 2030, zowel qua beleid als que infrastructuur, zijn geïnventariseerd en op basis daarvan zijn de stapjes van het Gebiedsgericht Benutten Plus (GGB+) opnieuw doorlopen. In dit rapport zijn de resultaten van dit proces opgenomen.

## 1.4 Scope van het project

De netwerkvisie voor verkeersmanagement richt zich voornamelijk op het autoverkeer, en dan met name in de maatgevende verkeerskundige periodes, de spitsen. Ten opzichte van de vigerende netwerkvisie is er voor de situatie in 2030 meer aandacht besteed aan de multimodale component en zijn in de analyse ook de netwerken van OV en fiets beschouwd. Het zichtjaar voor de uitwerking is 2030.

De geografische scope is het netwerk uit de Netwerkvisie Groningen Bereikbaar, afgebeeld in Figuur 1. Dit netwerk is de basis geweest voor de Netwerkvisie Groningen 2030.

Figuur 1 Beschikbaar wegenet uit Netwerkvisie Groningen Bereikbaar



## 1.5 Leeswijzer

De Netwerkvisie met de methodiek van Gebiedsgericht Benutten plus bestaat uit:

- Een regelstrategie waarin de strategische beleidsuitgangspunten worden vertaald in een prioriteitenkaart. Deze is in hoofdstuk 2 uitgewerkt;
- Een functionele ordening met een functiekaart, waarop de tactische uitgangspunten worden vertaald naar het wegenet. Zie hoofdstuk 3;
- Een referentiekader waarin de kwaliteitseisen waar het wegenet aan moet voldoen.<sup>1</sup>

In hoofdstuk 4 wordt er dieper ingegaan op het multimodaal gebruik van het netwerk.

In de bijlages zijn de functieprofielen en alle kaarten van deze netwerkvisie in groot formaat opgenomen.

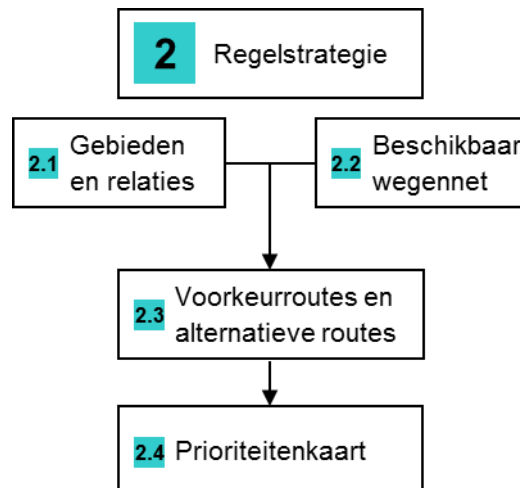
<sup>1</sup> Momenteel worden er in het kader van Groningen Bereikbaar stappen gezet om een beleidsmatig en operationeel referentiekader uit te werken. In deze netwerkvisie is daarom geen referentiekader opgenomen. De nieuwe inzichten worden wanneer beschikbaar verwerkt in de Netwerkvisie Groningen 2030.

## 2 Regelstrategie

In de regelstrategie worden alle strategische uitgangspunten voor de netwerkvisie vastgelegd. Hiervoor worden een aantal stappen doorlopen. Het eindproduct, de prioriteitenkaart, is een instrument voor operationeel verkeersmanagement.

Maar ook de tussenproducten - bijvoorbeeld de voorkeurroutes - hebben een operationele functie en onderbouwen de keuzes die zijn gemaakt om te komen tot de prioriteitenkaart. Het opstellen van de regelstrategie gebeurt in een aantal stappen.

Figuur 2 Processchema regelstrategie (met referentie naar paragraaf)



In de volgende paragrafen zijn deze stappen voor de Gemeente Groningen uitgewerkt.

## 2.1 Gebieden en relaties

### 2.1.1 De gebieden

De gebieden die een belang hebben in de bereikbaarheid van Groningen in 2030 zijn gelijk aan die uit de vigerende Netwerkvisie. De gebieden zijn op te delen in drie categorieën:

#### Economische kerngebieden.

De economische kerngebieden hebben door de activiteiten die in het gebied worden uitgevoerd een dermate belangrijke economische functie dat de bereikbaarheid van deze gebieden zo lang mogelijk moet worden gegarandeerd. De economische kerngebieden hebben een duidelijke verkeersaantrekkende werking.

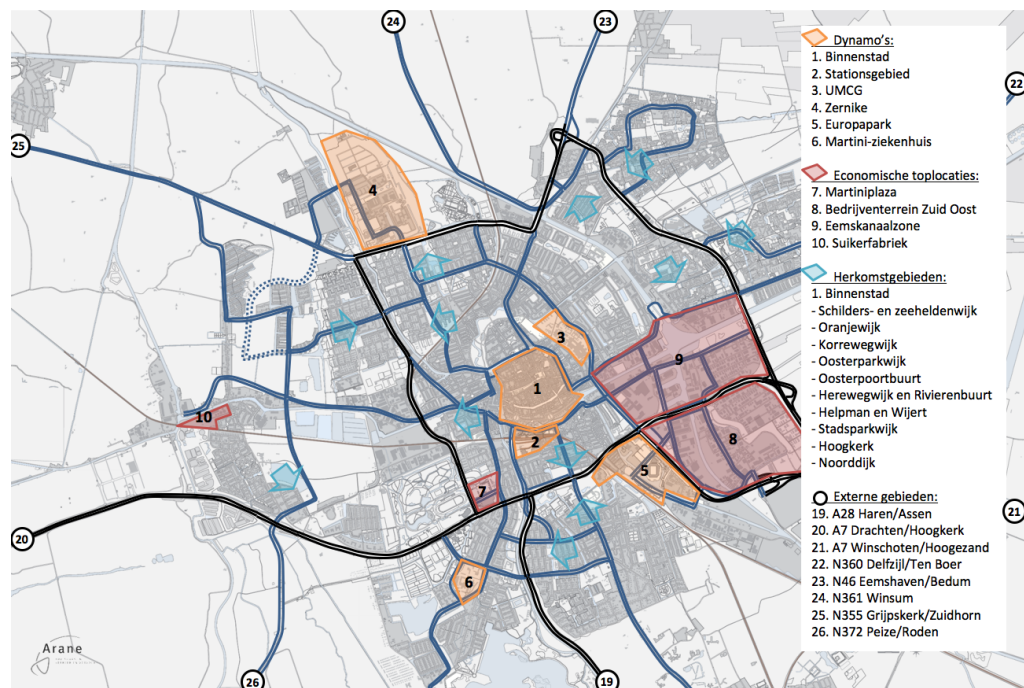
#### Herkomstgebieden

De herkomstgebieden zorgen voor de verkeersproductie. Het zijn de woonwijken in Groningen die in de spitsen een pendelrelatie hebben met de externe gebieden. Alle niet-kerngebieden binnen de geografische scope van deze netwerkvisie zijn aangewezen als herkomstgebied.

#### Externe gebieden

De economische kerngebieden hebben ook belangrijke relaties met gebieden buiten Groningen (rest van Nederland en Duitsland). Deze zijn opgedeeld in logische deelgebieden en opgenomen als extern gebied. Dit zijn in principe de achterlandgebieden van de belangrijkste wegen die de verbindingen met andere regio's maken.

Figuur 3 Gebieden netwerkvisie Groningen Bereikbaar





Tabel 1 Kerngebieden, herkomstgebieden en externe gebieden

Kerngebieden	Herkomstgebieden	Externe gebieden
Centrum (d)	Binnenstad	A28 Haren/Assen
Stationsgebied (d)	Schilders- en zeeheldenwijk	A7 Drachten/Hoogkerk
UMCG (d)	Oranjewijk	A7 Winschoten/Hoogezand
Zernike (d)	Korrewegwijk	N360 Delfzijl/Ten Boer
Europapark (d)	Oosterparkwijk	N46 Eemshaven/Bedum
Martini-ziekenhuis (d)	Oosterpoortbuurt	N361 Winsum
Martiniplaza	Herewegbuurt en Rivierenbuurt	N355 Grijpskerk/Zuidhorn
Bedrijventerrein Zuid-Oost	Stadsparkwijk	N372 Peize/Roden
Eemskanaalzone	Hoogkerk	
Suikerfabriek*	Noorddijk	
	Helpman en Wijert	

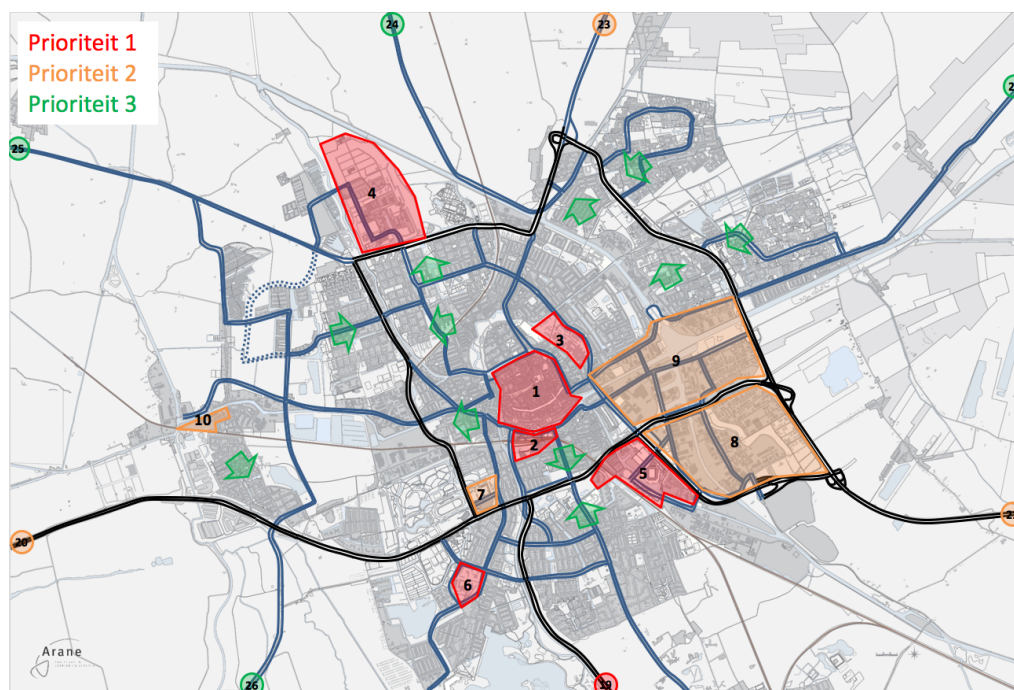
(d) dynamo

\* de Suikerfabriek is opgenomen voor het seizoensverkeer van en naar de fabriek. In de reguliere spitsen door het jaar heen heeft dit gebied een lagere prioriteit.

### 2.1.2 Prioriteren van de gebieden

Alle gebieden hebben een prioriteit gekregen vanuit bereikbaarheid. Hoe hoger de prioriteit, hoe groter het belang dat wordt gehecht aan de bereikbaarheid van het gebied. Door deze hiërarchie in de gebieden aan te brengen, is het mogelijk de relaties tussen gebieden te prioriteren. Dit is belangrijke input voor de prioriteitenkaart<sup>2</sup>.

Figuur 4 Prioritering gebieden



<sup>2</sup> De pendel tussen twee hoog-geprioriteerde gebieden wordt in het opmaken van de prioriteitenkaart zwaarder meegewogen dan een pendel tussen twee lager geprioriteerde gebieden.

De volgende uitgangspunten zijn gebruikt voor het prioriteren van de gebieden:

- dynamo's hebben de hoogste prioriteit 1, de overige kerngebieden prioriteit 2;
- herkomstgebieden (woonwijken) krijgen een lagere prioriteit 3;
- externe gebieden met een N-weg als verbindingsweg krijgen prioriteit 3; uitzondering is de N46 naar Eemshaven, die vanwege het economisch belang van het achterland prioriteit 2 krijgt;
- externe gebieden met een A-weg als verbindingsweg krijgen prioriteit 2; uitzondering hierop is de A28 richting Haren/Assen. Vanwege de belangrijke relatie tussen Groningen en Assen (zie ook 'Bereikbaarheid regio Groningen – Assen, Geactualiseerde Netwerkanalyse 2013') krijgt dit externe gebied prioriteit 1.

### 2.1.3 Relaties tussen gebieden

Vanuit het mobiliteitsbeleid zijn er keuzes gemaakt over welke relaties er met verkeersmanagement binnen de scope van de netwerkvisie gaan worden gefaciliteerd. Uitgaande van de driedeling van de gebieden, kerngebieden (KG), woongebieden (WG) en externe gebieden (EG) worden de volgende verkeerskundige relaties meegenomen:

- **Bestemmingsverkeer.** Al het verkeer van en naar de kerngebieden, zowel in de ochtendspits als in de avondspits;
- **Woon-werk verkeer.** Het verkeer van de herkomstgebieden naar de externe gebieden in de ochtendspits en andersom in de avondspits.
- **Doorgaand verkeer.** Alle relaties tussen externe gebieden, zowel in de ochtendspits als de avondspits.

Belangrijk: relaties tussen de herkomstgebieden en de kerngebieden valt buiten de scope. Uitgangspunt is dat dit interne verkeer niet gefaciliteerd wordt met verkeersmanagement en er juist op wordt ingezet om dit verkeer met andere modaliteiten (OV, fiets) te bedienen.

Samenvattend worden de volgende relaties in de netwerkvisie meegenomen.

Tabel 2 Overzicht relaties in netwerkvisie

OS		naar		
		KG	WG	EG
van	KG	x	x	ja
	WG	x	x	ja
	EG	ja	x	ja

AS		naar		
		KG	WG	EG
van	KG	x	x	ja
	WG	x	x	x
	EG	ja	ja	ja

KG: Kerngebied, WG: Woongebied: EG: Extern gebied

Voor deze relaties zijn de voorkeurroutes en alternatieve routes bepaald (paragraaf 0).

## 2.2 Beschikbaar wegennet

De wegen opgenomen in het beschikbaar wegennet zijn beschikbaar voor verkeersmanagement en zijn in reguliere spitsen in te zetten voor het faciliteren van de in paragraaf 2.1.3 bepaalde relaties. Ten opzichte van de vigerende netwerkvisie zijn er een aantal wijzigingen doorgevoerd:

### Toegevoegd

- De aanpak Ring Zuid is gereed. Dit betekent dat de volgende schakels zijn gerealiseerd:
  - o Julianaplein (volledig knooppunt);
  - o Aansluiting Vondellaan op A28;
  - o Verbindingsweg Emmaviaduct- Hereweg;
  - o Volledige aansluiting Europaweg;
  - o Doorsteek Boumaboulevard – Bornholmstraat.
- Verbinding voor de binnenstadvisie (westzijde Diepenring);
- Noord-Zuid route (gepland, stippellijn).

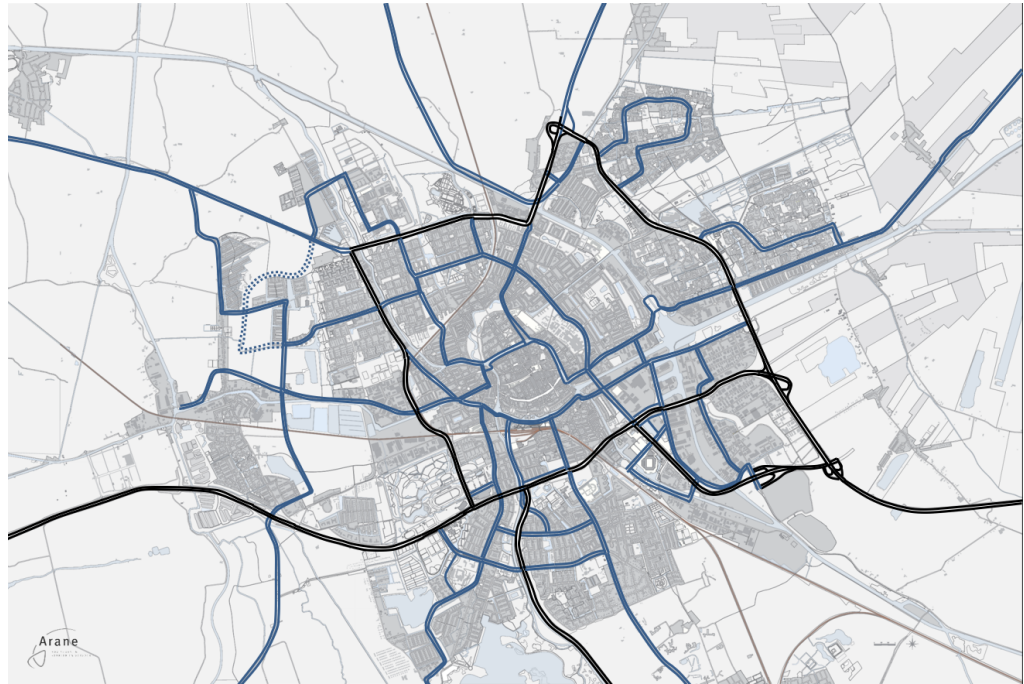
Noot: in 2030 zijn alle aansluitingen met de Ring ongelijkvloers uitgevoerd.

Uitgangspunt voor deze netwerkvisie is dat de in het project Aanpak Ring Zuid aansluiting Europaweg als een volledige aansluiting wordt gerealiseerd.

### Verwijderd

- De Korreweg kan in de vigerende plannen geen regionale functie vervullen.
  - o Door de lage brug zal de brug veelvuldig open moeten,
  - o de rotonde Korreweg voldoet niet aan de afwikkelingseisen voor een regionale verbinding
  - o o in de Fietsstrategie is de ambitie om van de Korreweg een fietsstraat te maken
  - o bij een gemengde functie (auto en fiets) hoort een ander dwarsprofiel. De inpassing hiervan in het huidige straatprofiel is niet mogelijk (ruimtegebrek)Wel zal de Korreweg nog een lokale functie innemen voor bestemmingsverkeer;
- In het kader van de Aanpak Ring Zuid worden de parallelbanen langs de A7 tussen de Bornholmstraat en de Europaweg verwijderd uit het beschikbaar wegennet; deze relaties kunnen de aansluiting Europaweg of de doorsteek via de Herningweg gebruiken;
- Verbinding voor de binnenstadvisie (westzijde Diepenring);

Figuur 5 Het beschikbaar  
wegennet voor  
verkeersmanagement



## 2.3 Voorkeurroutes en alternatieven

Voor alle relevante relaties (zie paragraaf 2.1.3) zijn de beleidsmatig gewenste routes bepaald. Dit zijn de routes waarover het verkeer voor deze relatie idealiter zou moeten rijden. De voorkeurroutes hebben daarom geen relatie met het huidig gebruik van de weg, dat vaak grotendeels door korte-afstands verkeer wordt bepaald.

Voor alle relaties zijn één of meerdere alternatieve routes opgenomen. Alternatieven maken het in de operationele situatie mogelijk om verkeer te herverdelen over routes wanneer dit nodig is (files, wegwerkzaamheden, incidenten). Belangrijk uitgangspunt bij het opstellen van de routes is dat verkeer zo lang mogelijk op de Ring wordt gehouden en een invalroute neemt zo dicht mogelijk bij het kerngebied.

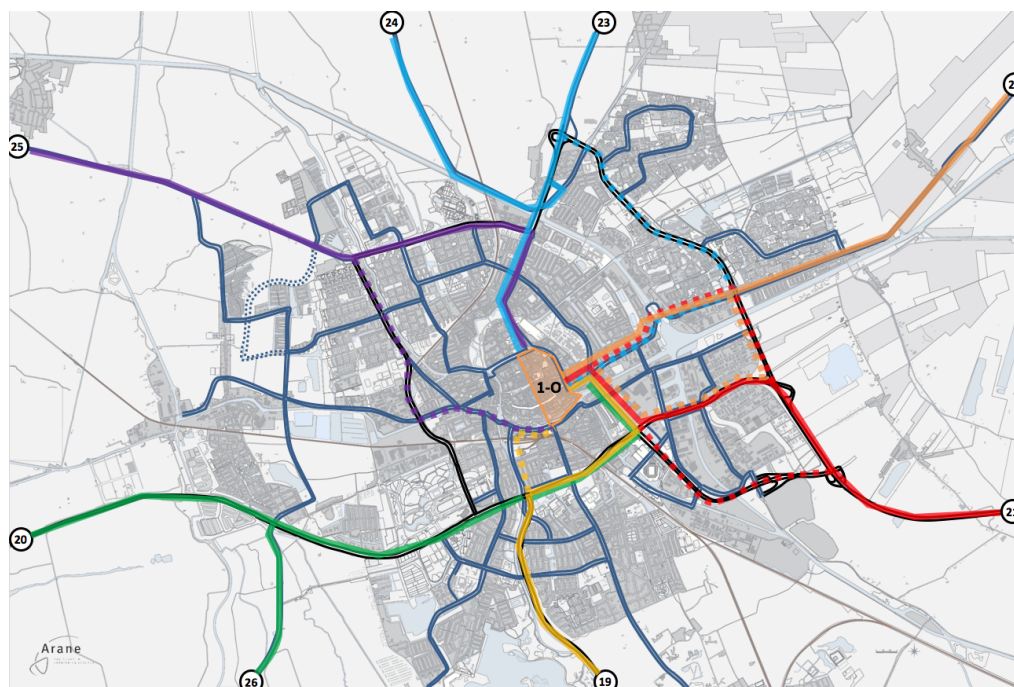
Alternatieve routes gaan ook zolang mogelijk over de ring en via een andere aanrijroute richting het kerngebied. Daarom is de Sontweg bijvoorbeeld geen alternatieve route; het is geen aanrijroute, maar is de ontsluitingsroute van het gebied en de verbinding tussen Meerstad en de binnenstad.

In de vigerende netwerkvisie is er rekening gehouden met de werkzaamheden aan de Ring Zuid. De Ring Zuid is daarom voor een aantal relaties ontzien als voorkeurroute. In de Netwerkvisie 2030 zijn de voorkeurroutes aangepast, waarbij ervan uit is gegaan dat er een volledig functionerende Ringweg is.

Ook is er voor een aantal belangrijke relaties extra alternatieve routes aangewezen, zodat er extra flexibiliteit en robuustheid wordt ingebouwd richting 2030.

In Figuur 6 zijn als voorbeeld de voorkeurroutes en alternatieve routes naar de oostkant van het centrum van Groningen afgebeeld. Alle voorkeurroutes en alternatieven zijn opgenomen in de bijlage aan dit rapport.

Figuur 6 Voorkeurroutes en alternatieven naar Groningen Centrum Oost



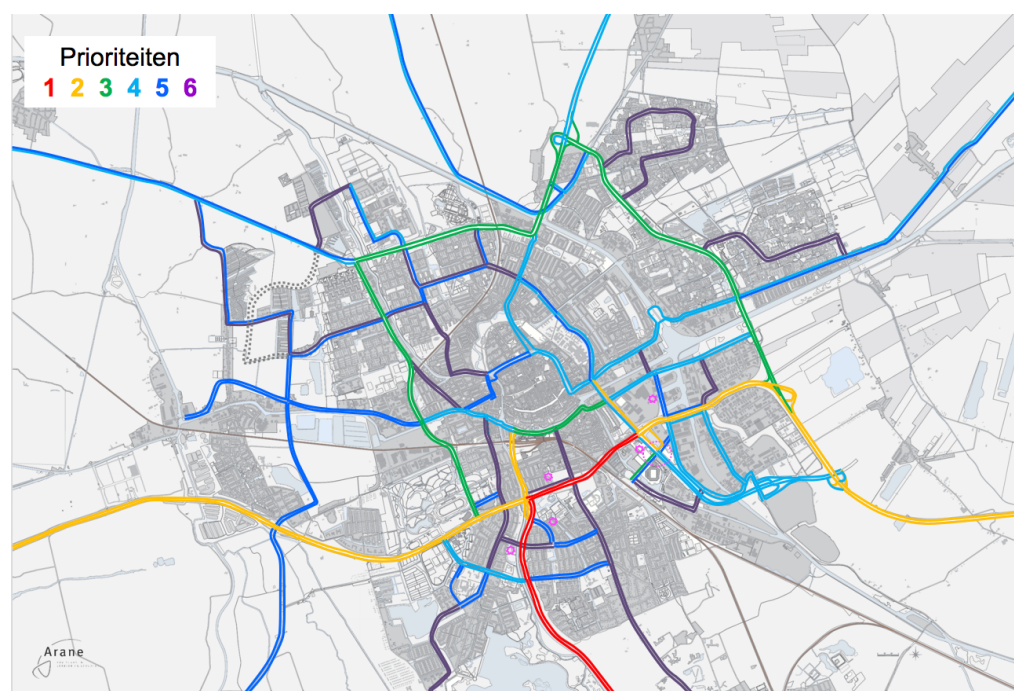
## 2.4 Prioriteitenkaart

De prioriteit van een wegvak geeft aan welk belang er vanuit bereikbaarheid wordt gehecht aan een bepaald wegvak. Dit belang wordt door de voorkeurroutes die over het wegvak zijn geprojecteerd. De prioriteit van wegvak X is afhankelijk van:

- Het *aantal voorkeurroutes* dat over wegvak X wordt afgewikkeld;
- De *prioriteit* van deze voorkeurroutes;
- De *omvang* van de voorkeurroutes.

Op basis van de aangepaste voorkeurroutes is er een kwalitatieve analyse gedaan wat deze aanpassingen tot gevolg hebben voor de onderlinge prioriteiten van wegen. Op basis hiervan zijn de prioriteitenkaarten voor ochtendspits en avondsplits voor 2030 opgesteld. In Figuur 7 is de prioriteitenkaart voor de ochtendspits afgebeeld. In de bijlage staan beide kaarten volledig afgebeeld.

Figuur 7 Prioriteitenkaart ochtendspits



Een korte toelichting op de belangrijkste wijzigingen:

- **De Ring Zuid:** De Ring Zuid wordt in 2030 weer (intensief) gebruikt voor het faciliteren van verkeer van en naar de kerngebieden. Het stuk tussen het Julianaplein en de aansluiting Europaweg wordt door het verleggen van een aantal voorkeurroutes nog intensiever gebruikt. Deze heeft prioriteit 1 gekregen.
- **Emmaviaduct:** doordat het Julianaplein nu een volledig knooppunt is, worden er meer relaties over het Emmaviaduct afgewikkeld. Het belang van het viaduct wordt groter;  
**De oude A7** had in de vigerende netwerkvisie een groter belang omdat er een aantal voorkeurroutes van de A7 naar dit tracé waren omgelegd. Met het gereed komen van de Ring Zuid wordt het belang van de oude A7 weer lager

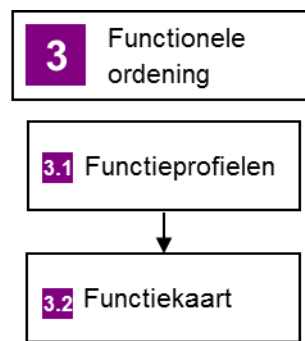


## 3 Functionele ordening

In de functionele ordening worden aan de wegen uit het beschikbaar wegennet functies toegekend vanuit het perspectief van bereikbaarheid. Uitgangspunt is dat bij een goed functionerend netwerk, alle schakels in het netwerk functioneren zoals in hun functieomschrijving is aangegeven. De functiekaart is daarmee een soort wensbeeld van hoe het wegennet zou moeten functioneren.

Net als in de regelstrategie wordt de functiekaart in een aantal stappen opgesteld en uitgewerkt. Voor de netwerkvisie 2030 is alleen een functiekaart opgesteld; verdere uitwerkingen (keuze- en stuurpunten en de inzet van ondersteunende wegen) is nu nog niet gedaan. Deze uitwerkingen worden vooral gebruikt voor tactisch/operationele toepassingen. Dit is met de Netwerkvisie 2030 nog niet aan de orde.

Figuur 8 Processchema functionele ordening (met referenties naar paragrafen)



De functies staan beschreven in functieprofielen. Hierin staat het gewenste gebruik van het wegtype omschreven. De functieprofielen zijn een soort 'gereedschapskist' voor de weg; naast een functieomschrijving zijn ook mogelijke oplossingsrichtingen en maatregelen opgenomen die bij knelpunten op dat wegtype kunnen worden ingezet.

De functieprofielen worden geprojecteerd op het beschikbaar wegennet. Dit leidt tot de functiekaart voor de regio. Het toekennen van de functies is een beleidsmatige keuze die wordt gemaakt door de wegbeheerders.



### 3.1 Functieprofielen voor bereikbaarheid

Ten opzichte van de vigerende netwerkvisie zijn de functieprofielen niet aangepast. In de beschrijving hieronder is een korte beschrijving van de functies opgenomen. De volledige functieprofielen zijn opgenomen in de bijlage aan dit rapport.

De wegen waarover de voorkeurroutes worden afgewikkeld hebben een primaire functie voor de bereikbaarheid van de kerngebieden. Deze wegen samen noemen we het primair netwerk. De wegen met een primaire functie worden onderverdeeld in vijf functies.

- De **doorgaande snelwegen** zorgen voor een betrouwbare verkeersafwikkeling van grote verkeersvolumes met hoge snelheid tussen economische kerngebieden nationaal en tussen herkomst en bestemmingsgebieden binnen en buiten de regio en de economische kerngebieden in de regio.  
*Voorbeelden Groningen: A28, A7*
- Op de **regionale verbindingswegen** vindt een betrouwbare verkeersafwikkeling plaats tussen kerngebieden enerzijds en de herkomstgebieden anderzijds, voor zover deze verkeersvolumes niet over doorgaande snelwegen worden afgewikkeld.  
*Voorbeelden Groningen: N46, N361, N355*
- De **stedelijke verbindingswegen** verdelen het verkeer rond belangrijke economische centra over de invalswegen en voorkomen dat stagnaties in de omgeving van belangrijke economische centra leiden tot regionale verstoppingen.  
*Voorbeeld Groningen: de hele Ring Groningen, oude A7*
- De **stedelijke assen** zorgen voor een snelle en betrouwbare verbinding tussen de stadsentree en de stadscentra en onttrekken zo verkeer van lagere orde stedelijke wegen. Bundeling van intern verkeer en verwerking van het verkeer de stad uit is hierbij de primaire taak.  
*Voorbeelden Groningen: Europaweg, Hoendiep, Damsterdiep*
- De **stedelijke ontsluitingswegen** zorgen voor de ontsluiting van de kerngebieden zelf en de verdeling van het verkeer in het kerngebied. Hierbij kan er afhankelijk van de locatie extra aandacht zijn voor openbaar vervoer en langzaam verkeer. Hierbij is een betrouwbare verbinding van belang.  
*Voorbeelden Groningen: de hele Diepenring (bv. de Stationsweg), Sontweg, Laan Corpus den Hoorn*

Een deel van de wegen is in de netwerkvisie aangewezen als alternatieve route en kunnen indien nodig worden bijgeschakeld. Deze wegen hebben naast een lokale functie (bv. voor het ontsluiten van de woonwijken) ook een ondersteunende functie voor regionale relaties.

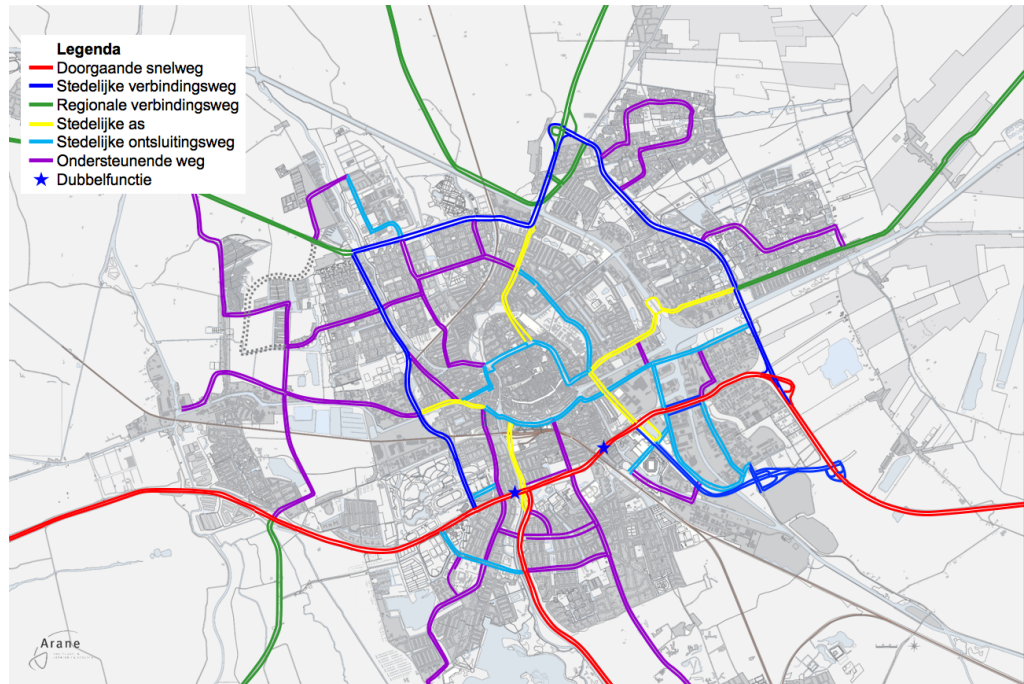
De **ondersteunende wegen** hebben in beginsel geen regionale functie, maar kunnen onder bepaalde randvoorwaarden worden ingezet om de verkeersafwikkeling in het netwerk te verbeteren. Daarnaast hebben ze een lokale functie voor het verwerken van bestemmingsverkeer.

- Voor een **beschermde weg** geldt dat deze in de praktijk aantoonbare problemen ondervindt door bijvoorbeeld sluipverkeer dat door problemen op een andere route uitwijkt en gebruik maakt van de weg. Verkeersmanagement kan worden ingezet voor het beschermen van deze wegen. Deze wegen zijn nog niet benoemd in deze netwerkvisie.

### 3.2 Functiekaart

De functieomschrijvingen zoals hierboven in het kort beschreven, zijn geprojecteerd op het beschikbaar wegennet, waarbij aan elke weg een bereikbaarheidsfunctie is toegewezen. De functiekaart is opgenomen in Figuur 9 en laat het wensbeeld zien van het functioneren van het netwerk vanuit bereikbaarheid en doorstroming.

Figuur 9 Functiekaart  
Groningen Bereikbaar



Zoals in de legenda van Figuur 9 is te zien kunnen wegen een dubbelfunctie hebben. Voorbeeld in Groningen is de Ring Zuid. Naast de doorgaande functie als doorgaande snelweg heeft de Ring hier ook een uitwisselingsfunctie als stedelijke verbindingsweg. Dit wordt in de kaart weergegeven met een ster. De kleur van de ster geeft hierbij de tweede functie aan, in dit geval blauw (van de stedelijke verbindingsweg).

## 4 Multimodale visie

### 4.1 Het multimodale netwerk

In een stedelijke omgeving gaat een visie op het netwerk verder dan de bereikbaarheid van het autoverkeer. Andere aspecten (leefbaarheid, verkeersveiligheid) en andere doelgroepen (openbaar vervoer, fietsers, voetgangers) hebben in verkeersmanagement een even groot belang als het autoverkeer.

Vanuit het beleid is er daarom inzicht nodig in de locatie in het netwerk waar modaliteiten elkaar tegenkomen en waar er, zowel beleidsmatig als in operationele situaties, afwegingen gemaakt moeten worden tussen modaliteiten.

Voor de gemeente Groningen is er een multimodale kaart opgesteld, zie figuur 10. Op basis van de Netwerkvisie 2030 (auto), de Fietsstrategie 2015 – 2025 en de HOV-visie (als onderdeel van de Netwerkanalyse 2013) zijn de netwerken van auto, OV en fiets gecombineerd. In de kaart staan afgebeeld:

**Primair netwerk auto** – Dit zijn de wegen waarover de voorkeurroutes lopen van en naar de kerngebieden. In verdere uitwerkingen moet er hierin nog onderscheid worden gemaakt tussen doorgaande snelwegen, stedelijke verbindingswegen, stedelijke assen, stedelijke ontsluitingswegen en regionale verbindingswegen (zie paragraaf 3.2). Omwille van de overzichtelijkheid van de kaart is dit nu niet gedaan;

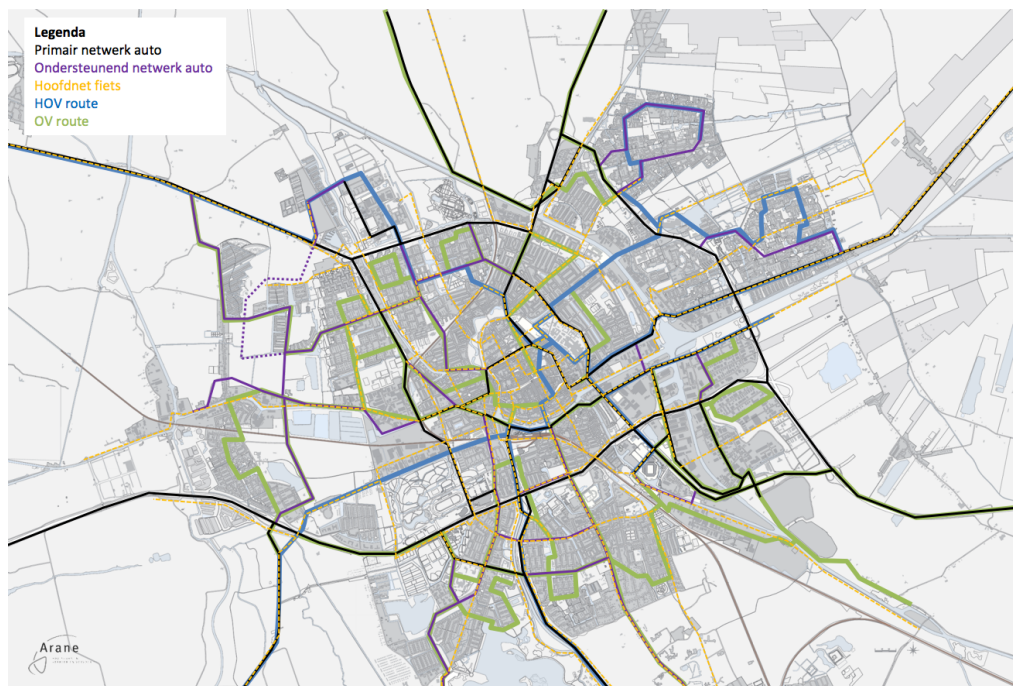
**Ondersteunend netwerk auto** – De wegen die worden ingezet wanneer het primair netwerk de verkeersstromen niet kan verwerken;

**HOV-netwerk** – Het Hoogwaardig Openbaar Vervoer netwerk zorgt ervoor dat de dynamo's van Groningen met het openbaar vervoer bereikbaar blijven. De HOV-lijnen 1 t/m 6 en de Q-liners maken samen gebruik van het HOV-netwerk, zoals ze per december 2016 gaan rijden.

**OV-netwerk** – Het netwerk waar de overige buslijnen in Groningen van gebruik maken.

**Hoofdnet Fiets** – Het hoofdnet fiets is gericht op de snelle, doorgaande fietsers. Het netwerk zorgt voor de regionale verbindingen tussen belangrijke herkomsten en bestemmingen.

Figuur 10 Multimodaal netwerk Groningen



Noot: bovenstaande kaart is een momentopname en is hier ter illustratie van de mogelijkheden van een multimodale netwerkvisie opgenomen.

## 4.2 Multimodale prioriteiten

In de kaart hierboven is snel te zien dat op sommige locaties er verschillende modaliteiten met verschillende (grote) belangen gebruik maken van het (wegen)net. Vanuit beleid moeten de uitgangspunten worden opgelegd hoe met deze belangen op kruispuntniveau om te gaan.

Met een prioriteitenmatrix kunnen de uitgangspunten voor de onderlinge prioritering van verkeersstromen eenvoudig inzichtelijk worden gemaakt. In het kader van de vigerende netwerkvisie is met de regiopartners een prioriteitenmatrix opgesteld.

Figuur 11 Prioriteitenmatrix voor prioriteren tussen modaliteiten

		AUTO					FIETS		
		DS (afrit)	SVW/RVW	SA	SOW	OW	OVERIG	HOOFD	SECUND.
OV	HOV	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲
	OVERIG	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲
AUTO	DS (afrit)	PRIORITEITENKAART					▲	▲	
	SVW/RVW						▲	▲	
	SA						▲	▲	
	SOW						▲	▲	
	OW						▲	▲	
OVERIG	▲	▲							

Afkortingen Auto (zie ook paragraaf 3.2): DS (Doorgaande snelweg), SVW (Stedelijke verbindingsweg), RVW (Regionale Verbindingsweg), SA (Stedelijke As), SOW (Stedelijke Ontsluitingsweg), OW (Ondersteunende weg).

Het aflezen van de matrix is eenvoudig. Per cel worden twee modaliteiten met elkaar gekoppeld. De modaliteit waar de pijl naar toe wijst, heeft prioriteit ten opzichte van de andere modaliteit. Voor autoverkeer is hier onderscheid gemaakt naar functie van de weg. Deze functies worden verder toegelicht in paragraaf 3.1. Er is onderscheid gemaakt naar functie omdat op sommige wegtypen er meer aandacht is voor OV en langzaam verkeer (bijvoorbeeld de stedelijke ontsluitingsweg).

De prioritering tussen het autoverkeer is niet in de matrix opgenomen; deze wordt in de prioriteitenkaart geregeld. De prioriteit van de weg voor het autoverkeer heeft daarmee geen invloed op de prioritering van autoverkeer ten opzichte van andere modaliteiten.

# Colofon

## **Opdrachtgever**

Gemeente Groningen  
Postbus 30026  
9700 RM Groningen  
Contactpersoon: Jeanet Halsema

## **Opdrachtnemer**

Arane Adviseurs in verkeer en vervoer  
Groen van Prinsterersingel 43b  
2805 TD Gouda  
[www.arane.nl](http://www.arane.nl)  
Contactpersoon: Koen Adams

## **Begeleidingsgroep Gemeente Groningen**

Peter de Wilde, Gemeente Groningen  
Hans Vissers, Gemeente Groningen  
Jeanet Halsema, Gemeente Groningen  
Koen Adams, Arane Adviseurs  
Gerard Martens, Arane Adviseurs

In afstemming met:

Expert Judgement Team Groningen Bereikbaar

# Bijlage 1: Functieprofielen

## Doorgaande snelweg

### Functieomschrijving

Een doorgaande snelweg heeft als primaire functie het faciliteren van de doorgaande bovenregionale relaties. De regionale functie van de doorgaande snelweg is het faciliteren van het externe verkeer van en naar de kerngebieden (verkeer met een herkomst of bestemming buiten de regio).

### Kenmerken

- De hoofdrijbanen van de doorgaande snelweg zorgen voor de door- en afvoer van het (boven)regionale verkeer, waarbij een hoge kwaliteit (snelheid) wordt aangeboden.
- De hoofdrijbanen zijn goed bereikbaar voor zowel het doorgaande verkeer als het bestemmingsverkeer, waarbij op de aansluitingen de uitwisseling met de aansluitende wegen wordt gefaciliteerd.
- Ruim voor het kerngebied wordt het verkeer verleid gebruik te maken van regionale P&R.

## Regionale verbindingsweg

### Functieomschrijving

Een regionale verbindingsweg heeft een functie bij het faciliteren van het regionale verkeer van en naar de kerngebieden voor zover deze niet over doorgaande snelwegen worden afgewikkeld. Dit kunnen relaties tussen kerngebieden onderling zijn of relaties tussen een kerngebied en herkomstgebieden in de regio. De regionale verbindingsweg heeft daarmee zowel een ontsluitende als een verbindende functie voor het regionale verkeer.

### Kenmerken

- De regionale verbindingswegen zijn meestal de hogere orde N-wegen waarop met een hoge kwaliteit (snelheid) het regionale verkeer tussen de gebieden in de regio wordt gefaciliteerd.
- Het gebruik van het netwerk van regionale verbindingswegen kan op de regionale keuzepunten in geval van schaarste gelijkmatig worden verdeeld.

## Stedelijke as

### Functieomschrijving

Een stedelijke as zorgt voor de verbinding tussen een kerngebied of het centrum van een stedelijke kern enerzijds en een stedelijke verbindingsweg, een regionale verbindingsweg of een doorgaande snelweg anderzijds. Een stedelijke as is nooit bedoeld voor de afwikkeling van doorgaand verkeer ten opzichte van de stedelijke kern.

### Kenmerken

- Op de assen wordt zoveel mogelijk het verkeer van en naar de kerngebieden gebundeld en daarmee wordt het verkeer van lagere orde wegen naar de assen onttrokken.
- Er wordt een verbinding met hoge kwaliteit (snelheid, betrouwbaarheid) aangeboden waardoor het gebruik van de assen aantrekkelijker wordt ten opzichte van de overige stedelijke wegen. Uitgangspunt is dat de snelheid op de assen hoger is dan op de haarvaten.
- Bij blokkades op de assen worden de verkeersstromen tussen de assen uitgewisseld op van te voren afgesproken omleidingsroutes en zal de instroom vanuit wegen met een lagere orde worden beperkt.

## Stedelijke ontsluitingsweg

### Functieomschrijving

Een stedelijke ontsluitingsweg heeft een functie voor het ontsluiten van kerngebieden en stadscentra. Ze zorgen voor de bereikbaarheid van de grootschalige parkeervoorzieningen, woongebieden en winkels (bv voor bevoorrading) binnen een kerngebied. Een stedelijke ontsluitingsweg is de verbinding tussen de stedelijke assen en de stedelijke verbindingswegen enerzijds en bestemmingen in het kerngebied anderzijds, die zowel door autoverkeer als fietsers en OV wordt gebruikt. De stedelijke ontsluitingswegen zijn alleen bedoeld voor verkeer met bestemming of herkomst binnen het kerngebied. Stedelijke ontsluitingswegen zijn niet bedoeld voor de afwikkeling van doorgaand autoverkeer ten opzichte van de stedelijke kern en de binnenstad.

### Kenmerken

- Het faciliteren van het autoverkeer heeft niet altijd de hoogste prioriteit, maar er wordt wel een betrouwbare verbinding voor het autoverkeer aangeboden
- Op de stedelijke ontsluitingsweg wordt verwezen naar de kortste route met beschikbare parkeervoorzieningen (stad-in) en de voorkeurreoute naar de stedelijke verbindingsweg en/of doorgaande snelwegen (stad-uit).
- Over de stedelijke ontsluitingswegen worden ook doorgaande OV en fietsrelaties afgewikkeld. Als het om hoofdroutes OV en fiets gaat, is het belang van het OV en de fiets hierbij groter dan die van het autoverkeer



## Stedelijke verbindingsweg

### Functieomschrijving

Een stedelijke verbindingsweg heeft een verzamel- en verdeelfunctie voor het verkeer van en naar de kerngebieden. Het verkeer stad-in wordt op de stedelijke verbindingswegen verdeeld over de aansluitingen richting het kerngebied. Het verkeer stad-uit wordt op de stedelijke verbindingsweg verzameld en naar de regionale verbindingswegen of doorgaande snelwegen vervoerd.

### Kenmerken

- De stedelijke verbindingswegen vormen de ring om of een tangentverbinding aan het kerngebied of de stad.
- De snelheid op de stedelijke verbindingswegen is hoger ten opzichte van routes door de stad, wat betekent dat er een hogere kwaliteit van de doorstroming wordt verwacht.
- De stedelijke verbindingswegen verbinden de stedelijke assen met de doorgaande snelwegen of regionale verbindingswegen.
- De stedelijke verbindingswegen faciliteren hoge intensiteiten met een betrouwbare kwaliteit. Indien nodig mag dit ten koste gaan van de snelheid (intensiteit vs. snelheid)

## Ondersteunende weg

### Functieomschrijving

Een ondersteunende weg is een weg waarover geen beleidsmatige voorkeurroutes zijn geprojecteerd en daarmee geen regionale functie heeft, maar die in bijzondere omstandigheden - spitsen, WiU, incidenten, evenementen - inzetbaar is als alternatieve route voor de voorkeurreute. De ondersteunende weg neemt daarbij onder strikte randvoorwaarden tijdelijk de functie over van de voorkeurreute. De lokale functie van de ondersteunende weg is het ontsluiten van woonwijken richting de stedelijke as of stedelijke verbindingswegen.

### Kenmerken

- De ondersteunende weg is een weg met een lokale functie die indien nodig regionale verkeersstromen kan faciliteren en ook als zodanig is ingericht en uitgerust.
- Een ondersteunende weg is meestal een parallelle route van een doorgaande snelweg, regionale verbindingsweg of stedelijke as.
- Bepalend bij de inzet van de ondersteunende functie zijn aspecten van leefbaarheid (geluid, luchtkwaliteit, oversteekbaarheid, landschap) en verkeersveiligheid. Voor wat betreft verkeersveiligheid is de actuele weginrichting vaak bepalend.

## Beschermde weg

### Functieomschrijving

Een beschermde weg is een lokale weg zonder regionale functie. In de praktijk blijkt dat de weg aantoonbare leefbaarheidsproblemen ondervindt door sluipverkeer dat door verkeersproblemen op een andere route uitwijkt en gebruik maakt van de weg.

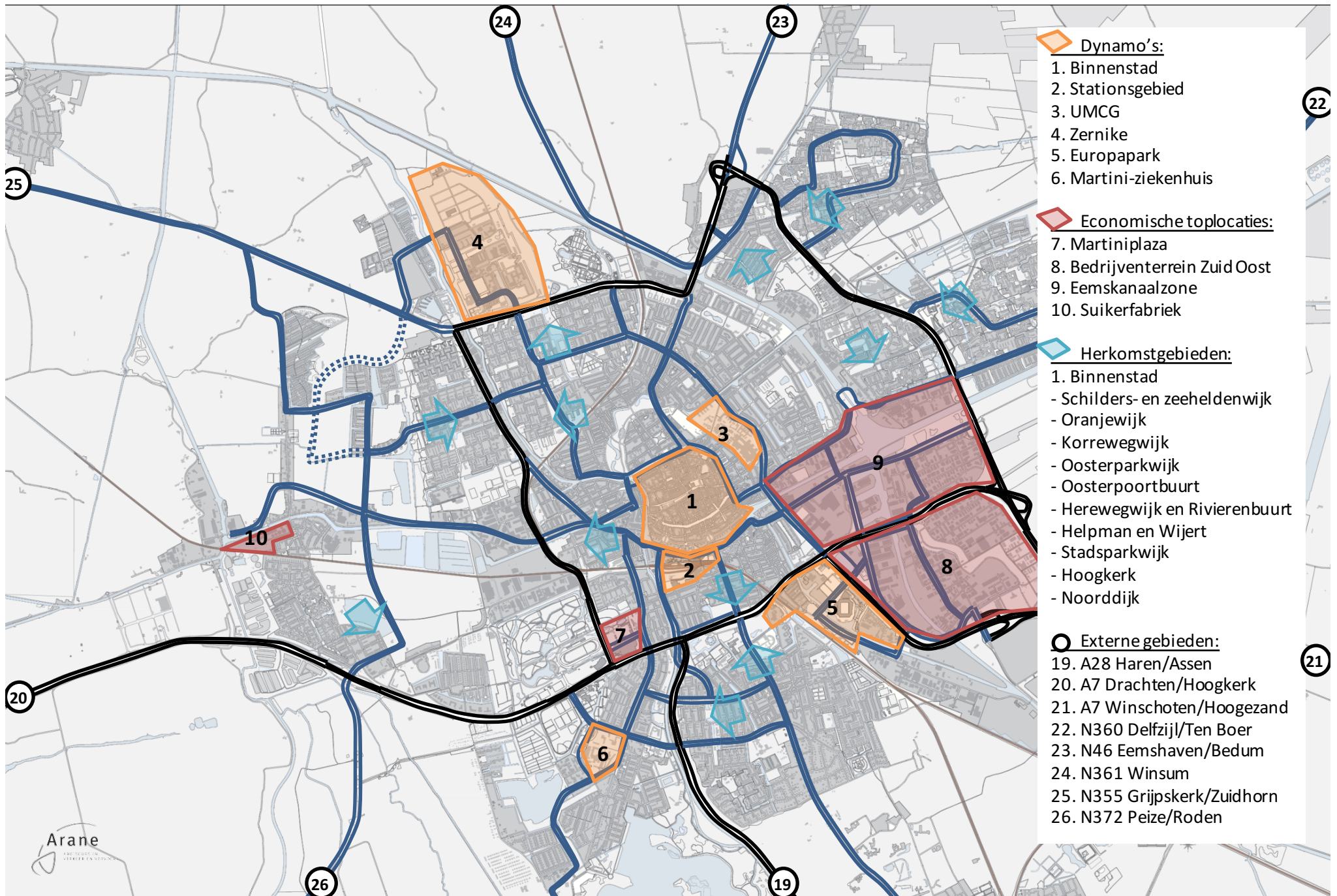
### Kenmerken

- De beschermde weg is een lokale verbindingsweg of lokale ontsluitingsweg, waarvan je de doorgaande relaties (=sluipverkeer) actief wilt gaan weren.

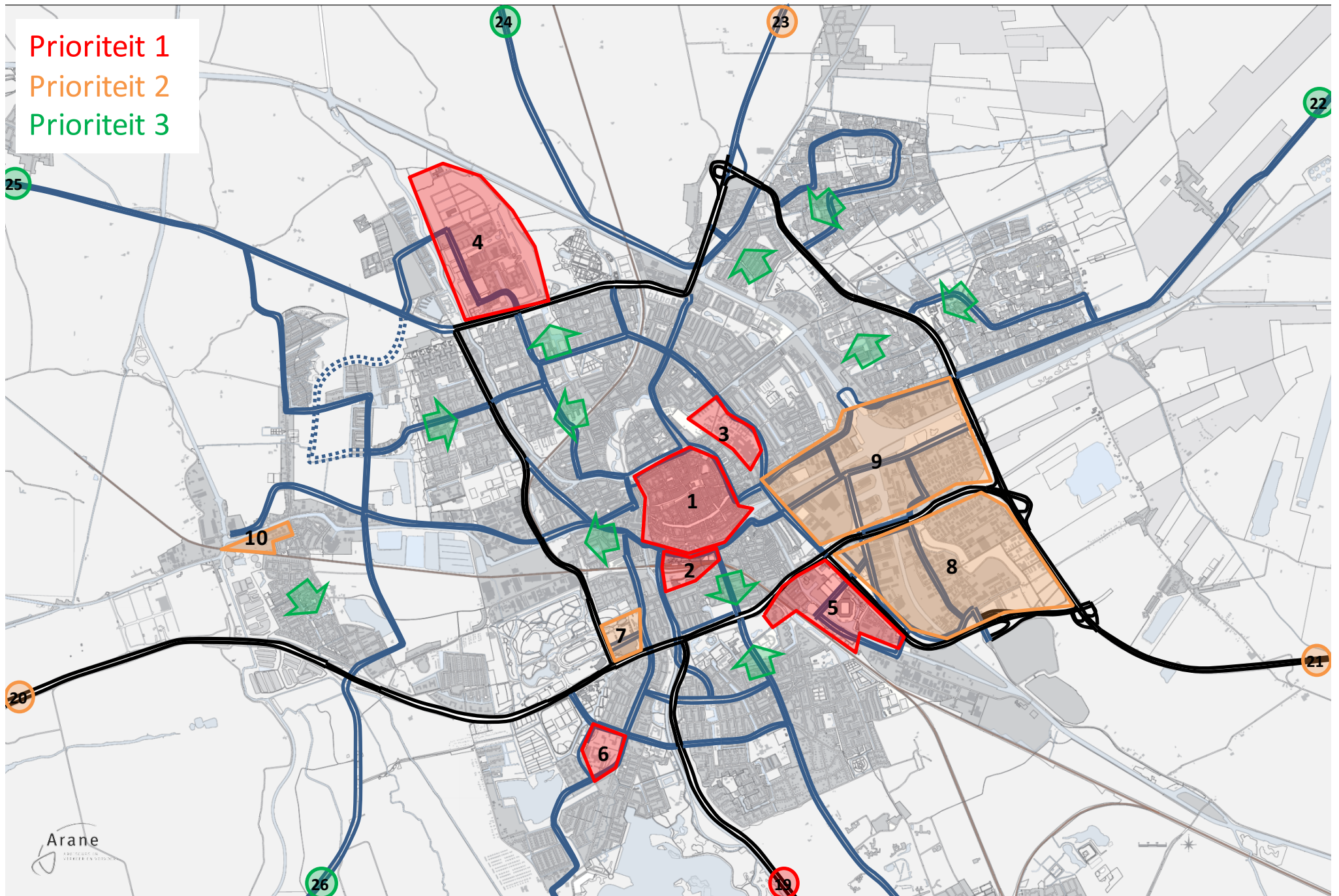
Voor het bereiken van het beleidsmatig gewenst gebruik van deze weg gaat het vooral om de bewaking van overschrijding van de maximum verkeersbelasting, in de regel bepaalt door randvoorwaarden vanuit verkeersveiligheid en leefbaarheid.

## Bijlage 2: Kaarten Netwerkvisie

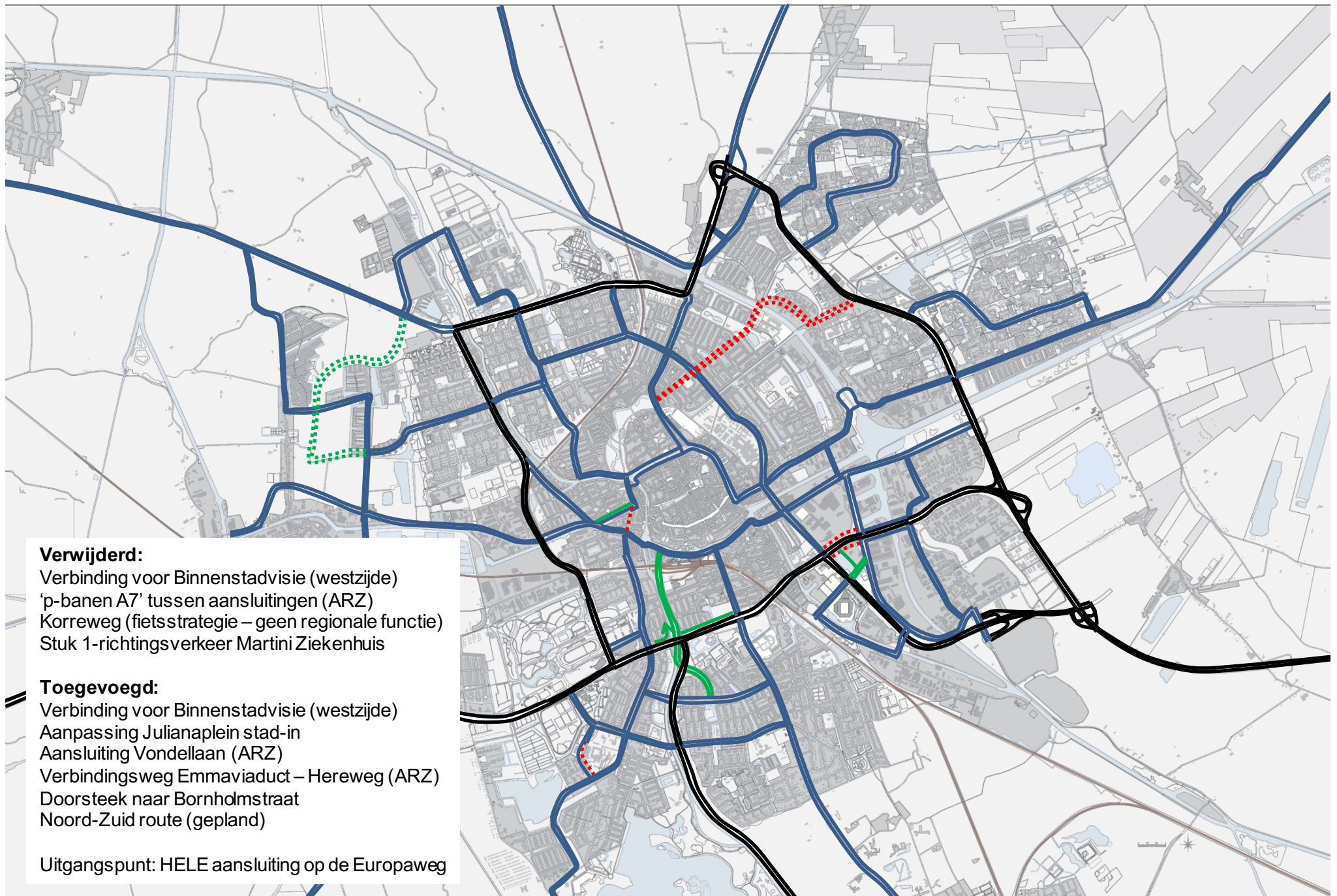
# Gebieden 2030



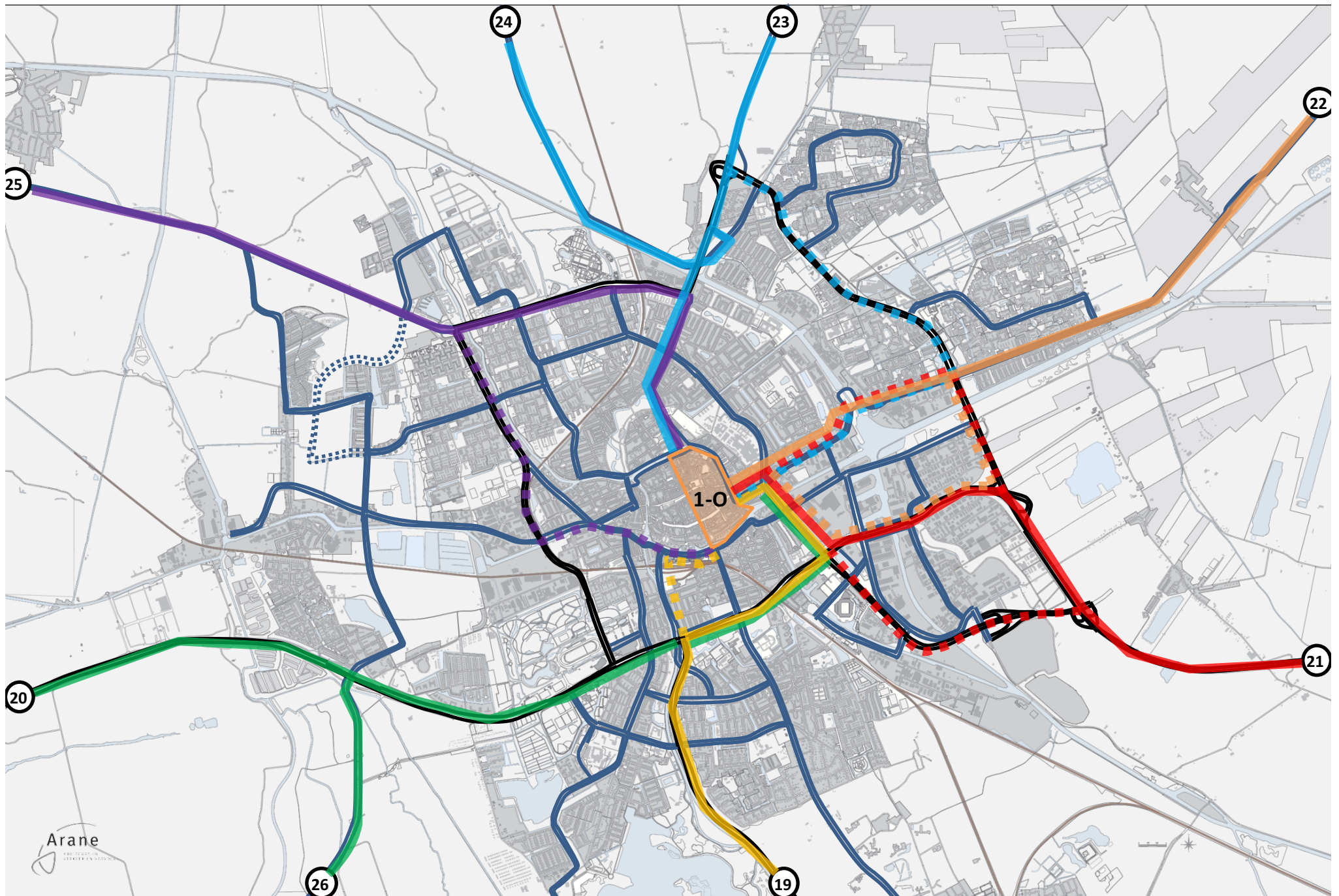
# Gebieden prioriteren (geen veranderingen t.o.v. 2020)



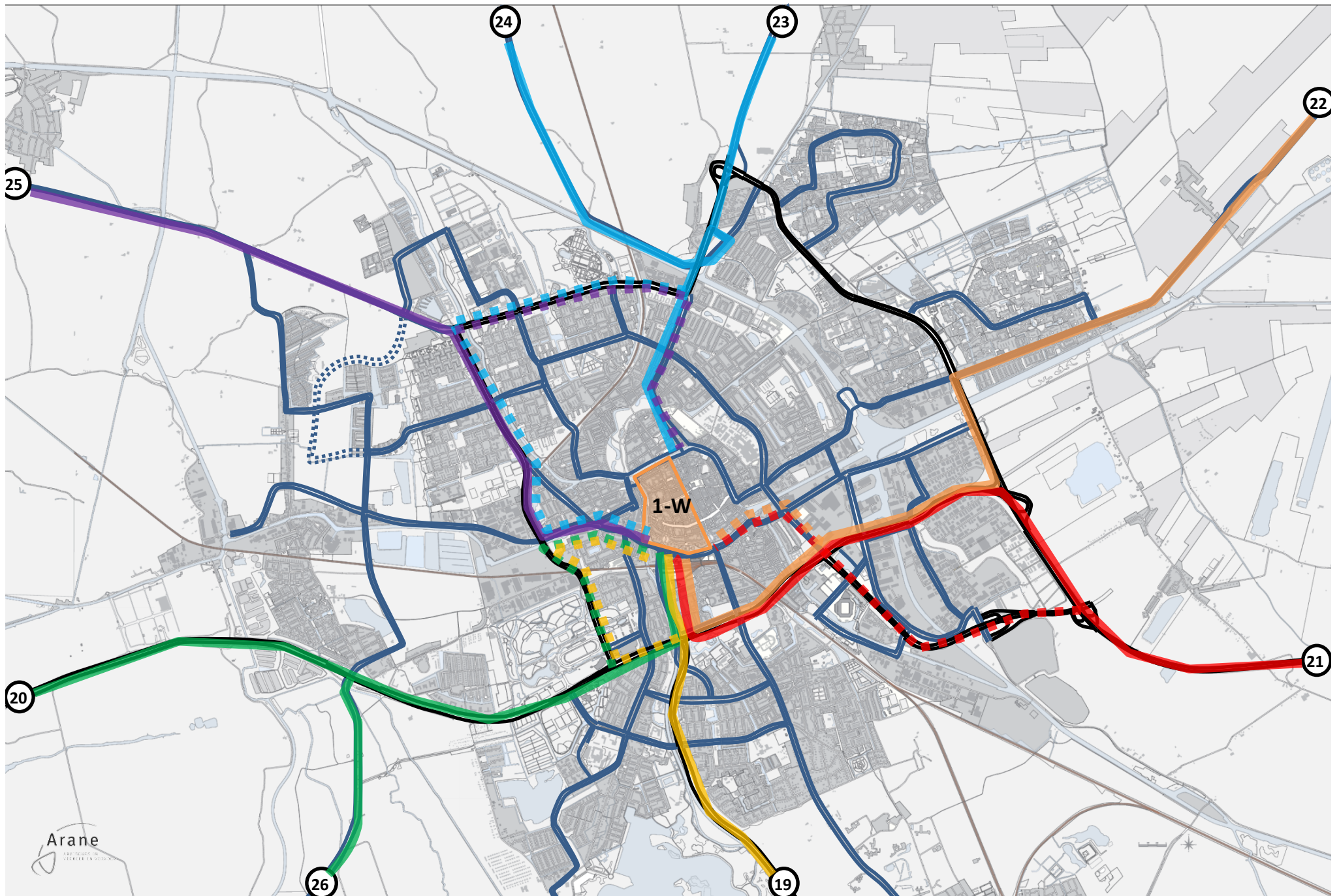
# Beschikbaar wegennet 2030



# Voorkeurroutes en alternatieven: Binnenstad Oost

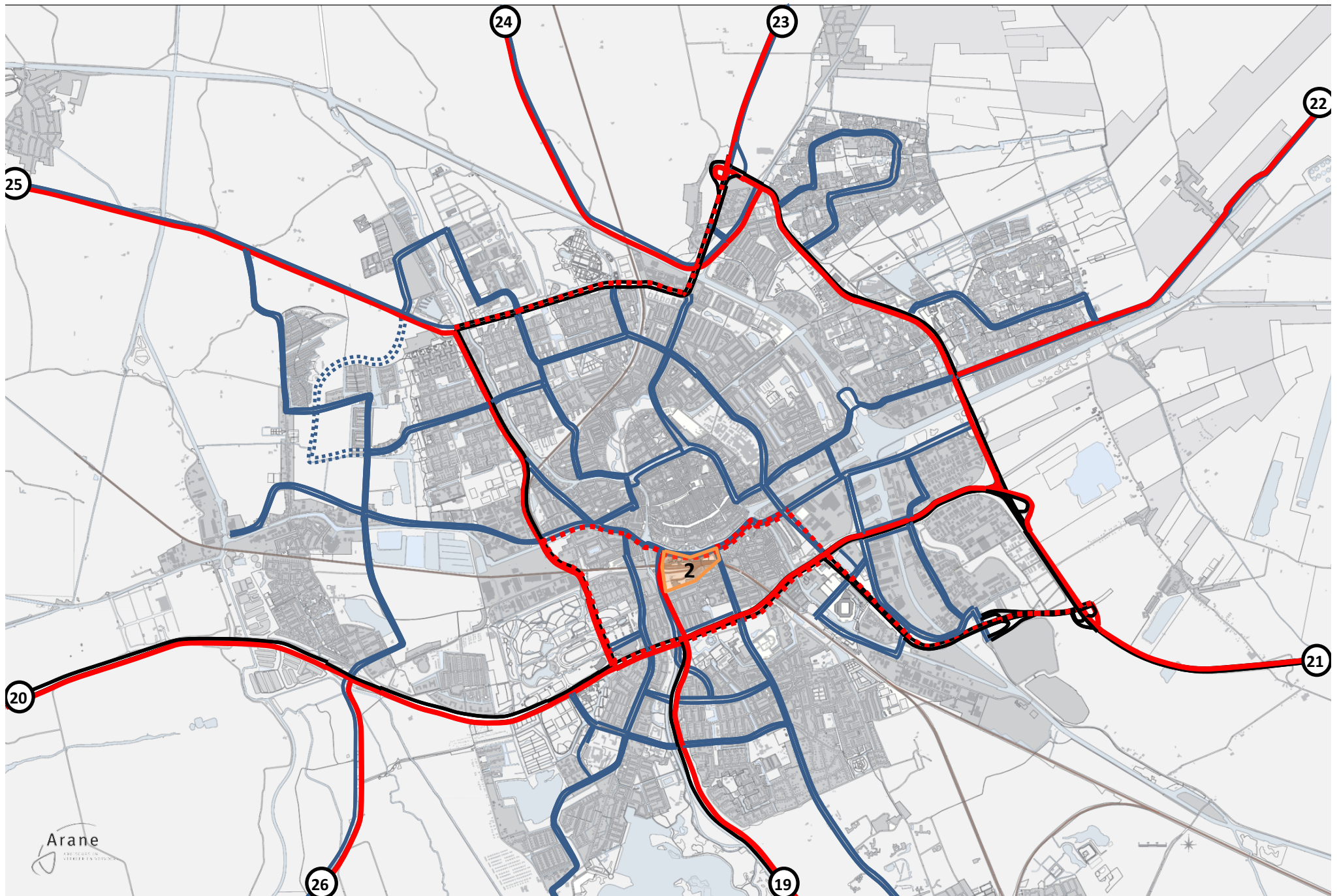


# Voorkeurroutes en alternatieven: Binnenstad West

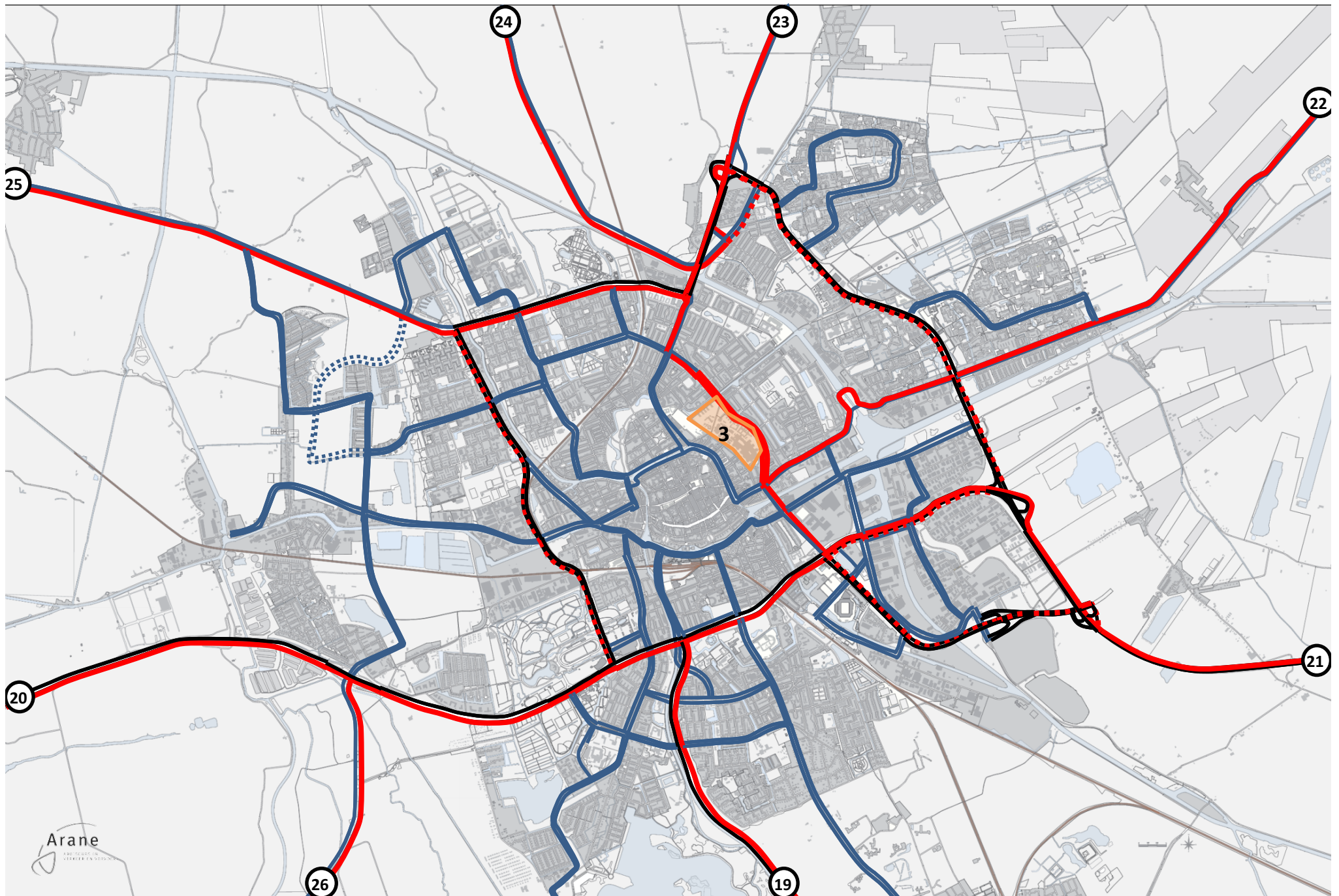




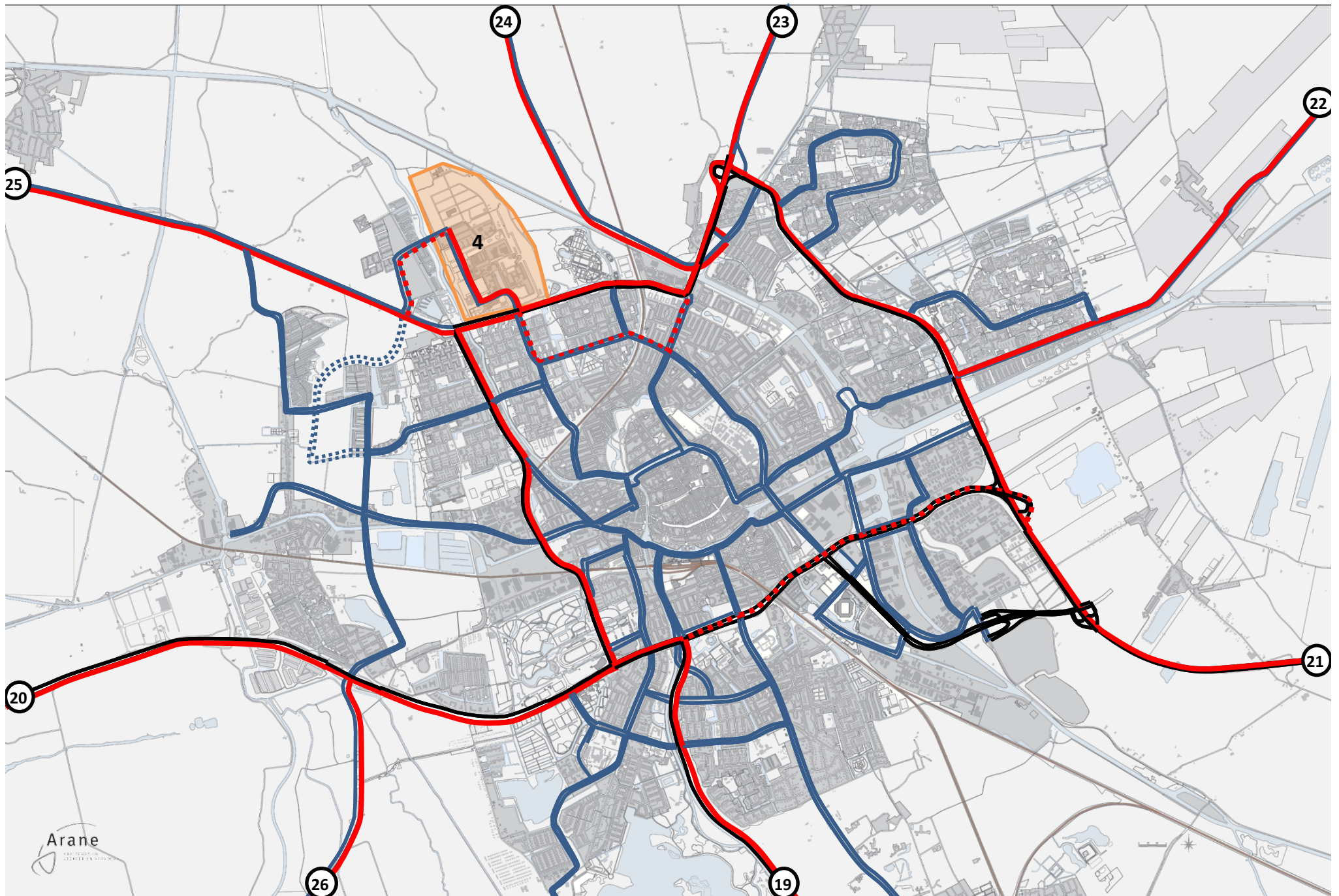
# Voorkeurroutes en alternatieven: Stationsgebied



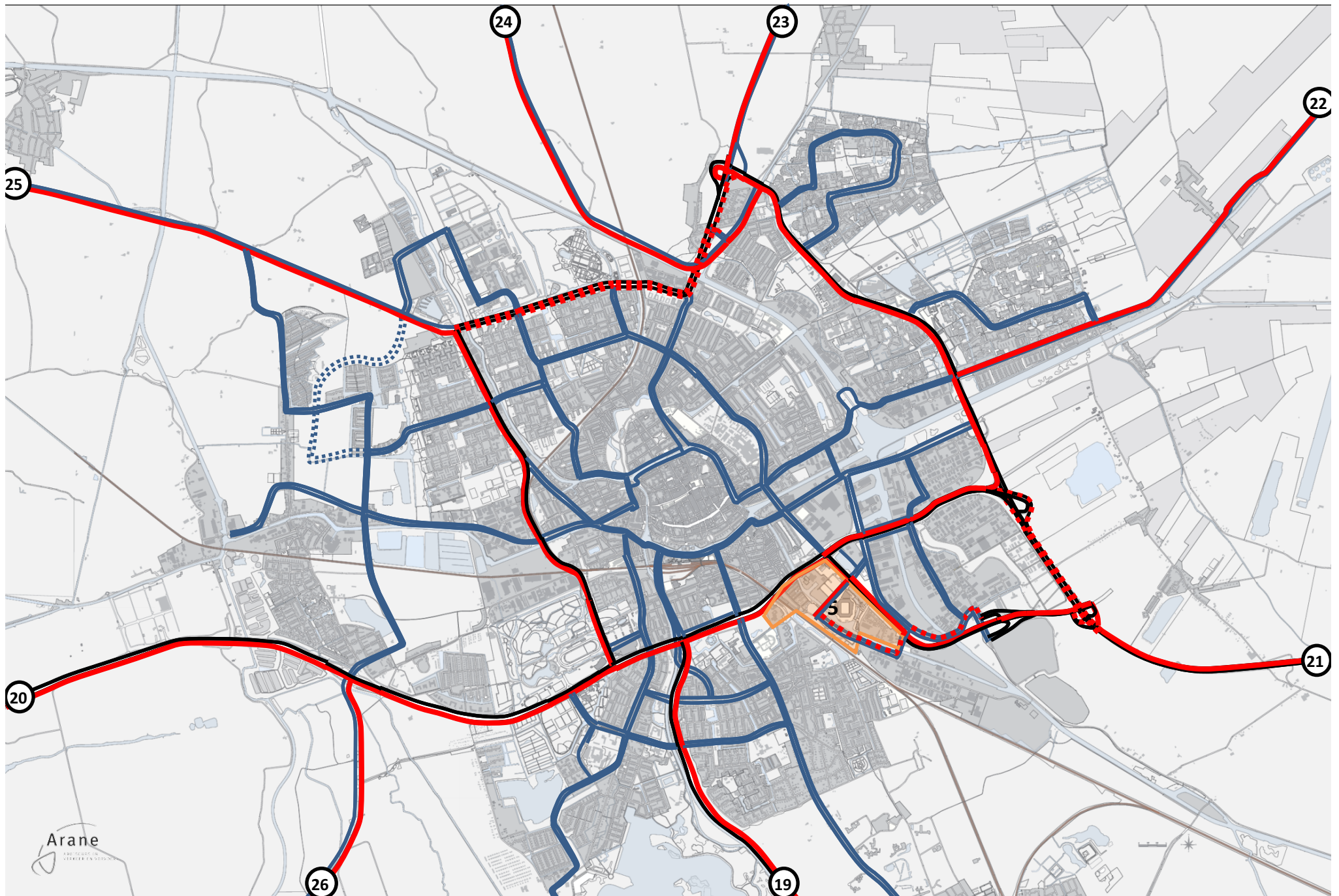
# Voorkeurroutes en alternatieven: UMCG



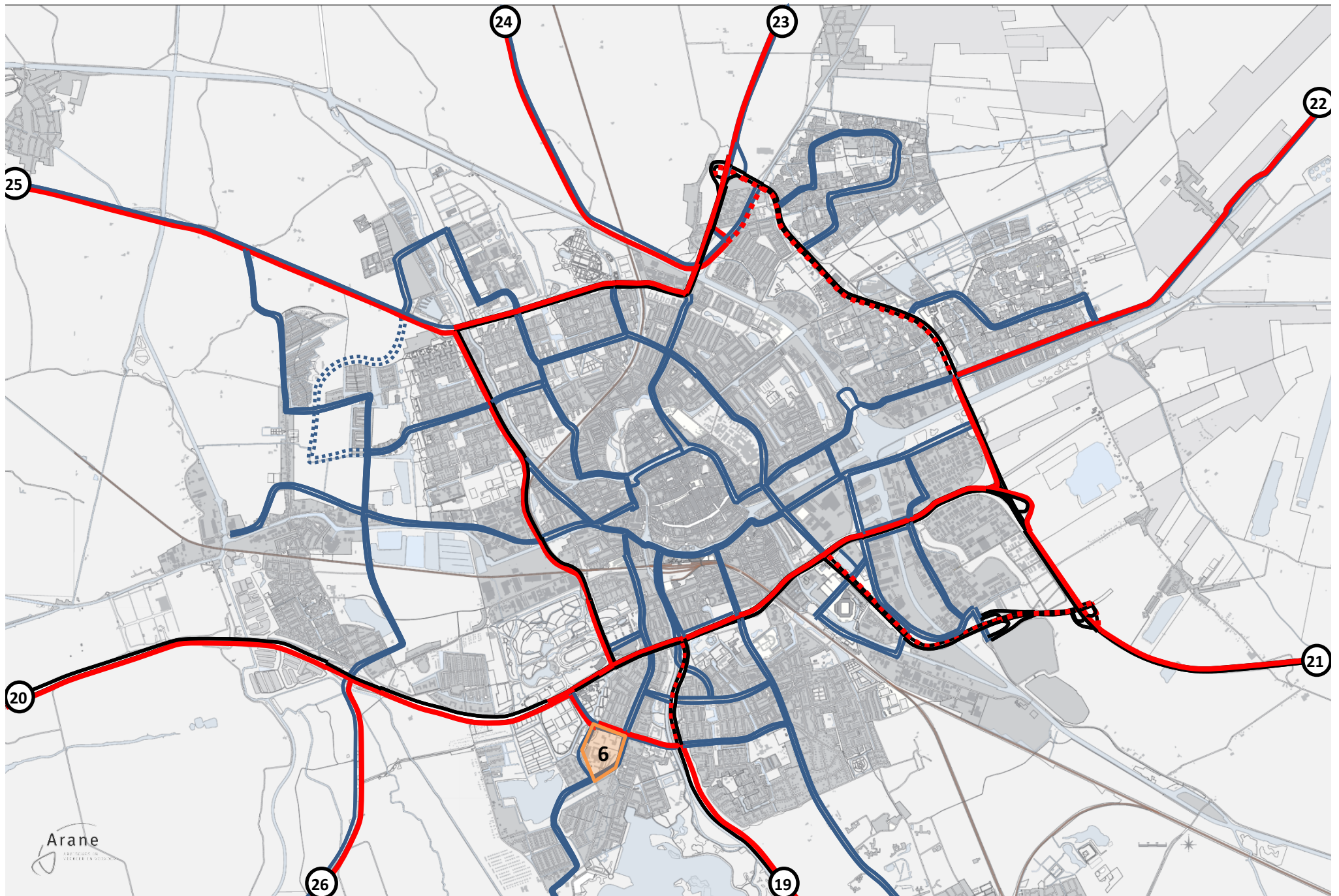
# Voorkeurroutes en alternatieven: Zernike



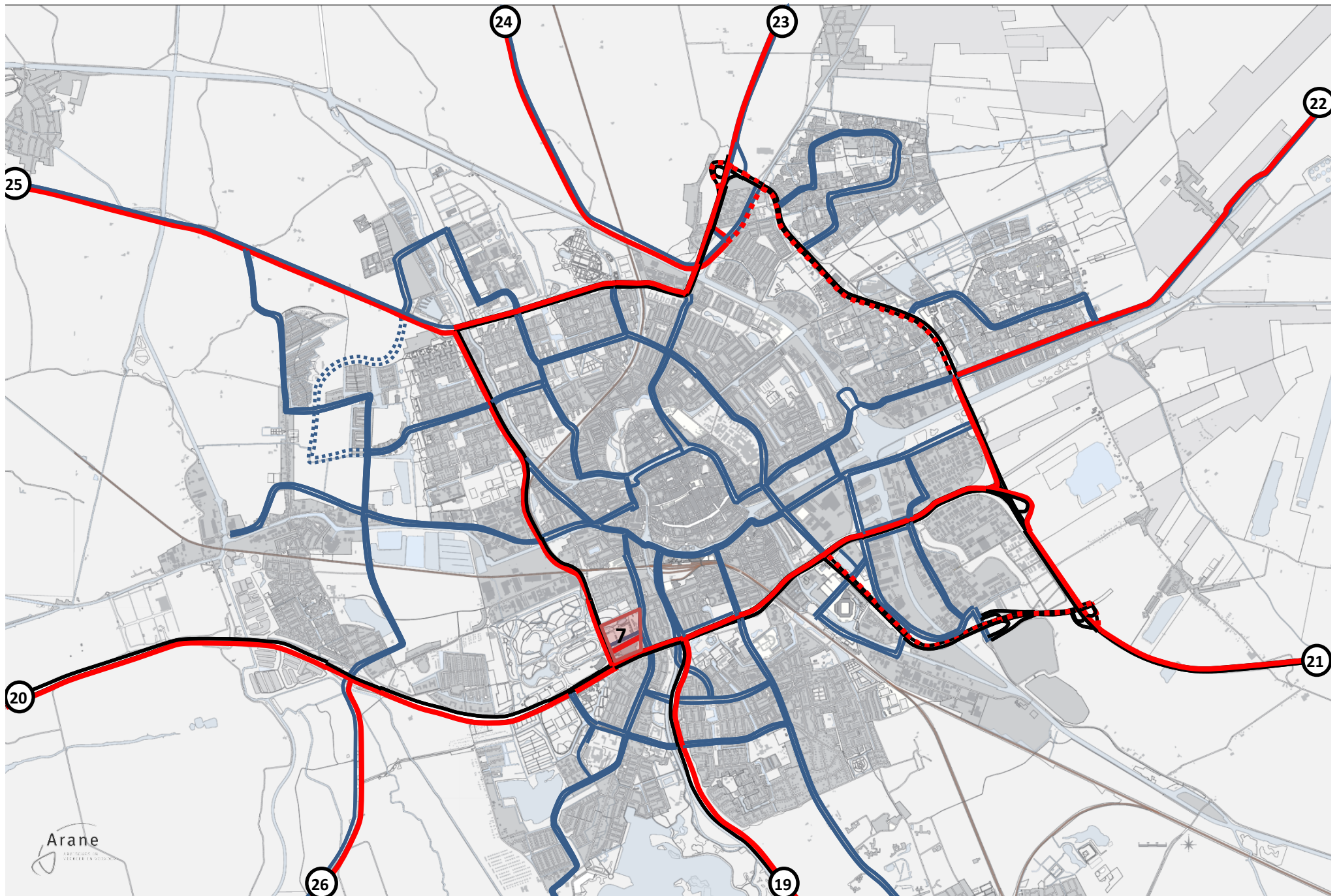
# Voorkeurroutes en alternatieven: Europapark



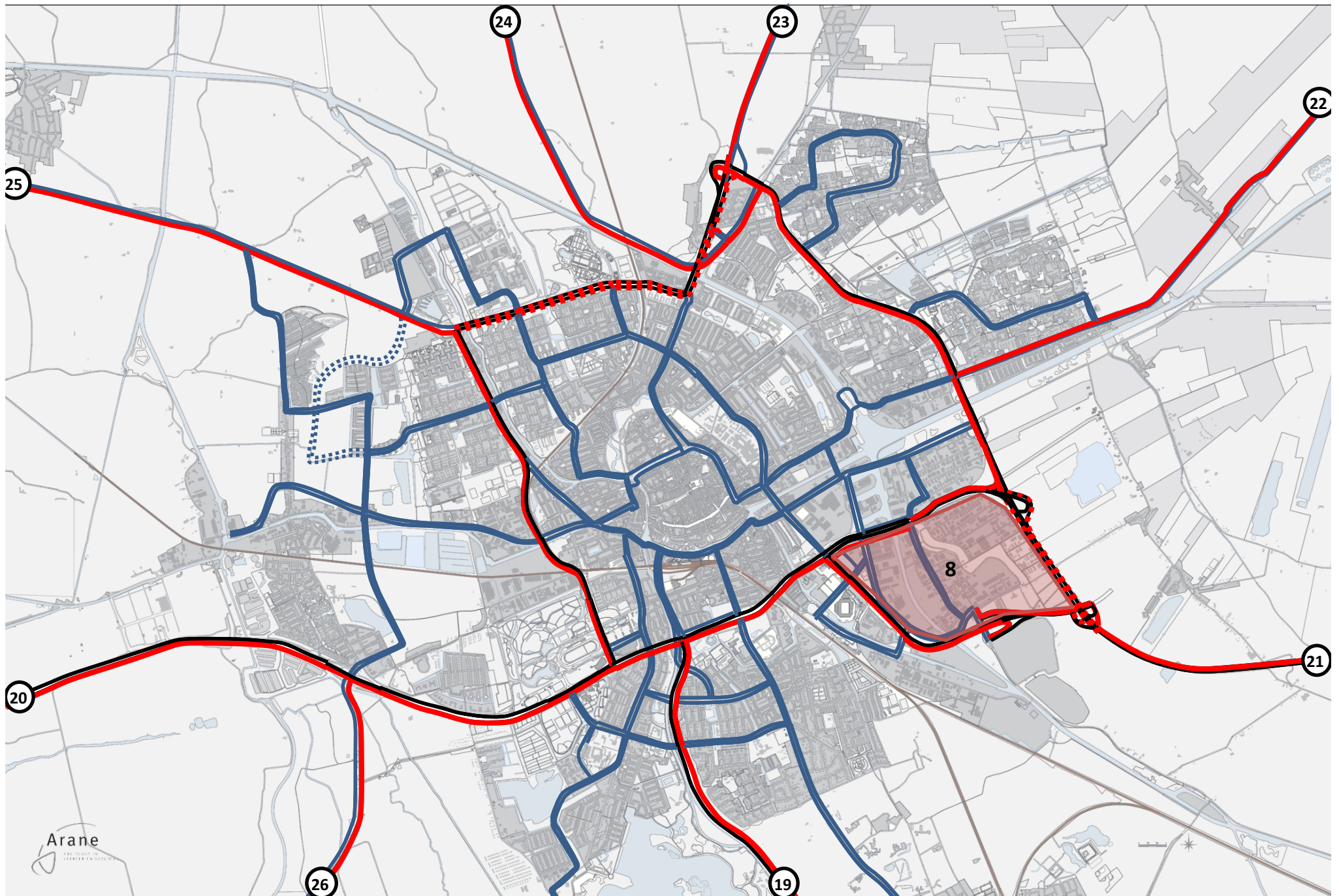
# Voorkeurroutes en alternatieven: Martini (ziekenhuis)



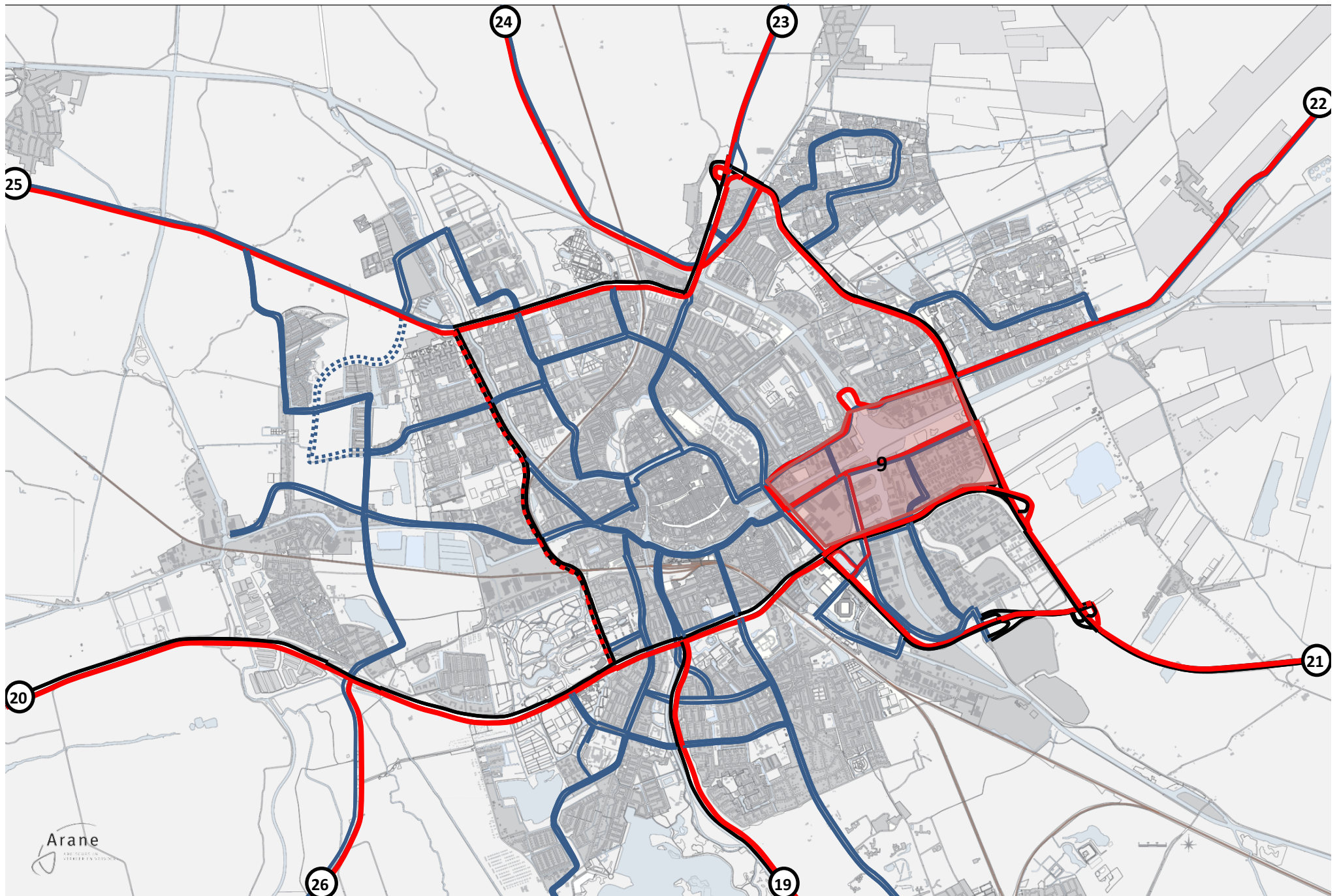
# Voorkeurroutes en alternatieven: Martiniplaza



# Voorkeurroutes en alternatieven: Bedrijventerrein ZO

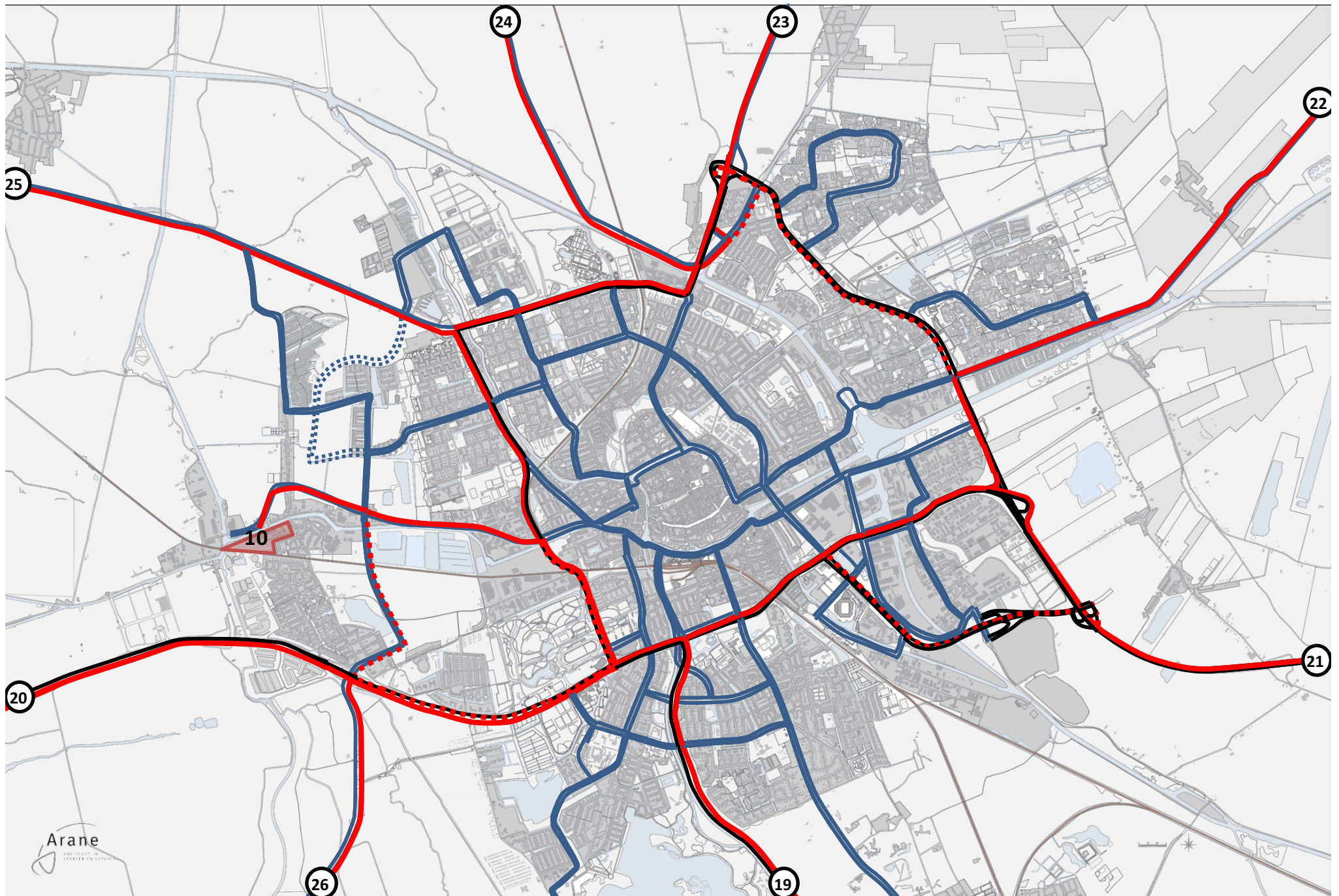


# Voorkeurroutes en alternatieven: Eemskanaalzone

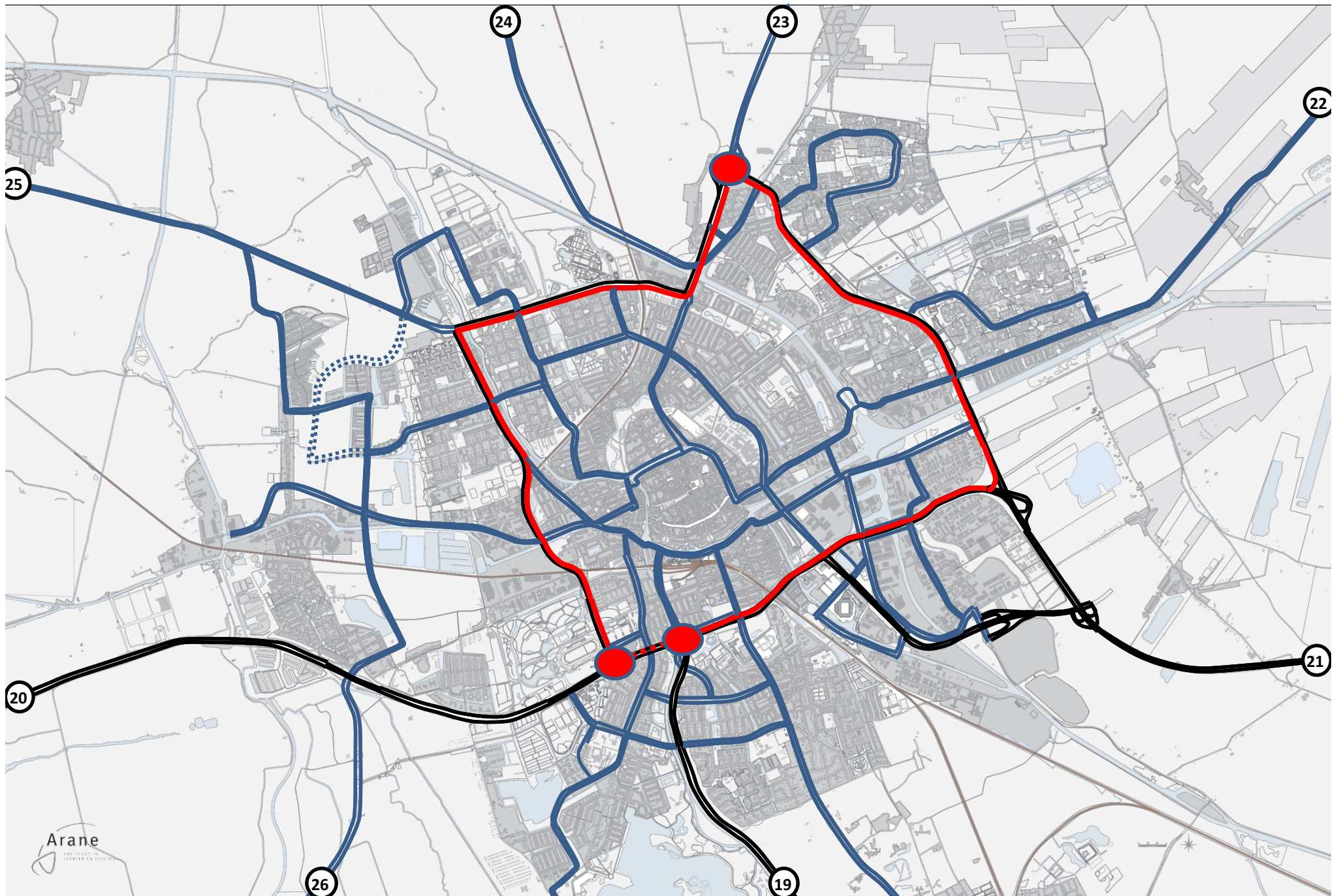




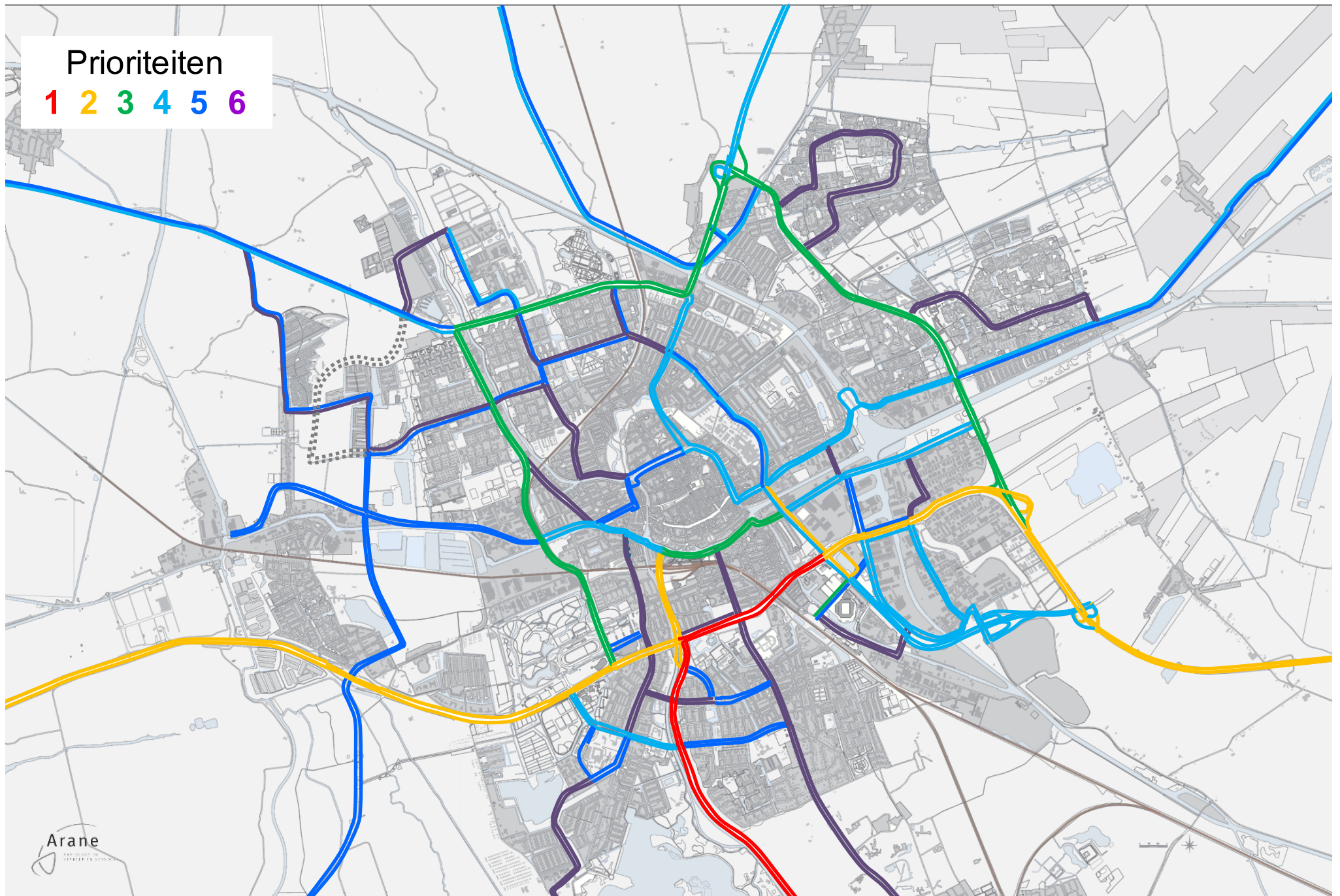
# Voorkeurroutes en alternatieven: Suikerfabriek



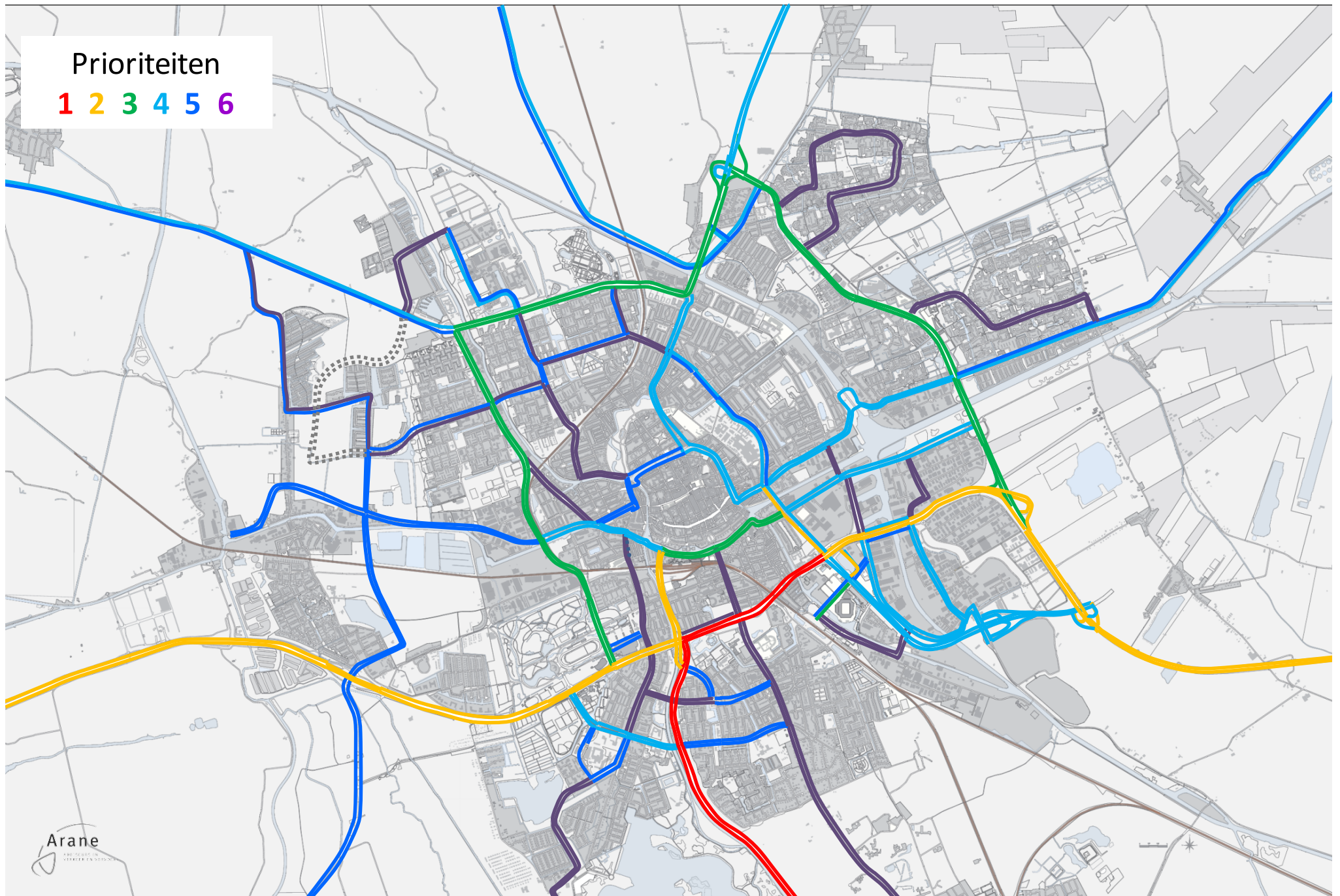
# Voorkeurroutes en alternatieven: Doorgaande relaties



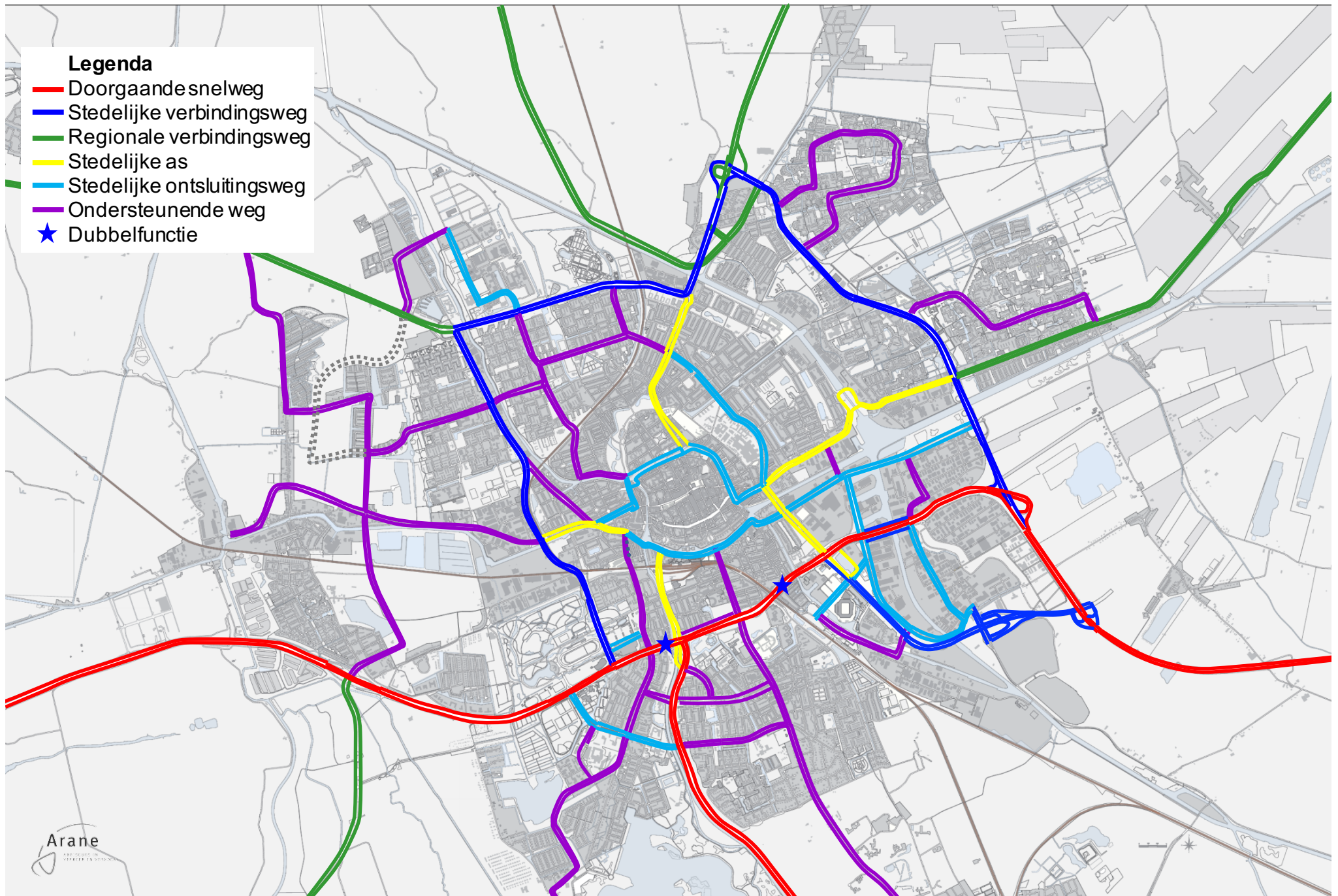
# Prioriteitenkaart OS 2030



# Prioriteitenkaart AS 2030



# Functiekaart



# Multimodaal netwerk

