

Raadsvoorstel



Onderwerp	Ontwikkelagenda MIRT-onderzoek gebiedsgerichte ontsluiting Westflank		
Telnr.	14 050	Bijlagen 2	
Registratienummer	38773-2025		
Classificatie	☒ Openbaar ☐ Geheim ☐ Vertrouwelijk (bij gebruik van persoonsgegevens)		
Portefeuillehouder	Broeksma		
Langetermijn agenda (LTA)	LTA ja:	☒ Maand 5 Jaar 2025	
Raad	LTA nee:	☐ Niet op LTA	

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. kennis te nemen van het MIRT-onderzoek gebiedsgerichte ontsluiting Westflank;
- II. de ontwikkelagenda MIRT-onderzoek gebiedsgerichte ontsluiting Westflank vast te stellen;
- III. voor de planuitwerking van de maatregelen uit de ontwikkelagenda een plankostenkrediet van € 1.500.000,-- ter beschikking te stellen en dit te dekken uit het structurele gemeentelijk budget ringsparen (structurele kapitaallasten van € 63.000,--).
- IV. ter voorbereiding op het uitvoeringskrediet, de komende jaren (2025 t/m 2029) het resterende saldo van het budget ringsparen te storten in de reserve SIF;
- V. de gemeentebegroting 2025 op deelprogrammaniveau overeenkomstig te wijzigen.

Samenvatting

De nu voorliggende ontwikkelagenda is de uitkomst van het MIRT-onderzoek naar de gebiedsgerichte ontsluiting van de Westflank. Directe aanleiding voor dit MIRT-onderzoek is de bouw van meer dan 11.000 nieuwe woningen aan de westzijde van de stad. Wij zijn verheugd dat er nu een samenhangend pakket aan maatregelen ligt waarmee de nieuwe woningen kunnen worden ontsloten én de omliggende bestaande wijken zoveel mogelijk worden ontlast. Daarnaast zien we in de ontwikkelagenda ook nadrukkelijk bewonerswensen vanuit onder meer Vinkhuizen en Reitdiep terug komen. Met een langzaam-verkeerverbinding (de Reitdieploper) tussen Vinkhuizen en Paddepoel komt een langgekoesterde wens uit. Dat geldt ook voor een vrijliggend fietspad in Reitdiephaven waarmee een veilige verbinding tussen de P+R Reitdiep en Zernike (Blauw brugje) ontstaat. De ontwikkelagenda leidt tot een betere verkeersveiligheid in de westelijke wijken. Daarnaast zorgt het voor betere fiets- en openbaar vervoer verbindingen en doorstroming van het verkeer op de randwegen zoals de Westelijke ringweg en de N355. Met het zoveel mogelijk weren van sluipverkeer in de westelijke wijken zal ook de leefbaarheid toenemen.

Voor de uitvoering van de maatregelen is zo'n 146 miljoen exclusief btw beschikbaar, waarbij zo'n 21 miljoen door de gemeente zal worden gefinancierd.

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

Groningen is met 206.000 inwoners en 109.000 woningen veruit de grootste stad in Noord-Nederland. Met bijna 180.000 banen is Groningen daarnaast goed voor 56% van de provinciale werkgelegenheid, en voor 37% van de banen in de drie noordelijke provincies. Demografisch en economisch maakt de stad Groningen sinds 2013 een groeispurt door en alles wijst erop dat die ontwikkeling doorzet. Groningen heeft een aantrekkelijk woon- en werkklimaat en moet zich tot het uiterste inspannen om te kunnen voldoen aan de aanhoudende vraag naar woningen en werk. Het Rijk onderkent dat en heeft in 2019 met de gemeente Groningen de eerste Woondeal van Nederland gesloten (bron: Woondeal, 9 januari 2019). Daarbij is afgesproken dat in de gemeente Groningen tussen 2019 en 2030 20.000 nieuwe woningen worden gerealiseerd. Om de gedachten te bepalen: dat is bijna 20% van de totale stedelijke woningvoorraad van 2019. Deze Woondeal is later uitgebreid naar de Verstedelijkingsstrategie voor de Regio Groningen-Assen (RGA), het samenwerkingsverband van de provincie Groningen en Drenthe, en zeven Groningse en Drentse gemeenten. De Verstedelijkingsstrategie gaat uit van 35.000 woningen en 20.000 nieuwe banen, met als eindjaar 2040 (bron: Verstedelijkingsstrategie Regio Groningen-Assen, 6 juli 2021).

Ongeveer een derde (ruim 11.000) van het aantal nieuwe woningen in de RGA is gepland aan de westkant van de stad Groningen, tegenwoordig ook wel de 'Westflank' genoemd. Dat betekent bijna een verdubbeling van het aantal woningen en het aantal inwoners in twintig jaar. Naar lokale en regionale maatstaven is dat een immense opgave. En ook op landelijke schaal is dit een opgave van betekenis. In onderstaande afbeelding is de woningbouwopgave weergegeven.



Met deze woningbouwopgave als aanleiding hebben Rijk, gemeente Groningen en provincie Groningen in 2022 besloten tot een gezamenlijk onderzoek. De centrale vraag van dit onderzoek luidt: wat is er nodig om de Westflank van Groningen in de toekomst bereikbaar en ook leefbaar te houden voor de huidige en toekomstige inwoners? Het onderzoek vindt plaats in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT). Het Rijk heeft 82 miljoen euro (prijsspeil 2022, inclusief btw) gereserveerd voor de maatregelen die hieruit voortkomen. De gemeente en de provincie Groningen dragen eenzelfde bedrag bij, zodat in totaal 164 miljoen euro (177 miljoen prijspeil 2024) beschikbaar is voor maatregelen die voortkomen uit het onderzoek. Voor deze maatregelen stellen Rijk en regio een zogenoemde 'Ontwikkelagenda' op.

De Westflank heeft anno 2024 ongeveer 30.000 inwoners die wonen in de industriekern Hoogkerk en een aantal naoorlogse wijken. Daarvan is Vinkhuizen met bijna 11.000 inwoners en ruim 5.000 woningen veruit de grootste. In de

Westflank wordt doorlopend gebouwd. Gedurende dit onderzoek wordt volop gebouwd in de wijk Reitdiepswaard (eerder bekend als Reitdiepzone) en is gestart met de bouw van het nieuwe stadsdeel Suikerzijde. De werkgelegenheid is geconcentreerd op enkele bedrijventerreinen en kantorenparken en betreft vooral midden- en kleinbedrijf. Maar ook is er steeds meer werkgelegenheid in de woonwijken zelf (o.a. kleinschalige bedrijven aan huis, grotere voorzieningen in de wijken). De Westflank grenst aan de snelgroeiende Zernike Campus Groningen. Hier zijn de Rijksuniversiteit Groningen en de Hanze gevestigd, samen met kennisintensieve bedrijven. In 2024 zijn hier ook de eerste van in totaal 500 woningen opgeleverd. Het aantal arbeidsplaatsen in de Westflank zal naar verwachting stijgen van ongeveer 25.000 tot meer dan 33.000 in 2040.

Landschappelijk is de Westflank van Groningen te beschouwen als overgangsgebied tussen de Drentse zandruggen, laaggelegen veengebied en het Groningse krek- en wierdenlandschap met zeeklei. Het reliëf van prehistorische krek- en (resten van) terpen herinneren aan de tijd dat de zee reikte tot aan dit laaggelegen gebied. In de Middeleeuwen werd het landschap ontgonnen en verkaveld, met verschillende ontginningsmethoden en -patronen. De sterkste groei van economie en inwonertal vond plaats in de tweede helft van 20e eeuw. De ruimtelijke structuur van de Westflank is gefragmenteerd: er is weinig samenhang tussen de verschillende gebiedsdelen. Sinds omstreeks 1900 drukten twee suikerfabrieken hun stempel op het gebied. De meest westelijke (Cosun Beet Company in Hoogkerk), is nog in gebruik. De andere suikerfabriek, dicht bij de stad gelegen, is in 2008 gesloten. Op het voormalige fabrieksterrein wordt nu het nieuwe stadsdeel De Suikerzijde ontwikkeld. Met minstens 5.000 woningen is dit in de periode 2025 – 2040 de grootste nieuwbouwlocatie in geheel Noord-Nederland.

Kader

Voor het MIRT-onderzoek inclusief de ontwikkelagenda zijn de onderstaande kaders van belang:

- de parkeervisie ‘Ruimte Voor De Straat’ (2018) stelt dat de geparkeerde auto in de openbare ruimte soms wel heel veel ruimte inneemt. Dat levert straten op waar minder plek is voor groen, speelplekken of ontmoetingsplekken. Doel van de parkeervisie is om met een goed en evenwichtig parkeerbeleid de straat weer de ruimte geven, en – waar dat aan de orde is – de dominantie van parkeren terug te dringen. Waardoor plek kan worden geboden voor een ander gebruik van de straat;
- het groenplan ‘Vitamine G’ (2020) omschrijft de ambities voor onder meer het versterken en vergroten van meer groen in de gemeente, meer klimaatadaptief maken van de openbare ruimte en het versterken van ecologische structuren. Ambitie is om alle groenstructuren binnen de gemeente zoveel mogelijk met elkaar te verbinden door nieuw groen toe te voegen en de benodigde infrastructuur aan te leggen tussen groengebieden;
- de mobiliteitsvisie ‘Groningen Goed Op Weg’ (2021) schept de randvoorwaarden voor het Groningen van 2040. Een gemeente die duurzaam bereikbaar is en waarin leefkwaliteit bovenaan staat. Een gemeente met een robuust autonetwerk, ingericht op lagere snelheden. Een gemeente waarin voetgangers en fietsers alle ruimte krijgen, met een stevig en toekomstvast OV-systeem;
- de ontwerp Leidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte ‘Nieuwe Ruimte’ (2021; De leidraad Openbare Ruimte) is een inspiratiedocument voor toekomstige projecten binnen gemeente. Een beeldend product waarin een openbare ruimte wordt verbeeld, waarbij meer ruimte is voor thema’s als groen, sporten, spelen, klimaat en ontmoeten. Daarbij is in het bijzonder de koppeling gezocht met de mobiliteitsvisie;
- ‘Doorwaadbare Stad’ (2022) is het uitvoeringsprogramma van de mobiliteitsvisie die vooral focust op de herverdeling van de openbare ruimte: minder ruimte voor autoverkeer en parkeren en juist meer ruimte voor groen, voetgangers en fietsers. Daarvoor worden 50 km/uur-wegen getransformeerd in 30 km/uur-straten. De Korreweg is één van deze straten;
- voor de hele gemeente is een nieuw pakket parkeermaatregelen voorbereid met als doel om de huidige en toekomstige parkeerdruk te verlagen en wijkvreemd parkeren tegen te gaan. Doel is om met dit pakket ruimte vrij te spelen voor leefkwaliteit, klimaatadaptatie, lopen en fietsen, en de beschikbare parkeerruimte zoveel mogelijk in te zetten voor bewoners en hun bezoek. Besluitvorming hierover vond plaats in de raad van 10 juli 2024.

Argumenten en afwegingen

In het MIRT-onderzoek naar de gebiedsgerichte ontsluiting van de westflank komen onder meer alle knelpunten, aandachtspunten, ambities en mogelijke oplossingen naar voren. Het complete MIRT-onderzoek staat weergegeven op de website van Ring West Verbindt.

Knelpunten en aandachtspunten

De huidige verkeersstructuur in de Westflank is evenals de ruimtelijke structuur ontsamenhangend. Het autonetwerk kent verschillende ‘inprickers’, die het gebied verbinden met de rijkswegen A7/N7 en de (provinciale) rondwegen en

hoofdwegen (hierna: Randwegen). Voor auto's zijn de meest gebruikte routes in de Westflank de Johan van Zwedenlaan, het Hoendiep, de Edelsteenlaan, de Siersteenlaan, de Diamantlaan, de Peizerweg, Westpoortboulevard en de westelijke ringweg.

Ook het fietsnetwerk vertoont weinig samenhang en is grofmazig bij het passeren van de barrières die worden gevormd door de Randwegen, spoorwegen en waterwegen. De fietsverbindingen met de rest van de stad en de regio zijn daarom niet optimaal, ondanks recente investeringen, onder meer in doorfietsroutes naar Zuidhorn, Winsum, Peize/Roden en Leek, en de Suikerzijderoute, die De Suikerzijde verbindt met de binnenstad. De spoorverbindingen door het gebied (Groningen - Leeuwarden en Groningen - Delfzijl/Eemshaven) hebben geen stations in de Westflank. Daardoor zijn ze niet van betekenis voor de bereikbaarheid van het gebied. De ontsluiting met het openbaar vervoer vindt plaats door enkele streeklijnen die door de woonwijken gaan en de stadslijnen die Vinkhuizen en Hoogkerk bedienen. Ook de verbinding tussen P+R Hoogkerk (gelegen aan de A7) en het Hoofdstation loopt grotendeels via de Westflank. Daarnaast is sprake van zware bedrijvigheid met bijbehorend logistiek verkeer in de Westflank, met in het najaar en de winter dagelijks meer dan 2.500 vrachtritten van en naar de suikerfabriek in Hoogkerk. Deze zware transporten hebben een negatieve impact op de leefbaarheid en veiligheid in de Westflank.

Om de toekomstige bereikbaarheid te beoordelen is onderzoek gedaan met het gemeentelijke verkeersmodel GROVEM en het landelijke NRM-model, zijn experts geraadpleegd en zijn gesprekken gevoerd met buurgemeenten, het waterschap Noorderzijlvest en de provincie Drenthe. Tevens zijn bewoners van de Westflank geïnformeerd en geconsulteerd.

Voor het onderzoek met de verkeersmodellen is een vergelijking gemaakt tussen een referentiebeeld en vier toekomstscenario's. In alle gevallen met 2040 als prognosejaar. Het referentiebeeld beschrijft de autonome ontwikkeling van de Westflank in 2040. Dit beeld is gebaseerd op vastgesteld beleid van gemeente, provincie, Rijk en andere overheden en vastgestelde ruimtelijke plannen.

Naast de bereikbaarheidsknelpunten is op basis van het referentiebeeld en de scenario's tevens onderzocht in hoeverre er in 2040 overige knelpunten en aandachtspunten optreden, zoals wonen, werken, leefbaarheid, mobiliteit en duurzaam ruimtegebruik. Alle benoemde aspecten zijn verwerkt in een knelpuntenkaart voor de Westflank, zie verder op de website ([Onderzoek brengt verkeersknelpunten Westflank in... - Ring West Verbindt](#)).

Voor de fiets hebben de gemeente en de provincie in de referentiesituatie al diverse maatregelen in ontwikkeling die zorgen voor een verbetering van het fietsnetwerk. Dit netwerk is veiliger, fijnmaziger en sluit beter aan op de bestaande stad, met minimalisering van het aantal kruispunten en verkeerslichten. Voor de ontwikkelgebieden Reitdiepswaard, De Nieuwe Held en De Suikerzijde wordt extra ingezet op de ontsluiting per fiets. Volgens modelberekeningen leidt dat ertoe dat ongeveer 60% van de verplaatsingen in de Westflank in 2040 met de fiets plaatsvindt. Momenteel is dat slechts 50%. Toch is het netwerk van fiets- en wandelverbindingen in de Westflank tussen de wijken en tussen de wijken en de bestaande stad onvoldoende aangesloten. Dit is het gevolg van infrastructurele barrières. Hierdoor vermindert de aantrekkelijkheid van fietsen en lopen en heeft het een negatieve invloed op de bereikbaarheid en samenhang met de rest van de stad.

Een goede aansluiting op het openbaar vervoer is essentieel voor de gewenste ontwikkeling in de Westflank. Het OV is in 2040 in de referentiesituatie goed voor zes tot zeven procent van de verplaatsingen in de Westflank. De gefragmenteerde inrichting van het gebied en grote infrastructurele barrières beïnvloeden ook de efficiëntie van het openbaar vervoer negatief. Bus- en autoverkeer delen veel routes, zoals de N355 en de verbinding tussen het Hoendiep en de Westerhaven. Knelpunten in de doorstroming van het autoverkeer leiden ook tot vertraging voor het busverkeer, en zijn schadelijk voor de betrouwbaarheid van de dienstregeling. Dit speelt vooral op de westelijke ringweg en de N355 tussen Groningen en Zuidhorn.

De onsamenvangende structuur en knelpunten op de randwegen (met name op Ring West) veroorzaken sluipverkeer door de huidige en in de nieuwe woonwijken in de Westflank. Dit leidt op zijn beurt weer tot knelpunten op het gebied van verkeersleefbaarheid. Dat heeft grote negatieve invloed op de verkeersveiligheid en leefbaarheid in delen van de Westflank; de wijk Vinkhuizen voorop. Inwoners van die wijk maken zich hier nu al grote zorgen over. Samen met inwoners van Hoogkerk en van de wijk De Held noemen ze sluipverkeer als belangrijkste aandachtspunt in de Westflank. Dat blijkt onder meer uit gesprekken met bewonersorganisaties, een online raadpleging en de reacties op een inloopbijeenkomst in juni 2024.

Op diverse locaties is sprake van een stapeling van knelpunten waar diverse modaliteiten bij elkaar komen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de N355 ter hoogte van de aansluiting Reitdiepplein. De aansluiting leidt onder de overbelasting van de N355, wat voor vertraging voor het autoverkeer en het (H)OV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) zorgt. De aansluiting van de nieuwe wijk De Nieuwe Held vergroot de belasting op deze aansluiting en conflicteert qua verkeersveiligheid met de doorfietsroute tussen Zuidhorn en Groningen.

Ambities en opgaven

Op grond van de geïnventariseerde knelpunten tekenen zich specifieke opgaven voor de Westflank af. Enkele opgaven zijn gebiedsbrede opgaven die voor de gehele Westflank gelden, terwijl andere opgaven gaan over specifieke locaties/trajecten waar sprake is van een ruimtelijke concentratie van samenhangende knelpunten en aandachtspunten. Op basis van het geldende beleid van de gemeente, de provincie en het Rijk zijn vier ontwikkelprincipes geformuleerd voor de Westflank:

- versterking van bestaand stedelijke gebied;
- toepassing van nabijheidsprincipes en een compacte stad;
- stimulering van de mobiliteitstransitie;
- borgen van de regionale bereikbaarheid.

Deze ontwikkelprincipes en de verzamelde knelpunten en aandachtspunten vormen het vertrekpunt voor de opgaven voor de gebiedsgerichte bereikbaarheid van de Westflank. Er is onderscheid gemaakt tussen de hiervoor genoemde gebiedsbrede opgaven en overkoepelende thema's en opgaven voor de 'hotspots' Hoogkerk, Ring West, N355 en Reitdiepplein. Op basis van de knelpunten en ontwikkelprincipes voortkomend uit geldend beleid van de gemeente, provincie en het Rijk zijn de opgaves gedefinieerd, onderverdeeld in de hoofdogave en diverse gebiedsbrede en specifieke locaties/trajecten.

De hoofdogave is:

- **Het mobiliteitssysteem van de Westflank volgens het STOMP-ordeningsprincipe (=Doorwaardbare stad) vorm te geven, met prioriteit voor lopen, fietsen en OV en met minder prioriteit voor de auto.**

Deze hoofdogave bestaat uit verschillende gebiedsbrede opgaven (a tot en met e) en een aantal specifieke locaties/trajecten waar meerdere knelpunten samenkomen (f):

- a. optimaliseren loop- en fietsnetwerk Westflank;
- b. optimaliseren OV-netwerk Westflank;
- c. verminderen autodominantie;
- d. optimaliseren flankerende mobiliteitsmaatregelen;
- e. verminderen negatieve effecten logistiek Viervlatten;
- f. verbeteren doorstroming en veiligheid op diverse locaties/trajecten:
 1. Ring West (N370), specifiek de westelijke ringweg tussen West End en de noordelijke Ringweg en de nog aanwezige gelijkvloerse aansluitingen die mede dienen als ontsluiting van ontwikkelgebieden Suikerzijde, Reitdiepswaard en Vinkhuizen-Zuid (de Travertijn);
 2. N355, specifiek het tracé Nieuwklap - Groningen met de verkeersknoop Reitdiepplein en de aansluiting van de ontwikkelgebieden Reitdiepswaard en De Nieuwe Held op de N355;
 3. complex Hoogkerk, specifiek de aansluiting op de A7 van het ontwikkelgebied De Suikerzijde, Hoogkerk, P+R Hoogkerk en de N372.

De gebiedsbrede opgaven focussen zich op het optimaliseren van het loop- en fietsnetwerk. Hiermee wil de regio de jarenlange gewoonte doorbereken dat bij het zoeken naar verbetering van de bereikbaarheid de auto centraal wordt gesteld ('autodominantie').

De ontwikkelagenda

De nu voorliggende ontwikkelagenda bevat een optimale mix van maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid, verkeersdoorstroming én leefbaarheid, waarbij het 'doorwaardbare stad principe' nadrukkelijk is toegepast. De ontwikkelagenda is opgenomen in **bijlage I**.

Optimaliseren loop- en fietsnetwerk (a)

Om te komen tot een fijnmaziger loop- en fietsnetwerk in de Westflank en de aansluiting met de bestaande stad te verbeteren, worden een aantal ontbrekende schakels toegevoegd, infrastructurele barrières geslecht en wegen

fietsvriendelijker ingericht. Het doortrekken van de Suikerzijderoute draagt hier aan bij omdat hiermee een goede verbinding ontstaat tussen de binnenstad en de Westflank, tot aan Westpoort (F1c+F14+F17). Deze verbinding sluit vervolgens goed aan op de doorfietsroute Groningen-Leek. Het realiseren van een fietsverbinding tussen De Suikerzijde en het Stadspark, inclusief tunnel onder de spoorweg Groningen-Leeuwarden, zorgt voor een goede noord-zuidverbinding (F2). Die is ook van groot belang voor forensen (werken en wonen) uit Noord-Drenthe.

De maaswijdte¹ voor fiets- en voetgangers bij Ring West wordt verkleind door de realisatie van een ongelijkvloerse verbinding over Ring West en het Reitdiep. Tussen de Kornalijnlaan (Vinkhuizen), de noordkant van de Reitdiepwaard en Paddepoel komt een nieuwe verbinding voor voetgangers en fietsers (F12-b). Ook de aanleg van een nieuw fiets- en voetpad tussen de Diamantlaan en de Friesestraatweg draagt bij aan het verkleinen van de maaswijdte. Deze verbinding kruist de ringweg ongelijkvloers. Dat draagt bij aan de verkeersveiligheid van voetgangers en fietsers, én verbetert de doorstroming van openbaar vervoer en autoverkeer.

De verkeersveiligheid voor fiets- en voetgangers verbetert ook op de Diamantlaan tussen de Siersteenlaan en West End (F11). Een fietstunnel onder de nieuwe verbindingsweg tussen het Reitdiepplein en De Nieuwe Held maakt de doorfietsroute Zuidhorn – Groningen veilig en comfortabel (F10). Door het verbeteren van fietspaden bij het rotondecomplex Hoogkerk wordt het ook hier veiliger voor fietsers (F15). Dat de provincie Drenthe een fietstunnel aanlegt onder de Borchsingel is een belangrijke verbetering van de doorfietsroute tussen Groningen en Peize/Roden. Ook wordt onderzoek gedaan naar aanpassing van de zuidelijke aansluiting van Westpoort op de A7. Dit vooral met het oog op de verkeersveiligheid voor fietsers (A18).

Aanvullend op deze maatregelen verbetert de kwaliteit en de veiligheid van het fietsnetwerk door de maximumsnelheid op diverse wegen te verlagen van 50 km/u naar 30km/u, en/of deze wegen veiliger in te richten. Zie daarvoor ook de maatregelen zoals genoemd bij de opgave *Goede balans autogebruik in en rondom de Westflank (c)*.

Optimaliseren ov-netwerk (b)

Om te komen een volwaardiger alternatief voor de auto voor de afstanden waar de fiets niet het voorkeursalternatief is, worden diverse maatregelen uitgevoerd. Zo verbetert de verbinding tussen het Hoendiep en het hoofdstation door onder anderen de rotonde Hoendiep-Aweg-Eendrachtsskade Noordzijde-Eendrachtsskade Zuidzijde te optimaliseren voor bussen, fietsers en voetgangers. De ov-verbinding over de N355 verbetert door het realiseren van een flexibele busbaan (tidal flow, mogelijk worden dit ook twee busbanen i.p.v. een tidal flow) tussen Nieuwklap en Reitdiephaven door de verkeersregelinstallatie (VRI) in Aduard beter in te stellen. De P+R in Leek wordt gestimuleerd zodat het aantrekkelijker wordt om eerder over te stappen van het gebruik van de auto naar het ov. Ook het realiseren van deelhubs in de Westflank bieden alternatieven voor de auto. Bij de nieuwe verbinding van Ring West met de Diamantlaan in Vinkhuizen komt een nieuwe bushalte (O4).

Ook de verbeterde doorstroming op Ring West maakt het ov een aantrekkelijker en volwaardiger alternatief voor de auto. Zie daarvoor ook de maatregelen zoals genoemd bij de opgave *Verbeteren doorstroming en veiligheid Ring West (f1)*.

Goede balans autogebruik in en rondom de Westflank (c)

Om het principe van de Doorwaadbare Stad verder door te voeren, wordt de inrichting van de wegen in de Westflank herzien. Het verkeer wordt zoveel mogelijk gebundeld óp de randwegen, en rijdt veel minder dóór de Westflank. Een “knip” op de drukke Siersteenlaan (M4) en de Kerkstraat in Hoogkerk(A7-b) maakt doorgaand autoverkeer onmogelijk. De Leegeweg (A6-b) en de Kerkstraat (A7-b) krijgen een andere inrichting, die veiliger is voor fietsers. Er wordt geld gereserveerd om zo nodig extra mitigerende maatregelen te treffen in bijvoorbeeld De Held (A5) en op de Johan van Zwedenlaan. Zo kan het sluipverkeer verder worden teruggedrongen en verbetert de verkeersleefbaarheid (A17). Ook de inrichting van de Edelsteenlaan, Goudlaan en Diamantlaan wordt opnieuw herzien (M6+W9) voor de veiligheid van fietsers. Gedragsbeïnvloeding, in de vorm van bijvoorbeeld verkeers- en incidentmanagement (M2), leidt tot minder verkeer in en rondom de Westflank en de mogelijkheid om het verkeer te sturen om zo de beschikbare wegcapaciteit optimaal te benutten. Door afspraken te maken met werkgevers kan het verkeer beter worden verspreid over de dag. Deze “werkgeversaanpak” biedt werknemers alternatieven aan voor woon-werkverkeer per auto.

Aanvullend op deze maatregelen bereiken we een betere balans in het autogebruik in en rondom de Westflank door het optimaliseren van het ov-netwerk, de flankerende mobiliteitsmaatregelen en het aantrekkelijker maken van de

¹ De maaswijdte is de afstand tussen opeenvolgende knooppunten in een fiets- en voetgangersnetwerk en bepaalt hoe ver men moet omrijden of omlopen om een bestemming te bereiken.

randwegen. Zie daarvoor ook de maatregelen zoals genoemd bij de opgaven *Optimaliseren ov-netwerk (b)*, *Optimaliseren flankerende mobiliteitsmaatregelen (d)*, *Verbeteren doorstroming en veiligheid Ring West (f1)*, *Verbeteren doorstroming en veiligheid N355 (f2)* en *Verbeteren doorstroming en veiligheid rotondecomplex Hoogkerk (f3)*.

Optimaliseren flankerende mobiliteitsmaatregelen (d)

Om het autogebruik- en bezit in de Westflank verder te verminderen onderzoekt de gemeente of en hoe betaald parkeren kan worden ingevoerd in Vinkhuizen, bedrijventerrein Peizerweg en Hoendiep (D7), De Nieuwe Held en Gravenburg (D8) en Reitdiep en De Buitenhof (D10). De gemeente onderzoekt ook of het mogelijk is het aantal parkeerplaatsen per woning (de parkeernorm) te verlagen in delen van de Westflank waar de parkeernorm nog niet is vastgesteld (M5).

Aanvullend op deze maatregelen wordt de autodominantie verder verminderd door de maatregelen zoals genoemd bij de opgaven *Optimaliseren loop- en fietsnetwerk (a)* en *Optimaliseren ov-netwerk (b)* en *Goede balans autogebruik in en rondom de Westflank (c)*.

Verminderen effecten logistiek Vierverlaten (e)

Ter beperking van ongewenste effecten op de verkeersleefbaarheid en -veiligheid door de zware transporten voor de suikerfabriek van Cosun Beet Company wordt onderzocht of dit verkeer kan worden afgewikkeld via bedrijventerrein Westpoort I (A14-a). Bietenverkeer en ander zwaar transport voor Vierverlaten rijdt dan niet meer via de verplichte routes Hoendiep en Johan van Zwedenlaan. Als de afwikkeling van het bietenverkeer via Westpoort I niet mogelijk is, dan is de ombouw van de rotonde Hoendiep - Van Zwedenlaan (A14-b) een alternatief. Ombouw van deze rotonde verbetert de verkeersveiligheid. Voor fietsers en voetgangers verbetert de oversteekbaarheid van de kruising tussen Hoendiep en Johan van Zwedenlaan.

Verbeteren doorstroming en veiligheid Ring West (f1)

Ter verbetering van de doorstroming en veiligheid op Ring West te verbeteren, worden de volgende maatregelen genomen.

- aanleg ongelijkvloers kruispunt bij West End;
- opheffen van de gelijkvloerse aansluitingen bij de Metaallaan en Friesestraatweg;
- optimalisatie van gelijkvloerse aansluiting van de Edelsteenlaan en het gelijkvloerse kruispunt met de Siersteenlaan/Pleiadenlaan.

Met het nieuwe ongelijkvloerse kruispunt bij West End (W2) ontstaat een nieuwe ontsluiting van de ontwikkelgebieden De Suikerzijde en Vinkhuizen-Zuid (W3/F9) en de zuidkant van de Reitdiepswaard. De huidige gelijkvloerse aansluitingen van de Metaallaan en de Friesestraatweg op Ring West kunnen hierdoor worden opgeheven (W4). Dit maakt het mogelijk om de Metaallaan in te richten als woonstraat (A4). De regio streeft ernaar om de gehele Ring West verdiept aan te leggen, het kruispunt met de Siersteenlaan/Pleiadenlaan ongelijkvloers te maken en de aansluiting van de Edelsteenlaan op te heffen. Daar is momenteel nog geen geld voor. Om toch de bereikbaarheid en doorstroming te verbeteren, worden deze bestaande kruispunten geoptimaliseerd (M3). Daarnaast maakt de nieuwe aansluiting bij West End hier de aanleg mogelijk van een nieuwe bushalte Ring West (O4).

Aanvullend op deze maatregelen worden mitigerende maatregelen getroffen bij het Vrijheidsplein (aansluiting Ring West op N7), als uit monitoring blijkt dat hier een knelpunt ontstaat (M9).

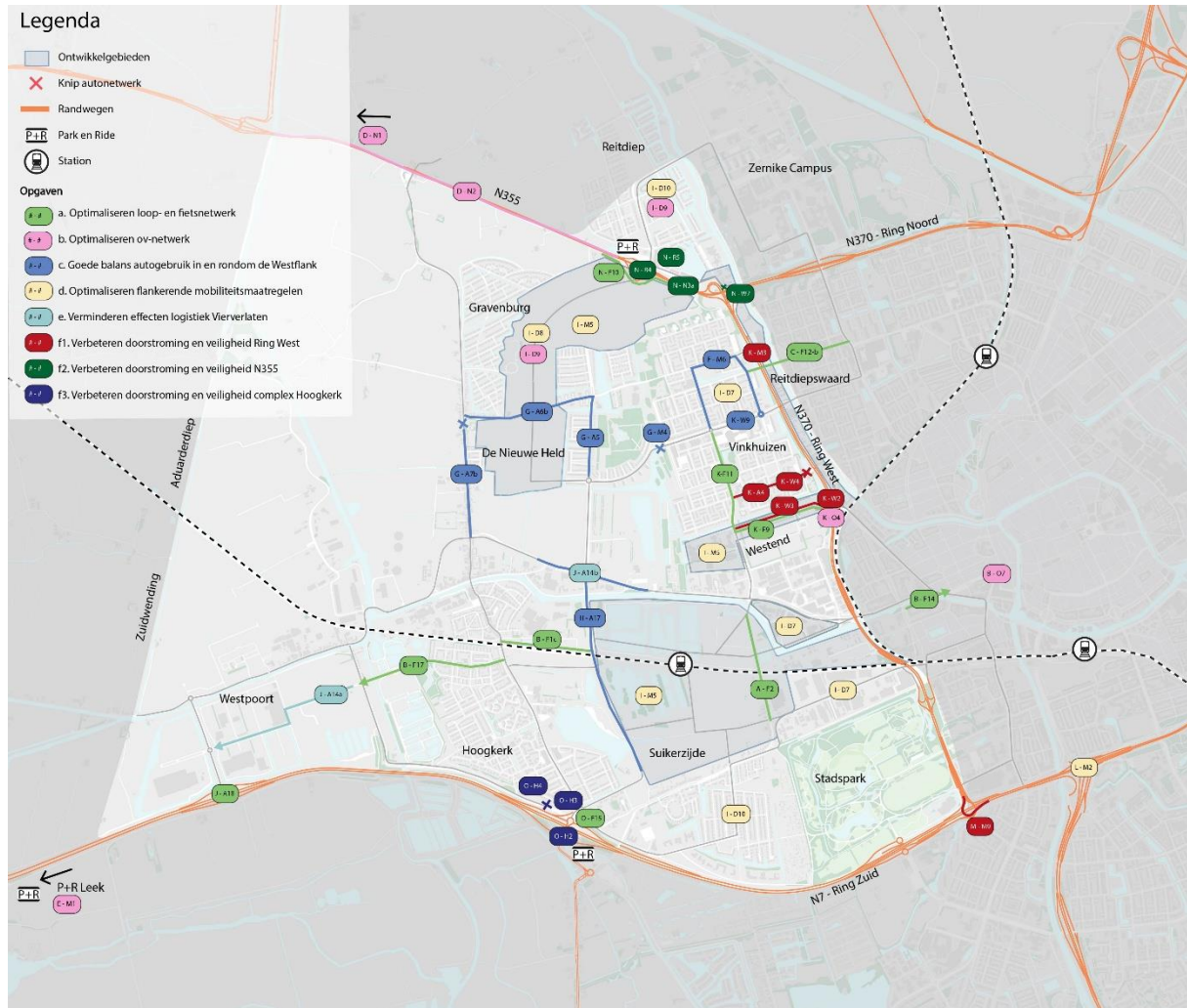
Verbeteren doorstroming en veiligheid N355 (f2)

Het Reitdiepplein vormt de verbinding tussen de omliggende stadswijken en de N355. Aan de zuidkant sluit het plein aan op De Held, De Nieuwe Held, Gravenburg en Vinkhuizen, terwijl het aan de noordkant aansluit op Reitdiep en Zernike. Door de groei van het verkeer ontstaat ter plaatse van deze aansluiting echter een verslechtering op de doorstroming en verkeersveiligheid op de N355, met name tussen het Reitdiepplein en Ring West. Om deze problemen aan te pakken, wordt de aansluiting bij het Reitdiepplein uitgebreid middels een half klaverblad. Tegelijkertijd wordt de capaciteit van de N355 tussen het Reitdiepplein en Ring West vergroot (N3a). Daarnaast wordt ook het onderliggende wegennet bij het Reitdiepplein uitgebreid (R4), en krijgt de weg Reitdiephaven een directe aansluiting op het plein (R5). Voor de doorfietsroute tussen Zuidhorn en Groningen wordt een fietstunnel aangelegd om de nieuwe ontsluitingsweg naar De Nieuwe Held ongelijkvloers te kruisen (F10). De Hogeweg onder Ring Noord wordt afgesloten voor autoverkeer (W7) en daarmee wordt Reitdiepwaard Noord voortaan alleen op Ring West ontsloten via de aansluiting Hogeweg.

Verbeteren doorstroming en veiligheid rotondecomplex Hoogkerk (f3)

Via het rotondecomplex Hoogkerk worden het ontwikkelgebied De Suikerzijde, Hoogkerk, P+R Hoogkerk en de N372 ontsloten op de A7. De doorstroming van deze aansluiting en verkeersveiligheid voor fietsers wordt verbeterd door de toerit naar de A7 aan de noordzijde direct aan te sluiten op de rotonde zodat dit verkeer geen gebruik hoeft te maken van de Roderwolderdijk (H3+H4). Verder worden de turborotondes geoptimaliseerd door het aanbrengen van een fysieke rijbaanafschieding (H2) en worden de fietspaden rondom de rotondes verbeterd (F15).

In de onderstaande figuur is de geografische ligging van de genoemde maatregelen weergegeven.



Figuur 1 Westflank met de ontwikkelingen uit de Ontwikkelagenda

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Het MIRT-onderzoek inclusief het opstellen van de ontwikkelagenda hebben we uitgevoerd conform het participatieplan die u in oktober 2023 ter informatie heeft ontvangen. De ontwikkelagenda met daarin alle voorgestelde maatregelen hebben we toegelicht in de klankbordgroep Ring West Verbindt en ook besproken met alle omliggende gemeenten en de provincie Drenthe. De maatregelen worden herkend waarbij voor bepaalde onderdelen nog nader onderzoek nodig is naar de exacte effecten en draagvlak bij de omgeving. Dit omdat niet alle nu voorgestelde maatregelen al in de voorgestelde oplossingenkaart (zie website [Mogelijke oplossingen voor knelpunten Westflank... - Ring West Verbindt](#)) stonden weergegeven en juist uit de participatie naar voren zijn gekomen. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de beoogde fietsverbinding tussen Vinkhuizen en Paddepoel (de Reitdieploper), de maatregelen om sluipverkeer (autoknips Siersteenlaan, Roderwolderdijk en Kerkstraat) in de Westflank tegen te gaan en een vrijliggend fietspad in Reitdiephaven (de weg) waarmee een veilige verbinding tussen de P+R Reitdiep en Zernike (Blauw brugje) ontstaat. Op 18 maart a.s. organiseren we een inloopbijeenkomst waarbij we de ontwikkelagenda aan de omgeving gaan toelichten. Direct omwonenden van de Reitdieploper worden hiervoor persoonlijk uitgenodigd.

In **bijlage II** hebben we het participatieverslag opgenomen van de participatie die de afgelopen jaren heeft plaatsgevonden.

Financiële consequenties

De uitvoering van de maatregelen uit de ontwikkelagenda gaan we uitvoeren als een totaal programma ‘bereikbaarheid Westflank’, waarbij het ook mogelijk is om financiële middelen tussen de maatregelen uit te wisselen. In alle ramingen voor de maatregelen hebben we rekening gehouden met een risicoreservering van 25 á 30% waar bij de risicoreservering het hoogst is bij de minst uitgewerkte maatregelen. De meeste maatregelen gaan we dan met een vast team, met daarin zowel provinciale als gemeentelijke medewerkers, nader onderzoeken, uitwerken en uitvoeren.

De totale kosten zijn momenteel geraamd op €177.111.502,- inclusief btw. Met aftrek van plankosten voor de uitvoering van dit MIRT-onderzoek is er nog een bedrag beschikbaar van € 175.540.000,--.

De ontwikkelagenda bestaat uit de onderstaande ontwikkelingen.

#	Ontwikkeling	Kosten	Planning
A	Realiseren fietspad Suikerzijde - Stadspark	€ 12,10	2030
B	Voltooien Suikerzijderoute van binnenstad tot Westpoort	€ 15,97	2030
C	Realiseren Reitdiepoper	€ 9,68	2030
D	Verbeteren doorstroming buslijn N355	€ 3,63	2030
E	Stimuleren P+R Leek	€ 0,61	2030
F	Herinrichting Edelsteenlaan, Goudlaan en Diamantlaan	€ 3,63	2030
G	Herinrichting van diverse wegen	€ 5,61	2030
H	Extra mitigerende maatregelen verkeersveiligheid	€ 1,45	2030
I	Parkeerbeleid en realisatie deelhubs	€ 0,19	ntb
J	Verbeteren verkeersveiligheid Westpoort en transport Cosun Beet Company	€ 2,78	2030
K	Realiseren ongelijkvloers kruispunt West End	€ 79,83	2030-2040
L	Verkeersmanagement- en incidentmanagement randwegen Westflank	€ 0,36	2030
M	Mitigerende maatregelen vrijheidsplein	€ 1,21	2030
N	Reconstructie aansluiting Reitdiepplein	€ 35,70	2030
O	Optimaliseren rotondecomplex Hoogkerk	€ 2,78	2030
Totaal		€ 175,54 inclusief BTW	

Aangezien de gemeente en provincie werken met bedragen exclusief btw gaan wij in verdere toelichting uit van bedragen exclusief btw. De bijdrage van het Rijk bedraagt dan bij vaststelling van de Ontwikkelagenda € 73.186.571,-- exclusief btw. De regio draagt hetzelfde bedrag bij.

Verdeling cofinanciering regio

De Provinciale Staten en de Gemeenteraad hebben in 2020 besloten te starten met een verkenning met een hoge ambitie en een brede projectscope, te weten een deels tot gehele verdiepte ligging van de westelijke ringweg op bestaand tracé. In het besluit is opgenomen dat wij uitgaan van 50% Rijksfinanciering voor de mobiliteitsopgave die samenhangt met de verstedelijkingsopgave van de stad Groningen. Voor de regionale cofinanciering wordt de verdeelsleutel 5/7 provincie en 2/7 gemeente gebruikt. Met de evenwichtige en samenhangende zijnde ontwikkelagenda geven we invullen aan deze mobiliteitsopgave.

De verdeelsleutel afspraak tussen de provincie en gemeente bestaat al sinds 2001 met als doel te sparen voor de aanpak van de ring Groningen. Op basis van deze afspraak zijn onder meer de projecten kruising Hoendiep-Westelijke Ringweg, aansluiting Reitdiepplein, Noordzeebrug en Oostelijke Ringweg tot stand gekomen.

In lijn met het bovenstaande wordt voorgesteld deze verdeelsleutel te hanteren voor de regionale cofinanciering. De financieringsopzet wordt dan:

Rijk	€ 73.186.571,-- exclusief btw	50%
Provincie	€ 52.276.122,-- exclusief btw	36%
Gemeente	€ 20.910.449,-- exclusief btw.	14%
Totaal	€ 146.373.142,-- exclusief btw	100%

Gemeentelijke bijdrage

In onze meerjarenbegroting hebben wij al rekening gehouden met een benodigde investering aan de westelijke ringweg. Dit doen we middels het ‘ringsparen’. Jaarlijks sparen provincie Groningen en gemeente Groningen samen vanuit eigen middelen en uit de Doel Uitkering Verkeer en Vervoer (DuVV) voor de ringspaarprojecten De helft van het gemeentelijke aandeel (€ 10,5 mln.) voor de westelijke ringweg wordt gedekt vanuit de middelen die bij de provincie staan. De resterende € 10,5 mln. wordt als volgt gedekt binnen de gemeentelijke begroting:

- € 2,7 mln. additionele financiering gereserveerd binnen de grondexploitatie van Suikerzijde bv;
- € 1,2 mln. vanuit het budget voor bovenwijkse infrastructuur;
- € 6,6 mln. vanuit het gemeentelijke budget voor ringsparen.

Binnen de gemeentelijke begroting is structureel € 428.190,--² beschikbaar voor ringsparen. Dit budget is bedoeld voor verbeteringen aan de westelijke ringweg, een verbinding in de Oosterhamrikzone en de zuidelijke ontsluiting van het stationsgebied. Voorgesteld wordt om de komende vijf jaren (2025 t/m 2029) het resterende saldo van dit budget te reserveren in de reserve SIF, zijnde een bedrag van circa € 1.826.000,--³. Hierdoor is er nog circa € 4,8 miljoen benodigd vanuit ringsparen wat overeen komt met € 199.000,-- aan structurele kapitaallasten. Vanaf 2030 zal naar verwachting worden gestart met afschrijven van het uitvoeringskrediet. Het vanaf 2030 resterende budget voor ringsparen is dan weer beschikbaar ter dekking van andere projecten.

Op dit moment hoeft uw raad deze middelen nog niet daadwerkelijk ter beschikking te stellen, wel is het noodzakelijk om een plankostenkrediet ter beschikking te stellen zodat we alle maatregelen uit de ontwikkelagenda ook nader kunnen onderzoeken en uitwerken. Het gaat hierbij om een krediet voor de gemeentelijke plankosten. De provincie zal zelf een krediet aanvragen voor haar eigen plankosten. Dit krediet kan gedekt worden vanuit het beschikbare budget ringsparen en voorkomt dat gemeente en provincie de gemaakte kosten met elkaar moeten verrekenen.

Op het moment dat voor een maatregel of pakket aan samenhangende maatregelen een voorlopige ontwerp inclusief kostenraming beschikbaar is zullen wij u een voorstel doen om het betreffende ontwerp vast te stellen en voor de uitvoering een krediet ter beschikking te stellen. Na uw besluit dienen wij een subsidieverzoek in bij de provincie waarin wij dan vragen om ook hun middelen en de rijksmiddelen aan de gemeente ter beschikking te stellen. De rijksmiddelen worden gestald bij de provincie.

Plankosten

Samen met de provincie gaan we alle maatregelen nader onderzoeken en uitvoeren. Dit gaan we zoveel mogelijk doen met een gezamenlijk projectteam. Om fiscale redenen zal de ‘prominentste wegbeheerder’ van een maatregel de trekker zijn. Dit houdt in dat de provincie trekker zal zijn voor de maatregelen op de Westelijke Ringweg, het Reitdiepplein (inclusief het al lopende project N355), het rotondecomplex Hoogkerk en de P+R Leek. Bij alle andere maatregelen zal de gemeente de trekkende partij zijn.

Voor de uitwerking van de eerste maatregelen vragen wij u om een krediet van € 1.500.000,-- ter beschikking te stellen. Deze bijdrage kan gedekt worden uit het structurele budget ring sparen. Dit komt overeen met € 63.000,-- aan structurele kapitaallasten. Deze plankosten maken overigens onderdeel uit van de ontwikkelagenda en de voornoemde gemeentelijke bijdrage.

² In de begroting staat momenteel een bedrag van € 454.000,-- waarvan is voorgesteld om een deel van dit budget in te zetten ter dekking van de insnijding Emmaviaduct. Hierna resteert nog een structureel bedrag van € 428.190,-- per jaar.

³ De omvang van het te sparen deel is afhankelijk van de kosten die hierop geboekt worden. Er is nu uitgegaan van het begrote budget (€ 454.000,--) minus de maximale kapitaallasten voor insnijding Emmaviaduct (€ 25.810,--) en het voorbereidingskrediet voor de westelijke ring (€ 63.000,--). De eerste jaren zullen de kapitaallasten lager zijn omdat alleen de rente over de gemaakte kosten zal worden geboekt. Hierdoor kan er naar verwachting meer gespaard worden.

BEGROTINGSWIJZIGING INVESTERINGEN 2025 (x € 1000)						
DIRECTIE:	Stadsontwikkeling					
LOOPTIJD:	2025 - 2027					
Programma	Deelprogramma	Beleidsveld	Inc/str	Lasten	baten	Saldo te activeren
01 Economie en Ruimte	01.2 Mobiliteit	01.2.3 Slim en duurzaam	I	1.500	-	1.500
Totaal				1.500	-	1.500

BEGROTINGSWIJZIGING EXPLOITATIE 2025 (x € 1000)									
Programma	Deelprogramma	Beleidsveld	inc/str	Lasten	baten	Saldo voor res.mut.	Toevoeging reserves	Onttrekking reserves	Saldo na res.mut.
01 Economie en Ruimte	01.2 Mobiliteit	01.2.3 Slim en duurzaam	S	-365		365	365		0
Totaal				-365	0	365	365	0	0

Risico's

De verschillende deelprojecten uit de ontwikkelagenda worden de komende periode nader uitgewerkt qua ontwerp. Afhankelijk van de ontwerpfase wordt momenteel rekening gehouden met een risicoreservering van 25 – 30%. Naarmate een ontwerp concreter wordt kan de risicoreservering naar beneden worden bijgesteld. Voor de gebruikelijke risico's bij een dergelijk bouwproject, zoals maatregelen om stikstofuitstoot tijdens de bouw te beperken, bodemsanering (beperkt risico, bodemonderzoek uitgevoerd) en hogere aanbestedingskosten dan geraamd, zal een risicobuffer van tenminste 10% worden opgenomen in de raming. We blijven deze risico's periodiek actualiseren en voorzien van beheersmaatregelen.

Overige consequenties

Voor het invulling geven aan de ontwikkelagenda gaan we nog een overeenkomst afsluiten met de provincie. In de overeenkomst komen onder meer de onderstaande aspecten naar voren.

- governance;
- programma uitvoering;
- planning;
- risicoverdeling;
- financiële afspraken.

Vervolg

Na vaststelling van de ontwikkelagenda kunnen de MIRT afspraken worden ondertekend door alle partijen. Alle voorgestelde maatregelen moeten nog nader worden onderzocht en uitgewerkt. We gaan er vooralsnog vanuit dat we alle maatregelen voor 2030 kunnen realiseren. Uitzondering daarop is de ongelijkvloerse aansluiting West End op de westelijke ringweg. Realisatie van deze maatregel is voorzien in 2032. Voor een aantal maatregelen zijn planologische procedures nodig. Dat kan er voor zorgen dat realisatie vóór 2030 ambitieus wordt.

Lange Termijn Agenda

De vaststelling van de ontwikkelagenda is opgenomen op de LTA voor de maand mei 2025.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Mirjam van 't Veld

secretaris,
Christien Bronda

Dit raadsvoorstel is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.