

Onderwerp Ring West

Steller Cor Staal

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon telefoonnummer Bijlage(n) 3

Ons kenmerk 6756224

Datum

Uw brief van

Uw kenmerk

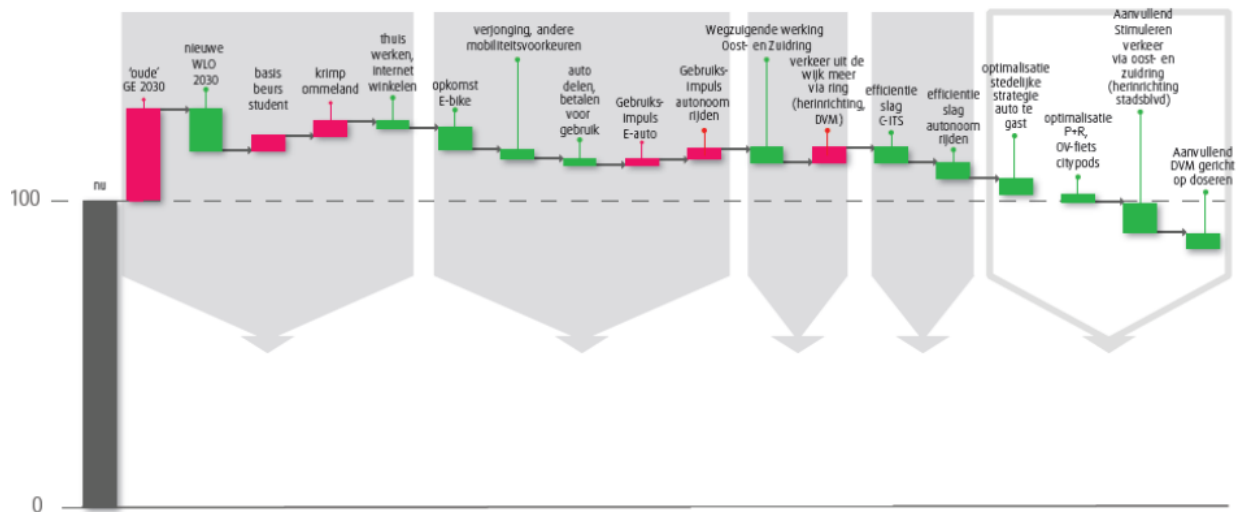
Geachte heer, mevrouw,

In oktober 2017 hebben wij u per brief geïnformeerd over de stand van zaken Ring West, de start van de participatie met een inloopbijeenkomst op 9 oktober en de uitnodiging voor een workshop met uw raad op 18 oktober 2017. In deze workshop is ook een beeld geschetst van de reeds uitgevoerde analyses in de eerste fase van de voorverkenning.

Door middel van deze brief informeren wij u schriftelijk over de uitgevoerde analyses in de eerste fase van de voorverkenning en de opbrengsten van de eerste participatieronde.

#### Ontwikkelingen

In algemene zin groeit de mobiliteit, door bevolkingsgroei, door economische groei en doordat het ommeland voor voorzieningen en werk sterker van de stad afhankelijk wordt. Goudappel Coffeng heeft deze ontwikkelingen voor ons in beeld gebracht (zie bijgevoegde rapportage). We hebben deze analyse naar de verwachte mobiliteitsontwikkelingen uit laten voeren omdat er veel trends en ontwikkelingen zijn binnen de mobiliteit. Daarbij valt te denken aan de opkomst van de zelfrijdende auto, autodelen, elektrische auto's, etc., maar ook aan de invloed van bijvoorbeeld de afschaffing van de basisbeurs. Dit is samengevat in de onderstaande 'watervalgrafiek'. Deze is grafiek ook opgenomen in de bijgevoegde rapportage.



Uit deze analyse komt dat de infrastructuur een robuuste basis moet hebben, om slim, flexibel en dynamisch om te kunnen gaan met veranderend mobiliteitsgebruik. In andere woorden: er moet niet te veel te snel ‘in beton worden gegoten’ op basis van de huidige verwachtingen van het gebruik. Ook komt naar voren dat er in de eerste plaats een groot aantal technologische / maatschappelijke mobiliteitstrends een rol speelt. In de tweede plaats heeft de inrichting van de weg zelf (snelheid, kruispunt dichtheid) een duidelijke invloed op de toekomstige verkeersdruk op de Ring West.

De verwachting is dat de stad verder groeit. We houden daarbij rekening met diverse woningbouwprogramma's aan de westkant van de stad Groningen. Het gaat daarbij om de realisatie van circa 6.500 woningen en 1.500 arbeidsplaatsen. Alles overziend leidt dit tot de conclusie dat voor de ombouw van de Ring West rekening gehouden dient te worden met een verkeersgroei van 10 - 30%.

### Opgave aanpak Ring West

Op basis van de algemene groei én de geplande stedelijke ontwikkeling rondom de westelijke ringweg groeit de hoeveelheid verkeer op de Ring West van circa 30.000 mvt/etm nu naar circa 50.000 mvt/etm in 2030. Dat is wanneer op de westelijke ringweg géén maatregelen worden genomen. De huidige gelijkvloerse kruispunten op het noordelijk deel van de westelijke ringweg kunnen dit verkeer niet verwerken. Daarnaast wordt een forse toename van verkeer verwacht op een aantal parallelle gemeentelijke routes. Er ligt een opgave om de doorstroming en verkeersveiligheid op de westelijke ringweg te verbeteren.

Voor de aanpak Ring West hanteren we de volgende leidende principes:

- Robuuste ringweg met goede ontsluiting van stadswijken/dynamo's en goede afwikkeling regionaal verkeer op het regionaal/nationaal hoofdwegenet;
- Verbetering leefbaarheid omliggende wijken: minimalisatie ongewenst verkeer in de wijken door goede aantrekkende werking ringweg;

- c. Verminderen barrièrewerking: ruimtelijk/visueel, voor (fiets)verbindingen en kleinere impact verkeerslawaaï;
- d. Maximale kansen voor een compacte stad: inbreiding boven uitbreiding, maximale kansen voor nieuwe wijken op fietsafstand van de binnenstad;

Naast deze leidende principes bestaan er nog aanvullende kansen bij de ombouw van de westelijke ringweg, bijvoorbeeld op het gebied van groen, water en cultuurhistorie.

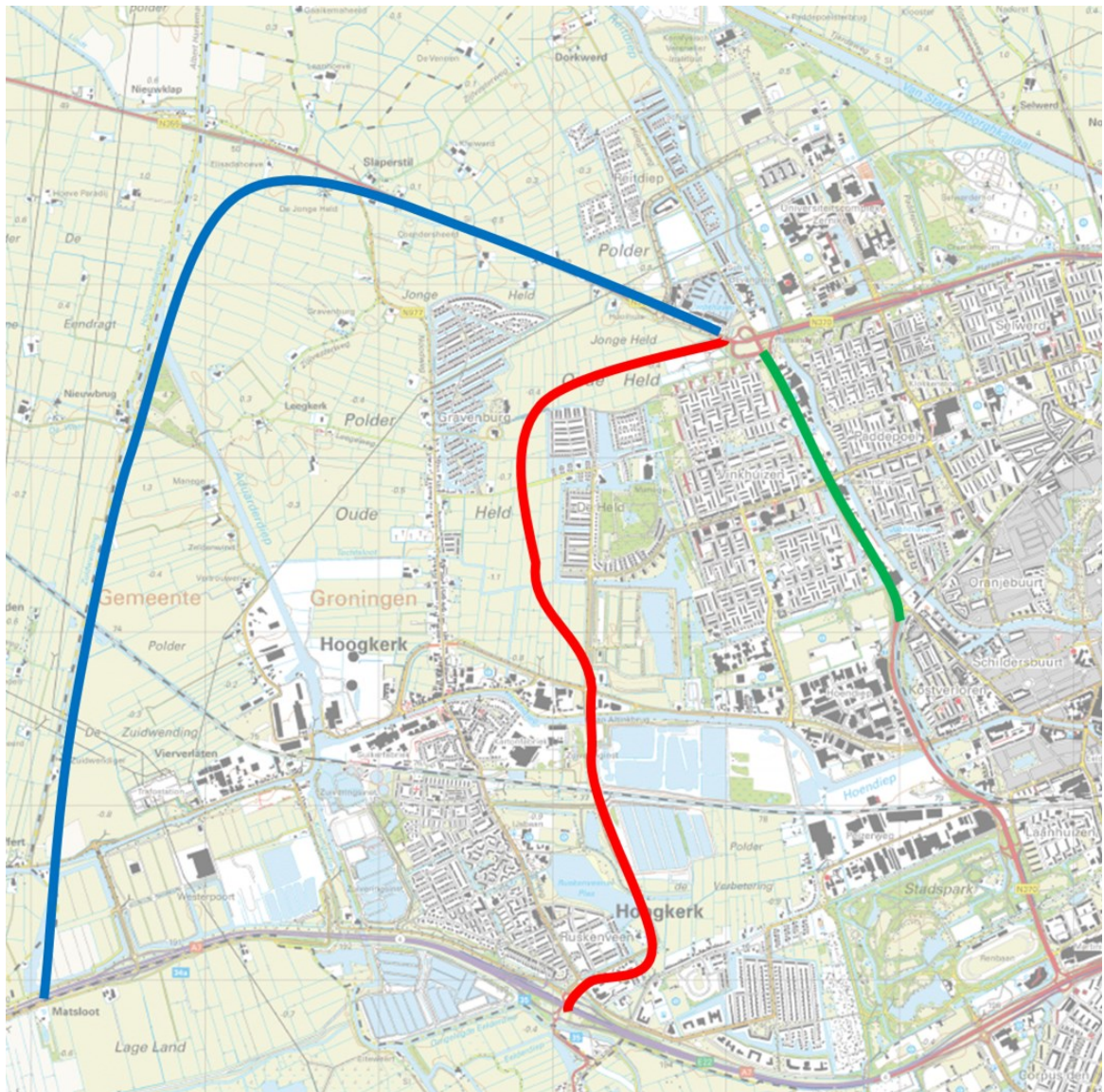
#### Onderzoek meerwaarde nieuwe Ring West op andere locatie

Met het opname- en acceptatiebesluit op basis van het provinciale MIT, hebben de Provinciale Staten de opdracht om alle gelijkvloerse kruisingen op de Ring West ongelijkvloers te maken.

Omdat naast het verbeteren van de verkeersveiligheid en doorstroming op de ring het ook de bedoeling is om de ruimtelijke kwaliteit in deze zone te verbeteren, de barrièrewerking te verminderen en de leefbaarheid te vergroten, is afgelopen periode onderzoek gedaan naar de meerwaarde van een nieuwe Ring West. Daarbij is ook gekeken naar het oplossende vermogen voor de doorstromingsproblematiek op de N355.

De ambities kunnen op verschillende wijzen worden gerealiseerd op het huidige tracé en mogelijk ook door een nieuwe ring op een andere locatie te realiseren. We hebben afgelopen periode de volgende alternatieven onderzocht:

1. Ring West op het huidige tracé ongelijkvloers maken door een verdiepte ligging van de ring over het hele tracé met deksels (groen). Uitgangspunt daarbij is een 2x2 autoweg met een snelheidsregime van 70 km/uur;
2. Nieuwe Ring West tussen Groningen en Hoogkerk en huidige ringweg herinrichten tot stadsboulevard (rood). Uitgangspunt daarbij is een 2x2 autoweg met een snelheidsregime van 70 km/uur;
3. Nieuwe Ring West ten westen van Hoogkerk en de huidige Ring West herinrichten tot stadsboulevard (blauw). Uitgangspunt voor de nieuwe Ring West daarbij is een 2x2 autoweg met een snelheidsregime van 100 km/uur buiten de bebouwde kom. Dit is inclusief een verdubbeling van de N355 tussen het Aduarderdiep en de aansluiting op de ring.



Figuur 1: onderzochte alternatieve locatie huidige Ring West  
Beoordeling alternatieven

Deze varianten hebben wij beoordeeld op de hiervoor weergegeven leidende principes voor de opgave aanpak ring west.

#### Alternatief 1

Voldoet aan de leidende principes en doelen. Uitgaande van een verdiepte ligging zijn er kansen voor de realisatie van extra ruimtelijk programma direct rondom de ring en goede kansen voor het verminderen van de barrièrewerking. Zeker indien niet gekozen wordt voor een (deels) verdiepte ligging van de ring, blijft de barrièrewerking wel een aandachtspunt, zowel ruimtelijk als in relatie tot kruisend langzaam verkeer. Dit laatste is oplosbaar en sterk afhankelijk van de locatie van aansluitingen en de hoogteligging van de ringweg.

### Alternatief 2

Er ontstaat een robuuste ringweg en deze nieuwe ringweg maakt een stadsboulevard mogelijk. De stadsboulevard wordt onderdeel van de stad. Echter er ontstaan nieuwe barrières ter plaatse van de nieuwe ringweg en de ontwikkelruimte neemt af voor de Held III en het Suikerfabriekterrein. De toename van ontwikkelruimte direct rond het huidig tracé is minimaal ten opzichte van de andere varianten. Deze variant is minimaal twee keer zo duur als het ongelijkvloers maken van de kruisingen op het bestaande tracé. Dit alternatief valt af omdat het minimaal twee keer zo duur is als alternatief 1 en geen meerwaarde biedt ten opzichte van alternatief 1 op de leidende principes.

### Alternatief 3

Het grootste deel van het verkeer op de westelijke ringweg heeft ook zijn bestemming in dit deel van de stad. Deze variant voldoet daarom niet aan het leidende principe van een robuuste ringweg. Het draagt niet bij aan de ontsluiting van de stad. Daarnaast biedt de stadsboulevard door de nog hoge intensiteiten waarschijnlijk niet de gewenste opheffing van de barrière en is de extra ontwikkelruimte ten opzichte van de andere varianten beperkt. De nieuwe ringweg heeft mogelijk regionale netwerkeffecten, zowel gewenste (alternatieve route voor verkeer Zuidhorn - Leek/Drachten) als ongewenste effecten (toename verkeer op onderliggende wegennet Noordwest Groningen). De variant sluit niet aan bij het compacte stad denken: inbreiding boven uitbreiding en genereert rondom nieuwe aansluitingen druk op de onbebouwde open ruimte. Deze variant is duurder ten opzichte van het ongelijkvloers maken van de kruisingen op het bestaande tracé. Daarmee vervalt dit alternatief als reëel alternatief.

### Conclusies

Samen met de provincie zien wij dan ook geen aanleiding om voor te stellen de scope uit te breiden met een nieuwe Ring West op een andere plek, maar in de verkenning de oplossing voor de Ring West te zoeken in het ongelijkvloers maken van de kruisingen op het huidige tracé en zorg te dragen voor een goede inpassing die invulling geeft aan de ruimtelijke ambities.

### Inrichting Ring West als stadsboulevard:

We hebben ook onderzocht of in verband met de toekomstige verandering in mobiliteit een inrichting van de Ring West als stadsboulevard tot de mogelijkheden behoort. Uitgangspunt daarbij is 2x2 rijstroken, een snelheidsregime van 50 km/uur, gelijkvloerse kruisingen voor autoverkeer en fietsverkeer met verkeerslichten.

Door een inrichting als stadsboulevard zal de ontsluiting van Noord-Groningen en de stad zelf en de leefbaarheid in de wijken verslechteren. De weg blijft een barrière en ontwikkelkansen zijn niet onderscheidend ten opzichte van de andere varianten. Met de intensiteiten op de stadsboulevard is het niet haalbaar/wenselijk om de fietsers en voetgangers gelijkvloers te laten kruisen. Geluidwerende maatregelen zijn noodzakelijk en het woonklimaat langs de stadsboulevard is niet optimaal. De inrichting van de Ring West als stadsboulevard voldoet daarmee niet aan de leidende principes voor de opgave.

## 1. Inspraak/participatie

### Algemeen

In deze fase van het project staat de participatie in het teken van het ophalen en bepalen van de opgaven, kaders en aandachtspunten in het gebied. Door middel van het organiseren van inloopbijeenkomsten en het opzetten van een werkgroep/klankbordgroep halen wij input op vanuit de omgeving en wordt teruggekoppeld wat er met de inbreng wordt gedaan. Daarnaast worden met diverse stakeholders en vertegenwoordigende partijen zoals de hulpverleningsdiensten, ondernemers/winkeliersverenigingen, woningbouwcorporaties, projectontwikkelaars, fietsersbond etc. aparte afspraken gepland of schuiven wij aan bij de reguliere overleggen van deze partijen.

Voor de communicatie over het project wordt nu nog gebruik gemaakt van de website van de gemeente Groningen (<https://gemeente.groningen.nl/aanpak-ring-west>). Voorlopig wordt de relevante projectinformatie op deze website geplaatst. Het is de bedoeling dat in de loop van dit jaar een aparte website voor het project aanpak Ring West wordt ingericht. Vooruitlopend daarop wordt al gebruik gemaakt van een projectspecifiek emailadres: [info@aanpakringwest.nl](mailto:info@aanpakringwest.nl). Voor de verspreiding van projectinformatie wordt daarnaast gebruik gemaakt van de diverse communicatiekanalen van de gemeente Groningen en de wijkverenigingen.

### Terugblik informatiebijeenkomst 9 oktober 2017

Op 9 oktober jongstleden hebben wij samen met de provincie een brede inloopbijeenkomst georganiseerd. Doel van deze inloopbijeenkomst was het informeren over de stand van zaken en het ophalen van belangen en wensen vanuit de omgeving ten aanzien van de ontwikkelingen in de Reitdiepzone en de wijze waarop men in het vervolg betrokken wil worden bij de verdere planvorming. Deze inloopbijeenkomst is door circa 70 mensen bezocht. Er is veel gebruik gemaakt van de mogelijkheid om input te leveren op de opgave.

Veel gehoorde problematiek, waarvan men vindt dat die aangepakt moet worden is:

- de sociale veiligheid van de fietsverbindingen;
- het gebrek aan fiets/wandelverbindingen tussen Paddepoel en Vinkhuizen,
- de barrièrewerking van weg en de hele zone, de hoge geluidsbelasting op de omgeving.

Een veelgehoorde oplossing hiervoor is een verdiepte ligging van de Ring west. Dit is ook één van de varianten die we onderzoeken in de voorverkenning.

In de bijlage is een verslag van de bijeenkomst opgenomen waarin een weergave wordt gegeven van de door bezoekers ingediende ideeën, wensen en aandachtspunten.

Ingebrachte opmerkingen en suggesties worden meegenomen in de verdere planvorming. Wat er met de opmerkingen en suggesties wordt gedaan, wordt tijdens een tweede bijeenkomst voor de omgeving komende zomer besproken.

### Werkgroep/klankbordgroep

Inmiddels is op basis van aanmeldingen van geïnteresseerden ook een divers samengestelde werkgroep/klankbordgroep met een brede vertegenwoordiging vanuit de aangrenzende wijken rondom de ring ingesteld.

### 2e ronde participatie

In het 2e kwartaal 2018 willen wij een 2e ronde van participatie organiseren en met de omgeving in gesprek gaan over mogelijke oplossingen voor de vraagstukken rondom de Ring-West.

## 2. Vervolg planning

De doelen van de voorverkenning zijn onder andere om de integrale opgaven in dit gebied te inventariseren en de investeringsopgave en de kaders voor het verder ongelijkvloers maken van de Westelijke Ringweg en de ontwikkeling van de Reitdiepzone te bepalen. Daarin trekken wij bestuurlijk met de relevante portefeuillehouders gezamenlijk op.

Na de 2<sup>e</sup> ronde van participatie hopen we de voorverkenning medio 2018 af te ronden. We willen uw raad en de Staten dan ook informeren over de resultaten, de ruimtelijke scenario's met alle implicaties. We komen later nog met een meer gedetailleerde planning voor uw raad maar grofweg ziet onze planning er nu als volgt uit:

- Voorverkenning ruimtelijke scenario's: medio 2018
- Planprocedure (Verkenningfase en Planuitwerkingsfase): 2018-2019
- Realisatiefase: Voorbereiding realisatie: 2020-2021.
- Start werkzaamheden: 2022 (af te stemmen met de aanpak Ring Zuid)

Bijlagen:

Nr.

- |  |                            |
|--|----------------------------|
| 1. toekomstige mobiliteit ring west            | rapport Goud Appel Coffeng |
| 2. analyse alternatieve ring west              | notitie                    |
| 3. weergaveverslag inloopbijeenkomst 9 oktober | verslag                    |