

Colofon

Deze rapportage is opgesteld door de projectgroep 'MIRT-onderzoek gebiedsgerichte ontsluiting Westflank Groningen' bestaande uit:

Gerd Boerema | *gemeente Groningen*

Bart Bouma | *provincie Groningen*

Ricardo van Breemen | *namens de projectgroep*

Simon van Domburg | *Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat*

Luuk Hajema | *namens de projectgroep*

Yvette Hilboesen | *gemeente Groningen*

Matthijs Kluis | *namens de projectgroep*

Bas Nagtegaal | *Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening*

Vastgesteld door

Gemeente Groningen

Naam:

Datum:

Provincie Groningen

Naam:

Datum:

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Naam:

Datum:

Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Naam:

Datum:

Managementsamenvatting

Het MIRT-onderzoek naar de Westflank van Groningen is gestart vanwege de geplande bouw van ruim 11.000 woningen. In het BO-MIRT 2022 hebben Rijk en Regio vastgesteld dat deze ontwikkeling leidt tot een bereikbaarheidsopgave van nationaal belang voor de Westflank van Groningen. Er zijn daarom afspraken gemaakt over een integraal onderzoek naar de bereikbaarheid, met een rijksbijdrage van €82 miljoen (inclusief btw). Deze bijdrage is gereserveerd vanuit het Mobiliteitsfonds. De Regio draagt hetzelfde bedrag bij.

De Ontwikkelagenda beschrijft de strategische keuzes en afspraken voor de gebiedsgerichte ontsluiting van de Westflank van Groningen, met als doel de bereikbaarheid en verkeersleefbaarheid in het gebied te waarborgen. De Ontwikkelagenda is het sluitstuk van het MIRT-onderzoek, gezamenlijk opgesteld door het Rijk, de gemeente Groningen en de provincie Groningen, met ondersteuning van adviesbureau Sweco. Voor het MIRT-onderzoek zijn vier stappen doorlopen: (1) verzamelen van omgevingsinformatie, (2) inventariseren van opgaven, (3) uitwerken van oplossingsrichtingen en (4) besluitvorming over de Ontwikkelagenda in Q1 2025. De Ontwikkelagenda omvat de afgesproken ontwikkelingen en procesafspraken, met als doel de bereikbaarheid van de Westflank te waarborgen, waarbij rekening wordt gehouden met de geplande ontwikkelingen tot 2040. Het gaat om afspraken op hoofdlijnen. Het is mogelijk dat de verdere uitwerking leidt tot aanpassingen op onderdelen, afhankelijk van de bijdrage van afzonderlijke maatregelen aan de doelstellingen.

Toekomstige bereikbaarheidsopgaven Westflank

Het geldende mobiliteitsbeleid van de gemeente en provincie leidt al tot maatregelen die de omvangrijke woningbouw in de Westflank mogelijk maken. Er is €190 miljoen (exclusief btw) geïnvesteerd in onder andere fietsnetwerken, openbaar vervoer, deelvervoer en verkeersveiligheid. Voorbeelden zijn de aanleg van de Suikerzijderoute tussen de binnenstad van Groningen en het nieuwe stadsdeel De Suikerzijde en de doorfietsroutes naar Leek en Roden/Peize. Ook de voorgenomen bouw van station en ov-knooppunt De Suikerzijde draagt bij aan verbetering van de ontsluiting van de Westflank. Deze maatregelen bevorderen meer fietsgebruik, minder autoverkeer en duurzame alternatieven zoals deelhubs en P+R-faciliteiten, wat bijdraagt aan een betere verkeersleefbaarheid en voorbereiding op toekomstige ontwikkelingen.

Het MIRT-onderzoek heeft echter aangetoond dat aanvullende maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid en verkeersleefbaarheid van de Westflank te waarborgen en de nieuwe woningbouwlocaties te ontsluiten. De hoofdoggave hierbij is het mobiliteitssysteem in te richten volgens het STOMP-principe, waarbij lopen, fietsen en ov prioriteit krijgen boven de auto. Dit sluit aan op provinciaal mobiliteitsbeleid en het gemeentelijke principe van de 'Doorwaadbare Stad'. Dat principe zet in op een '15-minutenstad' waar voorzieningen dichtbij en goed bereikbaar zijn, om te beginnen voor voetgangers, fietsers en ov. Deze hoofdoggave bestaat uit verschillende gebiedsbrede opgaven (a tot en met e) en een aantal specifieke locaties/trajecten waar knelpunten samenkomen (f):

- a. Optimaliseren loop- en fietsnetwerk;
- b. Optimaliseren ov-netwerk;
- c. Goede balans autogebruik in en rondom de Westflank;
- d. Optimaliseren flankerende mobiliteitsmaatregelen;
- e. Verminderen effecten logistiek Viervelaten;
- f. Verbeteren doorstroming en veiligheid en specifiek op Ring West (f1), de N355 (f2) en het complex Hoogkerk (f3).

Overeengekomen ontwikkelingen en vervolgproces Westflank

Voor de opgaven zijn oplossingen ontwikkeld en beoordeeld op kosteneffectiviteit. Dit heeft geresulteerd in onderstaande ontwikkelingen, die op de Ontwikkelagenda zijn opgenomen vanwege hun grote bijdrage aan het doel zoals beschreven in paragraaf 1.2. Het totaalbedrag stemt overeen met het beschikbare budget, bestaande uit het geïndexeerde initiële bedrag van €82 miljoen van zowel Rijk als Regio, verminderd met de proceskosten voor het uitgevoerde MIRT-onderzoek en het onderhouden van het programma dat het vervolg is op de Ontwikkelagenda.

#	Ontwikkeling	Kosten	Planning
A	Realiseren fietspad Suikerzijde - Stadspark	€ 12,10	2030
B	Voltooien Suikerzijderoute van binnenstad tot Westpoort	€ 15,97	2030
C	Realiseren Reitdiepopleer	€ 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	2032
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	

Tabel 1 Lijst met ontwikkelingen. Bedragen zijn in miljoenen uitgedrukt en inclusief btw.

Na vaststelling in Q1 van 2025 wordt de Ontwikkelagenda ondergebracht in een nieuw programma of onderdeel van een bestaand programma, met als doel de bereikbaarheid en verkeersleefbaarheid in de Westflank van Groningen te blijven waarborgen. Het programmteam, bestaande uit regionale partijen, voert dit programma uit en informeert het Rijk op bepaalde momenten. De opzet van de Ontwikkelagenda is adaptief zodat het steeds mogelijk is in te spelen op veranderende omstandigheden en nieuwe inzichten. Kleine wijzigingen, die passen binnen de afspraken uit de Ontwikkelagenda, worden vastgesteld door het programmteam. Over grotere aanpassingen, die niet passen binnen de afspraken uit de Ontwikkelagenda, vindt overleg plaats tussen de regionale overheden en het Rijk.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De aanleiding voor het MIRT-onderzoek naar de gebiedsgerichte ontsluiting van de Westflank van de stad Groningen komt voort uit de grootschalige woningbouwplannen voor de periode tussen 2020 en 2040 in de Regio Groningen-Assen (RGA). Dit zoals vastgelegd in de Woondeal en later is uitgebreid naar de Verstedelijkingsstrategie voor de RGA. Het zwaartepunt van deze woningbouwopgave ligt in de Westflank van de stad Groningen en omvat de bouw van ruim 11.000 nieuwe woningen, met een inspanningsverplichting voor de Regio van 4.300 woningen voor 2030 en 3.800 woningen in de periode 2030-2040 conform de afspraken zoals gemaakt in het Bestuurlijk overleg (BO) MIRT van november 2022. Het Rijk en de Regio hebben in datzelfde BO MIRT vastgesteld dat deze ontwikkeling leidt tot een bereikbaarheidsopgave van nationaal belang voor de Westflank van Groningen. Daarom is financiering toegezegd voor de infrastructurele ontsluiting van dit gebied. Dit heeft geleid tot het besluit om een MIRT-onderzoek te starten, waarbij de bereikbaarheidsopgave in relatie tot andere gebiedsopgaven integraal wordt onderzocht.

In het BO-MIRT 2022 zijn de volgende afspraken gemaakt¹:

- *Rijk en regio constateren dat de westflank van de Groningen stad een bredere bereikbaarheidsopgave kent in relatie tot de verstedelijkingsstrategie NOVEX-gebied Regio Groningen-Assen. De integrale gebiedsgerichte bereikbaarheid van de westflank vergt nader onderzoek.*
- *Rijk en Regio (Gemeente, Provincie en RGA) starten een gezamenlijk MIRT-onderzoek naar de integrale gebiedsgerichte bereikbaarheidsopgave van de Westflank van Groningen die voortvloeit uit de realisatie van de Verstedelijkingsstrategie NOVEX-gebied Regio Groningen-Assen.*
- *Naast het functioneren van de Ring West en de Rondweg Hoogkerk richt het MIRT onderzoek zich op de bereikbaarheid van locaties voor wonen, werken, en (maatschappelijke) voorzieningen en de daaruit voortvloeiende ruimtelijk fysieke inrichtingskeuzen en duurzame systeemopgaven met betrekking tot mobiliteit en (stads)logistiek.*
- *Het Rijk reserveert vanuit het Mobiliteitsfonds taakstellend van € 82,0 mln. inclusief btw voor maatregelen gericht op ontsluiting van de westflank, voortkomend uit het MIRT-onderzoek*
- *Rijk en regio werken scope, onderzoeksvragen, organisatie, governance en financiering uit in een Plan van aanpak voor het MIRT-onderzoek dat wordt vastgesteld in het BO Leefomgeving van 2023.*

Alle genoemde bedragen in de Ontwikkelagenda zijn inclusief btw, tenzij anders aangegeven.

1.2 Doel

Voorliggend document vormt de Ontwikkelagenda die voortvloeit uit het MIRT-onderzoek naar de gebiedsgerichte ontsluiting van de Westflank van de stad Groningen. Deze ontwikkelagenda is opgesteld onder verantwoordelijkheid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO), de gemeente en de provincie Groningen.

De Ontwikkelagenda beschrijft de strategische keuzes voor de gebiedsgerichte ontsluiting van de Westflank van de stad Groningen en bevat specifieke afspraken over de geplande ontwikkelingen en het bijbehorende proces. Deze afspraken hebben allen tot doel om de bereikbaarheid en de

¹ Zie <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/11/14/afsprakenlijst-bo-s-mirt-2022>, pagina 23.

verkeersleefbaarheid² van de Westflank van de stad Groningen te blijven borgen om zo de beoogde woningbouw mogelijk te maken.

De Ontwikkelagenda bevat uitsluitend informatie die relevant is voor de vervolgafspraken tussen Rijk en Regio.

1.3 In het kort

1.3.1 Totstandkoming

De Ontwikkelagenda is opgesteld in nauwe samenwerking met de bovengenoemde partijen, waarbij de inhoudelijke basis is gelegd door het onafhankelijke adviesbureau Sweco. Hun onderzoek werd aangevuld met de MIRT-expertise van TwynstraGudde. In dit proces zijn de volgende stappen doorlopen:

1. Verzamelen omgevingsinformatie: Bepalen van al beoogde ontwikkelingen in en rondom de Westflank en het inventariseren van de relevante beleidsdoelen en stakeholders.
2. Inventariseren opgaven en ambities: Opstellen van toekomstscenario's waarmee knelpunten en aandachtspunten op bereikbaarheid en overige thema's zoals wonen, werken, verkeersleefbaarheid en mobiliteit zijn geïnventariseerd. Deze knelpunten en aandachtspunten zijn gewogen en het resultaat daarvan vormden de opgaven en ambities voor verder onderzoek.
3. Uitwerken oplossingsrichtingen: Definiëren van oplossingsrichtingen (ontwikkelingen) waarmee de opgaven en ambities ingevuld kunnen worden. De effecten van deze ontwikkelingen zijn bepaald en afgewogen, waarna de meest effectieve ontwikkelingen op de ontwikkelagenda komen.
4. Besluitvorming: De ontwikkelagenda, inclusief financiering, planning en samenwerking, wordt ter vaststelling voorgelegd in een Stuurgroep RGA in Q1 van 2025.

Zie Bijlage 1 voor het inhoudelijke Eindrapport behorende bij het MIRT-onderzoek.

1.3.2 Werking

De Ontwikkelagenda bevat de ontwikkelingen waarover overeenstemming is bereikt en die in de komende periode verder worden uitgewerkt. Daarnaast bevat de Ontwikkelagenda afspraken over het proces na vaststelling. In grote lijnen houdt dit in dat de uitvoering van de Ontwikkelagenda deel uitmaakt van een regionaal programma dat gericht is op het waarborgen van de bereikbaarheid in de Westflank tot 2040. Dit kan zowel als een nieuw programma worden vormgegeven of worden geïntegreerd in een bestaand initiatief. Indien blijkt dat een ontwikkeling onvoldoende bijdraagt aan de doelstellingen, kan het budget worden herverdeeld. Kleine wijzigingen, die passen binnen de afspraken uit de Ontwikkelagenda, worden vastgesteld door het programmateam, terwijl grotere aanpassingen, die niet passen binnen de afspraken uit de Ontwikkelagenda, in overleg met het Rijk plaatsvinden.

Zie paragraaf 3.3 voor de gedetailleerde procesafspraken.

² Verkeersleefbaarheid verwijst naar de mate waarin een gebied aantrekkelijk, veilig en comfortabel is om te wonen, werken, en recreëren, ondanks de aanwezigheid van verkeer. Denk hierbij onder anderen aan verkeersveiligheid, geluidsoverlast en barrièrewerking.

2 Ontwikkeling Westflank

2.1 Wat gebeurt er al de komende jaren?

De Westflank van Groningen is niet bekend als stadsdeel of gebied met een eigen identiteit. Het gebied omvat grotere en kleinere wijken uit de 21e eeuw en de tweede helft van de 20e eeuw. Ook de oude industriekern Hoogkerk maakt er deel van uit, tot 1969 een zelfstandige gemeente. Grote delen van de Westflank hadden een agrarische bestemming, en ook nu is veel grond in gebruik voor landbouw. Een samenhangende gebiedsvisie ontbreekt voor de Westflank, maar de Westflank komt wel degelijk voor in visies en plannen van de gemeente Groningen. Ook provinciaal en landelijk beleid is van toepassing voor het gebied. Enkele belangrijke gemeentelijke beleidsdocumenten zijn de omgevingsvisie *Levende Ruimte* (2022), de mobiliteitsvisie *Groningen Goed op Weg* (2021) en het bijbehorende uitvoeringsprogramma *De Doorwaadbare Stad* (2022). Het provinciale *Koersdocument Omgevingsvisie* (2023) is een ander relevant beleidsdocument, evenals het provinciale mobiliteitsprogramma *Wat Groningers beweegt* (2022). Van de landelijke beleidsdocumenten noemen we hier de *Nationale Omgevingsvisie* (2020), de *Kamerbrief Water en Bodem* (2022), de *Kamerbrief over versnelling woningbouw* (2022), *Actieagenda Auto Toekomstperspectief Automobilititeit* (2024), *Mobiliteitsvisie 2050 Hoofdlijnennotitie* en het *Ontwikkelperspectief NOVEX-gebied Regio Groningen-Assen*.

Dit beleid speelt al in op de gewenste situatie van de Westflank in de toekomst, waaronder de uitbreiding van woningbouw. De gemeente en de provincie hebben al besluiten genomen om de bereikbaarheid en verkeersleefbaarheid in de Westflank te waarborgen. Deze besluiten zijn verwerkt in een zogenoemd “referentiebeeld”, dat de inrichting van de Westflank laat zien in het jaar 2040. Deze geplande ontwikkelingen gaan gepaard met een investering van circa €190 miljoen, exclusief btw.

Fietsbereikbaarheid en -netwerk

Verbetering van het fietsnetwerk speelt een belangrijke rol in deze besluiten. De gemeente en de provincie investeren in nieuwe fietsroutes en verbeteren bestaande routes. De verbeteringen zijn voor een deel gericht op ontsluiting van nieuwbouwlocaties als De Nieuwe Held en De Suikerzijde. Andere routes hebben een uitgesproken regionaal karakter, zoals de realisatie van de “doorfietsroutes” naar Leek en Peize/Roden, en – iets verderop – naar Winsum. Deze maatregelen leiden de komende jaren al tot een grote toename van het fietsgebruik.

Openbaar vervoer

Ook het netwerk van openbaar vervoer (ov) wordt aanzienlijk versterkt. De aanleg van station De Suikerzijde (in fase 1 als hub en in fase 2 als station) en twee nieuwe noord-zuid busverbindingen zorgen voor een sterke verbetering van de bereikbaarheid van delen van de Westflank, en van de aangrenzende Zernike Campus. Het ov wordt zo aantrekkelijker voor inwoners uit het Ommeland: scholieren, studenten en werkenden, en een beter alternatief voor de auto.

Deelvervoer en P+R faciliteiten

Om het mobiliteitsaanbod verder te versterken, worden zogenoemde “deelhubs” geïntroduceerd in de wijken Vinkhuizen, Reitdiepwaard en De Suikerzijde. Dit stimuleert het gebruik van deelvervoer en draagt bij aan een efficiënter gebruik van voertuigen binnen de Westflank. Bovendien worden P+R-voorzieningen uitgebreid en verbonden met verbeterde buslijnen en fietsroutes. Dat maakt ze aantrekkelijker als overstappunten van en naar het centrum van Groningen en de Zernike Campus.

Verkeersveiligheid en doorstroming N355

Naast verbeteringen voor fietsers, voetgangers en gebruikers van het ov, wordt ook geïnvesteerd in de verkeersveiligheid op de N355. Dat gebeurt door de aanleg van parallelwegen en de vervanging van de gelijkvloerse kruising en aansluiting bij Slaperstil door een tunnel. Hierdoor hoeven percelen langs de N355 niet langer direct op deze weg aangesloten te zijn, wat zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid bevordert. Bijkomend effect is de afname van verkeer op de Kerkstraat, Leegeweg en de Noodweg in Hoogkerk.

Effecten op mobiliteitspatronen

De uitvoering van deze maatregelen leidt al tot een aanzienlijke verschuivingen in mobiliteitspatronen. Zo laat modelonderzoek voor het referentiebeeld zien dat het aandeel fietsverkeer sterk toeneemt. Tegelijk neemt het aandeel autogebruik af. Dit draagt bij aan de gewenste mobiliteitstransitie in de Westflank, ondanks de groei van het aantal verkeersbewegingen in het gebied.

Conclusie

De al vastgestelde maatregelen zorgen voor een belangrijke verbetering van de bereikbaarheid en verkeersleefbaarheid van de Westflank, of voorkomen achteruitgang die anders zou optreden. De gecoördineerde aanpak van fietsnetwerken, ov-uitbreidingen, deelvervoer en verbeterde P+R-faciliteiten is goed voor de bereikbaarheid, en draagt ook bij aan een duurzamer mobiliteitssysteem in de regio Groningen.

2.2 Welke opgaven zijn geïnventariseerd?

Hoewel er tot 2040 dus al veel gebeurt ter verbetering van de bereikbaarheid, toont het MIRT-onderzoek aan dat er meer nodig is om de bereikbaarheid en de verkeersleefbaarheid van de Westflank te blijven waarborgen. Op grond van de geïnventariseerde knelpunten en aandachtspunten zijn opgaven gedefinieerd. Daarbij tekenen zich *gebiedsbrede opgaven* af, die voor de gehele Westflank gelden. De gemeente Groningen heeft in de Mobiliteitsvisie *Groningen Goed op Weg* het principe van de 'Doorwaadbare Stad' opgenomen. Hierin is het uitgangspunt dat je overal het best lopend of per fiets moet kunnen komen ('15 minuten stad'), al dan niet in combinatie met ov. Deze visie brengt de gemeente Groningen al sinds het Verkeerscirculatieplan van de jaren zeventig in de praktijk. De provincie Groningen ondersteunt dat principe in haar Mobiliteitsprogramma *Wat Groningers beweegt*. Dit Groningse principe lijkt sterk op het STOMP-principe dat in dit onderzoek is gehanteerd. De letters in deze afkorting staan voor Stappen, Trappen, Ov, Mobility as a service³ en Particulier vervoer. De Ring Groningen en deels ook de randwegen N355 en N7/ A7 vervullen hierin een belangrijke rol als stedelijke en regionale verdeelring. Goed functionerende randwegen zijn essentieel voor realiseren van de Doorwaadbare Stad, én voor het welslagen van het STOMP-principe.

Door de woningbouw en het creëren van werkgelegenheid in stedelijk gebied wordt gebruik gemaakt van de goede ligging van de Westflank ten opzichte van woon- en werkgebieden en belangrijke voorzieningen in de RGA. Door de beoogde compacte stedelijke ontwikkeling op korte afstand van tal van stedelijke voorzieningen wordt invulling gegeven aan het nabijheidsprincipe dat ten grondslag ligt aan het STOMP-principe. Dat draagt ook bij aan de polycentrische ontwikkeling van de Regio Groningen-Assen.

³ Een voorbeeld is de toepassing van deelmobiliteit en mobiliteitshubs, zie ook Mobiliteitsvisie *Groningen Goed op Weg* en de uitvoeringsprogramma's *Hubs 2023-2030* en *Deelmobiliteit 2022-2030*.

De hoofdpoging is:

- Het mobiliteitssysteem van de Westflank volgens het STOMP-orderingsprincipe vorm te geven, met prioriteit voor lopen, fietsen en ov en met minder prioriteit voor de auto.

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

- Optimaliseren loop- en fietsnetwerk
 - Voor de ontwikkeling van de Westflank is een fijnmazig loop- en fietsnetwerk binnen het gebied en in aansluiting op de bestaande stad noodzakelijk. Dit is bijvoorbeeld het toevoegen van ontbrekende schakels, slechten van infrastructurele barrières en het inrichten van fietsstraten.
- Optimaliseren ov-netwerk
 - Het ov speelt een essentiële rol voor verplaatsingen waarbij lopen en fietsen geen optie zijn. Het huidige ov-systeem is onvoldoende om de Westflank in de toekomst goed te ontsluiten en als volwaardig alternatief voor de auto te dienen.
- Goede balans autogebruik in en rondom de Westflank
 - In de stad gelden de principes van de 'Doorwaadbare Stad', waarin fietsen en lopen de makkelijkste manier van verplaatsen zijn. De auto staat niet centraal in de inrichting van de openbare ruimte en wordt zoveel mogelijk geleid via de randwegen in plaats van door de woonwijken. Om de druk op de randwegen te beperken, zal ook worden ingezet om de afhankelijkheid van autogebruik voor regionale verplaatsingen te verminderen. Ook is het van belang om het autoverkeer zoveel mogelijk te bundelen op goed functionerende randwegen (provinciale wegen en rijkswegen) en sluisverkeer terug te dringen.
- Optimaliseren flankerende mobiliteitsmaatregelen
 - Onder flankerende mobiliteitsmaatregelen valt het beleid dat gericht is op het verminderen van autodominantie in het stedelijke gebied, zonder dat het direct onder infrastructurele maatregelen valt. Dit omvat initiatieven zoals het stimuleren van deelmobiliteit, het creëren van mobiliteitshubs en het afvangen van autoverkeer aan de rand van de stad via P+R-faciliteiten.
- Verminderen effecten logistiek Ververlaten
 - De zware transporten van logistiek Ververlaten, met Cosun Beet Company in het bijzonder, hebben een grote invloed in de Westflank. Hierdoor ontstaan knelpunten in de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. De ontsluiting en bereikbaarheid van de bedrijvigheid is van belang. Tegelijk is het essentieel om de problemen die deze transporten veroorzaken, te voorkomen of te beperken.
- Verbeteren doorstroming, leefbaarheid en veiligheid diverse locaties, specifiek:
 - f1. 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 De Suikerzijde, Reitdiepwaard en Vinkhuizen-Zuid (de Travertijn).
 - f2. N355, specifiek het tracé Nieuwklap - Groningen met de verkeersknoop Reitdiep, met de aansluiting van de ontwikkelgebieden Reitdiep en De Nieuwe Held op de N355.
 - f3. Complex Hoogkerk, specifiek de aansluiting op de A7 van het ontwikkelgebied De Suikerzijde, Hoogkerk, P+R Hoogkerk en de N372.

2.3 Welke aanvullende ontwikkelingen zijn nodig?

De geformuleerde opgaven uit het MIRT-onderzoek zijn de basis voor de maatregelen die zijn opgenomen op de Ontwikkelagenda. In deze paragraaf zetten we alle opgaven en maatregelen op een rij. De concrete maatregelen zijn tussen () genoemd en weergegeven in de kaart van figuur 1. In paragraaf 3.2 is meer informatie opgenomen over de ontwikkelingen en de concrete maatregelen.

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 maaswijdte⁴ 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 Friestraatweg 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-Eendrachtskade Noordzijde-Eendrachtskade Zuidzijde te optimaliseren voor bussen, fietsers en voetgangers (O7). De ov-verbinding over de N355 verbetert door het realiseren van een flexibele busbaan (tidal flow) tussen Nieuwklap en Reitdiephaven (N2) door de verkeersregelininstallatie (VRI) in Aduard (N1) beter in te stellen. De P+R in Leek wordt gestimuleerd (M1) 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 (D9)

⁴ 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.

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 op 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 “werkgeversaankpak” 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 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)

Te 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).

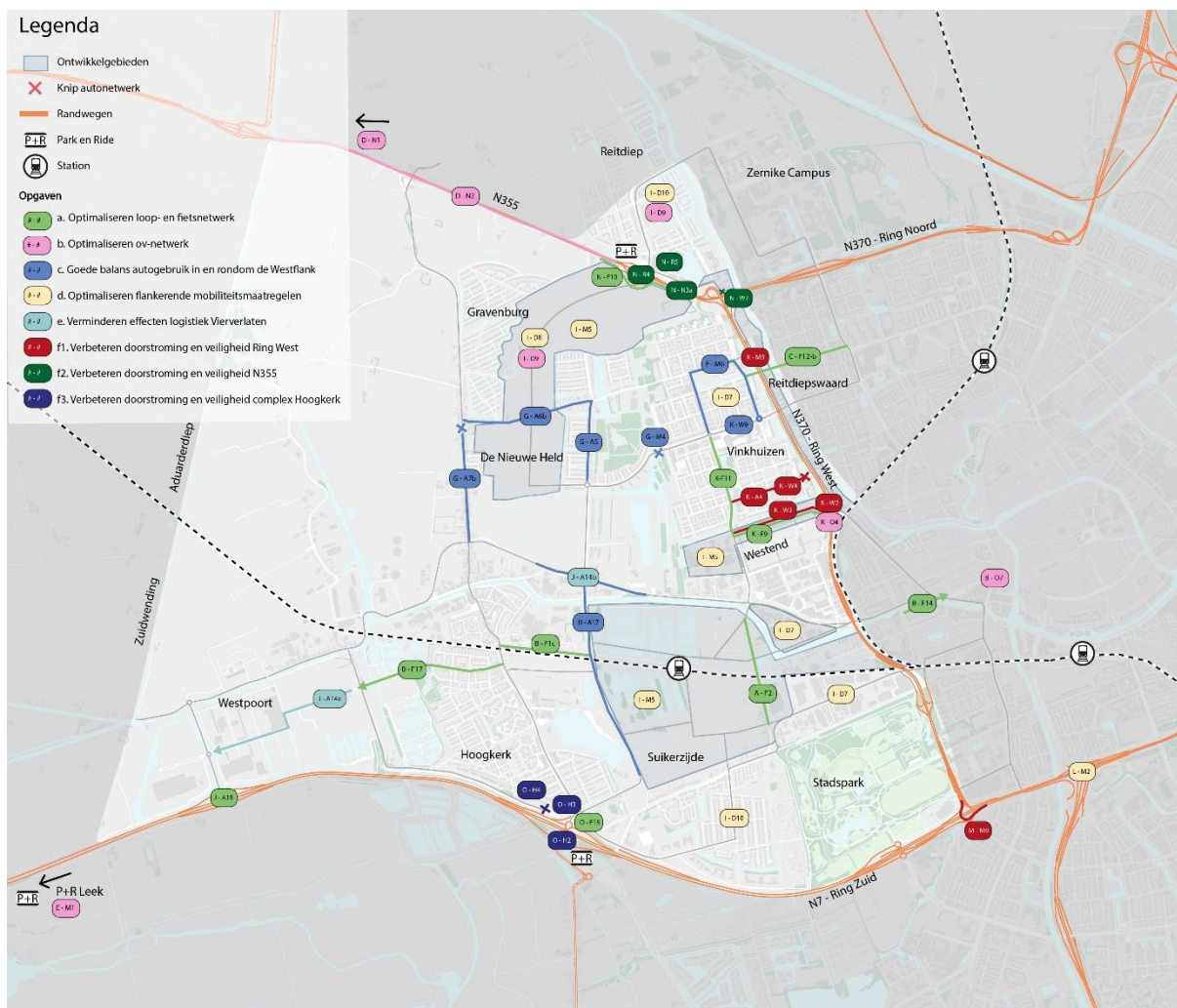
Verbeteren doorstroming en veiligheid N355 (f2)

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 rijbaanafscheiding (H2) en worden de fietspaden rondom de rotondes verbeterd (F15).

In de onderstaande figuur is de geografische ligging van de genoemde ontwikkelingen weergegeven. In Bijlage 2 is een grotere versie opgenomen. In Bijlage 3 is weergegeven hoe de Westflank er in 2040 uitziet voor de modaliteiten auto, fiets, lopen en openbaar vervoer, na de realisatie van de overeengekomen ontwikkelingen.



Figuur 1 Westflank met de ontwikkelingen uit de Ontwikkelagenda

3 Afspraken

Dit hoofdstuk bevat afspraken die voortkomen uit het proces zoals beschreven in paragraaf 1.3 en vormen het startpunt voor een gezamenlijke inspanning om de voorgenomen ontwikkelingen te realiseren en de kansen en uitdagingen van dit gebied optimaal te benutten. Ze vormen daarmee een solide basis voor een succesvolle samenwerking en een duurzame toekomst voor de westflank van de stad van Groningen.

3.1 Budget

De bijdrage van het Rijk van €82 miljoen is gebaseerd op de afspraken gemaakt tijdens het BO-MIRT van 2022 en wordt overeenkomstig de afspraken geïndexeerd op basis van IBOI⁵. De vaststelling van de Ontwikkelagenda is gepland voor het voorjaar van 2025, waarmee de bijdrage vanuit het Rijk uitkomt op €88.555.751,-.⁶ De cofinanciering door de Regio bedraagt eveneens €88.555.751,-. Dit resulteert in een totaal- en taakstellend budget van €177.111.501,-.

De proceskosten voor het reeds doorlopen MIRT-onderzoek (€968.000,-) worden gefinancierd vanuit dit budget. Dit geldt ook voor de proceskosten voor de uitvoering van de Ontwikkelagenda (€605.000,-). Hierbij kan gedacht worden aan programma overstijgende vraagstukken en/of onderzoeken.

Dit betekent dat een budget van €175.538.501 beschikbaar is voor de daadwerkelijke ontwikkelingen zoals vermeld in paragraaf 3.2.

3.2 Ontwikkelingen

De volgende ontwikkelingen staan op de Ontwikkelagenda omdat deze, op basis van het onderzoek, het meest significant blijken te zijn in het realiseren van het doel zoals beschreven in paragraaf 1.2.

In paragraaf 2.3 is beschreven welke maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid van de Westflank te blijven waarborgen. De concrete maatregelen zijn hierin met nummers tussen haakjes aangegeven. In onderstaande tabel zijn de ontwikkelingen opgenomen die bestaan uit één of meerdere van die maatregelen. Deze maatregelen zijn gecombineerd tot één ontwikkeling op het moment dat het logisch is om deze gecombineerd in volgende fase verder uit te werken.

#	Ontwikkeling	Kosten	Planning
A	Realiseren fietspad Suikerzijde - Stadspark	€ 12,10	2030
B	Voltooien Suikerzijderoute van binnenstad tot Westpoort	€ 15,97	2030
C	Realiseren Reitdieplover	€ 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

⁵ De IBOI voor 2023 en 2024 bedraagt respectievelijk 4,83% en 3,019%.

⁶ €82 miljoen x 1,0483 x 1,03019 = €88.555.751,-.

#	Ontwikkeling	Kosten	Planning
K	Realiseren ongelijkvloers kruispunt West End	€ 79,83	2032
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	

Tabel 2 Lijst met ontwikkelingen. Bedragen zijn in miljoenen uitgedrukt.

De genoemde bedragen zijn gebaseerd op de kostenraming van Sweco, inclusief een risicoreservering van 25-30%.

In onderstaande tabellen staan de ontwikkelingen nader beschreven. De letters a tot en met e en f1, f2 en f3 in de tabel refereren naar de opgaven zoals geformuleerd in paragraaf 2.2 waarbij de letter groen is gearceerd in het geval de ontwikkeling een bijdrage levert aan de betreffende opgave. In Bijlage 4 is een samenvattende tabel opgenomen met alle ontwikkelingen.

A. Realiseren fietspad De Suikerzijde - Stadspark				Kosten	€12,10					
Omschrijving	Er komt een nieuwe noord-zuid hoofdfietsroute door de Westflank, tussen Vinkhuizen en het Stadspark, door De Suikerzijde en onder de spoorlijn Leeuwarden-Groningen. Dat maakt het fietsnetwerk fijnmaziger, veiliger en sneller waardoor meer mensen gaan fietsen en het Stadspark beter bereikbaar wordt vanuit de Westflank.									
	Concreet bestaat deze ontwikkeling uit de volgende maatregelen:									
	F2 Realiseren fietspad De Suikerzijde – Stadspark									
			a	b	c	d	e	f1	f2	f3
Vervolgtraject	Verkenning		Realisatie	2030						
Opdrachtgever	Gemeente Groningen		Partners	-						

B. Voltooien Suikerzijderoute van binnenstad tot Westpoort				Kosten		€15,97					
Omschrijving	De Suikerzijderoute is een nieuwe, snelle route tussen de binnenstad en De Suikerzijde. Het gedeelte tussen de Admiraal de Ruyterlaan en De Suikerzijde is in december 2024 in gebruik genomen. Door de Suikerzijderoute te verlengen in westelijke richting krijgt ook bedrijventerrein Westpoort een snelle verbinding met de binnenstad. Welke vervolgens aansluit op de doorfietsroute Groningen-Leek. De rotonde Hoendiep-Aweg-Eendrachtsskade Noordzijde-Eendrachtsskade Zuidzijde wordt geoptimaliseerd voor zowel bus als fiets- en voetgangers. Hierdoor wordt het fietsnetwerk sneller, veiliger en vollediger.										
	Concreet bestaat deze ontwikkeling uit de volgende maatregelen:										
	- F14 Doortrekken Suikerzijderoute richting de binnenstad - O7 Verbeteren ov-verbinding Hoendiep – Hoofdstation - F17 Doortrekken Suikerzijderoute richting Westpoort - F1c Realiseren fietsverbinding De Suikerzijde – Hoogkerk										
Vervolgtraject	Verkenning	Realisatie	2030	a	b	c	d	e	f1	f2	f3
Opdrachtgever	Gemeente Groningen	Partners	-								

C. Realiseren Reitdieploper				Kosten		€9,68					
Omschrijving	De Reitdieploper is de naam van nieuwe brug tussen de wijken Vinkhuizen en Paddepoel, uitsluitend voor fietsers en voetgangers. De Reitdieploper kruist het Reitdiep en Ring West ongelijkvloers in het verlengde van de Kornalijnlaan. Deze nieuwe verbinding maakt ook de binnenstad en Zernike beter bereikbaar vanuit Vinkhuizen en De Nieuwe Held waardoor de barrièrewerking van het Reitdiep en Ring West afneemt. De brug verbetert ook de ov-bereikbaarheid van Reitdiepswaard.										
	Concreet bestaat deze ontwikkeling uit de volgende maatregelen:										
	F12-b Realiseren fiets- en loopverbinding Kornalijnlaan - Reitdiep (Reitdieploper)										
				a	b	c	d	e	f1	f2	f3
Vervolgtraject	Verkenning		Realisatie	2030							
Opdrachtgever	Gemeente Groningen		Partners	Provincie Groningen							

D. Verbeteren doorstroming buslijn N355				Kosten		€3,63					
Omschrijving	De doorstroming op de N355 voor het ov verbetert door de aanleg van een busbaan van het type “tidal flow”. In de ochtend wordt die gebruikt voor busverkeer de stad in, en in de middag in omgekeerde richting. De verkeerslichten bij de Heereweg in Aduard worden beter afgestemd op de verkeersstromen.										
	Concreet bestaat deze ontwikkeling uit de volgende maatregelen:										
	- N1 Realiseren kleine versnellingsmaatregelen OV/ VRI Heereweg - N2 Realiseren flexibele Busbaan (tidal flow) Nieuwklap – Reitdiephaven										
				a	b	c	d	e	f1	f2	f3
Vervolgtraject	Planuitwerking			Realisatie	2030						
Opdrachtgever	Provincie Groningen			Partners	Gemeente Westerkwartier						

E. Stimuleren P+R Leek				Kosten				€0,61				
Omschrijving	P+R Hoogkerk functioneert goed, wordt druk gebruikt en biedt bijna geen extra parkeerruimte meer. Uitbreiding van deze P+R is lastig, gezien de beschikbare ruimte. Met het stimuleren van P+R Leek, waar het gebruik tussen de 30-40% ligt en er dus nog ruimte is, verleiden we reizigers hun auto daar te parkeren en eerder gebruik te maken van het ov.											
	Concreet bestaat deze ontwikkeling uit de volgende maatregelen:											
	M1 Stimuleren P+R Leek											
Vervolgtraject	Verkenning			Realisatie	2030							
Opdrachtgever	Provincie Groningen			Partners	Gemeente Westerkwartier							

F. Herinrichten van diverse wegen				Kosten				€5,61				
Omschrijving	Door diverse wegen in de wijken anders in te richten maken we het autogebruik minder aantrekkelijk. Daardoor neemt het sluipverkeer af. Enkele mogelijke ingrepen zijn het verlagen van de snelheid van 50 km naar 30 km per uur, of het aanbrengen van een "knip" voor doorgaand verkeer.											
	Concreet bestaat deze ontwikkeling uit de volgende maatregelen:											
	- A5 Realiseren verkeersmaatregelen De Held - A6-b Transformatie Leegeweg - A7-b Transformatie Kerkstraat, incl. knip - M4 Verkeersknip Siersteenlaan											
				a	b	c	d	e	f1	f2	f3	
Vervolgtraject	Planuitwerking	Realisatie	2030									
Opdrachtgever	Gemeente Groningen	Partners	-									

G. Herinrichting Edelsteenlaan, Goudlaan en Diamantlaan				Kosten	€3,63						
Omschrijving	De Goudlaan, Diamantlaan en Edelsteenlaan worden opnieuw ingericht, met als doel een betere fietsverbinding te realiseren tussen de Leegeweg en de nieuwe fietsbrug De Reitdieploper. De herinrichting is er ook op gericht sluipverkeer te ontmoedigen, maar de busverbinding wel mogelijk te houden.										
	Concreet bestaat deze ontwikkeling uit de volgende maatregelen: M6 Verkeerskundige inrichting Edelsteenlaan, Goudlaan, Diamantlaan										
				a	b	c	d	e	f1	f2	f3
Vervolgtraject	Verkenning		Realisatie	2030							
Opdrachtgever	Gemeente Groningen		Partners	-							

H. Extra mitigerende maatregelen verkeersveiligheid				Kosten		€1,45					
Omschrijving	De komende tijd moet blijken of de verwachte effecten daadwerkelijk gaan optreden en of er geen andere, ongewenste effecten zijn. We reserveren geld om zo nodig maatregelen te nemen tegen zulke ongewenste effecten.										
	Concreet bestaat deze ontwikkeling uit de volgende maatregelen:										
	A17 Extra mitigerende maatregelen verkeersleefbaarheid										
				a	b	c	d	e	f1	f2	f3
Vervolgtraject	Monitoring		Realisatie	2030							
Opdrachtgever	Gemeente Groningen		Partners	-							

I. Parkeerbeleid en realisatie deelhubs				Kosten		€0,19					
Omschrijving	Onderzoeken van de haalbaarheid en het effect van het verder invoeren van betaald parkeren en het verlagen van het aantal parkeerplaats per woning (de "parkeernorm"). Ook door deelauto's, deelfietsen en deelbakfietsen aan te bieden neemt het autogebruik af. Hiervoor leggen we "deelhubs" (knooppunten voor gedeeld vervoer) aan. Lagere parkeernormen en uitbreiding van betaald parkeren vragen om nader onderzoek. De wijk Vinkhuizen, het bedrijventerrein Peizerweg en Hoendiep komen daarvoor als eerste in aanmerking. De gemeente Groningen en de Regio Groningen-Assen nemen deel aan het landelijke programma Natuurlijk!Deelmobiliteit en maakt de ambities van dit programma onderdeel van de realisatie van de deelmobiliteitshubs. Voor de vormgeving van de hubs wordt aangesloten bij de door bureau Mijksenaar ontwikkelde landelijke identiteit voor hubs. Concreet bestaat deze ontwikkeling uit de volgende maatregelen: - D7 Onderzoek betaald parkeren Vinkhuizen, bedrijventerrein Peizerweg en Hoendiep - D8 Onderzoek betaald parkeren De Nieuwe Held en Gravenburg - D9 Deelhubs groen-stedelijk woonmilieu - D10 Onderzoek betaald parkeren Reitdiep en De Buitenhof - M5 Parkeernorm verlagen (0,5 Hoogstedelijk / 1,0 Groen stedelijk)										
Vervolgtraject	Onderzoek	Realisatie	ntb								
Opdrachtgever	Gemeente Groningen	Partners	-								

J. Verbeteren verkeersveiligheid Westpoort en transport Cosun Beet			Kosten		€2,78				
Company	Omschrijving		Het logistieke verkeer voor Cosun gaat via bedrijventerrein Westpoort I rijden. Hierdoor rijdt het bietenverkeer tijdens de campagne (4 maanden) niet meer via de verplichte routes Hoendiep en Johan van Zwedenlaan. (maatregel A14-a). Voor bewoners van de Johan van Zwedenlaan en het Hoendiep verbetert de leefkwaliteit door de afname van het bietenverkeer. De zuidelijke aansluiting van af- en toerit Westpoort wordt ook aangepast en er wordt onderzocht of de hier aanwezige fietsverbinding kan worden verbeterd. Mocht dit niet mogelijk zijn dan wordt de fietsaansluiting verwijderd en worden fietsers via de (nieuwe) doorfietsroute Groningen Leek geleid of geleid via de tunnel onder de A7 t.h.v. Munnikesloot. De bushalte blijft vanaf Matsloot voor voetgangers bereikbaar via de bestaande trap. Mocht decentrale afhandeling Cosun niet mogelijk zijn, dan wordt in gezet op het ombouwen van de rotonde Hoendiep - Van Zwedenlaan. Met deze maatregel verbetert de verkeersveiligheid van deze weg. Voor fietsers en voetgangers verbetert de oversteekbaarheid van de kruising tussen Hoendiep en Johan van Zwedenlaan.						
	Concreet bestaat deze ontwikkeling uit de volgende maatregelen:								

K. Realiseren ongelijkvloerse kruising en aansluiting West End				Kosten		€79,83						
Omschrijving	De aansluiting West End vormt een belangrijke nieuwe ontsluiting van een deel van de Westflank op Ring West. Door deze aansluiting ongelijkvloers te maken, verbetert de verkeersveiligheid voor fietsers en de doorstroming van autoverkeer en ov op Ring West. Aanvullende maatregelen zijn nodig om het geheel goed te laten functioneren. Hierbij denken we aan verbetering van de indeling van de kruisingen Siersteenlaan/Pleiadenlaan en Edelsteenlaan en herinrichting van de Metaallaan.											
	Concreet bestaat deze ontwikkeling uit de volgende maatregelen: - F11 Fietspad Diamantlaan (West End - Siersteenlaan) - O4 Nieuwe ov-halte en ov-route West End - A4 Transformatie Metaallaan - W7 Afsluiten Hoogeweg onder Ring Noord voor autoverkeer - W2 Ongelijkvloerse aansluiting West End, Ring verdiept - W3 Verbinding West End – Diamantlaan, auto - F9 Verbinding West End – Diamantlaan, fiets - W4 Opheffen gelijkvloerse aansluitingen Friesestraatweg en Metaallaan - W9 Veilige rotonde Goudlaan - M3 Optimalisatie kruispuntindeling Pleiadenlaan - Ring West											
Vervoltraject Opdrachtgever	Verkenning		Realisatie	2032	a	b	c	d	e	f1	f2	f3
	Provincie Groningen		Partners	Gemeente Groningen								

L. Verkeersmanagement- en incidentmanagement randwegen Westflank				Kosten		€0,36				
Omschrijving	Om het autogebruik en te verminderen en te sturen wordt ingezet op gedragsbeïnvloeding. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld het continueren van verkeers- en incidentmanagement en werkgeversaanpak. Om sluipverkeer te verminderen wordt het verkeer meer gebundeld op de "randwegen", waaronder Ring West. Via informatieschermen wordt het verkeer in de spits of bij ongelukken geïnformeerd over de snelst beschikbare routes. Dit "verkeersmanagement" en "incidentmanagement" maakt het mogelijk het verkeer te sturen, beschikbare wegcapaciteit optimaal te benutten en filevorming te beperken. Een werkgeversaanpak kan mogelijk leiden tot minder verkeer in en rondom de Westflank.									
	Concreet bestaat deze ontwikkeling uit de volgende maatregelen:									
	M2 Gedragsbeïnvloeding randwegen Westflank									
Vervolgtraject	Planuitwerking	Realisatie	2030							
Opdrachtgever	Provincie Groningen	Partners	Rijkswaterstaat							

M. Mitigerende maatregelen vrijheidsplein				Kosten		€1,21				
Omschrijving	Het is mogelijk dat het verkeer op langere termijn vastloopt bij de aansluiting van Ring West op de N7 (richting Julianaplein). Verkeers- en incidentmanagement kan dit verminderen. Als blijkt dat dit onvoldoende is, dan is een budget beschikbaar voor aanvullende maatregelen. Hierbij valt te denken aan een andere inrichting van de rijbanen op de N7/A7.									
	Concreet bestaat deze ontwikkeling uit de volgende maatregelen:									
	M9 Mitigerende maatregelen Vrijheidsplein									
Vervolgtraject	Monitoring	Realisatie	ntb							
Opdrachtgever	Provincie Groningen	Partners	Rijkswaterstaat							

N. Reconstructie aansluiting Reitdiepplein				Kosten		€35,70				
Omschrijving	Het Reitdiepplein verbindt de omringende stadswijken met de N355: De Held en De Nieuwe Held, Gravenburg en Vinkhuizen aan de zuidkant, en Reitdiep en Zernike aan de noordkant. De capaciteit van deze aansluiting wordt zowel aan de noord- als zuidzijde verhoogd. Voor de verkeersveiligheid wordt de N355 tussen het Reitdiepplein en de aansluiting met Ring West verbreed. Voor fietsers komt er een tunnel in de doorfietsroute langs de N355.									
	Concreet bestaat deze ontwikkeling uit de volgende maatregelen:									
	- N3a Reconstructie aansluiting Reitdiepplein, incl. wegvak Reitdiepplein - Ring West - R4 Ombouw onderliggend wegennet tot half klaverblad westzijde - F10 Fietstunnel Doorfietsroute Zuidhorn – Groningen - R5 Aantakken extra ontsluiting Reitdiephaven - W7 Afsluiten Hoogeweg onder Ring Noord voor autoverkeer									
Vervolgtraject	Verkenning	Realisatie	2030							
Opdrachtgever	Provincie Groningen	Partners	Gemeente Groningen							

O. Optimaliseren rotondecomplex Hoogkerk				Kosten		€2,78					
Omschrijving	Het rotondecomplex wordt verbeterd, zodat Hoogkerk, De Buitenhof en een deel van De Suikerzijde goed bereikbaar blijven voor auto's en ov. Door de herinrichting van de rotondes verbetert de veiligheid voor fietsers. Het rotondecomplex wordt integraal beschouwd, inclusief de aansluiting op de N7. De zuidelijke rotondes vallen primair buiten de scope, maar gedurende de verdere uitwerking blijft wel beschouwd worden of zich daar geen aanvullende knelpunten gaan voordoen. Concreet bestaat deze ontwikkeling uit de volgende maatregelen: ▪ H2 Optimaliseren turborotondes (fysieke rijbaanscheiding) ▪ H3 Optimaliseren rotonde met bypass richting A7-west ▪ H4 Knippen autoverkeer Roderwolderdijk ▪ F15 Verbeteren fietspaden rotondecomplex Hoogkerk										
				a	b	c	d	e	f1	f2	f3
	Vervolgtraject	Planuitwerking	Realisatie	2030							
Opdrachtgever	Provincie Groningen	Partners	Gemeente Groningen, Rijkswaterstaat, Provincie Drenthe, Gemeente Noordenveld, Gemeente Tynaarlo								

3.3 Proces

Om de uitvoering van de ontwikkelingen, zoals beschreven in paragraaf 3.2, te waarborgen en te verzekeren dat deze blijvend bijdragen aan de bereikbaarheid van de westflank Groningen, zijn de volgende procesafspraken gemaakt.

3.3.1 Algemeen

- Na vaststelling van de Ontwikkelagenda door de stuurgroep Regio Groningen-Assen wordt deze ondergebracht in een nieuw programma of ondergebracht als onderdeel van een bestaand programma. Voorlopig wordt dit aangeduid als "Programma Bereikbaarheid Westflank".
- Het doel van het Programma Bereikbaarheid Westflank is het borgen van de bereikbaarheid en de verkeersleefbaarheid van de Westflank van de stad Groningen, rekening houdend met de ontwikkelingen die plaatsvinden in en rondom de Westflank.
- Het programmteam, dat de taak heeft om het Programma Bereikbaarheid Westflank uit te voeren, bestaat uit een afvaardiging van regionale partijen.
- De Ontwikkelagenda heeft een adaptief karakter, waardoor na vaststelling kan worden ingespeeld op veranderende omstandigheden en nieuwe inzichten binnen de kaders van de toe te kennen beschikking vanuit het Rijk en het Plan van Aanpak Beheersingsprogramma Woningbouw en Mobiliteit. De in deze Ontwikkelagenda opgenomen procesafspraken maken dit adaptieve karakter mogelijk.
- Voor de 3.800 woningen die na 2030 worden gerealiseerd geldt de inspanningsverplichting voor gemeente Groningen om deze uiterlijk in 2040 gerealiseerd te hebben.

3.3.2 Governance

- vi. Het Programma Bereikbaarheid Westflank is een regionaal programma met een eigen regionale governance. Besluiten die passen binnen de afspraken uit de Ontwikkelagenda, kunnen via deze regionale governance, in samenspraak met de in paragraaf 3.2 vermelde partners, worden genomen.
- vii. Besluiten die niet passen binnen de afspraken uit de Ontwikkelagenda worden genomen in samenspraak met het ministeries van IenW en VRO via het Programma Woningbouw en Mobiliteit. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de governance structuur van NOVEX-gebied Regio Groningen-Assen (NOVEX-RGA), aangevuld met Rijkswaterstaat als deelnemer.

Ter verduidelijking op de verschillen:

- *Besluit over voorkeursvariant binnen een ontwikkeling kan genomen worden via de regionale governance (vi). Rijkswaterstaat kan hierbij bijvoorbeeld wel als stakeholder betrokken zijn omdat de oplossing (mogelijk) van invloed is op haar areaal.*
- *Besluit om een ontwikkeling niet verder te onderzoeken wordt genomen in samenspraak met het Rijk (vii).*

3.3.3 Financiën

- viii. Zowel het Rijk als de Regio dragen elk €88.555.751,-⁷ bij aan de nadere uitwerking van de Ontwikkelagenda, wat resulteert in een totaalbudget van €177.111.501,-.
- ix. Dit totaalbudget dient beschouwd te worden als het programmabudget, waarbij de 50-50 verdeling tussen het Rijk en de Regio geldt voor de gehele Ontwikkelagenda en niet per afzonderlijke oplossingsrichting.
- x. Onvoorziene kosten en kostenoverschrijdingen dienen binnen het Programma Bereikbaarheid Westflank te worden opgevangen.
- xi. De bijdrage vanuit het Rijk is taakstellend en betreft een maximum.
- xii. Het Programma Bereikbaarheid Westflank heeft de bevoegdheid om het budget anders in te zetten, onder de volgende voorwaarden:
 - a. Budget mag uitsluitend worden ingezet voor ontwikkelingen die op de Ontwikkelagenda staan. Een eventuele wijziging hierop kan overeengekomen worden conform afspraak vii en het Handelingskader voor specifieke uitkeringen⁸.
 - b. Budget mag anders verdeeld worden tussen de ontwikkelingen die op de Ontwikkelagenda staan.
- xiii. Conform de afsprakenlijst BO-MIRT¹ geldt dat tot aan het moment van uitkeren de bijdrage van het Rijk jaarlijks wordt geïndexeerd met de uitgekeerde IBOI.
- xiv. De kosten van het doorlopen van het reeds uitgevoerde MIRT-onderzoek worden gefinancierd vanuit het totaalbudget.
- xv. Voor het opzetten en continueren van het Programma Bereikbaarheid Westflank is €605.000 aan proceskosten beschikbaar voor een periode van 5 jaar. Dit bedrag wordt gefinancierd vanuit het totaalbudget. Dit bedrag is bestemd voor programma overstijgende vraagstukken en onderzoeken.

⁸ Op het moment van schrijven wordt gebruik gemaakt van een specifieke uitkeringen, mogelijk wordt het gebruik hiervan in de toekomst herzien. Zie bijlage 1 van het [Plan van Aanpak Beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit](#) voor het handelingskader.

-
- xvi. De bewaking van de voortgang van het Programma Bereikbaarheid Westflank wordt uitgevoerd door het Programmateam.
 - xvii. Het rapporteren over de voortgang vindt primair plaats via de regionale governance.
 - xviii. Het informeren van het Rijk over de voortgang vindt plaats via het programma Woningbouw en Mobiliteit.
 - xix. Het rapporteren over de financiële voortgang vindt plaats conform de voorwaarden die worden gesteld bij de wijze waarop de middelen ter beschikking worden gesteld.⁹

⁹ Op het moment van schrijven wordt gebruik gemaakt van een specifieke uitkeringen, mogelijk wordt het gebruik hiervan in de toekomst herzien. Verantwoording over specifieke uitkeringen verloopt via SiSa en beleidsinformatie.

Bijlagen

1. Eindrapport MIRT-onderzoek gebiedsgerichte ontsluiting Westflank
2. Kaart Ontwikkelagenda
3. Netwerkkarten Westflank in 2040
4. Samenvattende tabel met oplossingsrichtingen

Bijlage 1. Eindrapport MIRT-onderzoek gebiedsgerichte ontsluiting Westflank

Separaat bijgevoegd

Bijlage 2. Kaart Ontwikkelagenda

Legenda

Ontwikkелgebieden

Knip autonetwerk

Randwegen

P+R Park en Ride

Station

Opgaven

a. Optimaliseren loop- en fietsnetwerk

b. Optimaliseren ov-netwerk

c. Goede balans autogebruik in en rondom de Westflank

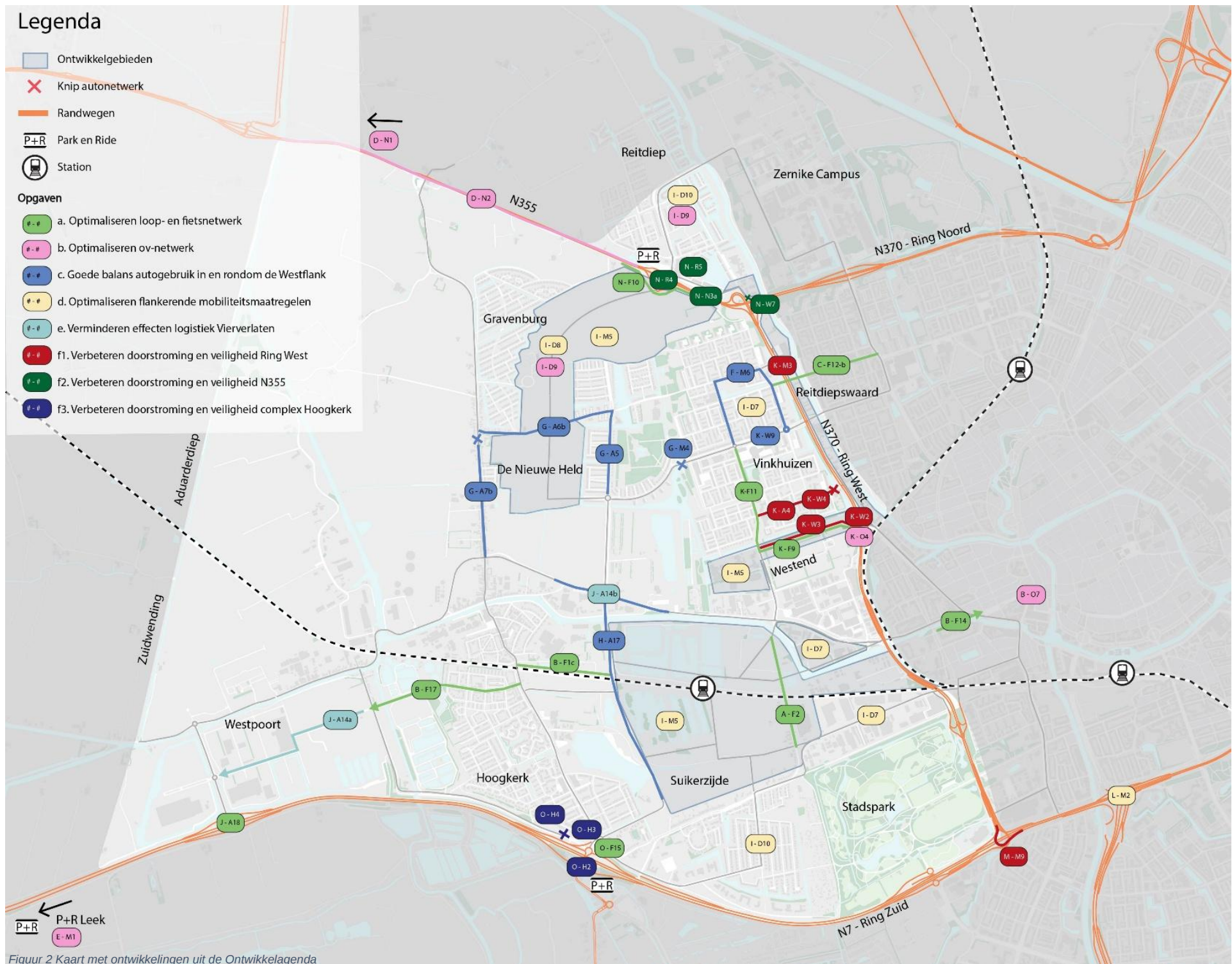
d. Optimaliseren flankerende mobiliteitsmaatregelen

e. Verminderen effecten logistiek Vierverlaten

f1. Verbeteren doorstroming en veiligheid Ring West

f2. Verbeteren doorstroming en veiligheid N355

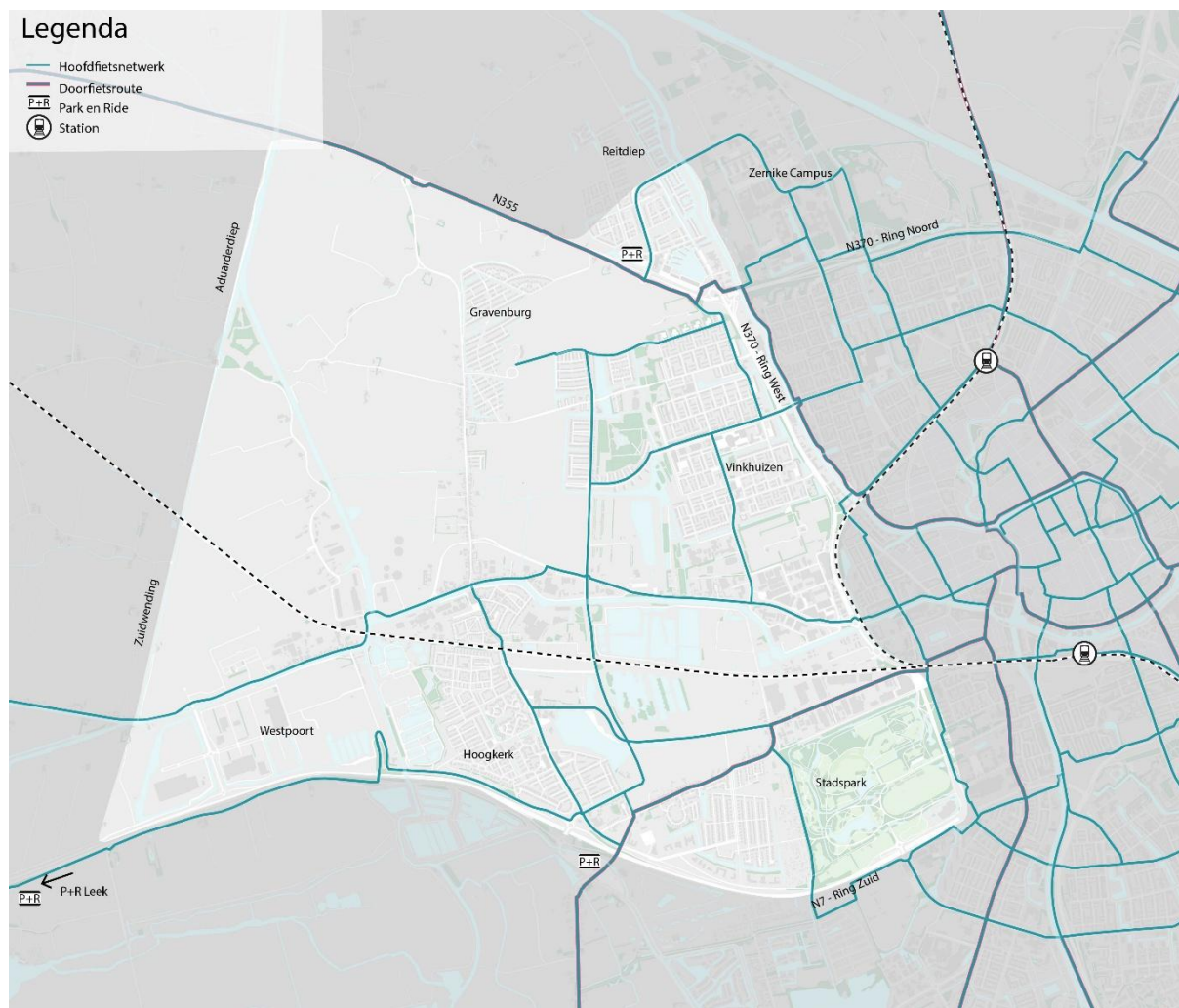
f3. Verbeteren doorstroming en veiligheid complex Hoogkerk



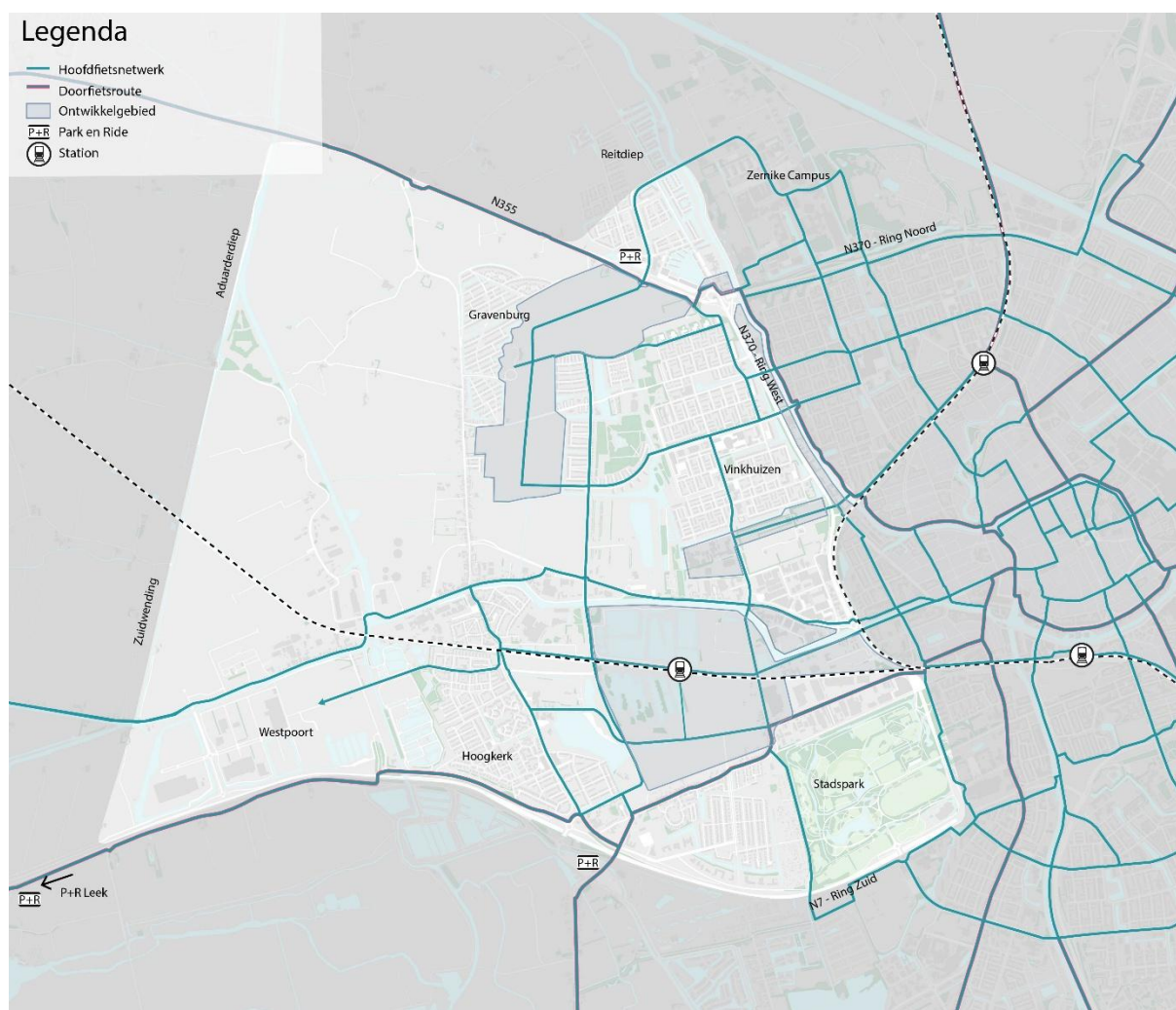
Figuur 2 Kaart met ontwikkelingen uit de Ontwikkелagenda

Bijlage 3. Netwerkkaarten Westflank in 2040

Bijlage 3.1. Fiets en lopen

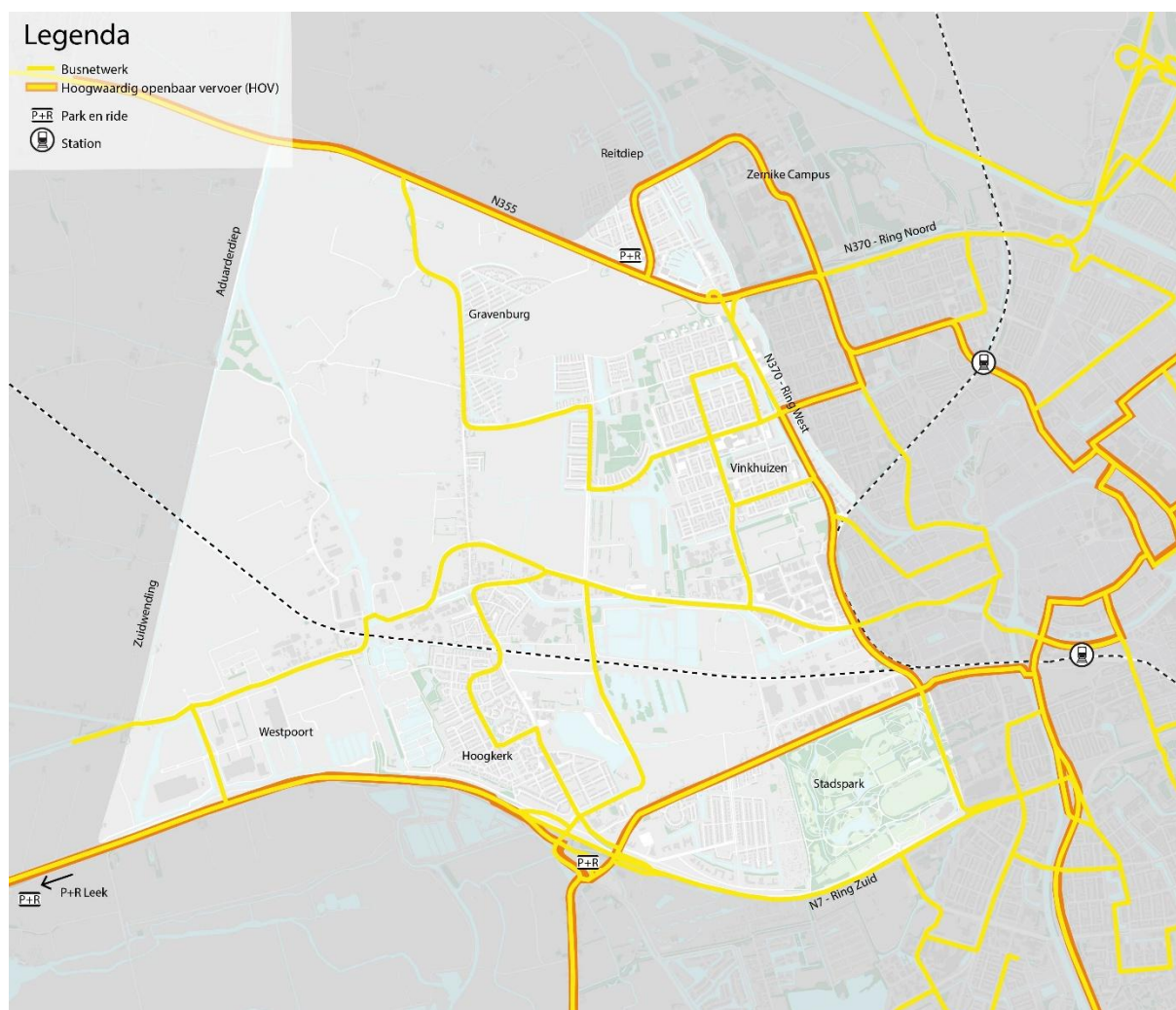


Figuur 3 Netwerkkaart fiets en lopen huidige situatie

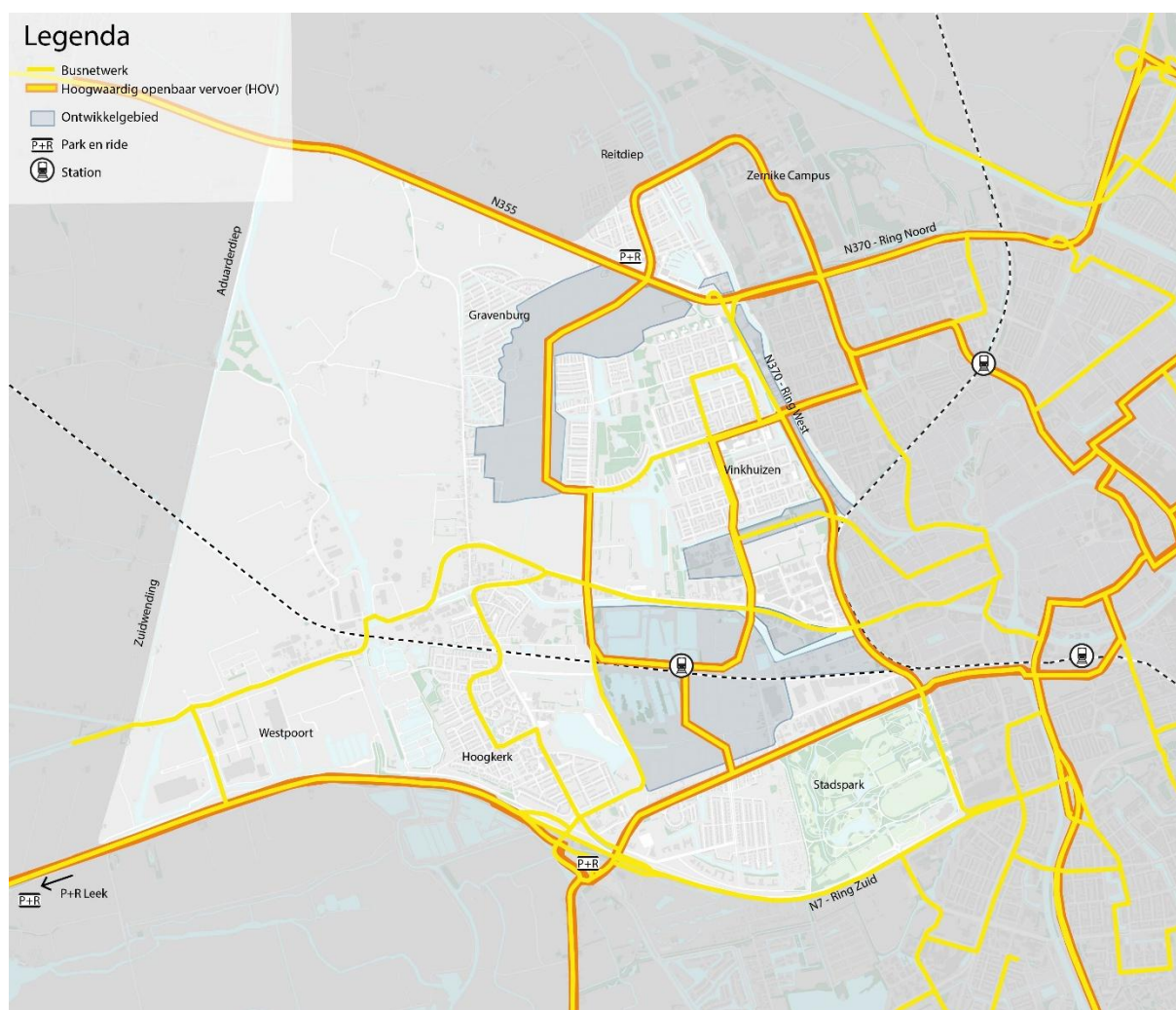


Figuur 4 Netwerkaart fiets en lopen situatie 2040

Bijlage 3.2. Openbaar Vervoer

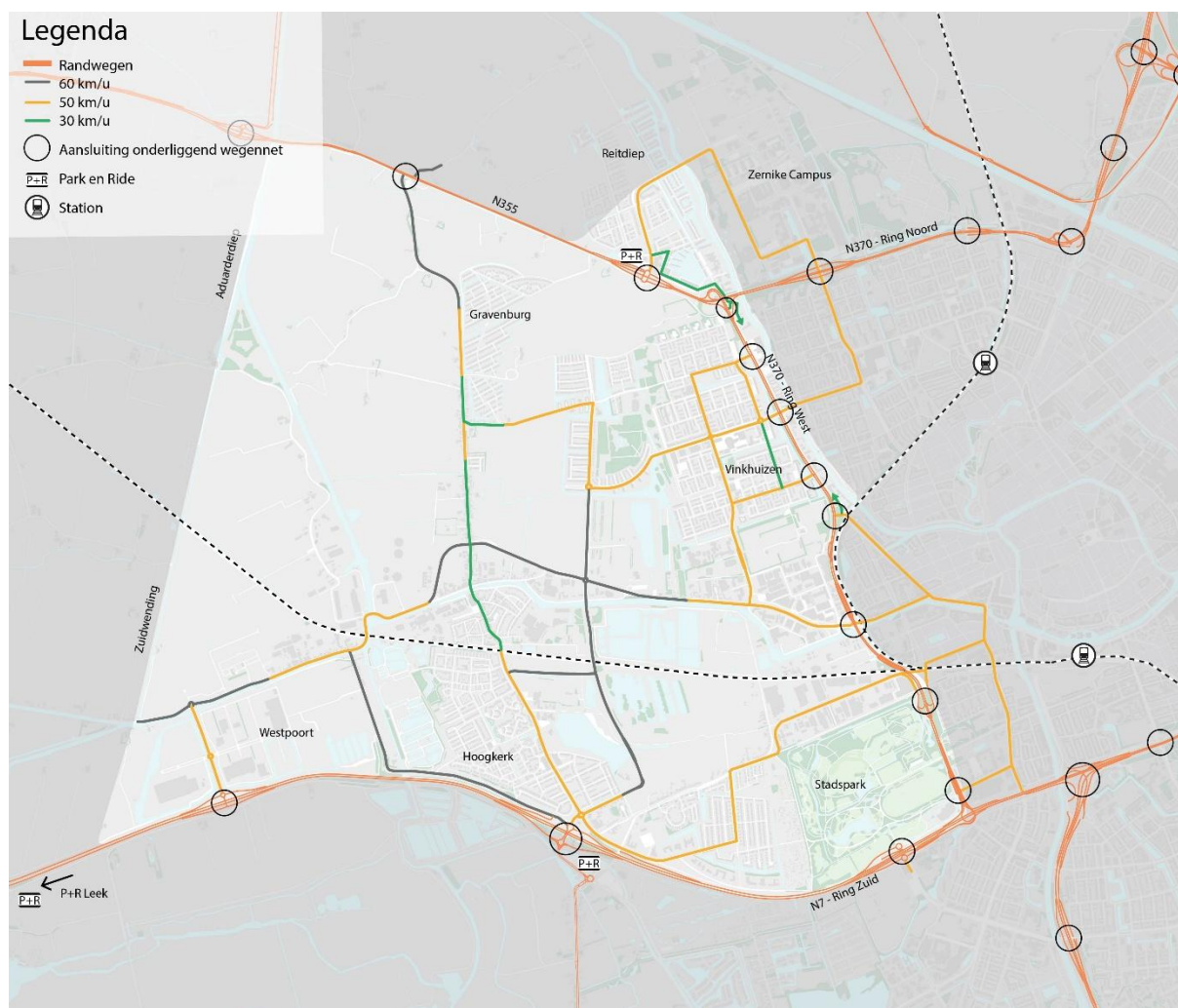


Figuur 5 Netwerkaart ov huidige situatie

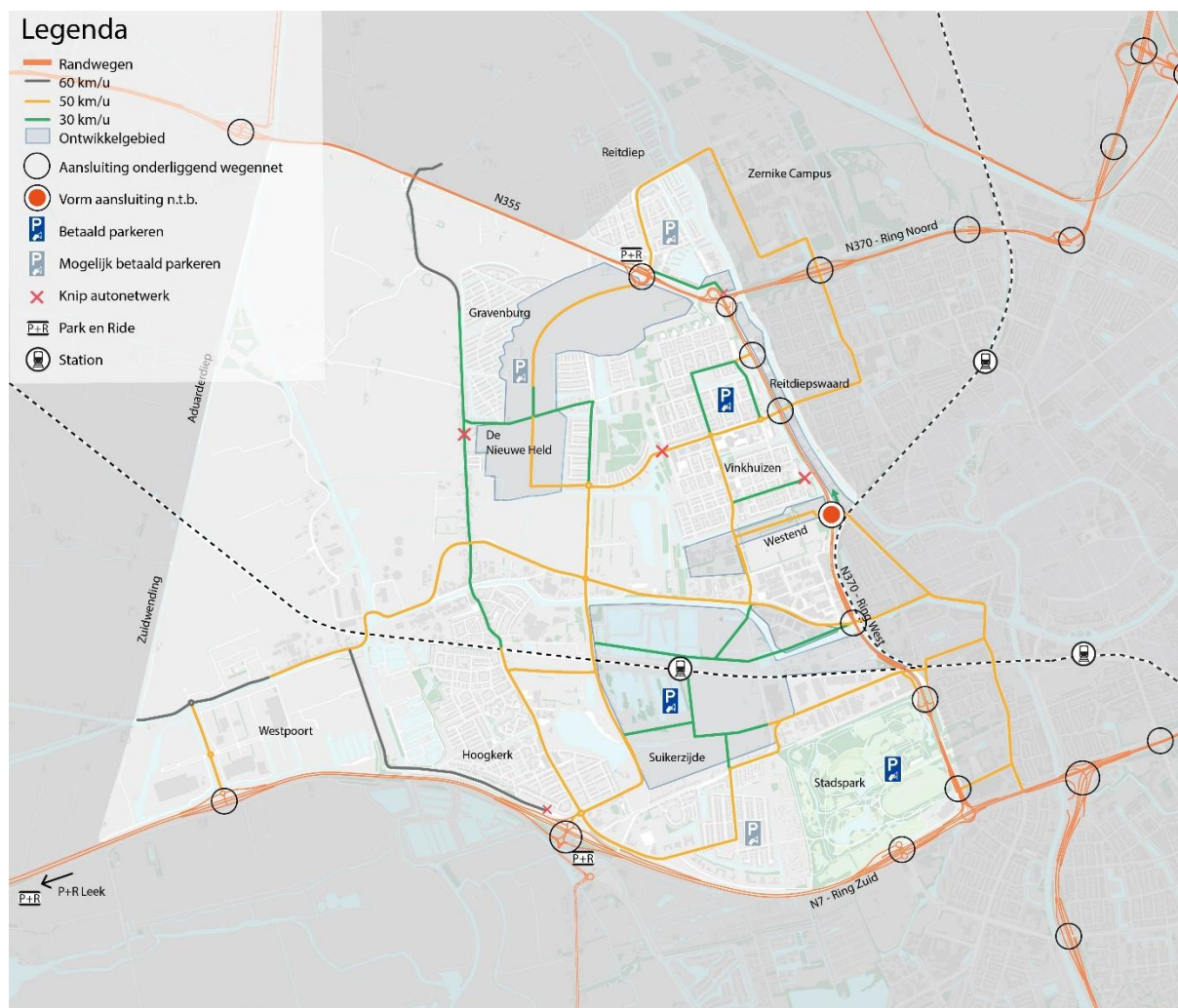


Figuur 6 Netwerkaart ov situatie 2040

Bijlage 3.3. Auto



Figuur 7 Netwerkaart auto huidige situatie



Figuur 8 Netwerkkart auto situatie 2040

Bijlage 1. Samenvattende tabel met oplossingsrichtingen

Ontwikkelagenda Westflank

Datum: 11 februari 2025

#	Ontwikkeling	Omschrijving	#	Maatregel	Investering (in mln. €, excl. btw, prijspeil 2024)	Investering (in mln. €, incl. btw, prijspeil 2024)	Waarvan rehabilitatie	Planning	Vervolg	Trekkende organisatie	Partners
A	Realiseren fietspad Suikerzijde - Stadspark	Er komt een nieuwe noord-zuid hoofdfietsroute door de Westflank, tussen Vinkhuizen en het Stadspark, door De Suikerzijde en onder de spoorlijn Leeuwarden-Groningen. Dat maakt het fietsnetwerk fijnmaziger, veiliger en sneller waardoor meer mensen gaan fietsen en het Stadspark beter bereikbaar wordt vanuit de Westflank.	F2	Realiseren fietspad Suikerzijde - Stadspark	€ 10,00	€ 12,10	€ 3,03 25%	2030	Verkenning	Gemeente Groningen	-
Totaal					€ 10,00	€ 12,10	€ 3,03 25%				
B	Voltooiën Suikerzijderoute van binnenstad tot Westpoort	De Suikerzijderoute is een nieuwe, snelle route tussen de binnenstad en De Suikerzijde. Het gedeelte tussen de Admiraal de Ruijterlaan en De Suikerzijde is in december 2024 in gebruik genomen. Door de Suikerzijderoute te verlengen in westelijke richting krijgt ook bedrijventerrein Westpoort een snelle verbinding met de binnenstad. De rotonde Hoendiep-Aweg-Eendrachtskade Noordzijde-Eendrachtskade Zuidzijde wordt geoptimaliseerd voor zowel bus als fiets- en voetgangers. Hierdoor wordt het fietsnetwerk sneller, veiliger en vollediger.	F14 O7 F17 F1c	Doortrekken Suikerzijderoute richting de binnenstad Verbeteren ov-verbinding Hoendiep – Hoofdstation Doortrekken Suikerzijderoute richting Westpoort Realiseren fietsverbinding De Suikerzijde - Hoogkerk	€ 5,00 € 3,20 € 5,00	€ 6,05 € 3,87 € 6,05	€ 1,51 25% € 0,97 25% € 1,51 25%	2030 2030 2030	Verkenning	Gemeente Groningen	-
Totaal					€ 13,20	€ 15,97	€ 3,99 25%				
C	Realiseren Reitdieploper	De Reitdieploper is de naam van nieuwe brug tussen de wijken Vinkhuizen en Paddepoel, uitsluitend voor fietsers en voetgangers. De Reitdieploper kruist het Reitdiep en Ring West ongelijkvloers in het verlengde van de Kornalijnlaan. Deze nieuwe verbinding maakt ook de binnenstad en Zernike beter bereikbaar vanuit Vinkhuizen en De Nieuwe Held waardoor de barrièrewerking van het Reitdiep en Ring West afneemt. De brug verbetert ook de ov-bereikbaarheid van Reitdiepwaard.	F12-b	Realiseren fiets- en loopverbinding Kornalijnlaan - Reitdiep (Reitdieploper)	€ 8,00	€ 9,68	€ 2,90 30%	2030	Verkenning	Gemeente Groningen	Provincie Groningen
Totaal					€ 8,00	€ 9,68	€ 2,90 30%				
D	Verbeteren doorstroming buslijn N355	De doorstroming op de N355 voor het ov verbetert door de aanleg van een busbaan van het type "tidal flow". In de ochtend wordt die gebruikt voor busverkeer de stad in, en in de middag in omgekeerde richting. De verkeerslichten bij de Heereweg in Adward worden beter afgestemd op de verkeersstromen.	N1 N2	Realiseren kleine versnellingsmaatregelen OV/ VRI Heereweg Realiseren flexibele Busbaan (tidal flow) Nieuwklap - Reitdiephaven	€ 3,00	€ 3,63	€ 1,09 30%	2030 2030	Planuitwerking	Provincie Groningen	Gemeente Westerkwartier
Totaal					€ 3,00	€ 3,63	€ 1,09 30%				
E	Stimuleren P+R Leek	P+R Hoogkerk functioneert goed, wordt druk gebruikt en biedt bijna geen extra parkeer ruimte meer. Uitbreiding van deze P+R is lastig, gezien de beschikbare ruimte. Met het stimuleren van P+R Leek, waar het gebruik tussen de 30-40% ligt en er dus nog ruimte is, verleiden we reizigers hun auto daar te parkeren en eerder gebruik te maken van het ov.	M1	Stimuleren P+R Leek	€ 0,50	€ 0,61	€ 0,15 25%	2030	Verkenning	Provincie Groningen	Gemeente Westerkwartier
Totaal					€ 0,50	€ 0,61	€ 0,15 25%				
F	Herinrichting Edelsteenlaan, Goudlaan en Diamantlaan	De Goudlaan, Diamantlaan en Edelsteenlaan worden opnieuw ingericht, met als doel een betere fietsverbinding te realiseren tussen de Leegeweg en de nieuwe fietsbrug De Reitdieploper. De herinrichting is er ook op gericht sluipverkeer te ontmoedigen, maar de busverbinding wel mogelijk te houden.	M6	Verkeerskundige inrichting Edelsteenlaan, Goudlaan, Diamantlaan	€ 3,00	€ 3,63	€ 0,91 25%	2030	Verkenning	Gemeente Groningen	-
Totaal					€ 3,00	€ 3,63	€ 0,91 25%				
G	Herinrichten van diverse wegen	Door diverse wegen in de wijken anders in te richten maken we het auto gebruik minder aantrekkelijk. Daardoor neemt het sluipverkeer af. Enkele mogelijke ingrepen zijn het verlagen van de snelheid van 50 km naar 30 km per uur, of het aanbrengen van een "knip" voor doorgaand verkeer.	A5 A6-b A7-b M4	Realiseren verkeersmaatregelen De Held Transformatie Leegeweg Transformatie Kerkstraat, incl. knip Verkeersknip Siersteenlaan	€ 2,14 € 1,00 € 1,00 € 0,50	€ 2,59 € 1,21 € 1,21 € 0,61	€ 0,65 25% € 0,30 25% € 0,30 25% € 0,15 25%	2030 2030 2030 2030	Planuitwerking	Gemeente Groningen	-
Totaal					€ 4,64	€ 5,61	€ 1,40 25%				
H	Extra mitigerende maatregelen verkeersveiligheid	De komende tijd moet blijken of de verwachte effecten daadwerkelijk gaan optreden en of er geen andere, ongewenste effecten zijn. We reserveren geld om zo nodig maatregelen te nemen tegen zulke ongewenste effecten.	A17	Extra mitigerende maatregelen verkeersleefbaarheid	€ 1,20	€ 1,45	€ 0,36 25%	2030	Monitoring	Gemeente Groningen	-
Totaal					€ 1,20	€ 1,45	€ 0,36 25%				
I	Parkeerbeleid en realisatie deelhubs	Onderzoeken van de haalbaarheid en het effect van het verder invoeren van betaald parkeren en het verlagen van het aantal parkeerplaats per woning (de "parkeernorm"). Ook door deelauto's, deelfietsen en deelbalkfietsen aan te bieden neemt het auto gebruik af. Hiervoor leggen we "deelhubs" (knooppunten voor gedeeld vervoer) aan. Lagere parkeernormen en uitbreiding van betaald parkeren vragen om nader onderzoek. De wijk Vinkhuizen, het bedrijventerrein Peizerweg en Hoendiep komen daarvoor als eerste in aanmerking. De gemeente Groningen en de Regio Groningen-Assen nemen deel aan het landelijke programma Natuurlijk! Deelmobiliteit en maakt de ambities van dit programma onderdeel van de realisatie van de deelmobiliteitshubs. Voor de vormgeving van de hubs wordt aangesloten bij de door bureau Mijksenaar ontwikkelde landelijke identiteit voor hubs.	D7 D8 D9 D10 M5	Onderzoek betaald parkeren Vinkhuizen, bedrijventerrein Peizerweg en Hoendiep Onderzoek betaald parkeren De Nieuwe Held en Gravenburg Deelhubs groenstedelijk woonmilieu Onderzoek betaald parkeren Reitdiep en De Buitenhof Parkeernorm verlagen (0,5 Hoogstedelijk / 1,0 Groen stedelijk)	€ 0,00 € 0,00 € 0,16 € 0,00 € 0,00	€ 0,00 € 0,00 € 0,19 € 0,00 € 0,00	€ 0,00 0% € 0,00 0% € 0,05 25% € 0,00 0% € 0,00 25%	2030 ntb ntb ntb ntb	Onderzoek	Gemeente Groningen	-
Totaal					€ 0,16	€ 0,19	€ 0,05 25%				

#	Ontwikkeling	Omschrijving	#	Maatregel	Investering (in mln. €, excl. btw, prijspeil 2024)	Investering (in mln. €, incl. btw, prijspeil 2024)	Waarvan ruimtebesparing	Planning	Vervolg	Trekkende organisatie	Partners
J	Verbeteren verkeersveiligheid Westpoort en transport Cosun Beet Company	Het logistieke verkeer voor Cosun gaat via bedrijventerrein Westpoort I rijden. Hierdoor rijdt het fietsverkeer tijdens de campagne (4 maanden) niet meer via de verplichte routes Hoendiep en Johan van Zwedenlaan. (maatregel A14-a). Voor bewoners van de Johan van Zwedenlaan en het Hoendiep verbetert de leefkwaliteit door de afname van het fietsverkeer. De zuidelijke aansluiting van af- en toerit Westpoort wordt ook aangepast en er wordt onderzocht of de hier aanwezige fietsverbinding kan worden verbeterd. Mocht dit niet mogelijk zijn dan wordt de fietsaansluiting verwijderd en worden fietsers via de (nieuwe) doorfietsroute Groningen Leek geleid of geleid via de tunnel onder de A7 t.h.v. Munnikesloot. De bushalte blijft vanaf Mutsloot voor voetgangers bereikbaar via de bestaande trap. Mocht decentrale afhandeling Cosun niet mogelijk zijn, dan wordt in gezet op het ombouwen van de rotonde Hoendiep - Van Zwedenlaan. Met deze maatregel verbetert de verkeersveiligheid van deze weg. Voor fietsers en voetgangers verbetert de oversteekbaarheid van de kruising tussen Hoendiep en Johan van Zwedenlaan.	A14-a A14-b A18	Decentrale afhandeling Cosun via Westpoort Ombouwen rotonde Hoendiep – Johan van Zwedenlaan tot VRI Verbeteren aansluitingen af- en toerit Westpoort	€ 1,00 € 1,30	€ 1,21 € 1,57	€ 0,30 25% € 0,47 30%	2030 2030	Verkenning	Gemeente Groningen	Provincie Groningen Provincie Drenthe Gemeente Noordenveld Rijkswaterstaat Cosun Beet Company
Totaal					€ 2,30	€ 2,78	€ 0,77 28%				
K	Realiseren ongelijkvloers kruispunt West End	De aansluiting West End vormt een belangrijke nieuwe ontsluiting van een deel van de Westflank op Ring West. Door deze aansluiting ongelijkvloers te maken, verbetert de verkeersveiligheid voor fietsers en de doorstroming van autoverkeer en ov op Ring West. Aanvullende maatregelen zijn nodig om het geheel goed te laten functioneren. Hierbij denken we aan verbetering van de indeling van de kruisingen Siersteenaan/Pleidenlaan en Edelsteenaan en herinrichting van de Metaallaan.	F11 O4 A4 W2 W3 F9 W4 W9 M3	Fietspad Diamantlaan (West End - Siersteenaan) Nieuwe ov-halte en ov-route West End Transformatie Metaallaan Ongelijkvloerse aansluiting West End, Ring verdiept Verbinding West End - Diamantlaan, auto Verbinding West End - Diamantlaan, fiets Opheffen gelijkvloerse aansluitingen Friestraatweg en Metaallaan Veilige rotonde Goudlaan Optimalisatie kruispuntindeling Pleidenlaan en Edelsteenaan - Ring West	€ 1,10 € 0,50 € 1,43 € 65,00 € 0,90 € 0,50	€ 1,33 € 0,61 € 1,73 € 78,65 € 1,09 € 0,61	€ 0,33 25% € 0,15 25% € 0,43 25% € 23,60 30% € 0,27 25% € 0,18 30%	2030 2032 2032 2032 2032 2030	Verkenning	Provincie Groningen	Gemeente Groningen
Totaal					€ 69,43	€ 84,01	€ 24,96 30%				
L	Verkeersmanagement- en incidentmanagement randwegen Westflank	Om het autobedrijf en te verminderen en te sturen wordt ingezet op gedragsbeïnvloeding. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld het continueren van verkeers- en incidentmanagement en werkgeversaanpak. Om sluisverkeer te verminderen wordt het verkeer meer gebundeld op de "randwegen", waaronder Ring West. Via informatieschermen wordt het verkeer in de spits of bij ongelukken geïnformeerd over de snelst beschikbare routes. Dit "verkeersmanagement" en "incidentmanagement" maakt het mogelijk het verkeer te sturen, beschikbare wegcapaciteit optimaal te benutten en filevorming te beperken. Een werkgeversaanpak kan mogelijk leiden tot minder verkeer in en rondom de Westflank.	M2	Gedragsbeïnvloeding randwegen Westflank	€ 0,30	€ 0,36	€ 0,09 25%	2030	Planuitwerking	Provincie Groningen	Rijkswaterstaat
Totaal					€ 0,30	€ 0,36	€ 0,09 25%				
M	Mitigerende maatregelen vrijheidsplein	Het is mogelijk dat het verkeer op langere termijn vastloopt bij de aansluiting van Ring West op de N7 (richting Julianaplein). Verkeers- en incidentmanagement kan dit verminderen. Als blijkt dat dit onvoldoende is, dan is een budget beschikbaar voor aanvullende maatregelen. Hierbij valt te denken aan een andere inrichting van de rijbanen op de N7/A7.	M9	Mitigerende maatregelen Vrijheidsplein	€ 1,00	€ 1,21	€ 0,30 25%	ntb	Monitoring	Provincie Groningen	Rijkswaterstaat
Totaal					€ 1,00	€ 1,21	€ 0,30 25%				
N	Reconstructie aansluiting Reitdiepplein	Het Reitdiepplein verbindt de omliggende stadswijken met de N355: De Held en De Nieuwe Held, Gravenburg en Vinkhuizen aan de zuidkant, en Reitdiep en Zernike aan de noordkant. De capaciteit van deze aansluiting wordt zowel aan de noord- als zuidzijde verhoogd. Voor de verkeersveiligheid wordt de N355 tussen het Reitdiepplein en de aansluiting met Ring West verbreed. Voor fietsers komt er een tunnel in de doorfietsroute langs de N355.	N3a R4 F10 R5 W7	Reconstructie aansluiting Reitdiepplein, incl. wegvak Reitdiephaven - Ring West Ombouw onderliggend wegennet tot half klaverblad westzijde Fietsroute Doorfietsroute Zuidhorn – Groningen Aantakken extra ontsluiting Reitdiephaven Afsluiten Hoogweg onder Ring Noord voor autoverkeer	€ 17,00 € 12,00 € 0,50	€ 20,57 € 14,52 € 0,61	€ 6,17 30% € 4,36 30% € 0,15 25%	2030 2030 2030	Verkenning	Provincie Groningen	Gemeente Groningen
Totaal					€ 29,50	€ 35,70	€ 10,68 30%				
O	Optimaliseren rotondecomplex Hoogkerk	Het rotondecomplex wordt verbeterd, zodat Hoogkerk, De Buitenhof en een deel van De Suikerzijde goed bereikbaar blijven voor auto's en ov. Door de herinrichting van de rotondes verbetert de veiligheid voor fietsers. Het rotondecomplex wordt integraal beschouwd, inclusief de aansluiting op de N7. De zuidelijke rotondes vallen primair buiten de scope, maar gedurende de verdere uitwerking blijft wel beschouwd worden of zich daar geen aanvullende knelpunten gaan voordoen.	H2 H3 H4 F15	Optimaliseren rotondecomplex (fysieke rijbaanscheiding) Optimaliseren rotonde met bypass richting A7-west Knippen autoverkeer Roderwolderdijk Verbeteren fietspaden rotondecomplex Hoogkerk	€ 0,50 € 1,50 € 0,30	€ 0,61 € 1,82 € 0,36	€ 0,15 25% € 0,54 30% € 0,09 25%	2030 2030 2030	Planuitwerking	Provincie Groningen	Gemeente Groningen Rijkswaterstaat Provincie Drenthe Gemeente Noordenveld Gemeente Tynaarlo
Totaal					€ 2,30	€ 2,78	€ 0,79 28%				
					Excl. btw	incl. btw					
					Totaal ontwikkelingen	€ 148,53	€ 179,72	€ 51,48 29%			
					Proceskosten MIRT-onderzoek	€ 0,80	€ 0,97				
					Proceskosten programma Bereikbaarheid Westflank	€ 0,50	€ 0,61				
					Totale kosten ontwikkelagenda	€ 149,83	€ 181,29				
					Beschikbaar budget	€ 146,37	€ 177,11				
					Restant	-€ 3,46	-€ 4,18				

Bedragen zijn gebaseerd op Overzichtstabel financiën maatregelenpakketten Westflank 03-09-2024 incl. uitgangspunten (incl. INDEXATIE 2024)