Gemeente Groningen

GRONINGEN GOED OP WEG

Naar een leefbare, schone en gezonde gemeente

Bijlage Netwerk doorwaadbare stad 2040

INHOUD

1 De doorwaadbare stad **4**

1.1 Van verkeersruimte naar leefruimte 5

1.2 Maatregelen doorwaardbare stad 5

1.3 Vastleggen netwerk Doorwaadbare Stad 2040 6

2 Hiërarchie wegen **7**

2.1 Ringweg en hoofdwegen 8

2.2 50 km/uur-wegen 8

2.2.1 Verbindingswegen 8

2.2.2 Wegen in bedrijventerreinen 9

2.3 30 km/uur-wegen 10

2.3.1 Woonstraten in de stad 10

2.3.2 Buurtstraten in de stad 10

2.3.3 Diepenring 11

2.3.4 Wegen in de dorpen 11

2.3.4.1 Haren 11

2.3.4.2 Ten Post en Ten Boer 12

2.3.4.3 Hoogkerk 12

2.3.5 Belevingsplekken 12

2.4 Wegen in landelijk gebied 13

2.5 Omschakeling van 50 km/uur naar 30 km/uur 13

3 Busvervoer in de doorwaadbare stad **18**

3.1 Betrouwbaarheid OV 19

3.2 Snelheid OV 19

3.3 Dragende OV-structuur 20

3.4 Strekken OV-lijnen 20

3.5 Toewijzen OV geschikte infrastructuur 21

4 Toelichting keuzes en veranderingen **26**

4.1 Volledige ongelijkvloerse ringweg (70 en 80 km/uur) 27

4.2 Vijf aanrijroutes in stad (behouden 50 km/uur) 27

4.3 Verbindingsweg Oude A7 (transitie naar 50 km/uur) 28

4.4	Tien wijkuitvalswegen in stad (deels behoud 50 km/uur, deels transitie 30 km/uur)	28
4.5	Nieuwe wijkuitvalsweg Oosterhamrikzone (deels 50 km/uur, deels 30 km/uur)	29
4.6	Korreweg (transitie van 50 km/uur naar fietsstraat, verleggen busroute)	30
4.7	Eikenlaan (knip autoverkeer, keuze fietsoversteek Wilgenpad)	31
4.8	Station Noord (knip autoverkeer)	32
4.9	Spoorwegovergang Peizerweg (knip autoverkeer, Peizerweg transitie naar 30 km/uur)	32
4.10	Introductie 34 buurtstraten in de stad (transitie van 50 km/uur naar 30 km/uur)	33
4.11	Transitie Diepenring (transitie 50 km/uur naar 30 km/uur en knips)	33
4.11.1	Schuitendiep en Turfsingel (transitie naar 30 km/uur, knips en verleggen buscorridor)	34
4.11.2	Stationsweg (transitie naar 30 km/uur en knip)	35
4.11.3	Emmasingel en Eeldersingel (transitie naar 30 km/uur en knip)	35
4.11.4	A-weg en Eendrachtskade nz en zz (transitie naar 30 km/u)	36
4.11.5	Winschoterkade (knip)	37
4.12	Prinsesseweg en Wilhelminakade (transitie van 50 km/uur naar 30 km/uur)	37
4.13	S.O.J. Palmelaan, B.S.F von Suttnerstraat en C.G. Wichmannstraat	38
4.14	Buurtstraat Dilgtweg Haren (transitie van 50 km/uur naar 30 km/uur)	38
4.15	Helpman/Coendersborg (mogelijke transitie van 50 km/uur naar 30 km/uur en inrichting 30 km/u)	39
4.16	Vijf belevingsplekken bij winkelcentra (30 km/uur-segmenten in 50 km/uur-wegen)	40
4.17	Rotonde Rodeweg-Boterdiep (verkenning ontwerpkansen bij 30 km/uur)	40
4.18	Voormalige busroutes in buurten (transitie 50 km/uur naar 30 km/uur)	41
4.19	Zuidelijke OV-tangent (behoudt 50 km/uur)	41
4.20	Infrastructuur ontwikkellocaties westflank	41
4.20.1	Uitbreiden fietsinfrastructuur	42
4.20.2	Westelijke OV-tangent	42
4.20.3	Auto-ontsluiting Held III en Suikerzijde	42
4.20.4	Ongelijkvloerse westelijke ringweg	43
4.20.5	Rondweg Westpoort	43
4.21	Hoogkerk (rondweg en transitie naar 30 km/u)	44
4.22	Infrastructuur ontwikkellocatie Meerstad	44
4.23	Nieuwe Buurtweg Haren-noord	44
4.24	Ten Boer (onderzoek Rondweg)	45
4.25	Ten Post (onderzoek Rondweg)	45

1

De doorwaadbare stad

We kiezen in Groningen nu voor een ‘doorwaadbare’ stad. Dat is een stad waarin de fiets of te voet de makkelijkste optie is om je te verplaatsen. Je kunt weliswaar nog steeds met de auto, maar in tegenstelling tot lopen en fietsen we willen niet dat dat vanzelfsprekend zo snel mogelijk moet kunnen.

1.1 Van verkeersruimte naar leefruimte

In de mobiliteitsvisie kiezen we voor een 'doorwaadbare' stad. De manier waarop wij voortaan naar onze structuur van autonetwerk kijken is daarmee gericht op:

- het herwinnen van openbare ruimte op het verkeer, met als doel:
  - meer ruimte voor voetgangers;
  - meer ruimte voor het fietsverkeer;
  - meer ruimtelijke kwaliteit;
  - meer groen en klimaatadaptie;
  - een prettiger verblijfsklimaat.
- meer verkeersveiligheid, veiliger en makkelijker oversteken;
- minder overlast van geluid en luchtverontreiniging.

We zien het belang in dat je met de auto bijna overal kunt komen, maar we vinden het niet vanzelfsprekend dat dat altijd zo snel mogelijk moet kunnen. Voetgangers, fietsers en OV-reizigers omarmen wij van harte en faciliteren we dus zo goed mogelijk. Dat mag binnen onze stad en dorpen ten koste gaan van de snelste verbinding met de auto. Dat vinden wij goed verdedigbaar. Daarom is binnen de bebouwde kom de auto in principe te gast, die zich aanpast aan het karakter van de directe leefomgeving en aan de andere verkeersdeelnemers, voor wie snel rijdende auto's een potentieel gevaar vormen.

1.2 Maatregelen doorwaardbare stad

30 km/uur tenzij

Dit alles betekent concreet dat auto's binnen de bebouwde kom langzamer moeten rijden. We veranderen dan ook op een fors aantal wegen de maximumsnelheid op termijn naar 30 km/uur. In principe geldt straks op alle wegen binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid van 30 km/uur, tenzij er een specifieke reden is om deze op 50 km/uur te houden. Die uitzonderingen maken we voor wegen die belangrijk blijven voor de afwikkeling van autoverkeer en het OV of wegen waarvan we zien dat de impact van de auto op de leefkwaliteit minder een issue is zoals bij bedrijventerreinen.

Knips

Met alleen het invoeren van meer 30 km/uur-wegen denken wij niet overal het gewenste resultaat te behalen. We veranderen daarom heel gericht op specifieke plekken in onze gemeente de verkeers-circulatie. Dat doen we door autoroutes te knippen. We willen hiermee vooral bereiken dat de Diepenring werkelijk alleen functioneert voor aanliggende wijken en niet meer als verdeelring. Maar bijvoorbeeld ook dat in het noorden van de stad het interwijkverkeer en grote verkeerstromen dwars door wijken worden ingeperkt.

Gericht nieuwe infrastructuur

Tot slot stellen we, weliswaar met terughoudendheid, voor om nieuwe wegen te maken. Dit doen we om nieuwe gebieden een route naar de ringweg te bieden, maar ook om bestaande routes en gebieden te ontlasten van autoverkeer.

1.3 Vastleggen netwerk Doorwaadbare Stad 2040

Dit document 'Netwerk doorwaadbare stad 2040' is de vertaling van de mobiliteitsvisie naar het toekomstig netwerk voor gemotoriseerd verkeer. We beschrijven de gewenste hiërarchie van ons wegennet in 2040 en wat dit betekent voor de wegen en straten in Groningen. Dit is het toekomstbeeld waar we naar toe willen groeien.

Hiermee leggen wij een nieuw kader vast voor de ontwikkeling van ons wegennet tot 2040. Zo geven we onze inwoners helderheid over de intentie die wij de komende 20 jaar hebben met onze wegen. En bieden we een kader voor hoe autoverkeer in toekomstige ontwerpen voor bestaande en nieuwe wegen meegenomen moet worden. Hoe wij die ontwerpen voor ons zien en hoe wij de kans verzilveren om de openbare ruimte te verbeteren, daarvoor hebben wij de Leidraad openbare ruimte gemaakt.

2

Hiërarchie wegen

In het autonetwerk van de doorwaadbare stad zit een hiërarchie van de wegen. Met verschillende maximumsnelheden geven we aan op welke wegen we autoverkeer optimaal faciliteren, omdat deze essentieel zijn voor de bereikbaarheid van de stad, en op welke wegen de auto's zich aanpassen aan de andere verkeersdeelnemers en de leefomgeving.

2.1 Ringweg en hoofdwegen

De ringweg en de hoofdwegen verbinden de stad en de regio aan elkaar en werken ook het autoverkeer af dat onze stad passeert (geen herkomst of bestemming in de stad). Wij hechten eraan dat deze wegen goed functioneren. Natuurlijk om de autobereikbaarheid te garanderen voor degenen die daarvan afhankelijk zijn in de regio en stad, maar ook om ervoor te zorgen dat autoverkeer geen aanleiding heeft routes te zoeken door onze wijken en dorpen. Op deze wegen geldt een snelheid van 70 km/uur of 80 km/uur. We doen er alles aan om conflicten te voorkomen tussen voetgangers, fietsers en auto's of er is er veel aandacht om verschillende verkeersdeelnemers veilig en gereguleerd te laten kruisen.

De ringweg is niet alleen dé verdeelring van de regio, maar ook van de stad en de binnenstad. Om deze functie goed te kunnen vervullen, is het nodig dat de gehele ringweg ongelijkvloers wordt. De dragers van het autonetwerk in de gemeente zijn op (inter)nationaal niveau de snelwegen (A7 en A28) en op regionaal niveau de ringweg en de provinciale wegen. Deze zijn ook cruciaal om alle wijken en dorpen goed te ontsluiten en te voorkomen dat het verkeer door de wijken en dorpen heen rijdt.

2.2 50 km/uur-wegen

Binnen de bebouwde kom wijzen we 50 km/uur-wegen aan waar auto's hun eigen domein hebben, separaat van de fietsers en voetgangers. Dan gaat het om aanrijroutes, wijkuitvalswegen naar de ringweg en provinciale wegen, stedelijke verbindingswegen en wegen op bedrijventerreinen, waar auto's de bepalende factor zijn voor de leefkwaliteit.

2.2.1 Verbindingswegen

De verbindingswegen zijn nodig voor de autobereikbaarheid van de binnenstad, de wijken, de bedrijventerreinen en de dorpen. Zij verbinden deze gebieden met de hoofdwegen. De verbindingswegen zijn vaak ook van groot belang voor het OV, de hulpdiensten en het vrachtverkeer. Ze zijn essentieel om het verkeerssysteem en de economie draaiende te houden en vormen daarom de uitzondering op het verlagen van de snelheid binnen de bebouwde kom.

Op de verbindingswegen is de auto het maatgevende voertuig. De snelheid blijft hier in principe 50 km/uur. Langs deze wegen liggen vrijliggende fietspaden. We stellen eisen aan de doorstroming en betrouwbaarheid van deze wegen en waar nodig treffen we maatregelen. We onderscheiden de volgende verbindingswegen:

A. aanrijroutes voor de binnenstad;
B. wijkuitvalswegen vanuit wijken, bedrijventerreinen en dorpen naar de ringweg en provinciale wegen;
C. verbindingswegen in het gebied buiten de ringweg.

Aanrijroutes

De binnenstad is vanaf de ringweg bereikbaar via aanrijroutes. Dit zijn de Bedumerweg, het Hoendiep, het Emmaviaduct, de Europaweg en het Damsterdiep. Op deze wegen geldt in principe een snelheid van 50 km/uur. Auto's, voetgangers en fietsers hebben hun eigen domein. Zo zorgen we ervoor dat de binnenstad ook voor auto bereikbaar blijft en dat autoverkeer uit de aanliggende wijken juist deze routes kiest om af te vloeien naar de hoofwegenstructuur.

Wij vinden dat automobilisten op de ringweg zo rechtstreeks mogelijk moeten aanrijden naar bestemmingen in de wijken en daarvoor niet de Diepenring moeten gebruiken. Voorheen vormden de aanrijroutes en de Diepenring een gezamenlijk intern autosysteem, maar nu vervalt de functie van de Diepenring als autoverdeelring. Als er aanleiding toe is, kan de snelheid op een aanrijroute dicht bij de binnenstad worden verlaagd en is bijvoorbeeld op het laatste stukje naar een parkeergarage de auto al 'te gast'.

Wijkuitvalswegen

Elke wijk en elk dorp heeft primair via wijkuitvalswegen een route naar de ringweg en de hoofdwegen. We ontmoedigen dat autoverkeer vanuit de éne wijk via de andere wijk naar de ringweg rijdt en autoverkeer tussen wijken onderling. We stimuleren dat autoverkeer via de ringweg gaat door meer 30 km/h wegen en enkele knips op interwijk routes.

Autoverkeer richting de wijken en dorpen willen wij zo lang mogelijk op de ringweg en hoofdwegen houden. Dit verkeer rijdt pas dicht bij de bestemming de wijk of het dorp in. De wijkuitvalswegen kennen daarom een snelheid van 50 km/uur dicht bij de ringweg en hoofdwegen, maar gaan verderop over in buurtstraten (30 km/uur).

Verbindingswegen buiten de ring

In het gebied buiten de ring zijn er meer en langere verbindingswegen, doordat de afstanden groter zijn. Deze verbindingswegen vormen voor meerdere wijken de verbinding met de ringweg en de hoofdwegen of ontsluiten een van de economische kerngebieden. De belangrijkste wijzigingen in het netwerk hangen nauw samen met de bouw van nieuwe woonwijken en veranderingen in de infrastructuur.

2.2.2 Wegen in bedrijventerreinen

Voor veel bedrijventerreinen met maak- of logistieke functies zijn het auto- en vrachtverkeer de belangrijkste gebruikers van het gebied. De wegen zijn hierop ingericht met een ruime breedte en een maximumsnelheid van 50 km/uur. Kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers zijn eigenlijk niet aanwezig. Deze bedrijventerreinen liggen aan de hoofdwegen en sluiten rechtstreeks aan op de hoofdwegen. Ook op de bedrijventerreinen zelf blijft 50 km/uur de norm.

2.3 30 km/uur-wegen

Een lage snelheid voor auto's vergroot de mogelijkheden de omgeving zo in te richten dat deze prettiger is voor inwoners en bezoekers. Wij willen dat iedereen in zijn directe leefomgeving van de schoonheid van wijken en dorpen kan genieten, het water kan beleven, veilig en prettig kan spelen, in een veilige omgeving de boodschappen kan doen en naar school kan gaan. Bovendien zorgt een lagere snelheid ervoor dat er minder (ernstige) ongelukken gebeuren.

In grote delen van de binnenstad zijn fietsers en voetgangers al de hoofdgebruikers en is de auto te gast of helemaal niet toegestaan. In de 'doorwaadbare stad' willen we nu een stap verder gaan door ook op wegen met een verkeers-verzamelfunctie in onze gemeente de snelheid te verlagen. De Diepenring krijgt een ander karakter, we introduceren buurtstraten en we leggen belevingsplekken vast waar al het verkeer te gast is. Door het verlagen van de snelheid ontstaat meer ruimte en ontwerpvrijheid in het wegprofiel.

In de praktijk betekent de doorwaadbare stad dat veel wegen, vooral binnen de ringwegen, teruggaan naar een snelheid van 30 km/uur of minder. Bij deze 30 km/uur-wegen maken we onderscheid in buurtstraten, die een verzamelfunctie hebben, en woonstraten waar eigenlijk alleen bestemmingsverkeer rijdt. Buurtstraten zijn weliswaar 30 km/h maar krijgen een ander karakter dan woonstraten, om onnodig verkeer door woonstraten te voorkomen. Daarvoor is het belangrijk dat de woonstraten ook daadwerkelijk als woonstraat zijn ingericht en in alles uitstralen dat de auto te gast is.

2.3.1 Woonstraten in de stad

Het overgrote deel van alle stedelijke wegen in onze gemeente ligt in (toekomstige) 30 km/uur-gebieden. Bijna al deze wegen zijn woonstraten, waar het verblijven voorop staat. In veel woonstraten is nog openbare ruimte te herwinnen, bijvoorbeeld door minder verharding voor het verkeer en minder parkeerplaatsen. Dat kan via smallere wegen, maar bijvoorbeeld ook door het instellen van eenrichtingsverkeer.

2.3.2 Buurtstraten in de stad

De buurtstraten zijn bedoeld om buurten en wijken te bereiken, maar er is ook aandacht voor de leefkwaliteit. Een huidig voorbeeld in Groningen dat als een buurstraat gezien kan worden is de Meeuwerderweg. Langs deze buurtstraat staan woningen en er komen buurtvoorzieningen voor, zoals winkels, kappers en andere (commerciële) functies.

Deze buurtstraten behouden dezelfde functie als nu, maar krijgen een lagere autosnelheid (30 km/uur) en een vriendelijker inrichting. Daardoor bieden ze meer ruimte voor voetgangers en fietsers, en zijn ze aangenamer om in te verblijven. Al het verkeer maakt in principe gebruik van hetzelfde wegvak (gemengd profiel), tenzij er zoveel auto's of fietsen zijn dat het verkeer van elkaar gescheiden moet worden of blijven.

Direct verkeer tussen wijken wordt ontmoedigd door het verlagen van de snelheid op de buurtstraten tussen de wijken. Waar nodig passen we een knip voor het autoverkeer toe.

2.3.3 Diepenring

De Diepenring verdwijnt als verdeelring en parkeerring. De snelheid van het autoverkeer gaat terug naar 30 km/uur. Als er aanleiding toe is, kan hier een knip voor het autoverkeer komen. De parkeergarages aan de rand van de stad zijn bereikbaar via de aanrijroutes naar de binnenstad. De Diepenring is straks alleen nog bedoeld om de omliggende buurten te bereiken en de parkeergarages die niet bij de aanrijroutes liggen, zoals Forum Groningen en Ossenmarkt. Zo ontstaan er kansen om een bijzondere verblijfsomgeving te creëren, met bijvoorbeeld meer beleving van het water en ruimte voor de fiets en voetganger.

2.3.4 Wegen in de dorpen

Net als in de wijken van de stad maken we in de dorpen onderscheid tussen verbindingswegen, buurtstraten en woonstraten. Ook in onze dorpen geldt in principe een maximumsnelheid van 30 km/uur. Uitzonderingen zijn verbindingswegen en wegen waarbij de afstand van de bebouwing tot de weg of de afstand tussen de bebouwing onderling te groot is.

Als de automobilist de weg niet als woongebied ervaart, is het lastig de gewenste lage snelheid af te dwingen. In sommige dorpen bestaat het probleem van (te) veel verkeer, waaronder ook zwaar (landbouw)verkeer. Dit zorgt voor een gevoel van onveiligheid. Ook raken de cultuurhistorische waarde en de ruimte voor groen in het gedrang. Hier willen we nadrukkelijk aandacht aan besteden.

2.3.4.1 Haren

Bijna alle wegen in Haren hebben een snelheid van 30 km/uur en kennen gemengd verkeer (auto's en fietsers op hetzelfde wegvak). De wegen hebben vaak een herkenbaar Harens profiel, met veel groen en bomen langs de weg en daarachter een voetpad.

De buurtstraten in Haren zijn onder andere de Vondellaan, de Onnerweg, de Oude Middelhorst en de Dilgtweg. Op de buurtstraten bundelen we het autoverkeer en zijn doorstroming en bereikbaarheid belangrijk. Ook zijn dit routes voor hulpdiensten en het OV. In de inrichting betekent dit bijvoorbeeld minder drempels en andere snelheidsremmende maatregelen dan in woonstraten.

2.3.4.2 Ten Post en Ten Boer

Dwars door de dorpen Ten Post en Ten Boer lopen provinciale wegen. Vooral Ten Post fungeert als kruispunt voor regionaal verkeer. Het doorgaande regionaal verkeer, ook veel zwaar (landbouw)verkeer, zorgt voor veel overlast en voor onveilige situaties voor fietsers en voetgangers. Ook zet dit de leefkwaliteit in het dorp onder druk. In beide dorpen is de verplaatsing van de school naar de nieuwe locatie een aandachtspunt.

Ook het landbouwverkeer dwars door de dorpen is niet wenselijk. In afstemming met de andere wegbeheerders willen we bekijken of het landbouwverkeer andere, bestaande wegen kan gebruiken.

In beide dorpen leeft de wens voor een rondweg om de kwaliteit van de woon- en leefomgeving een sterke impuls te geven. In samenwerking met de provincie moet onderzocht worden of een rondweg de beste oplossing is of dat er andere mogelijkheden zijn om de verkeersknelpunten op te lossen.

2.3.4.3 Hoogkerk

De wijken en buurten van Hoogkerk zijn allemaal 30 km/h. Hoogkerk kent meerdere door verkeer gedomineerde wegen en omgevingen zoals de omgeving rondom A7/P+R Hoogkerk, de verbindingswegen Johan van Zwedenlaan en Vierverlatenweg. Ook de Zuiderweg heeft nu nog een op vlot afwikkelen van autoverkeer gerichte inrichting. Op Zuiderweg zal dit op termijn voor een deel van de weg veranderen als gevolg van de keuze voor de Doorwaadbare stad. In Hoogkerk heeft het bietentransport naar de Suikerfabriek een forse impact. Dit verkeer rijdt weliswaar de route via Westelijke Ringweg en Hoendiep maar op termijn is een meer rechtstreekse ontsluiting naar de A7 gecombineerd met een de rondweg Westpoort een denkbare oplossing, ook voor de bereikbaarheid van het westelijke stadsdeel en de ontsluiting van Westpoort zelf.

2.3.5 Belevingsplekken

We hebben in onze gemeente plekken in routes aangewezen waar het nu het meest schuurt tussen verkeer en leefkwaliteit. Het gaat om plekken waar mensen verblijven, veel voetgangers zijn en veel kwetsbare groepen komen. Bijvoorbeeld in de buurt van winkelcentra.

Op deze 'belevingsplekken' willen we de ruimtelijke kwaliteit en beleving verbeteren door anders om te gaan met de mobiliteit. We streven hier naar de hoogste leefkwaliteit die past bij de functie van de plek. Op deze plekken, soms ook op 50 km/uur-wegen, gaan we korte trajecten aanwijzen waar de auto niet voorop staat, maar de fietsers of de voetgangers. Met het oog op het verblijfsklimaat is de auto hier over een korte afstand 'te gast'. De snelheid ligt over een kort traject op maximaal 30 km/uur.

Een voorbeeld van hoe het kan is de Rijksstraatweg in het centrum van Haren, die volgens de principes van Shared Space is ingericht. Voor nieuwe belevingsplekken denken wij bijvoorbeeld aan de winkelcentra Overwinningsplein, Paddepoel en Helpman, maar ook aan plekken zoals Dudok aan het water, rondom stations (Hoofdstation, station Suikerzijde, Noorderstation en mogelijk op termijn station Europapark) of nabij de sportvelden Zernike.

2.4 Wegen in landelijk gebied

Ook buiten de bebouwde kom streven we naar een minder dominante positie van de auto, zodat we in het landelijk gebied de leefbaarheid kunnen verbeteren. Tegelijk blijft een goede bereikbaarheid per auto belangrijk, omdat er vaak geen goede alternatieven zijn.

In ons buitengebied bestaan de hoofdverbindingen uit de rijkswegen en de provinciale wegen. Sommige van deze routes lopen dwars door de dorpen, zoals de Dr. Ebelsweg door Haren, de N993 door Ten Boer en de N865 door Ten Post. Alle gemeentelijke wegen in het buitengebied zijn of worden erftoegangswegen (60 km/uur). De inrichting hiervan past zich aan de omgeving aan. Vaak kennen deze wegen lange rechtstanden die een forse snelheid bij automobilisten uitlokken, waardoor ze door het langzame verkeer als onveilig worden ervaren.

Veel van deze wegen in het buitengebied zijn van cultuurhistorische waarde. Het is van belang het karakter van deze wegen te behouden. Extra verkeer op deze wegen is onwenselijk, ook omdat het vaak aantrekkelijke fietsroutes zijn. De zandwegen in de voormalige gemeente Haren zijn unieke cultuurhistorische routes en zijn niet gemaakt voor veel autoverkeer. Op deze zandwegen willen we gemotoriseerd verkeer zo veel mogelijk beperken.

In het buitengebied en de dorpen neemt het landbouwverkeer toe. Dit kan leiden tot verkeersonveilige situaties voor schoolgaande fietsers. Het oplossen hiervan vraagt om maatwerk, passend bij het dorp of gebied en in samenwerking met de provincie.

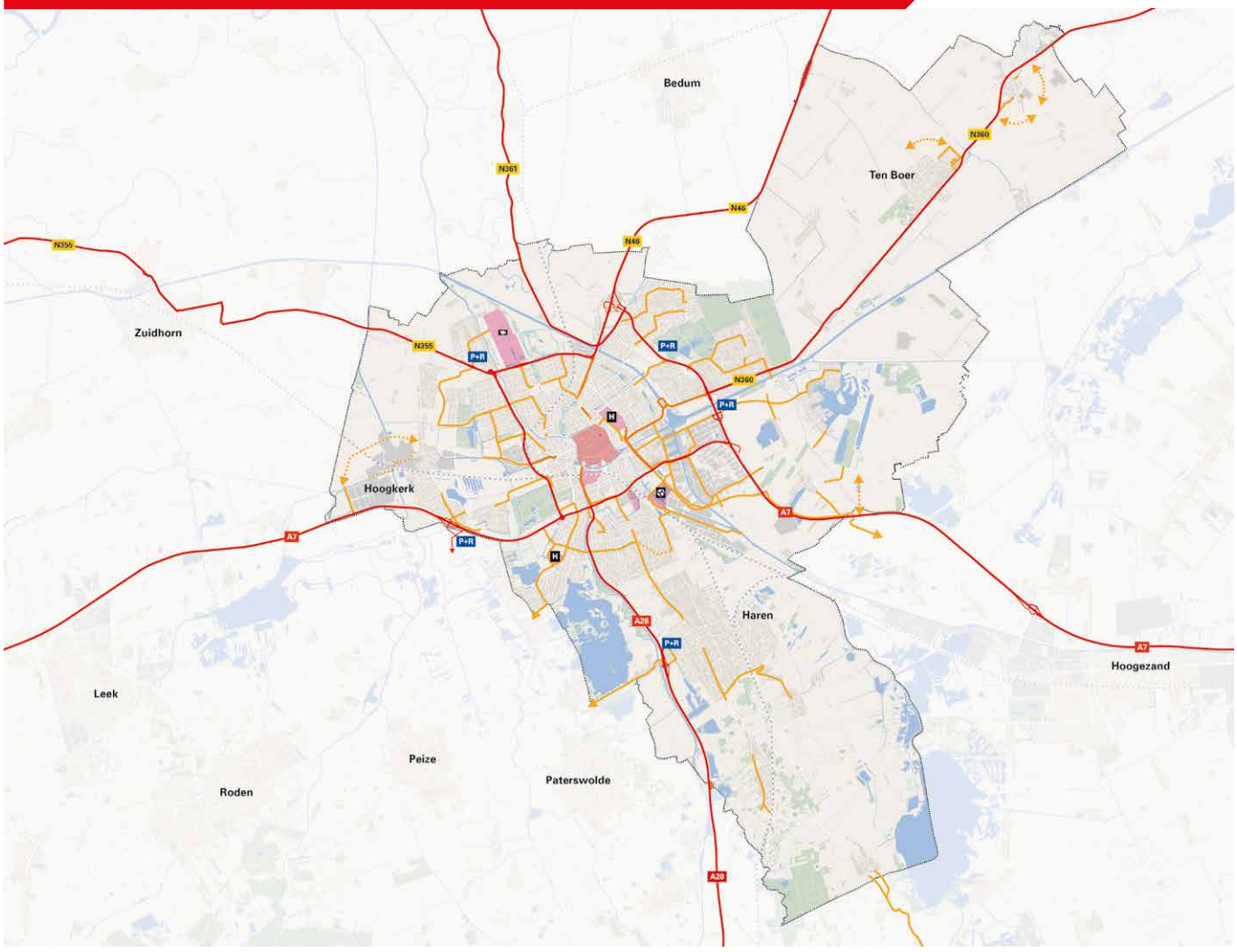
2.5 Omschakeling van 50 km/uur naar 30 km/uur

Het omzetten van 50 km/uur-wegen naar 30 km/uur-wegen is een grote opgave. We zijn er niet met het plaatsen van enkele borden. De huidige richtlijnen van Duurzaam Veilig zijn nog niet toegerust op de omschakeling naar meer 30 km/uur op stedelijke wegen met relatief veel autoverkeer. Politie en Openbaar Ministerie stellen eisen aan de weginrichting voordat handhaving aan de orde is.

Uit ervaring weten wij dat bewoners ons aanspreken wanneer de praktijk anders uitpakt dan het verkeersbord belooft. Verder ligt er een (landelijk) traject voor de boeg bij beleidsmakers en ontwerpers dat moet resulteren in andersoortige ontwerpoplossingen dan we gewend zijn. Hieruit zullen ontwerpopgaven voortvloeien voor veel wegen in onze gemeente. Zo kan een lagere snelheid van het autoverkeer op stedelijke wegen mogelijk leiden tot sluipverkeer op wegen die daar niet voor bedoeld zijn.

In onze nieuwe Leidraad openbare ruimte schetsen wij een beeld van hoe onze wegen eruit kunnen zien en daarmee de transitie van meer 50 km/uur-wegen naar 30 km/uur-wegen.

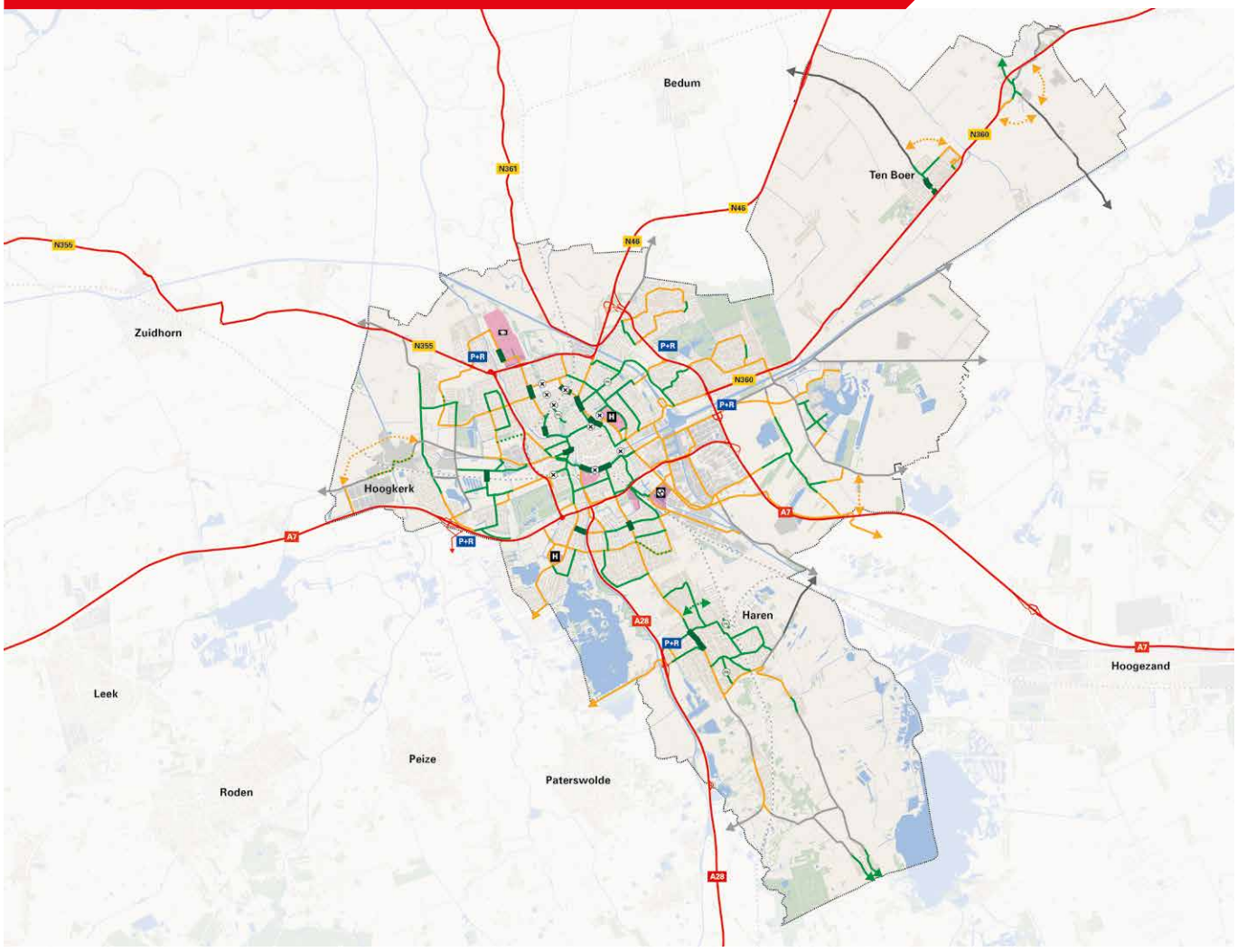
30 tenzij ...



LEGENDA

- Ring/Hoofdwegen (>50 km/h) — >50
- Aanrijroutes (50 km/h) — 50
- Verbindingswegen (50 km/h) — 50
- Parkeren + Reizen (P+R) — P+R

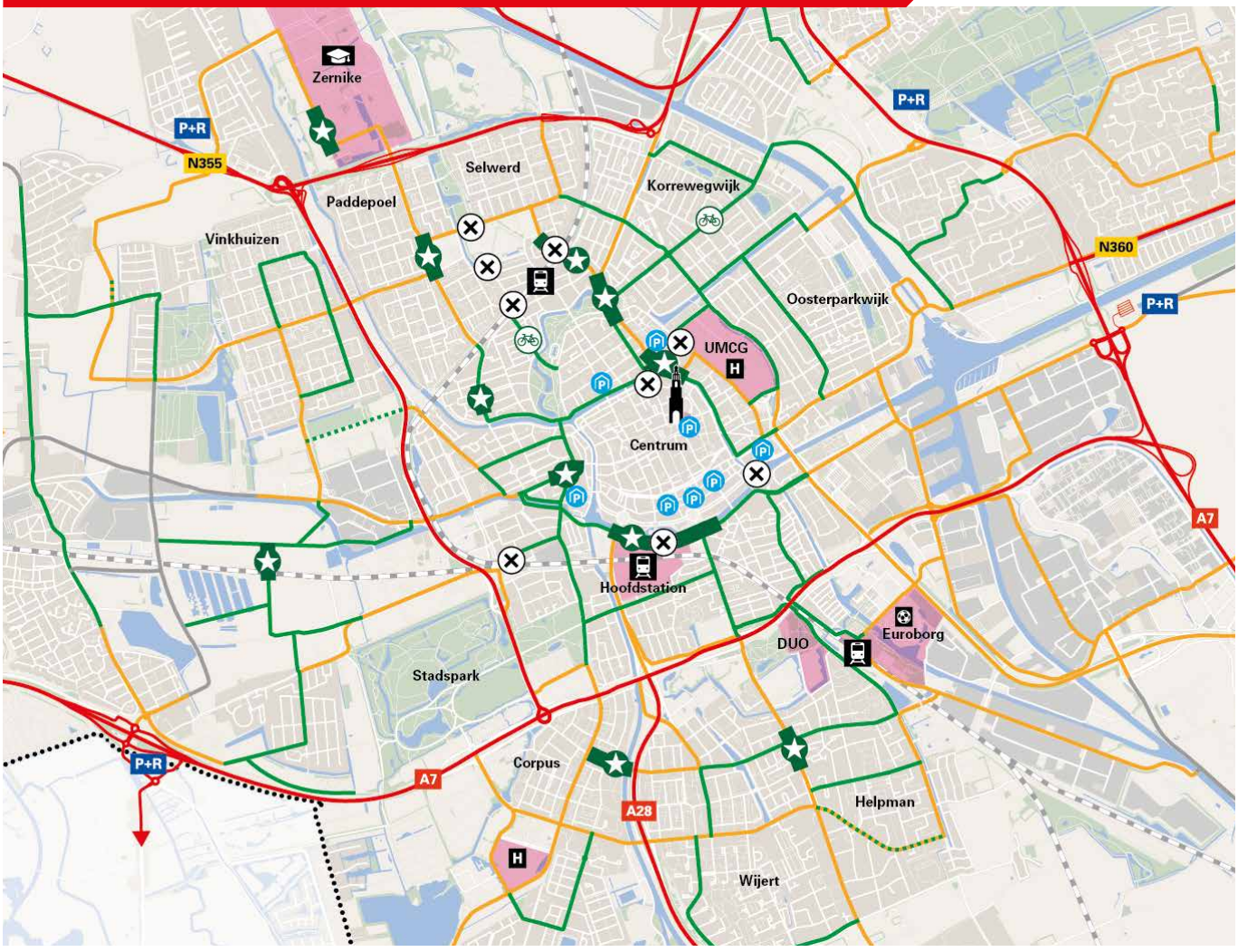
Doorwaadbare stad



LEGENDA

- Belevingsplekken
- Voorgenomen knip in autonetwerk
- Buurtstraten (30 km/h)
- Verbindingswegen (50 km/h)
- Ring/Hoofdwegen (>50 km/h)
- Verkenning toekomstige buurtstraten (30 km/h)
- Verkenning toekomstige verbindingswegen (50 km/h)
- Fietsstraat
- Parkeren + Reizen (P+R)
- Parkeergarages

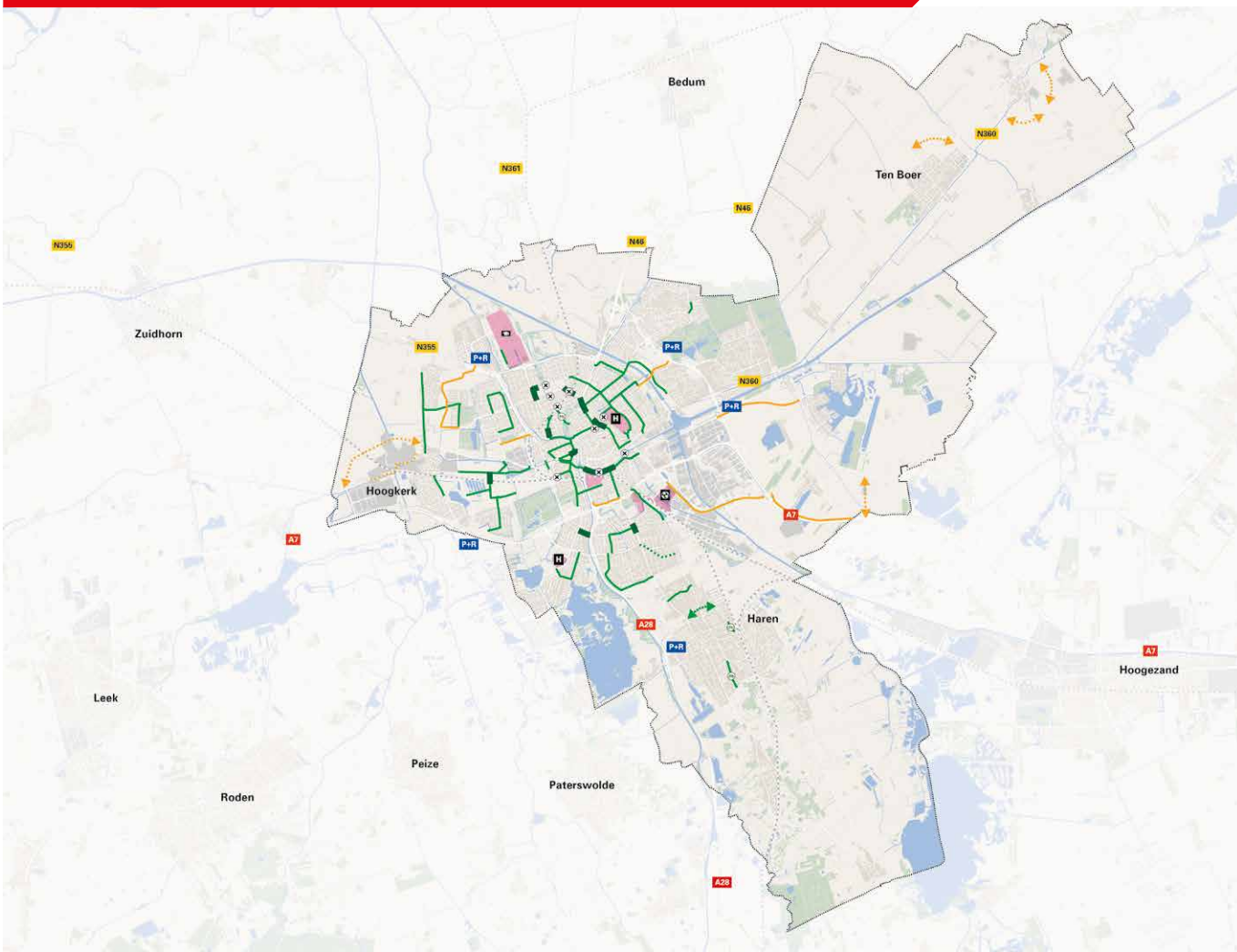
Doorwaadbare stad
centrum



LEGENDA

- Belevingsplekken
- Voorgenomen knip in autonetwerk
- Buurtstraten (30 km/h)
- Verbindingswegen (50 km/h)
- Ring/Hoofdwegen (>50 km/h)
- Parkeren + Reizen (P+R)
- Parkeergarages
- Fietsstraat

Welke wegen veranderen?



LEGENDA

- Belevingsplekken (<30 km/h) — <30
- Voorgenomen knip in autonetwerk — ✕
- Buurtstraten (30 km/h) — 30
- Nieuwe verbindingswegen of snelheid verlagen naar 50 km/h — 50
- Parkeren + Reizen (P+R) — P+R

3

Busvervoer in de doorwaadbare stad

Het autoluw maken van het gebied binnen de ringwegen verlangt dat er alternatieven voor de auto voorhanden zijn, zoals concurrerend OV. Belangrijk daarbij is dat het OV ongehinderd en vlot kan doorstromen. Daar staat tegenover dat er ook locaties zijn waar we een impuls willen geven aan de leefkwaliteit, wat het wenselijk maakt dat ook het OV minder snel mag rijden.
Om aan dit dilemma het hoofd te bieden, maken wij in deze mobiliteitsvisie keuzes op het gebied van de betrouwbaarheid en de snelheid van onze busroutes.

3.1 Betrouwbaarheid OV

Ons streven is dat de gehele businfrastructuur ingericht is op 'betrouwbaar' OV. Dat betekent dat de reiziger zekerheid heeft dat een rit volgens de dienstregeling wordt gereden. Bussen moeten onderweg dus zo weinig mogelijk verstoringen tegenkomen, zoals files, wachtrijen bij verkeerslichten, parkeerbewegingen en laden en lossen. Denk daarbij ook aan voorrang bij het kruisen van drukke verkeersstromen of het efficiënter indelen van de haltes.

Voor betrouwbaar OV is het niet altijd nodig een busbaan aan te leggen. Waar de doorstroming goed is, kunnen bussen prima meerijden tussen de auto's. Op wegen waar de doorstroming stokt, kunnen we kiezen voor het verminderen van het aantal auto's. Helpt dat ook niet, dan overwegen we een vrije businfrastructuur (busbaan), als daar voldoende ruimte voor is. Ons uitgangspunt is om in de nog functionerende busroutes de bestaande busbanen te behouden.

Met het oog op de betrouwbaarheid kijken we ook kritisch naar de openingstijden van bruggen. We houden ook rekening met eventuele omleidingsroutes.

3.2 Snelheid OV

Op bepaalde plekken zien we grote kansen om met een aanpassing van het wegprofiel de leefbaarheid te versterken. Daar stellen we een lagere maximumsnelheid in voor auto's en dus ook voor het OV. Op andere plekken kan de bus juist rekenen op betrouwbare én snelle infrastructuur. Bijvoorbeeld op plekken waar het OV nu al veel reizigers vervoert (OV-corridors) of waar het OV goede kansen heeft om te concurreren met de auto. Het resultaat is dat de snelheid voor het OV op meer locaties in het stedelijk gebied afneemt. Daar staat tegenover dat de bussen door het strekken van de lijnen bij minder haltes hoeven te stoppen.

We zetten ons in om de snelheid te garanderen waar dat kan, zowel in onze gemeente als op de routes daarnaartoe. Voor wegen binnen de bebouwde kom op de belangrijke OV-corridors streven wij een snelheid van 50 km/uur na. En we verkennen of op sommige vrijliggende en afschermde busbanen de snelheid nog hoger kan.

Vooral in de eerste schil rond de binnenstad laten we deze snelheidseis los. We wijzen wegen aan waar de snelheid omlaaggaat naar 30 km/uur. Daarbij letten we er wel op dat de afstand waarover bussen 30 km/uur rijden, niet onevenredig lang is. In bestaande gebieden is het woekeren met de ruimte. Bij (her)ontwikkellocaties is er veelal nog ruimte om het OV zo in te passen dat het hoogwaardig kan functioneren én er ruimtelijke kwaliteit ontstaat.

Op de hoogwaardige OV-infrastructuur komen locaties voor die veel reuring geven vanuit de directe omgeving. Dit zijn de eerdergenoemde belevingsplekken die kunnen voorkomen in 50 km/uur-wegen. Bussen zijn nabij deze locaties (de eerdergenoemde 'belevingsplekken', zie ook paragraaf 2.3.5) 'te gast'. Dat houdt een lagere snelheid in. Dit geldt over een korte lengte en wordt bij voorkeur gecombineerd met een halte, waarvoor de bus toch al snelheid moet minderen.

3.3 Dragende OV-structuur

Om te bepalen waar we in welke mate de bussen faciliteren, hebben we een dragende OV-structuur vastgelegd. Deze structuur komt voort uit de ambities zoals we die in de mobiliteitsvisie hebben benoemd onder het kopje 'Busnetwerk versterken'.

Op die routes waar we OV-corridors voorzien, nemen wij als wegbeheerder de verantwoordelijkheid het OV maximaal te faciliteren. De weginfrastructuur die hierbij hoort, noemen we de dragende OV-structuur. Hierbij is betrouwbaarheid én snelheid van belang. Huidige busbanen behoren hiertoe. Waar in deze structuur de auto en het OV zijn gemengd, geldt de snelheid van 50 km/uur ook voor de auto. Door de busroutes slim te combineren met bijvoorbeeld de aanrijroutes en de andere verbindingswegen, zijn er minder 50 km/uur-wegen in de stad nodig.

Daarnaast zijn er wegen die niet zijn aangewezen als dragende OV-structuur en die op basis van de nieuwe hiërarchie van wegen (zie paragraaf 2.2) in de toekomst veranderen naar 30 km/uur-wegen. Hier geldt dat de bus samen met de auto de rijsnelheid aanpast. Voor deze busverbindingen zoeken we uiteraard wel maximaal naar mogelijkheden om de bus betrouwbaar te laten rijden.

3.4 Strekken OV-lijnen

In de doorwaadbare stad zetten we in op meer lijnen en hogere frequenties van het OV-aanbod op een halte. Waar dat nog mogelijk is, 'strekken' we de Q-linkverbindingen en de reguliere busverbindingen. Recent hebben we dat al gedaan in het noordelijk deel van Selwerd, Paddepoel Noord, Hoornsemeer en Helpman. Dat betekent dat we bussen vanuit de wijken meer naar de doorgaande routes verplaatsen, zodat ze meer rechtstreekse routes rijden. Op de haltes langs deze hoofdroutes komt veelal vaker een bus dan daarvoor. Hierdoor wordt het aantrekkelijker om vanaf deze halte te reizen. We verwachten dat het OV in deze opzet efficiënter wordt en beter de concurrentie met de auto aankan. In de wijken ontstaan kansen voor een aantrekkelijke openbare ruimte. Ook ontstaan betere kansen om op en rondom deze haltes voorzieningen te plaatsen en fiets- en voetgangersverbindingen naar de wijk te verbeteren.

We zitten dicht tegen het nieuwe optimum aan qua dichtheid van ons lijnennet waarbij we én een directe route én meer frequentie bieden én op logische locaties in onze buurten en dorpen. Alleen in het noordelijk deel van de Wijert Zuid en bij Middel- en Engelbert zien wij nog potentie voor het mogelijk strekken van lijnen.

Tegelijkertijd betekent dit dat reguliere bussen minder diep in de buurten rijden. Dat biedt mogelijkheden om veel wegen anders in te richten. Wanneer in het wegontwerp geen rekening meer gehouden hoeft te worden met de bus als maatgevend voertuig, kan deze weg eenvoudiger naar 30 km/uur worden teruggebracht. In het ontwerp kan meer aandacht zijn voor de leefkwaliteit en er ontstaat meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Dit past in onze filosofie dat de wegen binnen de bebouwde kom in principe 30 km/uur zijn.

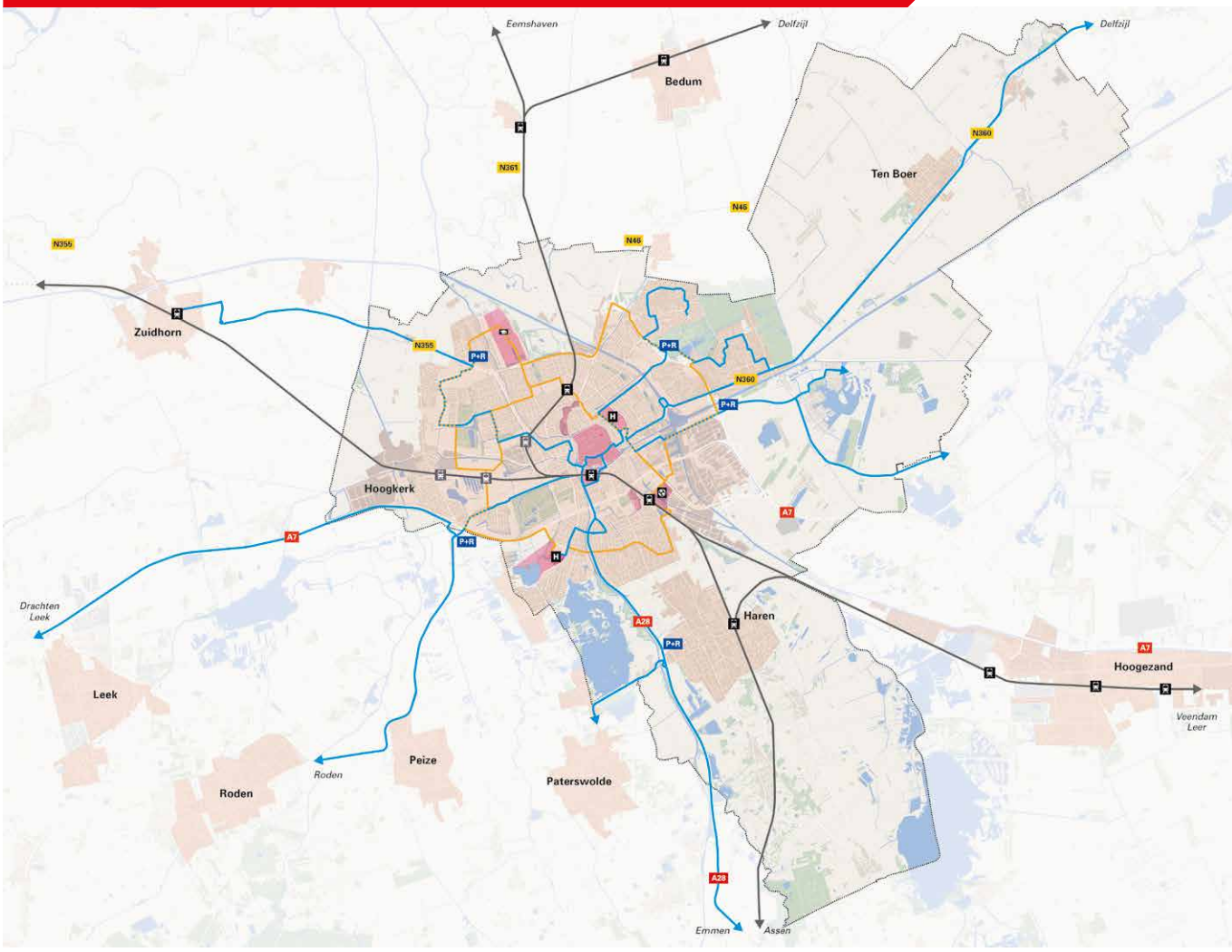
3.5 Toewijzen OV geschikte infrastructuur

In de kaart 'infrastructuur geschikt voor bus' markeren wij:

- de wegen en busbanen die de dragende OV-structuur vormen (50 km/uur);
- de wegen waarop de bus zich aanpast aan een snelheid van 30 km/uur;
- de wegen waarvan we verwachten dat ze in de toekomst geen rol meer spelen voor het busverkeer en die dus ook terug kunnen naar 30 km/uur.

Deze indeling is tot stand gekomen in wisselwerking met het nastreven van de principes van de doorwaadbare stad. De nieuwe hiërarchie in wegen uit de doorwaadbare stad komt deels ook voort uit de keuzes voor de dragende OV-structuur. Met deze kaart markeren wij voor de lange termijn op welke wegen wij welke condities bieden aan het busverkeer.

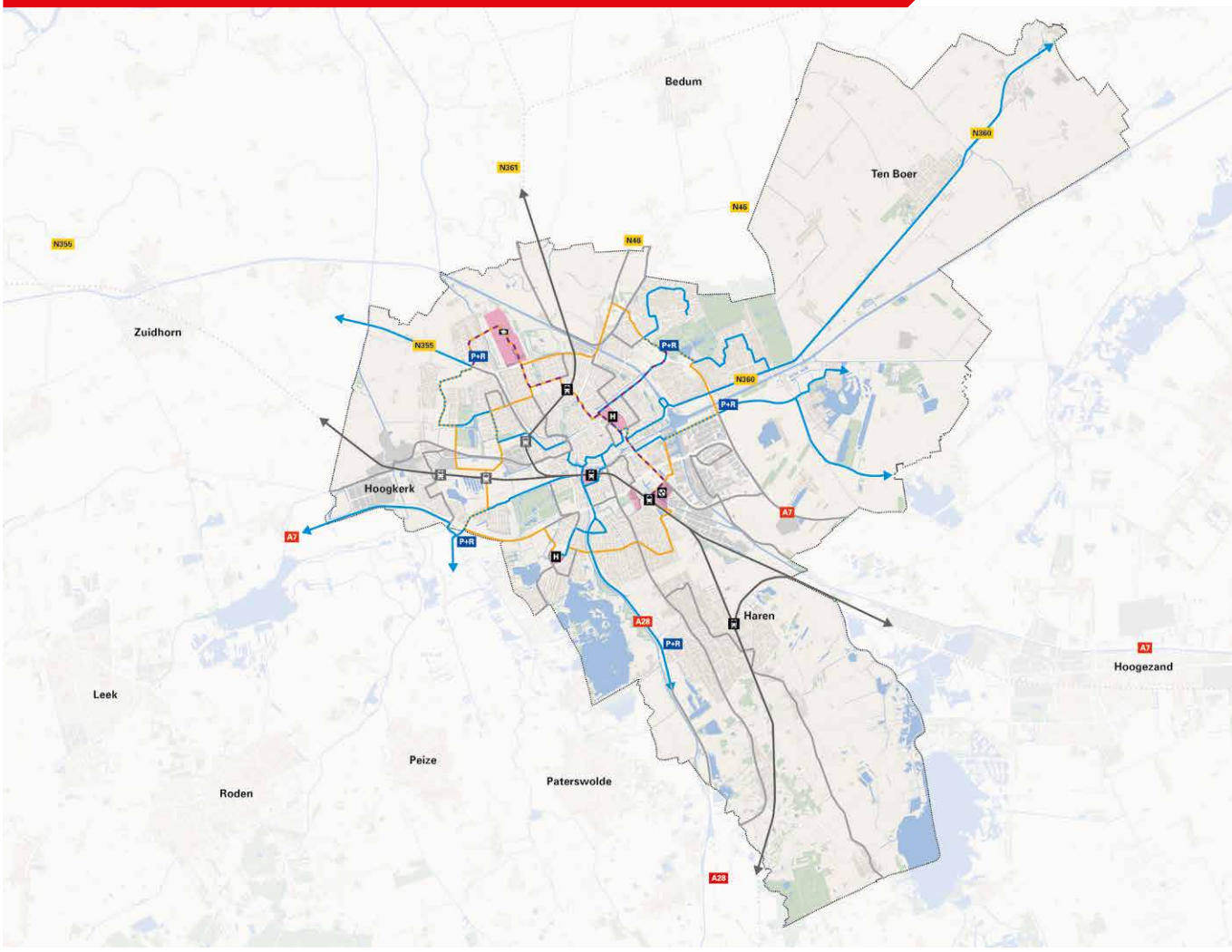
Dragende OV structuur
Regio en Stad



LEGENDA

- Landelijk en regio/stads rail
- Axiale HOV
- Axiaal/tangent gemengd
- Tangentiale HOV
- Huidige en toekomstige stations
- Gemeentelijke toplocaties (Omgevingsvisie 2018 “The Next City” / MJP 2019)
- Parkeren + Reizen (P+R)

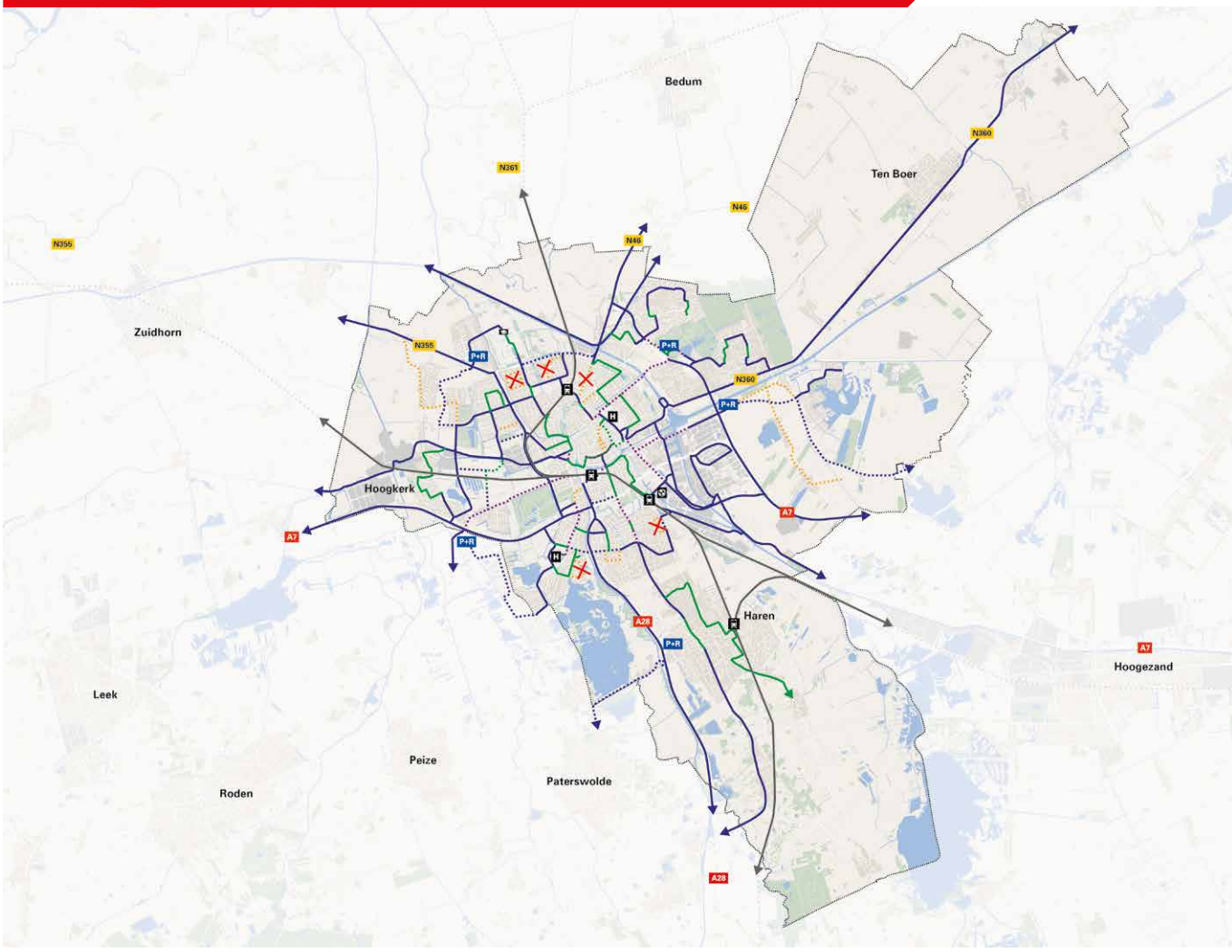
Dragende OV structuur



LEGENDA

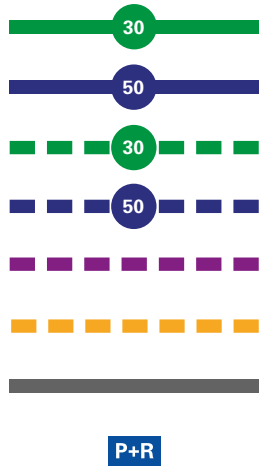
- Landelijk en regio/stads rail
- Axiale HOV
- Axiaal/tangent gemengd
- Tangentiale HOV
- Overige OV
- HOV schaalsprong
- Station
- Parkeren + Reizen (P+R)

Infrastructuur voor de bus

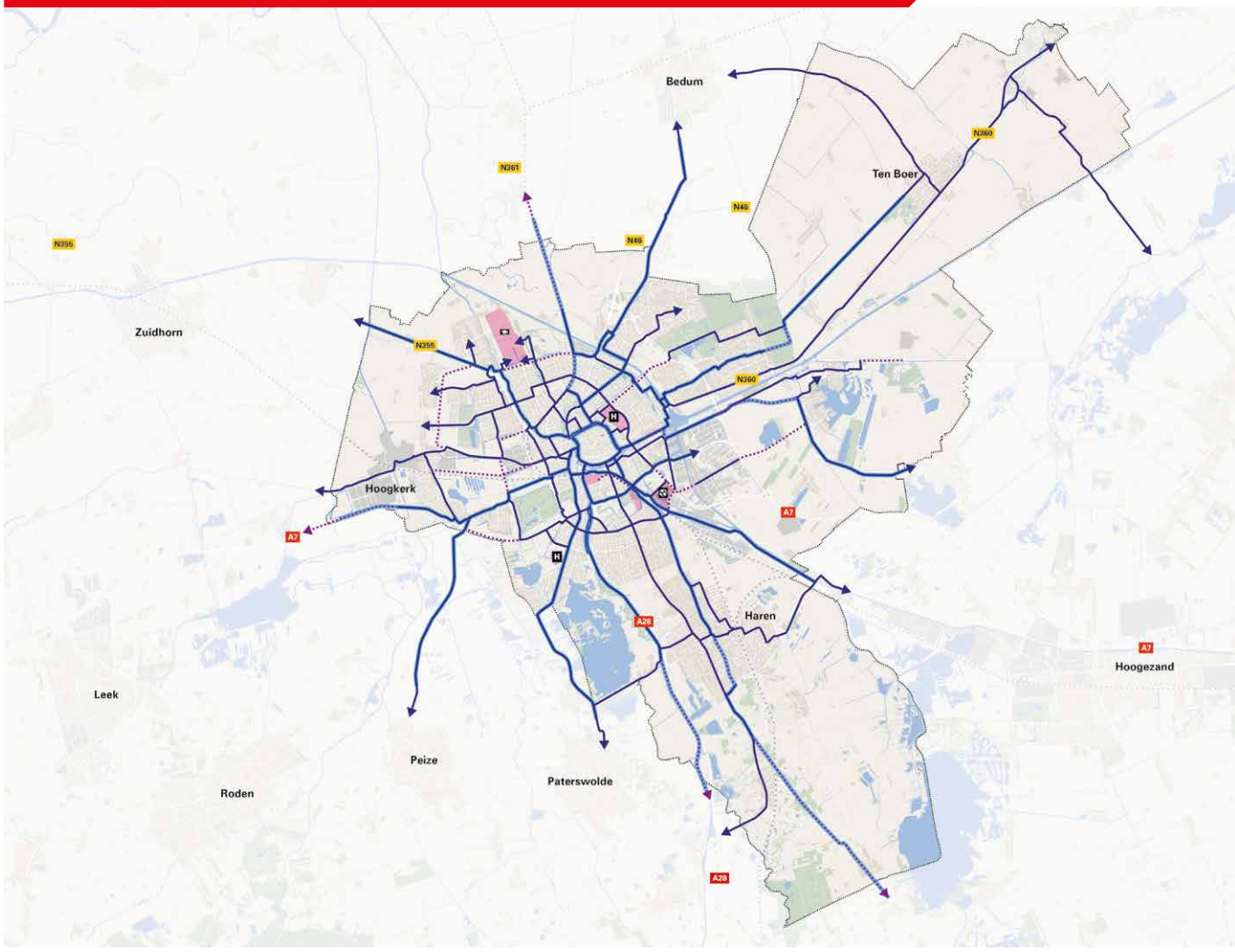


LEGENDA

- Betrouwbaar **(30 km/h)**
- Betrouwbaar en snel **(50 km/h)**
- Nieuw Betrouwbaar **(30 km/h)**
- Nieuw Betrouwbaar en snel **(50 km/h)**
- Bestaande vrije businfra
- Niet meer noodzakelijke infrastructuur
- Landelijk en regio/stads rail
- Parkeren + Reizen (P+R)



Hoofdfietsnetwerk



LEGENDA

- Bestaande verbindingen
- Nieuwe / verbeterde verbinding
- Doorfietsroute

4

Toelichting keuzes en veranderingen

Bij het vertalen van de ‘doorwaadbare stad’ in concrete veranderingen in het netwerk voor gemotoriseerd verkeer en in nieuwe infrastructuur hebben we vele keuzes gemaakt. In dit hoofdstuk lichten we deze keuzes toe.

4.1 Volledige ongelijkvloerse ringweg (70 en 80 km/uur)

De ringweg van Groningen is de belangrijkste verdeelring voor stedelijk en (boven)regionaal autoverkeer. Voor het gehele netwerk is het cruciaal dat deze ringweg goed functioneert, aangezien we autoverplaatsingen binnen de ringweg willen terugdringen en direct autoverkeer tussen de wijken willen ontmoedigen.

De ringweg moet dus een uitstekende doorstroming kennen en goede aansluitingen hebben op het onderliggend wegennet. Daarom zetten we in op een ringweg met ongelijkvloerse aansluitingen en een maximumsnelheid van 70 km/uur (westelijke, noordelijke en oostelijke ringweg) en 80 km/uur (nieuwe zuidelijke ringweg). Dat doen we op de huidige tracés. Nieuwe tracés zijn niet opportuun.

Na realisatie van Aanpak Ring Zuid is het grootste deel van de ringweg ongelijkvloers. Alleen op het noordelijke deel van de westelijke ringweg ligt nog een opgave. Ook hier willen we de kruispunten met verkeerslichten vervangen door ongelijkvloerse aansluitingen. Zo verbeteren we de doorstroming en maken we een robuuste verbinding.

Tegelijkertijd willen we dat in het gebied rondom de westelijke ringweg de leefkwaliteit toeneemt. We willen de ruimtelijke verbondenheid tussen de omliggende wijken versterken, onder meer door het verbeteren van fiets- en voetgangersverbindingen en het creëren van een parkachtige omgeving met verbondenheid met het water. Een verdiepte ligging (op delen) van de westelijke ringweg zelf lijkt hiervoor de beste kansen te bieden.

4.2 Vijf aanrijroutes in stad (behouden 50 km/uur)

De binnenstad is een ‘stadswijk’ die alleen bereikbaar is vanaf de ringweg via de omliggende wijken. De binnenstad ontsluiten we voor het autoverkeer met vijf aanrijroutes. Dit zijn: Hoendiep, Emmaviaduct, Europaweg, Damsterdiep en Bedumerweg. Deze wegen zijn zo ingericht dat ze het autoverkeer een vlotte en robuuste verbinding met de ringweg bieden. Deze aanrijroutes zijn aantrekkelijk voor autoverkeer gerelateerd aan de binnenstad en hebben een functie voor de bereikbaarheid van de omliggende woongebieden.

De aanrijroutes zijn dus ingericht op verkeersafwikkeling. Wanneer dit niet of onvoldoende het geval is, wijkt het autoverkeer alsnog uit naar routes door de stad heen. Uitgangspunt is dat de auto’s op de aanrijroutes 50 km/uur rijden. Fietsers hebben in principe vrijliggende fietspaden. Dit betekent niet dat de ruimtelijke kwaliteit van deze wegen niet beter kan. Ook hier liggen kansen om meer in te zetten op een aantrekkelijker leefomgeving en een meer klimaatadaptief ontwerp. Dichter bij de (binnen)stad, in de invloedssfeer van de Diepenring, maakt de verkeersfunctie geleidelijk aan meer plaats voor een inrichting die past bij de doorwaadbare stad: een inrichting meer gericht op fietsers en voetgangers.

Tot slot geldt voor vier van de vijf aanrijroutes (Hoendiep (westzijde), Emmaviaduct, Europaweg en Damsterdiep) dat zij onderdeel zijn van de dragende OV-structuur. Hier willen wij voor het busverkeer snelheid en betrouwbaarheid garanderen. De bestaande vrije businfrastructuur helpt hierbij. Op kruispunten krijgt het OV prioriteit.

4.3 Verbindingsweg Oude A7 (transitie naar 50 km/uur)

Met de komst van het Euvelgunnetracé in 2009 verviel een deel van de A7 (tussen Europaweg en Westerbroek) als belangrijke autosnelweg naar het oosten.

Met de ombouw van de zuidelijke ringweg wordt de Europaweg tussen de zuidelijke ringweg en de Boumaboulevard onderdeel van de nieuwe stedelijke ontsluiting voor Europapark en industrieterrein Eemskanaal. Dit stuk van de oude A7 wordt dan 50 km/uur.

Het tracé ten zuiden van de Boumaboulevard ligt er met verhoogd tracé en afgeschermd van de omgeving nog hetzelfde bij als in zijn dagen als autosnelweg. Wel is de snelheid hier al teruggebracht naar 70 km/uur. Wanneer we de inrichtingsprincipes van een autosnelweg loslaten, biedt dat mogelijkheden om het gebied ruimtelijk te versterken, bijvoorbeeld op het vlak van groen, water, ecologie, fiets en wandelroutes. Gebieden aan weerszijden van het tracé kunnen ruimtelijk meer met elkaar verbonden worden. De snelheid kan op dit tracé daarom op termijn naar 50 km/uur, zodat de Europaweg een stedelijke verbindingsweg wordt. Dit past bij het karakter van de omgeving (bedrijventerreinen). Ook de aanwezigheid van een aantal streeklijnen die stoppen bij P3 Europapark rechtvaardigen hier een snelheid van 50 km/uur.

Aan de westzijde tussen de zuidelijke ringweg en de Boumaboulevard komt een fietspad, als onderdeel van het project Aanpak Ring Zuid.

4.4 Tien wijkuitvalswegen in stad (deels behoud 50 km/uur, deels transitie 30 km/uur)

Vanaf de ringweg ontsluiten tien wijkuitvalswegen de nabijgelegen woongebieden. Dit zijn Zonnelaan, Pleiadenlaan, Friesestraatweg, Iepenlaan, Leonard Springerlaan, Verbindingsweg langs Maaslaan, Sontweg, Oosterhamrikzone, Cuypersweg en Berlageweg. Zij hebben een heel beperkte functie als verbinding naar andere delen van de stad die een eigen wijkuitvalsweg naar de ringweg hebben.

Op deze wijkuitvalswegen is nabij de ring een snelheid van 50 km/uur en een goede doorstroming van belang, evenals goed functionerende aansluitingen op de ringweg. Dieper de wijk in, op afstand van de ringweg, neemt de snelheid op deze routes af en transformeert de wijkuitvalsweg naar een buurtstraat. Dan past de auto zich aan de omgeving aan. Rijden via de ringweg wordt zo de norm en rijden door de stad daarmee onaantrekkelijk.

Daar waar de snelheid 50 km/uur is, is het uitgangspunt dat de fietsers hun eigen infrastructuur hebben (vrijliggende fietspaden). Bijna alle wijkuitvalswegen zijn onderdeel van een busroute. We zetten daarbij in op betrouwbaarheid en voldoende snelheid van het OV. Ook voor de gedeeltes op de wijkuitvalswegen die 50 km/uur zijn, zien we een opgave om de leefkwaliteit te verhogen. Waar dat kan is aandacht voor groen en veilige oversteekplekken.

4.5 Nieuwe wijkuitvalsweg Oosterhamrikzone (deels 50 km/uur, deels 30 km/uur)

De bestaande aanrijroutes en wijkuitvalswegen vanuit de Oosterparkwijk en Korrewegwijk liggen ver uit elkaar. Autoverkeer voor deze oostelijke wijken naar de binnenstad rijdt lang door de omliggende wijken om de ring te bereiken. Het achterland van de hier aanwezige autoverbindingen naar de ringweg, met daarbinnen ook het UMCG, is dus groot. Het UMCG en Healthy Ageing Campus met duizenden werknemers en bezoekers per dag kent elke dag een opgave om iedereen van en naar dit complex te laten reizen. Nu zijn de wegen rondom het UMCG, gelegen in één van de drukste stadsdelen van Groningen, al fors belast. Een ontlasting van deze routes van autoverkeer omdat een deel van de huidige en toekomstige oostelijke stadsbuurten hun weg naar de ringweg zoeken via de nieuwe aansluiting op de oostelijke ringweg is belangrijk om de (toekomstige) verkeersdruk beheersbaar te houden.
De extra ontsluitende Oosterhamrikverbinding biedt lucht in de al kwetsbare bereikbaarheid van deze voor stad en regio zo belangrijke voorziening.

Voor de forse stedelijke inbreidingsopgave in de Oosterhamrikzone streven we ernaar dat fietsen, lopen en OV de primaire vormen van vervoer zijn. Dit is in principe het uitgangspunt dat deze ruimtelijke ontwikkelzone meekrijgt. Toch sluiten we niet onze ogen niet voor de realiteit dat het autoverkeer in dit deel van de stad gaat toenemen. Wij willen dit niet afwentelen op de omliggende wijken. Ook daar willen wij namelijk de leefkwaliteit een impuls geven. We willen dus de druk van het autoverkeer verlagen en niet verhogen.

Een nieuwe multimodale brug over het Van Starkenborghkanaal biedt vanuit dit stadsdeel een rechtstreekse autoverbinding naar de oostelijke ringweg. Daarmee krijgen de Oosterparkwijk, de Korrewegwijk en de Oosterhamrikzone een eigen wijkuitvalsweg van en naar de ringweg. Net als bij alle andere wijkuitvalswegen naar de ringweg verandert het karakter van deze nieuwe wijkuitvalsweg kort na het verlaten van de ringweg naar de weg waarin de auto niet de allesbepalende maat is. In dit geval willen wij dat aan de westzijde van de nieuwe brug over het Van Starkenborghkanaal de snelheid 30 km/uur wordt. Hierdoor en door een knip van het autoverkeer ter hoogte van de Bloemsingel voorkomen we dat een nieuwe aanrijroute naar de binnenstad ontstaat. UMCG-Noord en de Boterdiepgarage kunnen wel worden bereikt via deze verbinding en de Vrydemalaan.

In uitstraling én uitwerking van het ontwerp aan de westzijde van het Van Starkenborghkanaal is de woon- en leefomgeving duidelijk herkenbaar. Automobilisten ervaren hier onmiskenbaar dat zij te gast zijn en zullen daar hun snelheid op aanpassen.

Met de nieuwe multimodale brug over het Van Starkenborghkanaal creëren we ook een rechtstreekse fietsroute van Kardinge naar het centrum. Deze route krijgt in de verdere uitwerking van de zone een plek in de Oosterhamrikzone. We denken nu aan een aantrekkelijke hoofdfietsroute op de Oosterhamrikkade noordzijde. Ook langs de andere routes in het gebied (Oosterhamrikkade zuidzijde en Vinkenstraat) krijgt de fiets ruim baan.

Langs de Oosterhamrikzone loopt al decennia een cruciale OV-route vanaf onder andere UMCG, de binnenstad en het Hoofdstation naar de grote wijken Beijum en Lewenborg. Bovendien rijdt hier OV van en naar het noordoostelijke deel van het Ommeland. Wij willen deze hoogwaardige openbaarvervoerverbinding houden. Wij kiezen voor een hoogwaardige busroute door de Vinkenstraat en de E. Thomassen à Thuessinklaan. Voor deze dragende busroute door de Vinkenstraat en de E. Thomassen à Thuessinklaan geldt een snelheid van 50 km/uur op de vrijliggende busbaan. De maximumsnelheid op de parallelle woonstraat voor fiets en bestemmingsverkeer auto ligt lager en is 30 km/uur. Hierbij passeren bussen niet meer de complexe bajonetkruising bij het Wouter van Doeverenplein. Hier ontstaan kansen voor een eenvoudiger verkeersontwerp bij het Wouter van Doeverenplein.

4.6 Korreweg (transitie van 50 km/uur naar fietsstraat, verleggen busroute)

De Korreweg is de op één-na-drukste fietsroute van onze stad. Gezien de aanhoudende groei van het fietsverkeer willen we de fiets hier meer ruimte geven. De huidige fietspaden zijn daarvoor te smal. De hoge intensiteiten en toenemende verschillen in snelheid en massa van de verschillende fietsers vergen bredere fietspaden. Deze ruimte is niet te creëren als er ook een rijbaan voor auto's wordt gehandhaafd. Daarom willen wij de Korreweg omvormen naar een fietsstraat.

Een fietsstraat past naadloos in de filosofie van de doorwaadbare stad. We maken meer ruimte voor de fiets en voetganger door afscheid te nemen van de autologica. Met het inrichten van de Korreweg als fietsstraat verlagen we snelheid voor het gemotoriseerd verkeer en kiezen we voor een inrichtingsprofiel waarbij de fiets maximaal wordt gefaciliteerd Zo kunnen we de ruimte voor voetgangers behouden of zelfs verbreden zonder extra verhardingsbreedte toe te voegen. Specifiek ter hoogte van de winkels en scholen aan de Korreweg biedt dit ruimte voor de ingang en mogelijkheden voor extra attendering en een betere verbinding met het winkelplein aan De Beren.

De Gerrit Krolbrug is onderdeel van de fietsstraat. De uitgangspunten voor het wegprofiel op de brug zijn daarmee gelijk aan de uitgangspunten voor de rest van fietsstraat Korreweg.

Op termijn verleggen we de huidige busroute vanaf UMCG Noord via de Vrydemalaan en de Kapteynlaan, naar het noordoostelijke deel van de Korreweg. Deze route biedt de Korrewegwijk, Indische buurt en Professorenbuurt een betere bereikbaarheid per OV. Daarmee verdwijnt te zijner tijd de bus van het zuidwestelijke deel van de Korreweg. Zo wordt ook de kop Korreweg (kruispuntcomplex Korreweg-Roderweg-Boterdiep-Nieuwe Ebbingestraat) enigszins ontlast van busverkeer. Op de Kapteynlaan, Korreweg en Oosterhamriklaan passen bussen zich aan aan fietsers en rijden maximaal 30 km/uur. Daarbij zoeken we wel naar mogelijkheden om, voor zover mogelijk, het OV geen onnodige verstoringen te geven.

4.7 Eikenlaan (knip autoverkeer, keuze fietsoversteek Wilgenpad)

De Eikenlaan is nu een doorgaande oost-westverbinding tussen de wijken Selwerd en Paddepoel. Er is relatief veel autoverkeer, ook interwijkverkeer. En er rijdt veel verkeer uit Selwerd dat op weg is naar de ringwegen. Op bepaalde momenten is het ook erg druk. Daarmee biedt de Eikenlaan een verkeersfunctie die vanuit de filosofie voor de doorwaadbare stad thuishoort op de noordelijke ringweg.

De weg vormt zo een barrière tussen de wijken ten noorden en ten zuiden. De vele fietsers die gebruik maken van de Slimme Route Zernike via het Wilgenpad, moeten hier oversteken. Dagelijks ontstaan hier opstoppingen. Deze fietsoversteek is niet te combineren met de hoeveelheid autoverkeer in haar huidige vorm. Daar komt bij dat de huidige verkeersdruk op de Eikenlaan op meerdere locaties de leefkwaliteit voor de omgeving onder druk zet. Denk aan de kwaliteiten van het groen van Park Selwerd en het multifunctionele wijkcomplex.

Het is daarom nodig de dominantie van het autoverkeer op deze plek terug te dringen. Wij willen de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers naar de scholen en sportvoorzieningen aan de zuidkant van de Eikenlaan en bij winkelcentrum Selwerd en Paddepoel verbeteren en de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren.

Een oplossing hiervoor biedt een knip van de Eikenlaan voor het doorgaand autoverkeer ter hoogte van het park Selwerd en het multifunctionele wijkcomplex met onder andere de vensterschool en het zwembad. De knip is gericht op het weren van regulier autoverkeer. Lijnbussen, kleinschalig vraagafhankelijk vervoer en nood- en hulpdiensten kunnen de knip wel passeren. Bij de planuitwerking bepalen we of andere uitzonderingen nodig zijn al zijn wij daar terughoudend mee.

Een knip zorgt ervoor dat meer mensen gebruik maken van de ringweg en dat de druk van het (doorgaande) autoverkeer in de wijken vermindert. Fietsers kunnen hier makkelijker en veiliger oversteken. Ze hoeven alleen nog voor de bussen te stoppen, maar deze incidentele en korte verstoringen betekenen geen substantiële wachttijden meer voor fietsers.

Het downgraden van de positie en de aanwezigheid van de auto op de Eikenlaan past in de toekomstfilosofie voor de verschillende wegen in onze gemeente. Een tunnel, die ook een oplossing biedt voor de oversteek van de fiets en de doorstroming van het OV, past niet in deze filosofie van de doorwaadbare stad. Hier zien wij dus van af.

De consequentie van een knip in de Eikenlaan is dat naar verwachting op enkele parallelle structuren aan de Eikenlaan verkeer ontmoedigd moet worden of zelfs geknipt. Onderzocht moet worden of voor de ontsluiting van Selwerd een hele aansluiting Iepenlaan nodig is. Wel blijft de Eikenlaan een belangrijke functie houden voor het OV. Deze functie wordt in de komende jaren zelfs groter. Als gevolg van het doortrekken van de treinen bij het Hoofdstation zullen meer reizigers doorreizen naar station Groningen Noord en daar overstappen op bus of fiets. Doordat het autoverkeer fors wordt verminderd, krijgt het busverkeer meer ruimte en is het beter in staat volgens de dienstregeling te rijden. Deze route ligt op de dragende OV-structuur en de snelheid blijft daarom 50 km/uur.

4.8 Station Noord (knip autoverkeer)

Station Groningen Noord (het Noorderstation) krijgt als gevolg van het doorkoppelen van treinen een belangrijkere functie. De regionale treinen uit de hoek Hoogezand, Veendam, Winschoten e.d. rijden rechtstreeks door naar het Noorderstation, van waaruit de reizigers lopend, met de fiets of met de bus verder gaan. Het station is verbonden met bussen over de oostelijke OV-tangent, met verbindingen naar onder meer station Groningen Europapark, de binnenstad, UMCG, Paddepoel en Zernike. Daarbij vervult dit station straks een grotere rol in de bereikbaarheid van Campus Zernike. Het Noorderstation heeft dus een goed fundament om verder door te groeien als vervoersknoop.

Deze locatie biedt ook potentiële kansen voor het versterken van het ruimtelijk programma en heeft alles in zich om als ruimtelijke ontwikkellocatie te worden beschouwd. De huidige omgeving van station Groningen Noord kent nu een ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit waarvan wij menen dat het omhoog kan. Belangrijk hiervoor is een prettig verblijfsklimaat voor voetgangers. Ook is meer ruimte voor fietsers en voetgangers nodig.

Om hier meer kansen voor te bieden, willen we de autoverkeersruimte bij het Noorderstation en onder het spoor-viaduct beperken. Een knip voor het autoverkeer ter hoogte van de onderdoorgang van het spoor biedt mogelijk deze kansen en moet daarom nader worden onderzocht en overwogen. Daarnaast past het minder aantrekkelijk maken van interwijkverkeer binnen de filosofie van de mobiliteitsvisie. De vorm van de knip (harde of softe knip, alle richtingen of niet) is onderdeel van het onderzoek. Aandachtspunt is wat dit betekent voor het autoverkeer van en naar de wijken.

4.9 Spoorwegovergang Peizerweg (knip autoverkeer, Peizerweg transitie naar 30 km/uur)

In de toekomst kan de gelijkvloerse spoorwegovergang Peizerweg mogelijk niet behouden blijven, door ontwikkelingen zoals de frequentieverhoging op het spoor, de mogelijke komst van de Lelylijn, het verdichten van treindiensten en nieuwe stations verderop. Eerdere verkenningen leren dat een ongelijkvloerse kruising alleen past voor fietsverkeer. Dit betekent dat de overgang afgesloten wordt voor doorgaand autoverkeer en dat het gedeelte tussen het spoor en de Paterswoldseweg een verkeersluw karakter krijgt. Dit past in de filosofie van de ‘doorwaadbare’ stad.

De Peizerweg is onderdeel van ons hoofdfietsnetwerk. Het afwaarderen van de Peizerweg tussen het spoor en de Paterswoldseweg voor autoverkeer biedt kansen om het autoverkeer en de fiets met elkaar te combineren. De weg kan meer voor fietsers worden ingericht, bijvoorbeeld als fietsstraat. De maximumsnelheid gaat dan naar 30 km/uur. De hoofdverbindingen naar het zuidwestelijk deel van de stad binnen de ring zijn het Hoendiep en de Leonard Springerlaan/ Paterswoldseweg. Om de Zeeheldenbuurt nog goed te ontsluiten met de auto, is een nieuwe aansluiting voor autoverkeer nodig (buurtstraat) van de Admiraal De Ruyterlaan met het Hoendiep via de Hoendiepsbrug.

4.10 Introductie 37 buurtstraten in de stad (transitie van 50 km/uur naar 30 km/uur)

Voor ons is het niet langer vanzelfsprekend dat op een weg met een verzamelfunctie de snelheid 50 km/uur is. Buurtstraten hebben weliswaar een verzamelfunctie voor een buurt, maar wij vinden het geen probleem dat auto's er wat langer dan voorheen over doen om in zo'n buurt te komen. De maximumsnelheid op buurtstraten wordt daarom 30 km/uur. Zo zijn onze buurten bereikbaar per auto, maar ontmoedigen we autoverkeer tussen wijken onderling en dwars door onze stad. Dit verkeer verwijzen we naar de hoofdwegen, zoals de ringweg, rijks- en provinciale wegen en onze eigen verbindingswegen.

Het hart van de 'doorwaadbare' stad is dat wij een flink aantal wegen willen afwaarderen in autofunctie. De wegen waar dit op termijn voor geldt, zijn: Blauwborgje, Noodweg, Leegeweg, De Held, Diamantlaan (noord), Edelsteenlaan, Goudlaan, Metaallaan, Zuiderweg (deels, zie 4.21), Eemsgolaan, Hunsingolaan, Vestdijklaan, Van Iddekingeweg, Vondellaan (deels), Helperzoom-noord, Pop Dijkemaweg, Amkemaheerd, Oosterhamriklaan, Zaagmuldersweg, Asingastraat, Sumatralaan, J.C. Kapteynlaan, Wouter van Doeverenplein, Petrus Campersingel, Vrydemalaan, Nieuwe Ebbingestraat, Prinsesseweg, Wilhelminakade, Kraneweg, Friesestraatweg (deels), Paterswoldseweg (binnen de ring), Hereweg (binnen de ring), C.G. Wichmannstraat, B.S.F. von Suttnerstraat, S.O.J. Palmelaan, Peizerweg en Parkweg.

Door te kiezen voor een lagere snelheid van het autoverkeer ontstaat ruimte voor een inrichting met meer aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit, de leefbaarheid en het langzaam verkeer. Deze wegen hebben vaak een woonfunctie of een winkelfunctie of er liggen spel-, sportplekken, scholen of parken aan. Door het verlagen van de autosnelheid zijn deze veiliger te voet en met de fiets bereikbaar en is het verblijven op deze plekken prettiger. Hier kunnen we, als de hoeveelheid auto's het toelaat, het verkeer vaker mengen. Zo krijgt de fiets meer ruimte. Deze ruimte is steeds vaker nodig vanwege de snelheids- en massaverschillen tussen fietsers en de toename van het fietsverkeer.

Op een aantal buurtstraten rijden bussen. De buurtstraten behoren niet tot de dragende OV-structuur. Hier stellen we wel de betrouwbaarheid van de bus centraal, maar de maximumsnelheid van de bus ligt lager dan voorheen. Aan de betrouwbaarheid willen we bijdragen door de kruispunten anders in te richten, door waar nodig voorrang in te stellen, door het slim positioneren van bushaltes, et cetera.

De inrichting van deze buurtstraten is anders dan de woonstraten, zodat er een hiërarchie is tussen de buurtstraten en de woonstraten. Dit voorkomt dat het doorgaande verkeer door de woonstraten gaat rijden. In de Leidraad openbare ruimte laten we zien welke beelden daarbij horen.

4.11 Transitie Diepenring (transitie 50 km/uur naar 30 km/uur en knips)

Om meer ruimte te bieden aan andere functies verdwijnt de Diepenring als verdeelring en parkeerring voor de binnenstad. Ook voorkomen we zo dat de Diepenring functioneert als autoverdeelring voor verkeer dwars door de stad. Om dit te bewerkstellingen, verliest op de gehele Diepenring rond de binnenstad de auto op termijn zijn dominante positie. Dat doen we door de infrastructuur om te bouwen tot 30 km/uur-wegen, maar ook door op enkele gerichte locaties knips voor het autoverkeer door te voeren.

4.11.1 Schuitendiep en Turfsingel (transitie naar 30 km/uur, knips en verleggen buscorridor)

Aan de Diepenring-oost liggen middelbare scholen, horeca en de Stadsschouwburg. Binnenkort komt er een bijzondere verblijfsplek aan het water bij: Dudok aan het Diep (nieuwe, groene invulling voor het voormalige benzinestation). In de binnenstad krijgt de voetganger steeds meer prioriteit, soms ten koste van de fiets. De Diepenring neemt dus in belang toe, als alternatief voor fietsers die de binnenstad mijden. Dat vraagt om verkeersveilige en comfortabele situaties voor langzaam verkeer. Dat kunnen we creëren met meer ruimte voor fietsers en voetgangers.

Door de snelheid op de gehele Diepenring te verlagen naar 30 km/uur en door op de Diepenring op enkele strategische locaties een knip voor autoverkeer te maken, kunnen we de kansen voor een bijzondere verblijfsomgeving beter benutten. Die kansen zijn onder andere meer beleving van het water en ruimte voor de fiets en voetganger.

We gaan op de Diepenring bij de Turfsingel, ter hoogte van Dudok, een knip aanbrengen voor het autoverkeer. Hierdoor ontstaan mogelijkheden om op deze plek de verblijfskwaliteit te verhogen, en de plek onderdeel te laten zijn van het Ebbingekwartier. Om te voorkomen dat al het verkeer vervolgens door de Bloemstraat of de Bloemsingel rijdt, komt ook hier een knip voor het doorgaande autoverkeer. De gebieden ten noordwesten van de knip blijven bereikbaar via het Boterdiep en de Nieuwe Ebbingestraat; de gebieden ten zuidoosten van de knip via de Diepenring, de Oostersingel en het Damsterplein.

De autobereikbaarheid van de buurten rondom de Diepenring is een belangrijk aandachtspunt in de uitwerking. Dit speelt in ieder geval bij het stadsdeel ten oosten van de Diepenring, en de Petrus Campersingel in het bijzonder, waar de verkeersdruk al hoog is. Het creëren van een extra wijkuitvalsweg naar de oostelijke ringweg vanuit dit stadsdeel creëert ruimte op Petrus Campersingel om dit verkeer op te vangen. In de uitwerking die we geven aan het initiatiefvoorstel “Van verdeelring tot verblijfsruimte, een nieuwe visie op de Diepenring” kijken we daarom breder dan de directe invloedsfeer van de Diepenring alleen.

Er loopt straks over de Diepenring-oost een drukke buscorridor. Het aantal bussen neemt hier toe door het opheffen van Grote Markt als busroute en de alternatieve route met ‘Bussen Over Oost’ met onder andere de aanleg van de Kattenbrug. Op termijn verwachten wij een andere balans tussen bussen over Schuitendiep, Turfsingel en W.A Scholtenlaan en bussen over het Damsterplein en Oostersingel. Hierbij zullen meer bussen gebruik gaan maken van de laatstgenoemde route. Waarbij overigens de Diepenring Oost wel altijd een rol als busroute blijft vervullen, onder meer voor de bereikbaarheid van de binnenstad. De Diepenring Oost kan dus weliswaar 30 km/u worden maar alles is wel gericht op betrouwbaar OV. Dat betekent dat een rit altijd volgens de dienstregeling wordt gereden. Bussen moeten onderweg dus zo weinig mogelijk verstoringen tegenkomen, zoals wachtrijen bij verkeerslichten, verlenen van voorrang, parkeerbewegingen en laden en lossen. Ook vraagt het verleggen van enkele lijnen naar de Oostersingel dat er een goede, betrouwbare en vlotte busroute vanaf de Steentilbrug en de Kattenbrug over het Damsterplein richting de Oostersingel ontstaat. En door de eerdergenoemde knip voor autoverkeer in de Bloemsingel is er straks geen autoverkeer meer bij de busknoop UMCG-Noord. Dit zorgt voor het beter functioneren van deze busknoop.

4.11.2 Stationsweg (transitie naar 30 km/uur en knip)

Met het verplaatsen van het busstation naar de zuidzijde van het Hoofdstation rijden er straks geen bussen meer over het voorplein van het station en over het grootste deel van de Stationsweg. Dit deel van de Diepenring wordt hierdoor verkeersluwer en heeft geen functie meer als busroute. Na de realisatie van het project Aanpak Ring Zuid heeft het autoverkeer goede verbindingen vanaf de zuidelijke ringweg naar de binnenstad via het Emmaviaduct en een nieuwe verbindingsweg tussen Brailleweg en Hereweg.

Het streven is zo min mogelijk autoverkeer voor het Hoofdstation. Een eventuele verkeersknip voor doorgaand autoverkeer ter hoogte van het station past bij de filosofie van minder autoverplaatsingen binnen de ring en het tegengaan van interwijk-autoverkeer. Bovenal biedt dit de kans om voor fietsers en voetgangers de rode loper uit te leggen richting de binnenstad, de ruimtelijke kwaliteit op een hoger niveau te tillen en de connectie met het water te versterken.

Met de nieuwe fietsverbinding onder het Hoofdstation (door het project Groningen Spoorzone) ontstaat een nieuwe fietsverbinding tussen de Rivierenbuurt, de Stationsweg en de binnenstad. Afwezigheid van auto's op de Stationsweg leidt ertoe dat deze verbinding comfortabeler en aantrekkelijker wordt en volledig tot zijn recht komt.

Het herinrichten van de Stationsweg is een integrale ontwerpopgave, waarbij onderzocht wordt of een knip voor autoverkeer in de Stationsweg de beste optie is of dat er betere mogelijkheden zijn om het autoverkeer te beperken. In de Leidraad openbare ruimte is het Stationsweg ter inspiratie als icoonproject uitgewerkt. Een verkeersknip biedt eveneens kansen op andere delen van de zuidelijke oost-westverbinding, zoals de Griffeweg en Eeldersingel. Door de knip veranderen de verkeersstromen en is ook hier minder doorgaand verkeer en de verkeersdruk dus lager.

Bij de nadere uitwerking van de plannen is gedetailleerd verkeersonderzoek nodig naar de effecten elders. Zijn er bijvoorbeeld aanvullende maatregelen in de Rivierenbuurt nodig om hier extra verkeersdruk te voorkomen? En wat is de samenhang met de doorstroming van de bus op de Eeldersingel?

4.11.3 Emmasingel en Eeldersingel (transitie naar 30 km/uur en knip)

De Eeldersingel verbindt de Badstratenbuurt en deels ook de omliggende buurten via het Emmaviaduct met de zuidelijke ringweg. Ook is de Eeldersingel onderdeel van de oost-westverbinding van de zuidelijke Diepenring.

De Eeldersingel kenmerkt zich door bebouwing aan weerszijden dicht op de rijbaan, de aanwezigheid van langzaamverkeerstromen nabij de sluis en de kleinschalige opzet van de Badstratenbuurt. Deze ruimtelijke opzet leent zich niet voor een inrichting als 50 km/uur-weg. Om menselijke maat in de inrichting te brengen, ligt het voor de hand om op de Eeldersingel de dominantie van de auto's terug te dringen en de snelheid te verlagen naar 30 km/uur.

Het ontmoedigen van het autogebruik voor dit deel van de Diepenring past in het streven om interwijk-autoverkeer tegen te gaan en de Diepenring haar functie te laten verliezen als verdeelring. Of het, naast het verlagen van de snelheid naar 30 km/uur, werkelijk nodig is om hier een knip voor auto's toe te passen, hangt af van het effect van een eventuele knip in de Stationsweg. Wat de onderlinge effecten zijn van de mogelijke keuzes op de Stationsweg en de Eeldersingel en wat de effecten zijn op het omliggende wegennet, behoeft verdere uitwerking. Welke ingreep uiteindelijk nodig is, wordt te zijner tijd in samenhang bekeken.

Voor de fiets is de situatie op dit moment verre van ideaal. Op het smalle gedeelte van de Eeldersingel is te weinig ruimte voor volwaardige fietsvoorzieningen in combinatie met grote verkeerstromen die 50 km/uur rijden. Toch is de Eeldersingel een belangrijke fietsroute, zeker ook als alternatief voor fietsers die anders door de binnenstad fietsen. Snelheidsverlaging voor de auto biedt kansen om fietsers hier veiliger en comfortabeler te laten rijden. Vermindering van het verkeer door een knip biedt nog meer kansen.

De Eeldersingel is na het opheffen van de busroute Brugstraat de belangrijkste route voor bussen aan de zuidwestrand van de binnenstad en is onderdeel van de dragende OV-structuur. Door de filosofie van de mobiliteitsvisie worden bussen vaker geconfronteerd met een lagere maximumsnelheid, maar ze worden wel gefaciliteerd in de doorstroming. De Eeldersingel is qua doorstroming op dit moment een zwakke schakel, als gevolg van veel autoverkeer en de hoge belasting van de kruising met Eendrachtskade en Paterswoldseweg. Mogelijk levert een knip in de Eeldersingel voor autoverkeer verlichting, in combinatie met een bussluis. Zo kan een betrouwbare busroute worden gecreëerd.

4.11.4 A-weg en Eendrachtskade nz en zz (transitie naar 30 km/u)

De A-weg en Eendrachtskade nz en zz zijn onderdeel van de Diepenring. En het is onderdeel van de aanrijroute Hoendiep vanaf ring west naar de westkant van de binnenstad en de parkeergarage Westerhaven. De A-weg en Eendrachtskade vormt samen met de Westerhaven en Hoendiepskade een complexe verkeersknoop met auto's, openbaar vervoer en fietsverkeer.

Een snelheidsverlaging op deze twee wegen naar 30 km/u biedt kansen om meer ruimte te bieden aan de fiets en om de (beleefde) verkeersveiligheid te verhogen. Op deze plek, in de directe invloedsfeer van de binnenstad, kan ook de verblijfskwaliteit verbeteren. Het water bij Eendrachtskade en het brede profiel van de A-weg bieden mogelijkheden om de verblijfskwaliteit toe te voegen wanneer de verkeerfunctie wat afneemt. De kansen voor het verbeteren van de leefkwaliteit zijn in beeld gebracht in de Leidraad openbare ruimte, waarin de A-weg als iconische plek is uitgewerkt.

Als onderdeel van de aanrijroute is de westkant van de binnenstad nog goed te bereiken voor het autoverkeer evenals de parkeergarage Westerhaven. Een kort stuk 30 km/h weg doet daar weinig aan af.

In deze verkeersknoop komen veel drukke fietsstromen uit alle richtingen samen. De nieuwe fietsroute vanuit Suikerzijde langs de zuidzijde van het Hoendiep landt hier aan en moet z'n vervolg vinden richting o.a. binnenstad en station. De kruising Hoendiep-Eendrachtskade-A-weg is nu al ingewikkeld en vraagt om een verbetering van de verkeersveiligheid en de fietsroute moet daar een plek in krijgen. Het invoeren van 30 km/u biedt mogelijkheden anders om te gaan met deze kruising.

De bussen zijn recent uit de westkant van de binnenstad gehaald en rijden nu via de Eendrachtskade en Westerhaven. Doorstroming van de bus is belangrijk. De centrumhalte aan de A-weg is bestempeld als belevingsplek en al dusdanig ingericht.

4.11.5 Winschoterkade (knip)

De Winschoterkade, in het zuidoosten van de binnenstad, vormt nu een sluiproute tussen Zuiderpark/ Griffeweg en Schuitendiep/ Damsterdiep. Dit leidt tot verkeersdruk op de kruispunten in het interne wegennet. Gezien de ligging van deze route diep in de binnenstad, leidt dit tot conflicten met het langzaam verkeer. De Winschoterkade is net als de Steentilstraat een belangrijke schakel voor de fiets in de binnenstad.

Het knippen van de Winschoterkade voor doorgaand autoverkeer biedt mogelijkheden de kade met uitzicht op de Oosterhaven aantrekkelijker in te richten voor voetgangers en de verblijfsfunctie te verbeteren. Fietsers kunnen in twee richtingen over de gehele kade en de Radesingel rijden, en dus niet meer in één richting via de Radebinnensingel. Voor het autoverkeer is er een prima alternatief aanwezig via de Europaweg/Oosterhavenbrug en het Damsterplein. Daarnaast biedt de knip ruimte voor een goede inpassing van een toekomstige fiets-voetgangersbrug Oosterkade-Winschoterkade. En rondom de Steentilbrug ontstaat een rustiger en overzichtelijker verkeerssituatie. Aandachtspunt is de circulatie in het gebied rondom de Winschoterkade en de Rademarkt.

4.12 Prinsesseweg en Wilhelminakade (transitie van 50 km/uur naar 30 km/uur)

Conform de doorwaadbare stad en het loslaten van de autologica in de stedelijke woonomgeving, vinden wij dat deze twee huidige 50 km/h wegen op termijn kunnen transformeren naar buurstraten waar 30 km/h geldt. Ze hebben weliswaar een verzamelfunctie voor omliggende woonstraten maar dat betekent niet, zoals voorheen, dat 50 km/h vanzelfsprekend is. De Prinsesseweg heeft een ruime en groene opzet die zo nog meer versterkt kan worden. En vooral halverwege de Prinsesseweg bij het Nassauplein bevindt zich een uitgelezen plek om openbare ruimte aantrekkelijk te kunnen inrichten en een verbinding te maken tussen beide zijden van de Prinsesseweg voor fietsers en voetgangers. We zien hier specifiek kansen om het meer inrichten als belevingsplek.

De kenmerkende plek bij het Nassauplein kan gecombineerd worden met de bushalte, zodat de bus daar geen vertraging ondervindt. Beide wegen zijn geen onderdeel van de dragende OV structuur maar er rijden wel bussen. Ons streven is dus wel hier 'betrouwbaar' OV te bieden. Bussen moeten onderweg dan zo weinig mogelijk verstoringen tegenkomen, wachtrijen, parkeerbewegingen, laden en lossen en dergelijke. Mocht herinrichting te zijne tijd aan de orde zijn dan speelt dit naast meer ruimte voor fietsers en voetgangers een belangrijk rol bij de uitwerking.

4.13 S.O.J. Palmelaan, B.S.F von Suttnerstraat en C.G. Wichmannstraat

Deze wegen vormen nu een lusje door de wijk, hebben een verzamelfunctie voor bestemmingsverkeer van en naar de wijk maar geen functie voor doorgaand verkeer. Het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u past goed bij de filosofie van de mobiliteitsvisie. Door de huidige inrichting en maximumsnelheid splitsen deze wegen de wijken in twee delen. Met het verlagen van de maximumsnelheid ontstaan kansen om de weg anders in te richten met meer oog voor langzaam verkeer en vermindering van de barrièrewerking.

Door de wijk blijft een bus rijden. Deze is geen onderdeel van de dragende structuur maar gelet op de lengte van de route is het wel van belang dat deze een goede doorstroming heeft. Ook maken er veel fietsers gebruik van beide wegen en ter hoogte van de winkels en het fietspad Zonneriepe vinden veel oversteekbewegingen van fietsers en voetgangers plaats. Hieronder bevindt zich vooral in de zomermaanden veel recreatief verkeer van en naar het Paterswoldsemeer en de Hoornseplas. Het verlagen van de maximumsnelheid zorgt voor een verbetering van de veiligheid en comfort voor fietsers en voetgangers en betere oversteekmogelijkheden. Daarnaast biedt dit kansen om de directe omgeving van de winkels en de aansluiting met de Zonneriepe op een betere en aantrekkelijkere manier in te richten.

4.14 Buurtstraat Dilgtweg Haren (transitie van 50 km/uur naar 30 km/uur)

De Dilgtweg in Haren verbindt de Kerklaan met de Rijksstraatweg. Zorginstellingen De Dilgt en Beatrixoord en het Maartenscollege zijn rechtstreeks via deze weg te bereiken. Door de snelheid te verlagen, ontstaat een aantrekkelijker leefklimaat voor aanwonenden en fietsers/voetgangers.

De Dilgtweg is samen met de Esserweg en de Molenweg belangrijk voor de oost-westverbinding in het noordelijk deel van Haren. Deze functie zal de Dilgtweg behouden, maar het autoverkeer dient zich meer aan te passen aan de snelheid van het overige verkeer, vergelijkbaar met de meeste andere straten in Haren.

Ook veel fietsers maken gebruik van de Dilgtweg. Dit zijn voornamelijk fietsers tussen de Kerklaan en de Rijksstraatweg en scholieren die naar het Maartenscollege fietsen. Het verlagen van de snelheid van het autoverkeer maakt de route voor hen comfortabeler en veiliger.

De Dilgtweg is onderdeel van een busroute, maar niet van de dragende OV-structuur. We zetten daarom in op de betrouwbaarheid van de doorstroming. Het effect van het verlagen van de maximumsnelheid voor bussen op de totale reistijd is naar verwachting beperkt, omdat deze weg zich qua vormgeving deels al leent als 30 km/uur-weg.

4.15 Helpman/Coendersborg (mogelijke transitie van 50 km/uur naar 30 km/uur en inrichting 30 km/u)

Met de aanpak van ring zuid is er voor Helpman/ Coendersborg een verkeersplan opgesteld en uitgevoerd. In de mobiliteitsvisie sluiten we aan bij dit verkeersplan ten aanzien van de functie van de wegen. Een evaluatie van dit verkeersplan kan nadat de nieuwe Zuidelijk Ringweg af is. Toch zijn er signalen dat bepaalde wegen in dit gebied aandacht vragen als het gaat om de inrichting.

De Goeman Borgesiuslaan is de hoofdontsluiting van Coendersborg en onderdeel uit van het dragende OV netwerk. Voor deze openbaar vervoerlijnen is de gewenste snelheid 50 km/u en hoge mate van betrouwbaarheid van belang (zie ook 4.20). Op de Goeman Borgesiuslaan ontbreken op dit moment fietsvoorzieningen. Conform ontwerprichtlijnen is dat wel voor 50 km/u weg wenselijk. Een betere balans tussen de verkeersfunctie, de verkeersveiligheid en de leefkwaliteit is gewenst.

Met name voor het gedeelte dichtbij de Verlengde Hereweg zien we dat de belangen van verkeersdoorstroming en de belangen van een aantrekkelijk leefomgeving niet met elkaar in overeenstemming zijn te brengen. We kiezen voor de leefkwaliteit. Hier vinden wij dat het snelheidsregime terug moet naar 30 km/h. We onderzoeken daarbij ook welke wegprofielen passen bij de gehele Goeman Borgesiuslaan en brengen de (on)mogelijkheden voor een 50 km/u inrichting inclusief fietsvoorzieningen en anderzijds een inrichting als buurtstraat in beeld.

De Savorin Lohmanlaan is 30 km/u, maar de inrichting heeft nog een uitstraling van een 50 km/u weg. In de verdere uitwerking van de mobiliteitsvisie besteden we ook aandacht aan wegen die al 30 km/u zijn, maar nog niet zodanig zijn ingericht. De inspiratiebeelden uit de Leidraad openbare ruimte gebruiken wij daarbij.

4.16 Vijf belevingsplekken bij winkelcentra (30 km/uur-segmenten in 50 km/uur-wegen)

Nabij de winkelcentra Helpman, Hereweg, Overwinningsplein, Paddepoel en Zonnelaan hebben de wegen een inrichting waarbij de rijbaan voor het autoverkeer centraal staat. Alle overige functies zijn daaromheen georganiseerd. De snelheid is 50 km/uur. Juist bij deze winkelcentra is sprake van veel reuring en zijn veel fiets- en voetgangersbewegingen.

Om de aantrekkelijkheid van de aanliggende voorzieningen te vergroten en meer ruimte te creëren voor ontmoeten, verblijven, lopen en groen, verminderen we op termijn op deze vijf locaties de dominantie van het (gemotoriseerd) verkeer. De inrichting van deze in principe 50 km/uur-wegen vormt zich hier over een beperkte afstand alsnog naar de omgeving. De auto (en eventueel de bus) is hier te gast; de snelheid ligt op maximaal 30 km/uur. Door het terugdringen van de autodominantie is de weg minder een barrière, waardoor het winkelgebied een geheel wordt.

Hierbij is speciale aandacht voor de looproutes van de zorginstellingen van en naar de winkelcentra.
Bij winkelcentrum Paddepoel en Helpman vormen de Zonnelaan en de Hereweg nu nog een barrière in deze routes. Fietsers kunnen hier meer ruimte krijgen door een meer informele indeling, in plaats van fietspaden.
Er is meer aandacht voor de fietsroutes naar de winkelcentra, voor goede oversteekmogelijkheden en voor voldoende mogelijkheden om de fiets te parkeren op logische plekken.

Het openbaar vervoer kan deze belevingsplekken vlot en betrouwbaar passeren. Doordat er bij deze locaties veelal een halte of hub aanwezig is, is de snelheid van de bussen hier vaak al lager en ligt de focus vooral op doorstroming.

4.17 Rotonde Rodeweg-Boterdiep (verkenning ontwerpkansen bij 30 km/uur)

Het verkeerscomplex waar de Bedumerweg, de Korreweg, de Noorderstationsstraat, de Rodeweg, het Boterdiep en de Nieuwe Ebbingestraat bij elkaar komen, is nu stenig, onaantrekkelijk en ingewikkeld. Auto, fiets en openbaar vervoer hebben hun eigen ruimtes en zijn afzonderlijk gereguleerd. Door de snelheid te verlagen van 50 km/uur naar 30 km/uur denken wij dat er mogelijkheden ontstaan om het verkeerssysteem anders in te richten. Zo creëren we meer ruimte voor fietsers en voetgangers, een overzichtelijker en verkeersveiliger omgeving en een betere en aantrekkelijker verbinding tussen de wijken en het Noorderplantsoen.

De verbinding tussen het Boterdiep en het Noorderstation is onderdeel van de oostelijke OV-tangent en dus van de dragende OV-structuur. Het is daarmee belangrijk dat de bus hier vlot en comfortabel doorrijdt. Gezien de complexiteit van de verkeersstromen laten we op deze locatie een hoge snelheid voor bussen los, onder de voorwaarde dat de bussen ongestoord kunnen doorstromen. Door het verleggen van de busroute over de Korreweg (zie paragraaf 4.7 fietsstraat Korreweg) wordt het kruispuntcomplex ontlast van dit busverkeer.

4.18 Voormalige busroutes in buurten (transitie 50 km/uur naar 30 km/uur)

Buslijnen die niet meer door maar langs een wijk rijden past goed bij de doorwaadbare stad (zie paragraaf 3.4). Op deze wegen is de verwachting dat in de toekomst er geen reguliere (grote) bussen terugkeren en hoeft in het wegontwerp geen rekening meer gehouden te worden met de bus als maatgevend voertuig.

Het gaat om bijvoorbeeld de Venuslaan/ Avondsterweg/ Planetenlaan/ Plutolaan, Bottelroosstraat/ Maluslaan/ Elzenlaan, De Savorin Lohmanlaan/ Beethovenlaan/ Helperbrink en Schumanstraat/ Den Uylstraat en in de toekomst mogelijk Middelberterweg/ Engelberterweg en Vestdijklaan/ Borderwijklaan/ Marcellus Emantslaan. Deze wegen kunnen eenvoudiger naar 30 km/uur teruggebracht worden. Zo ontstaan er mogelijkheden om deze wegen anders in te richten, met meer aandacht voor de leefkwaliteit en meer ruimte voor de fietsers en voetgangers.

4.19 Zuidelijke OV-tangent (behoudt 50 km/uur)

Voor het openbaar (bus)vervoer zetten wij in op tangenten, zodat reizigers niet altijd meer via het Hoofdstation hoeven te reizen. Ze kunnen dan al eerder afbuigen naar hun bestemming. Zo wordt de intensiteit van het OV in de direct omliggende wijken van het Hoofdstation en in en nabij het centrum minder hoog. Bovenal creëren we meer directe verbindingen met de belangrijke locaties in de stad. Langs de zuidelijke OV-tangent worden belangrijke bestemmingen en locaties aan de zuidkant van de stad met elkaar verbonden via het OV, zoals de stations bij het Europapark en het Suikerfabriekterrein, het Martiniziekenhuis en P+R Hoogkerk.

Alle wegen waar de zuidtangent uit bestaat (Laan Corpus den Hoorn, Van Ketwich Verschuurlaan, Helperzoom en Goeman Borgesiuslaan), zijn aangewezen als 50 km/uur-weg, met uitzondering van een klein deel van de Goeman Borgesiuslaan. Dit komt grotendeels ook omdat ze voor het autoverkeer verbindende structuren zijn of wijkuitvalswegen naar de ringweg. Ze kennen nagenoeg over de hele lengte een structuur met vrijliggende fietspaden. Op deze wegen zit het profiel (zeer) ruim in de maat en staan gevels verder van de weg af. Hierdoor kunnen we hier eenvoudiger een maximumsnelheid van 50 km/uur handhaven, zonder direct afbreuk te doen aan de leefkwaliteit. Aandachtspunt is de route over de Goeman Borgesiuslaan (zie 4.15 Helpman/Coendersborg) en een deel van de Van Ketwich Verschuurlaan waar geen vrije fietsvoorzieningen liggen.

4.20 Infrastructuur ontwikkellocaties westflank

Aan de westkant van Groningen wordt een groot deel van onze woningbouwopgave gerealiseerd in wijken als De Held III en Suikerzijde. Dit brengt een hogere verkeersdruk met zich mee op de bestaande wegen en met name op de aansluitingen met de hoofdwegen.

4.20.1 Uitbreiden fietsinfrastructuur

In deze nieuwe gebieden willen we een prettig verblijfsklimaat creëren, mede door het lopen, fietsen en gebruik van het OV te stimuleren. Hiervoor wordt het hoofdfietsnetwerk aan deze kant van de stad uitgebreid. We trekken de radialen vanuit de binnenstad door in het gebied. We willen een nieuwe tangent in het hoofdfietsnetwerk creëren om de gebieden onderling te verbinden, maar bijvoorbeeld ook met Zernike. Deze fietsroutes sluiten aan op de doorfietsroutes vanuit de regio over de Siersteenlaan en de Zuiderweg. Nieuwe hoofdfietsroutes zijn: het doortrekken van het Aquamarijnpad, de nieuwe verbindingsweg door De Held III, een kortsluiting van deze route naar het Hoendiep en een nieuwe fietsroute langs de noordkant van het spoor over Suikerzijde tot aan de Zuiderweg in Hoogkerk.

4.20.2 Westelijke OV-tangent

Wij zetten in op het inrichten van een westelijke OV-tangent. Deze westtangent voorziet het OV dat de gemeente binnenkomt vanaf de zuidwestelijke en westelijke kant van geschikte businfrastructuur. Deze loopt via P+R Hoogkerk en het nieuwe station Suikerzijde naar Campus Zernike (met een aansluiting op de oostelijke OV-tangent). De bus kan via Vinkhuizen-Paddepoel of via De Held III-P+R Reitdiep naar Zernike rijden. Als snelheid voor het OV op de westtangent denken we aan 50 km/uur. Het gaat hier om lange afstanden en relatief veel bussen. Snelheid is daarom van belang; alleen betrouwbaarheid als kwaliteitsaspect is dan onvoldoende.

4.20.3 Auto-ontsluiting Held III en Suikerzijde

De Held (oud en nieuw) en Gravenburg zijn straks met de auto bereikbaar via een nieuwe ontsluitingsweg door De Held III, die via de aansluiting van de wijk Reitdiep op de N355 aansluit. De nieuwe ontsluitingsweg is een verbindingsweg en onderdeel van de westelijke OV tangent, daarom 50 km/u. Een uitzondering geldt in het centrum/hart van de nieuwe wijk waar over korte lengte de snelheid lager kan liggen in combinatie met een bushalte.

Met de komst van de nieuwe ontsluitingsweg De Held III, kan de huidige aansluiting van dit gebied via de Noodweg/Zijlvesterweg op de N355 vervallen. De Zijlvesterweg sluit via een tunnel aan op de nieuwe noordelijke parallelweg langs de N355. Suikerzijde krijgt een ontsluiting op het Hoendiep en de Johan van Zwedenlaan en mogelijk op de Peizerweg. In het plangebied van Suikerzijde wordt het autoverkeer verzameld op buurtstraten, die in principe een snelheid van 30 km/uur kennen.

4.20.4 Ongelijkvloerse westelijke ringweg

Een voorwaarde voor het ontwikkelen van de westkant van de stad is het ongelijkvloers maken van de westelijke ringweg, met goed functionerende aansluitingen op de A7 en de N355. Dit is niet alleen van belang als ontsluiting van deze gebieden zelf, maar het moet er vooral voor zorgen dat het doorgaande verkeer de ringweg gebruikt en dat het niet loont om dwars door de woongebieden te rijden.

Bij het ongelijkvloers maken van de westelijke ringweg wordt de aansluiting bij de Friesestraatweg een volledige aansluiting. Een nieuwe verbinding bij West-end, ter vervanging van de aansluiting Metaallaan, vormt een uitvalsweg naar de westelijk ringweg voor de wijk Vinkhuizen en omgeving en is onderdeel van de busroute van Vinkhuizen naar het centrum. Het ontwerp en de snelheid worden nader bepaald bij de uitwerking van de integrale gebiedsopgave.

4.20.5 Rondweg Westpoort

Bij de benodigde verbeteringen van de verkeersafwikkeling van de ontwikkellocaties in de westkant van de stad zetten we eerst in op de westelijke ringweg. Op de langere termijn biedt een nieuwe rondweg Hoogkerk/Westpoort meerwaarde in de ontsluiting en bereikbaarheid van stadsdeel West. Deze rondweg sluit aan op de bestaande Vierverlatenweg en de Westpoortboulevard. Een deel van de rondweg hoort bij de volgende fase van Westpoort en dient als ontsluitingsweg van het bedrijventerrein zelf. De nieuwe rondweg Westpoort is ook een oplossing voor de huidige aanrijroutes naar de suikerfabriek (Cosun Beet Company) tijdens de bietencampagne. Een goede landschappelijke inpassing met behoud van cultuurhistorische waarden is van belang. De rondweg is alleen nu nog niet financieel opportuun. De ruimtelijke reservering in de bestemmingsplannen voor de rondweg Westpoort blijft in ieder geval behouden.

Aan de westkant van de stad is het ook wenselijk om voor de fiets een fijnmaziger netwerk te realiseren dat meegroeit met de ruimtelijke ontwikkeling. Bij een nieuwe rondweg hoort dan ook een nieuwe fietsroute met een nieuwe ongelijkvloerse kruising met het spoor en het water. Ook maakt een rondweg voor autoverkeer het mogelijk dat we het Hoendiep (ter hoogte van Westpoort en Hoogkerk) ontlasten van vrachtverkeer. Dit biedt kansen om op deze hoofdfietsroute meer ruimte te geven aan de fiets.

4.21 Hoogkerk (rondweg en transitie naar 30 km/u)

De rondweg Hoogkerk/Westpoort (zie 4.21.5) draagt bij, door de vermindering van het autoverkeer, aan de leefbaarheid in het dorp Hoogkerk en de verkeersveiligheid op de fietsverbinding over het Hoendiep. Op het Hoendiep (aan de westkant van Hoogkerk) kan de snelheid worden teruggebracht naar 30 km/u en de route fietsvriendelijker worden ingericht. Het (vracht)verkeer kan worden beperkt door te zorgen dat bedrijven ten noorden van het Hoendiep zoveel mogelijk aansluiten op de nieuwe rondweg.

In het dorp is de 30 km/u op de Zuiderweg verlengd naar het zuiden over het spoor heen. Dit geldt voor het deel waar aan beide zijde bebouwing staat. Dit biedt kansen om de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en leefkwaliteit rondom de school en het sportcomplex aan de oostkant van de Zuiderweg te verbeteren.

4.22 Infrastructuur ontwikkellocatie Meerstad

De nieuwe weg tussen Meerstad en Driebond/oostelijke ringweg neemt de functie over van de Driebondsweg als hoofdontsluitingsweg. De woonvelden ten oosten van de Hoofdweg worden via de Hoofdweg en de nieuw aan te leggen Vossenbruglaan in het noordelijke deel verbonden met deze nieuwe hoofdontsluiting. De nieuwe hoofdontsluitingsweg wordt landschappelijk goed ingepast en wordt ingericht als verbindingsweg (50 km/uur) met een vrij fietspad erlangs. Zo ontstaat ook een rechtstreekse, snelle en comfortabele fietsroute.

4.23 Nieuwe Buurtweg Haren-noord

Aan de noordzijde van Haren is het aantal oost-westverbindingen beperkt. Tegelijkertijd is het in de loop der jaren drukker geworden op de bestaande wegen als gevolg van woningbouw bij Haren Noord/DHE en de realisatie van het Harens Lyceum. Met de ontwikkeling van de Hortus biotoop zal de druk nog meer toenemen.

Een nieuwe oost-westverbinding tussen Oosterweg, Kerklaan en Rijksstraatweg vermindert de verkeersdruk op de bestaande wegen . Ook verbetert deze nieuwe verbinding de algehele leefkwaliteit in het gebied Haren-noord. Als het gebied van de huidige Hortus en biotoop ontwikkeld wordt, biedt dat kansen om deze verbinding aan te leggen.

Fietsers kunnen met deze nieuwe verbinding meer rechtstreeks naar de Rijksstraatweg. Onder meer fietsers van en naar het Harens Lyceum en de nieuwbouw bij Haren-noord zullen hier gebruik van maken. Daarnaast ontstaat voor fietsers richting Eelde/Paterswolde een goed alternatief voor de nu drukke fietsroute Vondellaan/Molenweg.

De nieuwe verbinding geeft ook het autoverkeer een nieuwe rechtstreekse ontsluiting tussen de Rijksstraatweg en de Oosterweg. Deze weg is niet zozeer nodig om de autobereikbaarheid substantieel te verbeteren, maar wel om overbelasting van de huidige wegen tegen te gaan. We gaan uit van een maximumsnelheid van 30 km/uur. Dit sluit aan bij de overige wegen in het gebied.

4.24 Ten Boer (onderzoek Rondweg)

De provinciale weg N993 loopt dwars door het dorp Ten Boer (Gaykingastraat) en vormt een verbinding tussen Bedum en de N360.

Inwoners vragen regelmatig aandacht voor de verkeerssituatie rond de Gaykingastraat en dan vooral voor de verkeersdrukte (waaronder vrachtverkeer), de oversteekbaarheid (barrièrevorming) en het landbouwverkeer in bepaalde seizoenen. Ook is er een wens voor veilige schoolroutes naar obs De Huifkar en cbs De Fontein in het westen van het Ten Boer. Verder zijn er wensen voor het verbeteren van de fietsroutes tussen de oost- en -westzijde van het dorp.

De Stadsweg is een historische route in het verlengde van de doorfietsroute Groningen – Ten Boer. In het dorp Ten Boer zou de Stadsweg een goede fietsroute kunnen zijn. De Stadsweg is de afgelopen decennia echter drukker geworden door de ontsluiting van de nieuwe woonwijken op de Stadsweg.

Bewoners van het dorp en het toenmalige gemeentebestuur hebben eerder een rondweg om Ten Boer ten noorden van Dijkshorn als de oplossing aangedragen om de Gaykingastraat te ontlasten. Dit kan een impuls geven aan de leefkwaliteit in het dorp en het voorkomt het verder belasten van de Stadsweg. De rondweg heeft een grote samenhang met een eventuele volgende fase van Dijkshorn. Deze nieuwe weg kan de toegangsweg voor een volgende fase van Dijkshorn vormen en hoeft dan niet op de Stadsweg te worden aangesloten.

Wij sluiten een rondweg niet uit, maar een dergelijke oplossing is zo ingrijpend in de structuur van het dorp dat ook andere oplossingen worden onderzocht. Wij willen in samenwerking met de provincie een verkeersonderzoek doen naar mogelijke oplossingen voor de geconstateerde knelpunten.

4.25 Ten Post (onderzoek Rondweg)

Dwars door Ten Post loopt de provinciale weg N865 (Rijksweg-B. Kuiperweg). Deze weg verbindt Schildwolde en Slochteren met de N360. De N360 zelf loopt aan de noordwestzijde langs het dorp en is de aangewezen route voor verkeer tussen Ten Boer en Appingedam. De N865 buigt in Ten Post af richting het zuidwesten en de stad Groningen en sluit aan op de N360. Verkeer dat richting Delfzijl moet, pakt logischerwijs de kortste route via Rijksweg en Eestumerweg naar de nieuwe rotonde op de N360.

Daar waar het verkeer door de kern Ten Post komt, ontstaan knelpunten ten aanzien van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Ook het toenemende landbouwverkeer leidt tot problemen. Bij binnenkomst van het dorp vanaf de B. Kuiperweg wordt veelal te hard gereden. Er zijn plannen om de basisschool naar deze hoek van het dorp te verplaatsen, in de richting van de voetbalvelden. Dat maakt het urgenter om de daadwerkelijke snelheid van het verkeer op deze plek, maar ook op de andere doorgaande routes, terug te brengen.

Bij inwoners van Ten Post is een duidelijke wens voor een rondweg om het dorp te ontlasten. Dit biedt mogelijkheden om de leefkwaliteit en de verkeersveiligheid op deze provinciale route, op de Eestumerweg en rondom de brug (B. Kuiperweg) te verbeteren.

Met de provincie onderzoeken we of een rondweg de juiste oplossing is om de verkeersknelpunten op te lossen en of deze het gewenste effect oplevert. Parallel daaraan kijken we eveneens welke maatregelen mogelijk zijn om op de huidige route de verkeersituatie te verbeteren. Hierbij hebben we bijzondere aandacht voor de directe omgeving van de nieuwe school. We gaan op zoek naar manieren om de weg anders in te richten en de snelheid voor het autoverkeer te verlagen. Bij de provincie vragen we ook aandacht voor de situatie van het landbouwverkeer die rond de spitstijden geen gebruik mag maken van de N360 tussen de Eestumerweg en de Rijksweg. Hierdoor moeten zij door het dorp rijden waardoor hinder en overlast ontstaat en de verkeersveiligheid vermindert.

Colofon

Projectteam:	Eric van Huissteden, Jeanet Halsema, Arne Dijk, Dony Duifhuis en Stijn Ringnalda
Tekstredactie:	Brouwer Communiceert
Vormgeving:	Initio

www.gemeente.groningen.nl/mobiliteitsvisie