

## **Samenvatting uitkomsten verkeersonderzoek Stationsgebied Groningen**

*Mei 2024*

De Stationsweg is voor voetgangers een barrière tussen de Binnenstad en het Stationsgebied. Deze barrière kan worden opgeheven door het weren van doorgaand verkeer. Dit maakt een doorgaande verblijfs- en voetgangerszone mogelijk van het station over de Werkmanbrug naar de Binnenstad. Voordat dit kan worden uitgevoerd, is verkeersonderzoek nodig om uit te zoeken wat de consequenties zijn van een 'knip' in de Stationsweg.

### **Verkeersonderzoek in drie delen**

Inmiddels is het verkeersonderzoek uitgevoerd. Dit bestond uit drie delen.

1. Onderzoek naar de situatie zoals die nu is. Welke verkeer- en vervoersstromen zijn er in het gebied? Hoe gaat het parkeren in zijn werk? Dit onderzoek is uitgevoerd door Royal HaskoningDHV.
2. Onderzoek naar de situatie waarin er een 'knip' in de Stationsweg voor doorgaand verkeer. Welke gevolgen heeft dit? En zijn er maatregelen mogelijk om eventuele problemen op te lossen? Dit onderzoek is uitgevoerd door Sweco, met behulp van het Gemeentelijk Verkeersmodel Groningen (GROVEM).
3. Onderzoek naar hoe we het verkeerssysteem kunnen veranderen, zodat we het stationsgebied kunnen ontwikkelen tot een levendig en groen gebied. Een plek waar mensen graag naar toe gaan en waarin de voetganger en fietser ruim baan hebben. Waarbij we er ook rekening mee houden dat het Stationsgebied een belangrijke rol speelt in het verkeerssysteem van de hele stad. Dit onderzoek is uitgevoerd door Goudappel.

### **Uitkomsten verkeersonderzoek naar huidige en toekomstige situatie**

#### *Huidige situatie*

- Op dit moment rijden er ongeveer 15.000 motorvoertuigen per dag over de Stationsweg.
- De weg wordt nu vooral gebruikt als doorgaande verbinding tussen oost en west.
- Het busstation verhuist in 2026 naar de zuidzijde van het station. Daardoor verdwijnen er ruim 1.300 bussen van de westzijde van de Stationsweg. Dit busverkeer blijft wel bestaan aan de oostzijde, tussen de nieuwe bustunnel en de Herebrug.

#### *Gevolgen weren doorgaand verkeer op de Stationsweg*

De afnames en toenames van verkeer zijn ten opzichte van de referentiesituatie in 2040, waarin er geen sprake is van een knip in de Stationsweg.

- Het leidt tot een sterke afname van gemotoriseerd verkeer op de Stationsweg zelf en op de Eeldersingel en het Zuiderpark (30%). Ook op de Peizerweg (ter hoogte van de Zeeheldenbuurt), het Hoendiep (ter hoogte van de Schildersbuurt), de Griffeweg en de Sontweg neemt dit verkeer af.
- Het leidt tot een sterke toename van gemotoriseerd verkeer op het Emmaviaduct (30%). Dit betekent niet dat er in de praktijk ook meer verkeer over het viaduct heen zal gaan. Dat komt doordat uit de verkeersmodellen blijkt dat het verkeer op deze route in de toekomst sowieso met 30% gaat afnemen.
- Op de Coehoornsingel neemt het verkeer zodanig toe, dat dit niet meer past bij de aard en het karakter van deze straat. Om dit op te lossen, is het nodig om de verkeerscirculatie in de zuidelijke Binnenstad aan te passen. De doorgaande route door de binnenstad van west naar oost langs de Emmabrug naar de Herebrug/Oosterbrug/Winschoterkade moet verdwijnen.
- Op de Parkweg (oostzijde, Rivierenbuurt) neemt het verkeer toe met 40%. Dit is best een grote toename van verkeer, maar met in totaal ongeveer 2.000 auto's per etmaal extra past dit nog wel bij deze straat. Het is ook geen belemmering voor de herinrichting van de Parkweg. Ook kunnen we maatregelen nemen om ervoor zorgen dat verkeer dat niet in de wijk hoeft te zijn deze route niet (meer) neemt.
- Op de Parkweg (westzijde, Grunobuurt) neemt het verkeer met ongeveer 15% toe naar in totaal ongeveer 6.000 auto's per etmaal. Op de hele Parkweg wordt de maximumsnelheid straks 30 km per uur, waardoor we de situatie zo veilig en leefbaar mogelijk maken.
- Het leidt tot een verplaatsing van verkeer naar wegen die verderop liggen. Op de Zuidelijke Ringweg rijden straks 100.000 auto's. Met de knip in de Stationsweg neemt dit licht toe met 1-3%. Op de Diepenring neemt het verkeer met ongeveer 10% toe.

### **Conclusie verkeersonderzoek naar huidige en toekomstige situatie**

Het weren van doorgaand verkeer op de Stationsweg heeft niet zulke grote gevolgen dat het niet kan. Wel is het nodig om een verkeerscirculatieplan uit te werken voor het gebied tussen het Zuiderdiep, de Zuidelijke Ringweg, de Oosterweg en de Paterswoldseweg.

### **Adviezen over de inrichting van het gebied**

In het derde deel van het onderzoek is gekeken naar hoe we het stationsgebied kunnen transformeren naar een prettige verblijfsruimte, waarin voetgangers en fietsers zich veilig kunnen bewegen. Op basis hiervan gaan we de volgende uitgangspunten hanteren in de uitwerking.

- Het aanbrengen van een zachte scheiding tussen delen voor de fiets en voor wandelaars.
- Oversteekplekken moeten drempelloos zijn en duidelijk aangegeven.
- Groen zo aanbrengen dat het helpt om de wandel- en fietsstromen logisch en veilig te organiseren.
- Zorgen voor autoluwe en comfortabele verbindingen voor de fiets rondom de binnenstad. Bijvoorbeeld een route over de Praediniussingel, Ubbo Emmiussingel en Radesingel als andere mogelijkheid voor de huidige oost-west verbindingen dwars door de binnenstad. Om deze route te maken zijn nieuwe fietsverbindingen nodig tussen de Oosterkade en de Winschoterkade en tussen Hoendiep/Westerhaven/Eendrachtskade en de Praediniussingel.
- Fietsers moeten direct en comfortabel de fietsstallingen bij het OV kunnen bereiken.

- Maatregelen nemen die ervoor zorgen dat een groot deel van de huidige fietsers op de Werkmanbrug (nu 8.000) kiest voor een andere route via de Emmabrug of de Herebrug. Zo komt er meer ruimte voor voetgangers (nu 13.000). Bijvoorbeeld door de kruisingen anders in te richten en fietsers vrije doorgang te geven.
- Het resterende verkeer op de Stationsweg tot een minimum te beperken. Vanzelfsprekend moet de weg in elk geval beschikbaar blijven voor hulp- en nooddiensten en treinvervangend vervoer en mogelijk nog andere categorieën.

## **Vervolg Stationsgebied Noord**

### *Stedenbouwkundige structuurschets*

Naast het uitwerken van een verkeerscirculatieplan werken we aan een stedenbouwkundige structuurschets voor het Stationsgebied Noordzijde. Hierin geven we een beeld van gebouwen, bouwhoogtes, bebouwingsgrenzen, stedenbouwkundige principes en welke invulling we willen geven op het gebied van wonen, werken en voorzieningen.

### *Ontwikkelvisie*

Op basis van de stedenbouwkundige structuurschets stellen we een ontwikkelvisie op, met daarin de volgende onderwerpen.

- Uitwerking van het programma voor wonen, werken en voorzieningen.
- Uitgangspunten voor de ruimtelijke kwaliteit.
- Mobiliteit en verkeerscirculatie.
- Energie, klimaatadaptatie, biodiversiteit en circulariteit.
- Deelgebieden en fasering.
- Tijdelijke invulling van de ruimte die leegkomt als het busstation verhuist naar de andere kant van het station.
- Participatie.
- Strategie, organisatie en financiën.

De ontwikkelvisie is de basis voor de samenwerkingsovereenkomst met NS Vastgoed en afspraken met andere vastgoedeigenaren in het gebied. Met de vaststelling van de ontwikkelvisie neemt de gemeenteraad ook een definitief besluit over de knip in de Stationsweg en de nieuwe fietsstructuur.

### *Nota van uitgangspunten*

Op basis van de ontwikkelvisie stellen we een nota van uitgangspunten op voor het gebied.

### **Planning (onder voorbehoud)**

- Eerste kwartaal 2025: structuurschets, verkeerscirculatieplan en ontwikkelvisie.
- Eind 2025: nota van uitgangspunten en plan voor tijdelijke invulling busstation.
- Jaren daarna: uitwerken van deelgebieden in een stedenbouwkundig plan, een omgevingsplan en een ontwerp voor de openbare ruimte.
- 2028 (op zijn vroegst): uitvoering eerste deelproject.

### **Financiën**

De verwachte investering in het Stationsplein Noord bedraagt tussen 35 tot 42 miljoen euro. De transformatie van de Stationsweg is geraamd tussen € 16 en 19 miljoen euro. Er is nog geen dekking voor deze kosten, dit wordt nog verder uitgewerkt.

