Van verkeersruimte naar leefruimte

Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad

Nu en Straks (2022-2026)

Gemeente Groningen

Inhoudsopgave

1. Inleiding ... 3
1.1 Aanleiding ... 4
1.2 Uitgangspunten van de Mobiliteitsvisie ... 6
1.3 Scope van dit uitvoeringsprogramma ... 7
1.4 Prioritering van projecten ... 10

2. Op weg naar een Doorwaadbare Stad ... 13
2.1 Basisprincipes bij (grote) projecten en transformaties ... 14
2.2 Bestaande wegen die niet voldoen aan 30 km/uur-inrichting en ruimte voor experimenten ... 14
2.3 Verdiepingsslag Gebiedsontsluitingswegen (GOW) 30 ... 15
2.4 Communicatie en handhaving ... 15

3. Uitvoeringsprogramma Nu en Straks (2022-2026) ... 16
3.1 Inleiding ... 17
3.2 Projecten waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden ... 17
3.3 Nieuwe projecten ... 22

4. Uitvoeringsprogramma Later (na 2026) ... 30

5. Participatie en organisatie ... 38
5.1 Participatie ... 39
5.2 Organisatie ... 39

6. Financiën ... 40

Bijlagen ... 42

Colofon ... 52

1

Inleiding

De doorwaadbare stad
We kiezen in Groningen voor een ‘doorwaadbare’ stad waar fietsen of lopen de makkelijkste en snelste manieren zijn om je te verplaatsen. Je kunt weliswaar nog steeds met de auto, maar in tegenstelling tot lopen en fietsen willen we niet dat dit vanzelfsprekend zo snel mogelijk moet kunnen.

1.1 Aanleiding

Naar verwachting groeit de gemeente Groningen naar 270.000 inwoners in 2040. In diezelfde periode komen er naar mogelijk ook 20.000 arbeidsplaatsen bij. Die groei willen we zoveel mogelijk opvangen in de bestaande stad. Dat betekent dat Groningen verder verdicht en dat de druk op de openbare ruimte toeneemt. Die openbare ruimte wordt sowieso al steeds schaarser en we moeten er daarom zorgvuldig mee omgaan. We willen de openbare ruimte benutten voor verbetering van de leefkwaliteit van onze inwoners en daartoe waar mogelijk terugwinnen en versterken.

Doordat steeds meer voorzieningen in het Ommeland verdwijnen, worden de voorzieningen in de stad Groningen belangrijker voor de regio. Bovendien is en blijft Groningen een magneet voor een dagje winkelen, een middag op het terras of een ander recreatief bezoek. De Stad, zoals Groningen in de regio wordt aangeduid, is daarmee de culturele, maatschappelijke en economische motor van Noord-Nederland. Die onlosmakelijke economische en maatschappelijke verbondenheid tussen stad en regio, het daily urban system, komt elke dag tot uiting in 360.000 mensen die van en naar de stad Groningen reizen.

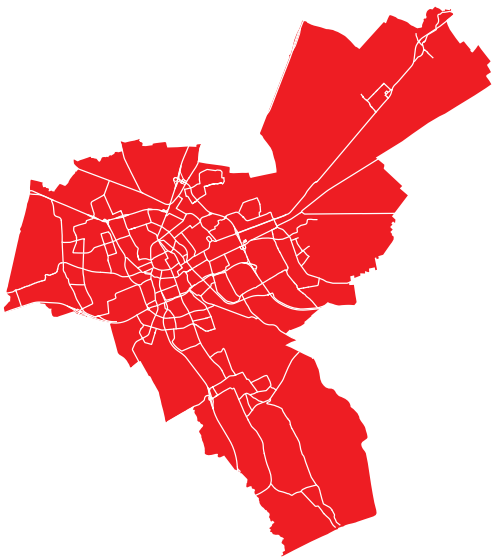
Extra inwoners, arbeidsplaatsen én bezoekers leiden tot extra mobiliteit van, naar en binnen onze gemeente. Ze zorgen voor meer rondrijdende en geparkeerde voertuigen. Deze groei zet de bereikbaarheid (verder) onder druk. Nu al leidt de verkeersdruk tot opstoppingen, files, volle treinen en bussen, drukte op fietspaden en onveilige situaties. Door de verwachte groei nemen deze knelpunten toe. Ook wordt de schaarse openbare ruimte steeds meer opgeëist door het verkeer. Zo neemt de auto van alle vervoersvormen de meeste ruimte in. Mensen die per auto reizen, hebben veel meer ruimte nodig dan fietsers, treinreizigers, buspassagiers of voetgangers. Zonder ingrijpen neemt in onze gemeente, en vooral in de stad, het ruimtebeslag door het (auto)verkeer fors toe. Dat belemmert ons in onze ambities om aantrekkelijke buitenruimtes te creëren met veel groen, gelegenheid voor ontmoeten, spelen en verblijven.

We hebben duidelijke keuzes gemaakt hoe wij de mobiliteit van, naar en binnen onze gemeente organiseren in een sterk groeiende gemeente die én goed bereikbaar blijft én hoge leefkwaliteit kent. Het is nu zaak om over te gaan tot de uitvoering.

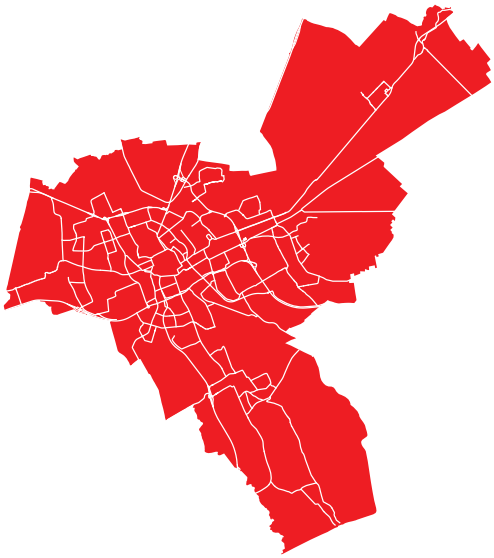
In onze vastgestelde Mobiliteitsvisie ‘Groningen Goed op Weg’ hebben we daarom een omslag in ons denken gemaakt. Op veel meer plekken nemen we afscheid van het uitgangspunt dat de auto centraal staat in de manier waarop we onze openbare ruimte inrichten. We kiezen in Groningen voor een ‘doorwaadbare’ stad waar fietsen of lopen de makkelijkste en snelste manieren zijn om je te verplaatsen.In principe wordt daarom op alle wegen binnen de bebouwde kom van Groningen de maximumsnelheid verlaagd tot 30 km/uur, tenzij er een reden is om een specifieke weg 50 km/uur te houden. Ook proberen we het autoverkeer zoveel mogelijk via de ringwegen en hoofdwegen te laten rijden en niet dwars door de woonwijken en onze dorpen.

Op dit moment geldt dat op circa 70 kilometer van alle gemeentelijke wegen maximaal 50 km/uur mag worden gereden. Dit willen we terugbrengen. Concreet betekent dit dat we tot 2040 in totaal zo’n 40 kilometer 50 km/uur-weg willen transformeren. Daarmee ontstaat meer ruimte voor andere functies dan autoverkeer. Zo maken we de straat weer aantrekkelijk en leefbaar. Het herinrichten van onze openbare ruimte doen we volgens de principes van onze vastgestelde Ontwerpleidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte ‘Nieuwe Ruimte’. Deze leidraad legt de focus op de straat, de plek die verblijf en beweging samenbrengt, waarbij naast (auto)mobiliteit nog negen functies zijn die de straat kan vervullen. Deze functies zijn toegankelijkheid, veiligheid, beleving, gezondheid, ecologie, klimaat, economie, identiteit en het sociale karakter. Zo maken we de straat weer aantrekkelijk en leefbaar.

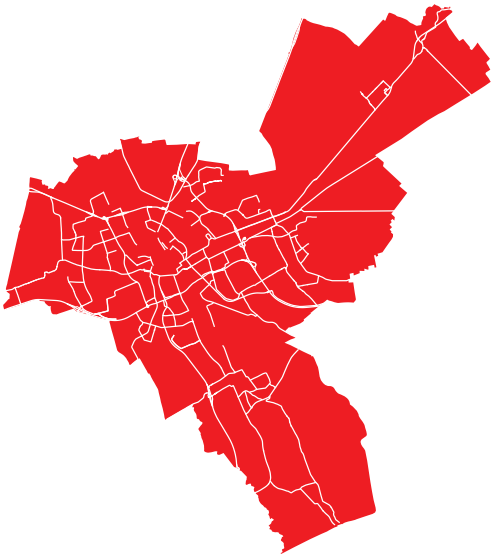
Dit uitvoeringsprogramma vormt een uitwerking van de op 22 december 2021 vastgestelde Mobiliteitsvisie. Het bevat de prioritering van 50 km/uur-wegen die we willen transformeren naar 30 km/uur-wegen en de realisatie van belevingsplekken en autoknips. Per project brengen we in beeld wat we gaan doen, wat het oplevert, wanneer we aan de slag gaan en welk budget we hiervoor reserveren. Zo maken we van Groningen een doorwaadbare stad: een stad waar de fiets en de voetganger op één staan en de auto aan ruimte inlevert.



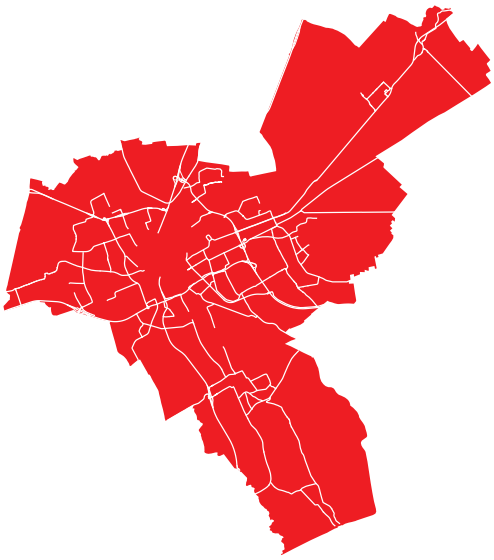
Vroeger (1972)



Nu (2022)



Straks (2022-2026)



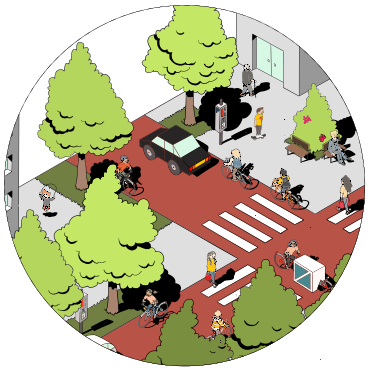
Later (2040)

Het aantal wegen waar de auto dominant is (minimaal 50 km/uur) wordt steeds kleiner. Zo werken we in fases toe naar een minder fijnmazig en autogericht wegennetwerk. De vrijkomende ruimte biedt wijken, buurten en dorpen een betere leefkwaliteit met meer ruimte voor verblijven, spelen, lopen en fietsen.

1.2 Uitgangspunten van de Mobiliteitsvisie

De belangrijkste uitgangspunten van onze Mobiliteitsvisie zijn de volgende. Het zijn de belangrijkste principes die we bij onze ontwerpopgaven hanteren om mobiliteit in onze gemeente vorm te geven.

1. **Ruimtelijke ordening als belangrijk sturingsinstrument:** de belangrijkste bestemmingen zijn bereikbaar op de beste manier.



2. **De openbare ruimte is voor iedereen:**
   a. De dominantie van het autoverkeer in de openbare ruimte wordt kleiner.
   b. Het gebruik van de publieke ruimte voor private doeleinden zoals het parkeren van auto's of het stallen van fietsen op plekken waar dit tot problemen leidt, is niet meer vanzelfsprekend.

3. **Ruimte-efficiënte, schone en gezonde mobiliteit staat voorop:**
   a. Voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer faciliteren we zo goed mogelijk.
   b. We vergroten de bereikbaarheid door in te zetten op deelmobiliteit.

4. **Iedereen moet kunnen meedoen:** toegankelijkheid en beschikbaarheid van alternatieve vervoersmogelijkheden, zeker naar de belangrijkste bestemmingen, zijn randvoorwaardelijk.

5. **Ieder verkeersslachtoffer is er één teveel:** de inrichting van de openbare ruimte gebeurt zo verkeersveilig mogelijk voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers.

6. **We nemen afscheid van de autologica:** gemotoriseerd verkeer gaat via de kortste route naar de hoofd- en ringwegen. Autoverkeer tussen woonwijken wordt zoveel mogelijk voorkomen.

7. Bij alles wat we als gemeente doen, **dragen we ons gedachtengoed uit.** De wijze waarop we de belangrijkste principes toepassen, lichten we bij elk project toe.

De uitgangspunten van onze Mobiliteitsvisie zijn visueel weergegeven in bijlage 1.

1.3 Scope van dit uitvoeringsprogramma

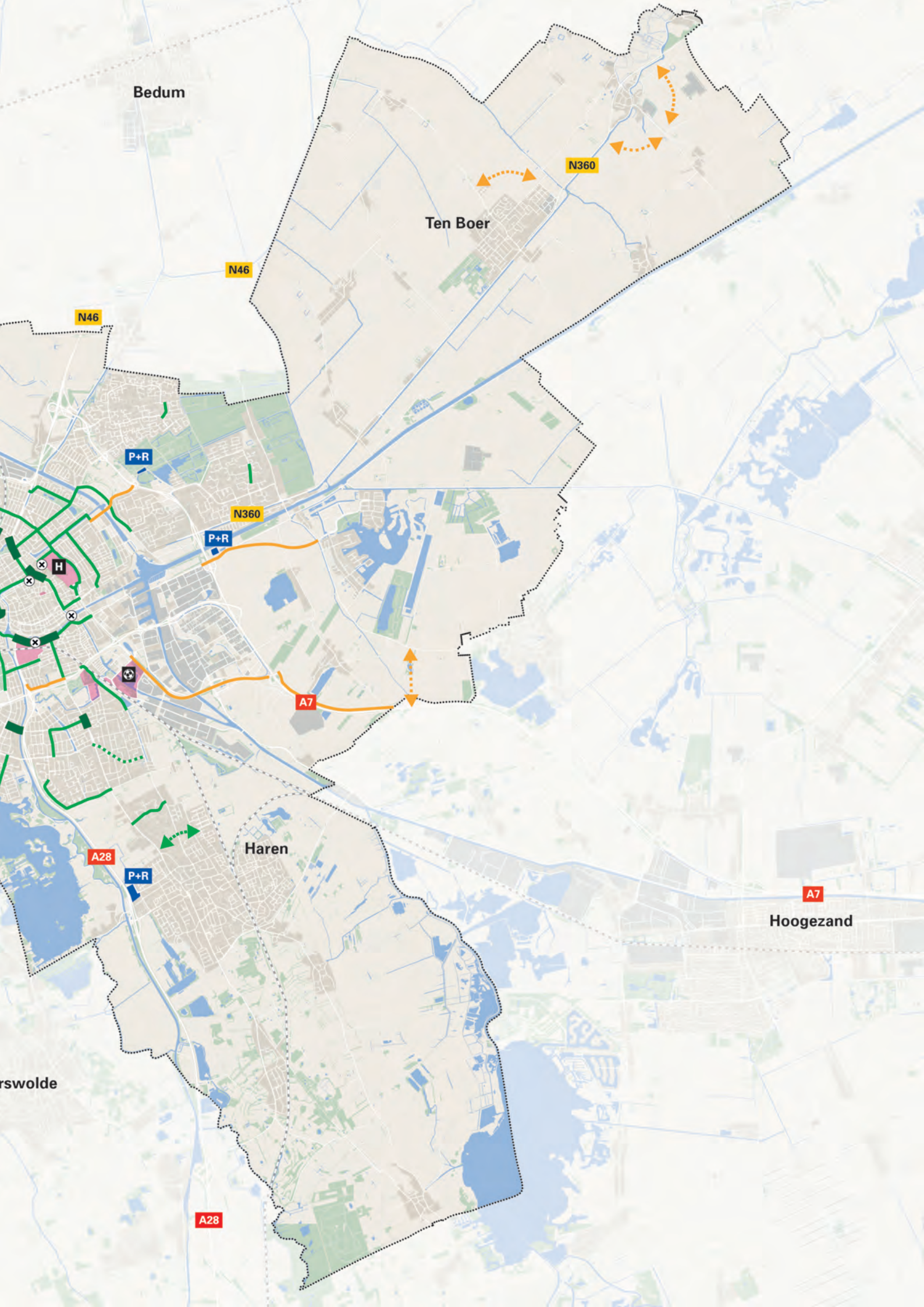
We maken meer ruimte voor een leefbare en toegankelijke gemeente. Dat is een stad met dorpen waar het prettig wonen, werken en recreëren is. Waar bewoners het naar hun zin hebben, werkenden graag aan de slag gaan en recreanten fijn verblijven. Een gemeente met een menselijke maat die goed toegankelijk is en waar de openbare ruimte er aantrekkelijk uitziet en goed kan worden gebruikt.

Dit uitvoeringsprogramma focust vooral op de herverdeling van de openbare ruimte: minder ruimte voor autoverkeer en parkeren en juist meer ruimte voor groen, voetgangers en fietsers. In totaal willen we in de periode 2022-2040 zo'n 40 kilometer verkeersruimte veranderen in leefruimte. Daarvoor transformeren we 50 km/uur-wegen in 30 km/uur-straten, maken we bestaande 30 km/uur-straten leefbaarder en aantrekkelijker, leggen we fietsstraten aan en realiseren we belevingsplekken waar de kwaliteit van verblijven centraal staat. Om het verkeer op een aantal locaties daadwerkelijk te kunnen beperken, zijn zogeheten autoknips voorzien. Alle maatregelen die we in het kader van de doorwaadbare stad in de komende periode willen uitvoeren, zijn in onderstaand kaartbeeld opgenomen.

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


Bedum
Ten Boer
N360
N46
N46
P+R
N360
P+R
H
A7
Haren
A28
P+R
A7
Hoogezand
rswolde
A28

De ontwikkeling en aanpassing van de weginfrastructuur die binnen de scope van de gebiedstransformaties valt, zoals de wijkvernieuwing in het kader van Groningen-Noord en het Nationaal Programma Groningen, evenals de grote ontwikkelgebieden zoals Suikerzijde, Stadshavens en Meerstad, vormen geen onderdeel van dit uitvoeringsprogramma. De inrichting van wegen volgt uiteraard wel de principes van de Mobiliteitsvisie en vormt een integraal onderdeel van die opgaven.

Verder valt de aanleg van nieuwe weginfrastructuur, zoals de rondwegen in Ten Boer en Ten Post en de nieuwe oost-westverbinding in Haren-Noord, buiten de scope van dit uitvoeringsprogramma. Deze projecten worden separaat opgepakt en uitgewerkt.

Andere (toekomstige) uitvoeringsprogramma's van het Programma Mobiliteit hebben betrekking op de fietsvoorzieningen en verkeersveiligheid (Uitvoeringsprogramma Actieve Mobiliteit en Verkeersveiligheid), op de ontwikkeling van het openbaar vervoer (Routekaart OV Groningen 2040), P+R en hubs (Routekaart Hubs) en deelmobiliteit (Uitvoeringsprogramma Deelmobiliteit). Tussen deze uitvoeringsprogramma's vindt afstemming plaats en gecombineerde opgaven kunnen in het ene dan wel het andere uitvoeringsprogramma landen. Een voorbeeld hiervan is de belevingsplek Korreweg/Nieuwe Ebbingestraat/Rodeweg, waarin ook de verbetering van de verkeersveiligheid en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer aandacht krijgen.

Tot slot geldt dat er naast het Programma Mobiliteit ook diverse andere programma's werken aan het verbeteren van de leefkwaliteit in onze gemeente. Daarbij is het soms zo dat zij het primaat hebben qua aanpak en uitvoering. Goede voorbeelden daarvan zijn de aanpak van de Rijksstraatweg in het centrum van Haren (vanuit het Programma Ruimtelijke Economie) of het aantrekkelijker en klimaatbestendig maken en vergroenen van de Bedumerweg (vanuit het Programma Leefkwaliteit).

1.4 Prioritering van projecten

Dit uitvoeringsprogramma levert een belangrijke bijdrage aan de gewenste mobiliteitstransitie. De projecten uit dit uitvoeringsprogramma kunnen ook weer leiden tot vervolgacties en initiatieven. Omdat we niet alle projecten uit het uitvoeringsprogramma tegelijkertijd kunnen realiseren met de al beschikbare (plus extra toegekende) financiële middelen, hebben we aan alle projecten een prioritering toegekend. Deze prioritering wordt weergegeven met behulp van sterren. Hoe meer toegekende sterren een project krijgt, hoe hoger de prioriteit.

De prioriteit van een project is tot stand gekomen op basis van twee aspecten. In de eerste plaats is gekeken aan welke van de concrete kenmerken van de doorwaadbare stad een project bijdraagt: creëert een project meer ruimte voor de voetganger en de fietser, biedt een project kansen om meer verblijfsruimte te creëren en/of maakt een project de straat beter over te steken en verkeersveiliger? Met andere woorden: hoe draagt dit project bij aan Groningen als doorwaadbare gemeente?

Daarnaast willen we zaken integraal oppakken door projecten te combineren met andere projecten in de gemeente. Daarom is gekeken of er een koppelkans mogelijk is met een ander programma of een ander (ruimtelijk) project. Plannen voor herinrichting of onderhoud worden waar mogelijk op elkaar afgestemd en tegelijkertijd opgepakt. Dit zorgt voor een efficiënte uitvoering waarbij de kosten worden beperkt en de overlast en hinder zo veel mogelijk wordt geminimaliseerd. Zo kunnen we werk-met-werk maken met bijvoorbeeld (groot) wegonderhoud of rioolvervanging.

Voor de prioritering van projecten is ook input opgehaald bij de zeven gebiedsteams. Samen met hen is bepaald welke wegen het belangrijkste zijn om als eerste aan te pakken. Zo is optimaal gebruik gemaakt van de gebiedskennis en de contacten die de gebiedsteams hebben met de bewoners en ondernemers in wijk, buurt en dorp.

De prioritering is uiteindelijk vertaald in drie tijdsblokken: maatregelen die we nu (lopende projecten), straks (2022-2026) of later (na 2026) nemen. Overigens hebben we bij die prioritering rekening gehouden met de grootschalige wegwerkzaamheden in het kader van de Aanpak Ring Zuid (gereed in 2025), Groningen Spoorzone (gereed in 2026) en ons voornemen voor de Aanpak Ring West. Totdat deze projecten zijn afgerond, kunnen op een aantal wegen rond het Hoofdstation, de Zuidelijke Ringweg en de Westelijke Ringweg minder makkelijk maatregelen worden genomen, omdat de wegen in dit gebied hard nodig zijn voor de verkeersafwikkeling zelf of omdat de transformatie van deze wegen volgordelijk beter na realisatie van deze projecten kan plaatsvinden.

Een overzicht van alle projecten in het kader van dit uitvoeringsprogramma, de globale kosten daarvan, en de prioritering is weergegeven in de tabel hieronder. In deze tabel zijn ook de lopende projecten opgenomen waarvoor al budget beschikbaar is gesteld.

	Kosten (x € 1.000)	Meer ruimte voor voetganger en fietser	Meer verblijfsruimte	Beter over te steken en verkeersveiliger	Koppelkans met ander programma	Koppelkans met ander (ruimtelijk) project	Koppelkans met wegonderhoud/riolering
Lopende projecten Nu							
1.1 Fietsstraat Korreweg	5.000						
1.2 Herinrichting Parkweg (gedeeltelijk bestaande 30 km/uur-straat)	2.000						
1.3 Herinrichting Peizerweg (De Ruyterlaan-Paterswoldseweg)	1.300						
1.4 Herinrichting Goudlaan (gedeeltelijk bestaande 30 km/uur-straat)	PM						
1.5 Fietsstraat Kerklaan (Groningen) (bestaande 30 km/uur-straat)	1.200						
1.6 Fietsstraat Helperzoom Noord (Helperbrink-Waterloolaan)	1.200						
1.7 Herinrichting Damsterplein	1.875						
1.8 Herinrichting Meerweg (Haren) (bestaande 30 km/uur-straat)	500						
1.9 Herinrichting Savornin Lohmanlaan (bestaande 30 km/uur-straat)	200						
1.10 Herinrichting Floresstraat (bestaande 30 km/uur-straat)	PM						
Uitvoeringsprogramma Straks (2022-2026)							
2.1 Herinrichting Eikenlaan	5.000			★	★	★	★
2.2 Transformatie Prinsesseweg	1.700		★	★			
2.3 Transformatie Zaagmuldersweg	3.500	★	★	★			★
2.4 Transformatie Goeman Borgesiuslaan	3.000	★		★			
2.5 Transformatie Dilgtweg (Haren)	1.800	★	★	★	★		★
2.6 Transformatie Friesestraatweg (Kraneweg-Hoendiep)	1.000						★

2.7 Transformatie Oostelijke Diepenring	2.500	★	★		★		★
2.8 Transformatie Amkemaheerd	750			★		★	
2.9 Transformatie Lijzijde	750			★	★	★	
2.10 Belevingsplek Korreweg/Rodeweg/Nieuwe Ebbingestraat	2.000	★	★	★	★	★	★
2.11 Belevingsplek Winkelcentrum Paddepoel	2.000	★	★	★	★	★	
2.12 Belevingsplek Helpman/Verlengde Hereweg	2.000	★	★	★	★	★	
2.13 Belevingsplek Winkelcentrum Overwinningsplein	2.000	★		★	★	★	★
2.14 Transformatie Noordelijke Diepenring	PM	★	★		★		★
	28.000						
Uitvoeringsprogramma Later (na 2026)							
3.1 Transformatie Hereweg (Stationsweg-Waterloolaan)	2.200	★		★			★
3.2 Transformatie Oostersingel	2.200						★
3.3 Transformatie Zuiderpark/Griffeweg	4.700		★	★			★
3.4 Transformatie Westersingel	1.000	★		★			★
3.5 Transformatie Wilhelminakade	1.500				★		
3.6 Transformatie Oosterhamriklaan	2.500	★	★	★		★	★
3.7 Transformatie Nieuwe Ebbingestraat	1.800			★	★		
3.8 Transformatie Diamantlaan	1.400			★			★
3.9 Transformatie Eemsgolaan/Hunsingolaan	4.200			★			
3.10 Transformatie Vestdijklaan	4.800		★				
3.11 Belevingsplek Noorderstationsstraat/Kastanjelaan	2.000	★	★	★		★	★
3.12 Belevingsplek Stationsweg	2.000	★	★	★	★	★	
3.13 Belevingsplek Aweg	2.000	★	★		★		
3.13 Transformatie Paterswoldseweg (Springerlaan-Eendrachtskade)	2.700			★			
3.14 Transformatie Westerhaven	750						
3.15 Transformatie Kraneweg	2.000						
3.16 Transformatie Petrus Campersingel/S.S. Rosensteinlaan	2.700			★			
3.17 Transformatie J.C. Kapteynlaan	1.000			★			
3.18 Transformatie Ulgersmaweg	3.900						
3.19 Transformatie Sumatralaan	1.200						★
3.20 Transformatie Asingastraat/Eikenlaan	1.500			★			
3.21 Transformatie Vrydemalaan	1.000						
3.22 Transformatie Edelsteenlaan	1.000			★			
3.23 Transformatie Metaallaan	1.200						
3.24 Transformatie De Held	1.800						★
3.25 Transformatie Leegeweg	3.000						
3.26 Transformatie Noodweg	2.800						
3.27 Transformatie Kerkstraat (Hoogkerk)	3.600	★		★			
3.28 Transformatie Zuiderweg	1.800	★		★			
3.29 Transformatie Rozenburglaan	2.400						
3.30 Transformatie Van Iddekingeweg	2.000	★		★			
3.31 Transformatie Vondellaan (Groningen)	1.500			★			
3.32 Transformatie Wichmannstraat/Von Suttnerstraat/Palmelaan	3.500	★		★			
3.33 Transformatie Eendrachtskade	2.000						
	75.650						

* de grijs gearceerde projecten zijn niet uitgewerkt in dit uitvoeringsprogramma

2

Op weg naar een Doorwaadbare Stad

2.1 Basisprincipes bij (grote) projecten en transformaties

Zoals benoemd in paragraaf 1.2 willen we onze straten leefbaarder maken en verwijzen we (doorgaand) autoverkeer waar mogelijk naar de ringwegen en hoofdwegen. Bijna overal in onze gemeente beperken we de rijsnelheid tot 30 km/uur en transformeren we zoveel mogelijk verkeersruimte in leefruimte. Een lagere rijsnelheid heeft verschillende voordelen. Zo leidt een lagere snelheid tot een significant lagere ongevalskans en als er toch een ongeval plaatsvindt, is de kans op ernstig letsel of overlijden een stuk lager. Bovendien zorgt een lagere snelheid voor meer ruimte, omdat verkeerssoorten kunnen worden gemengd (dat betekent overigens niet per definitie een inrichting als shared space) en de wegbreedte in veel gevallen kan worden beperkt. Zo herwinnen we ruimte. Als er ook minder autoparkeerplaatsen terugkomen, kan de vrijgekomen ruimte gebruikt worden voor spelen, groen of ontmoeting. Tegelijkertijd kunnen we straten ook klimaatbestendig maken. Zo kunnen we met specifieke maatregelen wateroverlast terugdringen en meer schaduw creëren, zodat het verblijven op straat ook aangenaam blijft. Daardoor krijgt de straat weer een belangrijke rol in de (sociale) cohesie van buurt en wijk. Op tal van plaatsen kan ruimte die vrijkomt ook ingezet worden om het verhaal van die plek te vertellen, de geschiedenis zichtbaar te maken en daarmee de verblijfskwaliteit een impuls te geven. Ten slotte is een lagere snelheid van het verkeer ook gunstig voor de geluidbelasting.

Het liefst zien we natuurlijk dat weggebruikers zich als vanzelfsprekend houden aan de nieuwe maximumsnelheid van 30 km/uur. Maar het is bekend dat de inrichting van de weg daar voor een groot deel aan bijdraagt. We zijn er daarom niet met het enkel plaatsen van 30 km/uur-borden. Weggebruikers zijn eerder geneigd hun snelheid aan te passen wanneer de inrichting van de weg hiertoe uitnodigt. Daarom is het nodig dat de wegen waarop de maximumsnelheid beperkt wordt, ook daadwerkelijk getransformeerd worden. Zo sluit de weg beter aan bij de woon- en leefomgeving en ervaart de automobilist de lagere snelheid eerder als passend.

Op een aantal plekken waar mensen verblijven, veel voetgangers zijn en waar kwetsbare groepen komen, doet de verkeersdruk afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit die we op zo'n plek zouden willen zien. Op deze belevingsplekken willen we de ruimtelijke kwaliteit en beleving verbeteren door anders om te gaan met mobiliteit. We streven hier naar de leefkwaliteit die past bij de functie van de betreffende plek. Op deze veelal 50 km/uur-wegen wijzen we korte trajecten aan waar de auto niet langer voorop staat, maar juist fietsers en voetgangers. De auto is hier over een korte afstand 'te gast' en de maximumsnelheid wordt beperkt tot 30 km/uur.

Op een aantal specifieke plekken veranderen we de verkeerscirculatie. Dat doen we door deze autoroutes te knippen. Zo zorgen we er voor dat doorgaand autoverkeer niet langer door en tussen bepaalde wijken kan rijden, maar gebruik maakt van de ringweg. Omdat elke weg en ieder gebied daarbij uniek is, vraagt dit om maatwerk.

2.2 Bestaande wegen die niet voldoen aan 30 km/uur-inrichting en ruimte voor experimenten

Verreweg de meeste wegen binnen de bebouwde kom van onze stad en dorpen hebben al een snelheidslimiet van 30 km/uur (of lager). Een groot deel van deze wegen is bovendien zo ingericht dat de snelheid op kruispunten en/of op wegvakken ook daadwerkelijk wordt afgeremd. Echter, er is ook een groot aantal wegen waar dit niet het geval is. De roep om hier (aanvullende) maatregelen te treffen wordt steeds groter. Kleinere maatregelen, zoals de aanleg van een verkeersdrempel, worden opgepakt en gefinancierd vanuit het Gebiedsgericht Werken. Voor meer uitgebreide maatregelen op bestaande 30 km/uur-wegen reserveren we een deel van het budget dat beschikbaar is voor dit uitvoeringsprogramma. Zo kunnen ook in die straten maatregelen nemen om de daadwerkelijk gereden snelheid te ver-

lagen en de openbare ruimte te verbeteren. Dat betekent dat extra financiële middelen beschikbaar zijn voor aanvullende maatregelen in bestaande 30 km/uur-straten.

Samen met bewoners, ondernemers en de gebiedsteams bepalen we welke bestaande 30 km/uur-straten we de komende periode als eerste aanpakken. Daarbij proberen we zoveel mogelijk aan te sluiten op (nieuwe) initiatieven vanuit de dorpen, wijken en buurten, maar ook wanneer we koppelkansen zien met bijvoorbeeld rioolvervanging, groot wegonderhoud of aanleg van het warmtenet. De inzet van deze middelen wordt opgenomen in ons Uitvoeringsprogramma Actieve Mobiliteit en Verkeersveiligheid.

Met de uitvoering van de Mobiliteitsvisie maken we de stap van verkeersruimte naar leefruimte. Omdat we niet alles in één keer kunnen aanpakken kiezen we naast grootschalige transformatie ook voor laagdrempelige, creatieve oplossingen om straten anders in te richten en voeren we experimenten uit.

2.3 Verdiepingsslag Gebiedsontsluitingswegen (GOW) 30

Ook in de gemeente Groningen komen nog steeds situaties binnen de bebouwde kom voor die niet voldoen aan de basiskenmerken voor een verkeersveilige inrichting van wegen. Zo hebben diverse wegen zowel de functie erftoegang als doorstroming in combinatie met een snelheidslimiet van 50 km/uur. Fietsers zijn op deze wegen vaak niet fysiek gescheiden van het gemotoriseerde verkeer en maken gebruik van fietsstroken. Dat vinden wij een onveilige en onwenselijke situatie. Om het probleem op deze 'grijze wegen' op te lossen, is landelijk een nieuwe wegcategorie geïntroduceerd: de Gebiedsontsluitingsweg 30 of GOW30. De GOW30 geeft gemeenten de mogelijkheid om de verkeersfuncties stromen en erftoegang beiden op een verkeersveilige manier te combineren. De inrichting van een nieuwe categorie GOW30 is anders dan die van reguliere 30 km/uur-straten, maar belangrijk is wel dat de snelheidslimiet van 30 km/uur geloofwaardig is.

Voor de inrichting van GOW30-wegen kan gebruik worden gemaakt van de inrichtingsprincipes zoals die zijn opgenomen in de vastgestelde Leidraad Openbare Ruimte 'Nieuwe Ruimte'. In bepaalde situaties kan hiervan (gemotiveerd) worden afgeweken, omdat er immers altijd sprake is van maatwerk. In bijlage 1 staat een opsomming weergegeven van deze inrichtingsprincipes. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) doet momenteel onderzoek naar deze principes. Daardoor kunnen deze inrichtingsprincipes in de toekomst nog wijzigen.

2.4 Communicatie en handhaving

Het inrichten van een straat als 30 km/uur-weg zorgt ervoor dat automobilisten hun snelheid aanpassen. Dat is echter niet voldoende. We willen automobilisten ervan doordringen dat 30 km/uur in onze gemeente het nieuwe normaal is. Het is verkeersveiliger, biedt ruimte en geeft meer rust in de straat. Daarom zetten we ook in op een communicatiecampagne waarin duidelijk wordt wat de voordelen van een lagere snelheid in onze gemeente zijn. Dat hoeven niet alleen posters en borden bij bushaltes te zijn, maar het kan bijvoorbeeld ook gaan om fysieke ingrepen zoals een slimme 'spaarpaal': een flitspaal die de gereden snelheid van wie erlangs rijdt meet. Ligt de snelheid lager dan de maximumsnelheid, gaat er een bedrag in de spaarpot. Deze spaarpalen zetten we vooral in de buurt van scholen: met het geld uit de spaarpot kan de schoolomgeving bijvoorbeeld vergroend worden.

3

Uitvoeringsprogramma Nu en Straks (2022-2026)

3.1 Inleiding

In dit Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad 2022-2040 staan ruim vijftig straten en wegen die we de komende periode willen transformeren naar een meer aantrekkelijke leefomgeving. Daar zijn veel extra financiële middelen voor nodig. Omdat we niet alle projecten tegelijkertijd kunnen realiseren, hebben we deze geprioriteerd. In dit hoofdstuk zijn alle projecten opgenomen waarmee we de komende collegeperiode, dus vanaf 2022 tot en met 2026, aan de slag willen. We maken daarbij onderscheid in (lopende) projecten waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden (paragraaf 3.2) en nieuwe projecten in het kader van dit uitvoeringsprogramma (paragraaf 3.3).

3.2 Projecten waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden

De projecten waarover al een besluit is genomen, sluiten prima aan bij de ambities van de Mobiliteitsvisie en dit uitvoeringsprogramma. Voor deze projecten zijn ook al financiële middelen beschikbaar gesteld.

1.1 Fietsstraat Korreweg			Nu – middelen beschikbaar
☐ Centrum ☐ Zuid	☑ Oude Wijken ☐ West	☐ Oost ☐ Ten Boer	☐ Haren

De Korreweg is met 15.000 fietsers per dag één van onze drukste fietsroutes en onderdeel van de regionale Doorfietsroute Groningen-Bedum. De huidige fietspaden langs de Korreweg zijn in een tijd aangelegd dat het aantal fietsers veel kleiner was. Met de huidige aantallen fietsers (en de snelheidsverschillen tussen fietsers onderling) leidt dat tot frustratie en (een gevoel van) onveiligheid. Het transformeren van de Korreweg in een fietsstraat past naadloos in de filosofie van een doorwaadbare stad. We maken meer ruimte voor de fietser en de voetganger terwijl de auto minder ruimte krijgt. De Korreweg blijft een busroute en dat betekent dat er goed onderzocht moet worden hoe bus en fiets hier goed samen kunnen gaan. De realisatie van een fietsstraat zorgt voor een verbetering van het fietscomfort én de verkeersveiligheid, maar de herinrichting van de Korreweg biedt ook kansen om te investeren in de leefkwaliteit van de straat. Zo is er meer ruimte voor groen (klimaatadaptief en biodivers), voor ontmoeten en voor sport en bewegen. De Leidraad Openbare Ruimte 'Nieuwe Ruimte' vormt de basis voor de transformatie van de Korreweg in een fietsstraat.

Deze transformatie zorgt ervoor dat de barrièrewerking van de straat kan worden beperkt. Met name ter hoogte van het Molukkenplantsoen en het Hamburgerpark (als onderdeel van het oude Berlagetracé) zien we kansen om beide delen van de Korrewegwegwijk beter aan elkaar te verbinden. Ook nabij het winkelplein aan De Beren valt de nodige winst te behalen. Zo is een betere verbinding tussen de Korreweg en De Beren voor voetgangers en fietsers hier op zijn plaats. Dit kan bijvoorbeeld worden gerealiseerd door het winkelplein als het ware over de Korreweg heen te trekken. Ook kunnen we zo de verkeersveiligheid vergroten bij de uitrit van Parkeergarage Circus. Daar kruisen uitrijdende auto's en fietsers elkaar nu op een manier die we graag anders willen zien.

Financiën	Vanuit de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 is 5 miljoen euro (200.000 structureel) beschikbaar voor de transformatie van de Korreweg tot fietsstraat.
Verbinding met andere programma's	Leefkwaliteit, Ruimtelijke Econcomie, Wijkvernieuwing, Stadsbeheer (rioolvervanging) en mogelijk op termijn de aanleg van een warmtenet (WarmteStad).
Planning	De Fietsstraat Korreweg dient vóór de realisatie van de nieuwe Gerrit Krolbrug in 2026 gereed te zijn.

1.2 Herinrichting Parkweg (gedeeltelijk bestaande 30 km/uur-straat)			Nu – middelen beschikbaar
☐ Centrum ☑ Zuid	☐ Oude Wijken ☐ West	☐ Oost ☐ Ten Boer	☐ Haren

Op dit moment fungeert de Parkweg als aan- en afvoerroute naar het Emmaviaduct. De Parkweg vormt daarmee een belangrijke verbinding tussen de binnenstad en het regionale en nationale autonetwerk. Vanwege deze functie wordt met name het westelijke gedeelte van de Parkweg nu nog veel gebruikt door doorgaand verkeer. Diverse ruimtelijke ontwikkelingen rond de Parkweg zorgen ervoor dat de Parkweg op termijn een andere functie krijgt: van verkeersfunctie naar veel meer een verblijfsfunctie. De Parkweg wordt voor fietsers en voetgangers namelijk dé verbindingsroute tussen Hoofdstation (Stationsgebied Zuid), Martini Trade Park/Martiniplaza en het Stadspark. De beperktere hoeveelheid autoverkeer dat gebruik blijft maken van de Parkweg krijgt een veel ondergeschiktere rol.

Financiën	Vanuit de Intensiveringsmiddelen Mobiliteit en Ruimtelijke Economie is 2 miljoen euro (80.000 structureel) beschikbaar voor de transformatie van de Parkweg.
Verbinding met andere programma's	Ruimtelijke Economie.
Planning	De transformatie van de Parkweg dient in 2027 gereed te zijn.

1.3 Herinrichting Peizerweg (De Ruyterlaan-Paterswoldseweg)			Nu – middelen beschikbaar
☐ Centrum ☑ Zuid	☐ Oude Wijken ☐ West	☐ Oost ☐ Ten Boer	☐ Haren

De Peizerweg is een belangrijke schakel in het hoofdfietsnetwerk tussen het Hoofdstation, de binnenstad en de (toekomstige) westelijke stadsdelen. Bovendien is de route onderdeel van de regionale doorfietsroutes naar Leek en Roden. Aan weerszijden van de Peizerweg – vooral tussen de spoorwegovergang en de Paterswoldseweg – liggen smalle fietspaden die qua profiel niet voldoen aan de huidige eisen. De fietspaden zijn te smal, zijn voorzien van haakse trottoirbanden en de staat van het onderhoud is onvoldoende. Tegelijkertijd met groot onderhoud van de rijbaan verbreden we de fietspaden en voorzien we deze bovendien van vergevingsgezinde, schuine trottoirbanden. De kruisingen met de zijwegen richten we in als inritconstructie en de parallelweg tussen de Van Wassenaerstraat en de De Ruyterlaan richten we in als fietsstraat. Daarmee zorgen we voor een veel prettigere en veiligere inrichting van de Peizerweg.

Financiën	Vanuit Stadsbeheer (groot onderhoud), de Intensiveringsmiddelen Mobiliteit en een provinciale subsidie is 1,3 miljoen euro beschikbaar voor de herinrichting van de Parkweg, de aanleg van bredere fietspaden en een fietsstraat tussen de Van Wassenaerstraat en de De Ruyterlaan.
Verbinding met andere programma's	Stadsbeheer en Gebiedsteam Zuid.
Planning	De herinrichting van de Peizerweg inclusief de aanleg van een fietsstraat tussen de Van Wassenaerstraat en de De Ruyterlaan dient in 2023 gereed te zijn.

1.4 Herinrichting Goudlaan (gedeeltelijk bestaande 30 km/uur-straat)			Nu – middelen beschikbaar
☐ Centrum ☐ Zuid	☐ Oude Wijken ☑ West	☐ Oost ☐ Ten Boer	☐ Haren

De Goudlaan is een belangrijke ontsluitingsweg in de wijk Vinkhuizen en is tevens een hoofdfietsroute. De straat kan volgens de Mobiliteitsvisie aangepast worden naar een 30 km/uur-straat en tegelijkertijd een andere uitstraling krijgen, bijvoorbeeld door het toevoegen van groen. Wel moet er rekening worden gehouden met de busroute en met het behoud van voldoende parkeerplaatsen. In 2022 start WarmteStad met de aanleg van het warmtenet in Vinkhuizen. Een deel van het tracé voert via de Goudlaan. Voor de aanleg van het warmtenet gaat de straat volledig open. Dit willen we combineren met het realiseren van andere ambities op het gebied van klimaatadaptatie, leefbaarheid en verkeersveiligheid. De recent vastgestelde Mobiliteitsvisie en de Leidraad Openbare Ruimte geven hiervoor bruikbare handvatten.

Financiën	Vanuit de Intensiveringsmiddelen Mobiliteit, Leefkwaliteit en Energie, Warmte-Stad, het Gebiedsteam West en Stadsbeheer is PM euro beschikbaar voor de herinrichting van de Goudlaan.
Verbinding met andere programma's	Leefkwaliteit, Energie, WarmteStad, Stadsbeheer, Gebiedsteam West en WarmteStad.
Planning	De herinrichting van de Goudlaan dient in 2023 gereed te zijn.

1.5 Fietsstraat Kerklaan (Groningen) (bestaande 30 km/uur-straat)			Nu – middelen beschikbaar
☐ Centrum ☐ Zuid	☑ Oude Wijken ☐ West	☐ Oost ☐ Ten Boer	☐ Haren

De Kerklaan vormt met zijn buurtvoorzieningen, zoals winkels en horeca, het hart van de Noorderplantsoenbuurt. Tevens is het de belangrijkste ontsluitingsweg van de buurt en een belangrijke schakel in de Slimme Fietsroute tussen de binnenstad en Zernike Campus. Hierdoor maken grote aantallen voetgangers en fietsers gebruik van de Kerklaan; het aantal motorvoertuigen is beperkt. De huidige inrichting van de straat doet geen recht aan de functie van de straat en wordt als oncomfortabel, onaantrekkelijk en onveilig ervaren. Bovendien staat de leefbaarheid voor bewoners en ondernemers onder druk. Samen willen wij de Kerklaan aantrekkelijker en verkeersveiliger maken. Dat willen we doen door de straat in te richten als fietsstraat. Speciale aandacht is nodig voor het gedeelte van de Kerklaan dat door het Noorderplantsoen voert. Daar krijgen groen en het verbinden van de twee 'delen' van het Noorderplantsoen meer aandacht. Zo wordt het Noorderplantsoen een ongedeelde groene ruimte.

Financiën	Vanuit de Intensiveringsmiddelen Mobiliteit, het Gebiedsteam Oude Wijken en een provinciale subsidie is 1,2 miljoen euro beschikbaar voor de aanleg van een fietsstraat in de Kerklaan.
Verbinding met andere programma's	Gebiedsteam Oude Wijken en Stadsbeheer.
Planning	De realisatie van een fietsstraat Kerklaan dient in 2023 gereed te zijn.

1.6 Fietsstraat Helperzoom Noord (Helperbrink-Waterloolaan)			Nu – middelen beschikbaar
☐ Centrum ☑ Zuid	☐ Oude Wijken ☐ West	☐ Oost ☐ Ten Boer	☐ Haren

Enkele jaren geleden hebben we de Helperzoom tussen de Helperbrink en de Goeman Borgesiuslaan opnieuw ingericht. Daarbij werd de rijbaan versmald en zijn de fietsstroken verwijderd. Daarvoor in de plaats is een breed nieuw fietspad aangelegd aan de oostzijde van de Helperzoom. Behalve de aanleg van een nieuw vrijliggend fietspad is ook de kwaliteit van het groen aanmerkelijk verbeterd en zijn aanpassingen gedaan ten gunste van plant en dier. Het noordelijke gedeelte van de Helperzoom – tussen Helperbrink en Waterloolaan – is tot nu toe echter niet aangepast. Sinds de komst van de Helperzoomtunnel, de afsluiting van de spoorwegovergang bij de Esperantostraat en de gewijzigde verkeerssituatie in Helpman neemt het aantal fietsers op deze route toe. We verwachten dat deze stijging verder doorzet. Tegelijk maakt er minder autoverkeer gebruik van dit deel van de Helperzoom. Dat biedt de ruimte om de rijbaan van de Helperzoom Noord te versmallen om deze vervolgens in te richten als fietsstraat inclusief snelheidsremmende maatregelen. De vrijgekomen ruimte richten we bovendien opnieuw in met extra groen en bomen. Daarmee wordt de Helperzoom Noord een stuk verkeersveiliger, aantrekkelijker en groener.

Financiën	Vanuit de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 is 1,2 miljoen euro (54.000 structureel) beschikbaar voor de aanleg van een fietsstraat op de Helperzoom Noord tussen de Helperbrink en de Waterloolaan.
Verbinding met andere programma's	Leefkwaliteit.
Planning	De aanleg van de fietsstraat Helperzoom Noord kan vanwege het vele bouwverkeer van de Aanpak Ring Zuid pas na 2024 plaatsvinden.

1.7 Herinrichting Damsterplein			Nu – middelen beschikbaar
☑ Centrum ☐ Zuid	☐ Oude Wijken ☐ West	☐ Oost ☐ Ten Boer	☐ Haren

Op het volledig verharde Damsterplein kan het in de zomermaanden erg heet worden. Ook is er, als gevolg van forse regenbuien, soms sprake van wateroverlast. Om de omgeving van het Damsterplein klimaatbestendiger te maken zijn ruimtelijke maatregelen nodig. Het project 'Life Cool Square' is opgezet om de huidige, steenachtige openbare ruimte van het Damsterplein om te vormen tot een aantrekkelijke, groene en leefbare ruimte. In de nieuwe inrichting worden delen van de bestrating eruit gehaald en vervangen door groene eilanden met inheemse planten die moeten zorgen voor meer biodiversiteit. Tevens worden er bomen geplant die zorgen voor meer schaduw. Op verschillende plekken komt ruimte voor de opvang van water waarmee wateroverlast zoveel mogelijk wordt voorkomen. Dit water kan bovendien in droge tijden gebruikt worden voor de beplanting. En natuurlijk maken we een ruimte waar men gezellig even kan zitten aan de randen van de groene eilanden en waar ruimte is voor kleinschalige evenementen.

Gelijktijdig met het realiseren van een klimaat adaptief en aantrekkelijk Damsterplein wordt ook de verkeerssituatie aangepakt. Zo willen we het weer mogelijk maken dat fietsers vanaf de Oostersingel naar de Oosterhavenstraat kunnen rijden (en andersom) en richten we het plein in met veel meer oog voor voetganger en fietser. Daartoe wordt de snelheid aangepast naar 30 km/uur. Tegelijkertijd wordt in de Mobiliteitsvisie geconstateerd dat er op termijn via het Damsterdiep en de Oostersingel meer bussen gaan rijden, in totaal ongeveer 1.000 per dag, en dat dit traject onderdeel is van het HOV-netwerk waarvoor snelheid en betrouwbaarheid van de bus belangrijk zijn. Voor het Damsterplein zijn de belangen van voor de doorstroming van het openbaar vervoer en die van een aantrekkelijke leefomgeving lastig met elkaar in overeenstemming te brengen. Daarom brengen we de verschillende (on)mogelijkheden in beeld.

Financiën	Vanuit diverse programma's is 1,875 miljoen euro beschikbaar voor het klimaat adaptief inrichten van het Damsterplein. Ruim de helft daarvan (1,03 miljoen euro) is Europese subsidie.
Verbinding met andere programma's	Leefkwaliteit en Binnenstad.
Planning	Het klimaat adaptief inrichten van het Damsterplein dient in 2024 gereed te zijn.

1.8 Herinrichting Meerweg (bestaande 30 km/uur-straat)			Nu – middelen beschikbaar
☐ Centrum ☐ Zuid	☐ Oude Wijken ☐ West	☐ Oost ☐ Ten Boer	☑ Haren

Hoewel de Meerweg – gedeelte Nesciolaan-Westerse Drift – op dit moment onderdeel is van het verblijfsgebied Haren, is de straat vrij onaantrekkelijk ingericht. Voor een 30 km/uur-straat is de straat vrij breed en het algemene beeld is stenig. Gepland groot onderhoud aan de straat biedt een prachtige kans om de straat op een andere, meer duurzame manier in te richten. Zo kan de afwatering wellicht plaats gaan vinden op een groene (tussen)berm in plaats van via straatkolken op het riool. Tevens kan de straat door een andere materiaalkeuze, een ander wegprofiel en versterking van het opgaand groen een stuk aantrekkelijker en leefbaarder gemaakt worden.

Financiën	Vanuit de Intensiveringsmiddelen Mobiliteit en Leefkwaliteit, het Gebiedsteam Haren en Stadsbeheer is 500.000 euro beschikbaar voor de transformatie van de Meerweg tussen de Nesciolaan en de Westerse Drift.
Verbinding met andere programma's	Leefkwaliteit en Stadsbeheer.
Planning	De herinrichting van de Meerweg dient in 2023 gereed te zijn.

1.9 Herinrichting Floresstraat (bestaande 30 km/uur-straat)			Nu – middelen beschikbaar
☐ Centrum ☐ Zuid	☑ Oude Wijken ☐ West	☐ Oost ☐ Ten Boer	☐ Haren

Hoewel de Floresstraat op dit moment al een 30 km/uur-straat is, nodigt de straat toch uit om sneller te rijden. Dat komt onder andere omdat hier in het verleden snelheidsremmende maatregelen zijn aangelegd waarbij rekening moest worden gehouden met de bus die hier toen reed. Nu bussen niet langer via de Floresstraat rijden, zien we kansen om de inrichting van de straat verder aan te passen en te verbeteren. Omwonenden geven namelijk aan dat het woongenot wordt geschaad door het te snel rijdend autoverkeer. De Floresstraat fungeert als aanrijroute voor bewoners van de Korrewegwijk om snel de Bedumerweg te bereiken. Daarnaast gebruiken forenzen, die de drukte op de Sumatralaan willen vermijden, de Floresstraat ook als sluiproute. De huidige inrichting van de Floresstraat, maar ook het gebruik ervan als sluiproute, zorgt voor een belangrijke knelpunt in de Indische Buurt – terwijl de Floresstraat met zijn vele winkels en sociale functies eigenlijk bedoeld is als hart van de wijk.

In 2023 wordt de riolering in de Floresstraat vervangen. Tegelijkertijd worden maatregelen genomen om de regenwateropvang in de Floresstraat en aanliggende straten te verbeteren en het gebied daarmee klimaatbestendiger te maken. Vanuit de wijkvernieuwing ligt er de nadrukkelijke wens om van de Floresstraat weer een sociaal hart te maken. De werkzaamheden van Stadsbeheer bieden hiervoor een uitgelezen kans. Door de straat anders in te richten, kan de Floresstraat weer de verbinding vormen tussen de noord- en zuidzijde van de Indische Buurt. Een (verkeers)veilige zone waarin bewoners en bezoekers ongestoord hun boodschappen kunnen doen, relaxen bij de vijver, langs kunnen gaan bij het Floreshuis, het Pand of de Jasmijn en waarbij de weekmarkt (op woensdag) meer betrokken wordt bij de omgeving. Kortom, een sociaal centrum in de wijk voor iedereen.

Financiën	Vanuit Intensiveringsmiddelen Mobiliteit, Ruimtelijke Economie, Leefkwaliteit, Wijkvernieuwing en Stadsbeheer is PM euro beschikbaar.
Verbinding met andere programma's	Ruimtelijke Economie, Leefkwaliteit en Stadsbeheer.
Planning	De herinrichting van de Floresstraat dient in 2023 gereed te zijn.

1.10 Herinrichting Savornin Lohmanlaan (bestaande 30 km/uur-straat)			Nu – middelen beschikbaar
☐ Centrum ☑ Zuid	☐ Oude Wijken ☐ West	☐ Oost ☐ Ten Boer	☐ Haren

Naast de Helper Brink en de Goeman Borgesiuslaan is de Savornin Lohmanlaan een belangrijke route tussen de Verlengde Hereweg en de Helperzoom. In de afgelopen jaren hebben we verschillende maatregelen genomen, primair bedoeld om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Helpman te waarborgen na realisatie van de Helperzoomtunnel. Sinds de ingebruikname van de Helperzoomtunnel twee jaar geleden staat de verkeersveiligheid in Helpman onder druk. Zo zijn er zorgen over de toename van het autoverkeer, de hoeveelheid sluipverkeer en automobilisten die te snel rijden met als gevolg daarvan meer verkeersonveilige situaties. Samen met bewoners en het Wijkcomité Helpman zijn de zorgen en knelpunten op een rij gezet en voorzien van mogelijke maatregelen. Daarbij springt de Savornin Lohmanlaan het meest in het oog.

Om de leefkwaliteit en de verkeersveiligheid op de Savornin Lohmanlaan te verbeteren, nemen we verschillende maatregelen. Allereerst willen we het wegprofiel versmallen door de parkeerhavens naar binnen te brengen. Hierdoor kunnen we ook de groeiplaatsen van de bomen verbeteren. Om ervoor te zorgen dat het voor iedereen duidelijk is dat verkeer van rechts voorrang heeft, willen we de zijwegen van de Savornin Lohmanlaan beter accentueren. Dat laatste geldt ook voor de wijkentrees ter hoogte van de Helperzoom en de Verlengde Hereweg. Tot slot zijn we voornemens om samen met de ondernemers de openbare ruimte bij het winkelcentrum aan de Savornin Lohmanlaan kwalitatief te verbeteren. Dat combineren we met de geplande nieuwbouw van het winkelcentrum, zodat we de overlast voor omwonenden zoveel mogelijk beperken.

Financiën	Vanuit Intensiveringsmiddelen Mobiliteit is 200.000 euro beschikbaar.
Verbinding met andere programma's	Ruimtelijke Economie.
Planning	De herinrichting van de Savornin Lohmanlaan dient in 2024 gereed te zijn.

3.3 Nieuwe projecten

Naast de projecten waarover al besluitvorming heeft gevonden, zijn er verschillende nieuwe projecten die we de komende periode (2022-2026) willen oppakken. In deze paragraaf zijn deze projecten opgenomen.

2.1 Herinrichting Eikenlaan			Straks – middelen beschikbaar
☐ Centrum ☐ Zuid	☐ Oude Wijken ☑ West	☐ Oost ☐ Ten Boer	☐ Haren
☐ Meer ruimte voor voetganger en fietser ☐ Meer verblijfsruimte ☒ Beter over te steken en verkeersveiliger			

De Eikenlaan vormt de verbindende schakel tussen de wijken Paddepoel en Selwerd en ontsluit beide wijken via de Noordelijke en Westelijke Ringweg. Deze drukke 50 km/uur-weg vormt een barrière tussen de verschillende delen van Paddepoel en Selwerd, met name voor fietsers en voetgangers. Bovendien staat de leefbaarheid op en rondom de Eikenlaan onder druk. In de Mobiliteitsvisie is gekozen voor een autoknip ter hoogte van Park Selwerd en het multifunctionele wijkcomplex, met onder andere de Vensterschool en Zwembad De Parrel, om het doorgaand autoverkeer tegen te gaan. Een autoknip beperkt de hoeveelheid autoverkeer en verbetert de oversteekbaarheid van de Eikenlaan waardoor de samenhang in en tussen de wijken toeneemt. Tegelijkertijd voorkomt een autoknip vergaande en ruimtelijk ingrijpende maatregelen, zoals een fiets- of autotunnel ter hoogte van Park Selwerd. Minder autoverkeer op de Eikenlaan garandeert bovendien een ongestoorde afwikkeling van bussen tussen station Groningen Noord en Zernike Campus en draagt daarmee bij aan een betrouwbare dienstregeling. De HOV-verbinding kan op deze manier versterkt worden.

Hoewel een autoknip in de Eikenlaan tot een grote afname van het autoverkeer op de Eikenlaan zelf leidt, gaat een deel van het autoverkeer andere routes gebruiken. Dit vraagt om aanvullende maatregelen ter voorkoming van sluipverkeer elders in deze wijken, zoals autoknips in de Wilgenlaan, de Dierenriemstraat en de Kastanjelaan/Noorderstationsstraat. Bovendien kan een autoknip in de Eikenlaan leiden tot een toename van het autoverkeer op de Iepenlaan als toe- en afvoerroute naar de Noordelijke Ringweg. Daarbij is het nog niet duidelijk of de huidige, halve aansluiting in staat is het autoverkeer van en naar Selwerd te kunnen verwerken. Ook op de Zonnelaan kan de hoeveelheid autoverkeer als gevolg van een autoknip in de Eikenlaan toenemen. Daarom dient de realisatie van een autoknip in de Eikenlaan ook te worden bezien met de realisatie van de belevingsplek Winkelcentrum Paddepoel (project 2.15), de bouw van nieuwe woningen langs de Eikenlaan en de transformatie van Winkelcentrum Selwerd.

Een significante afname van het autoverkeer op de Eikenlaan maakt het mogelijk om de openbare ruimte langs de Eikenlaan anders en groener in te richten. Zo is er meer ruimte voor fietsers en voetgangers en kan de omgeving van Winkelcentrum Paddepoel en die rond de Vensterschool en Zwembad De Parrel anders worden ingericht. Tevens is een ‘verbijzondering’ mogelijk van de fietsoversteek van de Slimme Fietsroute bij Park Selwerd. Voor voetgangers en fietsers ontstaan hier ruim voldoende hiaten om comfortabel en veilig de Eikenlaan over te kunnen steken. De kans om hier te moeten wachten, maar ook de wachttijd zelf, neemt af en de verkeersveiligheid wordt vergroot.

Financiën	Voor maatregelen op het kruispunt Eikenlaan-Kastanjelaan is op dit moment nog ongeveer 1 miljoen euro gereserveerd. Dit willen we inzetten voor de realisatie van deze autoknip. Aanvullend is een budget van 4 miljoen euro beschikbaar voor de realisatie van autoknips in de Eikenlaan, de Wilgenlaan, de Dierenriemstraat en de Kastanjelaan/ Noorderstationsstraat.
Verbinding met andere programma’s	Leefkwaliteit, Ruimtelijke Economie, Wijkvernieuwing en Stadsbeheer.

2.2 Transformatie Prinsesseweg			Straks – middelen beschikbaar
☐ Centrum ☐ Zuid	☑ Oude Wijken ☐ West	☐ Oost ☐ Ten Boer	☐ Haren
☐ Meer ruimte voor voetganger en fietser ☒ Meer verblijfsruimte ☒ Beter over te steken en verkeersveiliger			

De Prinsesseweg is samen met de Wilhelminakade onderdeel van de doorgaande autoroute van het noordwestelijke deel van de binnenstad naar de Westelijke en Noordelijke Ringweg. Voor verkeer vanuit de binnenstad richting de Zuidelijke Ringweg heeft de route nauwelijks een functie, aangezien dit verkeer hoofdzakelijk gebruik maakt van het Hoendiep als aanrijroute. De Prinsesseweg is enkele jaren geleden heringericht waarbij de maximumsnelheid van het gemotoriseerd verkeer al is gereduceerd en de verkeerssituatie voor fietsers en voetgangers is verbeterd. Tegelijkertijd is hier nog wel een aantal opgaven. Zo kan de maximumsnelheid op de Prinsesseweg verder gereduceerd worden en kan de straat getransformeerd worden in een buurtstraat met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De Prinsesseweg heeft een ruime en groene opzet die zo nog meer versterkt kan worden. Ook de samenhang tussen het westelijke en het oostelijke deel van de Oranjebuurt, aan weerszijden van de Prinsesseweg, willen we versterken.

Ter hoogte van het Nassauplein bevindt zich een uitgelezen plek om de openbare ruimte aantrekkelijk in te richten en een verbinding voor fietsers en voetgangers te maken tussen beide delen van de Oranjebuurt. We zien hier zelfs kansen om het in te richten als belevingsplek. Deze kenmerkende plek kan gecombineerd worden met de bushaltes, zodat de bus hier geen of minimale vertraging ondervindt. De Prinsesseweg is geen onderdeel van de dragende OV-structuur en ons streven is om hier betrouwbaar openbaar vervoer te bieden. Wachtrijen, parkeerbewegingen, laden en lossen en dergelijke moeten dan beperkt zijn.

Financiën	Voor de transformatie van de Prinsesseweg is een budget beschikbaar van 1,8 miljoen euro.
Verbinding met andere programma's	Geen.

2.3 Transformatie Zaagmuldersweg			Straks – middelen beschikbaar
☐ Centrum ☐ Zuid	☑ Oude Wijken ☐ West	☐ Oost ☐ Ten Boer	☐ Haren
☒ Meer ruimte voor voetganger en fietser ☒ Meer verblijfsruimte ☒ Beter over te steken en verkeersveiliger			

De Zaagmuldersweg loopt dwars door de Oosterparkwijk en fungeert op dit moment als een belangrijke verbinding van het hoofdwegennet naar de wijk. Hoewel de Oliemuldersweg de afgelopen jaren steeds meer is afgewaardeerd tot een 30 km/uur-straat, geldt op de Zaagmuldersweg nog steeds een maximumsnelheid van 50 km/uur. Inmiddels zijn we gestart met het fraaier en prettiger inrichten van zowel het Linnaeusplein als het Wielewaalplein, maar de Zaagmuldersweg blijft een knelpunt voor veel inwoners. De straat is vooral gericht op gemotoriseerd verkeer en dat willen we veranderen. We willen de Zaagmuldersweg transformeren in een buurtstraat met een maximumsnelheid van 30 km/uur met meer aandacht voor fietsers en voetgangers en meer ruimte voor groen en beleving. Daarmee neemt de aantrekkelijkheid van de straat toe en dat zorgt voor een beter leefklimaat. Bij de herinrichting van de Zaagmuldersweg is het van belang om de doorstroming van het openbaar busvervoer goed voor ogen te houden, zodat bussen vlot en betrouwbaar, dat wil zeggen volgens dienstregeling, door de wijk kunnen rijden.

Financiën	Voor de transformatie van de Zaagmuldersweg is een budget beschikbaar van 3,6 miljoen euro.
Verbinding met andere programma's	Stadsbeheer.

2.4 Transformatie Goeman Borgesiuslaan			Straks – middelen beschikbaar
☐ Centrum ☑ Zuid	☐ Oude Wijken ☐ West	☐ Oost ☐ Ten Boer	☐ Haren
☑★ Meer ruimte voor voetganger en fietser ☐ Meer verblijfsruimte ☑★ Beter over te steken en verkeersveiliger			

De Goeman Borgesiuslaan is de hoofdontsluiting van Coendersborg en maakt onderdeel uit van het dragende OV-netwerk. Voor deze openbaar vervoerlijnen is de gewenste snelheid 50 km/uur en is een hoge mate van betrouwbaarheid van belang. Op de Goeman Borgesiuslaan ontbreken op dit moment fietsvoorzieningen. Die voorzieningen zijn conform de ontwerprichtlijnen voor 50 km/uur-wegen echter wel wenselijk. Een betere balans tussen de verkeersfunctie, de verkeersveiligheid en de leefkwaliteit is daarom gewenst.

Met name voor het gedeelte van de Goeman Borgesiuslaan dichtbij de Verlengde Hereweg zijn de belangen van verkeersdoorstroming en die van een aantrekkelijke leefomgeving niet met elkaar in overeenstemming te brengen. We kiezen daar voor meer leefkwaliteit en dat betekent dat de snelheid wellicht terug moet naar 30 km/uur. We gaan onderzoeken welke wegprofielen passen bij de gehele Goeman Borgesiuslaan en brengen de (on)mogelijkheden voor een 50 km/uur-inrichting inclusief fietsvoorzieningen en anderzijds een inrichting als buurtstraat in beeld.

Financiën	Voor de transformatie van de Goeman Borgesiuslaan is een budget beschikbaar van 3 miljoen euro.
Verbinding met andere programma's	Geen.

2.5 Transformatie Dilgtweg (Haren)			Straks – middelen beschikbaar
☐ Centrum ☐ Zuid	☐ Oude Wijken ☐ West	☐ Oost ☐ Ten Boer	☑ Haren
☑★ Meer ruimte voor voetganger en fietser ☑★ Meer verblijfsruimte ☑★ Beter over te steken en verkeersveiliger			

De Dilgtweg in Haren verbindt de Kerklaan met de Rijksstraatweg. Samen met de Esserweg en de Molenweg is de Dilgtweg belangrijk voor de oost-westverbinding in het noordelijk deel van Haren. Veel fietsers, onder andere scholieren van het Maartenscollege, maken gebruik van de Dilgtweg. Daarnaast is de Dilgtweg onderdeel van een busroute, maar niet van de dragende openbaar vervoerstructuur. Zowel de zorginstellingen De Dilgt en Beatrixoord alsook het Maartenscollege zijn rechtstreeks via de Dilgtweg te bereiken.

We willen dat het autoverkeer op de Dilgtweg zich meer aanpast aan de snelheid van het overige verkeer. Daarom stellen we hier een maximumsnelheid in van 30 km/uur, vergelijkbaar met de meeste andere straten in Haren. De combinatie met groot onderhoud maakt het mogelijk na te denken over een andere inrichting van deze straat. Daarmee kan de Dilgtweg aantrekkelijker én verkeersveiliger worden gemaakt. Dat komt ten goede aan de aanwonenden van de Dilgtweg, maar ook aan de voetgangers en fietsers die gebruik maken van de straat. Aan de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer willen we bijdragen door kruispunten anders in te richten, bijvoorbeeld door het instellen van voorrangsregels, door het slim positioneren van bushaltes, etc.

Financiën	Voor de transformatie van de Dilgtweg is een budget beschikbaar van 1,9 miljoen euro.
Verbinding met andere programma's	Leefkwaliteit en Stadsbeheer.

2.6 Transformatie Friesestraatweg (Kraneweg-Hoendiep)			Straks – middelen beschikbaar
☐ Centrum ☐ Zuid	☑ Oude Wijken ☐ West	☐ Oost ☐ Ten Boer	☐ Haren
☐ Meer ruimte voor voetganger en fietser ☐ Meer verblijfsruimte ☐ Beter over te steken en verkeersveiliger			

De Friesestraatweg ontsluit vanaf de Westelijke Ringweg de nabijgelegen woonwijken Kostverloren en de Schildersbuurt. Op de Friesestraatweg nabij de Westelijke Ringweg behouden we een snelheid van 50 km/uur, omdat een goede doorstroming hier van belang is evenals een goed functionerende aansluiting op de ringweg. Dieper de stad in vinden we dat de snelheid op de Friesestraatweg omlaag kan en transformeert de wijkuitvalsweg naar een buurtstraat. Op het gedeelte van de Friesestraatweg tussen de Kraneweg en het Hoendiep past de auto zich aan de omgeving aan en geldt een lagere snelheid. Hier transformeren we de Friesestraatweg in een buurtstraat met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Rijden via de ringweg wordt zo de norm en rijden door de stad onaantrekkelijk.

Op het complexe kruispunt van de Friesestraatweg met het Hoendiep zien we nadrukkelijk kansen om de verkeerssituatie te verbeteren. Hoewel dit kruispunt op dit moment al gezien wordt als knelpunt verwachten wij dat dit de komende tijd alsmaar groter wordt. Dat heeft onder meer te maken met de ontwikkelingen van de Suikerzijde. Als gevolg daarvan zal het aantal fietsers en voetgangers langs het Hoendiep de komende jaren naar verwachting fors toenemen. Een structurele aanpak van dit kruispunt is wenselijk, mede gebaseerd op de positieve ervaringen met de tijdelijke maatregel waarbij het verkeer komende vanaf het Hoendiep richting de binnenstad niet meer linksaf kon slaan de Friesestraatweg in.

Financiën	Voor de transformatie van de Friesestraatweg tussen de Kraneweg en het Hoendiep is een budget beschilbaar van 1 miljoen euro.
Verbinding met andere programma's	Stadsbeheer.

2.7 Transformatie Oostelijke Diepenring			Straks – middelen beschikbaar
☑ Centrum ☐ Zuid	☐ Oude Wijken ☐ West	☐ Oost ☐ Ten Boer	☐ Haren
☑ Meer ruimte voor voetganger en fietser ☑ Meer verblijfsruimte ☐ Beter over te steken en verkeersveiliger			

De Diepenring rond de binnenstad krijgt een andere functie: het is niet langer de verdeelring voor het autoverkeer in en rond de binnenstad. Dat biedt kansen de maximumsnelheid terug te brengen naar 30 km/uur, in combinatie met een autoknip ter hoogte van het kruispunt Bloemstraat/Boterdiep. Op de plek van het door architect Willem Dudok ontworpen Esso-tankstation willen we meer ruimte aan fietsers en voetgangers bieden en tegelijkertijd de verblijfskwaliteit verbeteren door onder meer het water van de Diepenring (beter) toegankelijk te maken. We zetten hier in op de realisatie van een belevingsplek.

De Diepenring zelf vervult steeds meer een functie voor het fietsverkeer (Slimme Fietsroute Diepenring) mede als gevolg van toenemende drukte in de binnenstad. Als gevolg van het opheffen van de busroute via de Grote Markt gebruikt het openbaar vervoer de route via het Schuitendiep, de Turfsingel en de W.A. Scholtenstraat. Op (langere) termijn verwachten we dat het zwaartepunt van het busverkeer meer verschuift naar de Oostersingel. Wel blijft het te allen tijde belangrijk dat bussen die gebruik maken van de Diepenring betrouwbaar en vlot kunnen doorstromen. Dat geldt ook voor auto's van en naar de verschillende parkeergarages.

Aan de Diepenring zijn als gevolg van de herinrichting van de Turfsingel en de aanleg van de Kattenbrug parkeerplaatsen opgeheven. Zo is invulling gegeven aan de door de gemeenteraad aangenomen motie 'Diepenring voor alle Stadjers'. Bij de verdere transformatie van de Diepenring brengen we in kaart welke alternatieven (bijvoorbeeld in parkeergarages of buurtstallingen) voor bewoners beschikbaar zijn. Zo kunnen we het autoparkeren op de Diepenring verder terugdringen.

Financiën	Voor de transformatie van de Oostelijke Diepenring inclusief de realisatie van een autoknip ter hoogte van de Bloemstraat/Bloemsingel is een budget beschikbaar van 2,5 miljoen euro.
Verbinding met andere programma's	Binnenstad, Leefkwaliteit en Stadsbeheer.

2.8 Transformatie Amkemaheerd			Straks – middelen beschikbaar
☐ Centrum ☐ Zuid	☐ Oude Wijken ☐ West	☑ Oost ☐ Ten Boer	☐ Haren
☐ Meer ruimte voor voetganger en fietser ☐ Meer verblijfsruimte ☑ Beter over te steken en verkeersveiliger			

De Amkemaheerd maakt onderdeel uit van de zogenaamde verdeelring in Beijum. Samen met de Emingaheerd moet de Amkemaheerd ervoor zorgen dat verkeer uit Beijum via een snelle, rechtstreekse route naar de ringweg rijdt, zodat de rest van de wijk een verkeersluw karakter heeft. Het grootste gedeelte van de Amkemaheerd is voorzien van vrijliggende fietspaden. Dat geldt echter niet voor het gedeelte van de Amkemaheerd tussen de Ypemaheerd en de Wibenaheerd. Om de oversteekbaarheid van de Amkemaheerd ter plekke van het Winkelcentrum Oost en de Sporthal Beijum te verbeteren, maar ook om de verkeersveiligheid hier te vergroten, willen we de snelheidslimiet hier naar 30 km/uur verlagen en de straat anders inrichten. Daarmee verbeteren we de uitstraling van dit gebied en zorgen we er bovendien voor dat voorzieningen gemakkelijker en veiliger te bereiken zijn per fiets en te voet.

Financiën	Voor de transformatie van de Amkemaheerd is een budget beschikbaar van 750.000 euro.
Verbinding met andere programma's	Wijkvernieuwing.

2.9 Transformatie Lijzijde			Straks – middelen beschikbaar
☐ Centrum ☐ Zuid	☐ Oude Wijken ☐ West	☑ Oost ☐ Ten Boer	☐ Haren
☐ Meer ruimte voor voetganger en fietser ☐ Meer verblijfsruimte ☑ Beter over te steken en verkeersveiliger			

De Lijzijde is onderdeel van de verdeelring van Lewenborg en heeft een snelheidslimiet van 50 km/uur. Via de Lijzijde worden veel woningen ontsloten met de rest van de wijk, maar ook daarbuiten. Dat geldt ook voor het Winkelcentrum Lewenborg. Behalve het autoverkeer, maken ook de bus (dragende OV-structuur) en bevoorradingsverkeer van en naar het winkelcentrum gebruik van de Lijzijde. De Lijzijde heeft geen aparte fietsvoorzieningen waardoor fietsverkeer en autoverkeer hier gemengd zijn. Om de verkeersveiligheid op het gedeelte van de Lijzijde ter hoogte van het winkelcentrum te vergroten en de oversteekbaarheid te verbeteren, willen we de snelheidslimiet ter plaatse verlagen en de straat herkenbaar inrichten. Het gaat dan om het deel van de Lijzijde dat begint ten zuiden van de brug over het water bij het winkelcentrum tot aan de Kajuit. Hiermee verbeteren we bovendien de uitstraling van het hele gebied en zorgen we ervoor dat voorzieningen gemakkelijker en veiliger te bereiken zijn op de fiets en lopend.

Financiën	Voor de transformatie van de Lijzijde is een budget beschikbaar van 750.000 euro.
Verbinding met andere programma's	Ruimtelijke Economie en Wijkvernieuwing.

2.10 Belevingsplek Korreweg/Rodeweg/Nieuwe Ebbingestraat			Straks – middelen beschikbaar
☑ Centrum ☐ Zuid	☐ Oude Wijken ☐ West	☐ Oost ☐ Ten Boer	☐ Haren
☑ Meer ruimte voor voetganger en fietser ☑ Meer verblijfsruimte ☑ Beter over te steken en verkeersveiliger			

Het verkeerscomplex waar de Bedumerweg, de Korreweg, de Noorderstationsstraat, de Rodeweg, het Boterdiep en de Nieuwe Ebbingestraat bij elkaar komen is op dit moment stenig, onaantrekkelijk en ingewikkeld. Auto's, fietsers en het openbaar vervoer hebben allemaal hun eigen ruimtes en zijn afzonderlijk gereguleerd. Door hier de snelheid te verlagen van 50 naar 30 km/uur

ontstaan er misschien mogelijkheden om het verkeerssysteem anders in te richten. Zo ontstaat er wellicht meer ruimte voor fietsers en voetgangers, een overzichtelijker en verkeersveiligere omgeving, maar ook een betere en veel aantrekkelijkere verbinding tussen de wijken en het Noorderplantsoen. Kortom: er ontstaat een belevingsplek.

De verbinding tussen het Boterdiep en station Groningen Noord (Noorderstation) is onderdeel van de oostelijke OV-tangent en daarmee van de dragende OV-structuur. Gezien de complexiteit van de verkeersstromen laten we op deze locatie een hoge snelheid voor bussen los, onder de voorwaarde dat bussen vlot, comfortabel en betrouwbaar door kunnen rijden. Door het verleggen van de busroute over de Korreweg (vanwege de realisatie van de fietsstraat Korreweg) rijden straks alleen de bussen van de oostelijke OV-tangent nog via dit kruispuntcomplex.

Financiën	Voor de realisatie van een belevingsplek Korreweg, Rodeweg en Nieuwe Ebbingestraat is een budget beschikbaar van 2 miljoen euro.
Verbinding met andere programma's	Leefkwaliteit, Stadsbeheer en Wijkvernieuwing.

2.11 Belevingsplek Winkelcentrum Paddepoel

Straks – middelen beschikbaar

☐ Centrum	☐ Oude Wijken	☐ Oost	☐ Haren
☐ Zuid	☑ West	☐ Ten Boer	

- ★ Meer ruimte voor voetganger en fietser
- ★ Meer verblijfsruimte
- ★ Beter over te steken en verkeersveiliger

Nabij het Winkelcentrum Paddepoel hebben de wegen een inrichting waarbij de rijbaan voor het autoverkeer centraal staat en de maximumsnelheid 50 km/uur is. Alle overige functies zijn daaromheen georganiseerd. Juist bij dit winkelcentrum is sprake van veel reuring met veel fiets- en voetgangersbewegingen. Om de aantrekkelijkheid van de aanliggende voorzieningen te vergroten en meer ruimte te creëren voor ontmoeten, verblijven, lopen en groen, willen we de dominantie van het (gemotoriseerd) verkeer op deze locatie verminderen. Dat doen we door de inrichting van deze in principe 50 km/uur-wegen over een beperkte afstand aan te passen naar de omgeving. Dat betekent dat de auto (en de bus) hier te gast is; de maximumsnelheid ligt op 30 km/uur. Daarmee onderbreken we de doorgaande autoroute en wordt het Winkelcentrum Paddepoel een belevingsplek. Het noordelijke deel van Paddepoel heeft zodoende haar hoofdontsluiting via de Zonnelaan op de Noordelijke Ringweg; het zuidelijke deel van Paddepoel rijdt via de Pleiadenlaan van en naar de Westelijke Ringweg.

Door het terugdringen van de autodominantie op de Zonnelaan en de Eikenlaan worden deze wegen minder een barrière en kan het winkelcentrum meer een geheel met de omliggende woonwijken worden. Hierbij is speciale aandacht voor de looproutes van de zorginstellingen van en naar het winkelcentrum. Het project UDIHIG (Urban Desing for Improving Health in Groningen) van Healthy Ageing heeft onderzoek gedaan naar de Zonnelaan in relatie tot de leefkwaliteit van ouderen in Paddepoel. De uitkomsten van dit onderzoek worden betrokken bij de inrichting van deze belevingsplek.

Fietsers kunnen ter hoogte van de belevingsplek Winkelcentrum Paddepoel meer ruimte krijgen door een informelere indeling van het straatprofiel in plaats van de aparte fietspaden die er nu liggen. Daarnaast is er ook meer aandacht nodig voor de fietsroutes van en naar het winkelcentrum, voor goede oversteekmogelijkheden en voor voldoende, goede mogelijkheden om de fiets op logische plekken te stallen. Bussen kunnen de belevingsplek Winkelcentrum Paddepoel in principe vlot en betrouwbaar blijven passeren. Doordat er op deze locatie nu al een bushalte aanwezig is, is de snelheid van het openbaar vervoer hier lager. De focus voor het openbaar vervoer ligt vooral op een betrouwbare doorstroming.

Financiën	Voor de realisatie van een belevingsplek Winkelcentrum Paddepoel is een budget beschikbaar van 2 miljoen euro.
Verbinding met andere programma's	Leefkwaliteit en Ruimtelijke Economie.

2.12 Belevingsplek Helpman/Verlengde Hereweg			Straks – middelen beschikbaar
☐ Centrum ☑ Zuid	☐ Oude Wijken ☐ West	☐ Oost ☐ Ten Boer	☐ Haren
☑ Meer ruimte voor voetganger en fietser ☑ Meer verblijfsruimte ☑ Beter over te steken en verkeersveiliger			

De Verlengde Hereweg is een belangrijke aanrijroute vanuit het zuiden. Op veel plekken vormt de weg echter letterlijk en figuurlijk een barrière in de wijk Helpman. De verkeersintensiteiten en rijsnelheden zijn er hoog en voor fietsers en voetgangers is het soms lastig om de weg te kunnen oversteken. Halverwege de Verlengde Hereweg ligt het wijkwinkelcentrum Helperplein. Juist ter hoogte van het Helperplein is sprake van veel reuring en zijn veel fiets- en voetgangersbewegingen. Om de barrièrewerking van de Verlengde Hereweg terug te dringen en de aantrekkelijkheid van het winkelcentrum te vergroten, willen we juist hier een belevingsplek inrichten. Zo willen we meer ruimte bieden voor ontmoeten, verblijven, lopen en groen en verminderen we de dominantie van het (gemotoriseerd) verkeer. De inrichting van de Verlengde Hereweg, in principe een 50 km/uur-weg, kan zich hier over een beperkte lengte naar de omgeving vormen. De auto en de bus zijn te gast en de snelheid ligt op maximaal 30 km/uur. Daardoor ontstaan betere oversteekmogelijkheden en kunnen fietsers meer ruimte krijgen door een meer informele indeling van de straat, in plaats van fietspaden. Door het terugdringen van de snelheid van de auto kan de Verlengde Hereweg minder als een barrière worden ervaren waardoor het winkelgebied meer één geheel wordt.

Financiën	Voor de realisatie van een belevingsplek Winkelcentrum Helpman/Verlengde Hereweg is een budget beschikbaar van 2 miljoen euro.
Verbinding met andere programma's	Ruimtelijke Economie.

2.13 Belevingsplek Winkelcentrum Overwinningsplein			Straks – middelen beschikbaar
☐ Centrum ☑ Zuid	☐ Oude Wijken ☐ West	☐ Oost ☐ Ten Boer	☐ Haren
☑ Meer ruimte voor voetganger en fietser ☐ Meer verblijfsruimte ☑ Beter over te steken en verkeersveiliger			

Het Overwinningsplein is onderdeel van de autoroute tussen de Paterswoldseweg en de Vondellaan. Rond het Winkelcentrum Overwinningsplein bevinden zich winkels in de meest uiteenlopende branches. Het ligt op loop- en fietsafstand van de omringende wijken en vormt bovendien het hart van de wijken in Groningen-Zuid. Om de oversteekbaarheid ter plekke te vergroten en de bereikbaarheid lopend en per fiets te verbeteren, willen we het Overwinningsplein anders inrichten. We willen van het Overwinningsplein een belevingsplek maken. De auto en de bus zijn te gast en de snelheid ligt op maximaal 30 km/uur. Tevens willen we onderzoeken hoe dit wijkwinkelcentrum meer ruimte kan bieden voor de groeiende behoefte aan voorzieningen en onderzoeken we hoe de samenhang tussen deze ontwikkelingen en de wijk vergroot kan worden. Zo kan het winkelcentrum meegroeien met de bevolkingsgroei en een aantrekkelijk hart van de wijk worden. Bij de herinrichting van de openbare ruimte kijken we naar een goede bereikbaarheid per fiets en lopend, en nemen we de oversteekbaarheid, verkeersveiligheid, benodigde parkeergelegenheid, verblijfskwaliteit en klimaatadaptie mee.

Financiën	Voor de realisatie van een belevingsplek Winkelcentrum Overwinningsplein is een budget beschikbaar van 2 miljoen euro
Verbinding met andere programma's	Ruimtelijke Economie en Stadsbeheer.

2.14 Transformatie Noordelijke Diepenring			Straks – middelen beschikbaar
☑ Centrum ☐ Zuid	☐ Oude Wijken ☐ West	☐ Oost ☐ Ten Boer	☐ Haren
⭑ Meer ruimte voor voetganger en fietser ⭑ Meer verblijfsruimte ☐ Beter over te steken en verkeersveiliger			

De Diepenring rond de binnenstad krijgt een andere functie: het is niet langer de verdeelring voor het autoverkeer in en rond de binnenstad. Dat biedt kansen de maximumsnelheid terug te brengen naar 30 km/uur. Een autoknip ter hoogte van het kruispunt Bloemstraat/Boterdiep (project 2.7) leidt tot minder gemotoriseerd verkeer. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor fietsers en voetgangers en kan de beleving van het water langs de gehele Diepenring worden versterkt. De Diepenring zelf vervult steeds meer een functie voor het fietsverkeer (Slimme Fietsroute Diepenring) mede als gevolg van toenemende drukte in de binnenstad. De bereikbaarheid van de parkeergarages blijft een belangrijk aandachtspunt.

Aan de Diepenring zijn als gevolg van de herinrichting van de Turfsingel en de aanleg van de Kattenbrug parkeerplaatsen opgeheven. Zo is invulling gegeven aan de door de gemeenteraad aangenomen motie 'Diepenring voor alle Stadjers'. Bij de verdere transformatie van de Diepenring brengen we in kaart welke alternatieven (bijvoorbeeld in parkeergarages of buurtstallingen) voor bewoners beschikbaar zijn. Zo kunnen we het autoparkeren op de Diepenring verder terugdringen.

Financiën	Voor de transformatie van de Noordelijke Diepenring is een budget beschikbaar van PM euro.
Verbinding met andere programma's	Binnenstad, Leefkwaliteit en Stadsbeheer.

4

Uitvoeringsprogramma Later (na 2026)

Niet alle projecten kunnen door ons tegelijkertijd worden gerealiseerd. Daarom voeren we het Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad gefaseerd uit. Ruim dertig projecten worden in principe pas opgepakt na 2026. Op het moment dat er extra financiële middelen beschikbaar worden gesteld, bijvoorbeeld in de vorm van subsidie of cofinanciering, kunnen projecten alsnog eerder worden opgepakt. De wegen, straten en belevingsplekken die we in dat geval als eerste willen aanpakken, hebben we in dit hoofdstuk alvast nader uitgewerkt. De overige projecten zijn op dit moment nog niet verder uitgewerkt.

3.1 Transformatie Hereweg (Stationsweg-Waterloolaan) — Later – geen middelen beschikbaar

☐ Centrum	☐ Oude Wijken	☐ Oost	☐ Haren
☑ Zuid	☐ West	☐ Ten Boer	

☑ Meer ruimte voor voetganger en fietser
☐ Meer verblijfsruimte
☑ Beter over te steken en verkeersveiliger

Het gedeelte van de Hereweg tussen de Stationsweg en de Waterloolaan vormt vanuit het zuiden de entree naar de binnenstad. Momenteel heeft de weg een belangrijke functie in de verkeersstructuur. Met de transformatie van de Zuidelijke Ringweg verdwijnen ook de rechtstreekse op- en afritten vanaf de Hereweg naar de ring. Hiervoor in de plaats komt een nieuwe verbindingsweg tussen de Hereweg en de Brailleweg. Het gevolg hiervan is dat de Hereweg minder aantrekkelijk wordt als doorgaande route vanaf de ring naar het (zuid)oostelijke deel van de binnenstad.

Hierdoor ontstaan mogelijkheden om de Hereweg anders in te richten. We willen het gedeelte van de Hereweg tussen de Stationsweg en de Waterloolaan veranderen in een buurtstraat en de maximumsnelheid verlagen naar 30 km/uur. Hoewel de route via het Emmaviaduct in combinatie met het nieuwe busstation aan de zuidzijde van het Hoofdstation de belangrijkste openbaar vervoerverbinding van en naar het zuiden wordt, blijft een aantal busverbindingen in de toekomst gebruik maken van de Hereweg. Het verlagen van de snelheid naar 30 km/uur heeft daarmee ook gevolgen voor de bus. Het is daarom van belang dat de bus zoveel mogelijk kan blijven doorrijden en dat deze route voor bussen voldoende robuust en betrouwbaar is.

Ten slotte geldt dat de Hereweg – en in het verlengde daarvan de Verlengde Hereweg en de Rijksstraatweg – een belangrijke noord-zuidroute is voor fietsers. Een lagere snelheidslimiet op de Hereweg zorgt voor een aantrekkelijkere fietsroute, een prettiger leefklimaat en meer ruimte voor fietsers en voetgangers.

Financiën	Voor de transformatie van de Hereweg is een budget nodig van 2,2 miljoen euro.
Verbinding met andere programma's	Stadsbeheer. De vervanging van het Herewegviaduct over het spoor staat gepland voor 2028.

3.2 Transformatie Oostersingel — Later – geen middelen beschikbaar

☑ Centrum	☐ Oude Wijken	☐ Oost	☐ Haren
☐ Zuid	☐ West	☐ Ten Boer	

☐ Meer ruimte voor voetganger en fietser
☐ Meer verblijfsruimte
☐ Beter over te steken en verkeersveiliger

De Oostersingel is een belangrijke schakel voor het openbaar busvervoer in het oostelijk deel van de stad Groningen. Met het verleggen van de busroute door de binnenstad naar de Diepenring is de route via het Schuitendiep en de Turfsingel inmiddels de hoofdroute voor bussen aan de oostzijde van de binnenstad. Gezien het huidige en toekomstige belang van de Diepenring voor fietsers, voetgangers en als verblijfsruimte, verwachten wij op termijn dat er een verschuiving plaats zal vinden van een aantal busroutes van de Diepenring naar de Oostersingel. Het zwaartepunt komt (nog) meer op het Damsterplein en de Oostersingel te liggen, hoewel ook op de Diepenring bussen blijven rijden.

Voor de transformatie van de Oostersingel betekent dit dat deze op termijn een belangrijke functie voor het openbaar vervoer krijgt. Op de route Gedempte Zuiderdiep – Kattenbrug – Damsterplein rijdt de bus door een gebied met veel fietsers en voetgangers waar met gepaste snelheid gereden moet worden. De Oostersingel is aangewezen als onderdeel van de dragende structuur van het openbaar vervoer, met in het verlengde hiervan het openbaar vervoerknooppunt UMCG Noord. Om het openbaar vervoersysteem ook in de toekomst vlot, aantrekkelijk en concurrerend te houden is het van belang dat de bussen op de Oostersingel snelheid kunnen maken. Wij houden daarom vast aan een maximumsnelheid van 50 km/uur.

Tegelijkertijd kruisen verschillende hoofdfietsroutes de Oostersingel, bijvoorbeeld van en naar het UMCG of als verbinding tussen de Oosterparkwijk en de binnenstad of het Hoofdstation. In de uitwerking zal hier rekening mee worden gehouden. Het gaat dan bijvoorbeeld om veilige fiets- en voetgangersoversteken, maar ook het feit dat de Oostersingel een belangrijke aanrijroute is voor ambulances van en naar het UMCG.

Financiën	Voor de transformatie van de Oostersingel is een budget nodig van 2,2 miljoen euro.
Verbinding met andere programma's	Stadsbeheer.

3.3 Transformatie Zuiderpark/Griffeweg — Later – geen middelen beschikbaar

☑ Centrum	☐ Oude Wijken	☐ Oost	☐ Haren
☑ Zuid	☐ West	☐ Ten Boer	

☐ Meer ruimte voor voetganger en fietser
☑ Meer verblijfsruimte
☑ Beter over te steken en verkeersveiliger

Het Zuiderpark en de Griffeweg fungeren op dit moment vooral als een doorgaande oost-west verbinding aan de zuidzijde van de binnenstad. De karakteristiek van de weg varieert over de lengte van het tracé. Tussen de Herebrug en de Oosterbrug ligt het Zuiderpark ingeklemd tussen het Verbindingskanaal en een aantal lommerrijke villa's met daarin kantoor-, woon- en bedrijfsfuncties. Verderop, tussen de Oosterbrug en de Meeuwerderweg, staat Cultuurcentrum De Oosterpoort. Met de realisatie van het nieuwe muziekcentrum 'De Nieuwe Poort' bij het Hoofdstation, wordt deze plek een ontwikkellocatie. Behalve een cultuurcentrum is hier op dit moment ook horeca, een appartementencomplex met jongerenwoningen en een aantal bedrijven gevestigd. Het meest oostelijke gedeelte van de Griffeweg kenmerkt zich door de aanwezigheid van horecavoorzieningen, kleinschalige detailhandel, kantoren en sociaal-maatschappelijke functies. Ook bevinden zich in de directe omgeving meerdere appartementencomplexen. Het laatste deel van de Griffeweg kenmerkt zich door een aantal grootschalige kantorenlocaties. Aan de noordzijde daarvan ligt een mix van woon- en kantoorfuncties en een kade met schepen. Ten zuiden van de Griffeweg ligt de nog relatief jonge woonwijk De Meeuwen.

Het Zuiderpark en de Griffeweg zijn op dit moment vooral ingericht om het autoverkeer goed te kunnen laten doorstromen. Bovendien zijn beide wegen onderdeel van de parkeerroute naar de parkeergarages Rademarkt en Oosterpoort. Tevens zijn het Zuiderpark en de Griffeweg een belangrijke route voor hulpdiensten en worden beide wegen gebruikt door vrachtverkeer dat van en naar de binnenstad rijdt. De Meeuwerderweg vormt de belangrijkste auto-ontsluiting voor de Oosterpoortbuurt. Ter plekke van de aansluiting op de Griffeweg is veel potentie om de verblijfskwaliteit te verbeteren. Zo is er veel ruimte die op dit moment hoofdzakelijk een stenig en rommelig karakter heeft. Het openbaar vervoer dat gebruik maakt van deze route beperkt zich tot het gedeelte tussen de Herebrug en de Meeuwerderweg. Het Zuiderpark en de Griffeweg zijn geen onderdeel van de huidige of toekomstige dragende openbaar vervoerstructuur.

Het Zuiderpark en de Griffeweg veranderen we in een buurtstraat waar een maximumsnelheid geldt van 30 km/uur. Bovendien willen we op de Griffeweg een belevingsplek realiseren. Hiermee verbetert de leefkwaliteit en ontstaat meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Een verlaging van de snelheid in combinatie met de realisatie van autoknips in de Stationsweg en de Winschoterkade vermindert het doorgaande karakter van het Zuiderpark en de Griffeweg waardoor deze route minder aantrekkelijk wordt voor het (doorgaande) autoverkeer. De route behoudt overigens wel zijn functie voor de bereikbaarheid van de omliggende buurten en het zuidoostelijke gedeelte van de binnenstad.

Het Zuiderpark en de Griffeweg zijn een belangrijke schakel in de hoofdfietsroute ten zuiden van de binnenstad. Tegelijkertijd vormen beide wegen ook een barrière voor fietsers en voetgangers op weg van en naar de binnenstad. De belangrijkste kruisende fietsroute is die via de Oosterweg naar de Oosterbrug. Het is belangrijk dat fietsers op deze plek het Zuiderpark op een

vlotte, verkeersveilige en comfortabele manier kunnen kruisen. Dat geldt ook voor andere plekken waar fietsers en/of voetgangers het Zuiderpark en de Griffeweg kruisen.	
Financiën	Voor de transformatie van Zuiderpark/Griffeweg is een budget nodig van 4,7 miljoen euro.
Verbinding met andere programma's	Stadsbeheer.

3.4 Transformatie Westersingel — Later – geen middelen beschikbaar

☑ Centrum	☑ Oude Wijken	☐ Oost	☐ Haren
☐ Zuid	☐ West	☐ Ten Boer	

☑ Meer ruimte voor voetganger en fietser
☐ Meer verblijfsruimte
☑ Beter over te steken en verkeersveiliger

De Westersingel verbindt het Noorderplantsoen, de Wilhelminakade en de Noorderhaven met de omgeving Aweg/Astraat en de Westerhaven. De weg wordt veel gebruikt door fietsers van en naar de binnenstad die vanuit noordelijke richting via de Astraat de stad in gaan. Het huidige profiel van de rijbaan is overal (nagenoeg) gelijk met een brede rijloper voor gemotoriseerd verkeer met en aan weerszijden fietsstroken, terwijl het stedenbouwkundig profiel varieert. De noordelijke begrenzing van de Westersingel bestaat uit de Plantsoenbrug. Hier ligt de entree naar het Noorderplantsoen en kan het water van het Reitdiep en de Noorderhaven worden beleefd. Tussen de Plantsoenbrug en de Kraneweg ligt voornamelijk bebouwing met hoofdzakelijk een woonfunctie. Het kruispunt Westersingel-Kraneweg is robuust vormgegeven met veel verkeersruimte en voorzien van verkeerslichten. Ten zuiden van dit kruispunt ligt aan de Westersingel het Noorderpoort College. Het meest zuidelijke gedeelte van de Westersingel kent een ruimtelijk profiel dat iets smaller is met een bomenrij aan weerszijden. Dit gedeelte heeft bovendien een mix van winkels, detailhandel, voorzieningen en woningen.

De snelheid op de Westersingel wordt teruggebracht naar 30 km/uur. Doordat het autoverkeer een minder dominante rol krijgt, kan de straat anders worden ingericht. Daardoor is er meer ruimte voor groen, lopen en fietsen. Maar er is ook meer ruimte voor fietsenstallingen waardoor de openbare ruimte in het gebied aantrekkelijker wordt. Verbeteringen zijn vooral mogelijk op het kruispunt Westersingel-Kraneweg.

Financiën	Voor de transformatie van Westersingel is een budget nodig van 1,0 miljoen euro.
Verbinding met andere programma's	Stadsbeheer.

3.5 Transformatie Wilhelminakade — Later – geen middelen beschikbaar

☐ Centrum	☑ Oude Wijken	☐ Oost	☐ Haren
☐ Zuid	☐ West	☐ Ten Boer	

☐ Meer ruimte voor voetganger en fietser
☐ Meer verblijfsruimte
☐ Beter over te steken en verkeersveiliger

De Wilhelminakade is samen met de Prinsesesseweg onderdeel van de doorgaande autoroute van het noordwestelijke deel van de binnenstad naar de Westelijke en Noordelijke Ringweg. Voor verkeer richting de Zuidelijke Ringweg heeft de Wilhelminakade nauwelijks een functie, aangezien dit verkeer hoofdzakelijk gebruik maakt van het Hoendiep. Voor fietsers is de Wilhelminakade een belangrijke verbinding, want deze sluit vanuit de binnenstad aan op de Slimme Fietsroute naar Zernike (die via de Herman Colleniusbrug en het Jaagpad loopt). De route vanuit het Noorderplantsoen via de Plantsoenbrug naar de Westersingel en de Lage der A vormt een belangrijke doorgaande fietsverbinding richting binnenstad en Hoofdstation.

Op de Wilhelminakade willen we de maximumsnelheid verlagen naar 30 km/uur, zodat we deze straat aantrekkelijker kunnen inrichten voor fietsers en voetgangers. Het huidige profiel oogt robuust en stenig. Door de rijbaan te versmallen en het profiel minder stenig te maken bieden we meer kansen voor groen en een aantrekkelijke openbare ruimte. In overweging kan worden genomen om de parkeerstrook langs de Wilhelminakade te verminderen of zelfs helemaal op te heffen en te benutten voor een

gemengd profiel voor fietsers en gemotoriseerd verkeer. Naast het realiseren van een aantrekkelijke en groene openbare ruimte streven we er ook naar dat het water van het Reitdiep beter beleefd kan worden. Overigens geldt dit ook vanaf de zijde van de Hofstede de Grootkade. Het kruispunt bij de Plantsoenbrug willen we veiliger en comfortabeler inrichten voor fietsers en voetgangers. De Wilhelminakade is een busroute en hoewel het geen onderdeel is van de dragende OV-structuur, streven we naar betrouwbaar openbaar vervoer met zo weinig mogelijk verstoringen. Naast meer ruimte voor fietsers en voetgangers speelt dit een belangrijke rol bij de verdere uitwerking.

Financiën	Voor de transformatie van de Wilhelminakade is een budget nodig van 1,5 miljoen euro.
Verbinding met andere programma's	Leefkwaliteit.

3.6 Transformatie Oosterhamriklaan — Later – geen middelen beschikbaar

☐ Centrum	☑ Oude Wijken	☐ Oost	☐ Haren
☐ Zuid	☐ West	☐ Ten Boer	

☑★ Meer ruimte voor voetganger en fietser
☑★ Meer verblijfsruimte
☐ Beter over te steken en verkeersveiliger

De Oosterhamriklaan wordt getransformeerd in een buurtstraat. Hoewel dergelijke straten een verzamelfunctie voor de buurt hebben, vinden wij het geen probleem dat auto's er wat langer dan voorheen over doen om in zo'n buurt te komen. Daarom wordt de maximumsnelheid op de Oosterhamriklaan verlaagd naar 30 km/uur. Zo blijven de buurten rond de Oosterhamriklaan bereikbaar per auto, maar ontmoedigen we het autoverkeer tussen wijken onderling en dwars door de stad. De inrichting van buurtstraten is trouwens anders dan die van woonstraten, zodat er een hiërarchie is tussen woon- en buurtstraten. Dit voorkomt dat het doorgaande verkeer door de woonstraten gaat rijden.

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 voetgangers en fietsers. De Oosterhamriklaan heeft zowel een woon- als een winkelfunctie en er liggen spel- en sportplekken, een kinderdagverblijf en een park aan. Een verlaging van de rijsnelheid zorgt ervoor dat deze veiliger te voet en per fiets bereikbaar zijn en dat het verblijven op deze plekken prettiger wordt. Op de Oosterhamriklaan rijden bussen, maar deze buslijn behoort niet tot de dragende OV-structuur. De betrouwbaarheid van het openbaar vervoer staat hier centraal, maar de maximumsnelheid van de bus ligt lager dan voorheen. Aan de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer willen we bijdragen door kruispunten anders in te richten, bijvoorbeeld door het instellen van voorrangsregels, door het slim positioneren van bushaltes, etc.

Financiën	Voor de transformatie van de Oosterhamriklaan is een budget nodig van 2,5 miljoen euro.
Verbinding met andere programma's	Stadsbeheer (rioolvervanging) en Wijkvernieuwing.

3.7 Transformatie Nieuwe Ebbingestraat — Later – geen middelen beschikbaar

☑ Centrum	☐ Oude Wijken	☐ Oost	☐ Haren
☐ Zuid	☐ West	☐ Ten Boer	

☐ Meer ruimte voor voetganger en fietser
☐ Meer verblijfsruimte
☑★ Beter over te steken en verkeersveiliger

In het kader van de 'doorwaadbare stad' worden verschillende wegen afgewaardeerd in autofunctie. De Nieuwe Ebbbingestraat hoort daar ook bij. Een lagere snelheid van het autoverkeer van 30 km/uur en het feit dat bussen niet langer via de Nieuwe Ebbingestraat rijden maar via het Boterdiep leidt tot meer mogelijkheden voor de ruimtelijke kwaliteit, de leefbaarheid en meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Zo kan de Nieuwe Ebbingestraat bijvoorbeeld worden ingericht als een fietsstraat.
De Nieuwe Ebbingestraat heeft vooral een woon- en winkelfunctie en door het verlagen van de rijsnelheid zijn de winkels en woningen veiliger te voet en met de fiets te bereiken en is het verblijven in deze straat prettiger.

Financiën	Voor de transformatie van de Nieuwe Ebbingestraat is een budget nodig van 1,8 miljoen euro.
Verbinding met andere programma's	Leefkwaliteit.

3.8 Transformatie Diamantlaan — Later – geen middelen beschikbaar

☐ Centrum	☐ Oude Wijken	☐ Oost	☐ Haren
☐ Zuid	☑ West	☐ Ten Boer	

☐ Meer ruimte voor voetganger en fietser
☐ Meer verblijfsruimte
☒ Beter over te steken en verkeersveiliger

Het is 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 het is niet erg dat auto's er wat langer over doen om in zo'n buurt te komen. Daarom beperken we de maximumsnelheid op buurtstraten tot 30 km/uur. Zo blijven de buurten bereikbaar per auto, maar wordt het autoverkeer tussen wijken onderling en dwars door de stad ontmoedigd. Dit verkeer wordt verwezen naar de hoofdwegen zoals de ringweg.

In de Mobiliteitsvisie hebben we bepaald dat het gedeelte van de Diamantlaan tussen de Edelsteenlaan en de Siersteenlaan kan worden afgewaardeerd tot een buurtstraat waar een snelheidslimiet geldt van 30 km/uur. Een andere functie van deze straat zorgt ervoor dat de barrièrewerking van deze straat kleiner wordt. Met als gevolg dat de oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid toenemen. Tegelijkertijd wordt de bereikbaarheid van diverse functies in de wijk, zoals Winkelcentrum Vinkhuizen, een stuk groter voor voetgangers en fietsers.

Financiën	Voor de transformatie van de Diamantlaan is een budget nodig van 1,3 miljoen euro.
Verbinding met andere programma's	WarmteStad.

3.9 Transformatie Eemsgolaan/Hunsingolaan — Later – geen middelen beschikbaar

☐ Centrum	☐ Oude Wijken	☐ Oost	☐ Haren
☐ Zuid	☑ West	☐ Ten Boer	

☐ Meer ruimte voor voetganger en fietser
☐ Meer verblijfsruimte
☒ Beter over te steken en verkeersveiliger

In de Mobiliteitsvisie zijn de Eemsgolaan en de Hunsingolaan aangewezen als buurtstraten met een snelheidslimiet van 30 km/uur. De omliggende buurten blijven goed bereikbaar per auto, maar het autoverkeer tussen wijken onderling en dwars door de stad wordt op deze manier ontmoedigd. Doorgaand verkeer verwijzen we naar de hoofdwegen zoals de ringweg, rijks- en provinciale wegen en onze eigen hoofdwegen zoals Hoendiep en Johan van Zwedenlaan. De keuze voor een lagere snelheid van het autoverkeer zorgt ervoor dat er meer ruimte ontstaat voor een inrichting met meer aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit, de leefbaarheid en het langzaam verkeer. Bovendien zijn bijvoorbeeld de spel- en sportplekken in de wijk op deze manier veiliger te voet en met de fiets bereikbaar en is het verblijven op deze plekken prettiger. Als de hoeveelheid auto's het toelaat, kunnen we het verkeer bovendien mengen.

Financiën	Voor de transformatie van de Eemsgolaan, Hunsingolaan en een gedeelte van de Peizerweg is een budget nodig van 4,2 miljoen euro.
Verbinding met andere programma's	Geen.

3.10 Transformatie Vestdijklaan			Later – geen middelen beschikbaar
☐ Centrum ☑ Zuid	☐ Oude Wijken ☐ West	☐ Oost ☐ Ten Boer	☐ Haren
☐ Meer ruimte voor voetganger en fietser ★ Meer verblijfsruimte ☐ Beter over te steken en verkeersveiliger			

Hoewel de Vestdijklaan een verzamelfunctie voor de buurt heeft, is het niet erg dat het autoverkeer er wat langer dan voorheen over doet om een buurt te bereiken. Daarom kan de Vestdijklaan worden getransformeerd in een buurtstraat. Tussen de Van Ketwich Verschuurlaan en de Maria Dermoutlaan geldt op de Vestdijklaan al een snelheidslimiet van 30 km/uur, maar dit willen we doortrekken tot de Verlengde Hereweg. Alle straten met een aansluiting op de Vestdijklaan blijven per auto bereikbaar, maar we willen het doorgaande autoverkeer tussen de Van Ketwich Verschuurlaan en de Verlengde Hereweg via de Vestdijklaan ontmoedigen en de snelheid van het autoverkeer terugdringen. De inrichting van een buurtstraat is overigens anders dan die van een woonstraat, zodat er een hiërarchie ontstaat. Zo rijdt doorgaand verkeer niet door een woonstraat.

De keuze voor een lagere snelheid van het autoverkeer in de Vestdijklaan creëert ruimte voor een inrichting met meer aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit, de leefbaarheid en de veiligheid en aantrekkelijkheid voor voetgangers en fietsers. Voor de Vestdijklaan is dit extra belangrijk vanwege de bundeling van functies rond de Bordewijklaan zoals winkels, scholen, een woonzorgflat en een park. Een verlaging van de rijsnelheid zorgt ervoor dat deze bestemmingen veiliger op de fiets en te voet bereikbaar zijn en dat verblijven hier prettiger wordt.

Financiën	Voor de transformatie van de Vestdijklaan is een budget nodig van 4,8 miljoen euro.
Verbinding met andere programma's	Stadsbeheer.

3.11 Belevingsplek Noorderstationsstraat/Kastanjelaan			Later – geen middelen beschikbaar
☐ Centrum ☐ Zuid	☑ Oude Wijken ☑ West	☐ Oost ☐ Ten Boer	☐ Haren
★ Meer ruimte voor voetganger en fietser ★ Meer verblijfsruimte ★ Beter over te steken en verkeersveiliger			

Station Groningen Noord krijgt als gevolg van het doorkoppelen van de regionale treinen een steeds belangrijkere functie. De treinen vanuit Hoogezand, Veendam en Winschoten rijden na de verbouwing van het Hoofdstation rechtstreeks door naar station Groningen Noord. Van hieruit gaan reizigers lopend, met de fiets of met de bus verder naar hun bestemming. Het station is bovendien met de bus verbonden met station Groningen Europapark, de binnenstad, het UMCG, Paddepoel, Selwerd en Zernike Campus. Dit station vervult daarmee een steeds grotere rol in de bereikbaarheid van Zernike Campus en heeft dus een goed fundament om door te groeien als vervoersknoop.

Het gebied rond station Groningen Noord biedt potentiële kansen voor versterking van het ruimtelijke programma en heeft alles in zich om als ruimtelijke ontwikkellocatie te worden beschouwd. Tevens verwachten we dat het station in de toekomst een belangrijker vervoersknooppunt wordt waarbij een goede overstap tussen bus en trein belangrijk is. De huidige ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit sluiten hierbij onvoldoende aan. Daarom willen we meer ruimte voor fietsers en voetgangers en een prettig(er) verblijfsklimaat realiseren. Hiervoor willen we de autoverkeersruimte bij het station en ter hoogte van het spoorviaduct op termijn beperken. Een autoknip op deze plek kan hiervoor zorgen. Dit onderzoeken we de komende tijd verder. De realisatie van een autoknip bij station Groningen Noord en de inrichting van een belevingsplek op deze locatie hebben een directe link met de autoknip in de Eikenlaan (project 2.1).

Financiën	Voor de inrichting van de belevingsplek Noorderstationsstraat/Kastanjelaan is een budget nodig van 2 miljoen euro.
Verbinding met andere programma's	Stadsbeheer en Wijkvernieuwing.

3.12 Belevingsplek Stationsweg			Later – geen middelen beschikbaar
☑ Centrum ☐ Zuid	☐ Oude Wijken ☐ West	☐ Oost ☐ Ten Boer	☐ Haren
★ Meer ruimte voor voetganger en fietser ★ Meer verblijfsruimte ★ Beter over te steken en verkeersveiliger			

De Stationsweg is een belangrijke schakel in het verkeersnetwerk van de stad. Met het verplaatsen van het busstation naar de zuidzijde van het Hoofdstation in het kader van Groningen Spoorzone rijden er straks echter bijna geen bussen meer over het voorplein van het station en over het grootste deel van de Stationsweg. Dit gedeelte van de Diepenring wordt hierdoor verkeersluwer en heeft nog een beperkte functie 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 via de Maaslaan en de Hereweg.

We streven naar zo min mogelijk autoverkeer vóór 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 interwijkverkeer. Bovenal biedt dit de kans om voor fietsers en voetgangers de rode loper uit te leggen richting de binnenstad, de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse van het station te verbeteren en de verbinding met het water van het Verbindingskanaal te versterken. Omdat dit een plek is waar veel mensen verblijven, veel voetgangers zijn en veel kwetsbare groepen komen, willen we hier een belevingsplek van maken. We streven hier naar de hoogste leefkwaliteit, passend bij de functie van deze plek.

Financiën	Voor de inrichting van de belevingsplek Stationsweg is een budget nodig van 2 miljoen euro.
Verbinding met andere programma's	Binnenstad, Ruimtelijke Economie en Leefkwaliteit.

3.13 Belevingsplek Aweg			Later – geen middelen beschikbaar
☑ Centrum ☐ Zuid	☑ Oude Wijken ☐ West	☐ Oost ☐ Ten Boer	☐ Haren
★ Meer ruimte voor voetganger en fietser ★ Meer verblijfsruimte ★ Beter over te steken en verkeersveiliger			

De Aweg is onderdeel van de aanrijroute Hoendiep vanaf de Westelijke Ringweg naar de parkeergarage Westerhaven. Samen met de Eendrachtskade, Westerhaven en Hoendiepskade vormt de Aweg een complexe verkeersknoop met auto's, openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Een snelheidsverlaging naar 30 km/uur biedt kansen om meer ruimte te bieden aan het langzaam verkeer en om de (subjectieve) verkeersveiligheid te vergroten. Op deze plek, in de directe invloedssfeer van de binnenstad, kan ook de verblijfskwaliteit verbeterd worden. Het brede profiel van de A-weg biedt mogelijkheden om verblijfskwaliteit toe te voegen wanneer de verkeersfunctie afneemt. Die mogelijkheden zijn in beeld gebracht in de Leidraad Openbare Ruimte 'Nieuwe Ruimte', waarin de Aweg is uitgewerkt als iconische plek. Zo geven we ook de toekomstige groene verbinding tussen de Suikerzijde en de binnenstad vorm.

Op de plek waar de Aweg samenkomt met het Hoendiep en de Eendrachtskade ligt een drukke verkeersknoop waar veel drukke fietsstromen uit verschillende richtingen bij elkaar komen. De toekomstige fietsroute vanuit Suikerzijde langs de zuidzijde van het Hoendiep landt hier aan en moet z'n vervolg vinden richting onder andere binnenstad en Hoofdstation. Bovendien maakt dit kruispunt onderdeel uit van de Slimme Fietsroute tussen Hoofdstation en Zernike Campus. De kruising Hoendiep-Eendrachtskade-Aweg is nu al ingewikkeld en vraagt om een verbetering van de verkeersveiligheid en de fietsroutes moeten daar een goede plek in krijgen. Het invoeren van 30 km/uur op deze locatie biedt mogelijkheden anders om te gaan met deze kruising. De doorstroming van de bus op deze plek blijft wel belangrijk.

Financiën	Voor de realisatie van een belevingsplek Aweg is een budget nodig van 2 miljoen euro.
Verbinding met andere programma's	Leefkwaliteit.

5

Participatie en organisatie

5.1 Participatie

Bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie heeft een uitgebreid en intensief participatietraject plaatsgevonden met bewoners, ondernemers en belanghebbenden. Op verschillende manieren zijn inwoners en organisaties betrokken bij de totstandkoming van de visie. Die informatie is ook gebruikt bij het uitwerken van dit uitvoeringsprogramma. Tevens zijn de projecten voorgelegd aan de desbetreffende gebiedsteams (Haren, Ten Boer, Centrum, Oude Wijken, Oost, Zuid en West) en met hen besproken. De uiteindelijke prioritering van projecten uit het uitvoeringsprogramma is samen met hen bepaald.

Na vaststelling van dit uitvoeringsprogramma door de gemeenteraad gaan we intensief samenwerken met inwoners, ondernemers, belanghebbenden en de verschillende gebiedsteams. We werken direct samen aan de uitwerking van de plannen. Gezamenlijk wordt bepaald welke maatregelen genomen kunnen worden en hoe het ontwerp voor een straat, een belevingsplek of een autoknip eruit moet komen te zien. Voorafgaand aan ieder project wordt een start-aanvraag opgesteld met daarin de uitgangspunten en randvoorwaarden (bijvoorbeeld dat een bepaalde straat onderdeel blijft van een busroute) waaraan het desbetreffende project moet voldoen. In de startaanvragen nemen we ook op hoe we de participatie en inspraak vormgeven. De aanpak zal dan ook per project verschillend (kunnen) zijn.

Het definitieve inrichtingsontwerp inclusief bijbehorende kredietaanvraag wordt vastgesteld door de gemeenteraad. Vervolgens kan gestart worden met de uitvoering.

5.2 Organisatie

De verschillende projecten in het kader van dit uitvoeringsprogramma pakken we zoveel mogelijk op met hetzelfde multidisciplinaire team. Het grote voordeel daarvan is dat diverse projecten op dezelfde wijze en met dezelfde mensen kunnen worden uitgevoerd. Dat levert een groot efficiencyvoordeel op. Bovendien zorgen we er op deze manier ook voor dat de principes uit de Mobiliteitsvisie op dezelfde wijze worden geïmplementeerd. Daarnaast combineren we op deze manier vakinhoudelijke kennis met praktische en haalbare adviezen. En we voorkomen dat we in ieder project het wiel opnieuw moeten uitvinden.

Vanzelfsprekend betrekken we onze inwoners nadrukkelijk bij de planvorming en uitvoering van projecten in de openbare ruimte (zie paragraaf 5.1). Onze aanpak zorgt op deze manier voor een integrale benadering en een grote mate van betrokkenheid van inwoners. Door te investeren in participatie en het leggen van verbindingen tussen verschillende beleidsterreinen ontstaan duurzame en toekomstbestendige resultaten. Hierdoor bereiken we uiteindelijk nog meer en is de toegevoegde waarde groot.

6

Financiën

Met het coalitieakkoord *'Het begint in Groningen: voor wat echt van waarde is'* voegen we uiteindelijk uit de eigen middelen € 1,5 miljoen structureel toe aan het Meerjarenprogramma Mobiliteit. Deze middelen zijn bestemd voor maatregelen die voortvloeien uit de Mobiliteitsvisie. De inzet van deze middelen ziet er als volgt uit:

	Bedragen x € 1000,-			
Bestemming	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**
Doorwaadbare Stad				
Transformatie 50/30, belevingsplekken en autoknips*	500	700	850	1.100
Bestaande 30 km/uur gebieden / experimenten	50	100	100	100
Openbaar Vervoer				
Routekaart OV 2040	100	100	200	200
Routekaart wijk-/buurthubs en P+R terreinen	100	100	100	100
Totaal	750	1.000	1.250	1.500

* *Voor maatregelen op het kruispunt Eikenlaan-Kastanjelaan is op dit moment nog ongeveer 1 miljoen euro gereserveerd. Dit willen we inzetten voor de herinrichting van de Eikenlaan inclusief de realisatie van de bijbehorende autoknips.*

Uit bovenstaande tabel blijkt dat er voor het Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad vanaf 2023 structureel een bedrag is gereserveerd. Dat bedrag varieert van € 550.000,- in 2023 tot € 1,2 miljoen vanaf 2026. Deze structurele middelen kunnen op verschillende manieren worden ingezet. Wij stellen voor om het beschikbare budget in 2023 en 2024 vooral incidenteel in te zetten voor kleinere projecten, experimenten en maatregelen in bestaande 30 km/uur gebieden en vanaf 2025 voor grotere projecten (structureel). Zodoende zetten we de middelen optimaal in en kunnen we snel starten met de planvorming van deze projecten inclusief de bijbehorende participatie en inspraak, maar bijvoorbeeld ook voor communicatie over de Mobiliteitsvisie. In het Uitvoeringsprogramma Straks (2022-2026) is aangegeven welke projecten we de komende vier jaar willen uitvoeren.

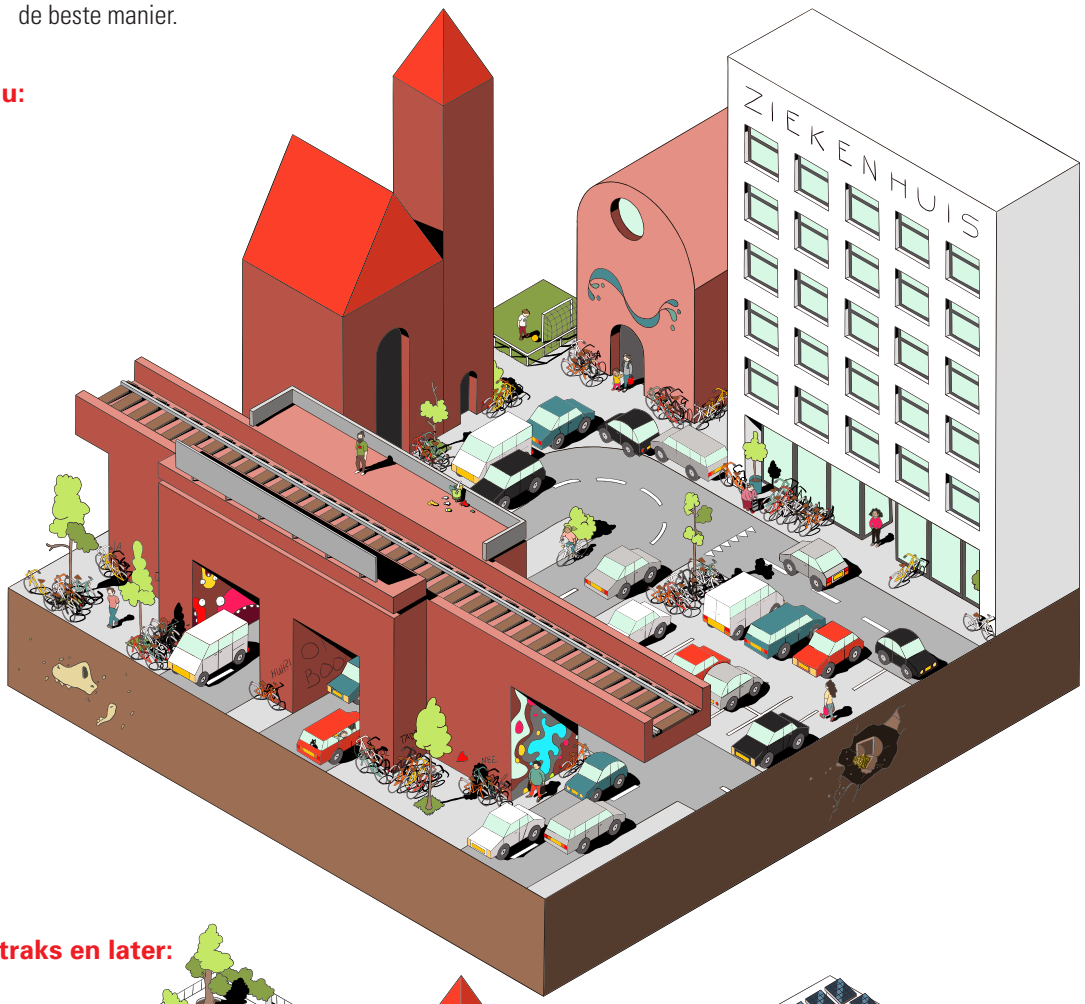
De projecten die zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Later (na 2026) komen op ons wensenlijstje. De komende tijd gaan we op zoek naar subsidies, fondsen, cofinanciering, etc., zodat we deze projecten mogelijk sneller kunnen realiseren, mogelijk binnen de periode 2022-2026. In het Meerjarenprogramma Mobiliteit zullen wij hierover jaarlijks een update geven.

Bijlagen

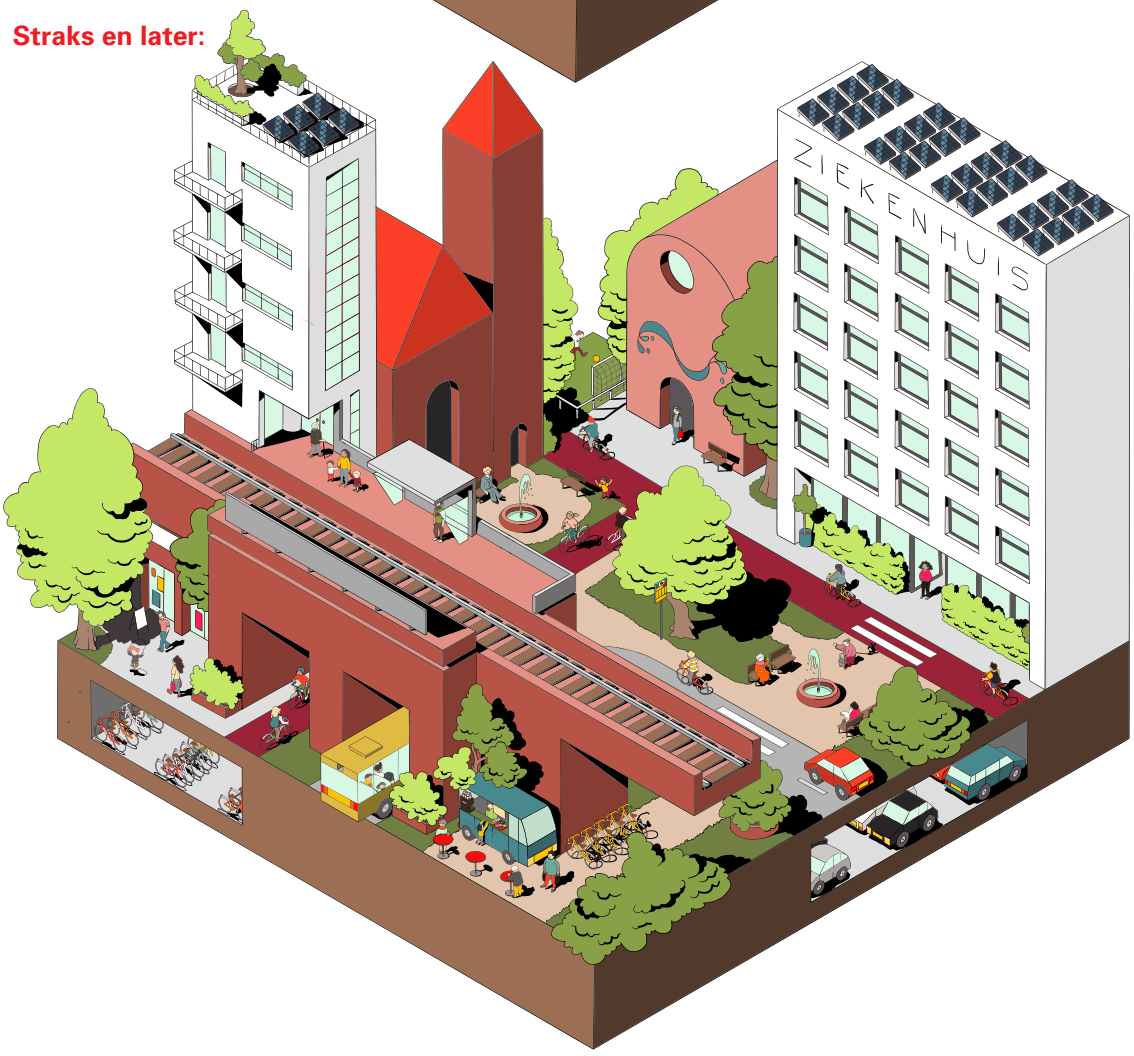
Bijlage 1

1. **Ruimtelijke ordening als belangrijk sturingsinstrument:** de belangrijkste bestemmingen zijn bereikbaar op de beste manier.

Nu:



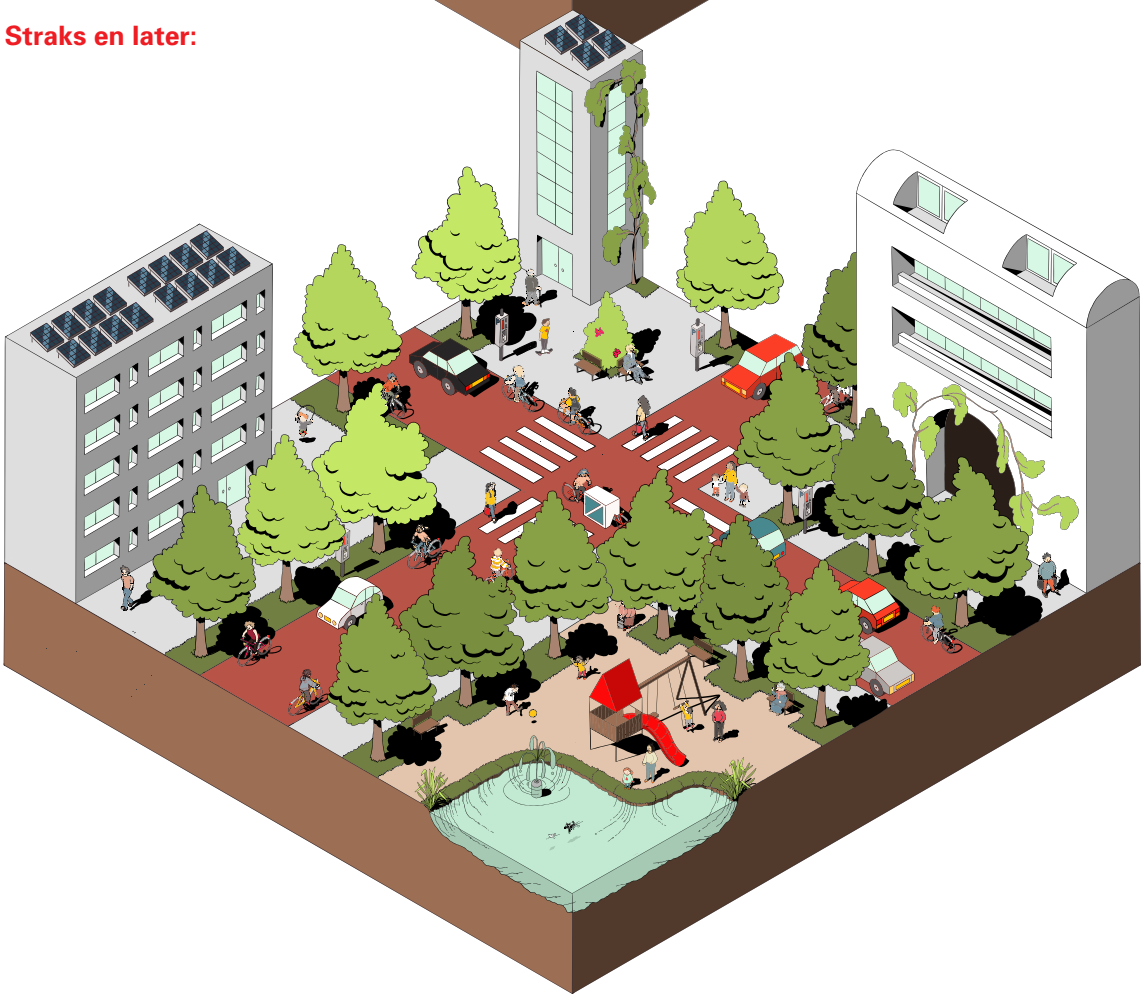
Straks en later:



2. **De openbare ruimte is voor iedereen:**
   a. De dominantie van het autoverkeer in de openbare ruimte wordt kleiner.
   b. Het gebruik van de publieke ruimte voor private doeleinden zoals het parkeren van auto's of het stallen van fietsen op plekken waar dit tot problemen leidt, is niet meer vanzelfsprekend.

Nu:

Straks en later:



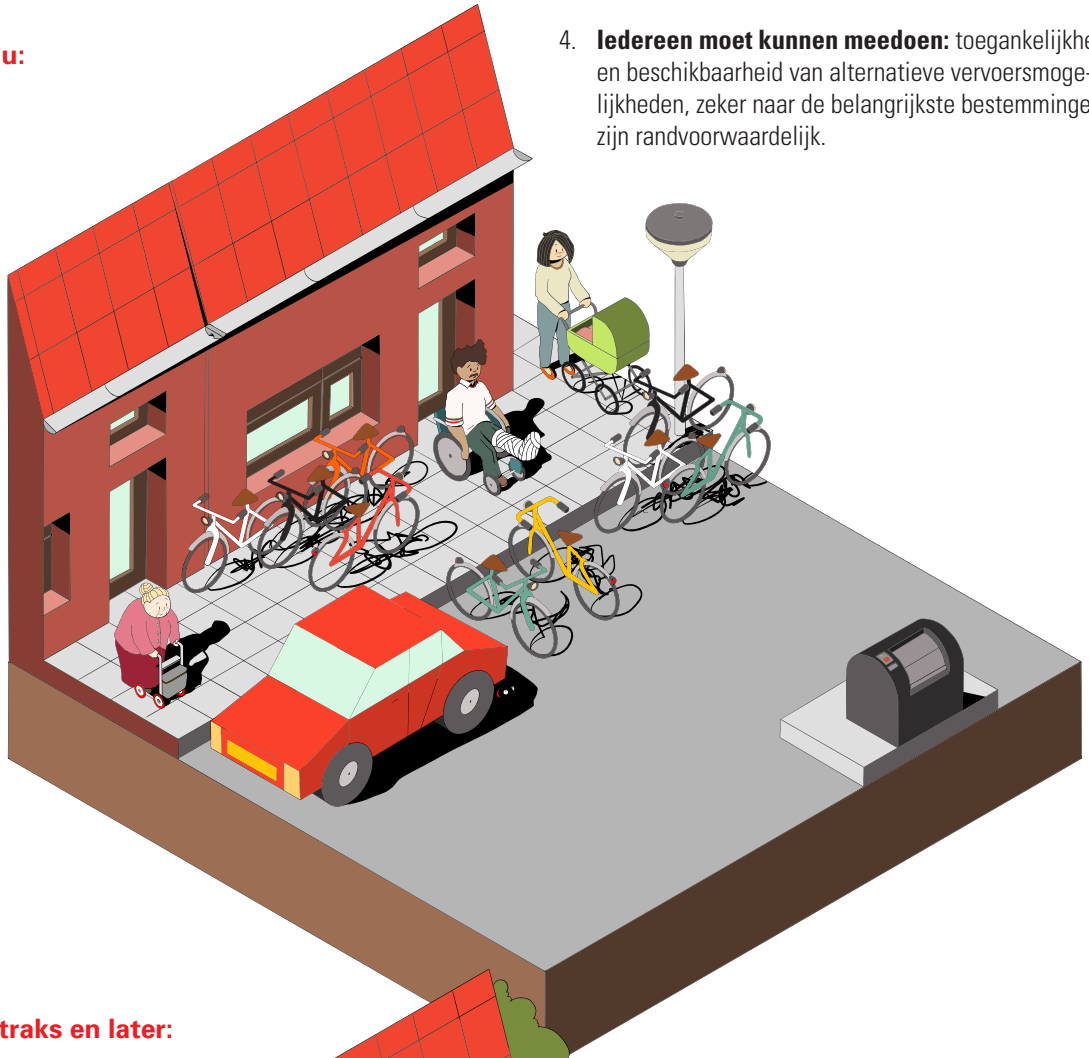
3. **Ruimte-efficiënte, schone en gezonde mobiliteit staat voorop:**
   a. Voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer faciliteren we zo goed mogelijk.
   b. We vergroten de bereikbaarheid door in te zetten op deelmobiliteit.

Nu:

Straks en later:

Nu:

4. **Iedereen moet kunnen meedoen:** toegankelijkheid en beschikbaarheid van alternatieve vervoersmogelijkheden, zeker naar de belangrijkste bestemmingen, zijn randvoorwaardelijk.



Straks en later:

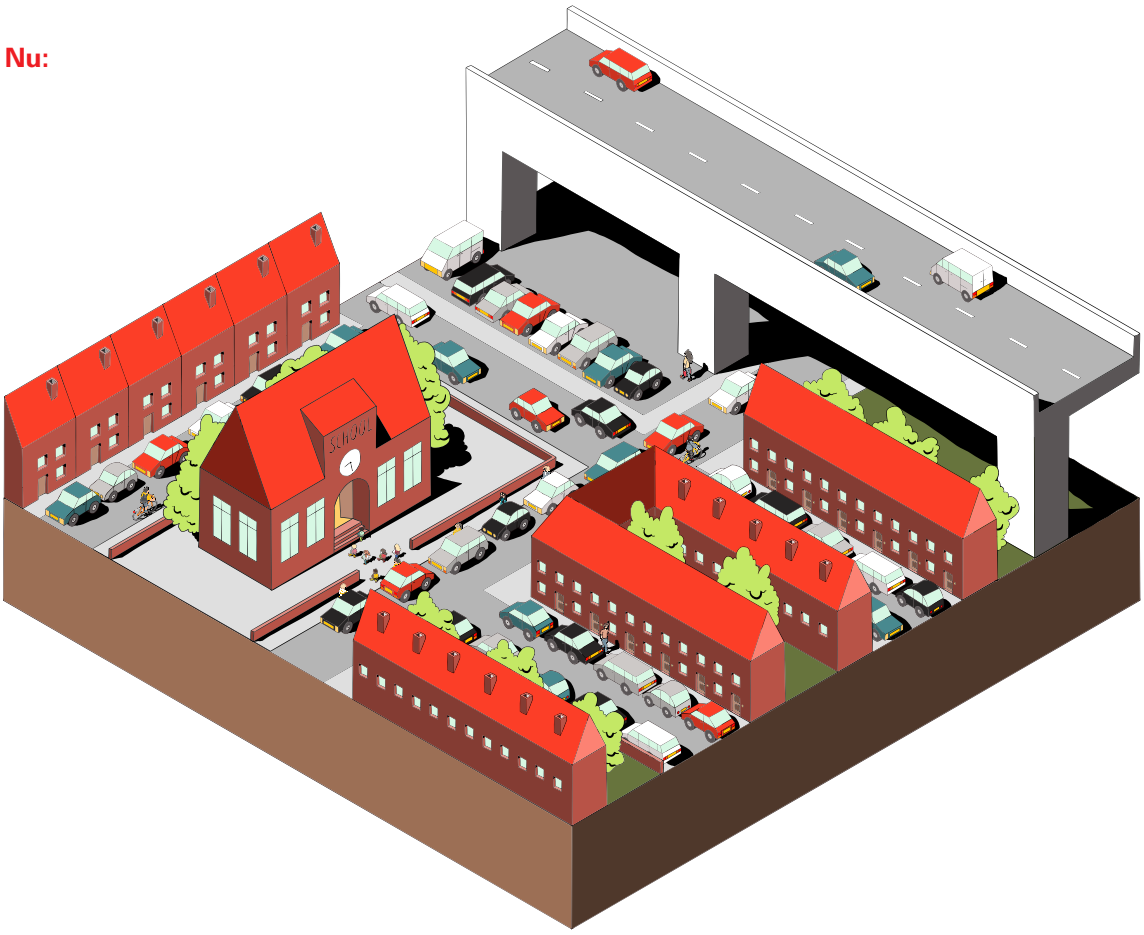
Nu:

5. **Ieder verkeersslachtoffer is er één teveel:** de inrichting van de openbare ruimte gebeurt zo verkeersveilig mogelijk voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers.

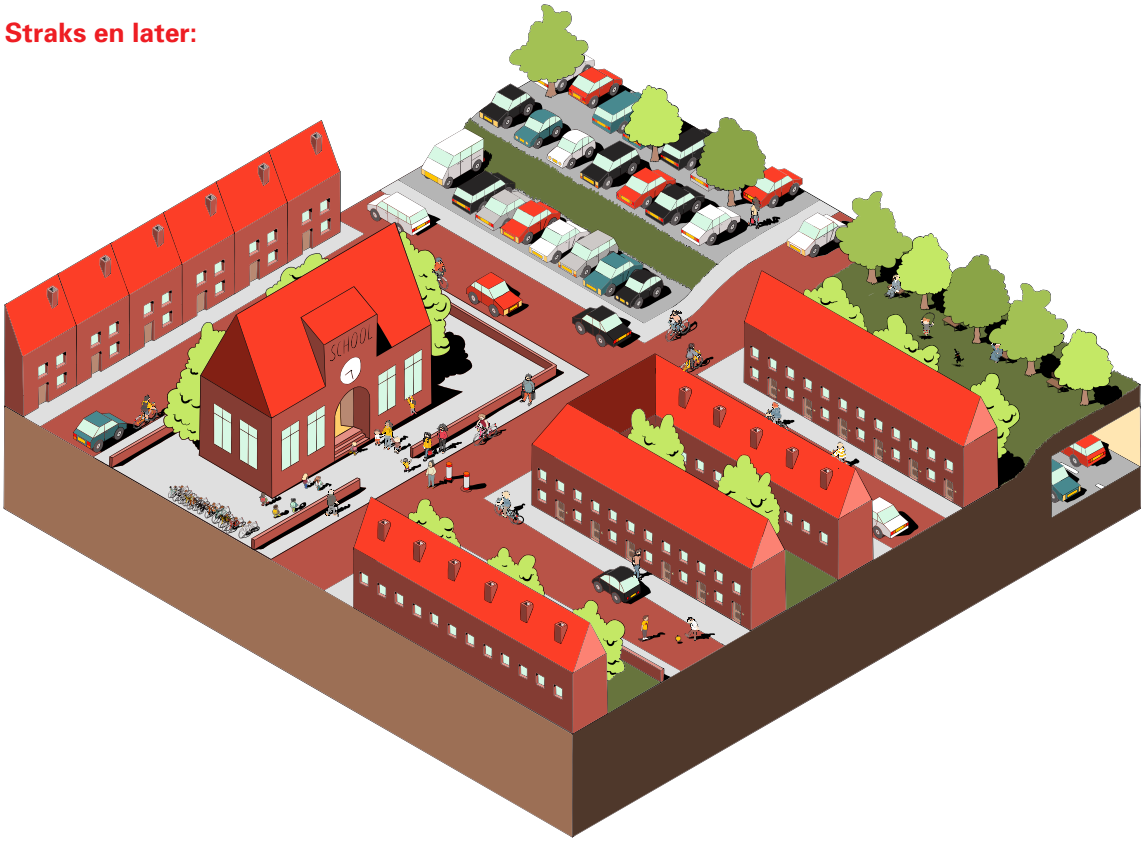
Straks en later:

6. **We nemen afscheid van de autologica:** gemotoriseerd verkeer gaat via de kortste route naar de hoofd- en ringwegen. Autoverkeer tussen woonwijken wordt zoveel mogelijk voorkomen.

Nu:

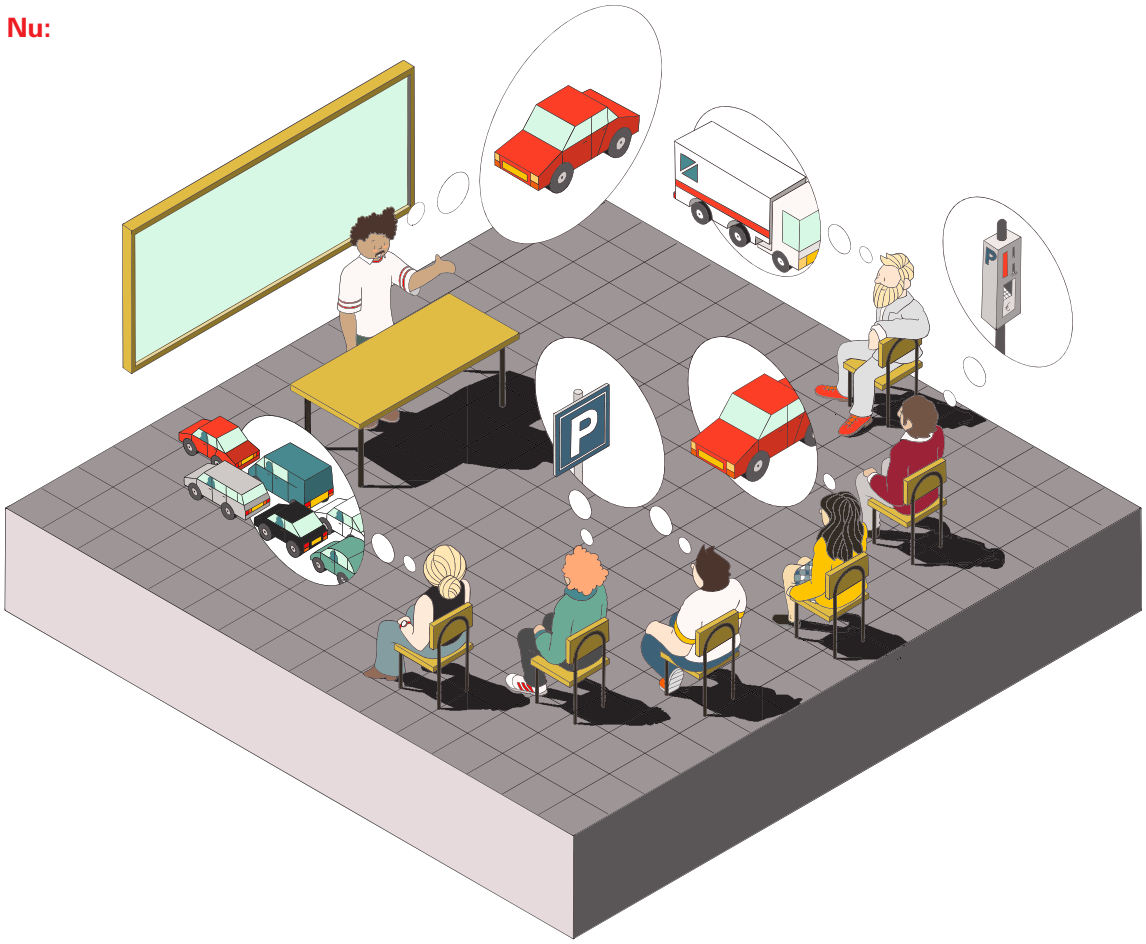


Straks en later:

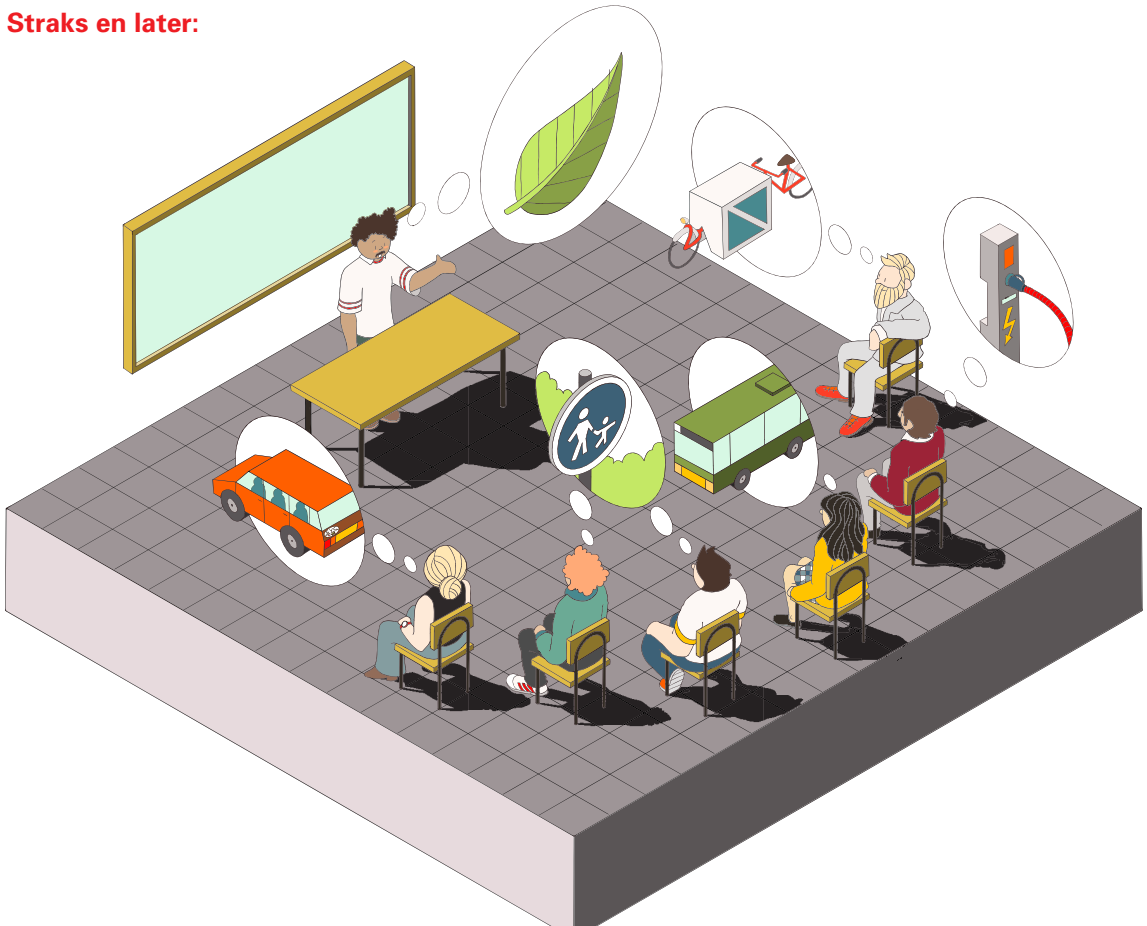


7. Bij alles wat we als gemeente doen, **dragen we ons gedachtengoed uit.** De wijze waarop we de belangrijkste principes toepassen, lichten we bij elk project toe.

Nu:



Straks en later:



Bijlage 2

Inrichtingsprincipes voor Gebiedsontsluitingswegen (GOW) 30

Algemeen
- Landelijke CROW-richtlijnen zijn medebepalend.
- Verkeer op een gebiedsontsluitingsweg (GOW) 30 heeft voorrang op een erftoegangsweg.
- Een as-markering wordt niet toegepast.

Fietsvoorzieningen
- De keuze voor een vrijliggend fietspad, een fietsstrook of een fietsstraat is afhankelijk van de auto- en fietsintensiteit, het percentage vrachtverkeer en de functie van de weg in het fiets- en openbaar vervoernetwerk.
- De keuze voor een vrijliggend fietspad of een fietsstrook is afhankelijk van de beschikbare ruimte.
- De breedte van een fietspad, fietsstrook of fietsstraat is afhankelijk van de fietsintensiteiten.
- Bromfietsen, snorfietsen en speed pedelecs rijden in principe op de rijbaan.

Openbaar vervoer
- Bussen halteren in principe altijd op de rijbaan.
- Bushaltes zijn toegankelijk voor mindervaliden.
- De rijbaanbreedte is minimaal 6,50 meter.

Parkeren en laden en lossen
- Naast of op de rijbaan als resterende rijbaanbreedte voldoende is voor tweerichtingsverkeer.
- Langs de rijbaan.
- Haaksparkeren is alleen mogelijk als een parkeervak voldoende lengte heeft.

Oversteken
- Een middengeleider wordt bij (belangrijke) kruisende fiets- en voetgangersroutes toegepast als de verkeersintensiteit hoog is.

Snelheidsremmende maatregelen
- Op wegvakken is een as-verspringing, middengeleider of verkeersdrempel mogelijk en op kruispunten een rotonde, kruispuntplateau of een verhoogd kruispunt.
- Een verhoging dient met een snelheid van 30 km/uur gepasseerd te kunnen worden.
- In busroutes dient terughoudend te worden omgegaan met de toepassing van een verhoging (verkeersdrempel, kruispuntplateau of verhoogd kruispunt). Er gelden sowieso extra eisen aan de verhoging. De mate waarin snelheidsremmende maatregelen in busroutes toegepast kunnen worden, is afhankelijk van het type busroute (zo worden op HOV-routes in principe geen snelheidsremmende maatregelen toegepast).

Verharding
- De rijbaan is voorzien van asfalt met klinkers aan de zijkant. Op busroutes wordt aan de zijkant streetprint toegepast of een andere visuele versmalling in een gesloten verharding.
- Op bijzondere plekken wordt voor klinkers gekozen.

- Het fietspad wordt altijd uitgevoerd in asfalt. Kruisingsvlakken hebben rood asfalt; daarbuiten kan worden volstaan met een rode slijtlaag.
- Een fietsstraat is voorzien van asfalt met klinkers aan de zijkant.

Colofon

Projectteam
Natascha Agricola
Arne Dijk
Freek de Bos
Jaap Valkema
Ginet Walraven

Grafische vormgeving
Vision d-sign

Visualisaties
Wenkend perspectief, Ramon van Marwijk
Uitgangspunten van de Mobiliteitsvisie, Anne Mérat
Kaartbeeld ‘welke wegen veranderen’, Initio

Bestuurlijke vaststelling
5 juli 2022