

Lopen, Fietsen en Verkeersveiligheid

Uitvoeringsprogramma 2023-2030



Lopen, Fietsen en Verkeersveiligheid

Uitvoeringsprogramma 2023-2030

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	4
1.1.1	Lopen	5
1.1.2	Fietsen	6
1.1.3	Verkeersveiligheid	6
1.2	Scope van dit uitvoeringsprogramma	7
1.3	Werkwijze	7
2.	Belangrijkste ontwikkelingen	9
2.1	Inleiding	10
2.2	Lopen	10
2.3	Fietsen	12
2.4	Verkeersveiligheid	13
3.	Maatregelen en prioritering	17
3.1	Ophalen van ideeën, wensen en oplossingen	18
3.2	Prioritering van projecten en maatregelen	18
3.3	Projecten Uitvoeringsprogramma Lopen 2023-2030	18
3.4	Projecten Uitvoeringsprogramma Fietsen 2023-2030	20
3.5	Projecten Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2023-2030	22
3.6	Participatie in de projecten	28
4.	Uitvoeringsprogramma Lopen 2023-2030	29
4.1	Inleiding	30
4.2	Nieuwe projecten	30
5.	Uitvoeringsprogramma Fietsen 2023-2030	33
5.1	Inleiding	34
5.2	Nieuwe projecten	34
6.	Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2023-2030	45
6.1	Inleiding	46
6.2	Nieuwe projecten	46
7.	Financiën	53
7.1	Algemeen	54
7.2	Budget voor maatregelen op het gebied van lopen, fietsen en verkeersveiligheid	54
7.3	Budget voor fietsenstallingen in de binnenstad	55
7.4	Subsidiemogelijkheden	55
	Bijlagen	57
	Colofon	64

1

Inleiding



1.1 Aanleiding

De gemeente Groningen gaat er de komende decennia anders uitzien: meer ruimte voor groen, ontmoeting, spelen en verblijven. Waar de auto in het verleden nog vaak leidend was bij het maken van keuzes, staat vanaf nu de kwaliteit van de openbare ruimte voorop. Om het aantal auto's en het gebruik ervan te ontmoedigen, geven we daarom ruim baan aan de voetganger en de fietser. We nemen afscheid van de autologica.

Naar verwachting groeit de gemeente Groningen naar 270.000 inwoners in 2040. In diezelfde periode komen er naar alle waarschijnlijkheid ook 20.000 arbeidsplaatsen bij. Die groei willen we zoveel mogelijk opvangen in de bestaande stad en in de dorpen. Dat betekent dat de gemeente 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 en meer mogelijkheden voor klimaatadaptatie.

We hebben duidelijke keuzes gemaakt in hoe wij de mobiliteit van, naar en binnen onze gemeente organiseren. Onze keuzes vertalen we naar concrete projecten in stad, wijken en dorpen. Zo blijven we goed bereikbaar, verhogen we leefbaarheid en verkeersveiligheid én dragen we bij aan een transitie naar een meer gezonde, inclusieve en klimaat-adaptieve gemeente.

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 de fiets of te voet de makkelijkste en snelste manier is om je te verplaatsen. Uiteraard zorgen we ervoor dat dit altijd op een veilige manier mogelijk is.

Het bepalen van de maatregelen die we de komende jaren in het kader van de Mobiliteitsvisie daadwerkelijk willen uitvoeren, doen we in vijf uitvoeringsprogramma's. Het Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad en het Uitvoeringsprogramma Deelmobiliteit zijn inmiddels vastgesteld; het Uitvoeringsprogramma Hubs en de Routekaart OV 2040 volgen later. In dit Uitvoeringsprogramma Lopen, Fietsen en Verkeersveiligheid vertalen we onze ambities uit de Mobiliteitsvisie ten aanzien van lopen, fietsen en verkeersveiligheid naar concrete maatregelen en projecten.

1.1.1 Lopen

Lopen is de meest vanzelfsprekende, duurzame, gezonde en minst belastende manier van verplaatsen. Het draagt bovendien bij aan het verlagen van de verkeersdruk en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Als meer mensen ervoor kiezen om te gaan lopen, vermindert dat de druk op de openbare ruimte. Er ontstaan dan meer kansen om onze leefomgeving aantrekkelijker te maken en anders in te richten. Dit werkt ook andersom, want door de leefomgeving aantrekkelijker te maken, kiezen meer mensen ervoor om zich te voet te verplaatsen. Tot nu toe hebben we daar in ons mobiliteitsbeleid te weinig aandacht voor gehad.

Tot slot heeft lopen verreweg het grootste aandeel in het voor- en natransport bij het openbaar vervoer. Bus en trein functioneren beter met een goed en aantrekkelijk voetgangersnetwerk. Daarom dienen bushaltes en treinstations goed te voet bereikbaar te zijn.

Aangezien voetgangers op verschillende manieren bijdragen aan onze doelen en ambities, hebben we voetgangers in de Mobiliteitsvisie omarmd. Meer ruimte voor voetgangers leidt tot een gezondere samenleving, meer inclusiviteit en versterking van de lokale economie.

In onze Mobiliteitsvisie hebben we voor lopen de volgende opgaves gedefinieerd:

- Lopen stimuleren door ruimtelijk beleid (in dit uitvoeringsprogramma bedoelen we hiermee het creëren van nabijheid door in te zetten op kwaliteitsverbetering van looproutes naar dagelijkse voorzieningen).
- Looproutes en voorzieningen bij openbaar vervoerhaltes verbeteren.
- 050 Loopcultuur ontwikkelen.



1.1.2 Fietsen

Op basis van onze vastgestelde Fietsstrategie Groningen 2015-2025 met daarin opgenomen vijf strategieën (zie bijlage 1) van waaruit we werken, zijn tientallen fietsprojecten inmiddels uitgevoerd of op dit moment in uitvoering. Met verschillende maatregelen verbeteren we de kwaliteit van bestaande fietspaden en leggen we nieuwe fietspaden aan. De fiets is volledig verankerd in ons denken en doen.

Hoewel het fietsgebruik in onze gemeente hoog is, neemt dit bovendien nog steeds toe. En we willen dat het aandeel fiets ook blijft groeien. Zowel over grotere afstanden als ook in combinatie met het gebruik van andere vervoersmiddelen zoals het openbaar vervoer en de auto. Fietspaden lopen echter steeds vaker tegen capaciteitsgrenzen aan en de verschillen in snelheid en massa worden groter. Bepaalde groepen kwetsbare fietsers, zoals ouderen en (kleine) kinderen, dreigen daardoor af te haken. Dat willen we voorkomen, want in een inclusieve gemeente als Groningen moet iedereen overal kunnen fietsen.

In de Mobiliteitsvisie zijn we tot de conclusie gekomen dat een nieuwe schaa sprong voor fietsers nodig is. We moeten een extra tandje bijschakelen. Zo moeten we anders nadenken over knelpunten waarbij de huidige infrastructuur nu of op termijn niet langer voldoet. Onze fietsinfrastructuur wordt op veel plekken te krap om voor alle (soorten) fietsen een veilige en comfortabele plek te bieden. Niet alleen op fietspaden en de rijbaan, maar ook op kruispunten. Dit vraagt om een andere inrichting van de fietsinfrastructuur.

De sterke groei van het fietsverkeer koesteren we, maar dat betekent dat we tegelijkertijd dat we ook voldoende en goede stallingscapaciteit aanbieden. Zo faciliteren we de fietser optimaal en voorkomen we dat voetgangers en de ruimtelijke kwaliteit in het gedrang komen.

In onze Mobiliteitsvisie hebben we voor fietsen de volgende opgaves gedefinieerd:

- Fietsverkeer spreiden over de netwerken.
- Regionale doorfietsroutes aanleggen en verbeteren.
- Fietstangenten tussen de wijken aanleggen.
- Versneld investeren in de kwaliteit van bestaande fietsverbindingen.
- Meer ruimte bieden aan de fietser; auto vaker te gast.
- Openbare ruimte terugwinnen met nieuwe stallingen.

1.1.3 Verkeersveiligheid

Binnen onze gemeente vinden verkeersongevallen met letsel plaats en helaas soms ook met dodelijke afloop. Veel van die ongevallen vinden plaats op verbindingswegen met veel verkeer en waar verschillende verkeersstromen samenkomen. Relatief zijn er veel slachtofferongevallen met jonge mensen (16-30 jaar) en bij bijna de helft van alle slachtofferongevallen is een fietser betrokken. Bij een kwart betreft het een bromfietser.

Zonder extra maatregelen neemt de verkeersveiligheid de komende jaren af als gevolg van de toenemende drukte. Daarentegen streven we er juist naar dat het aantal ernstige verkeersongevallen naar nul gaat. Dit vraagt om een combinatie van heldere infrastructuur met kleine snelheidsverschillen en het bevorderen van verantwoordelijk verkeersgedrag. Daarbij leggen we de focus op het verminderen van het aantal (brom)fietsongevallen. Door het creëren van een verkeersveilige leefomgeving zorgen we ervoor dat iedereen zelfstandig aan het verkeer kan blijven deelnemen en zo maatschappelijk kan blijven meedoen.

In onze Mobiliteitsvisie hebben we voor verkeersveiligheid de volgende opgaves gedefinieerd:

- Maximumsnelheid verlagen en verkeer meer mengen.
- Verkeersonveilige plekken aanpakken.
- Autoverkeer bij scholen ontmoedigen.

1.2 Scope van dit uitvoeringsprogramma

Dit uitvoeringsprogramma vormt een uitwerking van de op 22 december 2021 vastgestelde Mobiliteitsvisie en geeft weer met welke projecten we de komende periode aan de slag gaan als het gaat om lopen, fietsen en verkeersveiligheid. Daarmee is het de opvolger van het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2022 en de Aanpak Verkeersveiligheid 2018-2023. Omdat lopen, fietsen en verkeersveiligheid zeer nauw met elkaar verweven zijn, hebben we deze drie thema's – voor het eerst – ondergebracht in één gezamenlijk uitvoeringsprogramma. Overigens geldt dat het bij het thema verkeersveiligheid ook gaat om andere verkeersdeelnemers dan voetgangers en fietsers. De projecten in dit uitvoeringsprogramma bestaan uit onderzoeken, acties en maatregelen die het lopen en fietsen in onze gemeente nog beter en verkeersveiliger maken. Dit uitvoeringsprogramma kan tevens gezien worden als onze gemeentelijke aanpak vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.

1.3 Werkwijze

Per project hebben we in beeld gebracht wat we gaan doen, wat het oplevert, wanneer we aan de slag gaan en welk budget we hiervoor reserveren. Zo blijven lopen en fietsen de belangrijkste én veiligste manieren om je te verplaatsen in Groningen.

2

Belangrijkste ontwikkelingen

2.1 Inleiding

De afgelopen jaren is het aantal vervoersmogelijkheden sterk veranderd en die tendens gaat nog steeds door. Zo is bijvoorbeeld het aantal elektrische fietsen enorm toegenomen en wordt ook logistiek per (elektrische) (bak)fiets steeds meer gemeengoed. Daarnaast verandert de verdergaande ontwikkeling van digitalisering onze reisbehoefte en de manier waarop we reizen. Onlinevoorzieningen om thuis te werken of te studeren waren er al langer, maar de coronacrisis heeft gezorgd voor een toename van vooral thuiswerken. Ook zien we dat het ketenvervoer en het gebruik van deelvoertuigen steeds aantrekkelijker worden. En ten slotte zien we dat voertuigen duurzamer worden. Zo mogen er vanaf 2030 in Nederland geen nieuwe auto's meer verkocht worden die op benzine of diesel rijden.

Naast veranderingen in de manier hoe wij ons verplaatsen, leidt ook de verstedelijkingsopgave die op ons afkomt tot nieuwe uitdagingen. In de regio Groningen-Assen zullen tot 2040 naar verwachting 35.000 nieuwe woningen gebouwd worden en komen er 28.000 banen bij. Een groot deel van deze woningen en banen zal in onze gemeente terecht komen. En dat heeft gevolgen voor de mobiliteit in onze gemeente. Met het Rijk hebben wij afspraken gemaakt waar we de komende jaren als eerste woningen gaan bouwen. Om die gebieden bereikbaar te maken en te houden, is nieuwe infrastructuur nodig. Een deel daarvan wordt door het Rijk gefinancierd. In het kader van dit uitvoeringsprogramma gaat het dan bijvoorbeeld om een aantal voetgangers- en fietsverbindingen rond Suikerzijde en Stadshavens.

2.2 Lopen

Van alle manieren van verplaatsen is lopen de gezondste en duurzaamste manier. Door je lopend te verplaatsen blijf je actief terwijl de belasting voor de omgeving minimaal is. Lopen is goed voor zowel de fysieke als de mentale gezondheid. Indirect zorgt lopen daardoor voor lagere zorgkosten. Lopen zorgt ook voor een andere beleving van de omgeving. Dankzij de lagere snelheid is er meer ruimte voor interactie met de omgeving en voor ontmoeting. Meer voetgangers op straat zorgt bovendien voor een sterkere sociale controle met als gevolg een groter gevoel van veiligheid. Regelmatig lopen staat dus in relatie tot het welbevinden van onze inwoners en daarmee ook met de leefkwaliteit van wijken, buurten en dorpen in onze gemeente.

Door de coronapandemie is meer dan de helft van de mensen vaker en meer gaan lopen. Deze verandering lijkt blijvend. In ons mobiliteitsbeleid is de laatste jaren veel aandacht besteed aan de fiets, en dat is terecht want Groningen is immers dé fietsstad van Nederland. De pandemie heeft de voetganger echter opnieuw in de schijnwerpers gezet. In dit uitvoeringsprogramma willen we deze hernieuwde aandacht gebruiken om lopen verder te stimuleren. We willen looproutes en bijbehorende faciliteiten verbeteren en daar waar nodig uitbreiden en aanvullen. Daarbij hebben we ook aandacht voor de toegankelijkheid, bijvoorbeeld voor mensen die op een scootmobiel rijden of met verminderd zicht.

Lopen stimuleren door ruimtelijk beleid

Lopen heeft langere tijd minder aandacht gekregen in ons ruimtelijk beleid. Met de Mobiliteitsvisie en dit uitvoeringsprogramma maken we daarom een inhaalslag. We richten ons allereerst op plekken waar de meeste winst te behalen valt. Dit zijn plekken waar relatief veel mensen gebruik van maken. Dit sluit naadloos aan bij het 15-minuten-principe: alle basisbehoeften zijn binnen een kwartier te voet en op de fiets bereikbaar. We denken daarbij aan lokale (wijk) winkelcentra, gezondheidscentra, scholen, culturele voorzieningen, sportvoorzieningen en parken. Deze voorzieningen trekken vooral mensen aan uit de omliggende wijken of de dorpen. We zetten in op betere verbindingen tussen wijken, dorpen en de lokale voorzieningen. Zo verleiden we onze inwoners om lopend naar hun bestemming te gaan.

Door in te zetten op deze plekken heeft een zo groot mogelijke groep baat bij de verbeterde looproutes. We spelen extra ruimte vrij voor de voetganger en maken de reis comfortabeler en aantrekkelijker door het plaatsen van bankjes, beschutte plekken, veilige oversteken en handige opritjes voor scootmobiel en kinderwagens. Daarbij houden we uiteraard extra rekening met kwetsbare gebruikers zoals ouderen of slechtzienden. Tenslotte willen we aandacht vragen voor strengere handhaving, waarbij extra aandacht uitgaat naar obstakels die de looproutes blokkeren, zoals fout geparkeerde voertuigen of uitstallingen. De openbare ruimte is immers van ons allemaal.

Looproutes naar openbaar vervoerhaltes en stations verbeteren

Om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren willen we de looproutes van en naar openbaar vervoerhaltes, hubs en stations verbeteren. Reizigers die gebruik maken van het openbaar vervoer beginnen of eindigen hun reis vaak te voet. De totale reis duurt daarmee langer dan alleen de rit met de bus of trein. Barrières, zoals verkeerslichten of het oversteken van een fietspad, kunnen de wandeling naar de openbaar vervoerhalte of het station vertragen of minder comfortabel maken. Kleine ingrepen in de openbare ruimte, zoals het verleggen van een zebrapad of het verbreden van een voetpad, kunnen openbaar vervoerhaltes en stations vaak al beter en veiliger bereikbaar maken met de omliggende wijk of het dorp. De openbare ruimte rondom openbaar vervoerhaltes en de stations moet aantrekkelijk en veilig zijn, de rit met het openbaar vervoer zelf kort en comfortabel. Daarom spelen we financiële middelen vrij voor het verbeteren van looproutes naar openbaar vervoerhaltes en stations in onze gemeente. Voor het verbeteren van de looproutes werken we samen met het OV-Bureau Groningen Drenthe.



Versterken 050 loopcultuur

Groningen heeft zich de laatste jaren stevig weten te positioneren als fietsstad middels de campagne Fietsstad050. Deze marketingcampagne wordt inmiddels gedragen door de inwoners van de stad. We willen ons ook gaan positioneren als een gemeente die de voetganger omarmt en een loopcultuur stimuleert. De coronapandemie heeft de voetganger opnieuw in de schijnwerpers gezet en we willen dit momentum dan ook gebruiken om door te pakken en een eigen 050 loopcultuur ontwikkelen. We gebruiken zachte maatregelen om onze inwoners te verleiden om vaker te wandelen of bijvoorbeeld lopend naar de buurtsupermarkt te gaan. Marketing en communicatie zijn van belang om

inwoners te informeren over de voordelen van regelmatig lopen. Daarnaast willen we onze inwoners ook op de hoogte houden over verbeterde looproutes in de nabije omgeving. We werken met maatschappelijke partners, de Rijksoverheid en andere gemeenten samen aan concrete projecten en maatregelen die lopen moeten stimuleren, zoals benoemd in de City Deal Ruimte voor Lopen.

2.3 Fietsen

In Groningen wordt veel gefietst. Maar als we onze gemeente mobiel, leefbaar en gezond willen houden, moeten we daar ook de komende periode extra op blijven inzetten. Derhalve blijft investeren in fietsinfrastructuur, stallingsruimte en fietsstimulering noodzakelijk. Fietsen is ruimtebesparend en duurzaam en de elektrische fiets zorgt ervoor dat voorzieningen als scholen en winkels ook in het landelijk gebied bereikbaar blijven. Daarnaast is de fiets een onmisbare schakel in het openbaar vervoer: bijna de helft van de treinreizigers en een groeiend aantal busreizigers komt ook op de fiets. De fiets kent nog meer voordelen. Zo draagt fietsen bij aan de gezondheid en het welbevinden van mensen. Het zorgt voor ontspanning, recreatie, toerisme en bedrijvigheid. En de fiets is een laagdrempelig, voordelig en praktisch vervoermiddel dat mensen helpt om volwaardig deel te nemen aan de maatschappij.

Diversiteit op het fietspad

Dé fiets bestaat niet. Tegenwoordig is er een grote diversiteit aan fietsen, al dan niet elektrisch, al dan niet deel- of huur-, zoals gewone fietsen, mountainbikes, fat bikes, racefietsen, speed pedelecs, bakfietsen, stints, snor- en bromfietsen, etc. Ook is er een grote variëteit aan gebruikers van het fietspad: forensen, ouderen, scholieren, bezorgers, koeriers, wielrenners, ouders met kinderen en ga zo maar door. Dit heeft gevolgen voor de capaciteit en veiligheid en stelt andere eisen aan de inrichting van fietspaden en stallingen. Op de groeiende potentie van de fiets in met name het stedelijk gebied te kunnen benutten, moet op bepaalde plekken de capaciteit worden vergroot of de vormgeving worden aangepast.

Aangezien de fiets nog meer gebruikt gaat worden, is de verkeersveiligheid een urgent probleem. Veel fietspaden zijn nu al te smal. Zeker als deze fietspaden in de toekomst nog intensiever gebruikt gaan worden. Een groot deel van de slachtoffers van verkeersongevallen bestaat uit oudere fietsers. De verkeersveiligheidscijfers onder fietsers laten al een aantal jaren geen daling meer zien; onder de ernstig gewonden is zelfs sprake van een stijging. Vandaar dat bij alle maatregelen voor fietsers verkeersveiligheid een belangrijke randvoorwaarde is. Daarmee sluiten we ook aan bij het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en landelijke ontwikkelingen ten aanzien van de plek van fietsers (wie mag waar fietsen).



Qua wet- en regelgeving is er de afgelopen jaren veel veranderd op het fietspad. Bromfietsen en speed pedelecs (wettelijk gezien een bromfiets) rijden binnen de bebouwde kom van Groningen in principe altijd op de rijbaan en op fietspaden in parken, natuurgebieden en recreatiegebieden zijn snorfietsen met een verbrandingsmotor sinds 2022 niet langer toegestaan. Daarnaast geldt sinds 1 januari 2023 een helmplicht voor snorfietzers. Voor wat betreft de snelheid op het fietspad zijn er ook regels. Zo geldt voor snorfietsen een maximumsnelheid van 25 km/uur en voor bromfietsen én speed pedelecs op het fietspad binnen de bebouwde kom, daar waar deze wel zijn toegestaan, een maximumsnelheid van 30 km/uur. Voor gewone fietsen, e-bikes en racefietsen geldt met uitzondering van 30 km/uur-gebieden geen snelheidslimiet. Om de grote snelheidsverschillen op het fietspad tegen te gaan en de verkeersveiligheid te verbeteren, speelt er landelijk een discussie over het instellen van een maximumsnelheid op het fietspad. Zo wil Amsterdam de maximumsnelheid van elektrische fietsen terugbrengen naar 20 km/uur. Maar ook een algemene snelheidslimiet van 20 tot 25 km/uur op de fietspaden binnen de bebouwde kom is onderwerp van discussie.

Fietsparkeren

Om de fiets te kunnen en willen gebruiken, moet deze ook moeiteloos en veilig gestald kunnen worden. Het liefst zo dicht mogelijk bij de bestemming of overstapplaats zoals treinstations en andere OV-knooppunten en goed toegankelijk vanaf de fietsroute. Alleen in fietsnetwerken investeren is niet voldoende. Door de toename van het fietsgebruik in combinatie met meer diversiteit aan fietsen is er ook steeds meer behoefte aan ruimte om fietsen te stallen.

Ondanks dat we de afgelopen jaren veel hebben geïnvesteerd in kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen bij stations en in de binnenstad blijft door de groeiende populariteit en gebruik van de fiets de stallingscapaciteit nog steeds een belangrijk aandachtspunt. Daarbij geldt bovendien dat de stallingsbehoefte steeds minder vaak op maaiveld kan worden opgelost. In de buitenruimte is door verdichting en vergroening steeds minder plek en fietsenstallingen belasten de kwaliteit van de buitenruimte te veel. Daarom zullen er dus meer inpandige of ondergrondse fietsenstallingen bij moeten komen. Dit uitvoeringsprogramma focust vooral op de realisatie van extra stallingen in de binnenstad en het verbeteren van stallingsmogelijkheden bij stations en op P+R terreinen.

2.4 Verkeersveiligheid

Wij willen dat zoveel mogelijk mensen zelfstandig kunnen meedoen. Verkeersveiligheid is een belangrijke randvoorwaarde om meer mensen te voet en te fiets te laten verplaatsen. Een verkeersveilige omgeving is echter niet vanzelfsprekend. Na een jarenlange daling van het landelijk aantal verkeersongevallen zien we weer een stijging. Daarnaast zijn er tal van ontwikkelingen die maken dat de verkeersveiligheid onder druk staat. Een groeiende gemeente betekent ook meer verkeer. Ook als gevolg van nieuwe spelers op de mobiliteitsmarkt en een snelle opeenvolging van technologische innovaties verandert onze mobiliteit en ons mobiliteitsgedrag. Zo maakte de opkomst van de smartphone dat afleiding in het verkeer een serieuzer thema is geworden en komt er steeds meer techniek in voertuigen. Mensen blijven bovendien op oudere leeftijd actiever deelnemen aan het verkeer. Daarnaast zien we in toenemende mate spanning ontstaan tussen onderlinge massa en snelheid van de verschillende verkeersdeelnemers en in het bijzonder de fiets. De opkomst van deelmobiliteit maakt dat mensen zich makkelijker en op andere manieren kunnen verplaatsen dan voorheen. Ook zien we nieuwe type voertuigen in het straatbeeld ontstaan. En leiden beleidskeuzes zoals zero emissie binnenstad tot andere vormen van vervoer.

Huidig ongevalsbeeld

Landelijk zien we dat na een jarenlange daling het aantal verkeersdoden de laatste jaren stagneert en dat het aantal verkeersgewonden zelfs toeneemt. Ook in onze gemeente zien we een kentering in het aantal verkeersongevallen. Dit vraagt om een hernieuwde focus op verkeersveiligheid. In de periode 2017-2022 vielen er jaarlijks meerdere slachtof-

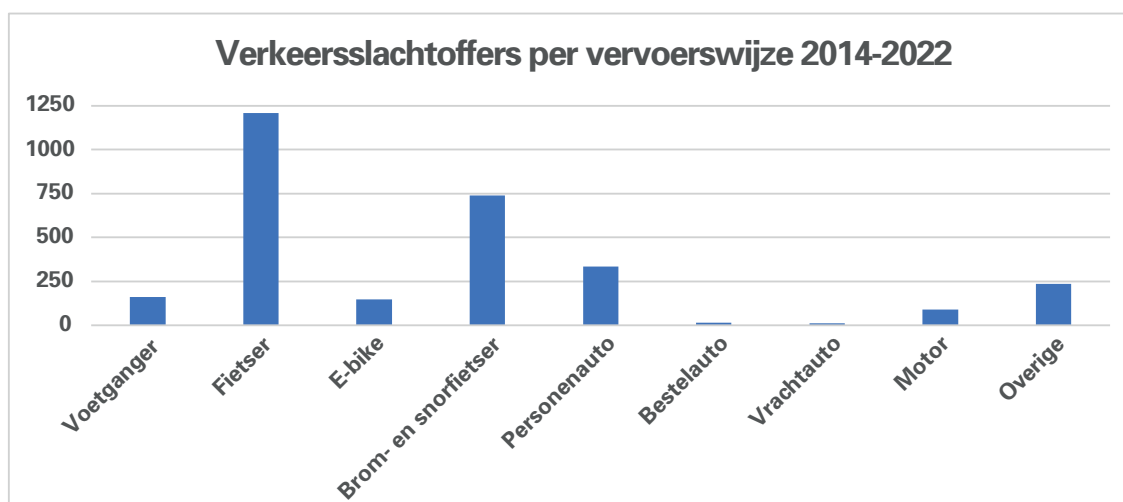
fers in het verkeer in Groningen (zie figuur 1 tot en met 3). Daarbij valt het hoge aandeel ongevallen waarbij fietsers en bromfietsers betrokken zijn op. Daarom focussen we ons vooral op het verminderen van het aantal slachtoffers onder deze verkeersdeelnemers. Ook zien we dat veel ongevallen met letsel zich voordoen op wegen waar een maximumsnelheid van 50 km/uur geldt. Een snelheidsverlaging naar 30 km/uur op veel wegen, zoals opgenomen in ons Uitvoeringsprogramma 'Van verkeersruimte naar leefruimte', leidt naar verwachting tot minder verkeersongevallen en slachtoffers. Ook op straten met een maximumsnelheid van 30 km/uur vallen relatief nog veel verkeersslachtoffers. Maatregelen op deze straten blijven dan ook eveneens noodzakelijk.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Gewonde verkeersslachtoffers	364	328	364	324	271	246	278	313	431
Dodelijke verkeersslachtoffers	5	0	5	1	2	1	4	1	3
Totaal aantal verkeersslachtoffers	371	328	369	325	273	247	282	314	434

Figuur 1: Ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers in de gemeente Groningen



Figuur 2: Ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers in de gemeente Groningen



Figuur 3: Ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers per vervoerswijze in de gemeente Groningen

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Rijk, provincies, gemeenten en vervoerregio's hebben samen met diverse maatschappelijke partijen een nieuwe aanpak bedacht en beschreven om de verkeersveiligheid in ons land structureel te verbeteren. Onder de noemer Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 werken deze partijen samen aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Het SPV2030 kent een nulambitie: ieder slachtoffer is er één teveel. Door het in kaart brengen van de risico's en het vervolgens nemen van maatregelen om de grootste risico's te verminderen, vergroten we de verkeersveiligheid. Het SPV2030 kent negen beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid: veilige infrastructuur, heterogeniteit in het verkeer, technologische ontwikkelingen, kwetsbare verkeersdeelnemers, onervaren verkeersdeelnemers, rijden onder invloed, snelheid, afleiding en verkeersovertreders. Het door vertalen van de landelijke ambities naar regionaal niveau is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van provincies en gemeenten. De Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid VVB Groningen bevat onze gezamenlijke speerpunten en beschrijft op welke manier we daar samen met alle partners in de Provincie Groningen vanuit het Verkeer- en Vervoer Beraad (VVB) samen de schouders onder zetten. Momenteel wordt gewerkt aan een gezamenlijk uitvoeringsprogramma SPV2030 in de provincie Groningen. De maatregelen die in dit uitvoeringsprogramma Lopen, Fietsen en Verkeersveiligheid worden omschreven zijn ook onderdeel van het uitvoeringsprogramma SPV2030.

Verkeerseducatie

Jaarlijks worden er in onze gemeente op diverse manieren ingezet op verkeerseducatie met als doel om het verkeersgedrag te verbeteren en om daarmee ongevallen te verminderen. We sluiten hierbij aan op landelijke campagnes zoals MONO, Zet je licht aan! en BOB. Ook worden er diverse activiteiten georganiseerd bij scholen, evenementen en op specifieke locaties. De jaarlijkse theoretische en praktische verkeersexamens bij het basisonderwijs vallen hier ook onder. Wij richten ons met verkeerseducatie-activiteiten en voorlichtingscampagnes op verkeersdeelnemers van nul tot honderd en op veel vervoerswijzen. Ook in de komende jaren gaan we hier onverminderd mee verder. Voor meer informatie zie: www.verkeerswijzergroningen.nl

Aanpak knelpunten verkeersveiligheid

Het aanpakken van knelpunten verkeersveiligheid blijft onverminderd onze aandacht vragen. Hierbij zetten we in op zowel objectieve locaties (o.b.v. ongevalsgegevens) als ook subjectieve locaties (o.b.v. meldingen en signalen van bewoners). Locaties waar veel ongevallen plaatsvinden waarbij ook sprake is van letsel, hebben daarbij bij ons de hoogste prioriteit. Daar waar mogelijk wordt het aanpakken van deze knelpunten als specifieke opgave meegenomen in projecten of bij grootschalig onderhoud. Gelet op onze ambitie om lopen en fietsen op één te zetten en de meeste verkeersslachtoffers zich bevinden onder (brom)fietsers zetten wij veel in op het verbeteren van knelpunten voor deze vervoerswijzen.

Voor het bepalen van de prioritering van de knelpunten maken wij gebruik van verkeersongevalsgegevens, input vanuit de wijkprikker, de gebiedsteams, onze verkeersspecialisten en maatschappelijke vertegenwoordigers. Dit uitvoeringsprogramma heeft een doorlooptijd tot 2030 en er kunnen ontwikkelingen voordoen waardoor nieuwe knelpunten ontstaan of de prioritering verandert. In ons jaarlijkse Meerjarenprogramma Mobiliteit stellen we waar nodig onze ambities en prioritering bij.



3

Maatregelen en prioritering



3.1 Ophalen van ideeën, wensen en oplossingen

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.

Voor het ophalen van wensen, ideeën en kansen voor maatregelen die lopen en fietsen stimuleren en de verkeersveiligheid verbeteren is een apart proces opgezet. Zo is in februari 2023 aan inwoners, ondernemers en bezoekers gevraagd om wensen, ideeën en kansen op het gebied van lopen, fietsen en verkeersveiligheid bij ons kenbaar te maken. Dit heeft plaatsgevonden via een interactieve manier via www.wijkprikker.nl/groningen. Op een digitale kaart van onze gemeente konden verbeterpunten, kansen, wensen en ideeën worden 'gepikt'. Van de Wijkprikker is op uitgebreide schaal gebruik gemaakt: in totaal zijn maar liefst 678 unieke wensen, ideeën en kansen aangedragen. Met behulp van een 'duimpje omhoog' hebben 1.060 medestanders diverse aangedragen locaties bevestigd. Daarmee zijn in totaal 1.738 unieke reacties ontvangen.

Naast de Wijkprikker hebben we aparte gesprekken gevoerd met de Werkgroep Toegankelijk Groningen, Wandelnet, de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland. Daarmee is ook hun input geborgd. Bovendien heeft een uitgebreide analyse plaats gevonden van diverse beschikbare gegevens. Zo zijn de verkeersongevallen (objectieve verkeersveiligheid) en de verkeersmeldingen van het afgelopen jaar uitgebreid geanalyseerd.

Aan de hand van alle beschikbare en geanalyseerde gegevens, maar ook met behulp van alle input van de Wijkprikker is een totaaloverzicht van mogelijke maatregelen en verbeterpunten samengesteld. Aan de hand van beoordelingscriteria én in gezamenlijkheid met onze zeven gebiedsteams zijn alle maatregelen vervolgens geprioriteerd. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een lijst van maatregelen, verbeterpunten en onderzoeken die we komende tijd willen uitvoeren.



3.2 Prioritering van projecten en maatregelen

In dit Uitvoeringsprogramma Lopen, Fietsen en Verkeersveiligheid hebben we een groot aantal projecten benoemd die een belangrijke bijdrage leveren aan de gewenste mobiliteitstransitie. Aangezien we met de huidige financiële middelen niet alle projecten tegelijkertijd kunnen realiseren, 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 toekenning van de prioriteit van een project of maatregel is tot stand gekomen op basis van een aantal criteria. Deze criteria komen overeen met de opgaven zoals die in de Mobiliteitsvisie zijn gedefinieerd. Omdat het aantal opgaven per vervoerswijze verschilt, wisselt het aantal criteria waarop getoetst is voor lopen, fietsen of verkeersveiligheid. Overigens zijn de projecten en maatregelen altijd getoetst op de zogenaamde koppelkansen. Op het moment dat in een bepaalde straat groot onderhoud of rioolvervanging gepland staat, scoort een project of maatregel hoger. Reden hiervoor is dat maatregelen gelijktijdig kunnen worden opgepakt hetgeen kostenefficiënter is.

Mede op basis van de bovenstaande prioritering is een totaaloverzicht gemaakt van alle projecten.

Groen gemarkeerd zijn de projecten waarover al een besluit tot uitvoering is genomen en die niet afweegbaar zijn.

Geel gemarkeerd zijn de projecten die in het kader van dit Uitvoeringsprogramma Lopen, Fietsen en Verkeersveiligheid door ons worden voorgesteld.

Niet gemarkeerd zijn de projecten die we op ons wensenlijstje zetten. De komende tijd gaan we op zoek naar subsidies, zodat we deze projecten mogelijk alsnog kunnen realiseren. In het Meerjarenprogramma Mobiliteit geven we hierover jaarlijks een update.

Een overzicht van alle projecten in het kader van dit uitvoeringsprogramma, de (globale) kosten daarvan en de prioritering is weergegeven op de volgende pagina's. Bovendien zijn alle maatregelen en projecten op kaart gezet.

3.3 Projecten Uitvoeringsprogramma Lopen 2023-2030

	Kosten (x € 1.000)	Lopen stimuleren door ruimtelijk beleid	Looproutes en voorzieningen bij OV-haltes	050 Loopcultuur ontwikkelen	Koppelkansen met wegonderhoud/riolering
Uitvoeringsprogramma 2023-2030					
L2.1 Verbeteren looproutes naar wijkvoorzieningen	140	★	★	★	★
L2.3 Verbeteren looproutes naar openbaar vervoerhaltes en stations	105		★		★
L2.2 Aantrekkelijke school- en beleevingsroutes	70	★		★	★
L2.4 Versterken 050 loopcultuur	50			★	
L2.5 Aanleg voetpad tussen Buitenhof en Stadspark	200	★			
L2.6 Aanleg voetpad langs de Leegeweg	100	★			

3.4 Projecten Uitvoeringsprogramma Fietsen 2023-2030

	Kosten (x € 1.000)	Fietsverkeer spreiden over de netwerken	Regionale doorfietsroutes verbeteren	Fietsstangen tussen wijken aanleggen	Investeren kwaliteit bestaande fietspaden	Meer ruimte voor de fietser	Openbare ruimte terugwinnen/stallingen	Koppelkans met wegonderhoud/riolering
Bestaande projecten								
F1.1	Merwedetunnel (bij De Papiermolen)	4.250						
F1.2	Fietstunnel en ondergrondse fietsenstallingen Hoofdstation	29.960						
F1.3	Doorfietsroute Assen-Groningen (deel P+R Haren-provinciegrens)	3.200						
F1.4	Doorfietsroutes naar Leek, Ten Boer en Zuidlaren	16.550						
F1.5	Fietsstraat Korreweg (en vervanging Gerrit Krolbrug)	5.500						
F1.6	Paddepoelsterbrug	7.100						
F1.7	Fietsverbinding spoorlijn Groningen-Sauwerd	6.000						
F1.8	Fietsverbinding Binnenstad-Suikerzijde	14.500						
F1.9	Fietsbrug Borgsloot (Meerstad)	200						
F1.10	Fietsbrug Slochterdiep (Meerstad)	PM						
F1.11	Fietsstraat Helperzoom Noord	1.400						
F1.12	Fietsstraat Rummerinkhof (Brinkschool)	305						
F1.13	Fietsstraat Kerklaan (Groningen)	1.200						
F1.14	Verbetering fietspaden Rijksstraatweg (deel Haren-Glimmen) en aanpassen rotonde Emmalaan	1.054						
F1.15	Verbeteren fietspad Eemskanaal en Damsterdiep (Stadshavens)	PM						
F1.16	Aanleg vrijliggend fietspad langs de Woldjerdweg (N865)	PM						
F1.17	Verbeteren fietspad achter de Euroborg (Europapark)	1.500						
F1.18	Fietspad Diamantlaan-Peizerweg (via Suikerzijde)	7.000						
F1.19	Communicatie en 'Groningen Fietsstad' en monitoring	350						
F1.20	Nieuwe fietsvoorzieningen volgens 'vergevingsgezinde fietspad'	Nihil						
Uitvoeringsprogramma 2023-2030								
F2.1	Onderzoek 'Toenemende drukte op het fietspad'	100	★	★		★		★
F2.2	Onderzoek alternatieve fietsroute Binnenstad West (+ inrichten)	1.050	★		★		★	
F2.3	Fietsverbinding Suikerzijde-Hoogkerk	10.500	★		★			
F2.4	Fiets-/voetgangersbrug Eemskanaal	4.000	★	★				
F2.5	Fiets-/voetgangersbrug Oosterkade-Winschoterkade	3.000	★	★				
F2.6	Herinrichten Oosterkade	3.000	★	★		★		
F2.7	Fietspad Hoofdstation-Helperzoom via Verlengde Willemstraat	5.000	★	★				

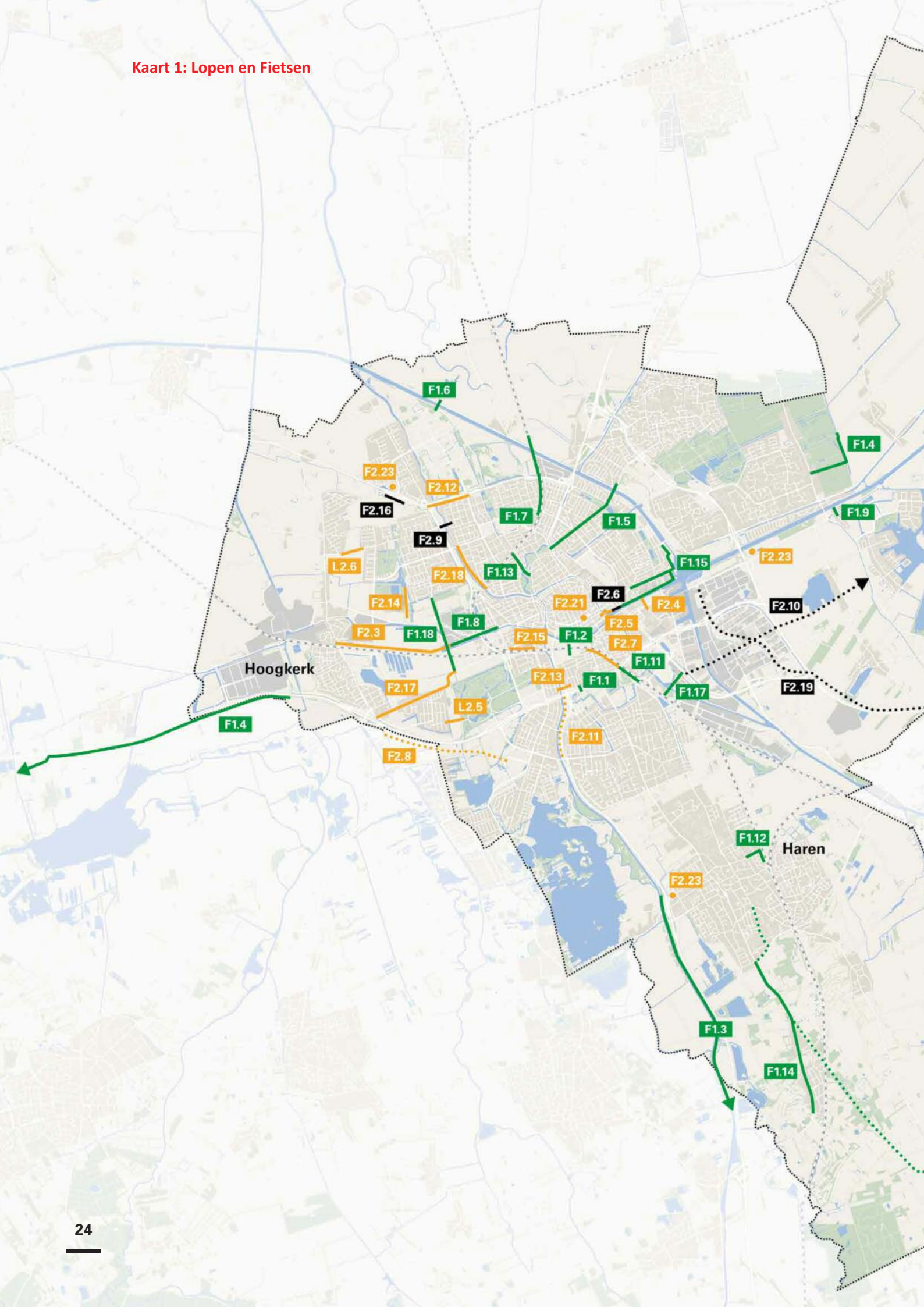
F2.8	Fietsverbinding P+R Hoogkerk-Groningen Zuid	2.000			★	★				
F2.9	Fiets-/voetgangersbrug Reitdiep	5.000	★		★		★			
F2.10	Fietsverbinding Bremenweg-Bornholmstraat	7.000			★					
F2.11	Doorfietsroute Assen-Groningen (deel Van Ketwich Verschuurbrug-Parkbrug)	10.000		★						
F2.12	Fietspad Noordelijke Ringweg (deel Jaagpad-Park Selwerd)	2.500	★		★					
F2.13	Fietsstunnel Brailleweg	5.000	★	★	★		★			
F2.14	Verbeteren fietsverbindingen Westpark	250	★		★		★			
F2.15	Fietspad langs Tabaksfabriek BAT Niemeyer	500	★		★					
F2.16	Fietsstunnel Reitdiepplein	7.500		★						
F2.17	Fietsstraat Peizerweg (Hoogkerk)	2.000		★		★	★			
F2.18	Verbreden fietspad Jaagpad en/of aanleggen apart voetpad	600		★		★	★			★
F2.19	Doorfietsroute Harkstede-Groningen	PM		★						
F2.20	Doorfietsroute Ten Boer-Appingedam-Delfzijl	PM		★			★			
F2.21	Fietsenstalling Herestraat/Gedempte Zuiderdiep	PM							★	
F2.22	Fietsenstalling Binnenstad West en/of Haddinge-/Pelsterstraat	PM							★	
F2.23	Uitbreiding fietsenstallingen P+R terreinen	375					★	★		

3.5 Projecten Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2023-2030

	Kosten (x € 1.000)	Max.snelheid verlagen en verkeer mengen	Verkeersonveilige plekken aanpakken	Autoverkeer bij scholen ontmoedigen	Koppelkans met wegonderhoud/riolering
Bestaande projecten					
V1.1	Uitvoering projecten 'Doorwaadbare Stad' (2022-2026)	28.000			
V1.2	Verkeerseducatie	936			
V1.3	Schoolstraten OBS de Starter en Haydn/GSV	10			
V1.4	Verkeersveiliger maken kruispunt Bornholmstraat-Kotkastraat	1.000			
V1.5	Verkeersveiliger maken Paterswoldseweg nabij Lepelaar	155			
V1.6	Verbeteren verkeersveiligheid Eeldersingel	375			
V1.7	Snelheidsremmende maatregelen Parallelweg (Glimmen)	65			
V1.8	Verkeersveiliger maken Boumaboulevard	600			
V1.9	Herinrichting Parkweg	2.000			
V1.10	Herinrichting Damsterplein	1.875			
V1.11	Herinrichting Meerweg (Haren)	500			
V1.12	Herinrichting De Savornin Lohmanlaan	903			
V1.13	Herinrichting Floresstraat	1.300			
V1.14	Verbeteren verkeersveiligheid Dorpsweg (Garmerwolde)	PM			
V1.15	Verbeteren Middelberterweg (ten noorden van Kerkpad)	PM			
Uitvoeringsprogramma 2023-2030					
V2.1	Opzetten monitor/risicovoorspeller verkeersveiligheid	125	★		
V2.2	ISA onderzoek	50	★		
V2.3	Spaarpaal locaties – belonen goed gedrag	50	★		
V2.4	Integrale aanpak scholen (o.a. schoolstraten/schoolroutes)	1.345	★	★	
V2.5	Fiets- en voetgangersoversteken drukkere autoroutes verbeteren	350	★	★	★
V2.6	Verbeteren verkeersveiligheid Glimmen en Noordlaren	350	★	★	★
V2.7	Verbeteren verkeersveiligheid Onnen	100	★	★	
V2.8	Verbeteren verkeersveiligheid Haren	350	★	★	
V2.9	Verbeteren verkeersveiligheid Middelberterweg (Middelbert)	700	★	★	★
V2.10	Verkeersmaatregelen Gaykingastraat en Stadsweg (Ten Boer)	250	★	★	★
V2.11	Verkeersmaatregelen Rijksweg en Eestumerweg (Ten Post)	50	★		
V2.12	Verbeteren kruispunt Bloemersmatunnel-Duinkerkenstraat	1.200		★	
V2.13	Snelheidsremmende maatregelen Vogelbuurt	250	★		

V2.14 Snelheidsremmende maatregelen Oosterparkwijk	250	★			
V2.15 Verbeteren verkeersveiligheid Pop Dijkemaweg-Stadsweg	550	★	★		
V2.16 Verbeteren verkeersveiligheid Meeuwerderweg	500	★			
V2.17 Verbeteren verkeersveiligheid J.M. den Uylstraat	150	★			
V2.18 Verbeteren verkeersveiligheid Professor Uilkensweg	250		★		
V2.19 Budget toepassen slimme tijdelijke maatregelen, pilots etc.	Nihil		★		

Kaart 1: Lopen en Fietsen





Uitvoeringsprogramma Lopen 2023 - 2030



- > **L2.5** Aanleg voetpad tussen Buitenhof en Stadspark
- > **L2.6** Aanleg voetpad langs de Leegeweg

Uitvoeringsprogramma Fietsen 2023 - 2030

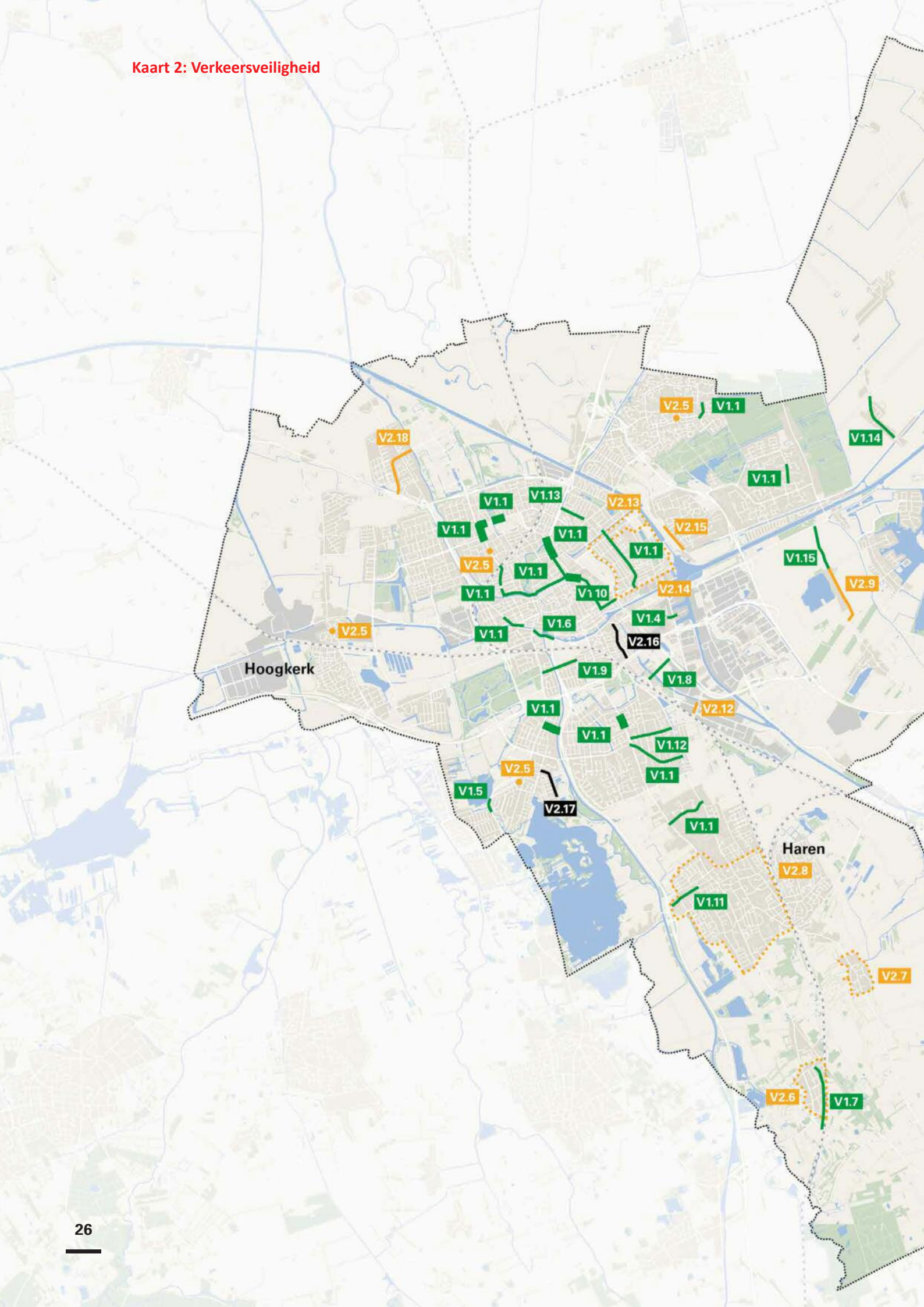


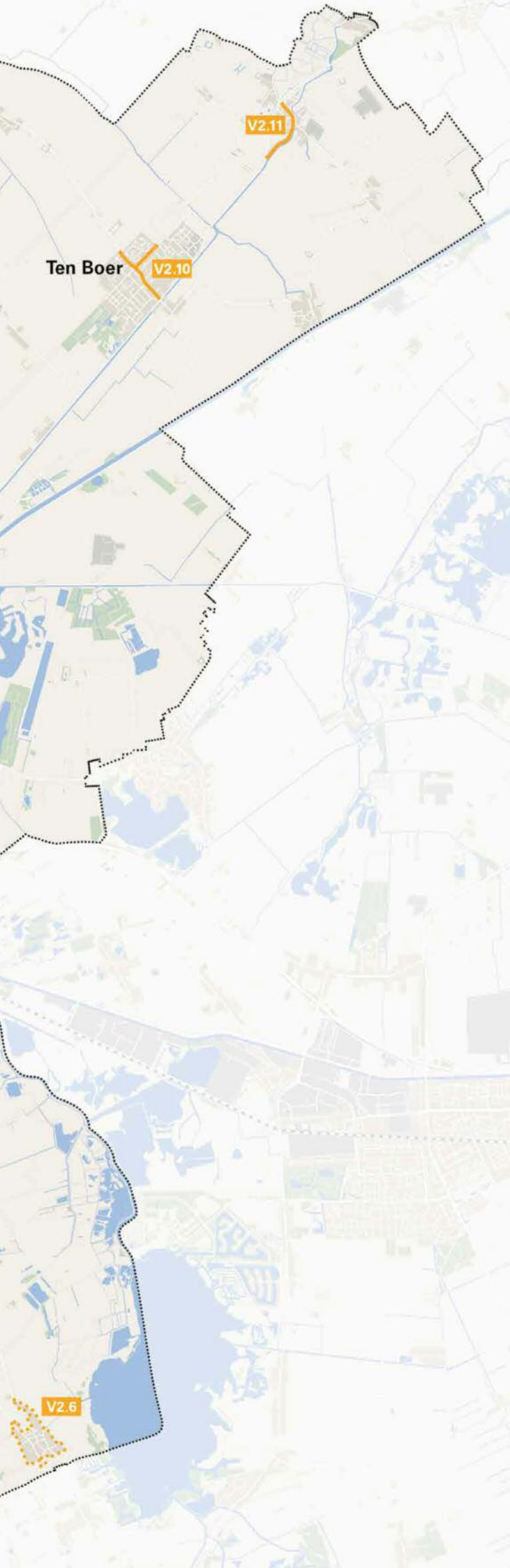
- > **F1.1** Merwedetunnel (bij De Papiermolen)
- > **F1.2** Fiets tunnel en ondergrondse fietsenstallingen Hoofdstation
- > **F1.3** Doorfietsroute Assen-Groningen (deel P+R Haren-provinciegrens)
- > **F1.4** Doorfietsroutes naar Leek, Ten Boer en Zuidlaren
- > **F1.5** Fietsstraat Korreweg (en vervanging Gerrit Krolbrug)
- > **F1.6** Paddepoelsterbrug
- > **F1.7** Fietsverbinding spoorlijn Groningen-Sauwerd
- > **F1.8** Fietsverbinding Binnenstad-Suikerzijde
- > **F1.9** Fietsbrug Borgsloot (Meerstad)
- > **F1.10** Fietsbrug Slochterdiep (Meerstad)
- > **F1.11** Fietsstraat Helperzoom Noord
- > **F1.12** Fietsstraat Rummerinkhof (Brinkschool)
- > **F1.13** Fietsstraat Kerklaan (Groningen)
- > **F1.14** Verbetering fietspaden Rijksstraatweg (deel Haren-Glimmen) en aanpassen rotonde Emmalaan
- > **F1.15** Verbeteren fietspad Eemskanaal en Damsterdiep (Stadshavens)
- > **F1.16** Aanleg vrijliggend fietspad langs de Woldjerweg (N865)
- > **F1.17** Verbeteren fietspad achter de Euroborg (Europapark)
- > **F1.18** Fietspad Diamantlaan-Peizerweg (via Suikerzijde)

- > **F2.3** Fietsverbinding Suikerzijde-Hoogkerk
- > **F2.4** Fiets-/voetgangersbrug Eemskanaal
- > **F2.5** Fiets-/voetgangersbrug Oosterkade-Winschoterkade
- > **F2.6** Herinrichten Oosterkade
- > **F2.7** Fietspad Hoofdstation-Helperzoom via Verlengde Willemstraat
- > **F2.8** Fietsverbinding P+R Hoogkerk-Groningen Zuid
- > **F2.9** Fiets-/voetgangersbrug Reitdiep
- > **F2.10** Fietsverbinding Bremenweg-Bornholmstraat
- > **F2.11** Doorfietsroute Assen-Groningen (deel Van Ketwich Verschuurbus-Parkbrug)
- > **F2.12** Fietspad Noordelijke Ringweg (deel Jaagpad-Park Selwerd)
- > **F2.13** Fiets tunnel Brailleweg
- > **F2.14** Verbeteren fietsverbindingen Westpark
- > **F2.15** Fietspad langs Tabaksfabriek BAT Niemeyer
- > **F2.16** Fiets tunnel Reitdiepplein
- > **F2.17** Fietsstraat Peizerweg (Hoogkerk)
- > **F2.18** Verbreden fietspad Jaagpad en/of aanleggen apart voetpad
- > **F2.19** Doorfietsroute Harkstede-Groningen
- > **F2.20** Doorfietsroute Ten Boer-Appingedam-Delfzijl
- > **F2.21** Fietsenstalling Herestraat/Gedempte Zuiderdiep
- > **F2.23** Uitbreiding fietsenstallingen P+R terreinen

- Bestaande projecten
- Nieuwe projecten
- Toekomstige projecten (onder de streep)

Kaart 2: Verkeersveiligheid





Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2023 - 2030



- > **V1.1** Uitvoering projecten 'Doorwaadbare Stad' (2022-2026)
- > **V1.4** Verkeersveiliger maken kruispunt Bornholmstraat-Kotkastraat
- > **V1.5** Verkeersveiliger maken Paterswoldseweg nabij Lepelaar
- > **V1.6** Verbeteren verkeersveiligheid Eeldersingel
- > **V1.7** Snelheidsremmende maatregelen Parallelweg (Glimmen)
- > **V1.8** Verkeersveiliger maken Boumaboulevard
- > **V1.9** Herinrichting Parkweg
- > **V1.10** Herinrichting Damsterplein
- > **V1.11** Herinrichting Meerweg (Haren)
- > **V1.12** Herinrichting De Savornin Lohmanlaan
- > **V1.13** Herinrichting Floresstraat
- > **V1.14** Verbeteren verkeersveiligheid Dorpsweg (Garmerwolde)
- > **V1.15** Verbeteren Middelberterweg (ten noorden van Kerkpad)

- > **V2.5** Fiets- en voetgangersoversteken drukkere autoroutes verbeteren
- > **V2.6** Verbeteren verkeersveiligheid Glimmen en Noordlaren
- > **V2.7** Verbeteren verkeersveiligheid Onnen
- > **V2.8** Verbeteren verkeersveiligheid Haren
- > **V2.9** Verbeteren verkeersveiligheid Middelberterweg (Middelbert)
- > **V2.10** Verkeersmaatregelen Gaykingastraat en Stadsweg (Ten Boer)
- > **V2.11** Verkeersmaatregelen Rijksweg en Eestumerweg (Ten Post)
- > **V2.12** Verbeteren kruispunt Bloemersmatunnel-Duinkerkenstraat
- > **V2.13** Snelheidsremmende maatregelen Vogelbuurt
- > **V2.14** Snelheidsremmende maatregelen Oosterparkwijk
- > **V2.15** Verbeteren verkeersveiligheid Pop Dijkemaweg-Stadsweg
- > **V2.16** Verbeteren verkeersveiligheid Meeuwerderweg
- > **V2.17** Verbeteren verkeersveiligheid J.M. den Uylstraat
- > **V2.18** Verbeteren verkeersveiligheid Professor Uilkensweg

- Bestaande projecten
- Nieuwe projecten
- Toekomstige projecten (onder de streep)

3.6 Participatie in de projecten

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. Daarnaast is extra input opgehaald via de Wijkprikker, bij belangbehartigers en bij de gebiedsteams. Dit heeft uiteindelijk geleid tot dit uitvoeringsprogramma en de prioritering van maatregelen en projecten.

Vanuit de afzonderlijke projecten en maatregelen zal participatie of inspraak worden opgestart. Daarbij willen we intensief samenwerken met inwoners, ondernemers, belanghebbenden en de gebiedsteams. Gezamenlijk wordt nagedacht welke maatregelen waar genomen kunnen worden en hoe het ontwerp eruit moet komen te zien. Voorafgaand aan ieder project wordt een opdrachtbeschrijving opgesteld met daarin de uitgangspunten en randvoorwaarden waaraan het desbetreffende project moet voldoen, waarbij ook veel aandacht is voor de participatie. Deze aanpak kan per project verschillend zijn. Onze aanpak zorgt voor een integrale benadering en een grote mate van betrokkenheid van onze inwoners.

Het voorlopig ontwerp inclusief bijbehorende kredietaanvraag van de verschillende projecten wordt ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad. Vervolgens kan met de uitvoering worden begonnen.



4

Uitvoeringsprogramma Lopen 2023-2030

4.1 Inleiding

Lopen is de meest vanzelfsprekende, duurzame, gezonde en minst belastende wijze van verplaatsen. Als meer mensen gaan lopen, neemt de druk op de openbare ruimte af en dat heeft ook weer positieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en de aantrekkelijkheid van de leefomgeving. Omdat lopen op verschillende manieren bijdraagt aan onze doelen en ambities, omarmen wij de voetganger en zetten we lopen op de eerste plaats.

In onze Mobiliteitsvisie krijgen de fietser én de voetganger in onze gemeente de komende jaren letterlijk en figuurlijk meer ruimte. Dit belang wordt onderstreept in het Coalitieakkoord Het begint in Groningen. We zijn als gemeente vooruitstrevend als het gaat om het faciliteren van de voetganger en we doen daar nog een schepje bovenop. Voor veel plekken in de gemeente, zoals de binnenstad, zijn er voldoende plannen om de voetganger en fietser op één te zetten. In dit Uitvoeringsprogramma Lopen richten we ons daarom op de plekken die minder aandacht krijgen, namelijk de voorzieningen in de buurten en dorpen en de looproutes naar scholen, openbaar vervoerhaltes en stations. Hier valt volgens ons nog veel winst te behalen.

4.2 Nieuwe projecten

In deze paragraaf zijn maatregelen opgenomen waarmee we de komende periode aan de slag willen op het gebied van lopen.

L2.1 Verbeteren looproutes naar wijkvoorzieningen

We willen looproutes van en naar wijkvoorzieningen verbeteren om daarmee lopen meer aantrekkelijk en meer onderdeel te laten zijn van de dagelijkse verplaatsing. Deze voorzieningen bedienen vaak inwoners uit de eigen wijk en bevinden zich op loopafstand. Op sommige plekken in onze gemeente zijn de looproutes naar deze voorzieningen van onvoldoende kwaliteit. Zo moeten voetgangers soms lang wachten bij een verkeerslicht of is het voetpad onaantrekkelijk. Daarnaast hebben we aandacht voor toegankelijke, herkenbare en vindbare routes zodat iedereen zelfstandig kan meedoen. Met de vaststelling van onze Mobiliteitsvisie staat de voetganger op één. Dat betekent ook dat we inzetten op betere looproutes zodat lopen aantrekkelijker wordt dan een kort ritje met de auto. Daar waar mogelijk sluiten we aan bij bestaande initiatieven, zoals de wijkvernieuwing.

Uit gesprekken met verschillende belangenorganisaties hebben we de looproutes van en naar winkelcentrum Paddepoel geïdentificeerd als eerste pilot project. De lessen die we hier leren willen we ook toepassen in andere wijken en dorpen in onze gemeente. We inventarisatie de looproutes en vervolgens pakken we deze aan. Zo proberen we onze inwoners te verleiden om weer eens lopend naar de bakker, dokter of supermarkt te gaan. Voor dit project stellen we jaarlijks een bedrag van € 20.000,- beschikbaar.

L2.2 Verbeteren looproutes naar openbaar vervoerhaltes en stations

De meeste reizigers die gebruik maken van het openbaar vervoer lopen naar de haltes toe. De daadwerkelijke reis begint bij de voordeur en niet bij de OV-halte. Het is daarom van belang dat looproutes naar OV-haltes toegankelijk en comfortabel zijn. We spelen financiering vrij voor het verbeteren van looproutes van en naar OV-haltes in onze buurten en dorpen. Daarbij denken we aan het verwijderen van barrières, het verbreden van het trottoir, het verleggen van een oversteek of zelfs het verplaatsen van een OV-halte. Ook willen we dat routes naar de haltes toegankelijk en vindbaar zijn voor iedereen, ongeacht een beperking. Routes naar OV-haltes zijn per locatie uniek en daardoor is maatwerk nodig. Door de omgeving van OV-haltes zo aantrekkelijk mogelijk te maken stimuleren we onze inwoners

om de auto te laten staan en vaker te kiezen voor het OV. Voor het verbeteren van de bestaande looproutes van en naar openbaar vervoerhaltes en stations is een bedrag beschikbaar van € 15.000,- per jaar.

L2.3 Aantrekkelijke school- en beleavingsroutes

Het aantal inwoners in onze gemeente blijft de komende jaren toenemen. Het verkeer groeit langzaam mee en daarvoor wordt het steeds drukker op straat. Nog steeds zien we dat sommige ouders hun kinderen met de auto naar school brengen terwijl ze binnen een straal van een kilometer van de school wonen. Actief verplaatsen naar school is gezond en ook beter voor de cognitieve ontwikkeling van een kind. Daarom willen we kinderen door middel van beleavingsroutes verleiden om spelenderwijs naar school te lopen. We gebruiken de komende tijd om te onderzoeken welke routes het meeste geschikt zijn en werken daarbij samen met de scholen in onze buurten en dorpen. Voor de realisatie van aantrekkelijke school- en beleavingsroutes is een bedrag beschikbaar van € 10.000,- per jaar.

L2.4 Versterken 050 Loopcultuur

In dit uitvoeringsprogramma streven we er naar om zo veel mogelijk inwoners te laten profiteren van de projecten en maatregelen die we willen toepassen. Daarom laten we een onderzoeksbureau in kaart brengen op welke plekken de meeste winst te behalen valt voor een zo groot mogelijke groep inwoners. Per plek willen we in kaart brengen welke maatregelen het effectiefst zijn. Dit willen we meten op basis van de criteria nabijheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid. Daarbij houden we ook rekening met de diversiteit van onze inwoners. Uiteraard gaat extra aandacht uit naar onze inwoners met een mobiliteitsbeperking. Net als we al doen voor Fietsstad 050 willen we door middel van het inwonerspanel de kwaliteit van de looproutes in de gemeente monitoren. Op deze manier hopen we de effecten van ons beleid terug te kunnen zien en krijgen we inzicht in waar we op in moeten zetten.

Sinds de vaststelling van de Mobiliteitsvisie laten we de autologica los en zetten in op de fietser en de voetganger. Om de mobiliteitsvisie en dit uitvoeringsprogramma ook goed te laten landen zetten we in op promotie en marketing van de 050 loopcultuur. Door middel van acties informeren we buurten en wijken over nieuwe looproutes in de omgeving. Op slimme momenten, zoals bij wegwerkzaamheden of na vakanties, verleiden we onze inwoners om eens lopend op pad te gaan. Zo blijft de gemeente Groningen de gezondste stad van Nederland.

Voor een goede promotie- en marketingcampagne, maar ook voor het doen van onderzoek en monitoring, reserveren we een bedrag van € 50.000,- per jaar.



L2.5 Aanleg voetpad tussen Buitenhof en Stadspark

Tussen De Buitenhof (Fivelgolaan) en het Stadspark (Campinglaan) ligt een fietspad dat ook gebruikt wordt door voetgangers, omdat een voetpad hier op dit moment ontbreekt. Dit leidt steeds vaker tot irritaties en onveilige situaties. Bovendien verwachten we dat door de bevolkingsgroei in onze gemeente (waaronder de nieuwe stadswijk Suikerzijde) deze situatie steeds vaker voorkomt. Daar komt bij dat we wandelen en bewegen willen stimuleren. Een nieuw voetpad moet ervoor zorgen dat fietsers en voetgangers niet langer last van elkaar hebben. In dit uitvoeringsprogramma reserveren we € 200.000,- voor de realisatie van een apart voetpad tussen de Fivelgolaan en de Camping-laan.

L2.6 Aanleg voetpad langs de Leegeweg

Tussen de wijken Gravenburg en De Held ligt de Leegeweg. Hoewel deze weg volledig binnen de bebouwde kom ligt en hier een maximumsnelheid geldt van 50 km/uur, wordt er relatief snel gereden door het autoverkeer. Daarnaast is de Leegeweg onderdeel van het busnetwerk. Ter hoogte van de woningen in zowel De Held als in Gravenburg ligt aan de noordzijde van de Leegeweg een voetpad, maar in het gedeelte ertussen ontbreekt deze. Al langere tijd zijn er in deze wijken zorgen over de verkeersveiligheid voor met name voetgangers. Een apart voetpad zorgt ervoor dat voetgangers niet langer over de rijbaan hoeven te lopen. Daarmee zorgen we ervoor dat de verkeersveiligheid op deze plek verbetert en dat lopen wordt gestimuleerd. Voor de aanleg van een nieuw voetpad tussen De Held en Gravenburg reserveren we vanuit dit uitvoeringsprogramma € 100.000,-.

5

Uitvoeringsprogramma Fietsen 2023-2030

5.1 Inleiding

De fiets is en blijft hét vervoermiddel in Groningen, want fietsen is een efficiënte en gezonde manier om je te verplaatsen in onze gemeente. De afgelopen jaren is de diversiteit aan voertuigen op het fietspad net zoals de verschillen in snelheid toegenomen. Steeds meer fietsers ervaren hierdoor overlast en dreigen zelfs af te haken. Omdat fietsen inclusief moet blijven, zetten we met dit Uitvoeringsprogramma Fietsen in op het verbeteren van het comfort en de veiligheid op bestaande fietspaden. Daarnaast zorgen we ervoor dat nieuwe ontwikkellocaties altijd goed bereikbaar zijn per fiets en dat de nieuwe fietsinfrastructuur uitstekend aansluit op het bestaande fietsnetwerk. Waar fietsroutes ontbreken, leggen we nieuwe fietsverbindingen aan. Met de realisatie van nieuwe fietsenstallingen maken we het onze fietsers zo gemakkelijk en comfortabel mogelijk. Met de projecten uit dit uitvoeringsprogramma zorgen we ervoor dat iedereen zoveel mogelijk gebruik blijft maken van de fiets.

5.2 Nieuwe projecten

In deze paragraaf zijn maatregelen opgenomen waarmee we de komende periode aan de slag willen op het gebied van fietsen.

F2.1 Onderzoek 'Toenemende drukte op het fietspad'

Onze fietspaden worden steeds drukker en naast reguliere fietsen en e-bikes bovendien ook steeds vaker gebruikt door zwaardere en snellere voertuigen zoals snorfietsen en cargobikes. Steeds meer fietsers ervaren daardoor problemen met drukte en verkeersonveiligheid op de fietspaden. Gelukkig is het probleem van drukte op fietspaden (nog) niet zo groot dat mensen de fiets laten staan, maar we willen natuurlijk voorkomen dat het zo ver gaat komen. Om voorbereid te zijn op de snel veranderende situatie van de gebruikers en voertuigen op het fietspad is daarom een nieuwe kijk op het fietspad nodig.

Als wegbeheerder willen we een duidelijk beeld hebben van de fietspaden die op dit moment van onvoldoende kwaliteit zijn. Zo willen we weten welke fietspaden te smal zijn voor het aantal fietsers dat er gebruik van maakt. Om die reden willen we een analyse (laten) uitvoeren naar de breedte van onze fietspaden in relatie tot het gebruik ervan. Tegelijkertijd willen we ook onderzoek doen naar de druktebeleving van fietsers zelf op de Groningse fietspaden. Door beide onderzoeken te combineren, ontstaat een compleet beeld van mogelijke knelpunten in ons huidige fietsnetwerk.

Het oplossen van die knelpunten proberen we vervolgens zoveel mogelijk te doen in combinatie met (groot) onderhoud, rioolvervanging, etc. Daarvoor gaan we op zoek naar koppelkansen. Mogelijke maatregelen om fietspaden toekomstbestendig te maken, is verbreding van het desbetreffende fietspad, maar ook het terugbrengen van de snelheid van het gemotoriseerde verkeer naar 30 km/uur, zodat snorfietsers en cargobikes ook gebruik kunnen maken van de rijbaan. Alles dient bij deze maatregelen erop gericht te zijn om de fietsinfrastructuur (weer) op orde te krijgen. Infrastructuur die op orde is, is namelijk één van de belangrijkste aanjagers om de schaalessprong voor de fiets te kunnen bewerkstelligen.

Voor het onderzoek naar de druktebeleving op fietspaden en het (laten) analyseren van onze huidige fietsinfrastructuur reserveren we een bedrag van € 125.000,-. Het daadwerkelijk aanpakken van knelpunten koppelen we zoveel mogelijk aan groot onderhoud.

F2.2 Onderzoek alternatieve fietsroute Binnenstad West (en inrichten voorkeursroute)

In een groot deel van de binnenstad staat de voetganger centraal. Veel straten zijn daarom ingericht als voetgangersgebied en de komende tijd komt daar nog een aantal straten bij. We moeten ons echter blijven realiseren dat goede fietsroutes van, naar en soms door de binnenstad van groot belang zijn voor de bereikbaarheid van de binnenstad zelf, maar vaak ook onderdeel zijn van het gemeentelijk fietsnetwerk. Fietsers die van A naar B fietsen en geen eindbestemming in de binnenstad hebben, fietsen in voorkomende gevallen ook (deels) door de binnenstad.

Op drukke momenten, bijvoorbeeld op zaterdagmiddag, willen we doorgaande fietsers echter verleiden zoveel mogelijk gebruik te maken van alternatieve fietsroutes om de binnenstad heen. Bijvoorbeeld via de Diepenring en de singels. De afgelopen jaren hebben we verschillende maatregelen genomen om het fietsen op de Diepenring aantrekkelijker en verkeersveiliger te maken en we gaan hier de komende jaren mee verder. Zo worden de Noordelijke en Oostelijke Diepenring getransformeerd in het kader van het Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad (vastgesteld november 2022). Aan de westzijde van de binnenstad ontbreekt op dit moment echter een goede fietsroute. Daarom willen we onderzoeken welke fietsroute hier het beste kan dienen als alternatief. Zodoende kunnen we ook hier fietsers verleiden om niet langer door de binnenstad te fietsen, maar er omheen. Voor het onderzoek zelf reserveren we een bedrag van € 50.000,-. Voor het daadwerkelijk aantrekkelijker en comfortabeler inrichten van een uiteindelijke voorkeursroute reserveren we daarnaast een bedrag van € 1 miljoen.

F2.3 Fietsverbinding Suikerzijde-Hoogkerk

Aan de westkant van Groningen verrijst de komende decennia het stadsdeel Suikerzijde met zo'n 5.000 woningen en diverse commerciële en maatschappelijke voorzieningen. De eerste woningen worden de komende jaren ten noorden van de spoorlijn Groningen-Leeuwarden gerealiseerd. Als aanjager voor de ontwikkeling van Suikerzijde wordt een rechtstreekse fiets- en voetgangersverbinding naar de binnenstad, de Suikerzijderoute, aangelegd. Deze route loopt langs de zuidkant van het Hoendiep en kruist de Westelijke Ringweg en de spoorlijn naar Eemshaven en Delfzijl via een tunnel.

De te realiseren Suikerzijderoute willen we doortrekken naar Hoogkerk. Op die manier ontstaat een nieuwe, directe fietsverbinding tussen Hoogkerk en het nieuwe stadsdeel Suikerzijde. Maar het toekomstige station Groningen Suikerzijde wordt op de fiets ook goed bereikbaar vanuit Hoogkerk. In combinatie met de Suikerzijderoute krijgt Hoogkerk bovendien een extra, hoogwaardige en rechtstreekse fietsroute naar de binnenstad. Deze fietsroute is bovendien een aantrekkelijk alternatief voor de bestaande fietsroutes Hoendiep en Hegepad/Peizerweg.

De aanleg van een nieuwe fietsverbinding tussen Suikerzijde en Hoogkerk, parallel aan de spoorlijn Groningen-Leeuwarden, is begroot op € 10,5 miljoen. Dit project is onderdeel van de landelijke Versnellingsafspraken Woningbouw en Mobiliteit. Met de BV Suikerzijde maken we nadere afspraken over de uitvoering van dit project.

F2.4 Fiets-/voetgangersbrug Eemskanaal

Ruimtelijke barrières, zoals het Eemskanaal, zorgen op verschillende plekken in onze gemeente voor ontbrekende schakels in ons fietsnetwerk. Zo ontbreekt op dit moment bijvoorbeeld een goede langzaam verkeersverbinding over het Eemskanaal tussen de Oosterhavenbrug en de Berlagebrug. De aanleg van een nieuwe fiets-/voetgangersbrug op deze locatie kan de fietsverbinding tussen de binnenstad, het Sontweggebied en Meerstad versterken, maar zorgt er tegelijkertijd voor dat het nieuwe stadsdeel Stadshavens goed ontsloten wordt. Een nieuwe fiets-/voetgangersbrug, inclusief de aanleg van een nieuw fietspad vanaf deze brug naar de Sontbrug en het verbeteren van Eemskanaal Noordzijde, vormt een belangrijke schakel in de Doorfietsroute Meerstad-Groningen en de toekomstige Doorfietsroute Harkstede-Groningen.

Een ander, belangrijk bijkomend voordeel is dat we met een nieuwe fiets-/voetgangersbrug over het Eemskanaal ervoor zorgen dat minder fietsers gebruik maken van de Oosterhavenbrug en de Berlagebrug inclusief de aanliggende kruispunten met verkeerslichten. Daarmee kan de doorstroming voor het overige verkeer, zoals het hoogwaardig openbaar busvervoer, hier verbeteren. De aanleg van een nieuwe fiets-/voetgangersbrug over het Eemskanaal is begroot op € 4 miljoen en is onderdeel van de landelijke Versnellingsafspraken Woningbouw en Mobiliteit. Met de BV Stadshavens maken we nadere afspraken over de uitvoering van dit project.

F2.5 Fiets-/voetgangersbrug Oosterkade-Winschoterkade

Fietsers richting de wijken Ulgersmaborg, Oosterhoogebrug en Lewenborg, maar ook richting Ten Boer, maken op dit moment vooral gebruik van de fietspaden langs het Damsterdiep en de Rijksweg (N360). Behalve een belangrijke fietsverbinding vormt deze route ook een belangrijke aanrijroute voor het auto- en busverkeer. Bovendien telt de route diverse kruispunten met verkeerslichten. Dit alles leidt tot oponthoud en de nodige vertraging voor fietsers. Gelukkig is er een goed alternatief beschikbaar, namelijk de route via Eemskanaal Noordzijde, Stadsweg en Midscheeps. Niet voor niets hebben we gezamenlijk met de provincie Groningen geïnvesteerd in het verbeteren van het fietspad Midscheeps, de aanleg van de Doorfietsroute Ten Boer-Groningen (via de Stadsweg) en het beter herkenbaar maken van deze fietsroute. De komende jaren wordt het gebied rond het Eemskanaal herontwikkeld en verrijst hier het nieuwe stadsdeel Stadshavens. Daarbij is er ook veel aandacht voor het verbeteren van de befietsbaarheid van Eemskanaal Noordzijde.

Om te voorkomen dat fietsers die gebruik maken van Eemskanaal Noordzijde vlakbij de binnenstad alsnog terug moeten fietsen naar de Steentilbrug, willen we een nieuwe fiets-/voetgangersbrug aanleggen die de Oosterkade en Winschoterkade met elkaar verbindt. Zodoende kan de drukke verkeerssituatie rond de Steentilbrug worden vermeden en ontstaat er bovendien een aantrekkelijke fiets- en wandelroute. De Oosterhaven wordt middels een nieuwe brug rechtstreeks aangesloten op de singels. Ook voor de Doorfietsroute Meerstad-Groningen en de toekomstige Doorfietsroute Harkstede-Groningen betekent de aanleg van deze fietsbrug een enorme verbetering, zeker in combinatie met een nieuwe fiets-/voetgangersbrug over het Eemskanaal (zie project F2.4). De aanleg van een nieuwe fiets-/voetgangersbrug tussen de Oosterkade en Winschoterkade is begroot op € 3 miljoen en is onderdeel van de landelijke Versnellingsafspraken Woningbouw en Mobiliteit.

F2.6 Herinrichten Oosterkade

De Oosterhaven ligt in het hart van onze binnenstad en is verbonden met het Eemskanaal en het Verbindingskanaal. De jachthaven telt ongeveer 70 ligplaatsen en wordt aan de oostzijde begrensd door de Oosterhavenbrug. In en rond de Oosterhaven vinden de komende jaren veel ontwikkelingen plaats. Zo wordt er onder meer geïnvesteerd in fiets- en wandelpaden, kades zoals Eemskanaal Noordzijde en extra pleinen als ontmoetingsruimte. Het Damsterdiep en het Damsterplein krijgen een groene uitstraling.

Aan de Oosterkade zijn echter geen aanpassingen voorzien, terwijl de Oosterkade wel een belangrijke schakel vormt in de doorfietsroutes naar Ten Boer en Meerstad en in de toekomst mogelijk ook onderdeel wordt van de Doorfietsroute Harkstede-Groningen. Daarmee wordt de Oosterkade een steeds belangrijkere schakel in het hoofd fietsnetwerk. Voor ons reden om ook de Oosterkade de komende tijd herin te richten, uiteraard in nauw overleg met de bewoners. We zien kansen om de kwaliteit van dit verblijfsgebied te verbeteren en het gebied te vergroenen en nog aantrekkelijker te maken met daarbij voldoende aandacht voor de (doorgaande) fietser.

De kosten voor de herinrichting van de Oosterkade zijn begroot op € 3 miljoen. In dit uitvoeringsprogramma reserveren we hiervoor geen financiële middelen.



F2.7 Fietspad Hoofdstation-Helperzoom via Verlengde Willemstraat

Naar verwachting wordt het Herewegviaduct in 2028 vervangen. Het huidige viaduct over het spoor is bijna honderd jaar oud en voldoet niet langer. Bij het vervangen van het Herewegviaduct houden we rekening met de toekomstige aanleg van een fietspad langs het spoor tussen Stationsgebied Zuid en de Verlengde Willemstraat. Deze nieuwe fietsverbinding kan de drukke fietspaden langs de Hereweg, maar ook de drukke fietsroute door de Lodewijkstraat voor een groot deel ontlasten. Bovendien vormt het een logische voortzetting van de Doorfietsroute Haren-Groningen (via de Helperzoom) en sluit het prima aan op de toekomstige fietsenstalling aan de zuidzijde van het Hoofdstation. In dit uitvoeringsprogramma reserveren we voor dit project een bedrag van € 5 miljoen.

F2.8 Fietsverbinding P+R Hoogkerk-Groningen Zuid

Eén van de belangrijkste ontbrekende schakels in ons fietsnetwerk is een hoogwaardige, rechtstreekse fietsverbinding tussen P+R Hoogkerk en Groningen Zuid. Op dit moment bestaat er geen goede, rechtstreekse fietsverbinding tussen P+R Hoogkerk en het Martini Ziekenhuis, één van de economische trekkers of dynamo's van Groningen. Met de aanleg van een nieuwe fietsverbinding, gecombineerd met het verbeteren van bestaande voorzieningen, kunnen we de fietsafstand en daarmee de reistijd verkorten. Tevens verbeteren we hiermee de ketenmobiliteit tussen de fiets en het openbaar vervoer, maar bieden we ook (nieuwe) mogelijkheden voor Park en Bike aan. Voor de bereikbaarheid van de stad vanuit westelijke richting (filegevoelig traject) kan de fiets een goed alternatief vormen. De bereikbaarheid van het Martini Ziekenhuis en omgeving staat al langere tijd onder druk. Om meer mensen gebruik te laten maken van de fiets – en van Park en Bike – is het essentieel dat we goede fietsverbindingen hebben tussen de P+R terreinen en de belangrijke economische gebieden. De kosten van een nieuwe fietsroute tussen P+R Hoogkerk en Groningen Zuid worden geschat op € 2 miljoen en zijn onderdeel van dit uitvoeringsprogramma.

F2.9 Fiets-/voetgangersbrug Reitdiep

Na voltooiing van de ombouw van de Zuidelijke Ringweg is de hele ringweg van Groningen vrij van verkeerslichten, met uitzondering van het noordelijke gedeelte van de Westelijke Ringweg. Met de verwachte verkeersgroei en de realisatie van duizenden woningen aan de westkant van de stad neemt de noodzaak echter toe om ook het laatste stukje van de ringweg ongelijkvloers te maken, zodat ook de verkeerslichten kunnen verdwijnen en het verkeer beter doorstroomt. Tegelijkertijd willen we dat in het gebied rond de Westelijke Ringweg de leefkwaliteit toeneemt. We versterken de ruimtelijke verbondenheid tussen de omliggende wijken onder meer door het verbeteren van loop- en fietsroutes en het creëren van een parkachtige omgeving met verbondenheid met het water. Een verdiepte ligging (op delen) van de ringweg zelf lijkt hiervoor de beste kansen te bieden.

Het project Westelijke Ringweg Verbindt (WRV) voorziet onder meer in het verbeteren van de continuïteit, fietscomfort, sociale veiligheid en verkeersveiligheid van bestaande en nieuwe fietsvoorzieningen. Zo kan de barrièrewerking van de ringweg voor voetgangers en fietsers tussen Vinkhuizen, Paddepoel en de rest van de gemeente worden opgeheven. Het ongelijkvloers maken van de Westelijke Ringweg biedt echter ook kansen om de maaswijdte van het loop- en fietsnetwerk in de noordwestelijke stadswijken te verkleinen met extra dwarsverbindingen over het Reitdiep. Daardoor hoeven fietsers minder ver om te rijden en worden de huidige fietsroutes ontlast. Kansen liggen er ter hoogte van de Edelsteenlaan/Kornalijnlaan en de Metaallaan. De kosten voor een oost-westfietsroute inclusief de aanleg van een fiets-/voetgangersbrug over het Reitdiep wordt voorsnog begroot op € 5 miljoen. Het toevoegen van deze extra fietsverbindingen over het Reitdiep is geen onderdeel van de financiële scope van het project Westelijke Ringweg Verbindt. Vanuit dit uitvoeringsprogramma worden hiervoor op dit moment ook geen financiële middelen gereserveerd.

F2.10 Fietsverbinding Bremenweg-Bornholmstraat

Meerstad ontwikkelt zich razendsnel. Op dit moment telt Meerstad ongeveer 1.000 woningen, maar in 2050 is dat aantal naar verwachting toegenomen tot 8.000. Daarnaast heeft Meerstad tegen die tijd 42 hectare aan bedrijventerrein en een Woldmeer dat groeit naar 350 hectare. In het onlangs vastgestelde toekomstplan 'Meerstad: Agenda voor de Toekomst 2050' zijn de woningen voornamelijk geconcentreerd in drie woon- en werkgebieden waardoor natuur, landschap en cultuurhistorie veel meer ruimte krijgen dan in het oude Masterplan Meerstad uit 2005.

Net zoals in de rest van onze gemeente willen we ook dat de inwoners van Meerstad zoveel mogelijk lopen en fietsen. Goede fietsverbindingen in Meerstad zelf zijn daarvoor randvoorwaardelijk. Maar ook goede, rechtstreekse verbindingen naar Groningen zijn belangrijk om te voorkomen dat inwoners de auto gebruiken. De belangrijkste fietsverbinding is die langs de Meerstadlaan, maar met de oplevering van steeds meer woningen en bedrijven zijn ook nieuwe fietsroutes nodig. Een belangrijke ontbrekende schakel in ons hoofdfietsnetwerk is een fietsroute vanuit Meerstad via de bedrijventerreinen Euvelgunne en Eemspoort richting Europapark en de zuidelijke stadswijken. Hoewel we de afgelopen jaren al verschillende onderdelen van deze nieuwe fietsroute al gerealiseerd hebben – zoals een fietstunnel onder het Euvelgunnetracé, vrijliggende fietspaden langs de Bremenweg, de Helperzoomtunnel – zijn we er daarmee nog niet. Eén van de grootste uitdagingen vormt namelijk de aanleg van een fietsbrug over het Winschoterdiep in het verlengde van de Gdanskweg. Andere onderdelen zijn een fietsbruggetje over de Hunzeloop en een fietspad tussen bedrijventerrein Euvelgunne en Meerstad. Om ervoor te zorgen dat de nieuwe inwoners van Meerstad de fiets als vervoermiddel kiezen boven de auto dient deze fietsverbinding al in een vroeg stadium gerealiseerd te worden. De globale kosten voor deze ontbrekende schakel worden geraamd op € 7 miljoen. Voorsnog is er geen financiële dekking voor dit project.

F2.11 Doorfietsroute Assen-Groningen (deel Van Ketwich Verschuurbrug-Parkbrug)

Samen met de provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Assen en Tynaarlo leggen we een hoogwaardige, directe en veilige fietsroute aan tussen Assen en Groningen. De doorfietsroute 'De Groene As' is een aanvulling op bestaande (door)fietsroutes en een uitbreiding van het recreatieve fietsnetwerk langs het nationaal park Drentsche Aa. De route draagt bij aan een goede bereikbaarheid van onze regio, stimuleert gezond leven en levert een bijdrage aan een duurzame samenleving.

Sinds 2018 wordt er gewerkt aan de realisatie van de Doorfietsroute Assen-Groningen. Inmiddels zijn diverse deeltrajecten gerealiseerd, zoals het gedeelte tussen de Van Ketwich Verschuurbrug en de P+R Haren, en zijn de overige deeltrajecten in voorbereiding of uitvoering. Alleen de aanlanding van de doorfietsroute in Groningen is tot dusverre niet opgepakt. Dat had onder andere te maken met de grootschalige werkzaamheden in het kader van Aanpak Ring Zuid.

Voor het doortrekken van de doorfietsroute vanaf de Van Ketwich Verschuurbrug tot aan de Parkbrug zijn in de verkenningsfase in 2017 tien mogelijke varianten onderzocht en globaal uitgewerkt. Zowel aan de oost- als de westzijde van het Noord-Willemskanaal. Uitgangspunt voor de oostzijde is dat de doorfietsroute aansluit op het toekomstige vrijliggende fietspad Brailleweg dat gerealiseerd wordt in het kader van Aanpak Ring Zuid. Bij een eventuele keuze voor de westzijde van het Noord-Willemskanaal sluit de doorfietsroute aan op het Hoornsediëp.

Gelet op de ruimtelijke consequenties van een doorfietsroute, de impact op het woongenot en het bezwaar van de bewoners van de woonschepen, de mogelijke gevolgen voor groen en ecologie en de kosten zijn van de tien onderzochte varianten er zes afgefallen. De overgebleven vier varianten kunnen worden uitgewerkt op het moment dat de werkzaamheden aan de Zuidelijke Ringweg grotendeels zijn afgerond. De totale kosten voor de realisatie van de aanlanding van de Doorfietsroute Assen-Groningen zijn geraamd op maximaal € 10 miljoen. Daarbij is uitgegaan van een ongelijkvloerse kruising van de Van Ketwich Verschuurlaan. Nadere uitwerking dient uit te wijzen of dit ook daadwerkelijk (technisch) mogelijk is. Voor de aanlanding van de Doorfietsroute Assen-Groningen hebben we in dit uitvoeringsprogramma € 3,125 miljoen gereserveerd, ofwel ruim 30% van de totale investering die we denken nodig te hebben. Tevens hebben we met de Provincie Groningen nadere afspraken gemaakt voor een financiële bijdrage van € 1,875 miljoen voor dit project. Gezamenlijk met de Provincie Groningen gaan we de komende periode bovendien op zoek naar aanvullende financiering van zo'n € 5 miljoen van het Rijk.

F2.12 Fietspad Noordelijke Ringweg (deel Jaagpad-Park Selwerd)

Onlangs is het nieuwe fietspad langs de Noordelijke Ringweg tussen de Iepenlaan en Park Selwerd gerealiseerd. Daarmee is een nieuwe, rechtstreekse fietsroute ontstaan tussen de oostelijke stadswijken en Zernike Campus. Recente tellingen laten zien dat dagelijks bijna 4.000 fietsers gebruik maken van dit fietspad. Aan de westzijde van Park Selwerd ontbreekt een vergelijkbare verbinding. In combinatie met het inmiddels gerealiseerde fietspad ontstaat een directe fietsverbinding tussen de regio en de stad. Aan de westzijde sluit het fietspad aan op de Doorfietsroute naar Zuidhorn en aan de oostzijde op het nieuwe fietspad richting Oosterparkwijk, Korrewegwijk, De Hunze, Beijum en Lewenborg. Bij de reconstructie van het kruispunt Noordelijke Ringweg-Zonnelaan in combinatie met het plaatsen van verkeerslichten, dat enkele jaren geleden is uitgevoerd, is overigens al rekening gehouden met de aanleg van dit fietspad. De kosten voor de aanleg van deze ontbrekende schakel worden geschat op € 2,5 miljoen. Dit project is onderdeel van dit uitvoeringsprogramma.



F2.13 Fietstunnel Brailleweg

Als de ombouw van de Zuidelijke Ringweg gereed is, verandert er voor voetgangers en fietsers ook het nodige. Zo zijn op veel plekken extra fietsverbindingen aangelegd. Op de route Hoornsediep-Brailleweg is het fietstunneltje onder het Emmaviaduct vervangen door een fietsoversteek met verkeerslichten. Hoewel fietsers veilig kunnen oversteken, moeten ze wel rekening houden met wachttijden. Om fietsen te stimuleren en deze fietsverbinding aantrekkelijker en comfortabeler te maken, hebben we de wens om deze gelijkvloerse fietsoversteek te vervangen door een fietstunnel. Technisch gezien lijkt dit mogelijk. Bijkomend voordeel van een fietstunnel op deze plek is dat de doorstroming voor zowel de bus als het autoverkeer verbeteren. Daarmee heeft een fietstunnel indirect ook positieve gevolgen voor de exploitatie van het openbaar vervoer. De kosten voor de realisatie van een fietstunnel bedragen circa € 5 miljoen en deze nemen we op in dit uitvoeringsprogramma. Daarbij gaan we er vanuit dat minimaal 50% van het totale benodigde budget afkomstig is van cofinanciering door provincie, regio en/of Rijk.

F2.14 Verbeteren fietsverbindingen Westpark

Onze gemeente staat voor een flinke woningbouwopgave. Onder meer aan de westflank van de stad worden de komende jaren duizenden nieuwe woningen gebouwd. In de gevarieerde wijk De Held III komen verschillende typen woningen te staan met veel groen en water. De Held III wordt een voorbeeld van een moderne buitenwijk: duurzaam en gericht op lopen, fietsen en het openbaar vervoer. Tussen deze nieuwe woonwijk en de bestaande stad ligt het 25 hectare grote Westpark. Dit park bestaat uit verschillende zogeheten kamers zoals Tuin in de stad, PlukN en Tiny houses. Het Westpark wordt steeds belangrijker voor de omliggende woonwijken en daarom willen we het park aantrekkelijker maken en meer ecologie toevoegen. Ook willen we vooruitlopend op de realisatie van nieuwe fietsverbindingen naar Suikerzijde en ter hoogte van de Travertijnstraat nieuwe fietsverbindingen aanleggen in het Westpark. De kosten hiervoor bedragen ongeveer € 250.000,- en zijn onderdeel van dit uitvoeringsprogramma.

F2.15 Fietspad langs Tabaksfabriek BAT Niemeyer

In oktober 2022 werd Tabaksfabriek BAT Niemeyer gesloten. Het Niemeyer-complex is van wezenlijk belang voor de identiteit en herkenbaarheid van Groningen en vertelt het verhaal van het industriële verleden. Het behoud en herbestemming van in ieder geval het historische deel van het complex is daarom uitgangspunt bij mogelijke ontwikkelingen. Woningbouw is op deze locatie vooralsnog niet aan de orde; er wordt ingezet op kantoren, bedrijfsruimte voor commerciële bedrijvigheid, broedplaatsen en huisvesting van maatschappelijke functies uit de kunst- en cultuursector.

Het herbestemmen van de fabriekslocatie van Niemeyer aan de Paterswoldseweg/Peizerweg biedt mogelijkheden om de fietsinfrastructuur in dit gebied op te waarderen. Zo kan het bestaande fietspad aan de westzijde van de Paterswoldseweg worden verbreed tot een tweerichtingenfietspad, zodat fietsers op de Slimme Route van het Hoofdstation naar Zernike Campus de verkeerslichten op het kruispunt Paterswoldseweg-Peizerweg kunnen vermijden. Bij de aanleg van de Paterswoldsewegtunnel was deze verbreding van het fietspad niet mogelijk.

Daarnaast kan ook het bestaande fietspad langs de noordzijde van de spoorlijn Groningen-Leeuwarden worden doortrokken tot aan de Peizerweg. Zodoende ontstaat een rechtstreekse fietsverbinding tussen het Hoofdstation en de Doorfietsroutes Leek-Groningen en Roden-Groningen.

De kosten voor het verbreden van het bestaande fietspad langs de Paterswoldseweg en de realisatie van een nieuw fietspad parallel aan de spoorlijn worden geschat op € 500.000,- en zijn opgenomen in dit uitvoeringsprogramma.

F2.16 Fietstunnel Reitdiepplein

De toekomstige woonwijk De Held III krijgt wordt onder meer ontsloten via de N355 (Friesestraatweg). Op dit moment ontbreekt deze aansluiting op de ovonde Reitdiepplein en kunnen fietsers op de Doorfietsroute Zuidhorn-Groningen ongehinderd passeren. Met een nieuwe aansluiting dreigt deze situatie tot het verleden te gaan behoren. Dat is niet wat we als gemeente en provincie beogen. Onze regionale doorfietsroutes zijn immers bedoeld om fietsers veilig, zonder oponthoud en comfortabel van A naar B te laten rijden. Om de vrije doorgang voor fietsers te kunnen blijven bieden, zetten we in op een aantrekkelijke en sociaal veilige fietstunnel op deze plek. De kosten hiervoor worden op dit moment geraamd op € 7,5 miljoen. Op dit moment is er geen financiële dekking voor dit project.

F2.17 Fietsstraat Peizerweg (Hoogkerk)

De Peizerweg tussen de Zuiderweg in Hoogkerk en het Hegepad nabij het Bedrijventerrein Peizerweg vormt een belangrijk onderdeel van zowel de Doorfietsroute Roden-Groningen als de Doorfietsroute Leek-Roden. De maximumsnelheid op dit deel van de Peizerweg is 30 km/uur, maar over het algemeen wordt er sneller gereden. Dat wordt mede veroorzaakt door de huidige inrichting van deze straat: een comfortabele asfaltverharding met enkel snelheidsremmende maatregelen op een aantal kruispunten. Vanuit de bewoners, maar ook vanuit buurtverenigingen, is aangedrongen op het nemen van extra snelheidsremmende maatregelen. Gezien de functie van deze straat, als belangrijke schakel in twee doorfietsroutes, stellen we voor deze straat anders in te richten. Bijvoorbeeld als een fietsstraat waarbij fietsers prioriteit hebben boven het gemotoriseerde verkeer. De kosten voor het inrichten van een fietsstraat zijn geraamd op € 2 miljoen en is onderdeel van dit uitvoeringsprogramma.

F2.18 Verbreden fietspad Jaagpad en/of aanleggen apart voetpad

Het Jaagpad langs het Reitdiep is een belangrijke fietsroute. Enerzijds is het onderdeel van de Doorfietsroute Zuidhorn-Groningen, anderzijds is het één van de Slimme Routes naar Zernike Campus. Dit fietspad is aangelegd in een tijd dat het aantal fietsers veel kleiner is dan tegenwoordig het geval is. Diverse ontwikkelingen, zoals de aanleg van woonwijk Reitdiep en de realisatie van woningen langs het Reitdiep zelf, hebben ervoor gezorgd dat het Jaagpad

steeds drukker is geworden. Daarmee voldoet de huidige breedte in feite niet meer aan het verkeersaanbod. Ook komen er steeds vaker klachten over drukte op het fietspad. Dat wordt nog eens versterkt doordat het Jaagpad ook een belangrijke wandel- en hardlooproute is.

Een aantal jaren geleden hebben we daarom in combinatie met groot onderhoud het Jaagpad tussen de Pleiadenlaan en de Noordelijke Ringweg verbreed. Ook is toen ten noorden van de Planetenlaan een apart voetpad gerealiseerd. De komende periode gaat Stadsbeheer groot onderhoud uitvoeren aan het Jaagpad tussen de Pleiadenlaan en de Perseusstraat. Daarmee biedt dit een uitstekende kans om ook dit gedeelte te verbreden en eventueel, als daar behoefte aan is, te voorzien van een apart voetpad. De extra kosten voor het verbreden van het Jaagpad bedragen ongeveer € 600.000,- en zijn opgenomen in dit uitvoeringsprogramma.

F2.19 Doorfietsroute Harkstede-Groningen

In het provinciale Uitvoeringsprogramma Fiets 2020-2023 'Verbinden met de Fiets' is de aanleg van een doorfietsroute tussen Harkstede en Groningen opgenomen als wens. De komende periode willen we samen met de Provincie Groningen en de gemeente Midden-Groningen de kansen en mogelijkheden verkennen voor de realisatie van deze doorfietsroute. In ons uitvoeringsprogramma reserveren we hiervoor vooralsnog geen budget, omdat de realisatie en financiering van regionale doorfietsroutes primair bij de Provincie Groningen ligt.

F2.20 Doorfietsroute Ten Boer-Appingedam-Delfzijl

Een aantal jaren geleden is de Doorfietsroute Ten Boer-Groningen gerealiseerd. En met succes, want we hebben gezien dat het aantal fietsers tussen Ten Boer en Groningen is toegenomen. Tegelijkertijd is ook de waardering voor deze fietsroute enorm gestegen. Vanuit Ten Post en Ten Boer, maar ook vanuit de dorpen Appingedam en Delfzijl is de roep toegenomen om de bestaande doorfietsroutes tussen Groningen en Ten Boer op termijn door te trekken. Aangezien de realisatie en financiering van de regionale doorfietsroutes primair bij de Provincie Groningen ligt, willen we ons samen met de gemeente Eemsdelta sterk maken voor het doortrekken van deze doorfietsroute naar Ten Post, Appingedam en Delfzijl. In ons uitvoeringsprogramma reserveren we vooralsnog geen budget voor de aanleg van de Doorfietsroute Ten Boer-Appingedam-Delfzijl.

F2.21 Fietsenstalling Herestraat/Gedempte Zuiderdiep

We koesteren en stimuleren het dat onze inwoners, werknemers en bezoekers voor de fiets kiezen in plaats van de auto. We zijn trots op het grote aandeel fietsverkeer in het aantal verplaatsingen, het imago van een fietsvriendelijke gemeente en het toenemend gebruik van de fiets. De fiets is in onze gemeente een belangrijke manier om je te verplaatsen. Dat geldt ook voor de binnenstad, waar meer dan twee derde van de bezoekers op de fiets naartoe komt.

Vanwege de leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte zijn we terughoudend met het realiseren van extra fietsvakken of -rekken op straat. Daarom zijn we op een aantal strategische locaties op zoek naar grootschalige, aantrekkelijke en inpandige fietsenstallingen die substantieel bijdragen aan het creëren van extra stallingsplaatsen. Met de fietsenstallingen Nieuwe Markt en Grote Markt hebben we in het noordoostelijke deel van de binnenstad twee aantrekkelijke en goed toegankelijke stallingen. Het gewenste eindbeeld is een situatie waarbij de stallingscapaciteit ook in de rest van de binnenstad op orde is.

Op dit moment is in Binnenstad Zuid sprake van een tekort aan stallingsplaatsen van ongeveer 500-1.000 (inclusief verwachte groei). Een locatie die in aanmerking komt voor het oplossen van dit tekort is de kop van de Herestraat. Deze locatie ligt namelijk uitstekend aan de aanrijroutes voor fietsers van en naar de binnenstad vanuit oostelijke en zuidelijke richting. Het Gedempte Zuiderdiep fungeert als verdeelring voor fietsers door de binnenstad en ligt aan de rand van het kernwinkelgebied/ voetgangersgebied waar veel fietsers voetgangers worden, als begin of einde van

een bezoek aan de binnenstad. Op dit moment wordt deze locatie door ons nader verkend. Om de in pandige fietsenstalling zowel fietsers als voetgangers goed toegankelijk te maken en voor de inrichting van de ruimte zelf zijn in het coalitieakkoord € 200.000,- aan kapitaalslasten (structureel) opgenomen. Daarnaast is een bedrag van € 200.000,- per jaar opgenomen voor de exploitatie (huur, bemensing, onderhoud, etc.) van de fietsenstalling.

F2.22 Fietsenstalling Binnenstad West en/of Haddinge-/Pelsterstraat

In Binnenstad West is de realisatie van een fietsenstalling veel lastiger, terwijl de opgave veel groter is. Op dit moment is hier sprake van een tekort aan stallingsplaatsen van ongeveer 2.000-2.500 (inclusief verwachte groei). Uit onderzoek is inmiddels gebleken dat hier geen eenvoudige oplossingen mogelijk zijn: het aanbod aan beschikbare panden die omgebouwd kunnen worden tot stallingsruimte is beperkt en hetzelfde geldt voor het kavelaanbod voor nieuwbouw met een aanzienlijk aandeel stallingsruimte. Gegeven de omvang van de – in theorie – beschikbare kavels zal deze aanpak waarschijnlijk neerkomen op het aanbieden van meerdere kleine stallingen, die goed verspreid moeten liggen om de loopafstand beperkt te houden. Behalve meerdere (kleinere) stallingen in bestaande panden, kan een nieuwe stalling ook onder de bestaande buitenruimte worden aangelegd. Een dergelijke oplossing is kostbaar en ingrijpend, maar heeft ook voordelen op het gebied van beheer. Wellicht is het realiseren van een nieuwe stalling onder de buitenruimte over de langere termijn gezien zelfs goedkoper dan meerdere kleinere stallingen die te kampen hebben met een veel hogere exploitatie en beheerlast.

De komende periode gaan we verder met het onderzoek naar nieuwe fietsenstallingen om een oplossing te bieden voor de vraag naar fietsparkeergelegenheid in Binnenstad West. In dat onderzoek wordt ook de parkeergarage Haddingestraat meegenomen. De belangrijkste afwegingscriteria voor één of meerdere locaties zijn:

- De (entree van de) fietsenstalling ligt direct aan de hoofdfietsroute/aanrijroute en is zonder omwegen te bereiken.
- De entree van de fietsenstalling is duidelijk zichtbaar en als zodanig herkenbaar.
- De fietsenstalling is gelegen in of aan de rand van het kernwinkelgebied en heeft bij voorkeur een voetgangsuitgang richting de bestemming.
- De fietsenstalling is gelegen op een bekende locatie (naamsbekendheid), bijvoorbeeld aan een centraal plein of een bestaand gebouw.

In het coalitieakkoord is voor de periode 2023-2026 een bedrag van € 100.000,- per jaar gereserveerd voor het onderzoek naar in pandige fietsenstallingen in Binnenstad West. Voor de realisatie van één of meerdere fietsenstallingen en de exploitatie daarvan zijn op dit moment geen financiële middelen beschikbaar.

F2.23 Uitbreiding fietsenstallingen P+R terreinen

Een belangrijk onderdeel van het verkeers- en vervoersysteem van onze gemeente wordt gevormd door P+R terreinen. Hiermee bieden we alternatieven voor het reizen met de auto tot in de binnenstad en verbeteren daarmee de bereikbaarheid. Veel mensen reizen vanaf de P+R met het openbaar vervoer, maar het belang van de fiets is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Zeker nu er ook steeds meer deelaanbieders actief zijn in Groningen. Met volle fietsenstallingen en wachtlijsten voor de fietskluisen tot gevolg. Daarom willen we de komende jaren het aantal fietsenstallingen en fietskluisen op P+R terreinen verder uitbreiden. Het gaat dan met name om de P+R terreinen Haren, Meerstad en Reitdiep. We reserveren in dit uitvoeringsprogramma hiervoor een bedrag van € 300.000,- en zetten in op cofinanciering door de provincie Groningen. Zodoende verwachten we voor de uitbreiding van de stallingscapaciteit op P+R terreinen uiteindelijk een totaalbedrag beschikbaar te hebben van € 375.000,-.



6

Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2023-2030

6.1 Inleiding

In een leefbare, aantrekkelijke en gezonde gemeente is verkeersveiligheid een absolute randvoorwaarde. Een verkeersveilige gemeente komt echter niet vanzelf. Dat onze inwoners verkeersveiligheid belangrijk vinden zien we in de dagelijkse praktijk ook vaak terug. In een gemeente waar fietsen en lopen voorop staan is het van groot belang dat iedereen zich voldoende veilig voelt in het verkeer. Verkeersveiligheid is dan ook een thema dat op diverse fronten al volop aandacht heeft. Bij elk project, elk plan en bij elke herinrichting komt dit thema vaak nadrukkelijk voorbij en we nemen al diverse maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Toch zijn wij van mening dat er meer moet gebeuren. In dit Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid zetten we in op het verbeteren van de verkeersveiligheid van kinderen door het opzetten van een scholenprogramma. Daarnaast zetten we in op het verbeteren van de verkeersveiligheid op diverse plekken in onze gemeente.

6.2 Nieuwe projecten

In deze paragraaf zijn maatregelen opgenomen waarmee we de komende periode aan de slag willen op het gebied van verkeersveiligheid.

V2.1 Opzetten monitor en risicovoorspeller verkeersveiligheid

Meer en beter inzicht verkrijgen in verkeersveiligheid helpt ons om onze middelen gericht in te kunnen zetten. We beschikken reeds over diverse bronnen en hulpmiddelen waarmee dit inzicht kan worden verkregen. Door op een gestructureerde en eenduidige manier de informatie periodiek (tweejaarlijks) te monitoren en te bundelen ontstaat een beter totaalbeeld van hoe wij er als gemeente qua verkeersveiligheid voor staan en welke trends zich voordoen. Wij gaan daarom aan de slag met het opzetten van een monitor om het inzicht te verbeteren. Naast de monitor willen we hierbij eveneens opnemen welke ontwikkelingen zich voordoen en beredeneren waar en welke toekomstige risico's zich kunnen voordoen. Dit geldt zowel voor generieke (algemene) risico's, bijvoorbeeld als gevolg van maatschappelijke ontwikkelingen, als ook specifieke locaties in het netwerk, bijvoorbeeld daar waar als gevolg van ruimtelijke plannen en/of veranderingen verkeersstromen veranderen waardoor de ongevalsrisico's toeneemt. Vanuit dit uitvoeringsprogramma is tweejaarlijks € 25.000,- beschikbaar voor een gemeentelijke monitor en risicovoorspeller verkeersveiligheid.

V2.2 ISA onderzoek

Snelheid van gemotoriseerd verkeer is zeer bepalend voor de leefkwaliteit en verkeersveiligheid in onze gemeente. De snelheid van (gemotoriseerd) verkeer is veelal bepalend voor de impact van ongevallen en de mate waarin letsel optreedt. Uit recent onderzoek van het SWOV blijkt dat een snelheidsreductie van 50 naar 30 km/uur leidt tot een reductie van 90% van het aantal dodelijke ongevallen en 75% reductie van letselongevallen. Dit is zonder meer een substantiële verandering te noemen. Niet voor niets zetten we daarom volop in op maatregelen die de snelheid reduceren. Verkeersveiligheid gaat om het samenspel tussen mens, weg en voertuig. In de regel zetten wegbeheerders vooral in op maatregelen die invloed hebben op het gedrag (verkeerseducatie/handhaving) en fysieke maatregelen in de openbare ruimte. Dit terwijl voertuigen zelf vaak onbegrensd zijn qua snelheid en het uiteindelijk in belangrijke mate afhankelijk is van de gebruiker zelf of die zich houdt aan de maximumsnelheid. Intelligent Speed Assistant ofwel ISA, welke sinds 6 juli 2022 verplicht is voor nieuwe voertuigen, kan mogelijkheden bieden voor wegbeheerders om te sturen op de snelheid van voertuigen. Wij willen nader onderzoeken of en welke kansen toepassing van ISA dit ons als gemeente Groningen kan bieden. Hiervoor reserveren we voorsnog € 50.000,- in dit uitvoeringsprogramma.



V2.3 Spaarpaal locaties – belonen goed gedrag

Door gebruik te maken van een spaarpaal willen we op een positieve manier ervoor zorgen dat buurtbewoners zich meer bewust zijn van hun gedrag en belonen wanneer zij zich houden aan de maximumsnelheid. Een spaarpaal belooft weggebruikers die zich aan de snelheid houden door geld in een digitale spaarpot te stoppen. De buurt bepaalt aan welk doel het totaalbedrag besteed moet worden. Hierdoor ontstaat eveneens meer sociale cohesie en verbetert de samenhang tussen buurtbewoners. Wij hebben in Helpman ervaring opgedaan met dit systeem. De ervaringen hierop zijn positief. Daarom willen we de spaarpaal vaker inzetten voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Hierbij denken we aan 2 locaties per jaar. We reserveren hiervoor € 50.000,- in dit uitvoeringsprogramma.

V2.4 Integrale aanpak scholen

Fietsen en lopen is gezond. Als gemeente willen we gezond gedrag zo veel mogelijk aanmoedigen. Meer mensen op de fiets en te voet is één van de speerpunten van ons beleid. Daar waar het gaat om gezond gedrag en een gezonde levensstijl willen we dat zoveel mogelijk inwoners van alle leeftijden meer gaan fietsen en lopen, te beginnen bij onze jongste inwoners. Lopen en fietsen is voor kinderen de manier om zichzelf te verplaatsen. We kiezen er voor om onze jongste inwoners te stimuleren om zo veel mogelijk lopend of met de fiets naar school te gaan. Daarnaast is bewegen ook belangrijk voor de cognitieve ontwikkeling van kinderen. Ze ontwikkelen vaardigheden en zelfvertrouwen en leren hoe ze veilig kunnen deelnemen aan het verkeer. We willen dat lopen of fietsen naar school weer de norm wordt. Dit willen we bereiken door lopen en fietsen aantrekkelijker, leuker én verkeersveiliger te maken. Daarbij hebben we bovendien aandacht voor de toenemende massa- en snelheidsverschillen van fietsen zoals elektrische fietsen en speed pedelecs. We richten ons op een integrale aanpak voor scholen en onderzoeken per school wat er beter kan. Daarbij richten we ons specifiek op de volgende thema's:

- het verbeteren van schoolroutes (veiliger, leuker en aantrekkelijker);
- het creëren van een verkeersveilige schoolomgeving (directe omgeving);
- het instellen van schoolstraten (straten die gedurende het in- en uitgaan van de school afgesloten zijn voor gemotoriseerd verkeer, met meer ruimte voor fietsers en voetgangers);
- verkeerseducatie.

In onze scholenaanpak willen we in de periode tot en met 2030 bij alle 79 basisscholen in onze gemeente met deze thema's aan de slag. Dat doen we op projectbasis waarbij we school voor school specifiek bij langs gaan en op deze thema's nader inzoomen. Concreet betekent dit dat jaarlijks circa 10-12 scholen worden bezocht. Daarmee beginnen we bij de scholen waarbij de opgave het grootste is. De verkeersveiligheid van schoolgaande kinderen als een gezamenlijke verantwoordelijkheid van zowel gemeente als ook de school en de ouders. Onze aanpak richt zich daarom niet alleen op onze eigen inzet, maar ook op die van de scholen en de ouders zelf. Voor deze scholenaanpak is vanuit dit uitvoeringsprogramma € 1,345 miljoen beschikbaar.

V2.5 Fiets- en voetgangersoversteken op drukke autoroutes verbeteren

Veel drukke(re) 50 km/uur wegen vormen een barrière voor fietsers en voetgangers. Daarmee vermindert de aantrekkelijkheid en nabijheid om te lopen en te fietsen. Bovendien blijkt uit onderzoek dat er een duidelijke relatie is tussen de snelheid van het verkeer en verkeersongevallen. De kans op letsel of een ongeval met dodelijke afloop neemt significant af wanneer de snelheid van het gemotoriseerde verkeer lager ligt. In onze doorwaadbare stad is het echter noodzakelijk dat er ook wegen blijven waar het verkeer goed en met hogere snelheid kan doorstromen. Maar we kunnen wel op specifieke plekken de snelheid enigszins temporiseren, zodat we de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers verbeteren. We gaan nadrukkelijk op zoek naar die plekken in het verkeersnetwerk waar de snelheid en doorstroming van het gemotoriseerde verkeer schuurt met de oversteekbaarheid door grote(re) stromen fietsers en voetgangers en kwetsbare doelgroepen. Deze locaties willen we als eerste verbeteren. Het gaat dan bijvoorbeeld om de Emingaheerd, de C.G. Wichmannstraat, de Zonnelaan en de Zuiderweg (Hoogkerk). In dit uitvoeringsprogramma reserveren we hiervoor jaarlijks € 50.000,-.

V2.6 Verbeteren verkeersveiligheid Glimmen en Noordlaren

Binnen de bebouwde kom van Glimmen en Noordlaren wordt regelmatig te hard gereden door het gemotoriseerde verkeer. Om dit tegen te gaan hebben beide dorpsverenigingen een verkeersplan uitgewerkt. Diverse onderdelen hiervan voeren we in het kader van dit uitvoeringsprogramma de komende jaren uit. Zo willen we bijvoorbeeld de bebouwde komgrenzen benadrukken door deze als wegversmalling of een drempelconstructie vorm te geven. Daarnaast passen we op verschillende locaties snelheidsremmende maatregelen in de vorm van kruispuntplateau's toe. Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid in Glimmen en Noordlaren reserveren we een bedrag van € 350.000,- in dit uitvoeringsprogramma.



V2.7 Verbeteren verkeersveiligheid Onnen

Binnen de bebouwde kom van Onnen wordt nog steeds te hard gereden, ondanks dat er in het verleden bloembakken zijn geplaatst om de snelheid van het gemotoriseerde verkeer te beperken. De komende tijd willen we samen met de bewoners onderzoeken welke aanvullende maatregelen nodig zijn om de snelheid van het verkeer te beperken. Vooralsnog denken we aan vergelijkbare maatregelen als in Noordlaren. In dit uitvoeringsprogramma reserveren we hiervoor een bedrag van € 100.000,-.

V2.8 Verbeteren verkeersveiligheid Haren

De verkeersstructuur in Haren kent weinig hiërarchie. Nagenoeg alle wegen hebben een maximumsnelheid van 30 km/uur en autoverkeer en fietsers rijden op dezelfde weg. De wegen hebben een herkenbaar Harens profiel met veel groen en bomen langs de weg en daarachter een voetpad. Op een aantal oost-westverbindingen in Haren wordt structureel te hard gereden. In combinatie met het feit dat alle verkeersdeelnemers gebruik maken van dezelfde rijbaan, is de verkeersveiligheid op diverse locaties soms in het geding. Daarbij valt te denken aan de Onnerweg, de Middelhorsterweg en de Mellensteeg. Om de snelheid op deze locaties terug te dringen, willen we de komende jaren diverse fysieke maatregelen nemen. We reserveren in dit uitvoeringsprogramma hiervoor vooralsnog een bedrag van € 350.000,-.

V2.9 Verbeteren verkeersveiligheid Middelberterweg (Middelbert)

De Middelberterweg is één van de ontsluitingswegen van Middelbert en Engelbert, zowel voor bewoners als (agrarische) bedrijven. Daarnaast wordt de weg gebruikt door sluipverkeer tussen de Rijksweg/N360 (Ten Boer) en Bedrijventerrein Zuidoost. Vanuit de Meerdorpen komen al langere tijd klachten over de snelheid, verkeersveiligheid en kapotgereden bermen.

In de toekomst zal deze situatie veranderen. De Meerstadlaan neemt de functie van de Driebondsweg over en door de ongelijkvloerse kruising met de Middelberterweg komt de rechtstreekse aansluiting van de Middelberterweg op de hoofdontsluitingsstructuur (nu Driebondsweg, straks Meerstadlaan) te vervallen. Daarnaast verdwijnt de sluiproute tussen de Rijksweg/N360 en Bedrijventerrein Zuidoost door een autoknip in de Driebondsweg (tussen de Borgweg en de Middelberterweg). Op termijn wordt buslijn 5 mogelijk verplaatst van de Middelberterweg naar de Hoofdweg.

Hoewel de veranderende situatie leidt tot minder verkeer, betekent dit niet dat daardoor de problemen ook volledig zijn opgelost. Vanuit beheer wordt het deel van de Middelberterweg ten noorden van het Kerkpad aangepakt. Ook het zuidelijke deel zou aangepakt moeten worden. De maximumsnelheid van 30 km/uur en de gewijzigde verkeerssituatie bieden mogelijkheden dit deel anders in te richten en daardoor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te verbeteren. Daarbij kan gedacht worden aan de aanleg van verkeersdrempels die de snelheid van het verkeer beperken. Verder vraagt de verplaatsing van de busroute naar de Hoofdweg goede fiets- en voetgangersvoorzieningen met de toekomstige bushaltes.

Vanuit dit uitvoeringsprogramma reserveren we € 350.000,- voor het verkeersveiliger inrichten van de Middelberterweg en het verbeteren van loop- en fietsroutes naar de toekomstige bushaltes aan de Hoofdweg. De uitvoering van maatregelen pakken we zoveel mogelijk op in combinatie met het groot onderhoud dat Stadsbeheer hiervoor gepland heeft.

V2.10 Verkeersmaatregelen Gaykingastraat en Stadsweg (Ten Boer)

De Gaykingastraat is een belangrijke route in het dorp Ten Boer die ook wordt gebruikt door doorgaand verkeer vanaf de Rijksweg naar het achterliggende gebied. Met name de aanwezigheid van grote voertuigen als vrachtwagens en landbouwverkeer leidt tot overlast in het dorp. Maar ook de snelheid van het verkeer op de Gaykingstraat is een punt van zorg. Gevoelsmatig vormt de Gaykingastraat met name voor fietsers en voetgangers een barrière in het dorp.

In Ten Boer leeft de nadrukkelijke wens om de kwaliteit van de woon- en leefomgeving in het dorp, en dan met name rond de Gaykingastraat, een sterke impuls te geven. Een rondweg tussen de Verlaatweg en de Boersterweg kan hiervoor een oplossing zijn, want daarmee kan het doorgaande (vracht)verkeer door het dorp worden beperkt. Omdat een definitieve oplossing voorlopig op zich laat wachten, willen we op korte termijn maatregelen nemen die de snelheid van het verkeer remmen en de leefbaarheid in Ten Boer verbeteren. De komende tijd gaan we onderzoeken welke maatregelen we hier het beste kunnen nemen, ook gezien het feit dat fysieke snelheidsremmers zoals kruispuntplateaus en verkeersdrempels niet mogelijk zijn vanwege trillingen als gevolg van het zware (landbouw)verkeer. Maatregelen moeten leiden tot een snelheidsverlaging, maar dienen ook bij te dragen aan het verbeteren van de oversteekbaarheid en vermindering van de barrièrewerking van de Gaykingastraat.

Gelijktijdig met het nemen van maatregelen op de Gaykingastraat willen we ook maatregelen treffen op de Stadsweg. Hoewel vrachtverkeer hier niet is toegestaan, wordt dit verbod relatief vaak genegeerd, en ook de snelheid van het autoverkeer ligt relatief hoog. Dit leidt tot onwenselijke situaties. In 2023 leggen we op de Stadsweg een tijdelijke wegversmalling aan waarmee we de snelheid van het verkeer willen beperken en de routekeuze van het vrachtverkeer willen beïnvloeden. Indien de tijdelijke wegversmalling een succes blijkt, maken we deze definitief en overleggen we met de bewoners welke aanvullende maatregelen eventueel nodig zijn. In dit uitvoeringsprogramma is € 250.000,- gereserveerd voor maatregelen in de Gaykingastraat en op de Stadsweg in Ten Boer.

V2.11 Verkeersmaatregelen Rijksweg en Eestumerweg (Ten Post)

Ook in Ten Post zijn er zorgen over de snelheid van het gemotoriseerde verkeer en het doorgaande vracht- en landbouwverkeer door het dorp. Met de verhuizing van de basisschool naar het Huis van Ten Post zijn deze zorgen verder toegenomen. Gezamenlijk met de dorpsvereniging van Ten Post willen we de komende periode een verkeersplan opstellen met daarin snelheidsremmende maatregelen en veel aandacht voor de verkeersveiligheid op school-thuisroutes. Vanuit dit uitvoeringsprogramma is hiervoor € 50.000,- beschikbaar.

V2.12 Verbeteren kruispunt Bloemersmatunnel-Duinkerkenstraat

Tussen de Bloemersmaborg in Coendersborg en de Duinkerkenstraat ligt een belangrijke schakel in het fietsnetwerk. Het fietspad kruist de spoorlijn Groningen-Assen via de Bloemersmatunnel en sluit vervolgens aan op de Duinkerkenstraat. Daar moeten fietsers voorrang verlenen aan het gemotoriseerde verkeer. Sinds het doortrekken van de Duinkerkenstraat als directe verbinding met het Europapark in 2014 en de ingebruikname van de Helperzoomtunnel in 2020 is het aantal motorvoertuigen op de Duinkerkenstraat toegenomen. Bovendien ligt het percentage (zwaar) vrachtverkeer hier relatief hoog. Uit de ongevals cijfers blijkt dat de verkeersonveiligheid op dit kruispunt de afgelopen jaren is toegenomen. Daarom willen de komende tijd onderzoeken welke maatregelen nodig zijn om de verkeersveiligheid hier te verbeteren. Eén van de opties die we willen onderzoeken, is de aanleg van een rotonde op deze locatie. Daarmee kunnen we namelijk naast de verkeersveiligheid ook de oversteekbaarheid en het comfort voor voetganger en fietser verbeteren. In dit uitvoeringsprogramma reserveren we een bedrag van € 1,2 miljoen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op dit kruispunt.

V2.13 Snelheidsremmende maatregelen Vogelbuurt

In de afgelopen jaren zijn er veel ruimtelijke ontwikkelingen geweest in de Vogelbuurt. Zo is het aantal woningen met jonge gezinnen toegenomen met als gevolg nieuwe verkeersrelaties op zowel buurt- als wijkniveau. Dit komt bijvoorbeeld doordat scholen niet in de buurt zelf, maar in de omliggende wijken gelegen zijn. Hoewel er ruimtelijk het een en ander is veranderd in de Vogelbuurt is de verkeersstructuur daarentegen juist hetzelfde is gebleven als voorheen toen dit nog een industrieterrein was. Daardoor is de verkeersruimte relatief ruim gedimensioneerd. Dit maakt dat er over het algemeen sneller wordt gereden dan is toegestaan met als gevolg overlast en onveilige situaties. Dit zien we ook terug in onze snelheidsmetingen en ongevalstatistieken. Omdat de transformatie van de Vogelbuurt ook de komende jaren nog voortduurt, met als consequentie relatief veel bouwverkeer, kunnen de wegen op dit moment nog niet veranderd worden naar een inrichting die past bij de buurt. Omdat deze tijdelijke situatie nog een tijdje voort zal duren, willen we echter wel tijdelijke maatregelen treffen. Op deze manier willen we de verkeersveiligheid ook in deze tijdelijke situatie vergroten. In dit uitvoeringsprogramma reserveren we € 250.000,- voor maatregelen die de verkeersveiligheid in de Vogelbuurt dienen te vergroten.

V2.14 Snelheidsremmende maatregelen Oosterparkwijk

In een deel van de Oosterparkwijk zijn de wegen op dit moment op een dusdanige manier ingericht, zodat de verkeersveiligheid er gewaarborgd is. Het gaat voornamelijk om klinkerstraten die zijn voorzien van snelheidsremmende maatregelen. We hebben deze straten in de afgelopen jaren heringericht, vaak in combinatie met andere werkzaamheden. Een goed voorbeeld hiervan is de recentelijk heringerichte Klaprooslaan. We zien overigens dat dergelijke herinrichtingen een positief effect hebben op de rijsnelheid van het autoverkeer.

Op een aantal asfaltwegen in de Oosterparkwijk wordt echter nog steeds te snel gereden. De komende jaren verlagen we de maximumsnelheid op de Zaagmuldersweg en richten we deze vanuit het Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad opnieuw in. Op de korte en middellange termijn is er echter geen zicht op een herinrichting van de overige wegen in de Oosterparkwijk. Daarom willen we hier inzetten op zogenaamde overbruggingsmaatregelen. Omdat iedere weg uniek is, gaan we in samenspraak met de bewoners bepalen welke maatregelen hier effectief kunnen zijn. Vanuit dit uitvoeringsprogramma is voor snelheidsremmende maatregelen in de Oosterparkwijk € 250.000,- gereserveerd.

V2.15 Verbeteren verkeersveiligheid Pop Dijkemaweg-Stadsweg

Op de Pop Dijkemaweg geldt een snelheidslimiet van 50 km/uur. De voorrangskruispunten met de Akeleiweg en de Stadsweg zijn ruim uitgevoerd en onderstrepen het beeld dat de auto hier prioriteit heeft. Tussen beide kruispunten kruist de Doorfietsroute Ten Boer-Groningen de Pop Dijkemaweg. Fietsers dienen hier voorrang te verlenen aan het autoverkeer. Dat sluit niet aan bij de principes van regionale doorfietsroutes – waarbij fietsers zoveel mogelijk voorrang hebben – en het past ook niet bij de verhouding tussen het aantal fietsers tegenover het aantal auto's op deze locatie. Door veel fietsers wordt deze locatie bovendien als verkeersonveilig ervaren.

Het eerste deel van de Pop Dijkemaweg is vrij recentelijk heringericht als 30 km/uur-gebied. Het ligt voor de hand om ook dit deel als zodanig in te richten. Daarbij kan gedacht worden aan het realiseren van twee kruispuntplateaus met een gelijkwaardige voorrangssituatie waarbij verkeer van rechts voorrang heeft. Tegelijkertijd kan het wegprofiel worden versmald. Nader onderzoek moet uitwijzen of fietsers op de doorfietsroute hier wellicht voorrang kunnen krijgen op verkeer op de Pop Dijkemaweg. Een smaller wegprofiel in combinatie met snelheidsremmende maatregelen zorgt ervoor dat de snelheid van het autoverkeer hier naar beneden gaat. Daarmee nemen de oversteekbaarheid én de verkeersveiligheid toe. In dit uitvoeringsprogramma reserveren we € 550.000,- voor het verkeersveiliger maken van de Pop Dijkemaweg tussen de Stadsweg en de Akeleiweg.

V2.16 Verbeteren verkeersveiligheid Meeuwerderweg

De Meeuwerderweg is een belangrijke buurtstraat in de Oosterpoortbuurt en fungeert als verzamelweg voor het bestemmingsverkeer in de buurt. Langs de straat staan woningen en diverse buurtvoorzieningen zoals winkels, kappers en andere (commerciële) functies. Tevens bevindt zich midden in de buurt een basisschool waarbij de meeste leerlingen uit de eigen buurt komen en te voet of op de fiets gebruik maken van de Meeuwerderweg. Hoewel hier reeds een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt, wordt soms te snel gereden waardoor de verkeersveiligheid in het geding komt en de leefkwaliteit verslechtert. Met name op de route van en naar school, ter plaatse van de voorzieningen en op kruispunten kan de straat anders worden ingericht. De snelheid van het gemotoriseerde verkeer gaat op deze plekken dan omlaag en bovendien wordt de straat dan aantrekkelijker voor fietsers en voetgangers. Bij het treffen van maatregelen willen we ook inzetten op de vergroening van de straat. Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Meeuwerderweg denken wij € 500.000,- nodig te hebben. In dit uitvoeringsprogramma hebben wij hiervoor geen middelen opgenomen.

V2.17 Verbeteren verkeersveiligheid J.M. den Uylstraat

De J.M. den Uylstraat is een 30 km/uur-straat die ooit onderdeel was van een busroute. Door het strekken van buslijnen, waarbij bussen niet meer door maar langs een woonwijk rijden, is de bus hier echter verdwenen. Het ligt niet in de lijn der verwachting dat er in de toekomst weer reguliere (grote) bussen terugkeren in de J.M. den Uylstraat. Alhoewel de bus in de J.M. den Uylstraat is verdwenen, is de inrichting van de straat hetzelfde gebleven. Er is sprake van een lange, rechte weg waar relatief snel kan worden gereden. Dat levert in voorkomende gevallen verkeersonveilige situaties op. Op een aantal strategische plekken in de J.M. den Uylstraat willen we maatregelen treffen die ervoor moeten zorgen dat de snelheid van het autoverkeer afneemt. We verwachten hiervoor een bedrag van € 150.000,- nodig te hebben. Vooral nog hebben we in dit uitvoeringsprogramma hiervoor geen middelen gereserveerd.

V2.18 Verbeteren verkeersveiligheid Professor Uilkensweg

Aan de noordwestzijde van Groningen ligt woonwijk Reitdiep. Dwars door de wijk loopt de Professor Uilkensweg. Het betreft hier een belangrijke verbindingsweg tussen Zernike Campus en de N355/Ringweg Groningen waar een snelheidslimiet geldt van 50 km/uur. Bewoners aan de west- en noordzijde van de wijk dienen de weg over te steken voor de bereikbaarheid van hun dagelijkse voorzieningen (o.a. supermarkt en scholen). Bovendien ontbreekt langs een deel van de Professor Uilkensweg een voetpad waardoor voetgangers gedwongen zijn gebruik te maken van het fietspad. Met snelheidsremmende maatregelen en extra voorzieningen voor voetgangers en fietsers willen we de verkeersveiligheid op de Professor Uilkensweg verbeteren. Tevens willen we de wijk voor voetgangers en fietsers aantrekkelijker maken. In dit uitvoeringsprogramma hebben we voor de Professor Uilkensweg € 250.000,- gereserveerd.

V2.19 Budget toepassen slimme tijdelijke maatregelen, pilots, etc.

Soms willen we in de praktijk onderzoeken of en hoe iets werkt. Daarbij kan gedacht worden aan een (tijdelijke) afsluiting, een andere rijrichting of een (extra) snelheidsremmende maatregel. Met behulp van een pilot kunnen positieve én negatieve effecten daadwerkelijk op straat in beeld worden gebracht. Zo wordt in de praktijk duidelijk wat wel werkt en wat niet. Bovendien zijn de kosten van een pilot over het algemeen veel lager dan een definitieve investering. De komende jaren willen we vaker experimenteren, voordat we iets definitiefs maken. Aangezien een pilot relatief weinig kost, reserveren we hiervoor in dit uitvoeringsprogramma vooral nog geen apart budget.

7



Financiën

7.1 Algemeen

Voor het daadwerkelijk uitvoeren van de maatregelen uit dit uitvoeringsprogramma zijn verschillende financiële dekkingsbronnen beschikbaar. In dit hoofdstuk gaan we hier verder op in.

7.2 Budget voor maatregelen op het gebied van lopen, fietsen en verkeersveiligheid

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 voor maatregelen op het gebied van lopen, fietsen en verkeersveiligheid die voortvloeien uit de Mobiliteitsvisie.

Voor het Uitvoeringsprogramma Lopen, Fietsen en Verkeersveiligheid is vanaf 2024 een bedrag gereserveerd variërend van € 750.000,- in 2024 tot structureel € 1,5 miljoen vanaf 2025. Deze middelen kunnen op verschillende manieren worden ingezet. Wij stellen voor om het beschikbare budget in de periode 2024 tot en met 2026 vooral incidenteel in te zetten voor kleinere projecten en vanaf 2027 voor grotere projecten (structureel). Zodoende zetten we de middelen optimaal in en kunnen we starten met de planvorming van deze projecten inclusief de bijbehorende participatie en inspraak. In bijlage 2 is een overzicht weergegeven van alle projecten inclusief een globale planning.

De inzet van deze middelen is daarmee als volgt:

Bestemming	Bedragen x € 1000,-							
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Uitvoeringsprogramma Lopen (S)	0	95	95	95	295	195	95	95
Uitvoeringsprogramma Fietsen (S)	0	200	340	310	460	865	915	965
Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid (S)	0	455	1.065	1.095	745	440	490	440
Totaal	0	750	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500

Naast de extra structurele middelen voor maatregelen die voortvloeien uit de Mobiliteitsvisie hebben we ook structurele middelen beschikbaar in het Meerjarenprogramma Mobiliteit voor Quick Wins en verkeerseducatie en in het Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad voor de aanpak van bestaande 30 km/uur-gebieden. Het overzicht van de al beschikbare middelen is als volgt:

Bestemming	Bedragen x € 1000,-							
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Quick Wins (S)	50	50	50	50	50	50	50	50
Verkeerseducatie (S)	140	140	140	140	140	140	140	140
Doorwaadbare Stad (S)	50	100	100	100	100	100	100	100
Totaal	240	290	290	290	290	290	290	290

7.3 Budget voor fietsenstallingen in de binnenstad

In het coalitieakkoord zijn ook middelen gereserveerd voor planvorming, realisatie en exploitatie van nieuwe fietsenstallingen in de binnenstad. Daarbij is er vanuit gegaan dat er in deze raadsperiode één fietsenstalling gerealiseerd wordt en dat er een investeringsbesluit genomen dient te worden voor een nieuwe fietsenstalling in het westelijke gedeelte van de binnenstad. De inzet van incidentele en structurele middelen ziet er als volgt uit:

Bestemming	Bedragen x € 1000,-							
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Planvorming en realisatie fietsenstallingen (I)	150	150	100	100	0	0	0	0
Investering fietsenstalling binnenstad (S)	0	0	200	200	200	200	200	200
Exploitatie fietsenstalling binnenstad (S)	0	100	200	200	200	200	200	200
Totaal	150	250	500	500	400	400	400	400

7.4 Subsidiemogelijkheden

Het aantal maatregelen en projecten in dit uitvoeringsprogramma is groter dan het beschikbaar gestelde budget. De projecten waarvoor op dit moment nog geen middelen beschikbaar zijn, zetten we daarom op ons wensenlijstje. De komende tijd gaan we op zoek naar aanvullende subsidies en mogelijkheden tot cofinanciering, zodat we deze projecten alsnog kunnen realiseren of geplande projecten naar voren kunnen halen. Overigens weten we nu al dat er zowel van uit de Provincie Groningen als vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de komende periode subsidies beschikbaar zullen komen voor het stimuleren van het fietsgebruik en het aanpakken van verkeersveiligheidsknelpunten. In het Meerjarenprogramma Mobiliteit geven we hierover jaarlijks een update.





Bijlagen

Bijlage 1

Op 22 april 2015 is de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 vastgesteld. Daarin wordt antwoord gegeven op de vijf grootste uitdagingen (groei, bereikbaarheid, gezondheidsverbetering, leefbaarheid en veiligheid) die op ons af komen en waaraan de fiets een belangrijke bijdrage kan én moet leveren. De Fietsstrategie Groningen 2015-2025 is opgebouwd uit vijf (deel)strategieën, namelijk:

1. De fiets eerst.
2. Een samenhangend fietsnetwerk.
3. Ruimte voor de fiets.
4. Fietsparkeren op maat.
5. Het verhaal van Groningen Fietsstad.

1 – De fiets eerst: Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen borgen we dat de fiets vroegtijdig wordt meegenomen. Daarnaast zorgen we ervoor dat het beheer en onderhoud van bestaande fietsvoorzieningen op orde is. Zo maken we de hoofdroutes met voorrang sneeuwvrij en zorgen we dat ze schoon en veilig blijven. We ruimen gras op en pakken oneffenheden met voorrang aan. Dit doen we zoveel mogelijk buiten de spits. We zorgen binnen de bebouwde kom voor goede verlichting op al onze hoofdroutes vanwege de sociale veiligheid. En we zorgen dat inwoners makkelijk klachten kunnen melden over het beheer en onderhoud van fietsvoorzieningen.

2 – Een samenhangend fietsnetwerk: In de fietsstrategie hebben we ons fietsnetwerk in kaart gebracht. Daarin onderscheiden we het hoofdnetwerk, gericht op de snelle en doorgaande fietser, en het basisnetwerk, ontsluitend en fijnmazig. De samenhang borgen we op twee manieren. In de eerste plaats kijken we integraal naar fietsverbindingen. We benaderen niet elk fietspad apart, maar we richten ons op het fietsnetwerk van deur tot deur. We zetten in op goede verbindingen tussen waar mensen vandaan komen en waar ze naar toe moeten. Bijvoorbeeld naar het stationsgebied, de binnenstad, Zernike Campus, het UMCG, het Martini Ziekenhuis en Europapark/Kempkensberg. In de tweede plaats benaderen we de fiets als onderdeel van de totale vervoersketen. Niet elke reis leent zich helemaal voor gebruik van de fiets. Daarom proberen we de fiets zoveel mogelijk in te zetten om het laatste gedeelte van de reis mee af te leggen.

3 – Ruimte voor de fiets: Groei is belangrijk voor onze stad. Om deze zoveel mogelijk te faciliteren verbeteren we ons fietsnetwerk, geven we de fiets meer ruimte op verschillende locaties en maken we nieuwe doorfietsroutes. Ons fietsnetwerk richting de binnenstad kan op een aantal punten de drukte niet meer aan. Dit heeft niet alleen nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid, maar ook voor de afwikkeling van het auto- en busverkeer. Met de groei van Groningen in het achterhoofd zijn er op meerdere plekken echt duidelijke keuzes nodig voor de fiets.

4 – Fietsparkeren op maat: Goede stallingmogelijkheden zijn en blijven onmisbaar. Bij openbaar vervoerknooppunten, in de binnenstad maar ook in de wijken en dorpen. We zetten daarbij in op een netwerk van goede fietsenstallingen. In de openbare ruimte voor kort en middellang parkeren; zoveel mogelijk inpandig of ondergronds voor lang parkeren.

5 – Het verhaal van Groningen Fietsstad: We willen Groningen Fietsstad duidelijk en permanent promoten. Zo willen we bereiken dat de fiets nog meer gebruikt wordt voor woon-werk en woon-schoolverkeer. En dat er nog vaker recreatief gefietst wordt om gezond te genieten van Stad en Ommeland. Bovendien willen we ook bereiken dat fietsers zich actiever en bewuster gaan gedragen, zodat zelflerend gedrag vanzelfsprekender wordt. Fietsen is leuk en fietsen maakt trots op de eigen gemeente!

Bijlage 2

Programma Mobiliteit

Bestemming	Totale kosten	Bijdrage derden
Projecten Uitvoeringsprogramma Lopen 2023-2030		
L2.1 Verbeteren looproutes naar wijkvoorzieningen	140	-
L2.2 Verbeteren looproutes naar openbaar vervoerhaltes en stations	105	-
L2.3 Aantrekkelijke school- en belevingsroutes	70	-
L2.4 Versterken 050 loopcultuur	50	-
L2.5 Aanleg voetpad tussen Buitenhof en Stadspark	200	-
L2.6 Aanleg voetpad langs de Leegeweg	100	-
Subtotaal		
Projecten Uitvoeringsprogramma Fietsen 2023-2030		
F2.1 Onderzoek 'Toenemende drukte op het fietspad'	100	-
F2.2 Onderzoek alternatieve fietsroute Binnenstad West (+ inrichten)	1.050	-
F2.3 Fietsverbinding Suikerzijde-Hoogkerk	10.500	10.500*
F2.4 Fiets-/voetgangersbrug Eemskanaal	4.000	4.000*
F2.5 Fiets-/voetgangersbrug Oosterkade-Winschoterkade	3.000	3.000*
F2.6 Herinrichten Oosterkade	3.000	-
F2.7 Fietspad Hoofdstation-Helperzoom via Verlengde Willemstraat	5.000	-
F2.8 Fietsverbinding P+R Hoogkerk-Groningen Zuid	2.000	-
F2.9 Fiets-/voetgangersbrug Reitdiep	5.000	-
F2.10 Fietsverbinding Bremenweg-Bornholmstraat	7.000	-
F2.11 Doorfietsroute Assen-Groningen (deel Van Ketwich Verschuurbus-Parkbrug)	10.000	6.875**
F2.12 Fietspad Noordelijke Ringweg (deel Jaagpad-Park Selwerd)	2.500	-
F2.13 Fietstunnel Brailleweg	5.000	2.500**
F2.14 Verbeteren fietsverbindingen Westpark	250	-
F2.15 Fietspad langs Tabaksfabriek BAT Niemeyer	500	-
F2.16 Fietstunnel Reitdiepplein	7.500	-
F2.17 Fietsstraat Peizerweg (Hoogkerk)	2.000	-
F2.18 Verbreden fietspad Jaagpad en/of aanleggen apart voetpad	600	-
F2.19 Doorfietsroute Harkstede-Groningen	PM	-
F2.20 Doorfietsroute Ten Boer-Appingedam-Delfzijl	PM	-
F2.21 Fietsenstalling Herestraat/Gedempte Zuiderdiep	PM	-
F2.22 Fietsenstalling Binnenstad West en/of Haddinge-/Pelsterstraat	PM	-
F2.23 Uitbreiding fietsenstallingen P+R terreinen	375	75**
Subtotaal		

* is onderdeel van de Versnellingsafspraken Woningbouw en Mobiliteit en de begroting van de BV's

** mogelijke subsidiebijdrage Rijk en/of Provincie Groningen

Bedragen x € 1.000,-

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
20	20	20	20	20	20	20
15	15	15	15	15	15	15
10	10	10	10	10	10	10
50	50	50	50	50	50	50
-	-	-	100	100	-	-
-	-	-	100	-	-	-
95	95	95	295	195	95	95
100	-	-	-	-	-	-
50	50	40 (S)	40 (S)	40 (S)	40 (S)	40 (S)
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
-	50	50	100 (S)	250 (S)	250 (S)	250 (S)
-	-	-	-	100 (S)	100 (S)	100 (S)
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
-	-	50	100	155 (S)	155 (S)	155 (S)
-	-	-	50	125 (S)	125 (S)	125 (S)
50	50	50	125 (S)	125 (S)	125 (S)	125 (S)
-	175	75	-	-	-	-
-	-	-	-	25 (S)	25 (S)	25 (S)
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	100 (S)	100 (S)
-	-	30 (S)	30 (S)	30 (S)	30 (S)	30 (S)
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
-	15 (S)	15 (S)	15 (S)	15 (S)	15 (S)	15 (S)
200	340	310	460	865	915	965

Bestemming	Totale kosten	Bijdrage derden
Projecten Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2023-2030		
V2.1 Opzetten monitor/risicovoorspeller verkeersveiligheid	125	-
V2.2 ISA onderzoek	50	-
V2.3 Spaarpaal locaties – belonen goed gedrag	50	-
V2.4 Integrale aanpak scholen (o.a. schoolstraten/schoolroutes)	1.345	-
V2.5 Fiets- en voetgangersoversteken drukke autoroutes verbeteren	350	-
V2.6 Verbeteren verkeersveiligheid Glimmen en Noordlaren	350	-
V2.7 Verbeteren verkeersveiligheid Onnen	100	-
V2.8 Verbeteren verkeersveiligheid Haren	350	-
V2.9 Verbeteren verkeersveiligheid Middelberterweg (Middelbert)	700	350
V2.10 Verkeersmaatregelen Gaykingastraat en Stadsweg (Ten Boer)	250	-
V2.11 Verkeersmaatregelen Rijksweg en Eestumerweg (Ten Post)	50	-
V2.12 Verbeteren kruispunt Bloemersmatunnel-Duinkerkenstraat	1.200	-
V2.13 Snelheidsremmende maatregelen Vogelbuurt	250	-
V2.14 Snelheidsremmende maatregelen Oosterparkwijk	250	-
V2.15 Verbeteren verkeersveiligheid Pop Dijkemaweg-Stadsweg	550	-
V2.16 Verbeteren verkeersveiligheid Meeuwerderweg	500	-
V2.17 Verbeteren verkeersveiligheid J.M. den Uylstraat	150	-
V2.18 Verbeteren verkeersveiligheid Professor Uilkenweg	250	-
V2.19 Budget toepassen slimme tijdelijke maatregelen, pilots, etc.	PM	-
Subtotaal		
TOTAAL		

Bedragen x € 1.000,-

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
50	-	25	-	25	-	25
10	10	10	10	10	-	-
10	10	10	10	10	-	-
150	230	275	250	195	140	105
50	50	50	50	50	50	50
185	165	-	-	-	-	-
-	100	-	-	-	-	-
-	-	250	100	-	-	-
-	150	200	-	-	-	-
-	150	100	-	-	-	-
-	50	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	60 (S)
-	150	100	-	-	-	-
-	-	75	75	100	-	-
-	-	-	-	50	300	200
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	250	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
455	1.065	1.095	745	440	490	440
750	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500



Colofon

Projectteam

Natascha Agricola

Arne Dijk

Jacco Kuper

Femke Niekerk

Jaap Valkema

Ginet Walraven

Grafische vormgeving

Vision d-sign

Visualisaties

Initio

Anne Mérat

Fotografie

Jeroen van Kooten

Bestuurlijke vaststelling

12 juli 2023

