

## Raadsvoorstel



Onderwerp	Kredietaanvraag transformatie Dilgtweg, herinrichting Lijzijde en aanvullend voorbereidingskrediet		
Telnr.	14 050	Bijlagen 5	
Registratienummer	301982-2024		
Classificatie	<input checked="" type="checkbox"/> Openbaar <input type="checkbox"/> Geheim <input type="checkbox"/> Vertrouwelijk (bij gebruik van persoonsgegevens)		
Portefeuillehouder	Broeksma		
Langetermijn agenda (LTA) Raad	LTA ja:	<input checked="" type="checkbox"/> Maand 12	Jaar 2024
	LTA nee:	<input type="checkbox"/> Niet op LTA	

### Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de totale kosten voor de transformatie van de Dilgtweg vast te stellen op € 1.800.000,-- en die van de herinrichting van de Lijzijde op € 750.000,--;
- II. voor de transformatie van de Dilgtweg een krediet beschikbaar te stellen van € 1.800.000,-- en de structurele kapitaallasten van € 75.600,-- te dekken uit extra beleidsmiddelen: 'Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie';
- III. voor de transformatie van de Lijzijde een krediet beschikbaar te stellen van € 750.000,-- en de structurele kapitaallasten van € 31.500,-- te dekken uit extra beleidsmiddelen: 'Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie';
- IV. voor de transformatie van de Prinsesseweg, de Goeman Borgesuslaan, de Friesestraatweg (gedeelte Kraneweg – Hoendiep), Noordelijke en Oostelijke Diepenring, Amkemaheerd en de realisatie van de belevingsplekken Korreweg/Rodeweg/Nieuwe Ebbingestraat, Winkelcentrum Paddepoel, Helpman/Verlengde Hereweg en Overwinningsplein en de autoknip in de Eikenlaan, projecten in het kader van Doorwaadbare Stad, een nieuw aanvullend voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen van € 1.500.000,-- en de structurele kapitaallasten van € 63.000,-- te dekken uit extra beleidsmiddelen: 'Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie', waarmee het totale krediet uitkomt op € 2.850.000,--;
- V. de gemeentebegroting 2024 op deelprogrammaniveau overeenkomstig te wijzigen.

### Samenvatting

De transformatie van de Dilgtweg en de herinrichting van de Lijzijde zijn twee van de eerste straten die onder de noemer 'Doorwaadbare Stad' worden gerealiseerd. Hierbij wordt de aanpak van de ontwerpleidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte 'Nieuwe Ruimte' toegepast. Zowel de Dilgtweg als de Lijzijde zijn vooral gericht op gemotoriseerd verkeer en dat gaan we veranderen. De maximumsnelheid wordt verlaagd naar 30 km/u en er worden diverse maatregelen genomen om de snelheid te verminderen. We transformeren de straten tot een aantrekkelijk geheel en creëren meer plek voor fietsers en voetgangers en meer ruimte voor groen, samenkomen, beleving en klimaat. Bij de ingang van het winkelcentrum aan de Lijzijde komt ook een deelmobiliteitshub.

Voor beide projecten heeft een uitgebreid participatietraject plaatsgevonden met de omgeving.

In dit voorstel vragen we ook een aanvullend voorbereidingskrediet aan ten behoeve van de voorbereiding van projecten in het kader van het uitvoeringsprogramma de Doorwaadbare Stad voor de periode 2025 en 2026.

## Vervolg voorgesteld raadsbesluit

### Aanleiding en doel

---

De afgelopen jaren is de druk op de openbare ruimte fors toegenomen. Het aantal inwoners in de stad en de omliggende dorpen is gegroeid, maar de openbare ruimte is niet in dezelfde mate meegegroeid. Er is toenemende druk van meer inwoners en bezoekers en verschillende concurrerende functies leggen beslag op dezelfde openbare ruimte. Ook brengt het veranderende klimaatproblemen als hittestress en wateroverlast met zich mee.

Sinds de omgevingsvisie Next City (2018) wordt daarom volop ingezet op het vergroten van de leefkwaliteit. Zo ook in de in 2021 vastgestelde mobiliteitsvisie 'Groningen Goed Op Weg'. Onderdeel daarin is een transformatie van het wegennet onder de noemer 'Doorwaadbare Stad'. Op 16 november 2022 is het uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad 'Van verkeersruimte naar leefruimte' vastgesteld. In totaal betreft het ruim 50 straten en wegen die in de periode 2022-2040 worden getransformeerd van 50 naar 30 km/uur. Daarbij realiseren we een aantrekkelijker leefomgeving door een minder dominante rol voor de auto. De transformatie van de Dilgtweg en de herinrichting van de Lijzijde zijn twee van deze locaties.

Bij de uitwerking van de openbare ruimte laten we ons leiden door de ambities en inspiratiebeelden uit de in december 2021 door de raad vastgestelde ontwerpleidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte 'Nieuwe Ruimte'. Deze ontwerpleidraad gaat uit van een multidimensionale aanpak. Waarbij mobiliteit niet langer maatgevend is, maar toegankelijkheid, veiligheid, beleving, sociale interactie, ecologie, klimaatadaptatie, economie, cultuurhistorie én mobiliteit samen de straat maken.

### Transformatie Dilgtweg

De Dilgtweg loopt in het noorden van Haren tussen de Kerklaan en de Rijkstraatweg en fungeert op dit moment als een van de verbindingen vanuit Haren richting de A28. Daarnaast is de weg een belangrijke verbinding naar het verzorgingscentrum van ZINN en revalidatiecentrum van het UMCG, Beatrixoord. Ook bevinden zich het Maartenscollege en een school voor speciaal onderwijs (Mytylschool) aan de noordzijde van de Dilgtweg. Fietzers en voetgangers ervaren op dit moment een barrière tussen beide kanten van de weg, ook ontwijken ze een deel van de Dilgtweg door via het terrein van Beatrixoord richting het Maartenscollege te fietsen. Naar verwachting neemt het aantal fietsers in de straat toe als de plannen voor de campus Maartenscollege over een aantal jaren gerealiseerd zijn en het leerlingenaantal stijgt.

De straat is nu vooral gericht op gemotoriseerd verkeer en dat gaan we veranderen. We transformeren de Dilgtweg in een buurtstraat. Met meer aandacht en veiligheid voor fietsers en voetgangers en meer ruimte voor groen en beleving van de omgeving. Dit bereiken we onder andere door de maximumsnelheid op 30 km/uur te zetten en de straat in te richten volgens de richtlijnen van GOW30. Daarmee ontstaat er een minder dominante rol voor de auto, wat zorgt voor een beter leefklimaat. Daarnaast gaan we de openbare ruimte meer klimaatadaptief maken, de aanwezige groene structuren versterken en de parken in de straat aantrekkelijker maken als verblijfsgebied. In de toekomstige inrichting blijft er aandacht voor doorstroming van het openbaar vervoer, zodat bussen volgens dienstregeling door de wijk kunnen blijven rijden.

### Herinrichting Lijzijde

De Lijzijde is onderdeel van de verdeelring van Lewenborg en heeft momenteel een snelheidslimiet van 50 km/uur. Veel autoverkeer vanuit de wijk, maar ook veel fietsers maken gebruik van de Lijzijde. Hierbij gaat het om doorgaand noord/zuid verkeer, maar ook om bestemmingsverkeer voor het winkelcentrum Lewenborg. De twee grote parkeerterreinen bij het winkelcentrum zijn rechtstreeks via de Lijzijde ontsloten. Ook de bus (dragende OV-structuur) en bevoorradingsverkeer maken gebruik van de Lijzijde. Er zijn geen aparte fietsvoorzieningen waardoor fietsverkeer en autoverkeer gemengd gebruikmaken van dezelfde rijbaan. Om de verkeersveiligheid op het gedeelte van de Lijzijde ter hoogte van het winkelcentrum te vergroten en de oversteekbaarheid te verbeteren, gaan we de snelheidslimiet ter plaatse verlagen naar 30 km/uur en de straat herinrichten met meer aandacht voor fietsers en voetgangers en het verbeteren van de leefkwaliteit. Het gaat dan om het deel van de Lijzijde dat begint ten zuiden van de brug over het water bij het winkelcentrum tot aan de Kajuit. Plekken die hierbij bijzondere aandacht vragen zijn de beide entrees naar het winkelcentrum, de fietsdoorsteek Midscheeps en de bushaltes en diens directe omgeving.

Voor de openbare ruimte rondom het winkelcentrum is al een herinrichtingsplan vastgesteld. Deze is op dit moment in uitvoering. Er komt meer ruimte voor de voetganger, we creëren een hoogwaardige ontmoetingsplek en het geheel wordt klimaat adaptiever. Het ontwerp voor de Lijzijde moet aansluiten op dit plan.

### Aanvullend voorbereidingskrediet Doorwaadbare Stad

In december 2021 heeft uw raad de Mobiliteitsvisie "Groningen Goed op weg, naar een leefbare, schone en gezonde

gemeente” vastgesteld. Het college werd hierbij verzocht om verdere uitwerking te geven aan de plannen in de vorm van diverse uitvoeringsprogramma’s waaronder het uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad. Het programma geeft voor de periode 2022 – 2026 aan wanneer en op welke wijze ons wegennet wordt aangepakt conform de Mobiliteitsvisie. De maatregelen omvatten onder meer het verlagen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/uur inclusief transformatie van deze wegen, in participatietrajecten met de omgeving. Bij de uitwerking gaan we uit van de principes van de Ontwerpleidraad leefkwaliteit openbare ruimte “Nieuwe Ruimte”. De Zaagmuldersweg en Savornin Lohmanstraat zijn al door uw raad van een uitvoeringskrediet voorzien en gaan in 2025 in uitvoering.

Voor de periode 2025-2026 dient er nog een nieuw voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld te worden. Met dit besluit komen de middelen beschikbaar om in de periode 2025-2026 diverse locaties voor te bereiden. Voor uitvoering van elk project komen we bij uw raad terug met een kredietaanvraag voorzien van een voorlopig ontwerp.

---

## **Kader**

Verschillende beleidskaders zijn van invloed op de beide projecten:

- Het groenplan ‘Vitamine G’ (2020) omschrijft de ambities voor onder meer het versterken en vergroten van meer groen in de gemeente, meer klimaatadaptief maken van de openbare ruimte en het versterken van ecologische structuren. Ambitie is om alle groenstructuren binnen de gemeente zoveel mogelijk met elkaar te verbinden door nieuw groen toe te voegen en de benodigde infrastructuur aan te leggen tussen groengebieden;
- De mobiliteitsvisie ‘Groningen Goed Op Weg (2021) scheidt de randvoorwaarden voor het Groningen van 2040. Een gemeente die duurzaam bereikbaar is en waarin leefkwaliteit bovenaan staat. Een gemeente met een robuust autonetwerk, ingericht op lagere snelheden. Een gemeente waarin voetgangers en fietsers alle ruimte krijgen, met een stevig en toekomstvast OV-systeem;
- De ontwerpleidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte ‘Nieuwe Ruimte’ (2021) is een inspiratiedocument voor toekomstige projecten binnen de gemeente. Een beeldend product waarin een openbare ruimte wordt verbeeld, waarbij meer ruimte is voor thema’s als groen, sporten, spelen, klimaat en ontmoeten. Daarbij is in het bijzonder de koppeling gezocht met de mobiliteitsvisie;
- ‘Doorwaadbare Stad’ (2022) is het uitvoeringsprogramma van de mobiliteitsvisie die vooral focust op de herverdeling van de openbare ruimte: minder ruimte voor autoverkeer en parkeren en juist meer ruimte voor groen, voetgangers en fietsers. Daarvoor worden 50 km/uur-wegen getransformeerd in 30 km/uur-straten. De Dilgtweg en de Lijzijde zijn hier voorbeelden van;
- Op landelijk niveau wordt toegewerkt naar richtlijnen voor gebiedsontsluitingswegen 30 km/uur (GOW30). We willen als gemeente zoveel mogelijk volgens de nieuwste inzichten werken. De inrichting van GOW30-wegen is nog niet volledig uitgedacht. Maar, er zijn wel al voorkeurskenmerken te onderscheiden, zoals: voorrangskruisingen, aparte fietsstroken/-paden, regelmatig pleintje/zebra als onderbreking en langsparkeren i.p.v. haaksparkeren.

Voor de transformatie van de Dilgtweg geldt als afbakening het deel van de Dilgtweg tussen de kruising Kerklaan in het oosten en de kruising Rijksstraatweg in het westen. We hebben wel gekeken of er met eenvoudig te realiseren oplossingen iets aan de ervaring van onveiligheid van deze kruisingen gedaan kan worden.

Voor de herinrichting van de Lijzijde geldt als afbakening het deel van de Lijzijde beginnende bij de kruising met de Kajuit tot aan de zuidkant van de brug over het water. Hierbij kijken we ook of we met een paar simpele maatregelen de ervaren verkeersonveiligheid bij de bocht met het Kombuis kunnen verminderen.

---

## **Argumenten en afwegingen**

### **Transformatie Dilgtweg**

De Dilgtweg ligt in Haren en is aangelegd in 1951. De Dilgtweg is een voorbeeld van een straat die typisch is voor de Harense identiteit, maar deze erfgoedwaarde is niet verankerd in beleid. Dit is het zogenaamde ‘Harens profiel’ met parkachtige uitstraling. Die uitstraling ontstaat door de combinatie van diepe voortuinen met veel groen, groene erfscheidingen, voetpaden met (van origine) parkachtige uitstraling (uitgevoerd in asfalt mét strooilaag) en laanbomen. De gaafheid van de Dilgtweg is op de Cultuurhistorische Waardenkaart (CWK) nu als middelmatig gewaardeerd. Dat komt doordat de originele parkachtige uitstraling de afgelopen decennia door afname van de kwaliteit van het voetpad en door afname van beplanting, minder is geworden. Herinrichting biedt daarom een goede kans om het karakteristieke ‘Harens profiel’ te vernieuwen én te versterken.

De Dilgtweg is een combinatie van de straattypologieën “Dorpsstraat Doorgaand verkeer” en “Dorpsstraat Harens profiel”. Dit heeft ermee te maken dat de Dilgtweg van west naar oost een weg is met diverse gezichten, zoals beschreven onder het mobiliteitsraamwerk. Hierdoor komen aspecten van beide straattypologieën terug. Met de brede bermen in het eerste deel van de Dilgtweg, de twee parkjes en de groene omgeving is de Dilgtweg een Dorpsstraat ‘Harens profiel’ en dit vormt de hoofdmoot van de straat. De Dilgtweg heeft echter ook een ontsluitende functie voor

alle sociaal maatschappelijke voorzieningen in het gebied en tevens ook een rol als een van de twee doorgaande oost-west verbindingen in Haren Noord, hierin passen beter de bouwstenen van “dorpsstraat doorgaand verkeer”.

Voor de herinrichting van de Dilgtweg zijn de belangrijkste uitgangspunten voor de profielen vertaald naar een hedendaagse interpretatie voor het ontwerp van de straat. Een samenhangend groen beeld, een eigen herkenbare identiteit en trottoirs aan beide zijden. De straat krijgt locaties waar sociale ontmoetingen een duidelijker rol spelen. Ook halen we de barrièrewerking van de brede straat weg en verbeteren we mede daarmee de oversteekbaarheid. In het verlengde hiervan kenmerkt het huidige profiel van de Dilgtweg zich als een doorgaande, groen opgezette (laan)structuur, die we waar mogelijk met dit ontwerp versterken. We creëren en verbeteren ruimte voor de voetganger en fietser. Binnen het ontwerp is er extra aandacht voor het centrale deel, waar het brede westelijke deel nu overgaat in het smalle oostelijke deel. Hier komen veel verkeersstromen samen, bij een groen centrum en wordt de Dilgtweg gekruist door de diverse routes, inritten van aanliggende functies, woonwijken, fiets- en looproutes en de bushalte. Dit is de plek waar enerzijds belangrijke kruisende verkeersbewegingen plaatsvinden en anderzijds er een kans ligt om de relatie met de buurt, openbare functies en de ruimtelijke kwaliteit daarvan te leggen. Hier maken we een centraal punt van, waar de verschillende aspecten en kwaliteiten van de Dilgtweg samen komen.

Het uitgangspunt voor de materialisatie en vormgeving van de Dilgtweg vormen: verbeteren zichtbaarheid plek fietser, veiliger samenkomen van verkeersstromen, anticiperen op klimaatverandering, versterken van de groene kwaliteit van de straat, behouden parkachtige uitstraling (van de voetpaden bijvoorbeeld) en het terugbrengen van rust, continuïteit en ruimtelijke samenhang. Dit bereiken we onder andere door verlaging van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer van 50km/u naar 30km/u en het verminderen van het verhard oppervlak.

In hoofdlijnen worden de volgende maatregelen voorgesteld voor de Dilgtweg:

- De Dilgtweg wordt een gebiedsontsluitingsweg (GOW) 30 km/uur. Voor de Dilgtweg betekent dit dat het wegprofiel tussen de Rijksstraatweg en ingang Beatrixoord wordt versmald van 8 naar 6,50 meter. Daardoor ontstaat ruimte voor bijv. het toevoegen van groen. De Dilgtweg van de ingang Beatrixoord tot de Kerklaan is met 6 meter al smal;
- Aan beide zijden van de gehele straat komt een fietsstrook van 1,90 meter breed. Dat zorgt visueel voor extra versmalling van de rijbaan en nodigt daardoor minder uit om hard te rijden. De Dilgtweg was eerder al voorzien van fietsstroken en deze brengen we dus terug;
- De kruising met de Rijksstraatweg wordt voorzien van een middengeleider en zebrapad om de oversteek voor fietsers en voetgangers veiliger te maken en de snelheid van de automobilist te verlagen;
- De zichtbaarheid van de fietsstrook bij de Kerklaan verbeteren we door extra attentiewaarde te realiseren met een verhoogde oprit, zwart asfalt en een waarschuwingsbord.
- Zorginstelling ZINN heeft verzocht om de toegangen tot het complex als drempelconstructie aan te leggen om de snelheid op het terrein terug te brengen, dit nemen we mee in het ontwerp;
- De bushaltes bij Beatrixoord worden verhoogd voor toegankelijkheid. Ook worden ze duidelijker in beeld gebracht door het plaatsen van bushokjes. Hier leggen we een zebrapad neer om de oversteekbaarheid te verbeteren;
- Het wegdek wordt uitgevoerd in zwart asfalt (GemGro Reflection). Bij de bushaltes en op de fietsstroken in rood asfalt, waar een attentie verhogende werking van uitgaat;
- Het versterken en activeren van de verblijfskwaliteit van de parken. Het toevoegen van kwalitatief groen, bomen, speelmogelijkheid en bankjes om spelen en ontmoeten in de woonomgeving te stimuleren. Langs de weg gaan we de bestaande hegstructuur waar mogelijk doortrekken. Als bijkomend voordeel versmallen we de weg hiermee visueel nog meer (verlagen snelheid);
- Anticiperen op klimaatverandering (wateroverlast en hittestress) door het verminderen van verhardingsoppervlak, verbeteren waterdoorlatendheid, creëren van extra ruimte voor wateropvang en versterken van biodiversiteit;

De plankaart van het Voorlopig Ontwerp (VO) van de Dilgtweg is opgenomen in bijlage II. In het ontwerpboek wordt dit VO uitgebreid toegelicht in woord en beeld (bijlage I).

#### Afwegingen:

- De Dilgtweg blijft een belangrijke verbindingfunctie houden tussen de Kerklaan en Rijksstraatweg. Een goede doorstroming van het openbaar vervoer, de hulpdiensten en bereikbaarheid van de verschillende openbare voorzieningen is belangrijk. Dat houdt in dat niet wordt gekozen voor drempels als snelheidsremmende maatregel, maar voor de versmalling van de rijbaan. De busroute betekent ook dat qua materialisatie van de straat niet kan worden gekozen voor klinkers, maar voor asfalt. De ervaring leert dat bussen in combinatie met klinkers leidt tot verzakkingen en meer geluidsoverlast geeft dan bij asfalt.
- Vanuit de omgeving komt bij elk gesprek naar boven dat de kruisingen met de Rijksstraatweg en de Kerklaan als onveilig worden ervaren. Grote infrastructurele wijzigingen zijn op de kruisingen nu niet mogelijk en behoren ook niet binnen de scope van dit project. Voor de Rijksstraatweg geldt dat we passende wijzigingen op deze weg onderzoeken en indien mogelijk meenemen binnen planvorming rondom de ontwikkeling van de campus. Voor de

Kerklaan verhogen we daarom de attentiewaarde voor de automobilist. De kruising met de Rijksweg passen we op de Dilgtweg aan door de weg te versmallen en een middengeleider toe te voegen met een duidelijke fietsoversteek en zebrapad.

Uitgangspunt voor het ontwerp was om de bestaande waarden van groen zo veel als mogelijk te behouden. Langs de Dilgtweg bevindt zich in de huidige situatie veel groen en in de westzijde een laanstructuur met 36 bomen. De parken hebben totaal ook nog 29 bomen. We gaan kwalitatief groen en waar mogelijk meer bomen toevoegen ter versterking van de huidige waarden. Zo wordt de laanstructuur versterkt en de parken richten we aantrekkelijker in. Zo leggen we bijvoorbeeld een slingerend voetpad door het centrale park bij de Hemmenlaan. Ook gaan we deze van een wadi voorzien met daarin natuurlijke speelelementen, de mogelijkheden daartoe en voor het toevoegen van bomen onderzoeken we nader in de DO fase. Het park bij het Dilgtplein wordt ook aantrekkelijker maken als samenkomst- en verblijfsgebied, hier kan gedacht worden aan ander maaibeeld in overleg met Stadsbeheer omdat dit park al veel potentiële kwaliteit heeft en we niet te veel willen verharderen. In beide parken voegen we banken toe als rustpunt tijdens een wandeling.

### **Herinrichting Lijzijde**

Lewenborg is een typische jaren '70 woonwijk met scholen en een winkelcentrum. Het wordt gekenmerkt door een kronkelige infrastructuur, autoluwe gebieden, woonerven en veel groen met waterpartijen. Vanaf het jaar 2000 tot ca 2010 is er veel vernieuwd in de wijk. Veel hoogbouw is gesloopt en daarvoor zijn meer koop en meer grondgebonden woningen in de plaats gekomen. Destijds waren er veel sociale problemen in Lewenborg die met deze vooral fysieke wijkvernieuwing deels zijn verbeterd. Uit het wijkkompas (basismonitor Groningen) blijkt echter dat de kwaliteit van leven opnieuw veel lager scoort in Lewenborg dan het gemiddeld in de gemeente. Met name in Noord en Zuid-Lewenborg waar het winkelplein tussenin ligt. Ook leven veel bewoners op of onder het bestaansminimum, kent de wijk veel één oudergezinnen en relatief veel ouderen en mensen van niet westerse afkomst. Veel ouderen hebben een laag inkomen en geven aan zich eenzaam te voelen. Er is verder sprake van veel overlast en gevoelens van (verkeers)onveiligheid. Daarnaast geven bewoners aan dat de kwaliteit van de fysieke omgeving ondermaats is. Het wijkvernieuwingplan Lewenborg Leeft bestaat uit 6 programmatische lijnen: samenwerken en samenhang; iedereen doet mee; opvoeden en opgroeien; samen tegen armoede; oud worden in de wijk en fijn groen en duurzaam. Bij al deze programmatische lijnen is ontmoeting in de buitenruimte op pleinen centraal in de wijk belangrijk. Er wordt vanuit de wijkvernieuwing hard gewerkt om Lewenborg vitaler, socialer, leefbaarder en veiliger te maken. Ook de verkeersveiligheid is daar een belangrijk onderdeel van. Met het herinrichten van de openbare ruimte rondom het winkelcentrum wordt hier al een grote stap in gezet door betere loop- en fietsroutes te scheppen. De opdracht vanuit de Doorwaadbare Stad sluit hier naadloos bij aan.

De Lijzijde valt onder de straattypologie "Concentrische Verbindingsweg". Het is dé wijkring van Lewenborg en fungeert als belangrijkste ontsluitingsweg van de wijk. Dit brengt ook de nodige problematiek met zich mee. De naoorlogse lap asfalt die ook hier hoogtijdagen viert, nodigt uit om flink door te rijden. Waar in het grootste gedeelte van de wijkring een vrijliggend fietspad ligt om de fietsers veilig door Lewenborg te leiden, is dit op de Lijzijde ten hoogte van het winkelcentrum niet zo. Dat alles gecombineerd met het feit dat de bus hier ook langs moet rijden, zorgt voor onveilige situaties waarbij auto's, fietsers, voetgangers en de bussen kriskras door elkaar gaan, elk met hun eigen snelheid.

Voor de herinrichting van de Lijzijde hebben we gekeken naar de eigenschappen van de wijk Lewenborg en deze vertaald in een eigentijds ontwerp waarbij de snelheid van het verkeer verlaagd wordt zodat gemotoriseerd vervoer en fietsers veiliger de weg kunnen delen. Ook hebben we in kaart gebracht hoe de diverse verkeersstromen zich op dit stuk bewegen. Dit hebben we gebruikt om de diverse verkeersstromen beter te kunnen geleiden. Zo krijgt het trottoir aan de zijde van het winkelcentrum door het plaatsen van plantvakken meer ruimte voor voetgangers en daardoor logischere looproutes. De toeritten naar het winkelplein worden versmald zodat er een duidelijke in- en uitritlocatie komt. Daarbij brengen we ook een gewenste rijrichting op de parkeerpleinen aan. Ook worden de oversteeken verlegd en verhoogd aangelegd zodat deze beter aansluiten op het dagelijks gebruik van de gemiddelde winkelcentrumbezoeker. Alhoewel de fietsoversteek Midscheeps aan alle richtlijnen voldoet, wordt deze nog steeds als gevaarlijk beschouwd, vooral vanwege het zicht. We verbeteren het zicht door lagere beplanting aan te brengen, de walbegroeiing beter te onderhouden, en te kijken naar betere verlichting. Maar bovenal wordt de rijbaan versmald en worden er attentieverhogende rode vakken aangebracht om de snelheid te verminderen.

In hoofdlijnen worden de volgende maatregelen voorgesteld voor de Lijzijde:

- Versmallen rijbaan ter hoogte van de bushalte. De Lijzijde wordt op haar smalst 6 meter breed. Bussen kunnen elkaar dan blijven passeren en werken als snelheidsremmende factor voor het overig verkeer.
- Inkrimpen toeritten parkeerpleinen, verwijderen van overbodige verharding en toevoegen van bomen en groenvakken.
- Achterzijde winkelcentrum strategisch indekken met bomen en heesters.

- Verleggen/logischer maken looproutes. Subtiele verhogingen tot trottoirhoogte bij de oversteken.
- In samenspel met het ontwerp voor het winkelplein worden er circa 12 parkeerplekken verwijderd (van de ruim 300 rechtstreeks rondom het winkelcentrum), ten behoeve van bomen, verkeersveiligheid en verblijf.
- Bij de zuidelijke entree komt een pleintje met zitgelegenheid, meer fietsparkeerplekken en een deelmobiliteitshub.
- Aan de noordkant van de Lijzijde (bij Cosis) verhogen we de biodiversiteit door kleurrijke beplanting aan te brengen, in combinatie met zitgelegenheid.
- Attentieverhogende vlakken in rood, zoals bij andere Doorwaadbare Stad projecten ook gaat gebeuren.
- Voor dit project planten we 8 bomen bij en worden er geen bomen gekapt.
- De fietsoversteek Midscheeps krijgt beter zicht vanaf de Lijzijde.

### Afwegingen

- In samenspel met het ontwerp voor het winkelplein worden er circa 12 parkeerplekken verwijderd ten bevordering van de leefkwaliteit en de verkeersveiligheid. Dit is in het raadsvoorstel over de herinrichting van het winkelplein ook al ter sprake geweest (zie zaak 38852-2024 waarover uw raad een besluit heeft genomen op 3 april 2024). Ondernemers zien liever dat de parkeerplekken allemaal behouden blijven en er eventueel nog meer bij komen. Toch kiezen we er wel voor om dit te doen omdat we hiermee de leefkwaliteit, verkeersveiligheid en klimaatbestendigheid bevorderen. De parkeerdrukmeting laat zien dat op een doorsnee doordeweekse dag de gemiddelde bezetting op ongeveer 70% ligt, marktdagen uitgezonderd. Daarnaast hebben we gekeken naar de tijdsduur dat auto's op de parkeerplekken rondom het winkelcentrum staan. Ongeveer 40% van de geparkeerde auto's staat daar langer dan 6 uur. In de avonduren ligt de parkeerdruk rond de 25%. Het is in lijn met het gemeentelijk beleid dat een klein percentage parkeerplekken opgeofferd kunnen worden als dit ten gunste komt van de leefbaarheid en verkeersveiligheid.
- Er zijn drie laad- en losplekken voor vrachtwagens rondom het winkelcentrum. Daarnaast is er een laad- en losstrook voor kleinere bakwagens en busjes op het zuidelijk parkeerplein. Dit parkeerplein wordt ten behoeve van een paar winkels in de zuidwesthoek van het winkelcentrum ook gebruikt door grote vrachtwagens voor het laden en lossen. Een vrachtwagen kan echter de draaicirkel niet maken om het parkeerplein geheel rond te rijden. Daarom rijdt deze achteruit in en rijdt na het lossen weer vooruit van het plein af. Dit zorgt voor onveilige situaties met het overige (voet)verkeer op het plein. Er lopen hier immers ook winkelend publiek met kinderen van en naar hun auto. Tijdens het lossen blokkeert de vrachtwagen meerdere parkeerplekken, waaronder de daar aanwezige gehandicaptenparkeerplekken. In het VO is dit goed te zien op de achtergrondfoto. Deze manier van laden en lossen wordt nu gedoogd, maar is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor anders validen niet wenselijk. Ondernemers geven aan dat deze situatie nodig is voor het bevoorraden van enkele winkels in de zuidwest hoek van het winkelcentrum. Het gebruiken van de voor vrachtwagens bestemde laad en losplekken betekent namelijk dat de chauffeur zijn vrachtwagen onbeheerd achter moet laten. Als we het laden en lossen op het parkeerplein met een vrachtwagen wel mogelijk willen maken, gaat dit -in het meest gunstige scenario- ten koste van nog eens 10 parkeerplekken. Als de vrachtwagen helemaal rond moet kunnen rijden, zijn het al gauw 25 parkeerplekken die daarvoor moeten wijken. Bovendien blijft dit leiden tot gevaarlijke situaties met het winkelend publiek dat gebruik maakt van het parkeerplein. Binnen de bestaande ruimte kunnen de wens om de verkeersveiligheid te verbeteren, parkeerplekken te behouden en laden en lossen met vrachtwagens mogelijk te maken, niet verenigd worden. Vooral lettend op de verkeersveiligheid -naast de wens van de ondernemers om zoveel mogelijk parkeerplekken in stand te houden- zal het laden en lossen met vrachtwagens moeten gebeuren op de daarvoor bestemde plekken.
- In tegenstelling tot de Dilgtweg brengen we op de Lijzijde geen fietsstroken aan. Dit vooral omdat het maar een klein stuk van de Lijzijde behelst, waardoor fietsers na enkele tientallen meters alweer op de rijbaan moeten.

### **Maatschappelijk draagvlak en participatie**

Voor de transformatie van de Dilgtweg heeft een uitgebreid participatietraject plaatsgevonden met de omgeving. Onder andere via inloopavonden, klankbordgroepen, buurtwandelingen en schetssessies met bewoners heeft de omgeving een belangrijke rol gehad bij het ontwerp voor de Dilgtweg. Tevens is gesproken met diverse belangengroepen, zoals de werkgroep Toegankelijk Groningen, het OV-bureau en omliggende partijen als ZINN, Beatrixoord en de Mytylschool, wat hele nuttige informatie heeft opgeleverd voor het ontwerptraject.

In het participatieverslag "Dilgtweg" in bijlage III wordt het participatietraject met de omgeving en de afstemming met de diverse belangenorganisaties uitgebreid beschreven.

Ook voor de herinrichting van de Lijzijde is uitvoerig geparticipeerd, zoals te lezen is in het participatieverslag Lijzijde in bijlage V. Door middel van inlopen, gesprekken met bewoners, organisaties en ondernemers en met behulp van de klankbordgroep, is het ontwerp voor de Lijzijde tot stand gekomen. Dit ontwerp is nogmaals voorgelegd aan alle geïnteresseerden. Het ontwerp kan rekenen om draagvlak van de bewoners.

## Financiële consequenties

### Transformatie Dilgtweg

De geraamde kosten voor de transformatie van de Dilgtweg passen op basis van het VO binnen het gestelde budget van € 1,8 miljoen. Met inachtneming van de in deze fase nog aanwezige onzekerheidsmarges, is het zeer aannemelijk dat het ontwerp voor de Dilgtweg (inclusief plankosten) gerealiseerd kan worden binnen het totaal beschikbare budget.

BEGROTINGSWIJZIGING INVESTERINGEN 2024 (x € 1000)						
DIRECTIE:	Stadsontwikkeling					
LOOPTIJD:	2024-2025					
Programma	Deelprogramma	Beleidsveld	Inc/str	Lasten	baten	Saldo te activeren
01 Economie en Ruimte	01.2 Mobiliteit	01.2.3 Slim en duurzaam	I	1800		1800
Totaal				1800	0	1800

### Herinrichting Lijzijde

Ook de geraamde kosten voor de transformatie van de Lijzijde passen op basis van het VO binnen het gestelde budget van € 750.000,--. Met inachtneming van de in deze fase nog aanwezige onzekerheidsmarges, is het zeer aannemelijk dat het ontwerp voor de Lijzijde (inclusief plankosten) gerealiseerd kan worden binnen het totaal beschikbare budget.

BEGROTINGSWIJZIGING INVESTERINGEN 2024 (x € 1000)						
DIRECTIE:	Stadsontwikkeling					
LOOPTIJD:	2024-2025					
Programma	Deelprogramma	Beleidsveld	Inc/str	Lasten	baten	Saldo te activeren
01 Economie en Ruimte	01.2 Mobiliteit	01.2.3 Slim en duurzaam	I	750		750
Totaal				750	0	750

### Aanvullend voorbereidingskrediet Doorwaadbare Stad

Op 5 juli 2022 heeft uw raad het Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad 2022-2026 vastgesteld. Daarin is bepaald dat we deze periode aan de slag gaan met veertien projecten met betrekking tot de transformatie van 50 naar 30 km/uur-wegen, de inrichting van belevingsplekken en de realisatie van autoknips. Concreet gaat het om de transformatie van de Prinsesseweg, de Zaagmuldersweg, de Goeman Borgesuslaan, de Dilgtweg, de Friesestraatweg (gedeelte Kraneweg – Hoendiep), Noordelijke en Oostelijke Diepenring, Amkemaheerd, de realisatie van belevingsplekken Korreweg/Rodeweg/Nieuwe Ebbingestraat, Winkelcentrum Paddepoel, Helpman/Verlengde Hereweg en Overwinningsplein en de autoknip in de Eikenlaan. Gelijktijdig met het besluit om met deze projecten concreet aan de slag te gaan, is ook een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld. Het gaat om een bedrag van € 1.350.000,-- voor de jaren 2023 en 2024.

De afgelopen tijd is hard gewerkt aan de verschillende projecten uit Doorwaadbare Stad. Zo is van een aantal straten (o.a. Zaagmuldersweg) inmiddels het Voorlopig Ontwerp vastgesteld en is een uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld. Om voortvarend verder te kunnen gaan met de planvorming en participatiezijn voor de periode 2025-2026 nieuwe, aanvullende middelen nodig. Het gaat om een bedrag van € 1.500.000,--. Volgens onderstaande begrotingswijziging stellen we hiervoor een aanvullend voorbereidingskrediet van € 1.500.000,-- beschikbaar.

BEGROTINGSWIJZIGING INVESTERINGEN 2024 (x € 1000)						
DIRECTIE:	Stadsontwikkeling					
LOOPTIJD:	2024-2025					
Programma	Deelprogramma	Beleidsveld	Inc/str	Lasten	baten	Saldo te activeren
01 Economie en Ruimte	01.2 Mobiliteit	01.2.3 Slim en duurzaam	I	1500		1500
Totaal				1500	0	1500

### Overige consequenties

- Aan de noordzijde van de Dilgtweg wordt de campus van het Maartenscollege ontwikkeld. Er wordt een toename van het aantal leerlingen voorzien. Hierdoor zal het fietsverkeer rond de campus ook toenemen, waaronder op de Dilgtweg. Het huidige parkeerterrein is in de toekomst alleen voor personeel beschikbaar, daardoor neemt het autoverkeer naar de campus via de Dilgtweg af. Het halen en brengen door ouders zal via de parkeerplaats bij sportpark Esserberg plaatsvinden.
- Op de Dilgtweg zijn diverse plaatsen met mogelijke wateroverlast. Bij piekbuien wordt het water niet snel genoeg afgevoerd. Deels komt dit mogelijk omdat kolken zijn weggezaakt en niet meer voldoende water kunnen afvoeren. Deze kolken zullen weer op hoogte worden gebracht. Ook stroomt veel water vanaf de Rijksstraatweg richting de

Kerklaan. Een deel van de potentiële overlast bij piekbuien kan worden opgelost door het water tijdelijk op te vangen door een wadi aan te leggen in het park bij de Hemmenlaan. Dit biedt ook de kans deze in te richten als natuurlijke speelplaats om het park daarmee aantrekkelijker te maken als verblijfsgebied. Zo combineren we wensen van de omgeving en maken we werk met werk.

- De Kerklaan is enkele jaren geleden vernieuwd en voorzien van een vrijliggend fietspad. De omwonenden hebben zorgen over onveiligheid van de kruising Kerklaan met de Dilgtweg voor fietsers. Met name de snelle fietsen (speed pedelecs, fatbikes) zorgen voor problemen omdat het zicht op de kruising beperkt is en de automobilist soms, ondanks goed uitkijken, alsnog verrast wordt door een fietser. Omgekeerd geldt dat fietsers ook verrast kunnen worden door een automobilist. Bij het afslaan richting de Dilgtweg is het voor automobilisten ook lastig om fietsers van achteren te zien aankomen. Voorzichtigheid en opletten blijft devies bij deze kruising. Echter kan wel meer veiligheid voor de fietser gecreëerd worden door een verhoogd oprijvlak op de Dilgtweg, andere markering op de weg en een extra waarschuwbord.
- Het verwijderen van enkele parkeerplekken bij de Lijzijde past binnen het beleid van de gemeente en kan hier ook. Maar als er nog meer woningbouwprojecten zijn waarbij de parkeerplekken op eigen terrein en tegen betaling gerealiseerd worden, zal de parkeerdruk op openbaar terrein meer en meer toenemen. Nu al is het zo dat een zeer groot deel van de beschikbare parkeerplekken rondom het winkelcentrum niet voor winkelend publiek beschikbaar is. Het moet niet zo zijn dat de parkeerplekken enkel nog benut worden door bewoners en forensen.
- Elke verandering in een verkeerssituatie heeft aanpassingstijd nodig. Over het algemeen duurt het ongeveer drie maanden voordat gebruikers aan de nieuwe situatie gewend zijn. Tot die tijd zal er hoogstwaarschijnlijk een toename zijn in het aantal meldingen over de verkeersveiligheid, maar we verwachten dat na de gewenningsperiode de gemiddelde snelheid niet meer tot onveilige situaties gaat leiden.
- Een nieuwe inrichting van de openbare ruimte brengt ook altijd onderhoud en/of handhaving met zich mee. De kosten hiervoor worden gedekt door de programma's zelf.
- De transformatie van de Dilgtweg en de herinrichting van de Lijzijde zijn twee van de eerste projecten van uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad en twee van de eerste projecten waar de aanpak van de ontwerpleidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte 'Nieuwe Ruimte' wordt toegepast. De lessen die worden geleerd bij dit project worden meegenomen bij volgende, vergelijkbare projecten waar de ontwerpleidraad wordt toegepast, met als doel om steeds beter te worden in het toepassen daarvan.

## **Vervolg**

---

Na het vrijgeven van de kredieten voor de transformatie van de Dilgtweg en de herinrichting van de Lijzijde, worden de ontwerpen uitgewerkt naar een Definitief Ontwerp (DO). Daarna worden de ontwerpen vanaf begin 2025 uitgewerkt naar een bestek voor de aanbesteding van de aannemer. Het streven is om met de uitvoering te starten eind 2025.

Na vaststelling van het aanvullende krediet voor de doorwaadbare stad, kan de voorbereiding voor nieuwe projecten worden gestart. De verwachting is dat de volgende projecten dan in 2025 en 2026 middels een voorlopig ontwerp en een kredietaanvraag aan de raad kunnen worden voorgelegd.

## **Lange Termijn Agenda**

---

Besluitvorming over het krediet voor de transformatie van de Dilgtweg en de herinrichting van de Lijzijde staat op de LTA voor Q4 2024.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

wnd. burgemeester,  
Mirjam van 't Veld

secretaris,  
Christien Bronda

*Dit raadsvoorstel is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.*