Raadsvoorstel
onder embargo tot donderdag 9-1-2025 14.00 uur

Onderwerp	Kredietaanvraag fietsstraat Korreweg
Telnr.	14 050

Bijlagen 4

Registratienummer	361041-2024
Classificatie	☒ Openbaar ☐ Geheim ☐ Vertrouwelijk (bij gebruik van persoonsgegevens)
Portefeuillehouder	Broeksma
Langetermijn agenda (LTA) Raad	LTA ja: ☒ Maand 2 Jaar 2025 LTA nee: ☐ Niet op LTA

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

I. het Voorlopig Ontwerp voor de fietsstraat Korreweg vast te stellen;
II. de totale kosten (inclusief plankosten) vast te stellen op € 9.000.000,--;
III. hiervoor een uitvoeringskrediet van € 9.000.000,-- beschikbaar te stellen en dit te dekken uit:
   a. een reeds toegekende subsidie Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023 van € 602.975,-- welke als bijdrage derden in mindering wordt gebracht op het te activeren bedrag;
   a. incidentele bijdrage vanuit het programmabudget groot onderhoud wegen 2025 van Stadsbeheer van € 77.197,-- en dit te storten in de beklemde reserve ter dekking van de structurele kapitaallasten;
   b. de aan het krediet verbonden structurele kapitaallasten van € 352.675,-- als volgt te dekken:
   € 3.242,-- te dekken uit voornoemde storting in de beklemde reserve;
   € 40.000,-- te dekken uit de structurele wijkvernieuwingsmiddelen Korrewegwijk;
   € 309.433,-- uit de 'Intensiveringsmiddelen Mobiliteit'.
IV. de gemeentebegroting 2025 op deelprogrammaniveau overeenkomstig te wijzigen.

Samenvatting

Uw raad heeft met de vaststelling van de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 reeds besloten dat de Korreweg wordt ingericht als een fietsstraat. Met de vaststelling van de Mobiliteitsvisie 'Goed op Weg' heeft uw raad deze keuze nogmaals bevestigd. Het project is daarom ook opgenomen in diverse uitvoeringsprogramma's. Bij de inrichting hebben we zoveel mogelijk de ontwerpleidraad Openbare Ruimte toegepast. Voor de daadwerkelijke inrichting heeft een uitgebreid participatietraject met de omgeving plaatsgevonden. De straat is nu vooral gericht op gemotoriseerd verkeer met te smalle vrijliggende fietspaden en dat willen we veranderen. De maximumsnelheid wordt verlaagd naar 30 km/u en er worden diverse maatregelen genomen om de snelheid te verminderen. Bovendien willen we de fiets veel meer comfort, ruimte en veiligheid bieden.

Daarnaast zien we kans om het 'groen' een enorme impuls te geven door bomen met een slechte en matige kwaliteit te vervangen door nieuwe bomen en daarnaast nog 25 bomen toe te voegen. Bovendien kunnen we veel verharding omvormen naar beplanting.

B&W-besluit d.d.: 7 januari 2025

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 komen meer bezoekers in de binnenstad en er ligt een grotere druk op de wijken door binnenstedelijke verdichting of doordat werknemers van buiten de stad er bijvoorbeeld hun auto parkeren. Naast de toenemende druk van meer inwoners en bezoekers, gaat het ook om verschillende concurrerende functies die beslag leggen op dezelfde openbare ruimte. Ook brengt het veranderende klimaatproblemen als hittestress en wateroverlast met zich mee.

In 2015 heeft uw raad de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 vastgesteld. De Fietsstrategie, die is opgebouwd uit vijf deelstrategieën, is ons antwoord op de ontwikkelingen die op de gemeente af komen. De fiets kan én moet hieraan een belangrijke bijdrage leveren. Met onze fietsstrategie willen we de fiets op verschillende plaatsen letterlijk en figuurlijk meer ruimte geven. Daarom gaan we door met het verbeteren van het bestaande fietsnetwerk en de aanleg van bredere fietspaden en nieuwe fietsverbindingen. Maar ook met gedragsbeïnvloeding en door meer en beter gebruik te maken van het zelf organiserend en het lerend vermogen van onze fietsers. De fietsstraat Korreweg is één van de tien kompasprojecten uit de Fietsstrategie.

Sinds de omgevingsvisie Next City (2018) wordt daarom volop ingezet op het vergroten van de leefkwaliteit. Op 22 december 2021 heeft uw raad de nieuwe Mobiliteitsvisie Groningen ‘Goed op Weg’ vastgesteld. Eén van de meest prominente opgaven daarin is de keuze voor een ‘doorwaadbare stad’. Dat is een stad waarin fietsen of lopen de makkelijkste manieren zijn om je te verplaatsen. Je kunt weliswaar nog steeds met de auto, maar het is niet langer vanzelfsprekend dat het zo snel mogelijk moet kunnen. De leefkwaliteit komt centraal te staan en bij het vormgeven van de openbare ruimte nemen we afscheid van de autologica. Het loslaten van die autologica betekent onder meer dat de snelheidslimiet voor het autoverkeer op bijna iedere weg binnen de bebouwde kom wordt teruggebracht naar 30 km/uur. De fietsstraat Korreweg past naadloos in de filosofie van een doorwaadbare stad. We maken meer ruimte voor de fiets en de voetganger door afscheid te nemen van de autologica. Met het inrichten van de Korreweg als fietsstraat verlagen we bovendien de snelheid voor het gemotoriseerd verkeer en kiezen we voor een inrichtingsprofiel waarbij de fiets maximaal wordt gefaciliteerd op deze drukke hoofdfietsroute én regionale doorfietsroute. Onze keuze laat duidelijk zien dat we in Groningen echt ruimte geven aan de fiets.

Het herinrichten van de Korreweg als fietsstraat biedt ten slotte veel kansen om te investeren in de leefkwaliteit van de straat. Zo kan gedacht worden aan het realiseren van plekken om elkaar te ontmoeten, het toevoegen van meer groen (klimaatadaptief en biodivers) en meer ruimte voor sport en bewegen. Daarmee kan de Korreweg bijdragen aan een gezonde en leefbare gemeente. De Leidraad Openbare Ruimte ‘Nieuwe Ruimte’, die ook op 22 december 2021 door uw raad is vastgesteld, biedt hiervoor de nodige inspiratie en handvaten.

Kader

Verschillende beleidskaders zijn van invloed zijn op de inrichting van de Korreweg:

- De parkeervisie ‘Ruimte Voor De Straat’ (2018) stelt dat de geparkeerde auto in de openbare ruimte soms wel heel veel ruimte inneemt. Dat levert straten op waar minder plek is voor groen, speelplekken of ontmoetingsplekken. Doel van de parkeervisie is om met een goed en evenwichtig parkeerbeleid de straat weer de ruimte geven, en – waar dat aan de orde is – de dominantie van parkeren terug te dringen. Waardoor plek kan worden geboden voor een ander gebruik van de straat;
- 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) schept 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; De leidraad Openbare Ruimte) is een inspiratiedocument voor toekomstige projecten binnen 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 Korreweg is één van deze straten;
- Voor de hele gemeente is een nieuw pakket parkeermaatregelen voorbereid met als doel om de huidige en toekomstige parkeerdruk te verlagen en wijkvreemd parkeren tegen te gaan. Doel is om met dit pakket ruimte vrij te spelen voor leefkwaliteit, klimaatadaptatie, lopen en fietsen, en de beschikbare parkeerruimte zoveel mogelijk in te zetten voor bewoners en hun bezoek. Besluitvorming hierover vond plaats in de raad van 10 juli 2024;

De afgelopen jaren heeft de fietsstraat Korreweg in vier verschillende uitvoeringsprogramma's gestaan:
- Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie 2015-2025 (vastgesteld in 2015);
- Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2022 (vastgesteld in 2019);
- Uitvoeringsprogramma Lopen, Fietsen en Verkeersveiligheid 2023-2030 (vastgesteld in 2023);
- Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad (vastgesteld in 2022).

Uiteindelijk wordt de hele Korreweg ingericht als een fietsstraat. Dit raadsvoorstel heeft echter betrekking op het deel van de Korreweg tussen de Singelweg en de Oosterhamriklaan. De Korreweg tussen de Oosterhamriklaan en de Gerrit Krolbrug valt onder het project vervanging Gerrit Krolbrug. Dit project neemt het nu voorliggende ontwerp voor de fietsstraat 1 op 1 over voor 'hun' deel van de Korreweg. De Korreweg tussen de Singelweg en het Noorderplantsoen betrekken we bij de uitwerking voor de KOP Korreweg. Qua profiel wordt het nu voorliggende ontwerp voor de fietsstraat doorgetrokken richting het Noorderplantsoen. Enige variabele daarin is de positie van de bushalte De Beren. Deze halte is wellicht beter passend op het Boterdiep.

Argumenten en afwegingen

De Korreweg is met dagelijks bijna 16.000 fietsers één van de drukste fietsroutes van onze gemeente. Het is de belangrijkste fietsroute tussen Beijum, De Hunze, Kardinge en de rest van Groningen. Bovendien is de Korreweg onderdeel van de regionale Doorfietsroute Bedum-Groningen. De huidige fietspaden zijn in een tijd aangelegd dat de fietsstromen veel kleiner waren. Momenteel kunnen de aanwezige fietspaden de grote stroom fietsers amper verwerken. In combinatie met de steeds groter wordende snelheids- en massaverschillen op het fietspad leidt dit vaker tot frustratie en (een gevoel van) onveiligheid. Bovendien staan de locaties waar de fiets- en autostromen elkaar kruisen – zoals ter hoogte van de Gerrit Krolburg, het kruispunt Oosterhamriklaan, de rotonde J.C. Kapteynlaan en het kruispunt Rodeweg/Nieuwe Ebbingestraat – bekend als verkeersveiligheidsknelpunten.

Behalve een drukke fietsroute is de Korreweg ook onderdeel van de busroute richting station Groningen Noord. In tegenstelling tot wat in de mobiliteitsvisie staat beschreven, blijft de bus rijden op de hele Korreweg. In de mobiliteitsvisie stond beschreven dat de bus niet langer zou rijden op de Korreweg tussen de Kapteijnlaan en het Noorderplantsoen, maar bij nader inzien is continuering van de huidige busroute beter. Voor de bus is dat qua exploitatie de meest gunstige busroute. Op de Korreweg passen bussen zich aan de fietsers aan en rijden ze nog maximaal 30 km/uur, waarbij ze wel de mogelijkheid hebben om fietsers in te halen. Het grootste gedeelte van de fietsstraat wordt 7,20 meter breed. Alleen bij De Beren is iets minder ruimte beschikbaar. Hier wordt de fietsstraat 6,70 meter breed. Voor zover mogelijk proberen we onnodige verstoringen voor het openbaar vervoer zoveel mogelijk te voorkomen en zorgen we voor een manier waarop het openbaar vervoer zo goed mogelijk kan blijven doorstromen.

Tijdens de door uw raad georganiseerde expertmeeting in oktober 2019 is bevestigd dat een inrichting als fietsstraat inderdaad een haalbaar model is voor de gehele Korreweg inclusief de aanwezigheid van bussen op een deel daarvan. De maatregel was daarom opnieuw opgenomen in het door de raad in 2019 vastgestelde Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2022 en de onlangs vastgestelde Mobiliteitsvisie 'Groningen Goed op Weg'.

Het transformeren van de Korreweg in een fietsstraat biedt veel kansen om de straat leefbaarder en aantrekkelijker te maken. De Leidraad Openbare Ruimte 'Nieuwe Ruimte' vormt hiervoor de basis. Verder geven we invulling aan de wensen uit de groenstructuurvisie Vitamine G door de boomstructuur te versterken. Ook verkleinen we de barrièrewerking van de Korreweg ter hoogte van het Molukkenplantsoen en het Hamburgerpark (als onderdeel van het oude Berlagetracé).

De plankaart van het Voorlopig Ontwerp (VO) van de fietsstraat Korreweg is opgenomen in **bijlage I**.
In het rapport in **bijlage II** wordt het VO uitgebreid toegelicht in woord en beeld inclusief de raamwerken die we hebben opgesteld vanwege het toepassen van de Leidraad Openbare Ruimte.

Bomen

Om de realisatie van de fietsstraat Korreweg mogelijk te maken is een Boom Effect Analyse (BEA) opgesteld. Wij hebben deze BEA ter informatie in de **bijlage III** opgenomen. Alle 83 bomen in de Korreweg zijn beoordeeld op kwaliteit en levensverwachting. De uitkomst is dat de bomen in de huidige situatie aan beide zijden van de straat in een strook tussen de rijbaan en de fietspaden staan, waarbij ze een beperkte ondergrondse groeiruimte hebben. De mogelijkheid tot ontwikkeling van wortels is zeer beperkt met als gevolg dat de omvang en conditie van de bomen over het algemeen slechter is dan normaliter van bomen van deze leeftijd (meer dan 40 jaar.) mag worden verwacht. De bomen hebben zich de afgelopen jaren nauwelijks ontwikkeld. Dat komt ook naar voren uit het feit dat een aantal bomen niet kapvergunningplichtig is. We verwachten niet dat deze bomen met een verbeterde plantplaats nog tot wasdom komen.

In onze informatiemomenten met de buurt en de klankbordgroep is naar voren gekomen dat er groot draagvlak is voor vervangen van deze slechte bomen door nieuwe bomen, waarbij een grote voorkeur is om meerdere nieuwe soorten bomen te planten ter vergroting van de biodiversiteit. We zien overigens kans om veel meer bomen terug te planten in de Korreweg dan we sec willen vervangen.

Bij de realisatie van de fietsstraat Korreweg gaan we er vanuit dat er van de 83 nu aanwezige bomen (in dit deel van de Korreweg), 48 vergunningplichtige bomen moeten wijken. Deze 48 bomen hebben bijna allemaal een matige kwaliteit. Deze bomen vertonen nauwelijks tekenen van ontwikkeling. Drie bomen hebben een redelijke kwaliteit. Naast deze 42 bomen worden nog 13 niet vergunningplichtige bomen vervangen. Deze bomen hebben een kleinere diameter dan 20 cm. In totaal vervangen we dan 61 bomen. Overigens heeft geen enkele boom langs de Korreweg een goede kwaliteit. Van de 22 te behouden bomen verplanten we er één.

Het vervangen van deze 61 bomen biedt kansen voor het aanbrengen van meer diversiteit in de Korreweg. We gaan uit van de aanplant van ten minste vier andere soorten (Linde, Esdoorn, Plataan en Vleugelnoot) bomen. We zien kans om in totaal 86 bomen terug te planten waarbij we uitgaan van ten minste een aanplantgrootte van bomen met een omtrek van 20 á 25 cm. We schatten in deze bomen over een aantal jaren al groter zijn dan de huidige bomen met een matige kwaliteit. In totaal staan er straks 108 bomen in de Korreweg. Dat zijn er 25 meer dan nu.

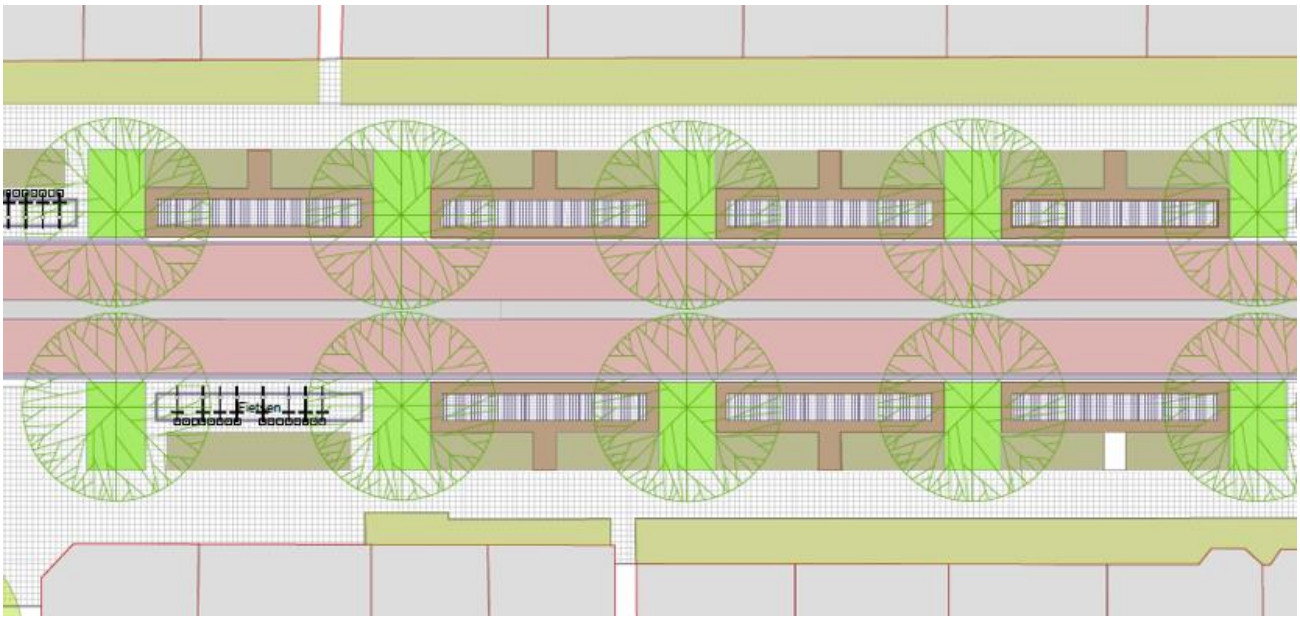
Duurzaamheid
Met de ondertekening van de Greendeal Duurzaam GWW 2.0. (Grond, Weg- en Waterbouw) wordt duurzaamheid (nog) nadrukkelijker mee genomen in de planvorming. Ook bij de planvorming voor de fietsstraat is aan de hand van het ambitieweb Duurzaam GWW invulling gegeven aan duurzaamheid. Het gaat hierbij onder meer om de onderstaande duurzaamheidsaspecten:

- Toepassen zuinige en vleermuisvriendelijke LED verlichting.
- Het uitdagen van de aannemer om de Korreweg zo duurzaam mogelijk te (ver)bouwen.
- Zoveel mogelijk hergebruik van bestaande verharding (o.a. basaltkeien, granietbanden, gebakken straatklinkers).
- Het toevoegen van ecologische kwaliteiten (vergroten aantal bomen en boomsoorten, toevoegen beplanting, realiseren van een ecoduiker onder de Korreweg die Molukkenplantsoen met Hamburgerplantsoen verbindt).
- Beleefbaar maken van de cultuur historische kwaliteiten (Berlage) van het gebied.
- Toevoegen van beleef- en ontmoetingsplekken.
- Van de aannemer een ‘minder hinder’ plan eisen.

Verkeersveiligheid
Een punt die in de participatie naar voren komt is de verkeersveiligheid op de rotonde van de Korreweg met de Kapteynlaan. Uit verkeersonderzoek is naar voren gekomen dat een rotonde bij een fietsstraat de beste oplossing is. Bij een voorrangskruising of een kruispunt met verkeerslichten zal de verkeersdoorstroming onvoldoende zijn. Op dit moment is het grootste verkeersveiligheidsissue op de rotonde dat een automobilist in de dode hoek een fietser kan tegenkomen op de naastgelegen fietsstrook. In het VO hebben we nu voorzien in een gedeelde rijbaan van auto met de fiets, waarbij de auto achter fiets moet blijven. De kans op dode hoek ongevallen is dan aanmerkelijk kleiner. Het verkeer op de rotonde heeft voorrang op de rest van het verkeer. Dat is binnen de bebouwde kom in Groningen gebruikelijk.

Parkeren
De Korreweg wordt ingericht als fietsstraat. De huidige fietspaden komen te vervallen en de fietser gaat naar de rijbaan/fietsstraat. Daardoor komt de ruimte tussen de rijbaan en de woningen beschikbaar. Hier wordt ruimte

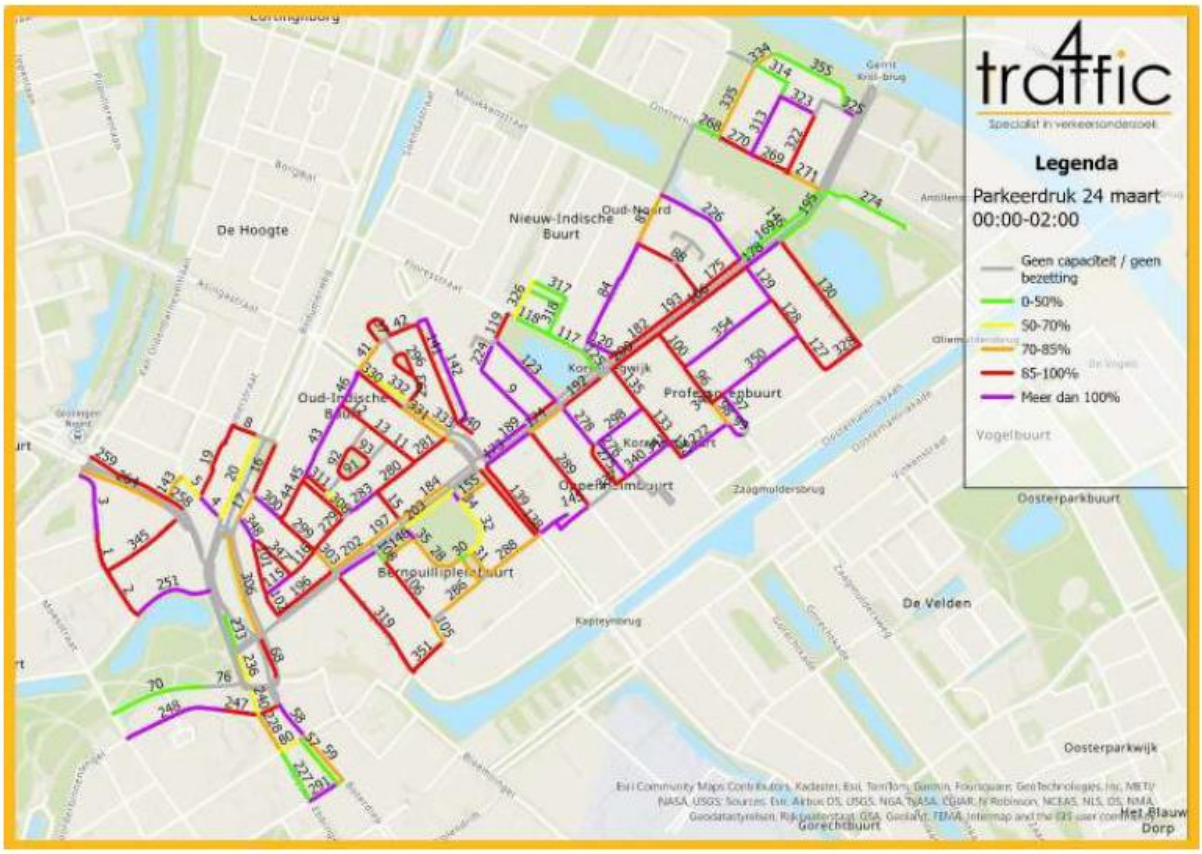
gerealiseerd voor o.a. fietsstallingen, autoparkeerplaatsen, groen en lopen. Zoals in het voorlopig ontwerp opgenomen, wordt het gebied naast de fietsstraat/rijbaan met het volgende patroon ingericht: “boom – 2 parkeerplaatsen – boom – 2 parkeerplaatsen”.



Voor het goed laten groeien van de bomen langs de Korreweg, is voldoende ruimte nodig. Meer dan nu het geval is. Dit sluit ook aan bij onze klimaatadaptieve ambitie zoals die in de Leidraad Openbare Ruimte is opgenomen. Tegelijkertijd sluiten we onze ogen niet voor de reële parkeerbehoefte van bewoners. Tijdens zowel de klankbordgroep overleggen als de inloopbijeenkomsten hebben we reacties gekregen over de afname van het aantal parkeerplaatsen. Het ging hierbij zowel om positieve (uit de gehele Korreweg) als negatieve reacties (alleen uit de Professorenbuurt). De parkeerdruk in de Korreweg is hoog. Op verzoek van bewoners hebben we nog vier extra parkeerplaatsen in het VO opgenomen, waardoor er nu een afname is van 17 parkeerplaatsen in de gehele Korreweg. Deze vier parkeerplaatsen worden gerealiseerd in het deel van de Korreweg dat ligt in de Professorenbuurt.

Langs de Korreweg wordt veelvuldig geparkeerd door bewoners. Tussen de Singelweg en de Oosterhamriklaan (het deel wat als eerste opgepakt wordt in de planvorming) liggen in de huidige situatie 173 parkeerplaatsen. Het gebruik van de parkeerplaatsen in de Korreweg is hoog, dit geldt ook voor de meeste omliggende straten. Het autobezit van de aanliggende wijken is 36 auto’s per 100 huishoudens. Het merendeel van de huishoudens rondom de Korreweg bezit geen auto. Daarnaast is het zo dat de huidige parkeerplaatsen niet gedimensioneerd zijn op de grootte van de huidige vaak grotere auto’s. In de praktijk kunnen daardoor op dit moment soms maar 2 auto’s staan op een plek die oorspronkelijk voor 3 auto’s is gemaakt. Het nu voorliggende ontwerp voorziet conform CROW richtlijnen in grotere parkeerplaatsen, waardoor het totaal oppervlakte aan parkeerplaatsen niet substantieel minder wordt, maar het feitelijk aantal parkeerplaatsen wel lager wordt. Daarnaast is in de participatie naar voren gekomen dat er behoefte is aan het structureren van het fietsparkeren. Op verschillende plekken moeten voetgangers zich een weg door geparkeerde fietsen banen. In het VO organiseren we het fietsparkeren, net zoals het autoparkeren, langs de Korreweg zodat het trottoir niet als fietsparkeerplaats hoeft worden gebruikt. Ook dit is een reden dat er minder autoparkeerplaatsen terug komen.

Onderstaand overzicht geeft een beeld van de huidige parkeerbezetting langs de Korreweg en omgeving. De drukste periode is de nachtperiode, wat logisch is voor een woonwijk. De meeste secties hebben een parkeerbezetting van 85-100% en meerdere zijstraten hebben een parkeerbezetting van boven 100%.



Het VO heeft invloed op het parkeren. De consequenties zijn hieronder beschreven. Hierbij is de huidige capaciteit, de huidige bezetting (gemiddelde van meerdere nachtperiodes - maximale bezetting) en de capaciteit van het voorlopig ontwerp (december 2024) inzichtelijk.

- Huidige parkeercapaciteit totale Korreweg: 173 parkeerplaatsen
    - Parkeerbezetting huidige totale Korreweg: 159 auto's > 92% bezetting
        - ♣ Parkeerbezetting westzijde is relatief laag
        - ♣ Parkeerbezetting oostzijde is relatief hoog
    - Omliggende wegen in de wijk: parkeerbezetting relatief hoog
- Voorlopig ontwerp parkeercapaciteit totale Korreweg: 156 parkeerplaatsen
    - Afname aantal parkeerplaatsen: 17 parkeerplaatsen
    - Parkeerbezetting toekomst 101% (bij gelijkblijvende auto's, zonder aanvullende maatregelen)
- Spreiding parkeren over deelgebieden (verschil bezetting vs. capaciteit ontwerp)
    - Tussen Singelweg-rotonde Kapteynlaan (7 parkeerplaatsen vrij)
    - Tussen rotonde Kapteynlaan-Diephuisstraat: (0 parkeerplaatsen vrij)
    - Tussen Diephuisstraat-Oosterhamriklaan: (10 parkeerplaatsen tekort)

Overigens is de parkeerdruk in de omgeving van het Molukkenplantsoen relatief laag en mogen bewoners uit de Professorenbuurt daar per 1 januari a.s. ook parkeren vanwege het aanpassen van de parkeerregimes van Professorenbuurt Oost en de rest van de Korreweg. In plaats van twee parkeerregimes is er straks één parkeerregime voor de hele buurt waarbij er geen verschillende tijdsvensters meer zijn. Door de parkeerregimes aan elkaar gelijk te stellen maken is het parkeerbeleid duidelijker geworden en wordt voorkomen dat bewoners en hun bezoek tegen onnodige boetes aanlopen.

Conclusie
Kortom: met het voorlopige ontwerp is er voor de gehele Korreweg een tekort van 3 parkeerplaatsen (verschil bezetting nacht vs. parkeercapaciteit ontwerp). Wordt echter gekeken naar de spreiding van het parkeren, dan is er ten oosten van de Diephuisstraat een tekort van 10 parkeerplaatsen (verschil bezetting nacht vs. parkeercapaciteit ontwerp). Overigens verwachten we dat er meer uitwisseling komt tussen het parkeren in de Professorenbuurt en de rest van de wijk. Reden hiervoor is uw besluit om de parkeergebieden Korreweg en Professorenbuurt samen te voegen en bovendien hiervoor een eenduidig parkeerregime met betaald parkeren tussen 9.00 uur en 19.00 uur.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Voor de realisatie van de fietsstraat Korreweg heeft de afgelopen jaren een uitgebreid participatietraject plaatsgevonden met de omgeving, vanaf het begin van het project. Onder andere met inloopavonden, klankbordgroepen en een Leidraad Openbare Ruimte buurtwandeling met bewoners heeft de omgeving een belangrijke rol gehad bij het ontwerp voor de Korreweg. Tevens is gesproken met diverse belangengroepen, zoals de werkgroep Toegankelijk Groningen, de Fietsersbond en het OV-bureau. Inzichten/verbetertips uit de eerder genoemde overleggen zijn waar mogelijk verwerkt in het VO. Over het algemeen zijn de meeste reacties van bewoners en belangengroepen (heel) positief over het ontwerp. Zie verder het participatieverslag.

In **bijlage IV** hebben we het participatieverslag opgenomen voor de participatie die het afgelopen jaar heeft plaatsgevonden.

Financiële consequenties

De geraamde kosten voor de realisatie van de fietsstraat Korreweg, zonder de KOP van de Korreweg, bedragen circa 9 miljoen euro. Dit is inclusief plankosten. Bij de vaststelling van de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 door uw raad in 2015 waren de verwachte kosten geraamd op € 5,5 mln. (inclusief plankosten) voor de realisatie van de Fietsstaat Korreweg en betere fietsvoorzieningen op de Gerrit Krolbrug. Wij zijn nu echter 10 jaar verder en de kosten zijn met name de laatste jaren explosief gestegen. Qua indexering gaat het om circa 40% (2 miljoen). Daarnaast was de raming gebaseerd op de realisatie van een fietsstraat zonder invulling te geven aan bijvoorbeeld de Leidraad Openbare Ruimte, duurzaam GWW 2.0 en klimaatadaptieve maatregelen. Ook hebben we rekening gehouden met de inkomstenderving voor het parkeerbedrijf vanwege het verwijderen van 17 parkeerplaatsen.
Aangezien het gaat om een uitvoeringskrediet en de uitvoering eind 2025 zal starten is het praktisch gezien niet mogelijk om het krediet gefaseerd aan te vragen.

Vanwege de grote positieve impact van de fietsstraat op de leefbaarheid van de gehele Korrewegwijk levert de wijkvernieuwing een bijdrage van € 40.000,-- structureel. Dit komt overeen met een investering van € 952.381,--.
Voor de realisatie van de fietsstraat Korreweg hebben we bovendien van het Rijk een subsidie van € 602.975,-- exclusief BTW ontvangen. Het gaat hierbij een specifieke uitkering ter uitvoering van de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023. Verder levert Stadsbeheer een eenmalige vervangingsbijdrage vanuit het programmabudget groot onderhoud wegen 2025 van € 77.197,--. Mogelijk gaat het project fietsstraat Korreweg ook het vervangen van huisaansluitingen voor rioolwater meenemen mochten deze huisaansluitingen een slechte kwaliteit hebben. In dat geval komt dan nog aanvullende financiering uit het groot onderhoudsprogramma.

Totaal beschikbaar budget:	
Intensiveringsmiddelen Mobiliteit	€ 7.367.447,--
Subsidie rijk	€ 602.975,--
Wijkvernieuwing	€ 952.381,--
Bijdrage Stadsbeheer	€ 77.197,--

Totaal	€ 9.000.000,--

BEGROTINGSWIJZIGING INVESTERINGEN 2025 (x € 1000)						
DIRECTIE:	Stadsontwikkeling					
LOOPTIJD:	2025-2027					
Programma	**Deelprogramma**	**Beleidsveld**	**Inc/str**	**Lasten**	**baten**	**Saldo te activeren**
01 Economie en Ruimte	01.2 Mobiliteit	01.2.2 Impact op de directe omgeving	I	9.000	603	8.397
Totaal				9.000	603	8.397

BEGROTINGSWIJZIGING EXPLOITATIE 2025 (x € 1000)									
Programma	**Deelprogramma**	**Beleidsveld**	**inc/str**	**Lasten**	**baten**	**Saldo voor res.mut.**	**Toevoeging reserves**	**Onttrekking reserves**	**Saldo na res.mut.**
02 Leefomgeving en Veiligheid	02.1 Kwaliteit leefomgeving	02.1.1 Beheer & Onderh Openb. Ruimte	I	-77		77	77		0
Totaal				-77	0	77	77	0	0

In het uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad is nog een reservering opgenomen van 2 miljoen euro voor het uitvoering geven aan het transformeren van de KOP Korreweg tot een belevingsplek.

Overige consequenties

Aan de oostzijde grenst de fietsstraat aan het project Gerrit Krolbrug. De fietsstraat neemt de aanpassing van de kruising Oosterhamriklaan met de Korreweg mee in te uitvoering waarbij een klein deel tijdelijk wordt ingericht om toekomstig bouwverkeer naar de brug mogelijk te maken. Een klein deel van de fietsstraat (tussen Oosterhamriklaan en de brug) wordt meegenomen in het project Gerrit Krolbrug. Qua materialisering is geen onderscheid in de verschillende gedeelten van de fietsstraat.

Aan westzijde ligt de opgave voor een belevingplek KOP Korreweg. Belangrijk onderdeel hiervan is onder meer de ingewikkelde verkeerssituatie bij de Rodeweg, Boterdiep en Nieuwe Ebbingestraat. Raakvlak van de KOP Korreweg is ook de beoogde knip voor het autoverkeer bij Dudok. Deze knip heeft effecten op de verkeerssituatie van de KOP Korreweg.

Het ontwerp voor de fietsstraat Korreweg is afgestemd op het ontwerp van de herinrichting van de Floresstraat/plein.

Vervolg

Na vaststelling van het VO inclusief het krediet, wordt deze uitgewerkt naar een Definitief Ontwerp (DO). Daarna wordt het ontwerp uitgewerkt naar een bestek voor de aanbesteding van de aannemer. Streven is om met de uitvoering te starten in het najaar van 2025. Verwachte uitvoeringstijd is circa anderhalf jaar. De reden voor de relatief lange uitvoeringtijd is dat het project naar verwachting ook de vervanging van een groot deel van de rioolhuisaansluitingen in de Korreweg gaat meenemen.

Lange Termijn Agenda

Besluitvorming over het krediet voor de realisatie van de fietsstraat Korreweg staat op de LTA voor februari 2025.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Mirjam van 't Veld

secretaris,
Christien Bronda

Dit raadsvoorstel is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.