

Raadsvoorstel



Onderwerp **Bestemming Binnenstad – Bussen over Oost en de vaste Kattenbrug**
Registratienr. 6996952 Steller/telnr. Herman Lubbers/ 8289 Bijlagen 3

Classificatie	<input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim <input type="checkbox"/> Vertrouwelijk		
Portefeuillehouder	P. de Rook	Raadscommissie	B&V
Langetermijn agenda (LTA) Raad	LTA ja: <input checked="" type="checkbox"/> Maand juli Jaar 2018 LTA nee: <input type="checkbox"/> Niet op LTA		

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit

- I. kennis te nemen van het inrichtingsplan vaste Kattenbrug en omgeving;
- II. kennis te nemen van het ontwerp voor de route entree Parkeergarage Forum/Sint Jansstraat;
- III. het voorlopig ontwerp voor de maatregelen Bussen over Oost, met als voorkeursvariant Model B, vast te stellen;
- IV. kennis te nemen van het participatiedocument Bussen over Oost, juni 2018;
- V. een aanvullend krediet te verstrekken van € 1.548.000,- voor de realisatie van de maatregelen Bussen over Oost, het totale krediet komt hiermee op € 18.832.000,-;
- VI. € 100.000,- te dekken uit de beschikbare middelen 'compensatiepakket groen en duurzaam Eelde' voor het vergroenen van het Schouwburgplein, in 2020 en 2021 voor € 25.000,- respectievelijk € 75.000,- en deze toe te voegen aan de bekleemde reserve ter dekking van de jaarlijkse kapitaallasten van het krediet als bedoeld onder V;
- VII. het resterende krediet van € 1.448.000,- met € 65.160,- kapitaallasten te dekken uit middelen voor de Diepenring;
- VIII. de gemeentebegroting 2018 en de meerjarige effecten op programmaniveau overeenkomstig de besluiten als bedoeld onder V, VI en VII te wijzigen;
- IX. het genomen besluit vanwege het financieel toezicht op grond van artikel 21 Wet algemene regels herindeling voor te leggen ter afstemming aan de gemeenten Haren en Ten Boer en ter goedkeuring aan Gedeputeerde Staten;
- X. het genomen besluit na goedkeuring door Gedeputeerde Staten in uitvoering te brengen.

Samenvatting

Op 24 februari 2016 heeft uw raad de Binnenstadvisie 'Bestemming Binnenstad' vastgesteld. De visie op het stadshart waarin uw ruimtelijke ambities tot een samenhangend geheel zijn gesmeed. Met dit voorstel stellen wij uw raad voor om, het voorlopig ontwerp van de overige maatregelen Bussen over Oost vast te stellen, inclusief het daarbij behorende uitvoeringskrediet. Deze maatregelen betreffen de realisatie van de HOV-centrumhalte Oost bij de Stadsschouwburg en het Provinciehuis, de aanpassingen VRI Maagdenbrug en de trottoirs tussen de Maagdenbrug en de Steentilbrug. Hiervoor is een samenhangend en integraal ontwerp gemaakt dat de diverse visies op de Diepenring samenbrengt. Tevens kunt u met dit voorstel kennis nemen van het ontwerp van de vaste Kattenbrug en de route entree Parkeergarage Forum (Sint Jansstraat en Schoolstraat). Wij stellen uw raad voor om de ruimte die vrijkomt binnen het krediet voor de Kattenbrug in te zetten voor de maatregelen Bussen over Oost en zo meer kwaliteit aan het ontwerp toe te voegen. Dit past binnen het kernpakket voor de Binnenstadvisie van € 22,5 mln, aangevuld met totaal € 0,3 miljoen voor het vergroenen van de oostelijke kade Kattenbrug en het Schouwburgplein, dat gedekt wordt uit de groencompensatie Eelde.

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

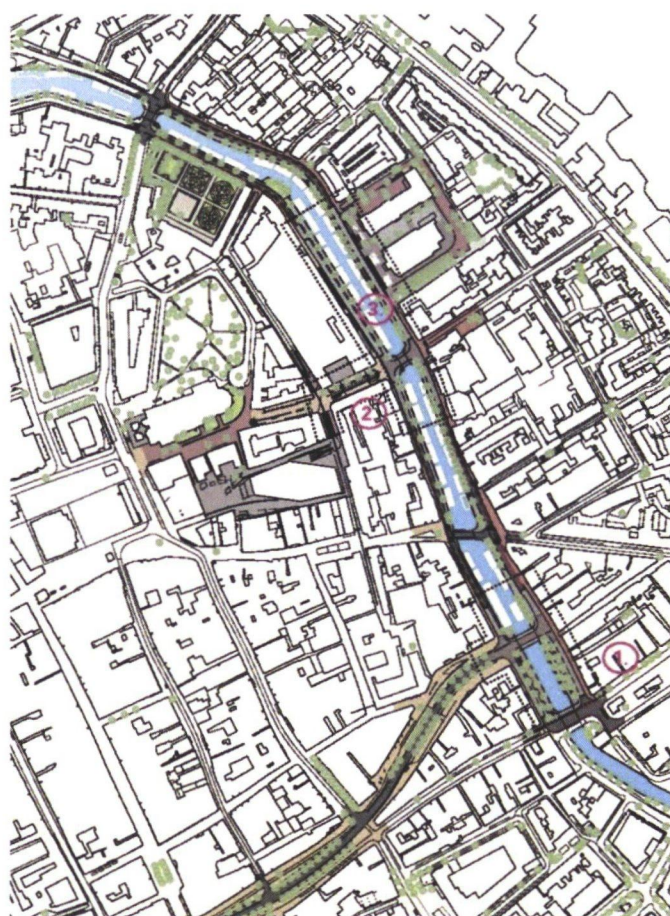
Op 24 februari 2016 heeft uw raad de Binnenstadsvisie 'Bestemming Binnenstad' vastgesteld, de visie op het stadshart waarin de ruimtelijke ambities in samenhangen zijn verwoord. Meer ruimte voor de voetganger en de fietser, meer aangename verblijfsruimte, meer groen, een betere toegankelijkheid, meer ruimte voor eigen initiatief: de visie geeft invulling aan het streven om de binnenstad aantrekkelijk, toegankelijk, veilig en bereikbaar te houden. Het verleggen van de huidige busroutes door de binnenstad naar de randen is één van de ambities.

Het project Bussen over Oost realiseert de nieuwe busroute over de Diepenring. Deze nieuwe busroute dient qua reistijd minimaal net zo snel te zijn als de route over de Grote Markt. Daarbij moet de inrichting zodanig zijn dat het een vlotte en veilige doorstroming over de Diepenring waarborgt en gelijktijdig zorgt voor een kwalitatief hoogwaardig en toegankelijk verblijfsklimaat op en rond de haltes en de aanlooproutes.

De belangrijkste onderdelen van het project Bussen over Oost zijn:

Figuur 1, Kattenbrug e.o.(1), Sint Jansstraat (2) en maatregelen bussen over Oost (3)

- een nieuwe brug (de Kattenbrug) over het Schuitendiep, in het verlengde van het Gedempte Kattendiep;
- de nieuwe HOV-centrumhalte oost nabij Stadsschouwburg/Provinciehuis;
- optimaliseren doorstroming voor de bus, door aanpassing van de met verkeerslichten geregelde kruispunten bij Sint Jansbrug en Maagdenbrug;
- herinrichten van de trottoirs aan de Diepenring tussen Maagdenbrug en Steentilbrug om de verblijfskwaliteit van dit deel van de Diepenring te vergroten;
- herinrichten van de Sint Jansstraat als looproute naar de binnenstad/Grote Markt en aanrijroute naar de Parkeergarage Forum;



Gerelateerd aan het project Bussen over Oost heeft uw raad op 28 maart jl. ingestemd met een eerste uitwerking van uw motie Diepenring voor alle Stadgers, waarbij wij inzetten op het verwijderen van 100 parkeerplaatsen op de Diepenring, onder inbreng van alternatieven.

Met dit voorstel stellen wij uw raad voor om het voorlopig ontwerp van de overige maatregelen Bussen over Oost vast te stellen, inclusief het daarbij behorende uitvoeringskrediet. Het voorstel omvat achtereenvolgens:

- kennis te nemen van het inrichtingsplan van de vaste Kattenbrug, inclusief de herinrichting van de directe omgeving, voortbordurend op uw besluit van 28 maart jl en de aangenomen motie 'de vaste Kattenbrug';
- kennis te nemen van het ontwerp van de route entree Parkeergarage Forum (Sint Jansstraat en Schoolstraat), voortbordurend op uw besluit van 28 maart jl.
- het voorlopig ontwerp vast te stellen van de maatregelen Bussen over Oost, ten behoeve van:
 - o de realisatie van de HOV-centrumhalte oost nabij bij de Stadsschouwburg en het Provinciehuis inclusief het verwijderen van de verkeerslichten op de kruising Sint Jansbrug;
 - o de realisatie van de herinrichting van de trottoirs tussen de Maagdenbrug en de Steentilbrug;
 - o de realisatie van de aanpassingen aan de kruising Maagdenbrug

Met dit voorstel gaan we, zoals toegezegd, ook in op de effecten van deze plannen op de verkeersbewegingen in de verschillende straten.

Kader

- Binnenstadsvisie "Bestemming Binnenstad" (februari 2016)
- Nieuwe stadsruimtes, Leidraad voor de openbare ruimte van de binnenstad van Groningen (september 2017)
- Ambitiedocument Koersen op water (de watervisie) uit 2017
- Bomenstructuurvisie Sterke Stammen uit 2014
- Raadsvoorstel Bestemming Binnenstad: Kattenbrug en Sint Jansstraat (maart 2018, inclusief de eerste uitwerking van de motie Diepenring voor alle Stadgers
- Parkeervisie 2018 – 2025 (Ruimte voor de Straat, mei 2018)

Argumenten en afwegingen

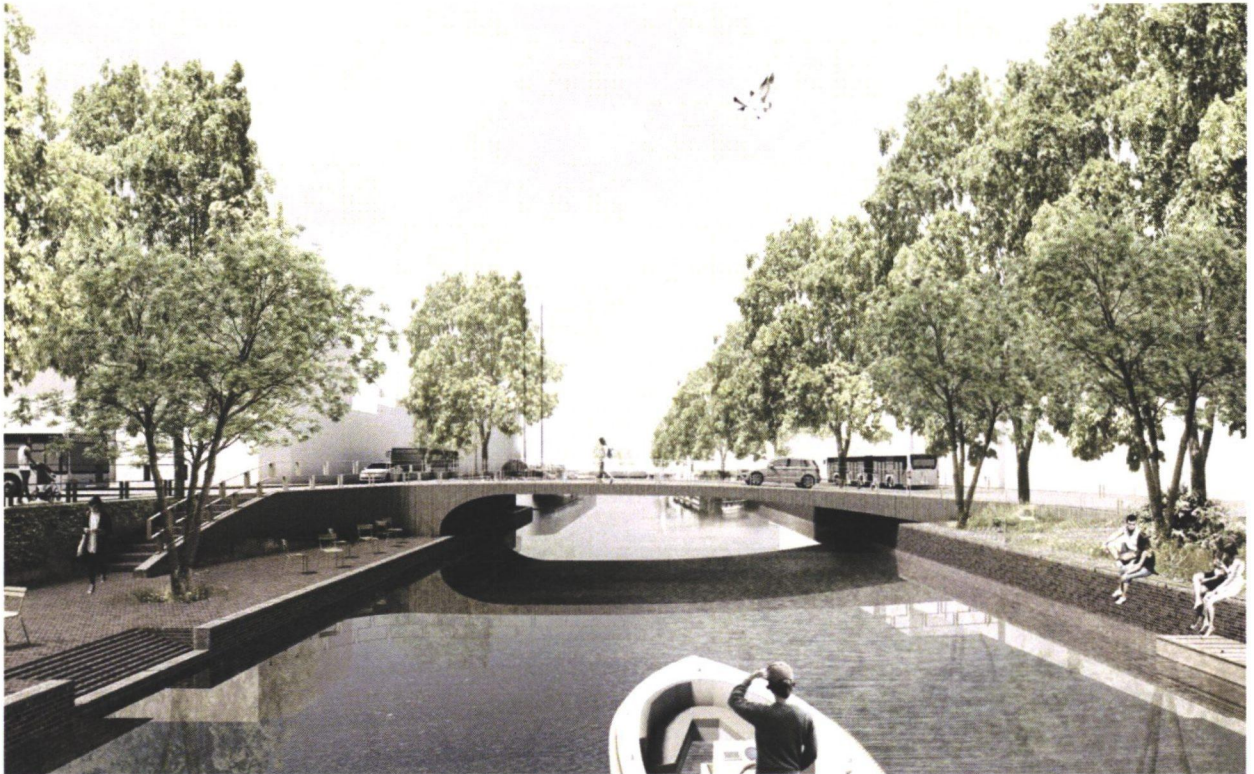
1. De vaste Kattenbrug

Met het aannemen van de motie 'de vaste Kattenbrug' is de afgelopen periode het nieuwe inrichtingsplan voor de Kattenbrug opgesteld. Het integrale proces met korth tielens architecten, Strackee Bouwadviesbureau, Royal Haskoning DHV en DS landschapsarchitecten heeft een vervolg gekregen. Daarbij is naast het ontwerp van een vaste brug, invulling gegeven aan de wijze waarop de kades ingericht kunnen worden, opdat het een plek aan de Diepenring wordt. We geven invulling aan onze ambitie om Groningen sterker als stad aan het water te presenteren en de economische potentie en belevingswaarde van het water in de stad beter te benutten. In bijlage 1, Inrichtingsplan vaste Kattenbrug eo, staan het ontwerp en de uitgangspunten beschreven.

De aanpassingen ten opzichte van het Voorlopig Ontwerp zijn:

- We realiseren een ranke en slanke vaste brug, zonder tussensteunpunten, met een minimale doorvaarthoogte van 2 meter, die goed is ingepast in de omgeving;
- Hellingbaan en trappartijen voor de verlaagde kade zijn verder gedetailleerd en vormgegeven, zodat de toegankelijkheid van deze kade geborgd is en we tegelijkertijd zoveel mogelijk gebruik kunnen maken van de verlaagde kade;
- Het voetgangersdeel op de brug is aan weerszijden verbreed met één meter. Hiermee vergroten we de ruimte, het comfort en de toegankelijkheid voor de voetganger, waardoor de brug naast een verbindingselement tegelijk ook een plek wordt. Hiermee spelen wij in op de ingezette koers van Next City en de Binnenstadsvisie om de Diepenring meer en meer bij de Binnenstad te betrekken en verbindingen te leggen met de omringende wijken. Tevens zorgen we met deze verbreding dat de doorstroming voor de bussen robuuster wordt, immers potentiële conflictsituaties tussen bus(spiegel) en voetgangers worden hiermee beter voorkomen.
- De kansen voor de groene inrichting van de kades zijn uitgewerkt. Zoals in het VO aangekondigd, verdwijnt het parkeren (ca. 31 plaatsen) op de oostelijke kade in het 30 km-gebied en zal plaatsmaken voor een versterkte bomenstructuur aangevuld met groen op maaiveld. Het toekomstig beeld is nader uitgewerkt.
- De oostelijke kade biedt mogelijkheden voor openbaar zitten en eventueel terrassen in combinatie met een uitgiftepunt of kiosk.

Figuur 2, de vaste Kattenbrug e.o.



- De westelijke, verlaagde kade biedt mogelijkheden voor ontspanning, groen en eventueel openbare fitnessapparaten. Daarbij worden hier ook faunatrappen gemaakt en zal deze kade – mede door vochtdoorlatende kademuren – kansen bieden aan stadsnatuur en biodiversiteit.
- De voorgestelde verkeerskundige inrichting is gebaseerd op het maken van een verkeersveilig verblijfsgebied, met inachtneming van het verwerken van het (bus)verkeer. De inrichting is zodanig vormgegeven dat dit principe op meer plekken langs de Diepenring zou kunnen worden gerealiseerd, wat zorgt voor rust, overzicht en herkenbaarheid. De wijze waarop de rijbaan zelf wordt vormgegeven is nog onderwerp van discussie. Hier komen de aspecten techniek, zware belasting, vormgeving en beheer zodanig samen, dat hier nog geen definitief besluit over is genomen.

Het ontwerp past planologisch binnen het bestemmingsplan. Wel dienen verschillende vergunningen te worden aangevraagd waaronder een monumentenvergunning en een omgevingsvergunning kap en bouw. Aan het toestaan van eventuele terrassen op de oostelijke kade besteden we binnen de procedure apart aandacht. De vergunningprocedure zal spoedig opgestart worden. Drie ligplaatsen voor woonboten worden opgeheven, dit nemen we mee in het bestemmingsplan openbaar vaarwater.

Het nieuwe ontwerp van de Kattenbrug en omgeving is geraamd door RHDHV. Daar waar het oude plan uitkwam op € 6,932 mln (incl. vergroening oostkade), zitten we met het huidige ontwerp op een investeringsraming incl. planontwikkelingskosten (POK) en begeleidingskosten tijdens de uitvoering (VTU) van € 6,05 mln. Dit is inclusief een stelpost voor geluid (Kattendiep) en een stelpost voor oplossingen ter voorkoming van eventuele trillingen op de Diepenring ter grootte van € 0,4 mln. Per saldo besparen we met het huidige ontwerp ca. € 0,9 mln ten opzichte van het verleende krediet.

2. De entreeroute Parkeergarage Forum (Sint Jansstraat en Schoolstraat)

Het VO ontwerp voor de Sint Jansstraat is voor het meest oostelijke deel, inclusief de Schoolstraat verder uitgewerkt. We zijn voornemens dit deel dit najaar uit te voeren in verband met de planning voor de afbouw van het Groninger Forum en de opening van de parkeergarage. Ten opzichte van het VO zijn beperkt wijzigingen doorgevoerd. De fietsvakken zijn aangegeven bij de entree van de straat en de overgang naar de Diepenring is verder uitgewerkt. Alle bomen blijven behouden. Ook worden de ondergrondse containers ingepast. Het straatparkeren in de Sint Jansstraat verdwijnt (8 st), waarbij we in overleg met de Martinikerk voor het westelijk deel maatwerk verlenen voor het parkeren voor anders mobiele mensen rondom de kerkdiensten.

Figuur 3, Beeld van de heringerichte Sint Jansstraat vanaf de Sint Jansbrug



Het Definitief Ontwerp is, inclusief het overige deel van de Sint Jansstraat geraamd. Het oostelijke deel kan binnen het krediet worden uitgevoerd. Het ontwerp voor het westelijke deel zal dit najaar met de omgeving worden opgepakt en vervolgens ook op DO-niveau worden geraamd. De plannen voor het Definitief Ontwerp voor het oostelijk deel van de Sint Jansstraat zijn opgenomen in bijlage 2, Voorlopig Ontwerp Bussen over Oost. De werkzaamheden vinden dit najaar plaats.

3. Maatregelen Bussen over Oost

In het raadsvoorstel van 28 maart jl. is een doorkijk gegeven naar de overige maatregelen noodzakelijk om de bus goed via de Diepenring te laten rijden. Wij hebben daarin voorafgaand aan het ontwerpproces een aantal voorwaarden met uw raad gedeeld. Naast eisen vanuit het openbaar vervoer (goede en betrouwbare doorstroming, rijtijd minimaal hetzelfde als via de Grote Markt, goede halteringsmogelijkheden), dient het nieuwe ontwerp vooral verkeersveilig te zijn en voorzien zijn van een hoogwaardige en toegankelijke inrichting. Het accentueren van de kwaliteit van de Diepenring en de versterking van het beleven van het water zijn aandachtspunten. De inrichting mag niet overal 'anders' zijn, eenduidigheid en herkenbaarheid zijn hier de sleutelbegrippen. Naast dat de Diepenring zelf een hoofdfietsroute is, is het kruisende fietsverkeer (naar de binnenstad, scholen, UMCG) minimaal net zo belangrijk. Tot slot dienen de parkeergarages onder het Forum en het Provinciehuis goed bereikbaar en vlot ontsloten te kunnen worden.

De te nemen maatregelen zijn uitgewerkt en beschreven in het Voorlopig Ontwerp Bussen over Oost dat als bijlage 2 is opgenomen. De hoofdpunten van dit voorlopig ontwerp zijn:

- In de verblijfs- en entreegebieden (30 km/u) wordt de materialisatie met zorg gekozen en ontwerptechnisch opgebouwd vanuit de kades van de Diepenring;
- De stadsentree, zoals de Sint Jansbrug, waar diverse verkeersstromen samenkomen, krijgen een inrichting die wordt afgestemd op de waaier van de voetganger;
- Zowel nabij het Provinciehuis, als bij de Stadsschouwburg dient een halte gerealiseerd te worden, waar 3 bussen tegelijk kunnen halteren én een halterende bus gepasseerd moet kunnen worden door een andere bus;
- Nabij de haltes is het functioneel noodzakelijk om een aantal parkeerplaatsen te verwijderen, zodat de haltes gepasseerd kunnen worden door overig verkeer bij een stilstaande bus;

- De halte bij de Stadsschouwburg met haar karakteristieke historische gebouwen en de wens om het gebied voor de Stadsschouwburg te vergroenen maken het mogelijk een Schouwburgplein te ontwerpen;
- Ter plaatse van het Provinciehuis vindt ook de logistiek van de provincie plaats, onder andere het laden & lossen en de uitgang van de parkeergarage. Voor deze halte zijn modellen gemaakt, waarbij de logistiek is geïntegreerd, die in het vervolgproces worden uitgewerkt.

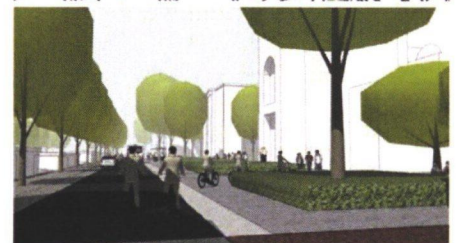
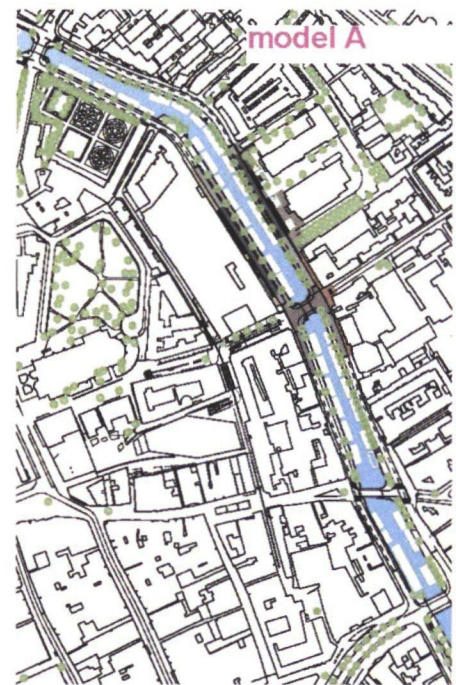
Maatregelen Bussen over Oost (Model A)

Aan de hand van de hiervoor genoemde voorwaarden en basisgedachten is een model ontworpen, dat past binnen het van te voren beschikbaar gestelde budget. Dit model staat in bijlage 2, Voorlopig Ontwerp Bussen over Oost, en is weergegeven als model A. Met dit functionele model creëren wij een basisinrichting voor de haltes, het vergroende schouwburgplein en richten wij alleen de trottoirs in ter plaatse van de Kattenbrug, de Sint Jansbrug en de HOV-haltes bij Provinciehuis en Stadsschouwburg. Het model voldoet aan alle gestelde voorwaarden voor het project Bussen over Oost. Daarbij zijn de kenmerken van het ontwerp als volgt:

- Entreegebied Sint Jansbrug wordt ingericht als verkeersveilig verblijfsgebied;
- De rijbaan bij de haltes wordt uitgevoerd in asfalt, de fietsstrook verdwijnt en de hybride passeerstrook aan de kade wordt gerealiseerd;
- Er komen drie bomen bij de Schouwburg, aangevuld met bloemperken;
- Zitranden worden beperkt toegepast, met basisabri's, verlichting en hergebruik van bestaand materiaal op het Schouwburgplein.

Dit model is gebaseerd op het functionele programma van eisen, waarbij de binnenstadsinrichting, afgezien van de functionele aanpassingen benodigd voor het verplaatsen van de busroute en het verkeersveilig en toegankelijk inrichten van de looproutes en haltes, ongewijzigd blijft.

Het voorlopig ontwerp is geraamd, waarbij de investering behorend bij dit model wordt ingeschat op € 1,56 miljoen (inclusief VTU). Voor de planontwikkelingskosten is in een eerder stadium (28 maart jl.) al een krediet verstrekt. De raming past hiermee binnen het beschikbare budget, vallend binnen de basisraming van het uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad van € 22,5 miljoen.



Maatregelen Bussen over Oost (Model B)

Omdat de afgelopen jaren de ambities en visies voor de Diepenring verder zijn aangescherpt hebben we ook een tweede model doorgerekend. Dit model houdt naast de visie Bestemming Binnenstad ook rekening met o.a. de leidraad voor de openbare ruimte, de watervisie, uw motie Diepenring voor alle Stadgers, verbeterde aandacht voor toegankelijkheid, de concept omgevingsvisie Next City en de parkeervisie. Ook dit model is opgenomen in bijlage 2, als model B.

De wijzigingen en aanvullingen ten opzichte van het functionele model A betreffen:

- Integraal en volledig ontwerp van de plekken, HOV-haltes en inclusief de aanlooproutes via de trottoirs op de Diepenring;
- Ook de rijbaan (net als de aanrijstroken) ter plaatse van de haltes wordt uitgevoerd in elementenverharding aansluitend bij de inrichting van de kade. Hierdoor



- ontstaat een rustiger en samenhangend straatbeeld, waarbij de groenstrook en de halte van een hoge verblijfskwaliteit kunnen worden voorzien;
- Het Schouwburgplein wordt als eenheid – als plein – ontworpen als ruimte tussen de pleingevels. Het plein wordt in zijn geheel opnieuw bestrast in één materiaal, waardoor een visuele eenheid ontstaat. Het Schouwburgplein verbindt met de nieuwe en aangeklede groenstrook de halte, de Stadsschouwburg en het gymnasium tot één geheel;
 - De abri's worden ontworpen in hun ruimtelijke omgeving, waarbij voor de bloemperken zitranden worden gerealiseerd (referentie ontwerp A-Kerk);
 - Indien mogelijk worden de ondergrondse containers verplaatst of zodanig gedraaid dat ze geen obstakel in het functioneren van de HOV-halte meer zijn;
 - Voor de Schouwburg komen twee bijzondere lichtmasten, die verwijzen naar de situatie zoals die vroeger was.
 - De volledige trottoirs langs de Diepenring van Maagdenbrug tot Steentilbrug worden voorzien van gele (binnenzijde) en rode (buitenzijde) klinkers;
 - De trottoirs op de Sint Jansbrug worden verbreed aan weerszijden met 0,5 meter, waardoor er meer ruimte voor de (overstekende) voetganger ontstaat.

Ook dit model is als voorlopig ontwerp geraamd. De investering inclusief VTU voor dit model wordt geraamd op € 2,43 miljoen. Hiermee valt de raming van dit model ruim € 0,8 miljoen hoger uit dan het beschikbare budget (€ 1,61 miljoen) in de basisraming van het uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad van € 22,5 miljoen. Gelijktijdig hebben we met het nieuwe ontwerp voor de Kattenbrug per saldo ca. € 0,9 mln bespaard ten opzichte van het verleende krediet. De kans doet zich hierdoor voor om de beoogde kwaliteit uit model B ook daadwerkelijk te realiseren.

Voorkeursmodel Bussen over Oost

Daarmee is er keus uit twee varianten: Een functioneel model dat voldoet aan alle eisen van het project Bussen over Oost en past binnen het oorspronkelijke budget en een optimaler model waarin de aangescherpte ambities rondom de Diepenring een plek hebben gevonden. Met het oorspronkelijke budget kunnen wij niet aan alle aangescherpte kwaliteitseisen voldoen, die in de verschillende visies zijn verwoord.. Als we de meevaller bij de Kattenbrug inzetten voor een upgrade van het ontwerp, kunnen wij deze kwaliteitseisen wel realiseren (model B).

Wij zijn van mening dat wij met het voorliggende model B recht doen aan onze nieuwe kijk op de Diepenring. De reeds gerealiseerde ambitie bij Centrumhalte West trekken wij met dit Diepenring model ook door naar de Centrumhalte Oost. Het vloerkleed van de binnenstad wordt als het ware over de Diepenring getrokken, waarbij het Schouwburgplein een forse kwaliteitsimpuls krijgt. Met model B krijgt de omgeving qua vormgeving meer rust en eenheid. En ontstaat een verkeersveiliger inrichting rondom de haltes en betere beleving van het water.

Met voorliggend besluit stellen we dan ook voor de middelen die vrijkomen door het uitvoeren van de Kattenbrug als vaste brug in te zetten voor de maatregelen Bussen over Oost conform model B. Mocht uw raad besluiten om model A te realiseren, zal het benodigde krediet verlaagd kunnen worden met € 870.000,-

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Als bijlage 3 is een verslag opgenomen van de wijze waarop we de participatie ter hand hebben genomen rondom het project Bussen over Oost. Ten opzichte van het laatste voorstel van maart 2018 is vooral het binnenstadscafé van 7 mei jl. in dit opzicht van belang. Een binnenstadscafé dat druk bezocht werd en waar we veel uitleg over de plannen hebben kunnen geven. Zeker ook omdat de uitnodiging gepaard is gegaan met een uitgebreide folder over de stand van zaken van het project.

Daarnaast hebben we met diverse stakeholders wederom één op één gesprekken gevoerd om de kern van hun belang op te halen en gezamenlijk te onderzoeken of we tot een oplossing kunnen komen. In dit verband noemen we hierin het OV-bureau, de doelgroep Anders Mobielen/werkgroep toegankelijkheid, het OV-consumentenplatform, de provincie, de Martinikerk, Schouwburg en de scholen. Wij krijgen vanuit deze gesprekken vele positieve reacties over de wijze waarop we de participatie vorm hebben gegeven en gebruik maken van de kennis van onze stakeholders om te komen tot een beter plan.

Een belangrijk punt vanuit de participatie is het vraagpunt of de maximale snelheid van 30 km/u niet overal op de busroute op de Diepenring kan worden ingesteld. Essentieel hierbij is dat 30 km/u niet alleen met een bordje 30 en handhaving is te realiseren, maar een ingrijpende herinrichting vergt. Een dergelijke

herinrichting past echter niet bij het huidige belang en de huidige functie van de Diepenring in het verkeerssysteem.

Een tweede punt dat uit de participatie naar voren komt is het aspect parkeren. Over het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op de Diepenring wordt door en binnen de diverse doelgroepen wezenlijk anders gereageerd. Er zijn zowel voor- als tegenstanders. Wanneer het gaat om het gebied van de gehele Diepenring staat ons dan ook nog een intensief proces voor ogen waarin wij de keuze om de verblijfskwaliteit van de Diepenring te verhogen, zoals verwoord in uw motie Diepenring voor alle Stadgers, moeten omzetten naar een concreet plan. Op een aantal onderdelen heeft uw raad reeds ingestemd met het verminderen van het aantal parkeerplaatsen, zoals op de oostelijke kade van de Kattenbrug (ten behoeve van de vergroening van die kade) en in de Sint Jansstraat (om ruimte te maken voor voetganger, fietser naar de binnenstad en de auto naar de parkeergarage Forum). Daarnaast ligt binnen dit voorstel het verwijderen van parkeerplaatsen voor, primair vanwege een functionele eis voor het kunnen passeren van een halterende bus door ander verkeer (doorstroming en verkeersveiligheid).

Gezien de tijdsplanning van het project Bussen over Oost zal het verdwijnen van de genoemde parkeerplaatsen niet in één keer en niet op de heel korte termijn plaatsvinden. Dat geeft ons de ruimte om in de voorliggende periode een proces te starten waarin wij, net als dat wij aan de westkant van de Binnenstad hebben gedaan, met verschillende compenserende oplossingen het gesprek met de omgeving aangaan. Er is een aantal oplossingsrichtingen zichtbaar:

- 1) het staande beleid (voor de binnenstad) om het aantal uit te geven vergunningen blijvend te koppelen aan het aantal beschikbare parkeerplaatsen (overigens wel met natuurlijk verloop).
- 2) het (eventueel) anders indelen van parkeergebieden, zodat potentieel te hoge parkeerdruk kan worden verspreid. Daarnaast hoort Binnenstad-Oost (waar het parkeren betreft) qua aard en karakter van het gebied bij de binnenstad, zoals ook aangekondigd in de Parkeervisie.
- 3) Ten derde zijn in deze omgeving verschillende buurtstallingen (zoals de garage Bleekveld waar nog ca. 85 plaatsen beschikbaar zijn) waar we met een ingroeimodel een aantrekkelijk aanbod kunnen doen – althans, als het groot onderhoud aan deze garage is uitgevoerd.
- 4) Tot slot zullen wij ook nog andere mogelijkheden nader uitwerken als die zich aandienen of uit de participatie komen. Daarbij valt bijvoorbeeld te denken aan het verder uitwerken van een systeem waarin we bezoekers meer dan (nu proberen te) sturen naar parkeergarages door het inzetten van verschillende tarieven op straat (een premiumtarief op de Diepenring). Dat is zowel effectiever als goedkoper dan vergunningparkeren, terwijl de effecten waarschijnlijk vergelijkbaar zijn.*

Dit alles is volledig in lijn en in overeenstemming met de onlangs vastgestelde parkeervisie, Samenvattend: aangaande parkeren maken wij voor het gehele gebied een plan, waarin we ook de financiële consequenties zullen uitwerken. Dit is geheel conform de manier waarop wij in de Parkeervisie 'Ruimte voor de Straat' aangaven met dergelijke gebieden (waar we mogelijkheden zien om ruimtelijke kwaliteit toe te voegen) om te zullen gaan. Voorliggende plannen hebben financiële consequenties voor de langjarige begroting van het Parkeerbedrijf. Wat die financiële consequenties zijn is nu nog niet met zekerheid te zeggen, vooral ook omdat nog geen keuze gemaakt is in de voorgestelde oplossingsrichtingen. Duidelijk is echter wel dat we in dit deel van de stad forse waarde kunnen toevoegen. Zoals in de parkeervisie aangegeven maken we daarom de afweging tussen kosten en waarde steeds separaat (en per project) inzichtelijk. Dat zullen we ook hier doen. Wij verwachten begin 2019 met een voorstel (met oplossingen, kosten én baten) bij uw raad te kunnen komen.

We hebben een folder gemaakt over de nu voorliggende plannen voor Bussen over Oost. Deze is in de brede omgeving verspreid bij bewoners en eigenaren om hen te informeren. Ook stellen we de mensen nog in de gelegenheid om een inloopspreekuur te bezoeken over het plan op donderdag 5 juli van 16.30 – 18.30 uur in het binnenstadspand aan de Martinierkhof 11.

Financiële consequenties

Binnen de basisraming, behorend bij het kernpakket Binnenstadvisie, van € 22,5 miljoen is € 9,443 mln begroot voor de maatregelen Bussen over Oost. Binnen dit kernpakket behoort:

- een nieuwe brug (de Kattenbrug) over het Schuitendiep, in het verlengde van het Gedempte Kattendiep;
- nieuwe bushaltes bij Schouwburg/Provinciehuis;
- optimaliseren doorstroming voor de bus, door aanpassing van de met verkeerslichten geregelde kruispunten bij Sint Jansbrug en Maagdenbrug;
- herinrichten van Sint Jansstraat als looproute naar de binnenstad/Grote Markt;

- herstraten trottoirs langs de gevels van de Diepenring tussen Maagdenbrug en Steentilbrug.

Binnen het groencompensatiefonds Eelde is voor de jaren 2018 – 2020 € 200.000,- gereserveerd voor het vergroenen van de omgeving van de Kattenbrug. Daarnaast een bedrag van € 100.000,- voor het vergroenen van het Schouwborgplein.

Daarmee komt het totaal beschikbare budget voor Bussen over Oost op € 9,743 mln.

Op 28 maart jl. heeft uw raad een krediet beschikbaar gesteld van € 8,132 mln voor de Kattenbrug, de Sint Jansstraat en planontwikkelingskosten. Het nog resterende budget bedraagt hiermee € 1,611 mln.

Het nieuwe ontwerp van de Kattenbrug en omgeving is geraamd door RHDHV. Daar waar het oude plan uitkwam op € 6,932 mln (incl. vergroening oostkade), zitten we met het huidige ontwerp op een investeringsraming incl. POK en VTU van € 6,05 mln. Dit is inclusief een stelpost voor geluid (Kattendiep) en een stelpost voor oplossingen ter voorkoming van eventuele trillingen op de Diepenring ter grootte van € 0,4 mln. Per saldo besparen we met het huidige ontwerp € 0,882 mln ten opzichte van het op 28 maart jl. verleende krediet.

Het Definitief Ontwerp van de Sint Jansstraat is geraamd. Het oostelijke deel kan binnen het op 28 maart jl. verleende krediet worden uitgevoerd. Het ontwerp voor het westelijke deel zal dit najaar met de omgeving worden opgepakt en vervolgens ook op DO-niveau worden geraamd. Het deel van de Schoolstraat is financieel opgenomen binnen het project Groninger Forum.

Het voorlopig ontwerp van het functionele model A van de maatregelen Bussen over Oost is geraamd, waarbij de investering behorend bij dit model wordt ingeschat op € 1,56 miljoen (inclusief VTU). Voor de planontwikkelingskosten is in een eerder stadium (28 maart jl.) al een krediet verstrekt. De raming past hiermee binnen het beschikbare budget, vallend binnen de basisraming van het uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad van € 22,5 miljoen.

Wij stellen uw raad echter voor om niet het functionele model A, maar model B van de maatregelen Bussen over Oost vast te stellen. Ook dit model is als voorlopig ontwerp geraamd. De investering inclusief VTU voor dit model wordt geraamd op € 2,43 miljoen. Hiermee valt de raming van dit model € 0,82 miljoen hoger uit dan het beschikbare budget (€ 1,61 miljoen) in de basisraming van het uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad van € 22,5 miljoen.

Wij stellen uw raad voor de ruimte die ontstaat binnen het krediet voor de Kattenbrug (€ 0,882 mln) in te zetten voor het Diepenring ontwerp Bussen over Oost en het reeds bestaande totale krediet voor de uitvoering van de binnenstadsvisie aan te vullen met € 1,548 miljoen om het voorlopig ontwerp van het Diepenring model van de maatregelen Bussen over Oost te kunnen realiseren.

Het totale krediet wordt hiermee € 18.832.000,- dat past binnen het kernpakket voor de Binnenstadsvisie van € 22,5 mln, aangevuld met totaal € 0,3 miljoen voor het vergroenen van de oostelijke kade Kattenbrug en het Schouwborgplein, dat gedekt wordt uit de groencompensatie Eelde.

Begrotingswijziging

Begrotingswijziging Investerings 2018						
Bestemming Binnenstad – Bussen over Oost en de vaste Kattenbrug						
Betrokken directie(s)	Stadsontwikkeling					
Titel Raads- / Collegevoorstel	Bestemming Binnenstad – Bussen over Oost en de vaste Kattenbrug					
Besluitvorming (orgaan + datum)	Raad					
Incidenteel / Structureel	I					
Looptijd	2018-2019					
Soort wijziging	Investering					
Financiële begrotingswijziging						<i>Bedragen x 1.000 euro</i>
Programma	Deelprogramma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo te activeren
07. Verkeer	07.6 Overig verkeer	SO Ontwikkeling en Uitv	I	1.548		1.548
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				1.548	0	1.548

Begrotingswijziging 2020**Bestemming Binnenstad – Bussen over Oost en de vaste Kattenbrug**

Betrokken directie(s)	Stadsontwikkeling
Naam voorstel	Bestemming Binnenstad – Bussen over Oost en de vaste Kattenbrug
Besluitvorming (orgaan + datum)	Raad
Incidenteel / Structureel	I
Soort wijziging	Exploitatie

Financiële begrotingswijziging*Bedragen x 1.000 euro*

Deelprogramma	Programma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo voor		Saldo na		
						res. mut.	Toev.res.	Onttr.res.	res. mut.	
09.1 Onderhoud en beheer openbare ruimte	09. Kwaliteit van de leefomgeving	SO Beleid en Ontwerp	I	-25		25			25	
07.6 Overig verkeer	07. Verkeer	SO Ontwikkeling en Uitv	I			0	25		-25	
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING					-25	0	25	25	0	0

Begrotingswijziging 2021**Bestemming Binnenstad – Bussen over Oost en de vaste Kattenbrug**

Betrokken directie(s)	Stadsontwikkeling
Naam voorstel	Bestemming Binnenstad – Bussen over Oost en de vaste Kattenbrug
Besluitvorming (orgaan + datum)	Raad
Incidenteel / Structureel	I
Soort wijziging	Exploitatie

Financiële begrotingswijziging*Bedragen x 1.000 euro*

Deelprogramma	Programma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo voor		Saldo na		
						res. mut.	Toev.res.	Onttr.res.	res. mut.	
09.1 Onderhoud en beheer openbare ruimte	09. Kwaliteit van de leefomgeving	SO Beleid en Ontwerp	I	-75		75			75	
07.6 Overig verkeer	07. Verkeer	SO Ontwikkeling en Uitv	I			0	75		-75	
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING					-75	0	75	75	0	0

De huidige uitwerking van de motie Diepenring voor alle Stadgers vindt momenteel plaats via het Uitvoeringsprogramma van de Binnenstadsvisie. Zodra de uitwerking inclusief financiële consequenties gereed is, komen wij daarvoor terug bij uw raad. Op dit moment zijn binnen het krediet geen kosten geraamd voor het vergoeden van het opheffen van parkeerplaatsen (minderinkomsten) op de Diepenring ten behoeve van de maatregelen Bussen over Oost. Ook voor eventuele compensatie (zoals een instaptarief in een buurtstalling) is geen budget gereserveerd.

De financiële risico's hebben voornamelijk betrekking op de hoogte van de investeringskosten. Deze risico's worden zoveel mogelijk teruggebracht en beheerst door uitgewerkte plannen en kostenramingen. De financiële risico's hebben voor dit project geen gevolgen voor het benodigde weerstandsvermogen. Uitgangspunt is dat risico's binnen de beschikbare middelen van het project worden opgelost: door het realiseren van bezuinigingen zodat extra kosten binnen het project kunnen worden opgevangen.

Uitvoeringsprojecten in de binnenstad brengen vanwege hun complexiteit en grote hoeveelheid verschillende belangen de nodige uitvoeringsrisico's met zich mee op het gebied van communicatie en planning. Naast gebruikelijke risico's zoals continue bereikbaarheid, veiligheid, en leefbaarheid, waarvoor een BLVC-plan voor aanvang van de uitvoering wordt opgesteld, gelden hier ook nog de volgende specifieke risico's:

- De verbondenheid van verschillende projecten en visies op en rond de Diepenring (Bussen over Oost, motie parkeren Diepenring, Parkeervisie, Watervisie, fietsstrategie (Slimme Fietsroute), HOV-knooppunt UMCG-Noord, Ontwikkeling Forum en Forumgarage, Zuidelijke Ringweg en Groningen Bereikbaar) [goed overleg en afstemming, scope helder houden];
- Ligging brug nabij de samenkomst van Kattendiep en Schuitendiep waarbij ondergrond (archeologie, riool(overstort)), Kabels & Leidingen en milieuzaken goed in kaart moeten worden gebracht [onderzoek reeds uitgevoerd, blijft aandachtspunt];
- De kades zijn Rijksmonumentaal, een zorgvuldig inpassingsproces is noodzakelijk [overleg met Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed loopt];
- Verschil in scope van het project en de invloedssfeer dat financieel niet voorzien is (zoals uitgebreide aanpassingen op het Gedempte Kattendiep en Steentilbrug) [sturing op de bolletjeslijn van het project];
- Eventuele vertragingen kunnen leiden tot hogere uitvoeringskosten als gevolg van prijsstijgingen. Deze zijn binnen het basisbudget van € 22,5 miljoen niet voorzien.

Op het moment dat uw raad akkoord gaat met dit raadsvoorstel kunnen wij de maatregelen Bussen over Oost realiseren bestaande uit de Kattenbrug, de Sint Jansstraat, de HOV-haltes op de Diepenring, de trottoirs op de Diepenring tussen de Maagdenbrug en de Steentilbrug en de aanpassingen aan de Maagden- en Sint Jansbrug. Met deze maatregelen kunnen wij de bussen de nieuwe route via de Diepenring laten rijden.

Overige consequenties

'Bussen over Oost': gevolgen voor de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai

In het raadsvoorstel dd. 28 maart jl inzake de Kattenbrug en de Sint Jansstraat is uitgebreid stilgestaan bij de gevolgen voor de geluidbelasting op de Diepenring en het Ged. Kattendiep door het project Bussen over Oost. Daarbij is ook de bijlage 'Akoestisch onderzoek Herinrichting Diepenring en Bussen over Oost' gevoegd. Samengevat komt het er op neer dat er geen significante gevolgen voor de geluidsbelasting is langs de Diepenring. Gelijktijdig zal de grootste geluidtoename zich kunnen voordoen op het Gedempte Kattendiep, waar het aantal bussen zal toenemen van 340 naar ca. 1.000 per dag. In het akoestisch onderzoek is hierbij voornamelijk uitgegaan van een worst-case scenario met 'normale' dieselbussen. In dat geval zal de geluidbelasting op het Gedempte Kattendiep met circa 3 dB toenemen tot maximaal 65 dB (op het eerste, smalle deel van het Gedempte Kattendiep). Omdat dit een 30 km/u-gebied is, is de Wet geluidhinder hier niet van toepassing. Maar vanwege de grote toename van het aantal bussen zullen wij in een later stadium (in relatie tot de vergunningprocedure voor de nieuwe Kattenbrug) aanvullend akoestisch onderzoek laten doen naar de situatie aan het Gedempte Kattendiep. Wij zullen hierbij primair bekijken hoe een toename van de geluidbelasting hier zo veel mogelijk kan worden beperkt met bronmaatregelen, zoals elektrische bussen en stil asfalt.

Het definitief ontwerp voor de Sint Jansstraat en de Schoolstraat is getoetst aan de reeds uitgevoerde geluidsanering in deze straat. Het ontwerp past binnen de gestelde normen, waardoor er vanuit geluid geen knelpunten zijn te verwachten.

Effecten op de luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit in Groningen (en met name ook in de binnenstad) voldoet ruimschoots aan de wettelijke normen. Bovendien komen hier geen situaties voor waar de luchtkwaliteit uit oogpunt van gezondheid onvoldoende is. De voorgestelde maatregelen hebben geen negatieve effecten op de luchtkwaliteit.

Trillingen

Vanuit de bewoners en ondernemers op de Diepenring bereiken ons verschillende geluiden over trillingen. Mede doordat de fundering met het onderhoudsproject is verbeterd en geschikt is gemaakt voor zwaar verkeer, horen wij veel positieve geluiden dat de trillingen door zwaar verkeer zijn afgenomen. Gelijktijdig is ons gebleken dat een aantal mensen zich desondanks zorgen maakt. Ook geven sommige mensen aan dat men alsnog overlast ervaart en dat dit niet is opgelost door de nieuwe fundering. Om aan deze onzekerheid tegemoet te komen gaan wij het aspect trillingen op de Diepenring nader onderzoeken en dit onderzoek betrekken bij het opstellen van het definitieve ontwerp.

Pendelbus/alternatief vervoer

Uw raad heeft in juni een voorstel (met nr 6950019) ontvangen over de Pendelbus/alternatief vervoer. In dit voorstel is uiteengezet op welke wijze de pilot met de pendelbus een vervolg krijgt. Om informatie te verzamelen over het gebruik van de pendelbus is een monitoringsprogramma opgezet. In het kader van dit programma wordt dagelijks het gebruik van de pendelbus bijgehouden en worden periodiek enquêtes gehouden onder de gebruikers. De uitkomsten van de monitoring worden gebruikt voor het advies aan uw raad over het inrichten van een vervoerssysteem voor de binnenstad als geheel, dat u in september 2019 kunt verwachten.

Motie 'de vaste Kattenbrug'

Met dit voorstel is invulling gegeven aan uw op 28 maart jl. aangenomen motie 'de vaste Kattenbrug' om het ontwerp zodanig aan te passen dat er een vaste brug wordt gerealiseerd.

Toezegging om terug te komen op de effecten van de plannen op de verkeersbewegingen in Binnenstad-Oost

Met dit voorstel zorgen we er voor dat de inrichting van de Diepenring zodanig wordt dat het de doorstroming van het auto-, bus en fietsverkeer op de Diepenring tussen de Steentilbrug en Maagdenbrug waarborgt en op verschillende plekken, zoals bij de Sint Jansbrug, sterk verbetert. Om die reden hebben de onderliggende plannen geen noemenswaardige effecten op de verkeersbewegingen in Binnenstad Oost. In bijlage 2, Voorlopig Ontwerp Bussen over Oost, is een hoofdstuk opgenomen over de verkeersafwikkeling.

Vervolg

Het vervolg van het project Bussen over Oost in de volle breedte ziet er als volgt uit:

- In september/oktober voeren we de aanpassingen aan de Sint Jansstraat en Schoolstraat uit;
- Op korte termijn worden de vergunningprocedures voor de Kattenbrug gestart;
- Het definitief ontwerp voor de maatregelen Bussen over Oost werken we dit najaar uit en hierover wordt uw raad begin 2019 geïnformeerd;
- De uitwerking van de motie Diepenring voor alle Stadjers wordt uw raad begin 2019 voorgelegd.
- Het ontwerp voor de aanpassingen van de halte Zuiderdiep tussen Herestraat en Oosterstraat ontvangt uw raad eind 2018/begin 2019;
- Direct na de zomer ontvangt uw raad een brief over de uitkomsten van het ontwerpproces Gedempte Kattendiep zuidzijde met de ondernemers en bewoners.

Lange Termijn Agenda

Het voorstel Bussen over Oost, inclusief de uitwerking van de motie 'de vaste Kattenbrug' staan op de LTA van juli 2018.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink