

Onderwerp **Herinrichting Binnenstad-west (Brugstraat-Munnekeholm) en continuering Centrumgarage**  
Registratienr. 6688736 Steller/telnr. Meijer/ 8304 Bijlagen 2

Classificatie  Openbaar  Geheim

Vertrouwelijk

Portefeuillehouder Van Keulen Raadscommissie Beheer en Verkeer

Langetermijn agenda (LTA) Raad LTA ja:  Maand januari Jaar 2018  
LTA nee:  Niet op LTA

### Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. kennis te nemen van het Definitief Ontwerp Brugstraat-Munnekeholm;
- II. de exploitatie van de centrumgarage door Interparking na opening van de Forumgarage te continueren;
- III. een aanvullend uitvoeringskrediet van 818.000 euro beschikbaar te stellen voor de realisatie van het Definitief Ontwerp Brugstraat-Munnekeholm, de kapitaallasten hiervan zijn 36.180 euro en het totale krediet komt daarmee op 7.734.000 euro;
- IV. de jaarlijkse kapitaallasten van de investering in de vervanging van gele stenen van 10.126 euro te dekken uit het budget Vervanging gele stenen binnenstad;
- V. de extra inkomsten uit de centrumgarage in 2019 en 2020 toe te voegen aan de beklemde reserve ter dekking van de jaarlijkse kapitaallasten van 26.054 euro;
- VI. de kapitaallasten in 2018 voor te financieren uit de beschikbare middelen voor de Binnenstadvisie. Deze middelen vloeien in 2019 (350.000 euro) en 2020 (243.000 euro) weer terug vanuit de extra inkomsten centrumgarage in 2019 en 2020;
- VII. de gemeentebegroting 2018 op programmaniveau overeenkomstig te wijzigen.

### Samenvatting

De ambities uit de Binnenstadvisie beginnen daadwerkelijk op straat zichtbaar te worden. Sinds september 2017 rijdt de bus een nieuwe route door de binnenstad: niet meer langs het A-kerkhof, maar over de Westerhaven. Er is ook al direct gestart met de herinrichting van de vrijgekomen ruimte. De uitvoering van het eerste deel, de Astraat, is inmiddels grotendeels afgerond. Met de vaststelling van het Definitief Ontwerp voor de Brugstraat en Munnekeholm kan de volgende stap gezet worden en na de zomer van 2018 in gebruik worden genomen. Ondertussen zijn ook de resterende deelprojecten van de herinrichting Binnenstad-west volop in de ontwerpfase, zoals het Minervaplein, de ruimte voor de A-kerk en de alternatieve fietsroutes Westerhavenstraat, Kleine der A/Reitemakersreige en Hoge der A.

Verder is het voornemen om de overeenkomst met Interparking over de exploitatie van de centrumgarage te verlengen. Daarmee blijft deze parkeergelegenheid aan de Haddingestraat nog voor een periode van minimaal 5 jaar na opening van de Forumgarage beschikbaar als commerciële, openbare parkeergarage. Dat betekent dat de komende jaren er nog geparkeerd wordt in het hart van de binnenstad, maar dat gemeente Groningen daarvoor een jaarlijkse financiële vergoeding ontvangt. Na afloop van deze periode koopt de gemeente de centrumgarage over van Interparking. Voorgesteld wordt deze opbrengsten te investeren in de kwaliteitssprong van de openbare ruimte van de binnenstad, waaronder toegankelijkheid en groen.

B&W-besluit d.d.: 19 december 2017

## Inleiding

---

Hierna worden aan uw raad voorstellen beschreven voor

1. De herinrichting Binnenstad-west
2. De centrumgarage Haddingestraat

Vervolgens wordt ingegaan op financiële consequenties van deze voorstellen.

## Herinrichting Binnenstad-west

---

Op 24 februari 2016 heeft uw raad de Binnenstadsvisie "Bestemming Binnenstad" vastgesteld. De komende periode geven wij een impuls aan onze binnenstad door te zorgen voor een toegankelijke, veilige en bereikbare omgeving, met een prettig verblijfsklimaat. Daarvoor is het noodzakelijk dat de voetganger (en de fietser) fors meer ruimte krijgt. Om die reden heeft uw raad besloten de bussen op een andere wijze door de binnenstad te laten rijden. Aan de westkant via de Westerhaven en de Eeldersingel en aan de oostkant via de Diepenring. Vervolgens kunnen de straten in de binnenstad waar nu nog de bussen rijden zodanig worden heringericht, dat de voetgangers (en de fietsers) het primaat krijgen, de toegankelijkheid verbetert en er andere functies, zoals terrassen en fietsparkeren, kunnen worden toegevoegd.

### Aanpak Binnenstad-west

Het eerste project dat vanuit de Binnenstadsvisie wordt gerealiseerd betreft de herinrichting van de westelijke binnenstad. Wij hebben dit gezien de aard, omvang en planning van de werkzaamheden onderverdeeld in 2 deelprojecten:

1. *Bussen over West*  
Dit project is vrijwel afgerond. Sinds september 2017 rijdt de bus niet meer langs het Akerkhof, maar over de nieuwe route Westerhaven/Eeldersingel en doet daarbij de nieuwe centrumhalte West aan;
2. *Herinrichting Binnenstad-west*  
Dit omvat de herinrichting van de "vrijgekomen" straten en plekken na het verleggen van de busroute, namelijk de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm, inclusief Akerkhof en Minervaplein. Daarvoor is het Inrichtingsplan Astraat-Brugstraat-Munnekeholm de basis (vastgesteld 28 juni 2017).

De herinrichting van de Astraat is nu grotendeels afgerond. In dit raadsvoorstel presenteren wij het Definitief Ontwerp voor de straten Brugstraat en Munnekeholm, dat wij hebben vastgesteld. Met onze voorstellen voor de plekken Minervaplein (het gedeelte Zuiderdiep tussen Stationsstraat en Minerva) en de ruimte aan de westkant van de A-kerk komen wij naar verwachting in maart 2018 bij u terug. Net als met de uitwerking van de noodzakelijke, extra flankerende fietsmaatregelen voor het gedeelte van de Hoge der Aa tussen de Turftorenstraat en de Brugstraat en voor de Westerhavenstraat en Kleine der A/Reitemakersrijge. Voor deze maatregelen is geen ruimte binnen het beschikbare budget van 22,5 miljoen euro.

We vragen u nu extra krediet beschikbaar te stellen voor de herinrichting van A-straat, Brugstraat en Munnekeholm, inclusief Minervaplein.

### Inrichtingsleidraad Nieuwe Stadsruimtes

Op 27 september 2017 heeft u de Inrichtingsleidraad Nieuwe Stadsruimtes vastgesteld. De leidraad geeft ons de handvatten voor een samenhangende en herkenbare inrichting van de openbare ruimte van de gehele binnenstad, met oog voor toegankelijkheid en kwaliteit. Tegelijkertijd blijft er voldoende ruimte voor de eigen identiteit van straten of buurten. Er is daarom geen sprake van een handboek of blauwdruk, maar van kaders die samenhang garanderen, inrichtingsprincipes, aandachtspunten en accenten.

De Inrichtingsleidraad biedt handvatten voor de gesprekken met omwonenden. In combinatie met de breedte van de straat ter plekke, de ontwerpprincipes uit de leidraad en de wensen van de gebruikers ter plaatse is het nieuwe ontwerp gemaakt. Bij de vaststelling van de Inrichtingsleidraad hebben wij aangegeven dat we verwachten voor de binnenstad als geheel in totaal 4,3 miljoen euro extra nodig te hebben, ten opzichte van de beschikbare 22,5 miljoen euro voor het kernpakket van maatregelen. Dit kernpakket omvat het verplaatsen van de busroutes over west (Westerhaven) én over oost (Diepenring, Kattenbrug), inclusief het realiseren van nieuwe bushaltes en het herinrichten van de daardoor vrijkomende ruimte in de binnenstad (Astraat, Brugstraat, Munnekeholm, Minervaplein, Oosterstraat, Gelkingestraat, Oude Ebbingestraat, Kwinkenplein, busbaan Grote Markt en Sint Jansstraat). Uitgangspunt voor de herinrichting is daarbij een basiskwaliteit (= asfalt vervangen door gele stenen en hergebruik bestaande materialen waar mogelijk).

In dit raadsvoorstel geven wij aan welk gedeelte van de 4,3 miljoen betrekking heeft op de voorstellen voor de herinrichting Binnenstad-west en op welke wijze wij voorstellen deze investeringen te dekken.

### **Inrichtingsplan Astraat-Brugstraat-Munnekeholm**

Op 28 juni jl. heeft uw raad het Inrichtingsplan Astraat-Brugstraat-Munnekeholm vastgesteld. Het doel van dit Inrichtingsplan was om te komen tot een integraal ontwerp voor de A-straat, Brugstraat en Munnekeholm, inclusief de plekken, zodat een kwalitatief goed verblijfsgebied, met terrassen, fietsparkeren en bevoorradingsplekken ontstaat, waarbij de toegankelijkheid, bereikbaarheid en bruikbaarheid voor iedereen en alle leeftijden gewaarborgd is.

De belangrijkste uitgangspunten die we gehanteerd hebben bij het opstellen van het Inrichtingsplan zijn:

- Het realiseren van een toegankelijke, leefbare en veilige binnenstad;
- Een aantrekkelijke, bruikbare en bereikbare binnenstad maken voor iedereen;
- De Binnenstad voorbereiden op de toekomst;
- Voetgangers én fietsers de ruimte geven;
- Beter benutten van de openbare ruimte.

Wij hebben uw raad op 30 augustus jl. per brief (met kenmerk 6537064) geïnformeerd over het door ons vastgestelde Definitief Ontwerp voor de Astraat. Inmiddels is de uitvoering van deze herinrichting grotendeels voltooid.

Het Inrichtingsplan Astraat-Brugstraat-Munnekeholm is ook de basis voor de verdere uitwerking van de herinrichting van de overige straten en plekken. Met dit raadsvoorstel wordt u meegenomen in de afwegingen die daarbij tot nu toe zijn gemaakt. De wijze waarop we de Brugstraat en Munnekeholm willen inrichten is in detail toegelicht in bijlage 1. De hoofdlijnen voor de inrichting van het gehele gebied herhalen we hier nogmaals (uit het raadsvoorstel vastgesteld op 28 juni jl):

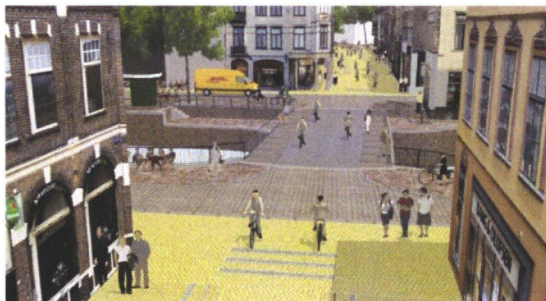
1. We willen slimmer omgaan met de ruimte zodat we van het huidige functionele gebruik naar een inrichting gaan met verblijfskwaliteit die toegankelijk en bruikbaar is voor iedereen en alle leeftijden;
2. We maken hiertoe een verblijfsgebied in de eerste plaats gericht op de voetganger, goed toegankelijk voor anders-mobielen, met ruimte voor de fietser en medegebruik door bevoorradingsverkeer, fietsparkeren en uitstallingen/terrassen;
3. Het wordt een verblijfsgebied waar de voetganger graag komt, zich comfortabel en veilig voelt;
4. We benutten de mogelijkheden om het fietsverkeer te spreiden (Westerhavenstraat, Kleine der A en Hoge der A) en de fietser zich in de Astraat/Brugstraat door de inrichting aanpast aan de voetganger. Dit doen we door het aaneenrijgen van plekken (voor verblijf) met stroomdelen (straten) waarbij langs de gevel de comfortruimte voor de voetganger wordt geborgd;
5. Ook het gebruik door gemotoriseerd verkeer wordt verminderd door het instellen van eenrichtingsverkeer in de Brugstraat en Astraat (stad uit) en het verminderen van het (doorgaande) autoverkeer op de Hoge der A bij de Abrug;
6. Het gebied richten we zodanig in dat we de ruimte flexibel kunnen gebruiken tijdens piek- en dalmomenten door de introductie van:

- Een hybride rijloper, zonder niveauverschillen. Hierbij hebben de voetganger en fietser meer of juist minder ruimte afhankelijk van de drukte en aanbod op het moment van de dag. Een (optische en voelbare) versmalling van de rijbaan levert hierbij tegelijk ook verlaging van de snelheid op;
  - Verblijfsplekken – veelal shared space ingericht - die de route onderbreken, zorgen voor een ander gebruik en daarmee voor overgangen in snelheden en het verleiden tot afbuiging van doorgaand verkeer;
  - Wisselende gebruiksmogelijkheden van dezelfde ruimte op verschillende momenten van de dag/week;
  - De mogelijkheid om piek- en dalmomenten voor doorgaand en bestemmingsverkeer te faciliteren.
7. De ontwerpen voor de plekken bij het Akerkhof en bij Minerva worden nader vormgegeven in het definitief ontwerp, in samenspraak met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden;
  8. Het invullen van de 'vrije ruimte' wordt nog nader uitgewerkt in het definitief ontwerp, samen met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Dit is inclusief de plaatsing van o.a. zitelementen;
  9. De wijze waarop de hybride rijloper wordt vormgegeven qua materiaal gebruik is samen met de doelgroepen doorontwikkeld en gepresenteerd bij het Definitief Ontwerp voor de Astraat;
  10. De noodzakelijke aanpassingen van de straten die we gaan benutten om het fietsverkeer te spreiden, doe we in nauw overleg met de bewoners en ondernemers in die straat. Dit geldt ook voor het beperken van het gebruik van de Hoge der A door het gemotoriseerde doorgaande verkeer.

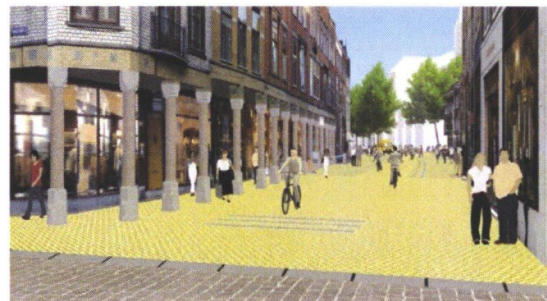
Wij geven uw raad hieronder een korte toelichting op het ontwerp voor de Brugstraat en Munnekeholm. De overige plekken bevinden zich nog in de ontwerpfase. Daarop komen we later bij u terug. Voor meer detailinformatie verwijzen wij kortheidshalve naar bijlage 1.

### **Brugstraat en Munnekeholm**

Het Inrichtingsplan van 28 juni 2017 is uitgewerkt in een Definitief Ontwerp dat ons college op 19 december 2017 heeft vastgesteld. Kernpunten daarvan zijn de wijziging en versmalling van het wegprofiel, inclusief de hybride rijloper voor flexibel gebruik op piekmomenten en de brede comfortzone voor de voetganger. Voortvloeiend uit de Inrichtingsleidraad zijn stoepen in de gevelzone opgenomen waar de breedte van de straten dat toelaat en zijn extra bomen en zitelementen toegevoegd. Met de introductie van een geleidestroom treffen we extra voorzieningen voor blinden en slechtzienden. Wij zijn van mening dat samen met de al uitgevoerde maatregelen Bussen over West en de herinrichting van de Astraat op deze wijze een zeer aantrekkelijke en comfortabele entree van de binnenstad vanuit het westen wordt gerealiseerd.



A-brug



Brugstraat

Tegelijkertijd met de uitvoering van de maatregelen, voeren we een deel van de vervangoperatie gele stenen in de binnenstad direct uit in het plangebied. Daarmee maken we werk-met-werk.

Om de druk van autoverkeer op de Abrug en in de Astraat te verminderen ontmoedigen we het autoverkeer vanaf de Hoge der A naar de Astraat. In eerste instantie gaan we daarvoor uit van een wijziging van het profiel van de Hoge der A en het opheffen van 12 parkeerplaatsen tussen Turftorenstraat en Brugstraat. Als dit onvoldoende blijkt en de aanwezigheid van autoverkeer te hinderlijk is voor het functioneren van de nieuwe situaties, is een realistische mogelijkheid de afsluiting de Hoge der A tussen Turftorenstraat en Brugstraat voor doorgaand autoverkeer en het omkeren van de rijrichting in de Turftorenstraat. Een eventueel besluit daarover zullen we eerst aan uw raad voorleggen.

Het creëren van meer ruimte met de comfortzone voor de voetganger en de introductie van de gevelzones brengt veel mogelijkheden en kwaliteit van de openbare ruimte in de straten. Het heeft echter ook aanvullende investeringen voor het project aan het licht gebracht die niet waren voorzien:

- zo hebben we bijvoorbeeld geconstateerd dat de loopvlakken op de Abrug moeten worden verbreed en dat vervanging voor fietsparkeren op straat nodig is. In de ontwerpen hebben we ruimte gecreëerd voor het fietsparkeren door in de zijstraten Westerhavenstraat, Westerbinnensingel en Pottebakkersrijge extra stallingsruimte te creëren door autoparkeerplaatsen op te heffen;
- daarnaast brengen uitvoeringsprojecten in de binnenstad vanwege hun complexiteit en grote hoeveelheid verschillende belangen de nodige uitvoeringsrisico's met zich mee op het gebied van communicatie en planning. Voor aanvang van de uitvoering wordt steeds een gedetailleerd BLCV-plan opgesteld, waarin wordt ingegaan op de gebruikelijke risico's zoals continue bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid en de communicatie daarover. Specifiek voor de Astraat-Brugstraat-Munnekeholm heeft dit geleid tot extra maatregelen en kosten ten behoeve van de bereikbaarheid van winkels en omgeving en de afstemming met bijvoorbeeld Enexis;
- deze aspecten hebben ons, samen met de parallele ontwikkeling van de Inrichtingsleidraad Nieuwe Stadsruimte, veel nieuwe informatie en ervaringen opgeleverd, die we inzetten en toepassen om de volgende herinrichtingprojecten efficiënt te kunnen uitvoeren.

### **Minervaplein**

Daar waar Munnekeholm en Gedempte Zuiderdiep bij elkaar komen, ontstaat na het verleggen van de busroute de ruimte voor een nieuwe inrichting in samenhang met de omliggende functies: het Minervaplein. De verkeersfunctie van deze locatie blijft bestaan, maar de verkeersdruk vermindert. Samen met het verplaatsen het fietsparkeren voor Minerva naar bijvoorbeeld de kop van de Reitemakersrijge, ontstaat een pleininrichting waarin de huidige bomen en platanen nog meer het groene karakter kunnen bepalen. Voor het Minervaplein presenteren we een schetsontwerp dat de komende maanden wordt uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp waarop we de instemming van uw raad zullen vragen. Het schetsontwerp en de uitgangspunten daarvan zijn ook nader toegelicht in bijlage 1. De investering in het plein volgens een basiskwaliteit is onderdeel van het kernpakket van 22,5 miljoen euro.



Schetsontwerp Minervaplein

### **A-kerk**

In de Inrichtingsleidraad is opgenomen dat na het verleggen van de busroute, de nieuwe inrichting van de Munnekeholm nog meer kwaliteit kan krijgen, door de verbetering van de huidige ruimte voor de A-kerk te integreren in één, samenhangend ontwerp. Het gaat hier om een van oudste en meest kenmerkende gebouwen en plekken van de stad Groningen. Wij werken aan ontwerpen waarmee veel waarde aan zowel de openbare ruimte als aan de A-kerk zelf wordt toegevoegd en recht wordt gedaan aan de onlosmakelijk verbonden historie. We richten ons hier op een rustpunt in het hart van de stad, onder de monumentale bomen. We onderzoeken de verbetering van de groene structuur van de ruimte, door bijvoorbeeld het huidige gras te vervangen door groene beplanting op maaiveld en door enkele zieke/minder goede bomen te verwijderen. De ontwerpen voor deze plek leggen wij in een later stadium aan u voor.

### **Flankerende fietsmaatregelen**

In het Inrichtingsplan is geconstateerd dat voor de concepten en principes voor de route Astraat-Brugstraat flankerende maatregelen nodig zijn. Concreet willen we door het aanbieden en verbeteren van alternatieve fietsroutes de druk op de Astraat-Brugstraat (nu 25.000 fietsers per dag) verminderen en de verdeling van fietsstromen optimaliseren. Daarmee ontstaat de ruimte voor de hybride rijloper met een smaller basisprofiel dan de huidige weg en zo ook de voor de bredere comfortzone voor de voetganger.

Als alternatieve fietsroutes vanuit het westen zijn de Westerhavenstraat en Kleine der A/Reitemakersrijge (richting Hoofdstation/zuiden) en de Hoge der A (richting Diepenring/noorden) naar voren gekomen. Voor de Westerhavenstraat en Kleine der A/Reitemakersrijge en voor de Hoge der A hebben we enkele scenario's en uitgangspunten ontwikkeld, die we samen met de betrokken bewoners nader uitwerken. In een later stadium komen we hierop bij u terug.

### **Fietsparkeren**

In de gehele binnenstad hebben we een opgave voor het realiseren van substantieel meer stallingsplaatsen voor de fiets. In totaal gaat het om zo'n 5.000 à 6.000 plaatsen, waarvan zo'n 2.000 stallingsplaatsen in het westelijke gedeelte van de binnenstad (omgeving Vismarkt, A-Kerkhof en A-Straat). De oplossing daarvan overstijgt echter de mogelijkheden binnen de herinrichting van de Astraat-Brugstraat-Munnekeholm.

Ons Groningse fietsbeleid is namelijk zo succesvol dat inmiddels meer dan twee derde van alle bezoekers op de fiets naar de binnenstad komt. Daar zoeken ze vervolgens een plek om hun fiets te stallen, maar op steeds meer plekken en/of tijdstippen leidt dit tot overlast, onveilige situaties en een rommelig of onaantrekkelijk straatbeeld. Er is extra stallingscapaciteit nodig, die we niet kunnen realiseren in de openbare ruimte en daarom hebben we grote(re) inbandige en/of ondergrondse fietsenstallingen nodig. Een netwerk van moderne, aantrekkelijke en uitstekend toegankelijke stallingen op strategische locaties aan de rand van het voetgangersgebied moet ertoe leiden dat er uiteindelijk minder fietsen in de openbare ruimte worden gestald. Met als gevolg minder overlast, betere toegankelijkheid en meer ruimte voor voetgangers.

We willen daarom starten met het project 'Uitbreiding fietsenstallingen Binnenstad', dat er voor moet zorgen dat we kansen voor nieuwe fietsenstallingen in bestaande gebouwen kunnen verzilveren. Specifiek in het westelijke gedeelte van de binnenstad (omgeving Vismarkt, A-Kerkhof en A-Straat) onderzoeken we de mogelijkheden voor ondergrondse en/of inbandige fietsenstallingen, vanuit de opgave voor dit gebied van zo'n 2.000 stallingsplaatsen. Voor de zomer van 2018 moet duidelijk worden welke mogelijkheden er zijn met betrekking tot de aanleg van nieuwe ondergrondse fietsenstallingen of aanpassingen van bestaand vastgoed.

### **Maatschappelijk draagvlak en participatie**

De participatie over de herinrichting van de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm is in 2016 begonnen met een 'placegame'. Tijdens deze placegame is met de bewoners en ondernemers gesproken over de kansen en krachten van het gebied. Dit was het startpunt voor een participatieproces waarin het afgelopen jaar intensief met de bewoners en ondernemers is samengewerkt aan het plan voor de nieuwe inrichting. De plannen zijn opgesteld in overleg met het plekkenteam, waarin bewoners en ondernemers vertegenwoordigd zijn. Daarnaast heeft overleg plaatsgevonden met belanghebbenden, zoals bijvoorbeeld de KHN, de GCC, Ondernemersvereniging Westerkwartier, de Fietsersbond, de hulpdiensten, Stichting Der Aa-Kerk, Academie Minerva en de Bewonersorganisatie A-kwartier.

Een belangrijk deel van de participatie heeft plaatsgevonden rond het opstellen van het Inrichtingsplan Astraat, Brugstraat en Munnekeholm. Rondom het Definitief Ontwerp heeft in oktober nog een participatieronde plaatsgevonden, waarbij iedereen zijn ideeën en wensen kon doorgeven. Tot besluit zijn de definitieve plannen op 27 november gepresenteerd in een binnenstadscafé, waar zo'n 140 belangstellenden in gesprek konden met onze specialisten en ontwerpers.

Uit de participatie voor het Definitief Ontwerp Brugstraat en Munnekeholm zijn vier terugkerende onderwerpen naar voren gekomen:

1. Er wordt verzocht goede fietsparkeerfaciliteiten te realiseren om zo de overlast van gestalde fietsen te verminderen;
2. Brede trottoirs ten behoeve van de toegankelijkheid voor voetgangers;
3. Graag de verblijfskwaliteit verhogen door het realiseren van meer groen, betere verlichting, terrassen en niet-commerciële zitgelegenheden;
4. Strengere handhaving op venstertijden en illegaal gemotoriseerd verkeer.

In bijlage 1 van dit raadsvoorstel is uiteengezet hoe met de thema's 1 t/m 3 is omgegaan in het Definitief Ontwerp. Thema 4 valt buiten de directe scope van de herinrichting Brugstraat en Munnekeholm. Dit loopt via het meerjarenprogramma Verkeer en wij hebben nu onder andere een pilot met digitale handhaving van de venstertijden in voorbereiding.

### Voorstel

Op 19 december 2017 hebben wij het Definitief Ontwerp voor de Brugstraat en Munnekeholm vastgesteld. Dit hebben wij ter kennisname in de bijlage opgenomen. Met dit raadsvoorstel vragen wij uw raad in te stemmen met:

1. de financiële gevolgen van de implementatie van de elementen vanuit de Inrichtingsleidraad Nieuwe Stadsruimtes in de Brugstraat en Munnekeholm;
2. de verhoging van het budget en wijziging van het krediet om de ontwerpen voor genoemde locaties te kunnen uitwerken en realiseren.

Met dit voorstel, waarin we nu het nieuwe ontwerp voor de Brugstraat, de Munnekeholm en de aansluitende straten presenteren, is ons college van mening dat we de volgende stap zetten om de westelijke binnenstad voor te bereiden op de toekomst. Wij zien dat door dit plan dit gebied verkleurt naar het door ons allen gewenste toegankelijke, veilige en aantrekkelijke gebied, dat uitnodigt tot verblijf. Voor jong en oud, voor iedereen.

### Vervolg

De start van de uitvoering van de werkzaamheden Brugstraat/Munnekeholm is voorzien in mei 2018, na Koningsdag, op te leveren in het najaar van 2018. Voor de overige deelprojecten werken wij de ontwerpen verder in detail en kostenramingen uit, waarover wij verwachten uw raad in maart 2018 concrete voorstellen voor te kunnen leggen. Wij beogen de herinrichting van de gehele Binnestad-west afgerond te hebben voor de zomer van 2019.

Verder verwachten wij uw raad in maart 2018 de voorstellen voor de plekken Minervaplein en Der A-kerk en voor de fietsroute Westerhavenstraat, Kleine der A/Reitemakersrijge en de Hoge der A voor te kunnen leggen. Dit is samengevat weergegeven in onderstaande tabel:

	Voorlopig Ontwerp	Definitief Ontwerp		
Astraat	Voorlopig Ontwerp	Definitief Ontwerp		
Brugstraat en Munnekeholm	Voorlopig Ontwerp		Definitief Ontwerp	
Minervaplein	Schetsmatige verkenning		Schetsontwerp	Voorlopig Ontwerp
A-kerk	Schetsmatige verkenning			Voorlopig Ontwerp
Hoge der A				Definitief Ontwerp
Westerhavenstraat				Voorlopig Ontwerp
Kleine der A en Reitemakersrijge				Voorlopig Ontwerp

## Centrumgarage Haddingestraat

---

Het tweede inhoudelijk onderdeel van dit raadsvoorstel betreft de parkeergarage aan de Haddingestraat (centrumgarage).

In december 1991 besloot het toenmalige college haar aandelen in deze garage met 340 parkeerplaatsen in het hart van de binnenstad te verkopen aan Parking Schouwburg B.V. te Rotterdam, nu Interparking. Onderdeel van de verkoop was een koopoptie voor de gemeente Groningen, alleen in te roepen als de garage daarbij de bestemming "buurtstalling" krijgt. Later, in de koopovereenkomst van de parkeergarage Nabergarage (ook van Interparking), is afgesproken dat de gemeente de centrumgarage in ieder geval tot opening van de Forumgarage niet als buurtstalling zal bestemmen.

Interparking heeft de gemeente verzocht om de centrumgarage ook ná de opening van de garage onder het Forum nog langer te kunnen gebruiken als commerciële parkeergarage. Interparking is bereid daarvoor een financiële tegenprestatie te leveren van 350.000 euro per jaar.

### Afwegingen

Wij zijn met Interparking in gesprek geweest over de toekomst van de centrumgarage. Daarbij hebben voor ons college meerdere afwegingen een rol gespeeld.

#### *Visie Binnenstad*

Het herontwikkelen van de openbare centrumgarage en het omliggende gebied Haddingestraat/-Pelsterstraat tot een andere bestemming past optimaal in onze Binnenstadsvisie en is daarom ook als zodanig opgenomen in het uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad 2017 als kans, zonder dat dat al op inhoud is beschreven. Het transformeren van de commerciële parkeergarage draagt bij aan het verder terugdringen van auto's in de binnenstad en geeft ruimte voor herontwikkeling tot binnenstedelijke functies, met maximaal ruimte voor verblijven en de voetganger. Het gebied is daarmee een potentieel nieuwe ontwikkellocatie binnen de Diepenring/Zuiderdiep, naast de grotere publiekstrekkers zoals Vismarkt, Grote Markt, Forum, etc.

In de uitvoering van de Binnenstadsvisie ligt in de komende jaren de nadruk op het realiseren van de nieuwe busroutes West en Oost en op het herinrichten van de ruimte en straten die daardoor vrij komen. Er ligt nog geen (tijds)druk op een snelle herontwikkeling van gebied rondom de centrumgarage. Er zijn dus mogelijkheden en kansen, maar die zijn in tijd en uitwerking nog niet concreet.

#### *Parkeervisie*

Het parkeren in de binnenstad en daarin de rol van de centrumgarage, is één van de onderwerpen in de nieuwe Parkeervisie, die we beogen voor de zomer 2018 aan u voor te leggen. Het vigerende parkeerbeleid is nog beschreven in de visie, 'Parkeren in de Stad, duurzaam bereikbaar!' (vastgesteld 27 januari 2010). Daarin werd al melding gemaakt van een mogelijke transformatie van de centrumgarage tot buurtstalling.

Met de realisatie van de parkeergarages Damsterdiep en Forum (eind 2018) is voor de langere termijn voldoende parkeercapaciteit in de (binnen)stad aanwezig, ook zonder centrumgarage. Voor het bezoekersparkeren is behoud van de centrumgarage niet noodzakelijk en bovendien is het beleid om bezoekers op te vangen op onze P+R terreinen aan de rand van de stad en in de garages aan de rand van de binnenstad. Een transformatie naar buurtstallingsgarage kan onze ambities om straatparkeren terug te dringen en te verschuiven naar de beschikbare garages ondersteunen, maar daarvoor zijn stevige extra investeringen noodzakelijk. Zelfs dan kan met de grondslag van de huidige, krappe garage echter niet de gewenste kwaliteit voor de gebruikers worden geleverd. Ook verwachten we deze garage dan niet kostendekkend te kunnen exploiteren. Het bestemmen van de huidige centrumgarage als buurtstalling ligt daarom nu niet meer voor de hand.

De effecten van het aan de openbaarheid onttrekken van de garage zijn vooraf moeilijk vast te stellen. Er is een licht positief effect te verwachten op de exploitatie van de gemeentelijke garages Damsterdiep en het nieuwe Forum, al zal het meeste voordeel waarschijnlijk vervallen aan de garages Rademarkt, Museum Centrum, Westerhaven en Bios. Dit zijn geen gemeentelijke garages.



### *Fietsparkeren*

Onderdeel van de Fietsstrategie en de Binnenstadvisie is de ontwikkeling van oplossingen voor de urgente behoefte aan stallingscapaciteit voor fietsen in de binnenstad. We onderzoeken daarom de mogelijkheden voor structurele uitbreiding daarvan. Dat doen we in verschillende projecten.

Via het Flitsteam Fietsparkeren werken we aan eenvoudige verbeteringen voor de korte termijn en bewustwording van gedrag, waarmee de grote impact van gestalde fietsen op straat kan worden verminderd. Voor meer structurele oplossingen zien we als oplossingsrichting een samenhangend pakket van stallingsmogelijkheden op straat en in meerdere gebouwde voorzieningen, dat we uitwerken in een Aanvalsplan Fietsparkeren. Een eerste uitwerking daarvan vindt plaats in het genoemde project 'Uitbreiding fietsenstallingen Binnenstad', dat er voor moet zorgen dat we kansen voor nieuwe fietsenstallingen in bestaande gebouwen kunnen verzilveren.

Daar waar we bij de vaststelling van de Fietsstrategie nog uitgingen van de (begane grond van de) centrumgarage als een potentiële stallingslocatie in een gebouwde voorziening nabij de Vismarkt, denken we op dit moment dat deze niet geschikt is als het centrale punt in de binnenstad. We denken in de huidige situatie hoge investeringen te moeten plegen, maar verwachten hier geen hoge gebruikersaantallen. De locatie ligt namelijk niet aan de belangrijkste fietsroutes. Een dergelijke stalling zou relatief onzichtbaar zijn en ligt verscholen tussen diverse gebouwen. Fietsers rijden er niet op een natuurlijke manier "naar binnen". Inzet van (een deel van) de centrumgarage voor het stallen van fietsen ligt daarom nu niet meer voor de hand.

### **Doorzetten als commerciële garage**

Mede op basis van de voorgaande argumenten, zijn wij in de afgelopen periode in gesprek geweest met Interparking.

Voor de aankoop van de centrumgarage zien wij nu op korte termijn geen aanleiding en geen financiële ruimte. Van gebiedsontwikkeling lijkt voorlopig nog geen sprake en een scenario waarin we de centrumgarage als buurtstalling inzetten is financieel onaantrekkelijk, want dat vergt onrendabele investeringen door gemeente. Met een reservering voor de aankoopsom is in de meerjarenbegroting van het Parkeerbedrijf of elders geen rekening gehouden. Er is derhalve nu geen dekking voor aankoop van de garage beschikbaar. Ook is er geen dekking voor het daadwerkelijk omvormen van de garage tot een buurtstalling: de infrastructuur die daarvoor nodig is, brengt forse investeringen met zich mee, waardoor we verwachten dat de garage niet kostendekkend te exploiteren is.

Interparking heeft ons voorgesteld om, na opening van de Forumgarage, de centrumgarage nog 10 jaar te mogen exploiteren als commerciële garage en ons daarbij als tegenprestatie jaarlijks een bijdrage van 350.000 euro te betalen. Onderdeel van het onderhandelingsresultaat is dat er door Interparking voor die periode extra geïnvesteerd wordt in de kwaliteit van de aanwezige parkeervoorzieningen. Vanuit het oogpunt van vermindering van autoverkeer in de binnenstad, creëren van ruimte voor de voetganger en verblijfskwaliteit en de herontwikkeling van het gebied is de ambitie van ons college om al eerder de garage aan de openbaarheid te onttrekken. In de overeenkomst is daarom ook opgenomen dat wij de mogelijkheid hebben om al na 5 jaar de overeenkomst te beëindigen en de garage aan te kopen.

Concreet hebben wij de volgende afspraken met Interparking kunnen maken:

- In beginsel mag Interparking de garage nog 10 jaar commercieel exploiteren. Dat is gerekend vanaf de opening van het Forum;
- Na 10 jaar koopt de gemeente Groningen de garage aan;
- Na aankoop zijn wij vrij om met deze garage te doen wat we willen. We mogen de garage echter niet zelf exploiteren als openbare commerciële garage of in samenwerking met Interparking;
- De koopprijs van de garage over 10 jaar is vastgelegd in de overeenkomst;
- De vergoeding aan de gemeente door Interparking voor het langer openhouden is 350.000 euro per jaar;
- Interparking verplicht zich om binnen 2 jaar na opening van de Forum-garage 700.000 euro te investeren in de garage. Dit past bij de wens kwalitatief goede parkeervoorzieningen aan te bieden aan bezoekers aan de stad.

Om flexibel om te kunnen gaan met ontwikkelingen hebben we ook afgesproken dat we als gemeente de garage al na 5 jaar in handen kunnen krijgen, onder de volgende voorwaarden:

- we moeten dit uiterlijk 2 jaar na opening Forum aangeven;
- Ook hier verplicht Interparking zich om binnen 2 jaar na opening van de Forum-garage 700.000 euro te investeren in de garage;
- Echter, als de gemeente na 5 jaar wil aankopen, dan betalen wij de afgesproken koopsom + 350.000 euro (als extra vergoeding omdat Interparking niet alle investeringen kan afschrijven in 5 jaar);
- De vergoeding aan de gemeente door Interparking voor het langer openhouden is ook 350.000 euro per jaar;
- Na vijf jaar zijn we na aankoop vrij om met deze garage te doen wat we willen. We mogen de garage echter niet exploiteren als openbare commerciële garage.

Dit onderhandelingsresultaat is het definitieve en finale bod van Interparking. Tussentijdse overname (bijvoorbeeld na 4 of 8 jaar) is niet mogelijk en ook de financiële afspraken liggen vast.

### **Voorstel**

Samengevat zijn er nu twee mogelijkheden:

1. Als de Forumgarage wordt geopend, bestemmen we de centrumgarage tot buurtstalling. Voor de (eventuele) aankoop en benodigde investeringen zijn nu echter geen middelen beschikbaar en een andere bestemming of herontwikkeling van de locatie is volgens de huidige overeenkomst niet mogelijk;
2. Het doorzetten van de exploitatie van de centrumgarage als openbare, commerciële parkeergaragedoor Interparking, tegen een jaarlijkse vergoeding aan gemeente.

Wij stellen u voor om in te stemmen met optie 2: het doorzetten van de exploitatie van de centrumgarage als openbare, commerciële parkeergarage door Interparking volgens het resultaat van de onderhandelingen.

Het is de ambitie van ons college om de herontwikkeling van dit gebied in de komende jaren ter hand te nemen. Dat betekent dat de centrumgarage (op termijn) dicht gaat. Het sluiten van de overeenkomst met Interparking is een financieel gunstige afspraak voor beide partijen, die de periode tot aankoop overbruggt en de gemeente een jaarlijkse vergoeding van 350.000 euro oplevert. Onderdeel van dit voorstel is om die opbrengsten van de eerste 5 jaren te investeren in de kwaliteitssprong van de openbare ruimte van de binnenstad, waaronder toegankelijkheid en groen.

De afspraak met Interparking gaat in principe uit van een periode van 10 jaar na opening van de Forumgarage. Wij willen uw raad echter al eerder, binnen 2 jaar na de opening van de Forumgarage, een herbeoordeling voorleggen. Op dat moment kan alsnog besloten worden over de lengte van de periode van exploitatie van de centrumgarage als openbare, commerciële parkeergarage en over de optie om de garage al na 5 jaar aan te kopen.

Consequentie van de overeenkomst met Interparking is ook dat we de verplichting tot aankoop van de garage aangaan. Daarvoor zijn nog geen middelen gereserveerd en onderzocht moet nog worden op welke wijze deze aankoop dan gefinancierd kan worden en welke waarde de locatie en garage kunnen vertegenwoordigen in een eventuele herontwikkeling van het gebied.

### **Financiële consequenties**

---

#### **Inzet beschikbare financiële middelen**

Op 27 september jl. heeft u de Inrichtingsleidraad Nieuwe Stadsruimtes en het Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad 2017 vastgesteld. Daarbij hebben wij voor het eerst aangegeven in welke mate wij denken dat extra financiële middelen nodig zijn om de volledige visie Binnenstad te kunnen uitvoeren, volgens het kwaliteitsniveau van de Inrichtingsleidraad. Concreet hebben wij benoemd dat er, naast de al beschikbare investeringsruimte van 22,5 miljoen euro, in totaal 42 miljoen euro nodig zal zijn.

Met dit raadsvoorstel doen wij onze toezegging gestand om meer inzicht te geven in de opbouw en onderverdeling van de benodigde middelen en in de wijze waarop de projecten met elkaar samen hangen. In bijlage 2 is een systematiek van prioritering beschreven die transparantie geeft en uw raad aan het stuur laat voor de keuze van uit te voeren maatregelen en inzet van financiële middelen.

Het inzetten van gereserveerde middelen voor herinrichtingsprojecten uit het kernpakket (zoals Oosterstraat of Oude Ebbingestraat) past niet binnen de uitgangspunten van ons college. Daarom is voorgesteld nu extra middelen voor de herinrichting Binnenstad-west beschikbaar te stellen.

### **Centrumgarage**

Door de vergoeding van Interparking voor het langer openhouden van de centrumgarage na opening van de Forumgarage is jaarlijks 350.000 euro beschikbaar. Wij stellen u nu voor deze middelen te bestemmen voor de kwaliteitssprong in de binnenstad.

Tegenover de opbrengsten staat dat wij ons verplichten de locatie en garage na afloop van de overeenkomst aan te kopen. De locatie vertegenwoordigt daarmee ook een strategische, nog onbekende waarde in een mogelijke gebiedsontwikkeling. Voor het volledige aankoopbedrag is nu nog geen dekking of reservering beschikbaar en kan later nader worden uitgewerkt. Na aankoop zijn ook direct de structurele lasten voor rekening van gemeente zoals de kapitaallasten, OZB, beheerlasten en nutsvoorzieningen.

### **Definitief Ontwerp Brugstraat-Munnekeholm**

Bij de vaststelling van de Binnenstadsvisie (februari 2016) en recentelijk nog weer in het uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad 2017 (september 2017) is aangegeven dat voor het kernpakket van maatregelen in totaal 22,5 miljoen euro beschikbaar is. Inmiddels is daarvan door uw raad krediet verleend voor in totaal 6.916.000 euro voor planuitwerking, het project Bussen over West en het Inrichtingsplan Astraat, Brugstraat, Munnekeholm.

Voor de uitvoering van de herinrichting van de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm is binnen het totale budget van 22,5 miljoen euro een deelbudget van 1.170.000 euro gereserveerd, gebaseerd op de uitvoering volgens een basiskwaliteit (asfalt vervangen door gele stenen). Zoals benoemd in dit raadsvoorstel hebben we voor het Definitief Ontwerp voor de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm nu te maken drie extra onderdelen waarvoor een verhoging van het totale budget noodzakelijk is.

In dit raadsvoorstel heeft ons college voorgesteld op welke wijze met de beschikbare middelen kan worden omgegaan. Wij vinden het van groot belang dat de uitvoering van het kernpakket volgens basiskwaliteit gegarandeerd blijft. We willen zekerheid behouden over de inrichting van de openbare ruimte van de binnenstad als een afgerond geheel. Dat betekent dat we nu voorstellen extra middelen in te zetten. Een deel van de vervangingsoperatie gele stenen wordt tegelijkertijd met deze werkzaamheden uitgevoerd, waarvoor een financiële bijdrage vanuit het daarvoor beschikbare budget bij Stadsbeheer komt. De actuele begroting van het totale projectenbudget laat geen ruimte voor de dekking van de kosten van de overige extra maatregelen. We stellen daarom voor om voor de dekking van deze kosten een beroep te doen op de opbrengsten vanuit de afspraak met Interparking om de exploitatie van de centrumgarage te continueren.

Samengevat komt dit neer op:

Inrichtingsplan op basiskwaliteit	1.170.000	Binnenstadsvisie
Vervanging bestaande gele stenen	225.000	Bijdrage vanuit Vervangingsoperatie Stadsbeheer (structureel 10.126 euro)
Kwaliteitsverhoging Inrichtingsleidraad	240.000	Continueren exploitatie centrumgarage (om financieringstechnische redenen wordt deze bijdrage dan toegevoegd aan een bekleemde reserve waaruit de kapitaallasten gedekt kunnen worden)
Aanvullende investeringen	353.000	
<b>Totaal projectenbudget</b>	<b>1.988.000</b>	

### Kredietwijziging

Met dit voorstel vragen wij uw raad een aanvullend uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van 818.000 euro (= 1.988.000 – 1.170.000 euro). Met dit geraamde bedrag kunnen wij het Definitief Ontwerp voor de Brugstraat en de Munnekeholm, inclusief de aanpassingen aan weerszijden van de Abrug realiseren. Het totaal beschikbare krediet voor de uitvoering van de Binnenstadvisie wordt dan 7.734.000 euro.

De kapitaallasten van het aanvullend krediet van 818.000 euro zijn 36.180 euro. Hiervan wordt 10.126 euro gedekt uit beschikbare middelen voor het vervangen van gele stenen in de binnenstad. Deze middelen zijn in de begroting 2018 beschikbaar gesteld. De kapitaallasten van de aanvullende investeringen en investeringen in kwaliteitsverhoging inrichtingsleidraad van samen 26.054 euro worden gedekt uit de extra inkomsten van de centrumgarage. Bij het beschikbaar komen van deze middelen in 2019 en 2020 worden deze toegevoegd aan een bekleemde reserve. Vanuit de bekleemde reserve kunnen de jaarlijkse kapitaallasten worden gedekt. Omdat de extra inkomsten uit de centrumgarage vanaf 2019 beschikbaar komen, moeten de kapitaallasten in 2018 voorgefinancierd worden. Dit kan worden opgevangen met de beschikbare middelen voor uitvoering van de Binnenstadvisie.

Dit voorstel leidt tot de onderstaande begrotingswijziging:

<b>Begrotingswijziging</b>						
<b>Krediet herinrichting Binnenstad-west</b>						
Betrokken directie(s)	Stadsontwikkeling O&U					
Titel Raads- / Collegevoorstel	Krediet herinrichting Binnenstad-west					
Besluitvorming (orgaan + datum)	Raad					
Incidenteel / Structureel	I					
Looptijd	2018-2019					
Soort wijziging	Investering					

<b>Financiële begrotingswijziging</b>						<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	818		-818	
<b>TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING</b>				<b>818</b>	<b>0</b>	<b>-818</b>	

De effecten voor 2019 en 2020 worden dan direct in de begroting voor het betreffende jaar opgenomen.

### Vervolg herinrichting Binnenstad-west

De uitwerking van de ontwerpen voor het Minervaplein, de flankerende maatregelen voor de fiets en de vergrote plekken voor de A-kerk en langs de Diepenring bij de Abrug is in volle gang. De identiteit en uitvoering van deze deelprojecten sluit vanzelfsprekend aan op de nieuwe situatie, maar kan in principe op zichzelf staan. Het Minervaplein is onderdeel van het kernpakket. Zoals ook al aangekondigd bij het Inrichtingsplan en het Uitvoeringsprogramma moet ook voor de andere onderdelen rekening gehouden worden met een verhoging van het benodigde projectbudget. Op een later moment (maart 2018) leggen wij u de uitgewerkte ontwerpen voor deze deelprojecten voor, voorzien van een voorstel voor dekking van de extra kosten en het benodigde krediet.

### Risico's

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. 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. Voor aanvang van de uitvoering wordt steeds een gedetailleerd BLCV-plan opgesteld, waarin wordt ingegaan op de gebruikelijke risico's zoals continue bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid en de communicatie daarover. Uitvoering van ingrepen van deze omvang, in een bijzonder dynamische vol-continue omgeving vergt de nodige creativiteit in de wijze waarop het wordt uitgevoerd. Afstemming en communicatie voorafgaand en tijdens de uitvoering is dan van wezenlijk belang. Specifiek voor de Astraat-Brugstraat-Munnekeholm heeft dit geleid tot extra maatregelen en afstemming met bijvoorbeeld Enexis, wat heeft geleid tot extra kosten, benoemd onder Aanvullende investeringen. Dit heeft ons veel nieuwe informatie en ervaringen opgeleverd, waardoor het voor volgende projecten reëel achten dit binnen de beschikbare budgetten te kunnen beheersen.

Een ander te benoemen risico is ook het aangaan van de verplichting tot aankoop van de centrumgarage, in een fase waarin er nog geen concrete plannen voor de gebiedsontwikkeling Haddingestraat/Pelstraat bestaan, nog onzeker is welke waarde deze locatie in die herontwikkeling kan vertegenwoordigen en er nog geen middelen gereserveerd zijn voor de aankoop. We zijn daarom voornemens al ruim voor het aflopen van de periode te starten met plannen voor herontwikkeling, maar hebben ook terugvalopties benoemd zoals het continueren van de exploitatie als openbare garage of doorverkoop, voor het geval de planontwikkeling minder snel gaat dan gewenst.

### **Lange Termijn Agenda**

---

De uitwerking van de herinrichting Binnenstad-west staat op uw Lange Termijn Agenda voor het 1<sup>e</sup> kwartaal van 2018. Het Definitief Ontwerp Brugstraat-Munnekeholm in januari en de overige deelprojecten in maart voldoet daar aan.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,  
Peter den Oudsten



de secretaris,  
Peter Teesink

# BINNENSTAD WEST / BIJLAGE 1

## 1. Inleiding

Op 24 februari 2016 heeft uw raad de visie 'Bestemming Binnenstad' vastgesteld. Een van de ambities die in deze visie is geformuleerd is het realiseren van een aantrekkelijke, toegankelijke en veilige binnenstad.

De eerste maatregel die hieruit voortvloeit is de nieuwe routing van het openbaar vervoer rond de binnenstad. Op 3 september 2017 zijn de nieuwe busroutes aan de westzijde van de binnenstad in gebruik genomen. Om dit mogelijk te maken is bij de Westerhaven de nieuwe 'Centrumhalte West' aangelegd.

Omdat er geen bussen meer via de A-straat, Brugstraat en Munnekeholm rijden, kunnen deze straten opnieuw worden ingericht. Hiertoe heeft uw raad in uw vergadering van 28 juni 2017 het 'Inrichtingsplan Astraat, Brugstraat en Munnekeholm' vastgesteld.

Op basis van het inrichtingsplan wordt ingezet op het realiseren van fietsroutes door de binnenstad, met als doel het spreiden van het fietsverkeer en het verminderen van de druk op de A-straat, Brugstraat en Munnekeholm. Bovendien wordt de plek voor de A-kerk toegevoegd aan de herinrichting van dit deel van de binnenstad.

Sinds de vaststelling van het inrichtingsplan worden de plannen verder uitgewerkt. Het uitwerkingsniveau verschilt per deelgebied. In deze bijlage wordt achtereenvolgens ingegaan op het kader (2), het uitwerkingsniveau per deelgebied (3), de herinrichting Brugstraat, Munnekeholm en Minervaplein (4) en de investeringen (5).

## 2. Kader

De kaders voor de herinrichting van Binnenstad West worden gevormd door de volgende documenten en besluiten:

- Visie Bestemming Binnenstad, raad, 24 februari 2016;
- Inrichtingsplan Bussen over West, raad, 29 juni 2016;
- Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad, raad, 29 juni 2016;
- Pilot Alternatief vervoer West, raad, 19 april 2017;
- Actualisatie Uitvoeringsprogramma Binnenstad 2017, raad, 27 september 2017
- Leidraad Nieuwe Stadsruimtes, raad, 27 september 2017
- Inrichtingsplan A-straat, Brugstraat en Munnekeholm, raad, 28 juni 2017;
- Definitief Ontwerp A-straat, college, 29 augustus 2017.

Naast de voormelde documenten en besluiten geven de beleidsuitgangspunten van de gemeente Groningen op andere beleidsterreinen en algemene wet- en regelgeving kaders voor het definitief ontwerp.

### 3. Uitwerkingsniveau per deelgebied

Binnen de herinrichting Binnenstad West worden verschillende deelgebieden onderscheiden. Het uitwerkingsniveau verschilt per deelgebied, zie figuur 1. Per deelgebied wordt de stand van zaken kort toegelicht. Op de herinrichting van de Brugstraat, Munnekeholm en het Minervaplein wordt in hoofdstuk 4 uitgebreid ingegaan.

Omschrijving	raad jun-17	raad sep-17	raad jan-18	raad mrt-18
Astraat	voorlopig ontwerp	definitief ontwerp		
Brugstraat & Munnekeholm	voorlopig ontwerp		definitief ontwerp	
Minervaplein	schetsmatige verkenning		schetsontwerp	voorlopig ontwerp
A-kerk	schetsmatige verkenning			voorlopig ontwerp
Hoge der A				definitief ontwerp
Westerhavenstraat				voorlopig ontwerp
Klein der A & Reitemakersrijge				voorlopig ontwerp

Figuur 1: Uitwerkingsniveau deelgebieden

#### 3.1 Astraat

Het definitief ontwerp van de Astraat is door het college vastgesteld in haar vergadering van 29 augustus 2017. Uw raad is hierover per brief geïnformeerd. De herinrichting van de Astraat is grotendeels uitgevoerd in de periode van 2 oktober tot en met 17 november 2017.

In overeenstemming met de ambitie die in de leidraad is geformuleerd, worden in de A-straat, Brugstraat en Munnekeholm stoepen geïntroduceerd. Deze stoepen – die in natuursteen worden uitgevoerd – worden niet alleen uit historische en esthetische overwegingen toegepast. Ze beogen ook een ‘actieve gevelzone’ te markeren, die door de bewoners of ondernemers van een pand gebruikt kan worden. In paragraaf 4.1 wordt bij punt e ingegaan op de regulering van de stoepen.

De Astraat maakt in financiële zin onderdeel uit van de herinrichting van de Astraat, Brugstraat, Munnekeholm en het Minervaplein. Op de investeringen in deze deelgebieden wordt in hoofdstuk 5 ingegaan.

Begin 2018 wordt dit deelgebied definitief opgeleverd, als ook de stoepen zijn aangelegd en alle bomen zijn gepland.



### **3.2 A-kerk**

In het Inrichtingsplan Astraat, Brugstraat en Munnekeholm is voor de A-kerk een schetsmatige verkenning gepresenteerd. Deze verkenning wordt uitgewerkt tot het niveau van een voorlopig ontwerp. Naar verwachting wordt dit voorlopig ontwerp in uw vergadering van 28 maart 2018 ter vaststelling aangeboden.

### **3.3 Fietsmaatregelen Hoge der A**

In het Inrichtingsplan Astraat, Brugstraat en Munnekeholm is voorgesteld een aantal fietsroutes te verbeteren, waaronder de route tussen de Brugstraat en de Vissersbrug via de Hoge der A. Deze maatregelen zijn noodzakelijk om de fietsdruk op met name de A-brug en de Brugstraat te verminderen.

De belangrijkste belemmering op deze fietsroute is de bestrating. Aan de Hoge der A liggen keien waarover het niet comfortabel fietsen is en waardoor fietsers deze route mijden. De keien zijn echter wel sterk verbonden met het historische karakter van dit deel van de diepenring. Er wordt daarom voor gekozen om de bestaande keien uit de rijbaan op te nemen, vlak en stroef te maken en deze vervolgens weer terug te leggen.

Voor de Hoge der A wordt gelijk een definitief ontwerp opgesteld. Dit ontwerp wordt in uw vergadering van 28 maart 2018 ter vaststelling aangeboden, zodat u hierover in samenhang met de andere fietsmaatregelen kan besluiten.

In het definitief ontwerp wordt een profielwijziging meegenomen tussen de Turftorenstraat en de Brugstraat. Deze profielwijziging hangt samen met het opheffen van parkeerplaatsen. De besluitvorming hierover is gekoppeld aan het definitief ontwerp van de Brugstraat en Munnekeholm (zie hoofdstuk 4.1 onder a).

### **3.4 Fietsmaatregelen Westerhavenstraat, Kleine der A en Reitemakersrijge**

De fietsmaatregelen in de Westerhavenstraat, Kleine der A en Reitemakersrijge worden in overleg met de bewoners en ondernemers nader uitgewerkt.

In de Westerhavenstraat concentreren de verkenningen zich op de aansluiting van de Westerhavenstraat en de Museumbrug. Hiervoor moet de groenstructuur die daar is gesitueerd opnieuw worden ingericht. Het overleg met de bewoners en ondernemers beperkt zich overigens niet alleen tot de fietsmaatregelen. Er wordt ook gesproken over de gevolgen van de opheffing van parkeerplaatsen, de realisatie van fietsparkeerplekken en de mogelijkheden om een leefstraat te realiseren.

Voor de Kleine der A en de Reitemakersrijge worden scenario's uitgewerkt. In de scenario's wordt ondermeer verkend of het fietsparkeren van Minerva naar de kop van de Reitemakersrijge kan worden verplaatst. Hierover is nader overleg met de Hanzehogeschool, bewoners en ondernemers nodig. Zie ook hoofdstuk 4.2 onder c over fietsparkeren op het Minervaplein.

De oplevering van de ontwerpen voor de Westerhavenstraat, Kleine der A en Reitemakersrijge is nog niet definitief gepland. De planning is mede afhankelijk van het overleg met de bewoners en



ondernemers. Er wordt naar gestreefd om bij de besluitvorming door uw raad over Binnenstad West in maart 2018 voorlopige ontwerpen voor deze fietsmaatregelen ter vaststelling aan te bieden.

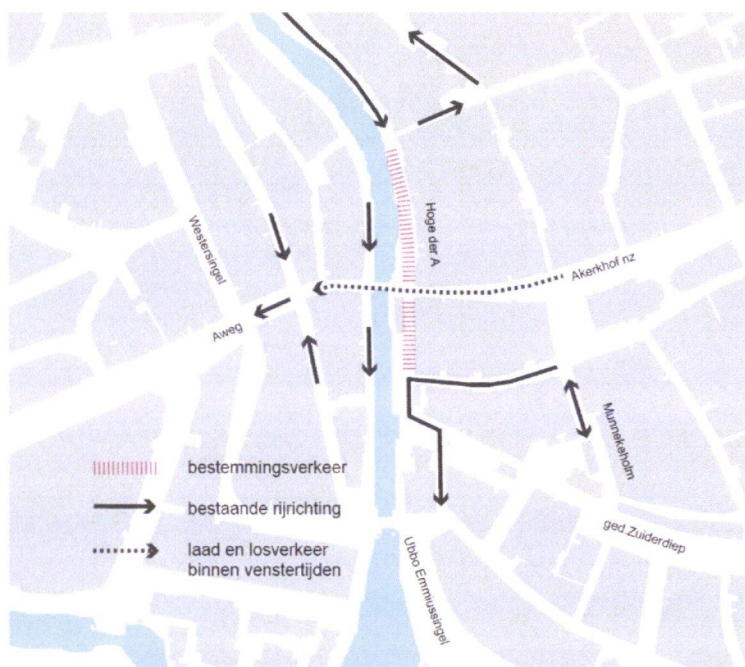
## 4. Herinrichting Brugstraat, Munnekeholm & Minervaplein

### 4.1 Definitief ontwerp Brugstraat & Munnekeholm

Voor de Brugstraat en Munnekeholm is een definitief ontwerp opgesteld. Dit definitief ontwerp is als bijlage 1a bijgevoegd. Het vormt een gedetailleerde uitwerking van het inrichtingsplan dat op 28 juni 2017 door de gemeenteraad is vastgesteld. De meeste uitgangspunten en principes van het ontwerp zijn al toegelicht bij de vaststelling van het inrichtingsplan. Hierna wordt nog ingegaan op onderwerpen die nader zijn uitgewerkt en/of die uit het participatieproces naar voren zijn gekomen.

#### a. Verkeerssituatie Hoge der A voor autoverkeer

Om de verkeersveiligheid op de A-brug en in de Astraat te vergroten is in het inrichtingsplan voorgesteld om de Hoge der A gedeeltelijk af te sluiten voor autoverkeer. De voorgestelde afsluiting betreft het deel tussen de Turftorenstraat en de Brugstraat. Het verkeer dat de Hoge der A vanaf de Vissersbrug inrijdt wordt dan via de Turftorenstraat en De Laan het gebied weer uitgeleid.



De afsluiting is onderdeel geweest van het overleg met ondernemers en bewoners van de Hoge der A en omgeving. Hieruit ontstaat het beeld dat:

- Directe aanwonenden en ondernemers graag de mogelijkheid houden om voor hun pand te kunnen komen om te laden en te lossen;
- Bewoners van de Pottebakkersrijge en de Westerhavenstraat graag via de Hoge der A naar hun woning rijden omdat ze het alternatief – de Lage der A – te smal vinden;
- Bewoners van de Turftorenstraat en De Laan bezorgd zijn over de toename van het verkeer in hun straten.

Gelet op de reacties van de bewoners en ondernemers is besloten om de Hoge der A vooralsnog niet af te sluiten voor autoverkeer. De maatregel is voorgesteld om de verkeersdruk op de A-brug en in de Astraat te verminderen. Nadat de nieuwe inrichting is opgeleverd wordt de verkeerssituatie gemonitord. Op basis van de uitkomsten van de monitoring wordt bepaald of er alsnog maatregelen moeten worden getroffen.

*b. Opheffen parkeerplaatsen*

Aan de Hoge der A worden de 12 parkeerplaatsen tussen de Turftorenstraat en de Brugstraat opgeheven. De strook die vrijvalt door het opheffen van de parkeerplaatsen wordt toegevoegd aan de kade van de Hoge der A, zodat daar meer verblijfsruimte en verblijfskwaliteit kan ontstaan. De uitvoering van deze profielwijziging maakt onderdeel uit van de maatregelen voor de fiets.

Er worden ook 2 parkeerplaatsen aan de Pottebakkersrijge opgeheven, om plaats te maken voor fietsparkeren.

De voorgenomen opheffing van parkeerplaatsen is onderdeel geweest van het overleg met ondernemers en bewoners van de Hoge der A, Pottebakkersrijge en omgeving. Hieruit ontstaat het beeld dat bewoners door het verlies aan parkeerplaatsen verwachten moeilijker een parkeerplek op redelijke afstand van hun woning te kunnen vinden.

Het beeld dat de bewoners schetsen wordt bevestigd door het parkeerbedrijf. In dit deel van de stad is het aantal uitgegeven vergunningen in relatie tot het beschikbare aantal parkeerplaatsen krap. Een afname van het aantal parkeerplaatsen zal er toe leiden dat het aantal uit te geven vergunningen in dit gebied wordt beperkt.

Binnen de grenzen van de herinrichting van de Brugstraat en Munnekeholm kan geen alternatief worden gerealiseerd voor de op te heffen parkeerplaatsen. De wijze waarop met autoparkeren in de openbare ruimte wordt omgegaan nu de toegankelijkheid van de binnenstad voor voetgangers en fietsers meer prioriteit krijgt, vereist een afweging die het projectniveau overstijgt.

Het opheffen van de parkeerplaatsen leidt tot structureel lagere opbrengsten in het parkeerbedrijf van circa € 12.500 per jaar of € 160.000 eenmalig (gekapitaliseerd voor een periode van 10 jaar). Dit effect wordt verantwoord bij de besluitvorming over de exploitatie van het parkeerbedrijf. Daarnaast moet voor de komende jaren rekening gehouden worden met grotere effecten op de exploitatie van het parkeerbedrijf, als ook binnen andere herinrichtingsprojecten zoals bijvoorbeeld Bussen over Oost of Kwinkenplein parkeerplaatsen worden opgeheven ten gunste van de kwaliteit en het gebruik van de openbare ruimte. Deze effecten gaan we nader onderzoeken.

*c. Introductie geleidestrook voor blinden & slechtzienden*

Een van de belangrijkste doelstellingen van de herinrichting van de binnenstad is het verbeteren van de toegankelijkheid voor voetgangers. Blinden en slechtzienden vormen een kwetsbare

groep voetgangers, waarvoor in het ontwerp van de Brugstraat en Munnekeholm extra maatregelen worden getroffen.

Eenzijds wordt de loopzone voor voetgangers zo dicht mogelijk bij de gevels van de panden gerealiseerd, zodat deze gevels ter oriëntatie kunnen dienen. Anderzijds wordt een geleidestrook aangelegd. Deze strook bestaat uit gele stenen waarop noppen zijn aangebracht die voelbaar zijn met een stok.

In het overleg met de 'anders mobilen' hebben de blinden en slechtzienden aangegeven dat een geleidestrook een contrasterende kleur dient te hebben, zodat deze niet alleen voelbaar is maar ook zichtbaar voor slechtzienden.

Met de realisatie van de geleidestrook en de overige aanpassingen in de openbare ruimte wordt de toegankelijkheid van de binnenstad voor blinden en slechtzienden verbeterd. De geleidestrook wordt – met een kleine tussenruimte – naast de stoep gelegd, zodat er een contrasterende lijn aan de geleidestrook is gekoppeld. Hoewel een contrasterende kleur van de strook zelf nog een extra verbetering zou kunnen opleveren, wordt daarvoor in het definitief ontwerp niet gekozen.

d. *Fietsparkeren*

In figuur 2 is de 'fietsparkeerbalans' van de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm weergegeven. Hierin zijn alleen de fietsparkeerplekken die binnen het plangebied zijn gelegen meegenomen. Eventuele tekorten aan de randen van het gebied, bijvoorbeeld aan de noordzijde van de A-kerk zijn buiten beschouwing gelaten. De behoefte aan fietsparkeerplekken is gebaseerd op tellingen op een zaterdag in 2016. Alleen bij Minerva is uitgegaan van een donderdag omdat de academie dan open is.

In het gebied als geheel worden iets meer fietsparkeerplekken gerealiseerd dan er in de oude situatie waren. Deze balans wordt ondermeer bereikt door fietsparkeren te realiseren in zijstraten, zoals de Westerhavenstraat, Westerbinnensingel en Pottebakkersrijge. Zonder deze plekken pakt de balans negatief uit.

Omschrijving	bestaand	nieuw	saldo	behoefte	saldo
Astraat e.o.	68	98	30	116	-18
A-brug e.o.	48	60	12	114	-54
Brugstraat	126	93	-33	176	-83
Munnekeholm	19	25	6	37	-12
Minervaplein	50	50	0	172	-122
<b>Totaal</b>	<b>311</b>	<b>326</b>	<b>15</b>	<b>615</b>	<b>-289</b>

Figuur 2: Fietsparkeerbalans

Uit overleg met de bewoners van deze straten blijkt dat men dit geen goede ontwikkeling vindt. De belangrijkste redenen zijn dat er parkeerplaatsen voor worden opgeofferd (zie hierboven),

men de geparkeerde fietsen niet mooi vind en omdat men verwacht dat de rekken het probleem niet (voldoende) oplossen.

In het definitief ontwerp wordt desondanks uitgegaan van fietsparkeren in de zijstraten en wel omdat er onvoldoende ruimte beschikbaar is in de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm. Hier wordt voorrang gegeven aan de toegankelijkheid van de binnenstad, wat betekent dat er meer ruimte wordt vrijgehouden voor voetgangers dan tot nu toe het geval was. Uit de fietsparkeerbalans blijkt bovendien dat deze plekken nodig zijn, de behoefte is immers nog groter dan het aantal plekken dat wordt gerealiseerd.

Als er in de openbare ruimte moet worden voorzien in de behoefte aan fietsparkeerplekken, komt de toegankelijkheid van de binnenstad (verder) onder druk te staan en kan geen aantrekkelijk verblijfsklimaat worden gerealiseerd. Om die reden is er voor gekozen om minder georganiseerde fietsparkeerplekken te realiseren dan waar behoefte aan is.

Binnen de kaders van de herinrichting van de Brugstraat en Munnekeholm kan geen oplossing worden gerealiseerd voor het tekort aan fietsparkeerplekken. De wijze waarop met fietsparkeren in de openbare ruimte wordt omgegaan nu de toegankelijkheid van de binnenstad voor voetgangers en fietsers meer prioriteit krijgt, vereist een afweging die het projectniveau overstijgt.

In het Meerjarenprogramma Verkeer & Vervoer 2018 – 2021 wordt beschreven op welke wijze de opgave ten aanzien van fietsparkeren wordt aangepakt. Enerzijds is in 2017 het Flitsteam Fietsparkeren opgericht, dat zich richt op eenvoudige, creatieve en soms experimentele oplossingen op de korte termijn. Daarnaast wordt in 2018 het Aanvalsplan Fietsparkeren uitgewerkt, waarin een aanpak voor de lange(re) termijn wordt vastgelegd.

#### *e. Stoepenbeleid*

De introductie van stoepen – zie paragraaf 3.1 over de Astraat – is niet alleen bedoeld om ruimte te geven aan bewoners en ondernemers. In de leidraad is ook beschreven dat de stoepen een regulerende eigenschap hebben: ‘het is een afgebakende ruimte waarbij duidelijk is wat de grens is voor uitstallingen’.

Het gebruik van de openbare ruimte door bewoners of ondernemers wordt door de gemeente gereguleerd, ondermeer in de Algemene Plaatselijke Verordening Groningen, de Beleidsregels horecaterrassen Gemeente Groningen en het Reclamebeleid 2016.

In de notitie ‘Stoepenbeleid Astraat, Brugstraat en Munnekeholm’ die als bijlage 1b bij dit voorstel is gevoegd, wordt het beoogde beleid voor de stoepen beschreven. Dit beleid past binnen de APVG en het terrassenbeleid. Alleen het reclamebeleid behoeft aanpassing.

In de Brugstraat zijn op grond van het reclamebeleid nu geen uitstallingen toegestaan. Daar waar stoepen worden gerealiseerd worden deze na de herinrichting wel toegestaan. Waar geen stoepen worden gerealiseerd blijft het verbod van kracht. De stoepen zijn circa 80 centimeter diep en deze diepte mag door de ondernemers volledig worden benut. Het reclamebeleid staat

nu een diepte van maximaal 50 centimeter uit de gevel toe. Alle uitstallingen moeten buiten openingstijden worden opgeruimd.

Ten aanzien van de (beeld)kwaliteit van de uitstallingen krijgen de ondernemers de ruimte om hierover gezamenlijk afspraken te maken. Deze afspraken worden door de gemeente overgenomen. Als de ondernemers geen onderlinge afspraken maken, wordt door de gemeente een basiskwaliteit vastgelegd als uitgangspunt voor handhaving. Met deze aanpak wordt de gebruikelijke aanpak van de gemeente gevolgd.

De voormelde aanpassingen in het reclamebeleid zijn een bevoegdheid van het College van B&W. Het college ontvangt hiertoe uiterlijk 1 maart 2018 een voorstel, zodat het beleid is aangepast voordat de stoepen in de Astraat worden aangelegd.

*f. Terrassen*

De ruimte om terrassen uit te breiden is beperkt. De belangrijkste reden hiervoor is dat prioriteit wordt gegeven aan de toegankelijkheid van de binnenstad voor voetgangers en fietsers. De plannen voor de Brugstraat en Munnekeholm hebben bovendien gevolgen voor enkele bestaande terrasvergunningen.

Om de toegankelijkheid van de binnenstad te borgen en om een eenduidige lijn in het gebruik van de stoepen aan te houden, wordt er voor gekozen om gevelterrassen te beperken tot de diepte van de stoepen. Daar waar bestaande terrassen groter zijn dan de stoep toelaat, worden eilandterrassen gerealiseerd.

Het uitgangspunt bij het wijzigen van de terrasvergunningen is dat de ondernemer minimaal dezelfde oppervlakte aan terras kan behouden, maar wel in een andere opstelling. Ten aanzien van de eilandterrassen wordt een basiskwaliteit vastgelegd in de nieuwe vergunning.

In de eerste helft van 2018 worden afspraken gepland met de ondernemers die het betreft met als doel om nieuwe afspraken te maken en deze in de vergunning vast te leggen. Deze afspraken treden dan in werking zodra de nieuwe inrichting wordt opgeleverd.

*g. Bomen en groen*

In de Brugstraat worden drie bomen toegevoegd. Er is gekozen voor de linde. Deze bomen zijn van de eerste grootte en worden hoger van 15 meter. Met deze toevoeging wordt de rij bomen aan de noordzijde van de Vismarkt en het A-kerkhof aangevuld. Bovendien passen deze bomen in de ruimte die ondergronds en bovengronds beschikbaar is, hetgeen belangrijk is voor de gezondheid van de bomen op termijn.

In figuur 3 is de 'groenbalans' in Binnenstad West na realisatie van dit deelproject weergegeven.

Deelproject	Bomen (aantal)		
	Bij	Af	Saldo
Astraat	3	0	3
Brugstraat & Munnekeholm	3	0	3
<b>Totaal</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>6</b>

Figuur 3: Groenbalans

*h. Verlichting en straatmeubilair*

Op basis van het definitief ontwerp wordt een plan gemaakt voor de verlichting. Daarbij wordt met name gekeken naar alternatieven voor het aanlichten van gebouwen. Nu worden daarvoor grondspots of lichtmasten toegepast. De openbare straatverlichting blijft in het kader van de herinrichting ongewijzigd.

Het straatmeubilair wordt na oplevering van de nieuwe inrichting ingepast. In dit deelgebied is geen plaats voor het realiseren van openbare zitgelegenheid, daarvoor is aan de rand van dit gebied – rond de A-kerk (zie hoofdstuk 3.2) – wel ruimte.

#### **4.2 Minervaplein**

In het Inrichtingsplan Astraat, Brugstraat en Munnekeholm is voor het Minervaplein een schetsmatige verkenning gepresenteerd. Deze verkenning is uitgewerkt tot het niveau van een schetsontwerp (zie figuur 4).

In dit schetsontwerp worden een aantal uitgangspunten en principes vastgelegd. Hieronder worden die uitgangspunten en principes nader beschreven. Het ontwerp vormt de basis waarop in de volgende stap inrichtingselementen kunnen worden toegevoegd. Denk daarbij bijvoorbeeld aan bankjes, groen, etc.



Figuur 4: Schetsontwerp Minerva

*a. Verkeerssituatie*

De verkeerssituatie in de Munnekeholm en op het Minervaplein verandert niet, afgezien van het feit dat er geen bussen meer rijden. Er is verkeer mogelijk in twee richtingen. De Schoolholm wordt ontsloten via het Minervaplein (stad uit) en verkeer richting Schuitemakersstraat en Kleine der A rijdt hier de stad in. Bevoorradingsverkeer van (ondermeer) de supermarkten aan de Brugstraat en de Vismarkt komt hier ook langs.

In het ontwerp van het Minervaplein wordt vanzelfsprekend rekening gehouden met deze verkeersstromen. Het gevolg is dat de indeling van het plein in grote lijnen overeenkomt met de bestaande indeling.

*b. Bomen en groen*

Aan de zuidzijde van het Minervaplein staan 9 platanen. Deze platanen geven een heel eigen, groen karakter aan dit deel van het plein. Uit het overleg met bewoners en ondernemers blijkt dat deze platanen er worden gewaardeerd. De platanen worden daarom behouden in de nieuwe inrichting.

Aan de zuidzijde van het Minervaplein staat 8 bomen. Van deze bomen maken er 5 onderdeel uit van de bomenrij langs het Gedempte Zuiderdiep. Het uitgangspunt is om deze bomen te behouden en / of te vervangen als dat nodig blijkt op basis van de kwaliteit of het ontwerp. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zal de kwaliteit van de bomen daarom worden onderzocht.

Drie bomen staan buiten de rij van het Zuiderdiep. Ook de kwaliteit van deze bomen zal worden onderzocht. Als deze van goede kwaliteit zijn worden ze ingepast in het ontwerp. Als dat niet het geval blijkt wordt kap zonder vervanging overwogen.

c. *Fietsparkeren*

Het bestaande pleintje voor Minerva wordt hoofdzakelijk gebruikt voor het fietsparkeren van de studenten. Om dit gedeelte daadwerkelijk het karakter van een pleintje met de entree van Minerva en de bijbehorende (verblijfs)kwaliteit te kunnen geven, is het noodzakelijk dat het fietsparkeren wordt verplaatst.



In de eerste verkenningen ten aanzien van het beter befietsbaar maken van de Reitemakersrijge (zie hoofdstuk 3.4) is het fietsparkeren gepland op de kop van de Reitemakersrijge, naast Minerva. Het is echter nog te vroeg om deze plek hiervoor definitief aan te wijzen, daarvoor is nader overleg nodig met de Hanzehogeschool, de bewoners en de ondernemers.

## 5 Planning

Indien uw raad het definitief ontwerp voor de Brugstraat en Munnekeholm vaststelt, dan wordt in mei 2018 begonnen met de werkzaamheden. De periode tussen de besluitvorming en de start van de werkzaamheden wordt gebruikt om bestekken op te stellen en het werk aan te besteden. Er wordt begonnen aan de kant van de A-brug en er wordt via de Brugstraat, A-kerkhof (westzijde) en de Munnekeholm richting het Gedempte Zuiderdiep gewerkt. Naar verwachting worden de A-brug, Brugstraat en A-kerkhof (westzijde) in september afgerond. De Munnekeholm wordt in de huidige planning in november 2018 opgeleverd.

De komende maanden wordt het schetsontwerp voor het Minervaplein uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Voor de zomer van 2018 wordt het definitief ontwerp ter informatie aan de gemeenteraad gestuurd. De realisatie van het Minervaplein sluit aan op de realisatie van de Munnekeholm. Als die – volgens planning – in november 2018 wordt afgerond, kan in het voorjaar van 2019 worden begonnen met de realisatie van het Minervaplein.



## **6 Investeringsen**

Op basis van de kosten van de herinrichting van de Astraat, het definitief ontwerp van de Brugstraat en Munnekeholm en het schetsontwerp van het Minervaplein is de investeringsraming geactualiseerd. Op basis van deze nieuwe raming kost de herinrichting van deze deelgebieden tezamen € 1.988.000. De investering bestaat uit vier hoofdbestanddelen, te weten het inrichtingsplan, de vervanging van de gele steentjes, het kwaliteitsniveau van de inrichtingsleidraad en aanvullende investeringen.

### **6.1 Inrichtingsplan**

De investeringen in de uitvoering van de herinrichting maken onderdeel uit van het Uitvoeringsprogramma Binnenstad. Voor het Uitvoeringsprogramma Binnenstad heeft de gemeenteraad € 22,5 mln beschikbaar gesteld.

Voor de herinrichting van de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm is daarbinnen een investering geraamd van € 1.170.000. Bij de vaststelling van het inrichtingsplan in uw vergadering van 28 juni 2017 is voor dit bedrag krediet gevraagd en gegeven.

Het krediet is gebaseerd op het realiseren van een basiskwaliteit. Voor dit bedrag worden de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm opnieuw bestraat, waarbij het asfalt wordt vervangen voor gele stenen. Deze maatregel is het gevolg van de nieuwe routing van de bussen door de binnenstad.

### **6.2 Vervanging gele steentjes**

In de Meerjarenbegroting 2018 van de gemeente Groningen is een bedrag van € 8,6 mln gepland voor de vervanging van de gele stenen in de binnenstad. De huidige gele stenen worden vervangen door stroevere exemplaren. De Astraat, Brugstraat en Munnekeholm maken onderdeel uit van de vervangingsoperatie. Bij de herinrichting van deze straten worden de nieuwe gele stenen voor het eerst toegepast.

In het inrichtingsplan (zie toelichting hierboven) is rekening gehouden met hergebruik van de 'oude' gele steentjes. Nu besloten is om de gele stenen niet opnieuw te gebruiken moeten nieuwe stenen worden ingekocht voor de herinrichting Astraat, Brugstraat en Munnekeholm. Met de inkoop van de nieuwe stenen is een bedrag gemoeid van € 225.000.

Het project ontvangt voor dit bedrag een (interne) bijdrage vanuit de vervangingsoperatie, een voorstel hiertoe maakt onderdeel uit van de financiële verantwoording van de vervangingsoperatie.

### **6.3 Kwaliteitsniveau Inrichtingsleidraad**

Parallel aan het inrichtingsplan is de leidraad 'Nieuwe Stadsruimtes' uitgewerkt. Hierin wordt ingezet op het realiseren van een hogere kwaliteit dan de voormelde basiskwaliteit. De toegankelijkheid van de binnenstad voor voetgangers krijgt (nog) meer prioriteit, er worden stoepen geïntroduceerd voor de gevels van panden en er wordt meer ingezet op de realisatie van groen. De hogere ambitie die in de leidraad is vastgelegd wordt gerealiseerd in de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm.

De verbeterde toegankelijkheid wordt gerealiseerd door de realisatie van de 'hybride zone' en de geleidestrook voor blinden en slechtzienden. Er wordt een hoge kwaliteit van zitmeubilair toegepast. Bovendien worden – waar mogelijk – stoepen van natuursteen gerealiseerd voor de gevels van de (winkel)panden. Tot slot wordt geïnvesteerd in groen met een hoge kwaliteit, er worden bijvoorbeeld bomen vervangen in de Astraat en nieuwe toegevoegd in de Brugstraat.

De hogere kwaliteitsambitie leidt tot hogere kosten. Voor de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm worden deze hogere kosten becijferd op € 240.000. Dit bedrag is – als onderdeel van de € 4,3 mln voor kwaliteit – aan de gemeenteraad verantwoord bij de vaststelling van de leidraad en bij de Actualisatie Uitvoeringsprogramma Binnenstad 2017.

Er is nog geen krediet en/of dekking voor de hogere kwaliteitsambitie vastgesteld. Bij de vaststelling van het definitief ontwerp van de Brugstraat en de Munnekeholm moet hiervoor dus nog krediet en dekking worden aangevraagd.

#### *Aanvullende investeringen*

Om de toegankelijkheid van de binnenstad tijdens de uitvoering en in de gebruiksfase te verbeteren zijn / worden aanvullende investeringen gedaan.

De belangrijkste maatregelen die tijdens de uitvoering zijn getroffen zijn:

- Versnelde uitvoering Astraat;
- Samenloop met vervanging kabels en leidingen;
- Openstelling voor evenementen (4 mijl en Sinterklaasintocht);
- Extra inzet van verkeersregelaars.

Deze maatregelen zijn in de Astraat getroffen om periode waarin er sprake van overlast is zoveel mogelijk te bekorten en om de toegankelijkheid tijdens de werkzaamheden op een zo goed mogelijk niveau te houden. Bij de herinrichting van de rest van het gebied wordt dezelfde aanpak voorgesteld.

Om de toegankelijkheid van de binnenstad in de gebruiksfase (verder) te verbeteren wordt geïnvesteerd in de uitbreiding van fietsparkeerplekken in zijstraten en het verbreden van de loopvlakken op de A-brug.

De Astraat, Brugstraat en Munnekeholm is het eerste deel van de binnenstad dat opnieuw wordt ingericht. De uitwerking van de plannen heeft gelijk opgelopen met de ontwikkeling van de inrichtingsleidraad. Er zijn nieuwe principes bedacht, ontwikkeld en toegepast. In dit plan wordt zodoende leergeld betaald, waar de toekomstige herinrichtingen van kunnen profiteren.

Met de aanvullende investeringen is een bedrag gemoeid van € 353.000. Voor dit bedrag is nog geen krediet en/of dekking vastgesteld.

#### **6.4 Projectbudget**

Het de investeringen in het Inrichtingsplan Astraat, Brugstraat en Munnekeholm bedragen € 1.988.000, een en ander zoals weergegeven in figuur 4.

Omschrijving	Investerings	
Inrichtingsplan (basiskwaliteit)	€	1.170.000
Vervanging gele stenen	€	225.000
Kwaliteitsniveau inrichtingsleidraad	€	240.000
Aanvullende investeringen	€	353.000
<b>Totaal projectbudget</b>	<b>€</b>	<b>1.988.000</b>

Figuur 4: Projectbudget

## BIJLAGE 2: INZET BESCHIKBARE FINANCIËLE MIDDELEN

Op 27 september 2017 zijn de Inrichtingsleidraad Nieuwe Stadsruimtes en het Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad 2017 vastgesteld door de gemeenteraad van Groningen. Daarbij is aangegeven in welke mate verwacht wordt dat extra financiële middelen nodig zijn om de volledige visie Binnenstad te kunnen uitvoeren, volgens het kwaliteitsniveau van de Inrichtingsleidraad. Concreet gaat het om 42 miljoen naast de al beschikbare investeringsruimte van 22,5 miljoen euro. Deze extra benodigde middelen zijn nog niet beschikbaar.

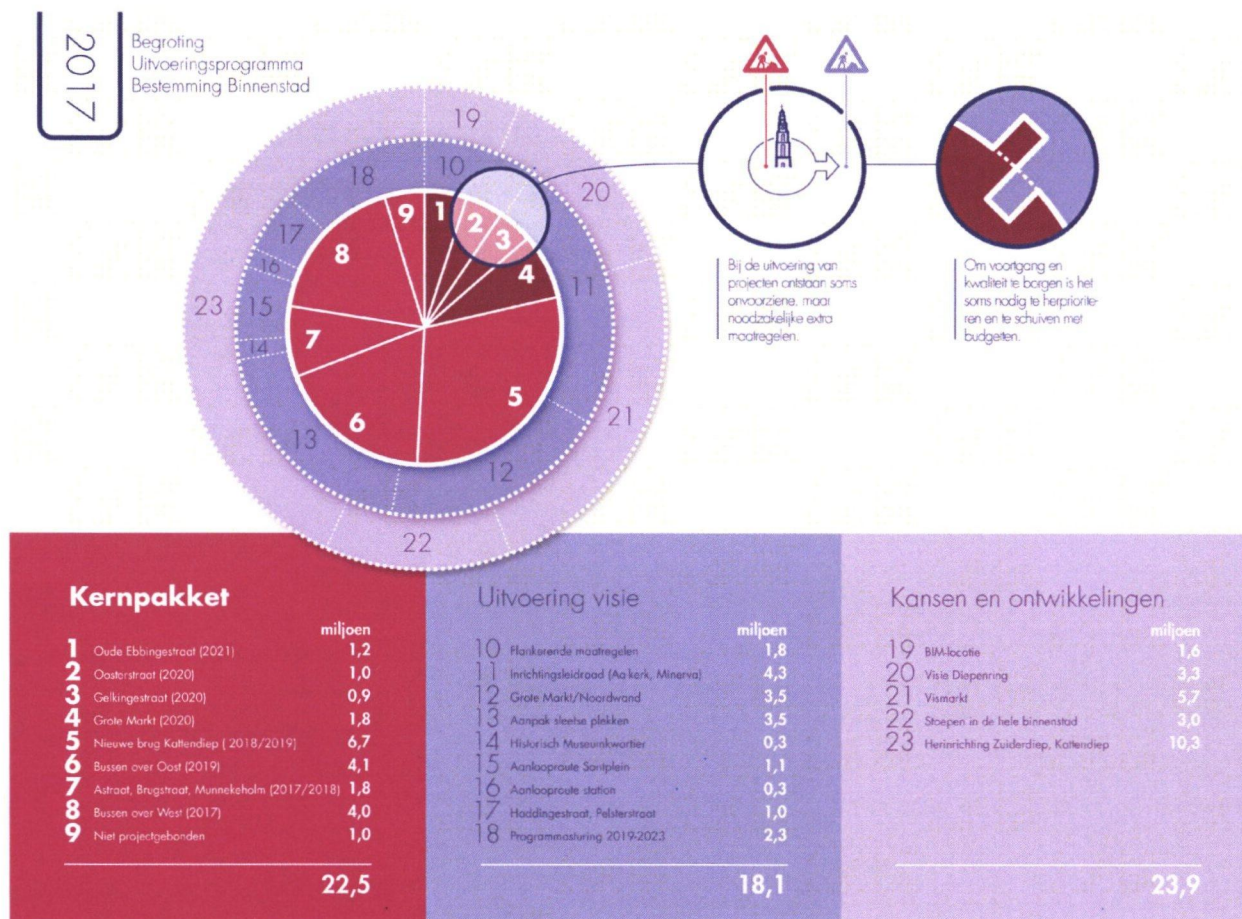
In deze bijlage is inzicht gegeven in de opbouw en onderverdeling van de benodigde middelen en in de wijze waarop de projecten met elkaar samen hangen. Daarmee wordt een systematiek van prioritering beschreven die transparantie geeft en de raad aan het stuur laat voor de keuze van uit te voeren maatregelen en inzet van financiële middelen.

### Begroting

Het totale pakket aan maatregelen waarmee de ambities uit de visie kunnen worden gerealiseerd en dat is gepresenteerd in het Uitvoeringsprogramma bestaat uit:

1. Kernpakket (bus uit de binnenstad en herinrichten op basisniveau) 22,5 miljoen euro
2. Ongedekte ambities uit de visie (inclusief flankerende maatregelen en Inrichtingsleidraad) 18,1 miljoen euro
3. Nieuwe kansen en ontwikkelingen 23,9 miljoen euro

Naar aanleiding van het verzoek van de raad is in de volgende afbeelding deze begroting van het volledige programma Binnenstad nader toegelicht (gebaseerd op de raming van de visie binnenstad 2016).



Afbeelding: begroting Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad 2017

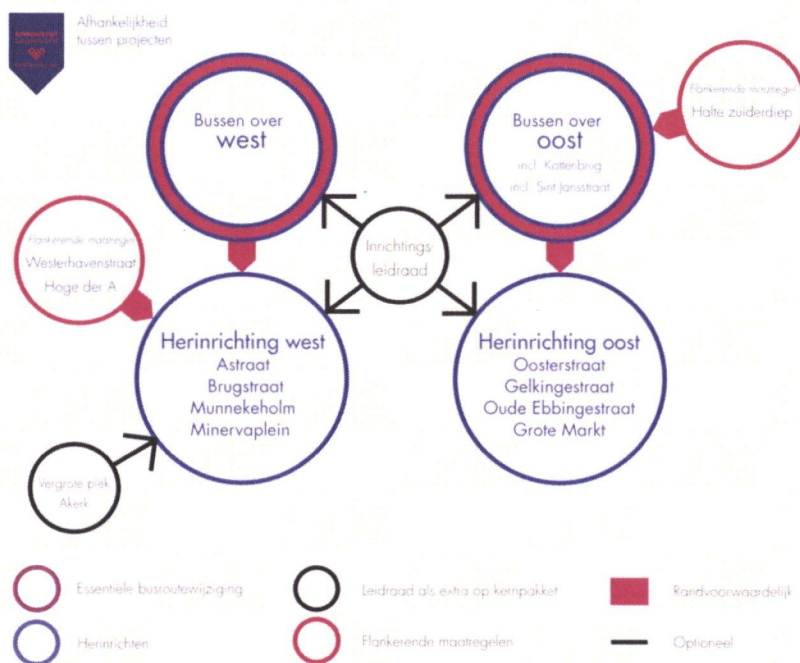
Al bij de vaststelling van de visie Bestemming Binnenstad in februari 2016 is transparantie gegeven over de beschikbare middelen en over het feit dat deze niet toereikend zijn om alle ambities waar te maken. Een tekort aan middelen vergt programmasturing: welke maatregelen komen eerst of later en welke maatregelen dragen nu het meest bij aan het bereiken van de ambities. Daarbij heeft de raad steeds de uiteindelijke besluitende rol en blijft zo aan het stuur.

De dekking van de totaal extra benodigde middelen wordt betrokken bij de vorming van het Stedelijke Investeringsfonds (SIF). Voor de werkwijze, inrichting en spelregels van dit investeringsfonds wordt in 2018 in een afsprakenkader uitgewerkt. Gelet op het financieel perspectief is er op dit moment geen ruimte voor structurele voeding. Daarom is hierna een voorstel geformuleerd voor de wijze waarop – transparant – omgegaan kan worden met de beschikbare middelen.

### Kernpakket visie Binnenstad

Bij de vaststelling van de visie binnenstad in 2016 is 22,5 miljoen euro gereserveerd voor de uitvoering van een kernpakket aan maatregelen. Dit pakket omvat in hoofdlijnen het verplaatsen van de busroutes over west én over oost en het herinrichten van de daardoor vrijkomende ruimte in de binnenstad, volgens een basiskwaliteit (= asfalt vervangen door gele steentjes en hergebruik bestaande materialen waar mogelijk).

De verplaatsing van de bus uit de binnenstad is de essentie van dit pakket. Pas als dat gerealiseerd is, kan de herinrichting van vrijgekomen straten aan de orde zijn. Voor de overige projecten uit de binnenstadsvisie en de nieuwe kansen en ontwikkelingen ontstaan in principe pas daarna de mogelijkheden. In de volgende afbeelding is de afhankelijkheid (en volgorde) tussen de diverse projecten en onderdelen schematisch weergegeven:



Afbeelding: Afhankelijkheid tussen projecten

De verlegging van de westelijke busroute is inmiddels uitgevoerd en de nieuwe oostelijke busroute over de Diepenring is in voorbereiding. Inmiddels is daarom ook gestart met de invulling van de vrijgekomen ruimte in Binnenstad-west. De herinrichting van de Astraat is vrijwel gereed en de overige deelgebieden zijn in voorbereiding. De invulling van de vrijgekomen ruimte in de oostelijke straten is pas na 2019 aan de orde, als de oostelijke busroute is verlegd.

### Extra benodigd budget

In het vastgestelde raadsvoorstel van het Uitvoeringsprogramma (september 2017) is de verwachting beschreven dat voor alle ambities en kansen uiteindelijk 42 miljoen euro extra nodig is. De eerste concrete vraagstukken daarin zijn voor Binnenstad-west de extra flankerende maatregelen en de kwaliteit en inrichting volgens de ook recentelijk vastgestelde Inrichtingsleidraad. De ontwerpen voor de herinrichting van de Binnenstad-west en de volgende projecten zijn gebaseerd op de principes van deze leidraad.

### Inzet van de beschikbare middelen

Basisuitgangspunt is de verlegging van de busroutes West en Oost, inclusief de nieuwe brug Kattendiep. Zonder deze projecten is de gehele Binnenstadvisie niet uitvoerbaar, omdat er dan geen extra ruimte voor de voetganger, fietser en verblijven ontstaat. Deze maatregelen zijn inmiddels in voorbereiding of zelfs al uitgevoerd. De hiervoor gereserveerde middelen liggen daarom in beginsel vast.

In hoofdlijnen zien we nu twee scenario's voor de inzet van de beschikbare middelen, waarmee de voortgang in de projectuitvoering kan worden behouden:

#### 1. Basiskwaliteit visie Binnenstad

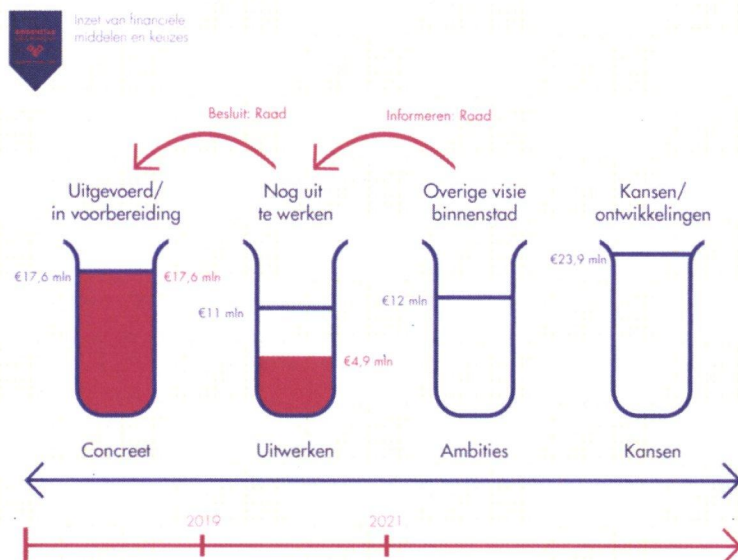
Geen extra kwaliteits- en toegankelijkheidstoevoegingen, maar uitvoering volgens de uitgangspunten van de ramingen van het kernpakket: nieuwe busroutes en herinrichting van de vrijgekomen ruimte door asfalt te vervangen door gele steentjes en hergebruik van bestaande materialen. Hiermee blijven we binnen de scope van de projecten die bij de vaststelling van de visie Binnenstad door de Raad is meegegeven, maar de hogere ambitie van de Inrichtingsleidraad wordt niet gerealiseerd;

#### 2. Kwaliteitsverhoging door prioritering van projecten en middelen

Uitvoering van de projecten volgens het ambitieniveau van de Inrichtingsleidraad. De essentie hiervan is dat de projecten compleet en ineens worden afgemaakt volgens het verhoogde kwaliteitsniveau. Dit sluit aan bij de gepresenteerde beelden. Dit vergt echter de beschikbaarheid van extra middelen of de inzet van middelen die gereserveerd zijn voor toekomstige projecten.

In scenario 1 kan naar verwachting met de 22,5 miljoen euro het kernpakket worden gerealiseerd, mede door aan te sluiten bij geplande onderhoudsprojecten (Diepenring, vervanging gele steentjes).

Het voorstel is om te gaan werken met een werkwijze volgens scenario 2. De raad heeft zich met de vaststelling van de Inrichtingsleidraad duidelijk uitgesproken voor een hoge kwaliteit bij de inrichting van de openbare ruimte. Diezelfde wensen komen ook naar voren in de participatie rondom de herinrichtingsprojecten Binnenstad-west. Deze werkwijze komt daar aan tegemoet. In onderstaande afbeelding is het voorstel daarvoor schematisch weergegeven:



Afbeelding: Systeem prioriteringsmodel

De basis van het prioriteringsmodel is een onderscheid van de projecten van het gehele programma Binnenstad in vier categorieën:

1. Uitgevoerd/in voorbereiding  
deze projecten zijn financieel gedekt en door uw raad voorzien van krediet voor uitvoering en/of planuitwerking;
2. Nog uit te werken  
deze projecten gaan uitgevoerd worden op basis van afspraken/besluit door uw raad, maar kunnen nog niet starten omdat voor het totale pakket nog onvoldoende financiële dekking is;
3. Visie binnenstad  
dit zijn concreet benoemde projecten vanuit de visie Binnenstad in het uitvoeringsprogramma. Soms zitten deze in andere stedelijke programma's, maar vaak is nog geen concrete start gepland en nog geen financiële dekking beschikbaar;
4. Kansen/ontwikkelingen  
nieuwe mogelijkheden en kansen maar niet concreet benoemd in de visie Binnenstad en nog zonder besluitvorming en financiële dekking.

De gemeenteraad besluit steeds over het werkelijk opstarten van nieuwe projecten door budget voor planuitwerking (en uitvoering) beschikbaar te stellen.

De directe financiële opgave ligt bij de projecten "Nog uit te werken". De totale financieringsbehoefte van deze projecten is nu groter dan het beschikbare budget. Dat kan worden aangevuld met extra middelen, bijdragen uit andere stedelijke programma's, combinatie met onderhoudsprojecten, het stedelijk investeringsfonds of bijdragen van derden. Zolang die er onvoldoende zijn, is een andere mogelijke keuze om de wél beschikbare middelen in te zetten voor één of meer van de projecten in deze categorie die op dat moment aan de orde zijn en besluitvorming vragen.

#### Uitwerking prioriteringsmodel

In de volgende afbeelding is dit model uitgewerkt op basis van de begroting van het uitvoeringsprogramma (gebaseerd op de raming van de visie binnenstad 2016):



Afbeelding: uitwerking prioriteringsmodel

Er is weergegeven dat er op dit moment voor 17,6 miljoen euro aan projecten in uitvoering of in voorbereiding is. Het laat ook zien dat voor het totaal van de projecten "Nog uit te werken" een tekort van  $11 - 4,9 = 6,1$  miljoen euro is. Projecten die geraamd zijn op 11 miljoen euro kunnen niet voor de beschikbare 4,9 miljoen euro worden uitgevoerd. Dekking voor deze projecten is de eerste actuele financiële opgave voor de uitvoering van het kernpakket van de binnenstadsvisie.

Op basis van nieuwe, actuele informatie en een toenemende nauwkeurigheid van de ontwerpen en detail in de kostenramingen kan de begroting van het uitvoeringsprogramma periodiek worden geactualiseerd.

*Voorstel budget Binnenstad-west*

In bovenliggend raadsvoorstel ligt ook de vraag aan de raad voor om het budget voor de herinrichting Binnenstad-west te verhogen als gevolg van de hogere kwaliteit volgens de Inrichtingsleidraad, de flankerende fietsmaatregelen, de vervangingsoperatie van de gele steentjes en de aanvullende investeringen in bijvoorbeeld fietsparkeren.

Dat betekent effectief dat deze projectonderdelen verschuiven van "Nog uit te werken" naar "Uitgevoerd/in voorbereiding" en dat daarvoor extra budget benodigd is. Het gevolg van een keuze om te schuiven met beschikbare middelen tussen projecten is dat de volledige dekking voor het kernpakket van maatregelen (volgens basiskwaliteit) niet meer aanwezig is. Dat kan betekenen dat een herinrichting van bijvoorbeeld de Oude Ebbingestraat eerst niet meer gedekt is.

Deze situatie heeft op dit moment niet de voorkeur en daarom is voorgesteld nu extra middelen voor de herinrichting Binnenstad-west beschikbaar te stellen en deze te dekken uit de opbrengsten van het continueren van de exploitatie van de centrumgarage.