

Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 29 juni 2016

Hierbij wordt u uitgenodigd voor de openbare vergadering van de commissie Beheer en Verkeer

Datum: woensdag 29 juni 2016
Aanvang: 13:00 uur
Locatie: Oude raadzaal
Voorzitter: D.J. van der Meide
Griffier: W.T. Meijer, 050 367 7726, wolbert.meijer@groningen.nl

Opening
[Verslag 29 juni 2016](#) (pdf)

A Algemeen deel

A1. Opening en mededelingen

A.2. Vaststelling agenda

B Inhoudelijk deel

B1. Bestemming Binnenstad Inrichtingsplan Bussen over West
(raadsvoorstel 2 juni 2016, 5747735)

+

Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad
(raadsvoorstel 2 juni 2016, 5747767)

+

Notitie Binnenstadslogistiek
(collegebrief 9 juni 2016)

- a. Bestemming Binnenstad Inrichtingsplan Bussen over West
[Raadsvoorstel - Bestemming Binnenstad Inrichtingsplan Bussen over West](#) (pdf)
[bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West](#) (pdf)
bijlage 2 Resultaten Binnenstadscafes bestand te groot voor inclusie
[bijlage 3 Notitie Doortrekken slimme fietsroute west](#) (pdf)
[bijlage 4A Geluidhinder](#) (pdf)
[bijlage 4B akoestisch onderzoek Busroute Westerhaven WMA](#) (pdf)
[bijlage 5A boomeffectanalyse](#) (pdf)
[bijlage 5B boomeffectanalyse bijlagen](#) (pdf)
[bijlage 6 Pilot Alternatief vervoer West](#) (pdf)
[bijlage 7 Maatregelenpakket financieel](#) (pdf)

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 29 juni 2016

bijlage 8 Beslisboom herinrichtingsplannen (pdf)
bijlage 8b Beslisboom alternatief verv (pdf)

- b. Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad
Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad (pdf)
bijlage 1 hoofdtekst (pdf)
bijlage 2 projectenoverzicht (pdf)
bijlage 3 korte beschrijving per project rv (pdf)
- c. Notitie Stadslogistiek (collegebrief 9 juni 2016)
Collegebrief - Binnenstadslogistiek (pdf)

Sluiting

Er is op het geagendeerde onderwerp geen gelegenheid meer tot inspreken. De agenda's zijn onder voorbehoud. De definitieve agenda's worden in de vergadering vastgesteld.

U kunt deze vergadering live volgen via www.gemeenteraad.groningen.nl

Verslag 29 juni 2016

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 29 juni 2016
Plaats: Oude raadzaal
Tijd: 13.00 - 13.50 uur

Aanwezig: dhr. D.J. van der Meide (voorzitter), dhr. T. Rustebiel (D66), dhr. J.P. Koks (SP), dhr. B. de Greef (SP), dhr. J.P. Loopstra (PvdA), dhr. D.S. Ruddijs (PvdA), dhr. W.B. Leemhuis (GroenLinks), dhr. M. van der Glas (GroenLinks), mw. A.M.J. Riemersma (Stadspartij), mw. S.A. Koebrugge (VVD), dhr. M.D. Blom (VVD), dhr. H.P. Ubbens (CDA), mw. I.M. Jongman-Mollema (ChristenUnie), dhr. R.J. Lammers (Student en Stad), mw. L.H. Venema-Brokken (PvdD), mw. M.E. Woldhuis (100% Groningen)

De wethouders: dhr. J.M. van Keulen, dhr. P.S. de Rook

Namens de griffie: dhr. W.T. Meijer (commissiegriffier)

Verslag: dhr. Z. Jeuring

Insprekers: geen

A1. Opening en mededelingen

De voorzitter:

- Opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.
- De collegebrief Notitie Binnenstadslogistiek is alsnog aan agendapunt B1 toegevoegd.

A2. Vaststelling agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

B1. Bestemming Binnenstad: Inrichtingsplan Bussen over West + Uitvoeringsprogramma + Notitie Stadslogistiek

a. Bestemming Binnenstad Inrichtingsplan Bussen over West

(raadsvoorstel 2 juni 2016)

b. Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad

(raadsvoorstel 2 juni 2016)

c. Notitie Stadslogistiek

(collegebrief 9 juni 2016)

De voorzitter:

- Geeft een opsomming van de punten die de vorige vergadering naar voren zijn gebracht door de fracties en verwijst naar het verslag.

Dhr. Koks (SP):

- Abel Tasmanbrug: hoe gaat het college om met de opmerking in de stukken dat daar frictie kan ontstaan?
- Dezelfde opmerking geldt voor het kruispunt Hoendiep-Friesestraatweg.
- Alternatief vervoersplan: deze faciliteit moet toegankelijk zijn voor iedereen. Waarom moet dan toch een kleine groep 1 euro betalen?

Dhr. Ruddijs (PvdA):

- Het aanvullend vervoer biedt de kans de bereikbaarheid van de binnenstad te verbeteren. Waarom wordt bij de vervanging voor traditionele routes gekozen?
- Ingang parkeergarage Westerhaven: de aanrijroute kan worden omgelegd. Graag een toelichting.
- Bussen vanuit Noord-West: alle bussen gaan over het Zuiderdiep. Het is beter een aantal bussen rechtstreeks naar het station te laten rijden.
- Werkmanbrug: is dit een looproutte of een loop- en fietsroute?

Dhr. Ubbens (CDA):

- Vraagt wanneer het onderwerp opnieuw in de commissie aan de orde komt.
- Wordt het voorstel ter besluitvorming aan de raad voorgelegd?

Mw. Venema (PvdD):

Verslag 29 juni 2016

- Vindt het jammer dat bomen moeten worden gekapt voor dit plan en dat geen compensatie op de plek plaatsvindt. Goede alternatieven en de aanleg van aanvullend groen is een optie.
- Alternatief vervoer: de pilot moet zo snel mogelijk van start gaan.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Heeft zorgen over de knoop bij de ingang van parkeergarage Westerhaven.
- De fietser is op de Westerhaven ondergeschikt bij het punt waar de bus komt.
- Logistiek: naast de bussen moeten de bestelbusjes uit het centrum. Zakpaaltjes zijn een goede manier om een en ander te regelen. Dat is beter dan camera's.
- De slimme fietsroute gaat niet werken.
- Alternatief vervoer: wat gebeurt er als het druk is bij de haltes?
- De leidraad: wanneer en hoe komt dit onderwerp opnieuw in de commissie?

Mw. Riemersma (Stads partij):

- Pleit voor kleine bussen op bepaalde bestaande routes tijdens rustige uren.
- Aanpak Grote Markt: er is te weinig investeringsruimte. De aanpak zou daarom moeten worden uitgesteld.

Dhr. Leemhuis (GroenLinks):

- Slimme fietsroute: alleen route D en A gaan langs de binnenstad. Route C heeft tevens als nadeel dat hij bij de toekomstige kiss-en-rideplek en de taxistandplaats langskomt. Hoe wordt de aanpak? Komen er voldoende fietsers op route C?
- Spreker vraagt aandacht voor het Schuitendiep en wel het smalste deel.
- Stadsdistributie: kan dit onderwerp in de commissie worden besproken?
- Pilot alternatief vervoer: spreker heeft dezelfde vragen als de andere sprekers.

Wethouder Van Keulen:

- Verwacht dat de onderwerpen stadsdistributie en logistiek in september of oktober opnieuw aan de commissie worden voorgelegd.
- De zakpaaltjes komen na de zomer aan de orde.
- Pilot vervangend vervoer: het tarief zorgt ervoor dat alleen de doelgroepen er gebruik van maken. Alleen inklapbare rolstoelen: dit gebeurt omdat het geen vervanger is van Wmo-vervoer. De routing kan op basis van het experiment worden aangepast. Als blijkt dat er grote belangstelling is, zal naar capaciteitsuitbreiding worden gekeken.
- Mensen die vanuit het openbaar vervoer komen, kunnen verder met het alternatief vervoer.
- Toetsing aan VN-verdrag: de voorstellen voldoen eraan omdat de publieke ruimte toegankelijker wordt.
- Slimme fietsroute: het gedrag van de fietsers zal vooral het succes bepalen.
- De route over de Lage der Aa blijft bestaan en wordt voorlopig niet aangepast of vergroot.
- Het college kiest voor vermenging van auto's en fietsers in het heringerichte gebied. Uit de simulaties blijkt een afname van het aantal verkeersbewegingen. Verder is het de meest veilige oplossing omdat er weinig kruisende verkeersstromen zijn. Het betreffende gebied wordt 30 km-gebied. Er komt extra groen.
- Uitrit parkeergarage Westerhaven: de gemeente heeft met Q-park gesproken. Er zijn nauwelijks alternatieven. Uit simulaties blijkt dat het kan. Het is de beste optie voor het gebied. Q-park laat onderzoek verrichten, mogelijk komt daar nog een idee uit.
- Kop Westerhaven, centrumhalte: er passeren 5000 auto's per dag in beide richtingen. In het voorstel staat de veiligste optie: achter elkaar in plaats van naast elkaar.
- Uitvoeringsprogramma: er is een budget van 22,5 miljoen euro. Het college komt via de herijking van ISV met een oplossing voor de 2,5 miljoen euro. Voor elk extra deelproject boven die 22,5 miljoen euro komt het college naar de raad met een financieringsvoorstel. De raad bepaalt het ambitieniveau voor bijvoorbeeld de herinrichting van de Grote Markt.
- De leidraad wordt de komende tijd opgesteld. De raad kan de leidraad rond de jaarwisseling vaststellen.
- Kleinere bussen op rustige tijdstippen: de wethouder vindt dit geen goed idee omdat de fietser en voetganger het primaat dan weer verliezen. Het is een dure variant.
- Schuitendiep, het smalste stuk: de wethouder gaat dit nader uitwerken.
- Bussen vanuit Noord-West: de keuze is samen met Qbuzz en het OV-bureau.
- Fietsparkeeren: de pilot met fietsstewards loopt nog. In overleg met ondernemers worden meer fietsparkeerplekken gerealiseerd.

Verslag 29 juni 2016

- Werkmanbrug: mogelijk zullen fietsers in de toekomst van de slimme fietsroute gebruikmaken.
- Kruispunt Hoendiep-Friesestraatweg: alle maatregelen zijn samen met Groningen Bereikbaar genomen.
- Abel Tasmanbrug: de keuze voor de ruimere bocht voor fietsers wordt verder uitgewerkt.

Wethouder De Rook:

- De halte op het Zuiderdiep: naast Qbuzz en het OV-bureau heeft het Consumentenplatform openbaar vervoer ernaar gekeken. Elk jaar wordt de haltering bekeken.

Het voorstel gaat als bespreekstuk naar de raad van 29 juni 2016.

De voorzitter sluit de vergadering om 13.50 uur.

Raadsvoorstel - Bestemming Binnenstad Inrichtingsplan Bussen over West

Raadsvoorstel - 2 JUN 2016 / 5744735



Onderwerp **Bestemming Binnenstad: Inrichtingsplan Bussen over West**
Registratienr. 5717821 Steller/telnr. Herman Lübbers/8289 Bijlagen 8

Classificatie Openbaar Geheim

Portefeuillehouder J. van Keulen Raadscommissie B&V

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. het Inrichtingsplan Bussen over West vast te stellen;
- II. kennis te nemen van de notitie "Resultaten Binnenstadscafé Bussen over West";
- III. de voorkeursvariant voor het doortrekken van de Slimme Fietsroute West via de Paterswoldseweg en de Herman Colleniusstraat vast te stellen en het college te verzoeken deze variant nader uit te werken;
- IV. kennis te nemen van de Boom Effect Analyse voor het plangebied;
- V. in te stemmen met de voorgestelde inrichting van de pilot Alternatief vervoer west;
- VI. het college opdracht te geven de pilot Alternatief vervoer West nader uit te werken en in overleg te treden met belanghebbenden
- VII. een aanvullend uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van € 3.202.000,- voor 2017 en 2018 voor de realisatie van het Inrichtingsplan Bussen over West, het totale krediet komt hiermee op € 5.746.000,-;
- VIII. de structurele kapitaallasten van € 160.100,- voor 2017 en verder te dekken door een voorbeslag op de gemeentebegroting 2017/ inzet budget voor de "aanpak Diepenring";
- IX. dit op programmaniveau overeenkomstig op te nemen in de nog op te stellen gemeentebegroting 2017.

Samenvatting

Op 24 februari jl. heeft u de Binnenstadvisie "Bestemming Binnenstad" vastgesteld. Het eerste project dat vanuit de Binnenstadvisie wordt gerealiseerd betreft de herinrichting van de westelijke binnenstad. Het Inrichtingsplan Bussen over West bestaat uit de inrichting van de nieuwe busroute via de Westerhaven en de Eeldersingel naar het Zuiderdiep, waarbij de automobilist een nieuwe routing door dit gebied krijgt. Op de kop van de Westerhaven komt de nieuwe centrumhalte West. Het inrichtingsplan is opgesteld in een interactief proces met betrokkenen en belanghebbenden, o.a. in het Ontwerpcafé. De keuzes, het plan en de gevolgen voor o.a. het geluid zijn uitgewerkt. Ook is richting gegeven aan de pilot Alternatief vervoer West, zodat aan de westkant van de binnenstad een alternatief vervoersysteem rijdt, zodra de bussen hier een andere route rijden. Wij vragen uw raad het Inrichtingsplan Bussen over West vast te stellen, in te stemmen met de inrichting van de pilot Alternatief vervoer West en een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen.

B&W-besluit d.d.: 31 mei 2016

Raadsvoorstel - Bestemming Binnenstad Inrichtingsplan Bussen over West

Aanleiding en doel

Op 24 februari jl. heeft uw raad de Binnenstadvisie "Bestemming Binnenstad" vastgesteld. De komende periode gaan wij een impuls geven aan onze binnenstad om te zorgen voor een aantrekkelijke, toegankelijke, veilige en bereikbare binnenstad van Groningen. Daarvoor is het noodzakelijk dat de voetganger (en de fietser) fors meer ruimte krijgt. Om die reden heeft uw raad besloten om 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 worden de straten in de binnenstad waar nu nog de bussen rijden zodanig ingericht dat de voetgangers (en de fietsers) het primaat krijgen en er andere functies, zoals terrassen en fietsparkeren, kunnen worden toegevoegd.

Het eerste project dat vanuit de Binnenstadvisie wordt gerealiseerd betreft de herinrichting van de westelijke binnenstad. Uw raad heeft hiervoor op 6 november 2015 de Projectofferte gekregen. Wij hebben het project vervolgens onderverdeeld in twee deelprojecten gezien de aard en planning van de projecten:

- a) Inrichtingsplan Bussen over West, inclusief de nieuwe centrumhalte West;
- b) Inrichtingsplan Binnenstad West: Astraat, Brugstraat en Munnekeholm, inclusief Akerkhof en Minervaplein.

Dit raadsvoorstel gaat in op het Inrichtingsplan Bussen over West, inclusief de nieuwe centrumhalte West (a). Het ontwerpproces voor het Inrichtingsplan binnenstad west (b) wordt aansluitend gestart en wordt uw raad aan het eind van dit jaar aangeboden.

Het doel van het Inrichtingsplan Bussen over West is het faciliteren van de nieuwe busroute via de Westerhaven en de Eeldersingel op een zodanige wijze dat de met het OV-bureau afgesproken rijtijden voor het openbaar vervoer worden gehaald. Gelijktijdig dient de inpassing van de nieuwe busroute in de bestaande omgeving met zorg te gebeuren opdat de bereikbaarheid voor aanwonenden en ondernemers is gewaarborgd en er een verkeersveilige omgeving ontstaat rondom de nieuwe centrumhalte west.

In het traject rondom het opstellen van de Binnenstadvisie zijn eerste schetsontwerpen gemaakt en studies verricht naar de nieuwe bustracés. In de projectofferte zijn daarnaast nog een tweetal aanvullende vragen benoemd die uitgezocht moesten worden binnen het project:

1. In de gewijzigde busroute worden reizigers vanaf de kruising Emmasingel/Emmaviaduct eerst langs de haltes Zuiderdiep en Hereplein geleid, voordat zij bij het station aankomen. Dat kan als onlogisch en omrijden worden ervaren. In een nadere analyse, samen met OV-bureau, moet daarom onderzocht worden of hier ook rechtstreeks naar het station kan worden gereden en wat dat betekent voor de bediening van de binnenstad;
2. Het verleggen van een deel van de autoroute rond de binnenstad van de Westerhaven naar de Eendrachtskade/A-weg geeft extra verkeersdruk op deze route en op de kruising van deze beide wegen nabij de Tasman-brug. Van belang is te analyseren of ook op deze wegen en kruising nog aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Te denken valt aan doorstromingsmaatregelen, maar ook aan bijkomende effecten op verkeersveiligheid of geluidoverlast rondom aanpassingen van kruisingen of aanpassingen aan de weg.

Daarnaast heeft uw raad in december 2015 de gecombineerde startaanvraag/projectofferte voor het Doortrekken van de Slimme Fietsroute aan de westkant van de binnenstad vastgesteld. Daarin is opgenomen dat de Slimme Fietsroute via de Eeldersingel en de Lage der A naar de Plantsoenbrug loopt. Gelijktijdig met het ontwerpen van het Inrichtingsplan Bussen over West is – mede in het kader van de doorstroming – beschouwd of dit de meest wenselijke route is. Deze vragen zijn geanalyseerd en komen in het vervolg van dit voorstel aan de orde.

Bij de behandeling in uw raad van de Binnenstadvisie 'Bestemming Binnenstad' is nadrukkelijk aandacht besteed aan de organisatie van een alternatief vervoersconcept voor de binnenstad. Door uw raad is aangegeven dat het alternatief vervoer operationeel dient te zijn op het moment dat bestaande binnenstadhaltes in de reguliere lijnvoering vervallen. Het onderzoek naar alternatief vervoer heeft plaatsgevonden, de resultaten zijn in dit voorstel meegenomen.

Wij stellen uw raad voor om het Inrichtingsplan Bussen over West vast te stellen, in te stemmen met de inrichting van de pilot Alternatief vervoer West en een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen.

Raadsvoorstel - Bestemming Binnenstad Inrichtingsplan Bussen over West

Kader

Het kader bestaat uit de Binnenstadvisie "Bestemming Binnenstad" (door uw raad vastgesteld op 24 februari 2016) en het bijbehorende raadsvoorstel met nr 5453827. Tevens is bijlage 4 van voornoemd raadsvoorstel, met daarin de Quicksan openbaar vervoer Binnenstad Groningen als kader gehanteerd bij de uitwerking van het Inrichtingsplan bussen West.

Een ander kader waar wij als Stad Groningen de komende periode mee te maken hebben is de veelheid aan infrastructurele maatregelen die in de komende periode worden uitgevoerd in en rond de stad Groningen. Te noemen zijn de aanpak Ring Zuid, de Stationsomgeving, realisatie Paterswoldsewegtunnel en de maatregelen volgend uit de Binnenstadvisie. Doordat deze maatregelen veelal in de komende vijf jaren worden gerealiseerd, kan het niet anders dan dat hieruit tijdelijke overlast voor het verkeer (en de aanwonenden) ontstaat. Via Groningen Bereikbaar wordt getracht al deze werkzaamheden op elkaar af te stemmen om de overlast zo veel mogelijk te beperken. Het Inrichtingsplan Bussen over West wordt idealiter gerealiseerd voordat de Aanpak Ring Zuid in volle gang is.

Argumenten en afwegingen

Het Inrichtingsplan Bussen over West bestaat uit de inrichting van de nieuwe busroute via de Westerhaven en de Eeldersingel naar het Zuiderdiep, waarbij de automobilist een nieuwe routing door dit gebied krijgt. Op de kop van de Westerhaven komt de nieuwe centrumhalte West. Het ontwerp wordt uitgebreid toegelicht in bijlage 1, Inrichtingsplan Bussen over West.

Proces opstellen ontwerp met binnenstadcafés

Het ontwerp zoals dat voorligt in het Inrichtingsplan bussen over west is opgesteld in een interactief proces met belanghebbenden en betrokkenen. In november 2015 zijn op locatie Westerhaven diverse gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van belangengroepen en omwonenden. Gelijktijdig is van 12 tot en met 21 november het Ontwerpcafé gehouden op de begane grond van het Stripmuseum. Het Ontwerpcafé is met circa 350 bezoekers goed bezocht, waarbij aanvullingen, aandachtspunten en vragen zijn gesteld en/of meegegeven aan de hand van een praatplaat voor de herinrichting west. Aan de hand van de opmerkingen vanuit het Ontwerpcafé en diverse aanvullende onderzoeken is het voorlopig ontwerp opgesteld. Op 28 en 29 april 2016 hebben wij vervolgens het Binnenstadscafé aan de Poelestraat 2 gehouden, expliciet gericht op het voorliggende ontwerp van de bussen over west. De resultaten uit deze participatie zijn opgenomen in het document "Resultaten Binnenstadscafé Bussen over West" dat als bijlage 2 is opgenomen bij dit raadsvoorstel. Overigens hebben wij de naam Ontwerpcafé gewijzigd in Binnenstadscafé aangezien het doel van dit participatiemiddel vanuit het continue gesprek breder is dan alleen praten over ontwerpen.

Keuze via Gedempte Zuiderdiep

In samenspraak met het OV-bureau en Q-buzz is beschouwd of de bussen vanaf de Westerhaven rechtstreeks naar het station (en vice versa) kunnen rijden, of dat een haltering op het Gedempte Zuiderdiep gewenst is. Gezamenlijk is geconstateerd dat het wenselijk is dat op het Gedempte Zuiderdiep wordt gehalteerd. De route over het Ged. Zuiderdiep biedt de meeste meerwaarde voor de reizigers van en naar de binnenstad. Tussen de 42% en 52% van de reizigers met lijn 6, 8, 9, 35, 39 en 88 heeft een herkomst of bestemming in de binnenstad. De gedachte dat veel meer reizigers de bestemming station of de wijken hebben dan de Binnenstad, zodat chauffeurs om die reden direct naar het station zouden willen rijden, is daarmee ongegrond. Ook is het op dit moment onpraktisch om met lijn 6 en 9 vanuit een andere rijrichting aan te rijden op het station. De bestaande fysieke inrichting op het busstation en de gekoppelde lijnvoering richting de zuidelijke wijken maakt dit praktisch onmogelijk. Lijn 8 rijdt momenteel al via het Emmaplein naar het station i.p.v. via het Ged. Zuiderdiep. In de komende periode wordt onderzocht of het wenselijk is om de routing van deze lijn ook via het Ged. Zuiderdiep (en de Herebrug) te laten rijden of dat deze rechtstreeks naar het station rijdt. Dit heeft voor het inrichtingsplan verder geen gevolgen.

Keuze tracé doortrekken Slimme Fietsroute West

Een aanverwant project, met weerslag op de planvorming van het Inrichtingsplan Bussen over West, betreft het doortrekken van de Slimme Fietsroutes west naar het hoofdstation. In de huidige situatie mist de verbinding tussen het hoofdstation en de Plantsoenbrug cq het Jaagpad nabij de Wilhelminalakade (de beide Slimme Fietsroutes naar Zernike starten daar).

Raadsvoorstel - Bestemming Binnenstad Inrichtingsplan Bussen over West

In de fietsstrategie is bepaald dat beide Slimme Routes naar Zernike elkaar 'ontmoeten' ter hoogte van de Plantsoenbrug en dat de Slimme Route vandaar verder voert via Reitdiepskade, Lage der A, Pottebakkersrijge, Sluiskade, Marwixkade en Van Hallpad naar het Hoofdstation. Op deze wijze is het ook benoemd in de Binnenstadvisie. In de participatie tijdens het ontwerpcafé hebben we hier veel reacties op gekregen, waarbij met name de inrichting op het Lage der A ter discussie werd gesteld. Deze straat zou daar te smal voor zijn in combinatie met de bestaande functies op deze straat.

In afstemming met de Fietsstrategie is onderzocht hoe de verbinding van de Slimme Fietsroute West met het hoofdstation het best tot stand kan worden gebracht. Ervaringen op de bestaande routes, zoals de druk op Park Selwerd, zijn hierin meegenomen. Ook zijn de potentiële knelpunten en de mate van oplosbaarheid van deze knelpunten in kaart gebracht. In bijlage 3 "notitie doortrekken Slimme Fietsroutes West" is de afweging voor een viertal routes gemaakt.

Geconcludeerd is dat het gewenst is om de fietsers meer te gaan spreiden, waardoor voorkomen wordt dat de druk op de bestaande route door Park Selwerd wordt verhoogd. Willen we dit bereiken, dan is het noodzakelijk de fietsers vanuit het hoofdstation en vanuit de binnenstad niet samen te laten komen bij de Plantsoenbrug, maar ze gescheiden te houden. Een andere conclusie is dat de knelpunten bij de oversteekbaarheid van de Eeldersingel (belemmering doorstroming auto en bus), de doorsteek bij het Sluisje en de inpassing op de Lage der A in de oorspronkelijke route feitelijk niet op te lossen zijn bij de te verwachten fietsersaantallen. Voorgesteld wordt om de Slimme Fietsroute tussen het hoofdstation en Zernike aan te laten sluiten op het Jaagpad bij de Wilhelminakade, waarbij de route via de Paterswoldseweg naar de Herman Colleniusstraat loopt.

Inrichtingsplan Bussen over West

Het inrichtingsplan om de bussen via de westkant van de binnenstad te laten rijden wordt uitgebreid toegelicht in bijlage 1. Samengevat komt het er op neer dat de bussen vanaf de Westersingel of Hoendiepskade rijden via de nieuwe Centrumhalte West naar de Westerhaven om vervolgens via de Elder-, Emmasingel en de Emmabrug, Stationsweg weer via het Ged. Zuiderdiep en de Herebrug naar het busstation te rijden (en vice versa).

De Westerhaven krijgt een vrije busbaan (met medegebruik voor laden en lossen), met een parallelweg voor auto en fiets aan de westkant. De complexe kruising Eendrachtsbrug wordt versimpeld, door het aantal (afslaande) bewegingen op deze kruising te verminderen, met een gunstig effect op de doorstroming voor bus én auto. Doordat bij de Aanpak Ring Zuid extra verkeerslichten komen tussen Julianaplein en Emmaplein, vermindert de aanvoer van verkeer naar dit gebied via de Eeldersingel. De automobilist zal in de toekomst veel meer de logische en snellere route via het Hoendiep (zonder verkeerslichten) nemen. De aanrijroutes naar het plangebied wijzigen hiermee. De auto kan hierdoor via een parallelweg (van noord naar zuid) over de Westerhaven rijden zodat bewoners en ondernemers (laden/lossen) aan de westkant van de Westerhaven goed bereikbaar blijven, een zorgpunt genoemd bij het ontwerpcafé. Deze parallelweg wordt met deze rijrichting overigens alleen gebruikt voor bestemmingsverkeer (bewoners, ondernemers en parkeergarage Westerhaven), waarbij de automobilist voor de Eendrachtsbrug weer afslaat naar de Eendrachtskade nz richting het Hoendiep.

Parkeergarage Westerhaven

Op de Westerhaven rijden straks alleen nog maar bussen in twee richtingen en vrachtverkeer in zuid-noord richting. De parkeergarage Westerhaven wordt dan aangereden via de parallelweg vanuit het noorden, samen met het bestemmingsverkeer. De hoeveelheid verkeer op de Westerhaven verminderd drastisch, doordat het doorgaande verkeer vanaf de Eendrachtsbrug naar de Westersingel niet meer via de Westerhaven rijdt. Hierdoor wordt de verkeerssituatie voor de parkeergarage een stuk ontspannender. Bij het aanrijden van de parkeergarage kruist men straks de busbaan (2-richtingen) en het aanliggend fietspad. In- en uitrijdende parkeerders moeten elkaar straks kruisen, wat in beginsel een ongewenste situatie is. Echter doordat de hoeveelheid verkeer op de Westerhaven (straks alleen nog maar bussen) sterk afneemt is dit mogelijk. De toekomstige situatie voor de parkeergarage is hiertoe gesimuleerd.

Centrumhalte West

Verskillende modellen voor de Centrumhalte West zijn uitgewerkt en met elkaar vergeleken. Vanuit de ligging van de centrumhalte, waarbij via een T-splitsing 2 rijrichtingen worden bediend en verschillende rijrichtingen voor fietser en auto moeten worden gefaciliteerd, wordt in de basis voorgesteld om de auto en de fiets samen te laten gaan op één rijbaan en voor de bus een aparte halte-rijstrook te creëren.

Raadsvoorstel - Bestemming Binnenstad Inrichtingsplan Bussen over West

Naast aspecten zoals verkeersveiligheid zijn ook de argumenten vanuit doorstroming voor bus en auto doorslaggevend.

Het halte-eiland zoals opgenomen in het inrichtingsvoorstel drijft vervolgens vanuit verkeerskundig én ruimtelijk perspectief naar boven. Het ontwerp gaat uit van een 30 km/u inrichting, met voldoende ruimte en overzicht voor de voetganger en buspassagier. Voorgesteld wordt om nu het halte-eiland uit te voeren metabri's. Samenhangend met de andere centrumhaltes wordt afgewogen of het wenselijk is een kwaliteitsslag uit te voeren in de fysieke halteringsconstructies. Dit wordt vanuit het uitvoeringsprogramma opgepakt in het kader van de Leidraad, waarbij op dat moment naast de ruimtelijke ook de planologische en financiële aspecten worden meegewogen.

Aanpassing Tasmanplein

Onderzocht is of op het Tasmanplein nog maatregelen nodig zijn om het verkeer hier langs te kunnen laten rijden. De enige aanpassing die op dit moment noodzakelijk is betreft de binnenbocht van de Eendrachtskade nz naar de Hoendiepskade, zodat deze ook geschikt is voor groot verkeer.

Eeldersingel, kruising Emmasingel – Emmabrug

De vakverdeling voor de kruising Emmabrug wordt opnieuw ingedeeld en de verkeerslichtenregeling afgestemd op het nieuwe verkeersaanbod. Het gelijktijdig laten rijden van de linksaffer vanuit de Emmasingel en vanuit de Stationsweg draagt zorg voor een betere doorstroming op dit kruispunt. Dit zit verweven in het Inrichtingsplan.

In het kader van de HOV-maatregelen wordt gelijktijdig de rechtsaffer (Emmasingel richting Emmaviaduct) verlengd (en gefinancierd). Daarnaast wordt eind 2016 (of begin 2017) de Emmasingel-Eeldersingel in het kader van onderhoud voorzien van een nieuwe asfaltlaag (en gefinancierd). Beide werkzaamheden staan los van het Inrichtingsplan Bussen over West, maar hebben uiteraard een directe relatie, waarbij zo veel als mogelijk werk met werk wordt gemaakt.

Effecten op de fietser

De situatie voor de fietser wijzigt op een aantal plekken als gevolg van het Inrichtingsplan. Rondom de centrumhalte West ontstaat een eenduidige heldere structuur, waarbij de fietser en de auto op één rijbaan komen. De bus krijgt hierbij een eigen rijbaan. Een referentiesituatie hiervoor is het Ged. Zuiderdiep. De inrichting van het verkeersplein is zodanig dat elke verkeersdeelnemer zich moet aanpassen aan de snelheid passend bij de entree van de binnenstad. De automobilist voelt als het ware dat men in de binnenstad rijdt. Voor de fietser ontstaat hierdoor een veilige situatie, waarbij zo min mogelijk conflictsituaties ontstaan tussen afslaande en kruisende bewegingen, tussen auto en fietser. Op de Westerhaven wordt aan de westkant een parallelweg gerealiseerd voor auto en fietser. Ook dit is vergelijkbaar met het Ged. Zuiderdiep, met dien verstande dat er veel minder conflicterende langsparkerbewegingen zijn op de Westerhaven. Op deze weg rijden alleen bestemmingsverkeer-auto's voor de bewoners, de aanliggende winkels (laden/lossen op P-plaatsen) en voor de parkeergarage Westerhaven. Het aantal auto's is dan ook relatief laag. Hierdoor blijft het een veilige route voor de fietser.

Robuustheidsanalyse Eeldersingel – Stationsweg

Met het inrichtingsplan zoals hiervoor beschreven en verder toegelicht in bijlage 1, creëren wij een inrichting die aansluit bij de kaders van de opgave. Uit de recente, samen met Groningen Bereikbaar verrichte, Robuustheidsanalyse Eeldersingel-Stationsweg blijkt dat de rijtijden zoals door OV-bureau en gemeente onderschreven in de Quickscan openbaar vervoer Binnenstad Groningen (bijlage raadsvoorstel Binnenstadvisie), met deze inrichting worden gehaald. Hierbij is uitgegaan van het verkeersmodel 2030, hetgeen betekent dat rekening is gehouden met de autonome groei in die periode.

Tevens blijkt uit het onderzoek dat het verleggen van de huidige busroute door de Astraat / Brugstraat naar een busroute door de Westerhaven en Eeldersingel geen effect heeft (positief, noch negatief) op de rijtijden van de overige busroutes (en ook autoverkeer) van en naar het hoofdstation. Overigens willen we hierbij de kwalitatieve verbetering van de Brug-, Astraat en Munnekeholm, door het verplaatsen van de bussen, niet onvermeld laten. Op het gebied van verblijf, doorstroming voor de fietser en gebruik van de openbare ruimte kunnen we hier veel winst behalen op het moment dat de bus een andere route gaat rijden.

Raadsvoorstel - Bestemming Binnenstad Inrichtingsplan Bussen over West

In de periode van ombouw van de Ring Zuid en enkele aanverwante projecten, zoals de Paterswoldsewegtunnel, is sprake van een bijzondere situatie waarbij de druk op de wegen toeneemt. In het kader van dit onderzoek hebben wij nu voor het eerst op dit detailniveau de effecten op de doorstroming onderzocht. Doordat wij dit nu goed in beeld hebben, kunnen wij (ic Groningen Bereikbaar) gericht maatregelen treffen. De robuustheidsanalyse laat zien dat bij aanzienlijke verkeerstoenames in deze periode zowel bus- als autoverkeer in de omgeving van het Hoofdstation vertraging zal ondervinden van 0,5 tot 2 minuten. Deze conclusie is gebaseerd op een zo realistisch mogelijke aanname over de te verwachten verkeerstoenames, aansluitend op de door Groningen Bereikbaar gehanteerde parameters. De verdere verfijning van uitvoeringsplanningen van ARZ, Spoorzone en stedelijke projecten kan nog leiden tot een ander beeld (mee- of tegenvallend). De benoemde vertraging geldt voor vrijwel alle busroutes van en naar het Hoofdstation en dus ook voor de bussen over west. De vertraging ontstaat hoofdzakelijk doordat de met verkeerslichten geregelde kruispunten met de Emmabrug en Herebrug meer verkeer te verwerken krijgen dan ze eigenlijk aankunnen. De prioriteit voor de bussen in de verkeersregelininstallaties wordt dan vervolgens niet meer toegekend. Dagelijkse optredende verstoringen op en rond het busstation (overstekende voetgangers/fietsers, wachtende auto's, vol busstation), die terugslaan op de doorstroming op de omringende wegen, zullen vertragingen versterken.

De komende periode wordt de planning voor de ARZ door de aannemerscombinatie nader uitgewerkt. Groningen Bereikbaar waarborgt en regisseert hierbij de afstemming met andere stedelijke projecten en bijvoorbeeld ook de Spoorzone. Door nadere verfijning en uitwerking van uitvoeringsplanningen zal een concreet beeld ontstaan van de feitelijk te verwachten verkeerstoename op het wegennet en de perioden waarin dit aan de orde zal zijn. Parallel aan de nadere uitwerking en detaillering van de uitvoeringsplanning zal Groningen Bereikbaar in overleg met de partners onderzoeken in welk mate additionele maatregelen moeten worden genomen om de doorstroming op het gewenste niveau te houden. Daarbij kan niet uit worden gesloten dat ook onorthodoxe maatregelen moeten worden ingezet om de doorstroming in de stad gedurende de periode van ombouw van de Ring Zuid op het gewenste niveau te houden.

In een eerdere fase zijn de quickwins voor HOV doorstroming op de Eeldersingel Stationsweg al onderzocht. Deze quick scan hebben wij in opdracht van Groningen Bereikbaar uitgevoerd. De maatregelen op de Stationsweg zijn nu in uitvoering en zijn half juni afgerond. Komend najaar volgen de doorstromingsmaatregelen op de Eelder-/Emmasingel. Het gaat hierbij om het verlengen van een rechtsaffer vanaf de Emmasingel richting het Emmaviaduct. Deze maatregelen voeren we samen met Stadsbeheer uit omdat er ook groot onderhoud nodig is. Ook de optimalisatie van de rijbaanindeling (gelijktijdig linksafslaan van de bussen uit de Stationsweg en de Emmasingel) wat nodig is om de bussen over west te laten rijden nemen we dan mee.

De robuustheidsanalyse bevestigt overigens ook het beeld dat het instellen van éénrichtingverkeer op de Herebrug (waarbij alleen stad in nog mogelijk is voor auto/vrachtverkeer; voorheen bekend als knip Herebrug) een positief effect heeft op de doorstroming van de bussen die vanuit het oosten richting het busstation rijden. Het éénrichtingsverkeer op de Herebrug heeft per saldo geen effect op de (verplaatste) bussen die uit het westen komen. De positieve effecten op de Herebrug voor de bussen uit het westen worden, door de gewijzigde verkeersstromen, geneutraliseerd door de negatieve effecten op de Emmabrug. Ook op het overige gemotoriseerd verkeer heeft het éénrichtingsverkeer Herebrug slechts een marginaal effect. De komende tijd werken we de maatregelen die nodig zijn voor het instellen van éénrichtingsverkeer op de Herebrug verder uit. Na de zomer gaan we vervolgens een participatietraject in én worden de maatregelen ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd. Deze maatregel maakt onderdeel uit van het HOV-maatregelenpakket waarvoor u in november 2013 een krediet ter beschikking heeft gesteld. U bent in december 2015 (registratienummer 5339354) over de laatste stand zaken Knip Herebrug geïnformeerd.

Gevolgen voor geluid

Het Inrichtingsplan Bussen over West heeft effect op de verkeersstromen en daarmee op de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai. Daarom moet bij dit plan de Wet geluidhinder in acht worden genomen. Op grond van deze wet moet de overheid allereerst proberen om een toename van de geluidbelasting op de gevels van woningen zo veel mogelijk te voorkomen met bronmaatregelen, zoals stil asfalt of verkeersmaatregelen. Als dit niet haalbaar is, dan komen woningen zo nodig in aanmerking voor extra gevelisolatie om een goed akoestisch binnenklimaat in de woningen te waarborgen.

Raadsvoorstel - Bestemming Binnenstad Inrichtingsplan Bussen over West

De effecten voor geluid verschillen binnen het plangebied fors en staan weergegeven in bijlage 4. De geluidbelasting zal bij een aantal woningen sterk afnemen, zoals bijvoorbeeld in de A-sstraat en Brugstraat omdat hier straks geen bussen meer rijden. Langs de Westerhaven zal de geluidbelasting flink afnemen door de lagere verkeersdruk en de invoering van 30 km/uur op de parallelweg voor auto's. Ook langs de Eldersingel zal de geluidbelasting, ondanks het grotere aantal bussen, afnemen vanwege de lagere verkeersdruk na Aanpak Ring Zuid.

Naast deze positieve effecten zal in een aantal straten de geluidbelasting zodanig toenemen dat maatregelen noodzakelijk zijn. Deze toenames van de geluidbelasting zijn vooral het gevolg van het Inrichtingsplan met de bijbehorende nieuwe routing voor het bus- en autoverkeer. Maar daarnaast brengt de systematiek van de Wet geluidhinder met zich mee, dat bij dergelijke wijzigingen in de verkeerssituatie óók de autonome effecten en de effecten van andere verkeersmaatregelen moeten worden meegenomen. Daarom is in de geluidberekeningen voor bijv. het Hoendiep en de A-weg nu ook al het effect meegenomen van de verkeerstoename op deze route na realisatie van de Aanpak Ring Zuid. De wegvakken waar de geluidbelasting toeneemt en maatregelen genomen worden in het kader van de Wet geluidhinder c.a. zijn:

- Hoendiepskade en A-weg tussen nieuwe Centrumhalte en Tasmanplein
- Eendrachtsskade NZ
- Oostelijk deel A-weg nabij Centrumhalte West

De Wet geluidhinder wil zoveel mogelijk voorkomen dat de geluidbelasting op de gevels van woningen zal toenemen. Daarom moeten primair bronmaatregelen worden onderzocht en waar mogelijk getroffen. In het kader van dit Inrichtingsplan zijn in principe twee bronmaatregelen mogelijk: stil asfalt en/of invoering 30 km/uur. Wij stellen voor om stil asfalt toe te passen op de Hoendiepskade, op de busbaan Westerhaven en op de A-weg. Op de Eendrachtsskade NZ ligt al stil asfalt, vandaar dat hiermee op deze weg geen extra geluidreductie valt te behalen. Daarnaast stellen wij reeds vanuit de inrichting en het gebruik voor om 30 km/uur in te voeren nabij de Centrumhalte West en op de parallelweg voor auto's op de Westerhaven.

Met bronmaatregelen is het niet overal mogelijk om een toename van de geluidbelasting te voorkomen. Daardoor zal een aantal woningen bloot komen te staan aan een hogere gevelbelasting. Deze woningen komen in aanmerking voor een akoestisch/bouwkundig onderzoek naar de bestaande gevelisolatie en zo nodig voor extra gevelisolatie om een goed akoestisch binnenklimaat te waarborgen. Bij 93 tot circa 100 woningen aan de Hoendiepskade, aan de Eendrachtsskade NZ en nabij de centrumhalte voor bussen zal de gevelbelasting per saldo toenemen. Deze woningen komen in principe in aanmerking voor een akoestisch/bouwkundig onderzoek naar de bestaande gevelwering op kosten van de gemeente. Vervolgens wordt bepaald welke extra gevelisolatie noodzakelijk is als de huidige gevelwering onvoldoende is om in de toekomst een goed akoestisch binnenklimaat te waarborgen.

Door het extra verkeer over de Eendrachtsskade NZ zal de geluidbelasting op acht woonboten toenemen met zo'n 3 dB. Voor woonboten is er niet een norm voor het akoestisch binnenklimaat bij gesloten ramen en deuren. Dit heeft te maken met het feit, dat het bij woonboten lastiger of onmogelijk (en vaak ondoelmatig) is om een hoge gevelwering te realiseren. Vaak is de geluidbelasting in woonboten aan een drukke weg nu ook al ruim hoger dan 43 dB. Wij nemen de woonboten op dit moment niet mee. In een later stadium zal worden bekeken of er bij deze woonboten alsnog maatregelen nodig zijn, bijvoorbeeld door deze met een laag geluidscherm op de wal af te schermen van het verkeerslawaai.

Effect op de luchtkwaliteit

Het Inrichtingsplan draagt volgens de Wet luchtkwaliteit in 'niet-betekende-mate' bij aan de luchtverontreiniging. Daarom is het op basis van deze wet niet nodig om voor het Inrichtingsplan een apart luchtkwaliteitsonderzoek uit te voeren.

Voor de luchtkwaliteit in Binnenstad West in de huidige en toekomstige situatie na uitvoering van het Inrichtingsplan geldt het volgende:

- de luchtkwaliteit voldoet hier nu (ruimschoots) aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen;
- er komen hier nu geen situaties voor waar de luchtkwaliteit uit oogpunt van gezondheid 'onvoldoende' is;
- deze conclusies gelden voor de gehele stad en dus óók voor wegen waar het nu al aanzienlijk drukker is dan het later zal worden in Binnenstad West met meer verkeer en bussen. Het Inrichtingsplan zal derhalve geen problemen opleveren voor de luchtkwaliteit in Binnenstad West.

Raadsvoorstel - Bestemming Binnenstad Inrichtingsplan Bussen over West

Effecten voor groen

De gevolgen die het Inrichtingsplan heeft op de bomen in het plangebied zijn in kaart gebracht. Een Bomen Effect Analyse (BEA) is opgesteld om de gevolgen voor het groen in het plan inzichtelijk te maken. Deze BEA is als bijlage 5 bij dit voorstel gevoegd. Op 25 bomen, die zich nu in het plangebied bevinden, heeft het Inrichtingsplan gevolgen. Tijdens de uitvoering worden 23 bomen gekapt en 2 verplaatst. Daarnaast worden 23 nieuwe bomen geplant. Per saldo een neutraal effect van 25 om 25 bomen. De mogelijkheden voor verplanting van de bomen is, mede door een vitaliteitsonderzoek om de levensvatbaarheid te bepalen bij verplanting, onderzocht. Hieruit volgen deze aantallen. Voor het kappen en verplanten van bomen is een omgevingsvergunning benodigd. Deze wordt aangevraagd zodra het Definitief Onwerp door het college is vastgesteld.

Planologie

De in het ontwerp aangegeven ingrepen betreffen aanpassingen binnen het bestaande profiel. De bestemming is, op grond van de verschillende ter plaatse geldende bestemmingsplannen, Verkeer (van voorgevel tot voorgevel). Profielen zijn in de bestemmingsplannen niet opgenomen. De beoogde inrichting komt overeen met de regels van de bestemmingsplannen. Abri's kunnen hierin worden gebouwd, deze zijn vergunningvrij mits ze niet hoger zijn dan 3 meter en de oppervlakte niet meer is dan 15 m². Het Inrichtingsplan voldoet hiermee aan het planologisch kader.

Alternatief vervoer

Bij de behandeling van de binnenstadvisie 'Bestemming Binnenstad' is nadrukkelijk aandacht besteed aan de organisatie van een alternatief vervoersconcept voor de binnenstad. Door uw raad is aangegeven dat het alternatief vervoer operationeel dient te zijn op het moment dat bestaande binnenstadhaltes in de reguliere lijnvoering vervallen. Voor de Herinrichting Binnenstad West betekent dit 1 juli 2017 (halte A-kerkhof). Voor de haltes Grote Markt wordt voorsnog uitgegaan van 1 juli 2019.

In bijlage 6 'Pilot Alternatief vervoer West' wordt nader ingegaan op het alternatief vervoer voor west. Verschillende routes worden beoordeeld en tevens wordt nader ingegaan op de vervoersvorm en exploitatie. Wij stellen uw raad voor om de periode van 1 juli 2017 tot en met 1 juli 2019 te gebruiken om te experimenteren met verschillende vervoersvormen en desgewenst verschillende routes. De ervaringen kunnen worden benut om op binnenstadniveau een vervoersconcept in te richten, op het moment dat ook de haltes op de Grote Markt (en Ebbingestraat) vervallen.

Route en vervoermiddel

Concreet stellen wij uw raad voor om nu eerst gedurende 1 jaar over de route Westerhaven-Brugstraat-Gedempte Zuiderdiep (route 2) te rijden en daarbij te experimenteren met de snap-cab en de elektrische minibus. De periode van een jaar achten we adequaat om bekendheid en 'gewenning' te organiseren en lang genoeg (verschillende seizoenen) om conclusies over het gebruik te kunnen trekken. Na dit eerste jaar kan nog een jaar worden geëxperimenteerd, waarbij de route desgewenst kan worden uitgebreid of anders kan worden ingevuld. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het uitbreiden met een route door het A-kwartier (route 4) of een 'rondje' Westerhaven (route 5). De laatst genoemde twee routes zullen daarbij nog wel nader moeten worden uitgewerkt, daar het nu geen reguliere routes betreft, hetgeen nadere afwegingen vraagt (bijvoorbeeld omgang sluipverkeerpaaltjes Visserstraat en éénrichtingscircuit A-kwartier).

Door nu eerst te kiezen voor route 2, Westerhaven-Brugstraat-Gedempte Zuiderdiep, wordt de bereikbaarheid van de halte A-Kerkhof vanuit zowel de Westerhaven als het Gedempte Zuiderdiep gewaarborgd. Hierbij sluiten wij aan bij het OV-netwerk, door van halte naar halte te rijden. De verwachte afwikkelingstijd voor een 'rondje' (en daarmee de maximale wachttijd) bedraagt circa 11 minuten. De andere beschreven routes brengen met zich mee dat er geen directe verbinding is tussen Gedempte Zuiderdiep en Westerhaven. Dit hoeft op zichzelf vanuit bereikbaarheidsoptiek niet bezwaarlijk te zijn, het brengt echter met zich mee dat de gebruikers - afhankelijk van herkomst - enkele minuten langer in de bus moeten zitten, voordat overgestapt kan worden naar het alternatief vervoer. Ten aanzien van route 3 (over Schoolholm) kan nog worden opgemerkt dat het de enige route is die niet over de drukke Brugstraat loopt.

De snap-cab kan 3 personen vervoeren, de elektrische minibus 7 personen. Bij beide vervoermiddelen kunnen kinderwagens, rollators of opklapbare rolstoelen mede worden vervoerd. De sunshuttle achten wij minder geschikt voor deze route, gelet op de grotere draaicirkel en de kruising van de stromen op de A-straat-Brugstraat.

Raadsvoorstel - Bestemming Binnenstad Inrichtingsplan Bussen over West

De sunshuttle zou op binnenstadsniveau wel een alternatief kunnen vormen, afhankelijk van de uiteindelijke vervoersmotieven en bijbehorende inrichting van routes. Met de sunshuttle wordt op dit moment geëxperimenteerd in Venlo, waarbij de proef is gericht op verbinding tussen parkeergarages en de binnenstad. Het experiment loopt tot het einde van dit jaar. Wij zullen het experiment op de voet volgen.

Exploitatielasten, investering en tarifiering

Op basis van een recente eerste marktverkenning wordt aangenomen dat exploitatiekosten voor de inzet van een snap-cab of elektrische minibus circa € 130.000,- per jaar bedragen. Het betreft all-in exploitatiekosten voor het laten rijden van één vervoermiddel, door de week van 9.00 tot 19.00 uur en in de weekenden van 10.00 tot 18.00 uur. Hierbij wordt uitgegaan van inzet van chauffeurs vanuit de sociale werkvoorziening. Per saldo zullen drie chauffeurs inzetbaar moeten zijn, gelet op de bedrijfstijden. Met de inzet van chauffeurs vanuit de sociale werkvoorziening zijn door verschillende exploitanten ervaringen op gedaan in Nederland. Op basis van de eerste gesprekken met Iederz lijkt dit goed realiseerbaar. Dit model zullen wij de komende maanden nader uitwerken. De inzet van vrijwilligers achten wij voor deze pilot, mede gelet op het continue karakter van de dienstvoering, niet realistisch.

De investeringskosten (haltering, bebording, fysieke aanpassingen openbare ruimte) zullen we nader in beeld brengen. Vooralsnog houden wij rekening met ca. € 75.000,-. Gelet op het pilot karakter zullen we nader onderzoeken of op een slimme manier en via tijdelijke oplossingen de kosten kunnen worden gereduceerd. Dit geldt ook voor kosten van communicatie. Hier zullen wij waar mogelijk aansluiten bij de binnenstadscampagne en reguliere communicatiesporen, om additionele kosten waar mogelijk te beperken.

Indien voor het gebruik van de faciliteit wordt uitgegaan van mensen voor wie de te overbruggen afstand een bezwaar is, wordt een reizigerspotentieel aangenomen van 100 passagiers per week (200 bewegingen). Het zwaartepunt ligt daarbij op zaterdag (35 personen). Het is moeilijk het feitelijke gebruik te voorspellen. De aanname is tot stand gekomen op basis van expertjudgement van gemeente Groningen, OV-bureau Groningen-Drenthe en een aantal externe vervoersdeskundigen. (uit: Alternatief vervoersconcept voor een gastvrije binnenstad, BonoTraffics, 21 dec 2015). Het werkelijke gebruik zal nader moeten blijken uit de te voeren experimenten.

Om gebruikers bewust te laten kiezen voor de vervoersfaciliteit stellen wij voor een tarief van € 1,00- per rit te vragen. Dit vergroot de kans dat het vervoermiddel gebruikt wordt en ook beschikbaar is voor mensen die de te overbruggen afstand bezwaarlijk vinden. Voor houders van een Stadspas of WMO pas stellen wij voor het vervoer gratis te maken.

Vervolgproces

Indien uw raad instemt met de voorgestelde inrichting van de pilot alternatief vervoer, dan treden wij de tweede helft van dit jaar hierover in overleg met belanghebbenden (stakeholders, OV-consumentenplatform, gehandicaptenbond, Stadadviseert). Ook zullen we deze periode gebruiken om in de markt de te verwachten exploitatielasten te harden, evenals beschikbaarheid en marktcondities. Tevens zullen we de inzet van chauffeurs vanuit de sociale werkvoorziening nader uitwerken met Iederz en de investeringskosten nader in beeld brengen.

Op basis van deze nadere uitwerkingen zullen wij uw raad eind 2016 een kredietaanvraag voorleggen ten behoeve van de realisatie van de pilot Alternatief vervoer west. De eerste helft van 2017 kan vervolgens worden benut voor aanbesteding, contractering en fysieke realisatie, zodat de pilot Alternatief vervoer west tegelijk met de re-routing van de bussen over west van start gaat.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Zoals aangegeven is het Inrichtingsplan uitgebreid besproken tijdens het Ontwerpcafé in november 2015 en het Binnenstadscafé in april 2016. De resultaten uit deze participatie zijn opgenomen in het document "Resultaten Binnenstadscafé Bussen over West" die als bijlage 2 is opgenomen bij dit raadsvoorstel. De wijze waarop wij de participatie vormgeven wordt overwegend als zeer prettig ervaren. De mensen waardeerden het dat men aan de voorkant mag meepraten en tonen begrip dat de gemeente keuzes moet maken en dat niet alle wensen gehonoreerd kunnen worden.

Raadsvoorstel - Bestemming Binnenstad Inrichtingsplan Bussen over West

Conform onze inspraakverordening heeft ons college de te volgen inspraakprocedure vastgesteld. Gezien de reacties op de wijze waarop wij dit tot op heden hebben vormgegeven in de Binnenstadscafés hebben wij besloten dit te formaliseren voor de inrichtingsplannen Herinrichting Binnenstad West. De inspraak vindt plaats middels het instellen van Binnenstadscafé, waarbij betrokkenene, belanghebbenden en organisaties voorafgaand de vaststelling van inrichtingsplannen mee kunnen praten over de planvorming, zodat ons college en de gemeenteraad op het moment van besluitvorming weten hoe men over de plannen denkt.

Vanuit dit perspectief vinden wij het van belang te melden dat met name Q-park bezwaar heeft tegen de wijze waarop de ontsluiting van de parkeergarage Westerhaven gaat plaatsvinden. Zij geven ons aan dat een kruislingse beweging tussen de in- en uitgaande parkeerders leidt tot grote opstoppingen in de garage. Zoals hiervoor gemeld hebben wij dit gesimuleerd, waaruit blijkt dat dit werkt. Samen met Q-park willen wij dit aspect monitoren om te onderzoeken hoe dit straks in de definitieve situatie uitwerkt.

Financiële consequenties

In de Binnenstadvisie hebben wij een aanzet tot een uitvoeringsprogramma opgenomen, bestaande uit de infrastructurele maatregelen voor de bereikbaarheid en de inrichting van de openbare ruimte. In totaal zijn de kosten daarvoor geraamd op € 22,5 mln. Binnen deze raming kunnen wij de maatregelen realiseren om de bussen te verplaatsen naar de west- en oostkant van de Binnenstad. Gelijktijdig kunnen wij de ruimte die de bussen nu innemen in de binnenstad herinrichten om deze gebieden terug te geven aan de voetganger en de fietser. De maatregelen die opgenomen zijn binnen het bedrag van € 22,5 mln staan weergegeven in bijlage 7.

Uw raad heeft op 24 februari bij raadsbesluit nr 8a, een krediet beschikbaar gesteld van € 2.544.000,- voor de planontwikkelingskosten voor de projecten in de jaren 2015, 16 en 17, ingenieurs en voorbereidingskosten voor de westkant van de binnenstad, opstartkosten voor het communicatietraject en de programmaorganisatie en een bijdrage in de kosten voor de herinrichting van de Diepenring. Met dit raadsvoorstel vragen wij uw raad om een aanvullend uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van € 3.202.000,-. De kosten worden in de periode 2017 en 2018 gemaakt, waarbij het zwaartepunt in 2017 ligt. Vanuit de voorbereiding worden echter in 2016 al verplichtingen aangegaan, waarvan de hiervoor te maken kosten worden gedekt binnen het beschikbare krediet van € 2,544 mln.

Binnen het geraamde bedrag kunnen wij het Inrichtingsplan Bussen over West realiseren, inclusief de geraamde kosten in het kader van de geluidsanering. Het totale krediet komt daarmee uit op € 5.746.000,- passend binnen de totale geraamde kosten van € 22,5 mln. De verwachting is dat de geraamde maatregelen ook binnen dit bedrag blijven. Voor de aanpassingen van de infrastructuur ten behoeve van de bussen en het herinrichten van de wegen waar de bus door de binnenstad heeft gereden is € 22,5 mln geraamd. Voor elk deelproject wordt uw raad om een uitvoeringskrediet gevraagd, gerelateerd aan dit budget. Het beschikbare budget is hiermee leidend, waardoor het geen effect heeft op het weerstandsvermogen.

De totale plan- en uitvoeringskosten kunnen we vanaf 2017 dekken uit het structurele budget 'aanpak Diepenring':

Jaar	Besteding bestemming Binnenstad	Berekende kapitaallasten	Beschikbaar budget 'aanpak Diepenring'	Benut	Vrijval	Tekort
2016	1.233.000	61.650	0	0	0	
2017	4.416.000	220.800	1.000.000	282.450	717.550	
2018	556.000	27.800	1.000.000	310.250	689.750	
2019	11.634.000	581.700	1.000.000	891.950	108.050	
2020	3.688.000	183.400	1.000.000	1.075.350		75.350
2021	988.000	49.400	1.000.000	1.124.750		124.750
Totale investering	22.515.000				1.515.350	
Totaal beschikbaar	20.000.000					

Wij stellen uw raad voor de jaarlijkse kapitaallasten van € 160.100,- vanaf 2017 en verder te dekken uit een voorbeslag op de gemeentebegroting 2017, waarin vanaf 2017 structureel een bedrag is opgenomen van € 1 mln als dekking voor de 'aanpak Diepenring'.

Raadsvoorstel - Bestemming Binnenstad Inrichtingsplan Bussen over West

De voorbereidingskosten voor het uitwerken van de pilot Alternatief Vervoer West is opgenomen binnen de kredietaanvraag van het uitvoeringsprogramma. De vraag van het alternatief vervoer is een aanvullende vraag, dat bovenop de € 22,5 miljoen komt. Om die reden is de kredietaanvraag bij het uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad gevoegd, die overigens gelijk met dit voorstel in procedure is gebracht richting uw raad.

Risico's

Financieel

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.

Overige

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:

- Planning BSV-geluidprocedure saneringswoningen. Door de aanwezigheid van saneringswoningen i.k.v. geluid ligt de procedure voor deze woningen bij het rijk. Het risico ligt hierbij in het halen van de planning, aangezien de BSV-procedure afgerond moet zijn voor aanvang van enkele werkzaamheden. Een gebruikelijke termijn is 1 jaar. Mede doordat wij reeds nu uitgebreid akoestisch onderzoek hebben uitgevoerd, verwachten wij deze termijn te kunnen reduceren tot 9 maanden.
- Verkeersbesluiten en omgevingsvergunning voor kappen (en verplanten) van de bomen. Deze besluiten staan open voor bezwaar en beroep.

Overige consequenties

Met dit voorstel leggen wij het fundament onder de herinrichting van de westelijke binnenstad. Immers, randvoorwaardelijk moeten we eerst de bussen op de nieuwe route laten rijden, alvorens wij het 'gele deel' van de westelijke binnenstad kunnen herinrichten. De planvorming voor de westelijke binnenstad (Astraat, Brugstraat en Munnekeholm, inclusief Akerkhof en Minervaplein) start direct na de zomervakantie en wordt gecombineerd met de ontwikkeling van de Leidraad herinrichting openbare ruimte zoals benoemd in het Uitvoeringsprogramma. Het doel is om deze straten na de zomer van 2017 te gaan herinrichten.

Vervolg

Na het vaststellen van dit Inrichtingsplan werken wij het plan uit tot een definitief ontwerp. Het College van B&W stelt het DO vast en zal uw raad daarover per brief informeren. Vervolgens gaan wij de plannen verder uitwerken en aanbesteden opdat in het voorjaar van 2017 het inrichtingsplan gerealiseerd kan worden. Na het vaststellen van het DO worden de procedures doorlopen voor de verkeersbesluiten en de omgevingsvergunning kap (waarvoor met de bijgevoegde BEA reeds de basis is gelegd). Inmiddels zijn we gestart met het informeren van de bewoners waar rondom geluid maatregelen getroffen moeten worden. De onderzoeken en de daaruit voortvloeiende werkzaamheden worden continu in afstemming met de bewoners uitgevoerd. Een en ander staat ook weergegeven in de beslisboom in bijlage 8. Hierin staat ook de processtappen die gevolgd worden voor de herinrichting van de Astraat, Brugstraat en de Munnekeholm. Het proces is zo opgetuigd dat na de zomer van 2017, op het moment dat de dienstregeling wijziging van de bussen over west een feit is, kan worden gestart met de herinrichting van de westelijke binnenstad.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West



bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West



bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

Inrichtingsplan Bussen over West

Inhoudsopgave	
Voorwoord	5
Ruimtelijke context	6
Visie Bestemming Binnenstad	6
Ruimtelijke analyse	8
Toekomstige ontwikkelingen	13
Bouwstenen voor het ontwerp	15
Speelveld en kwaliteiten	15
Focus op 1 km ²	15
Voetgangers en looproutes	18
Binnenstadscafé 'Bussen over West'	19
Reacties en resultaten	19
Inrichtingsplan Bussen over West	21
De nieuwe busroute	23
Het inrichtingsplan nader toegelicht	24
Centrumhalte West	38
Groen	54
Bestaande en nieuwe groenstructuur	54
Bomenplan	54
Civieltechnische aspecten	57
Kabels en leidingen	57
Afvoer van hemelwater	57
Leefbaar en Duurzaam	58
Verharding	58
Straatmeubilair en verlichting	58
Bomen en groen	58
Beheer en toekomstbestendigheid	60

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West



Voorwoord

Voor u ligt het inrichtingsplan van de nieuwe busroute aan de westkant van de binnenstad. Het eerste plan van onze binnenstadsvisie dat we concreet hebben uitgewerkt. We geven de komende jaren een enorme impuls aan onze binnenstad. De binnenstad verandert en is allang geen plek meer waar je enkel komt om te winkelen of om uit te gaan. Het is steeds meer de huiskamer van onze stad waar mensen graag verblijven, wonen en werken en waar beleving een steeds grotere rol speelt.

21

Om ervoor te zorgen dat hartje stad een plek blijft waar mensen graag komen, willen we de komende jaren vooral slimmer met de ruimte omgaan. Daarom gaan we meer ruimte bieden aan fietsers en voetgangers. Een gevolg daarvan is dat de bussen een andere route gaan rijden, ook aan de westkant van de binnenstad. De bussen verdwijnen daar uit de Brugsstraat. De nieuwe route is via de Westerhaven met een halte binnenstad op de Aweg. Wat dat betekent voor de inrichting in dat gebied, leest u in dit plan.

We hebben het plan uitvoerig besproken met vele belanghebbenden, Stadliefers, ondernemers, belangengroepen en andere geïnteresseerden. Zowel in

persoonlijke gesprekken als in meerdaagse binnenstadcafés (november en april). Velen hebben van de gelegenheid gebruik gemaakt om mee te praten en te reageren op de plannen. Dat heeft geleid tot diverse aanpassingen. Hoe we deze reacties hebben meegenomen, leest u in de separate bijlage Resultaten Binnenstadscafé Bussen over West.

Dit plan gaat over de aanpassingen die nodig zijn aan de westkant van de binnenstad, zodat de bussen er anders kunnen gaan rijden. De verwachting is dat in het voorjaar van 2017 de uitvoering kan starten en dat medio 2017 de bussen de nieuwe route kunnen gaan rijden. Parallel daaraan gaan we komend najaar aan de slag met het volgende project uit de binnenstadsvisie: het ontwerp van de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm met volop ruimte voor voetgangers en fietsers. Uiteraard doen we ook dat weer in nauwe samenwerking met de experts: de mensen die dagelijks gebruikmaken van onze binnenstad.

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Groningen

Mei 2016



Ruimtelijke context

Visie Bestemming Binnenstad

De binnenstad is het hart van de compacte stad Groningen met een groot regionaal bereik. Een concentratie van functies waar jaarlijks 26 miljoen mensen gebruik van maken. Voor bezoek aan winkels en voorzieningen en voor werkgelegenheid en onderwijs. Een relatief jonge bevolking die op zoek is naar ontmoeting, verblijf en vermaak in vele vormen. De binnenstad van Groningen biedt daarvoor een uniek podium.

De openbare ruimte, gebouwen, pleinen en parken vloeien naadloos in elkaar over en vormen het domein van fietsers en voetgangers. Groningen heeft zich decennia lang ingezet voor een publiek domein dat veilig, comfortabel, sfeervol, inspirerend en uitnodigend is.

Aanvankelijk door de circulatie van autoverkeer te concentreren op de Diepenring, het gebruik van fiets en openbaar vervoer te stimuleren in combinatie met ruimtelijk beleid (compacte stad) en door een samenhangend stedelijk verkeers- en vervoersnetwerk te realiseren, zowel in de stad als in de regio.

Het organiseren van parkeren in aan de rand van de binnenstad was de volgende stap, vooral gericht op autobezoekers van de binnenstad. De bronpunten Westerhaven (2001), Boterdiep (2005) en Damsterdiep (2012) werden gerealiseerd. Een aantrekkelijke combinatie van grote parkeeraccommodaties met detailhandel en wonen nabij de binnenstad. De reiziger transformeert naar voetganger binnen een comfortabele en plezierige setting, met de mogelijkheid om via aantrekkelijke routes de binnenstad verder te ontdekken. Ook het Hoofdstation is zo'n transformatiepunt met het Groninger Museum als visitekaartje voor de binnenstad. Aan de stadstrand ontwikkelde zich de combinatie van parkeren met hoogwaardig openbaar vervoer, vooral om werknemers tot de overstap te verleiden. Hand in hand hiermee werd het arbeids- en woningbouwbeleid afgestemd met de partners in de regio om een extra kwaliteitslag te maken. Er gaat niets boven Groningen werd de landelijk bekende slogan.

Zo vond er een gewenste transformatie plaats van gemotoriseerde reizigers (trein, bus, auto) uit de regio, naar voetgangers, die gemakkelijk hun weg vonden in het compacte centrum van de stad. Ook de inwoners van de stad zelf kozen voor gemak en eenvoud. De fiets bleek het belangrijkste vervoermiddel te

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

<p>zijn. De koppeling met het fietsbeleid maakte van Groningen Fietsstad nummer 1. De stad floreerde en transformeerde ondertussen vooral op de belangrijkste loop/fietsroutes naar de binnenstad:</p> <ul style="list-style-type: none">• NS station – Vismarkt - Noorderplantsoen• Westerhaven – Astraat/Brugstraat – Vismarkt• Hanzeplein (UMCG) – Sint Jansstraat – Grote Markt• Ebbingestraat – Grote Markt – Oosterstraat/Gelkingestraat <p>We zijn toe aan een nieuwe fase om het publieke domein een extra kans te bieden. In deze fase wordt extra ruimte gemaakt voor verblijven, door verplaatsing van busroutes in de binnenstad.</p> <p>Het openbaar vervoer is een belangrijke schakel tussen de regio en de stad. Bij het Hoofdstation vindt de uitwisseling plaats met de trein en bus. Dit is ook het belangrijkste bronpunt voor de voetgangers, die via de Werkmanbrug (Groninger Museum) hun weg vervolgen. Op steenworp afstand ligt de Vismarkt. Duizenden bezoekers van de binnenstad maken van deze verbinding gebruik net als talloze werknemers en scholieren.</p>	<p>Om in de binnenstad meer ruimte en vrijheid te maken voor de verblijfsfunctie van voetganger en fietser, worden de busroutes via het AKerkhof en Grote Markt, conform de vastgestelde visie Bestemming Binnenstad (2016) verplaatst. De bushalte op het Zuiderdiep raakt aan het kernwinkelgebied (Heresstraat) en blijft bestaan. De bussen verdelen zich vanuit het Zuiderdiep over de oostzijde (Kattendiep/ Diepenring) en westzijde (Emmaplein/ Westerhaven) van de binnenstad. Er komen nieuwe haltes op de Diepenring (Sint Jansstraat) en bij de Westerhaven (Aweg), gekoppeld aan de belangrijkste voet-/fietsroutes naar de binnenstad.</p> <p>Op de rand van de historische binnenstad, wordt aan de oost- en westzijde een nieuwe halte gerealiseerd. De bussen gaan dan ook een andere route en dienstregeling rijden. Zowel de lijnvoering als het realiseren van een nieuwe halte bij de binnenstad hebben gevolgen voor de inrichting van de openbare ruimte, zowel binnen het centrum (gele gebied) als op de rand van het centrum (rode gebied).</p>
---	---

Dit boekje beschrijft het inrichtingsplan, de uitgangspunten voor het ontwerp en de keuzes die gemaakt zijn na een uitvoerig traject waarbij vele burgers, belangenorganisaties en ondernemers betrokken zijn geweest. Dit heeft geresulteerd in een inrichtingsplan voor de nieuwe busroutes aan de westzijde van de binnenstad.

Ruimtelijke analyse

In het plangebied voor binnenstad west komen vele historische en eigenijdse structuren samen. Ontstaan op de Hondsrug lag de stad hoog en droog, verbonden met de rest van de Nederland over de weg in zuidelijke richting.

Via het water (Reidiep) was er ook een relatie met de zee.

Bij de ontginning van de laaggelegen gebieden in de regio werden drie waterverbindingen gegraven die het ommeland verbonden met de stad: het Boterdiep, het Damsterdiep en het Hoendiep. Op het uiteinde van deze verbindingen ontstonden havens, vermoemd naar de windrichtingen. De handel verbond het ommeland met de stad.

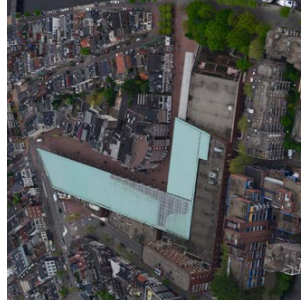
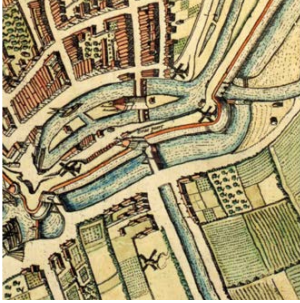
bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West



bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

Historisch gezien is binnenstad-west de plek waar het water van het Hoendiep en de 'route naar Leeuwarden' samenkomen bij de stad. Eerst via de Abrug en later, vanuit verschillende waterlopen bij de bolwerken van de stad, bij de Apoort. Tevens was dit de plek waar de weg vanuit zuidelijke richting, vanuit Paterswolde, aankwam bij de stad. Al lange tijd was hier een stelsel van land- en waterwegen met de daarbij behorende dynamiek en handel.

Na de slechting van de vestingwerken (1878) werd de gracht onderdeel van het waternetwerk. Het gigantische bouwwerk de Westerhaven kreeg een functie voor de overslag van goederen tussen het ommeland en de stad en het (hoger gelegen) overige vaarnetwerk. Dit heeft bijna 200 jaar gefunctioneerd. Het watertransport werd minder doordat het vervoer over land toenam. En in het midden van de vorige eeuw paste de schaal van de Westerhaven niet meer bij het transport over water. Uiteindelijk werd de Westerhaven gedempt om autoparkeren te faciliteren. In combinatie daarmee ontstond er een markt en een planisoen.



Historische ontwikkeling Westerhaven

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

Op het einde van de 20e eeuw is er een plan ontwikkeld voor de Westervhaven als bronpunt voor de stad. Hier konden grote winkels die niet pasten in de fijnmazige structuur van de binnenstad, vlakbij de binnenstad een plek krijgen en onderdeel blijven van het gebruik van het centrum. Hiermee werd voorkomen dat een 'modern' winkelgebied zou concurreren met de historische binnenstad, zoals in veel oude Europese steden is gebeurd.

Dit werd versterkt door de aanleg van een grote parkeergarage die direct en goed verbonden was met het autonetwerk. Woningen in een duurder segment boven de winkels voorzagen in een behoefte om een draagkrachtige doelgroep blijvend te binden aan de jonge studentenstad.

De komst van de centrumhalte west past programmatisch helemaal in het concept van de bronpunten van de stad en beide kunnen elkaar versterken.

De functies en bebouwing in dit gebied zijn heel divers van karakter. Dit hangt samen met de positie op de rand van de historische stad, de bouwperiode, de verschillende karakteristieken die het gebied heeft gehad en de mix en wijziging van functies en schaal. In de openbare ruimte transformaties van vaarroute met kade naar wegen ver in het ommeland, samen met kleinschalige bedrijvigheid tegen de achtergrond van grootschalige stedelijke ontsluiting. Zo staan er monumenten met karakter, kleine arbeiders/schipperswoningen, pakhuizen

en historische bedrijfs panden, afgewisseld met appartementsgebouwen uit de tweede helft van de vorige eeuw. De stedenbouwkundige oriëntatie op de torens van de stad is nog goed zichtbaar. De relatie tussen de bebouwing en de openbare ruimte varieert sterk, naar gelang de functie en de plek aan de route. Nabij de Westervhaven is de bebouwing vooral publieksgericht. De realisatie van de nieuwe centrumhalte zal invloed hebben op de looproutes en de verwachting is dat het publiekgerichte karakter van deze plek alleen maar zal toenemen.

Daarnaast is er natuurlijk op de locatie van de oorspronkelijke Westervhaven nu een nieuw stuk stad ontstaan: een bronpunt, een winkelgebied met regionale trekkers, een meer luxe woonvorm, een parkje aan het water en een ruime parkeergarage. Nog steeds onderdeel van, en onlosmakelijk verbonden met, de binnenstad. Een plek van transformatie, beweging en ontwikkeling. Stad.

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

<p>De verkeersstructuur - de parkeer/verdeelroute voor de binnenstad, werd rond het jaar 2000 verschoven in westelijke richting.</p> <ul style="list-style-type: none">• De Westerkade werd voor voetgangers ingericht, de fietsroute verdween.• De route naar de binnenstad kreeg als eindbestemming de parkeergarage Westerhaven, zowel vanuit zuidelijke als westelijke richting.• Het Abel Tasmanplein werd aangelegd, samen met een brug over het Hoendiep, om parkeerverkeer, via de Eendrachtskade zuidzijde, naar de Westerhaven te leiden.• De Aweg, richting centrum, was alleen nog voor de bus en bewoners toegankelijk. <p>De huidige verkeersstructuur van de stad bestaat uit een ringweg, diepenring en radialen. De ringweg om de stad Groningen geeft aansluiting op het landelijke hoofdwegenet (A28 en A7), de diepenring is de parkeer- en verdeling om de binnenstad heen en vijf routes verbinden het ommeland met de binnenstad: het Hoendiep (west), het Boterdiep (noord), het Damsterdiep (oost), de Europaweg en het Emmaviaduct (zuid). Aan het einde van deze routes naar het centrum zijn de grotere parkeergarages (bronpunten) gesitueerd.</p> <p>Functioneel blijft de betekenis van de verkeersroutes naar de binnenstad intact.</p>	<p>Een belangrijk deel van de bevoorrading, bereikbaarheid en parkeerontsluiting van de binnenstad is opgehangen aan de Diepenring. Ter hoogte van de Westerhaven gaat het dan om:</p> <ul style="list-style-type: none">• de westelijke ontsluiting op de ringweg op het Hoendiep en de Aweg (bus) of• de zuidelijke aansluiting vanaf het Emmaviaduct en de Eeldersingel richting Westerhaven (parkeren) en Westersingel (bevoorrading). <p>De route via de westelijke ringweg heeft al heel lang de voorkeur als centrumroute en bij de realisatie van de zuidelijke ringweg zal die betekenis in relatie tot de binnenstad en de parkeeraccommodatie Westerhaven verder toenemen.</p> <p>Het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is regionaal opgebouwd. Woon- en werklocaties in de stad en regio en ook instellingen op het gebied van gezondheid, onderwijs en sport zijn met elkaar verbonden via drie HOV-lijnen. Treinstations en P+R terreinen zijn de belangrijke overstaplocaties (knooppunt) naar een andere vervoerwijze (bus-trein, auto-bus, trein-fiets, bus-voetganger, bus-bus, trein-taxi). Een betrouwbare afstemming van aankomst- en vertrektijden en een veilige en comfortabele uitwisseling van passagiers is daarom belangrijk.</p> <p>Bij de Westerhaven ontwikkelt zich een knooppunt van openbaar vervoer</p>
--	--

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

met een andere dynamiek. Het gaat vooral om passagiers die de binnenstad bezoeken of verlaten. De passagier mag voelen dat de halte Binnenstad west het voorportaal is van het verblijfsgebied, de binnenstad van Groningen.	stroom gerelateerd aan het bronpunt Westerhaven met de parkeergarage en publiekstrekkers Mediamarkt en Primark. Er zijn ook heel veel fietsers op de route Aweg – Brugstraat (15-25.000/etmaal). Op de route Westersingel – Westerhaven rijdt nu veel autoverkeer (5000/etmaal). Dit verkeer bestaat uit verkeer dat zich beweegt tussen de stadswijken, auto's die een parkeerplek zoeken nabij de binnenstad en het noodzakelijke goederenvervoer voor de binnenstad.
De oriëntatie van buspassagiers zal gericht zijn op de wandelroute naar het centrum via de Astraat en Brugstraat en terug. De winkels op de route zullen van deze extra voetgangersstroom kunnen profiteren. De aankleding, helderheid, veiligheid van de route en oversteekbaarheid van kruisingen vraagt om extra aandacht. Sfeer en materiaalkeuze, aankleding met bomen en verlichting en ook de aanwezigheid en positie van straatmeubilair moet ondersteunend zijn aan de beleving van een aantrekkelijke en comfortabele looproute. Bij de bushalte moeten passagiers veilig en comfortabel kunnen wachten. Dit stelt specifieke eisen aan de inrichting van de halte met abri's, verlichting en informatie om het idee van wachten te veraangename.	Toekomstige ontwikkelingen Binnenstad De veranderingen op de Westerhaven en omgeving zijn rechtstreeks het gevolg van de vastgestelde visie op de Binnenstad (2016). Door de voorgestelde wijziging van de routes voor de bus, ontstaat er bij de Westerhaven een andere situatie. Er komt een belangrijke halte Binnenstad west, de busroute naar het station wordt verder geoptimaliseerd en deels als busbaan uitgevoerd, er vindt een wijziging van de circulatie voor autoverkeer plaats en bij de verkeerslichten van de Paterswoldseweg en het Emmaviaduct worden aanpassingen uitgevoerd om een vloette en veilige doorstroming te garanderen. De bushalte op de Aweg wordt getransformeerd tot een hoogwaardige

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

voor een nieuw programma. Het OV-netwerk gaat anders functioneren met het doorkoppelen van de treinlijnen. En de ambities zijn erop gericht er een nieuw aantrekkelijk project te maken voor de stad.

Verder van de binnenstad af, maar niet minder belangrijk, zijn de werkzaamheden aan de Zuidelijke Ringweg en de andere projecten aan het verkeersnetwerk zoals het Oosterhamriktrace en de Westelijke Ringweg. Dit gaat invloed hebben op de toegangswegen naar de binnenstad en daarmee de stromen in de binnenstad.

centrumhalte, geschikt voor vele passagiers. Een nieuwe invulling, vorm en entree voor de binnenstad. Veilig, comfortabel en aantrekkelijk ingericht.

Op het gebied van de stedelijke dynamiek zijn er ook ontwikkelingen gaande.

Mensen raken gewend aan de 24/7 economie, winkelen transformeert in vermaak, verblijven en beleving is belangrijker geworden, nieuwe formules dienen zich aan in de winkelbranche. De binnenstad maakt zich op voor het volgende tijdperk. De bouw van de oostwand van de Grote Markt en het Groninger Forum zijn daar de voorlopers van.

In het verkeer en vervoer zijn ontwikkelingen gaande gericht op het delen van auto's, milieuvriendelijke vervoerwijzen en management van parkeren en verkeersstromen in een netwerk. In de directe omgeving van het centrum wordt al voortgebouwd op systemen die sturend kunnen ingrijpen bij calamiteiten, files, overdruk, prioriteiten en gedrag van sommige doelgroepen zoals de bus, hulpverleningsdiensten en parkeerverkeer. Groningen spant zich extra in voor de fietsers.

De ontwikkeling van het stationsgebied gaat ook grote impact hebben op de binnenstad. Er komen nieuwe verbindingen, het busstation gaat naar de zuidzijde en de afwikkelingen van stromen worden verbeterd. Er ontstaat ruimte

Bouwstenen voor het ontwerp

Speelveld en kwaliteiten

De Groningse binnenstad is van levensbelang, in sociaal en economisch opzicht, als hart voor de stad en regio. De succesvolle ontwikkeling van de stad, in de afgelopen decennia, lijkt vanzelfsprekend maar is dat zeker niet. Moderne technische ontwikkelingen zorgen nu voor nieuwe dynamiek. Zowel geografisch als economisch is het speelveld enorm vergroot. Voorbeelden zijn: het groeiend aandeel buitenlandse studenten; de concurrentie met andere steden om bedrijven en investeerders aan te trekken; de voorziening van voedsel en diensten is minder vanzelfsprekend; regionaal en cultureel zijn er fikse investeringen gedaan in concurrerende steden (musea, evenementen, podia).

Gelukkig heeft Groningen een aantal essentiële onderscheidende kwaliteiten zoals de historische binnenstad, een aantal grote en sterke instituten (op het gebied van onderwijs, gezondheidszorg en onderzoek) en een groot en aantrekkelijk Ommeland. Dit maakt de binnenstad aantrekkelijk om in te investeren, zowel privaot als publiek. Investeren en initiatieven zullen altijd nodig zijn om aan te sluiten bij maatschappelijke veranderingen. De stad is nooit af geweest en zal dat ook nooit zijn.

Focus op 1 km²

In de Binnenstadsvisie (2016) is een beeld geschetst waarbij de aantrekkelijkheid van de binnenstad versterkt kan worden. Anticiperend op toekomstige trends en ontwikkelingen, zoals de groeiende (jonge) bevolking, het belang van informele ontmoeting en vermaak, de (explosief) groeiende concurrentie in de detailhandel, interneshoppen, worden voorstellen gedaan om de inrichting van de binnenstad toekomstbestendig te maken.

De knelpunten als gevolg van intensief gebruik van de openbare ruimte (stallen/parkeren) of exclusief ruimtegebruik (bus, markt) krijgen nu meer aandacht. Een middel daartoe is keuzes maken (verplaatsen van busroutes en markt). Zo kan integraal ontwerpen en slim management antwoord geven op het gebied van vraag en aanbod van schaarse ruimte, door dubbelgebruik met tijdstippen en digitale informatie bij parkeren.

Het gebruik van de openbare ruimte, de intensiteit van bewegende voetgangers en fietsers is nu meer in beeld en vraagt specifiek aandacht bij het ontwerp van de Astraat en Brugstraat. Ook de gebruikerswensen (terras, vrije doorloop) en speciale voorzieningen (straatmeubilair, bank, informatie, groen) vraagt om een helder antwoord binnen de zienswijze van een binnenstad die flexibel ruimte biedt en aantrekkelijk moet zijn.

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West



bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

Om meer ruimte te geven aan het verblijven, zowel in beweging als in ontspanning, is besloten de bus een andere route door de binnenstad te laten rijden. De focus is daarbij veel minder gericht op één centraal punt (de Grote Markt), maar op de binnenstad als geheel.

De binnenstad van Groningen is een aantrekkelijk en goed te belopen gebied van ongeveer 1 km². Het water om het centrum, de Diepenring, met de 15 bruggen, markeert het gebied. Het stadshart is van daaruit gemakkelijk bereikbaar, vanuit elke windrichting.

De bus neemt in de binnenstad een onevenredig grote hoeveelheid ruimte in beslag. Vanwege het belang van goed openbaar vervoer is er ook sprake van exclusief gebruik (busbanen, halteplek, prioriteit bij verkeerslichten). Door de grote aantallen bussen en de fysieke verschijningsvorm lijkt het openbaar vervoer dominant aanwezig. Daarom is er voor gekozen om de bus via een andere route te laten rijden. Die route is minstens zo snel als de huidige route nu. Gelijktijdig worden de nieuwe haltes voor de binnenstad op strategische en aantrekkelijke locaties gerealiseerd.

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

Voetgangers en looproutes

In de binnenstad is de voetganger de belangrijkste gebruiker. In vele vormen, kleuren en momenten is er beweging, verblijf, ontmoeting en communicatie. Jaarlijks maken 26 miljoen voetgangers gebruik van de binnenstad. In Groningen komt circa 60% van de bezoekers met de fiets naar de binnenstad. Dat is extreem veel. Alleen daarom al is Groningen, met recht, de fietsstad van Europa.

Voor het openbaar vervoer (bus) maken we een ringstructuur met haltes bij de belangrijkste looproutes naar het hart. De locaties Westerhaven, Zuiderdiep en Turfisingel voldoen aan de basisvoorwaarden voor een centrumhalte en haken uitstekend aan bij zeer aantrekkelijke routes naar het hart van de stad, zoals de Brugstraat, Folkingerstraat en Sint Jansstraat. Deze centrumhaltes worden zo ingericht dat het aangenaam is om er te verblijven en dat het uitnodigend is om de binnenstad te bezoeken.

De halte AKerkhof vervalt. Daar staat tegenover dat de belangrijkste looproutes naar de binnenstad een stuk aantrekkelijker worden ingericht voor voetgangers en fietsers. Voor hoogwaardig openbaar vervoer is er het Hoofdstation waar

trein en bus op elkaar aansluiten. Via een aantrekkelijke looproute door de historische binnenstad komt men in het stadshart uit bij de reeks van centrale pleinen. De overstap van bus op trein is optimaal geregeld. Er zijn duizenden stallingen voor fietsers in het centrum en bij het station.

Aanvullend komt er een alternatieve vervoerwijze voor mensen voor wie de loopafstand tot het hart van de stad moeilijk te overbruggen is.

Geen aankopen, zonder bevoorrading. Een eigentijdse visie gericht op stadsdistributie is in ontwikkeling, waarbij het gaat over vensterrijden, routes, schoner en compact vervoer, samenwerking, vertrouwen en communicatie. Dat vraagt om een mooie en sterke inrichting van straten en pleinen die geschikt zijn voor zowel voetgangers als voor vrachtverkeer.

Voor de auto is de diepenring rond de binnenstad gekoppeld aan het hoofdwegennet en aan de grote parkeeraccommodaties: de Westerhaven, het Damsterdiep en Boterdiep. Op de grens van de historische binnenstad zijn de bronpunten de locaties waar de transformatie plaatsvindt van automobilist of reiziger naar voetganger.

Binnenstadscafé 'Bussen over West'

Reacties en resultaten

Gedurende het ontwerpproces hebben we Stadjiërs, belanghebbenden, betrokkenen en belangverenigingen de kans gegeven aan de voorkant mee te denken bij het ontwerp.

De eerste keer was in november 2015 tijdens het LetsGro-festival, waar de Binnenstadsvisie en de eerste schetsen voor de nieuwe inrichting van het westelijk deel van de binnenstad zijn voorgelegd aan direct betrokkenen, belangenorganisaties en geïnteresseerde Stadjiërs. Op dat moment zijn de eerste ideeën toegelicht en op schetspapier zijn nieuwe ideeën verzameld en verbeeld. Opvallend was de hoeveelheid en ook de tegenstrijdigheid van de reacties, zoveel mensen zoveel meningen.

De meeste reacties waren overwegend positief over de binnenstadsvisie en ook over de uitnodiging om daarover mee te praten. Er waren wel veel kritische vragen over de eerste schetsen van het inrichtingsplan.

De meest voorkomende onderwerpen waren:

- De bereikbaarheid (per auto) van de Westerhaven (ondernemers) en Lissabonstraat (bewoners).
- De verkeersafwikkeling in binnenstad west tegen het licht van de huidige vraagstukken (doorstroming, wachten en flevorming).
- De verkeersafwikkeling op de Steenhouwerskade in relatie tot de bevoorrading van de Westerhaven en bereikbaarheid van de parkeergarages.
- Gebruik van de Westerkade door fietsers, ruimtebeslag en benutting van stallingen, gedrag en handhaving verkeersregels, autogebruik, kwaliteit van de inrichting.
- Veilig gebruik van steop en straat voor fietsers, voetgangers en anders mobielen, met name rond de nieuwe halte en in de Astraat/ Brugstraat.
- Doorstroming van verkeer op de route Abel Tasmanbrug - Eendrachtisbrug
 - Emmasingel - Stationsweg en trage verkeersafwikkeling bij de kruispunten.

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

De tweede bijeenkomst was in april 2016. Hier is het voorlopig ontwerp voor de eerste fase, met de nieuwe halte en busroute, voorgelegd. De reacties uit het eerste binnenstadcafé (november) waren daarin verwerkt. Om de doorstroming en bereikbaarheid te verbeteren is bijvoorbeeld een ingrijpende wijziging van de autorouting voorgesteld. Verder is een uitwerking van de centrumhalte gepresenteerd met verschillende varianten op het niveau van inrichting en gebruik.

Er werden vooral toelichtende vragen gesteld over:

- De verkeerscirculatie nabij de parkeergarage Westerhaven en bereikbaarheid van de Steenhouwerskade.
- De veiligheid van fietsers, voetgangers en anders mobielen bij de centrumhalte en de route naar de Astraat.
- De doorstroming van verkeer op de Eeldersingel.

Deze vragen hebben nog geleid tot kleinere aanpassingen/verbeteringen in het ontwerp, vooral bij het plein rond de centrumhalte en de kruising Emmasingel – Stationsweg.

De reacties van beide binnenstadcafés zijn vastgelegd in het document Resultaten Binnenstadcafé 'Bussen over West'. Dit document is als bijlage toegevoegd aan het raadsvoorstel.

Inrichtingsplan Bussen over West

20



bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

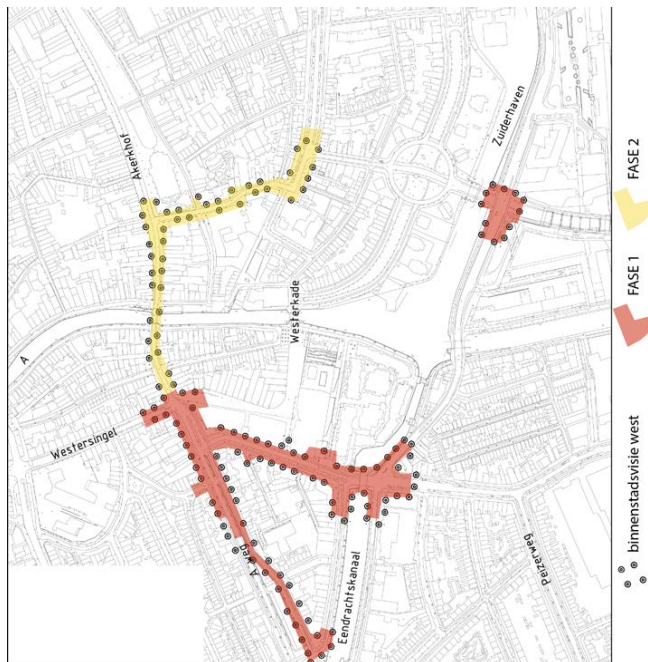
Inrichtingsplan Bussen over West

In 2017 wordt begonnen met de uitvoering van de Binnenstadsvisie aan de westkant van de binnenstad. Dit project bestaat uit 2 fasen: de herinrichting van de nieuwe busroutering via de Westerhaven en de herinrichting van het westelijke deel van de Binnenstad, waar de bus nu nog rijdt. Deze fasen worden ook wel rood (bus/auto) en geel (wandel/fiets) genoemd.

- Fase 1 bestaat uit het inrichten van de nieuwe busroute via de Westerhaven van en naar het Hoofdstation. De nieuwe centrumhalte aan de Aweg is ook onderdeel van deze eerste fase. Op de busroute worden maatregelen genomen die gericht zijn op een vlotte doorstroming.
- Fase 2 richt zich op het herinrichten van de oorspronkelijke busroute via de Astraat, Brugstraat en de Munnekeholm. Als de nieuwe route in gebruik is genomen, kan begonnen worden met de herinrichting van dit deel van de binnenstad.

Het voorliggende Inrichtingsplan 'Bussen over West' heeft betrekking op de eerste fase.

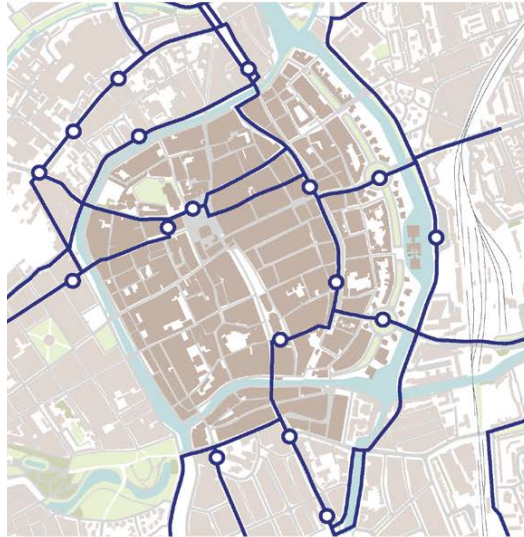
Inrichtingsplan Bussen over West



bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

De nieuwe busroute

We realiseren een snelle busroute via de Westerhaven, die qua tijd overeenkomt met de busroute via de Brugstraat. Daartoe moeten we een aantal ruimtelijke ingrepen doen. De nieuwe busroute bestaat uit twee hoofdlijnvoeringen. Eén daarvan gaat vanaf de Aweg via de Westersingel naar het noordelijke deel van de stad en de andere lijn gaat via de Aweg en Hoendiep naar het westelijke deel van de stad. Alle lijnen volgen de route via de Westerhaven en de Eeldersingel, om vervolgens via het Zuiderdiep de oorspronkelijke route weer op te pakken en via het Hereplein bij het hoofdstation samen te komen. In de figuur zijn de huidige en toekomstige buslijnen weergegeven.



Huidige busroutes



Nieuwe busroutes

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

Het inrichtingsplan nader toegelicht

Om er voor te zorgen dat het busverkeer een snelle en aantrekkelijke route behoudt, waarbij gelijktijdig de overige verkeersmodaliteiten goed worden bediend, worden op het traject tussen de Westersingel en het Hoofdstation een combinatie van maatregelen voorgesteld. Het gaat om een pakket van maatregelen die tezamen zorgen voor een goede en eenduidige verkeersstructuur, gericht op de toekomstige situatie.

De nieuwe route aan de westkant van de stad is in afstand wat langer dan de huidige route via de Brugstraat, maar de reistijd is gelijk. Dit is mogelijk doordat er onderweg minder belemmeringen zijn (stilstaande voertuigen, fietsers, voetgangers) en omdat er maatregelen genomen worden bij de kruispunten en op de Westerhaven.

De Westerhaven krijgt een vrije busbaan (met medegebruik voor laden en lossen) in twee richtingen, met een parallelweg voor auto en fietsers aan de westkant.

De complexe kruising op de Eendrachtsbrug wordt sterk vereenvoudigd, door het aantal (afslaande) bewegingen op deze kruising te verminderen. Dit heeft een gunstig effect op de doorstroming voor de bus, maar gelijk ook voor het autoverkeer en de fietsers.

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

Verkeersafwikkeling Eendrachtisbrug

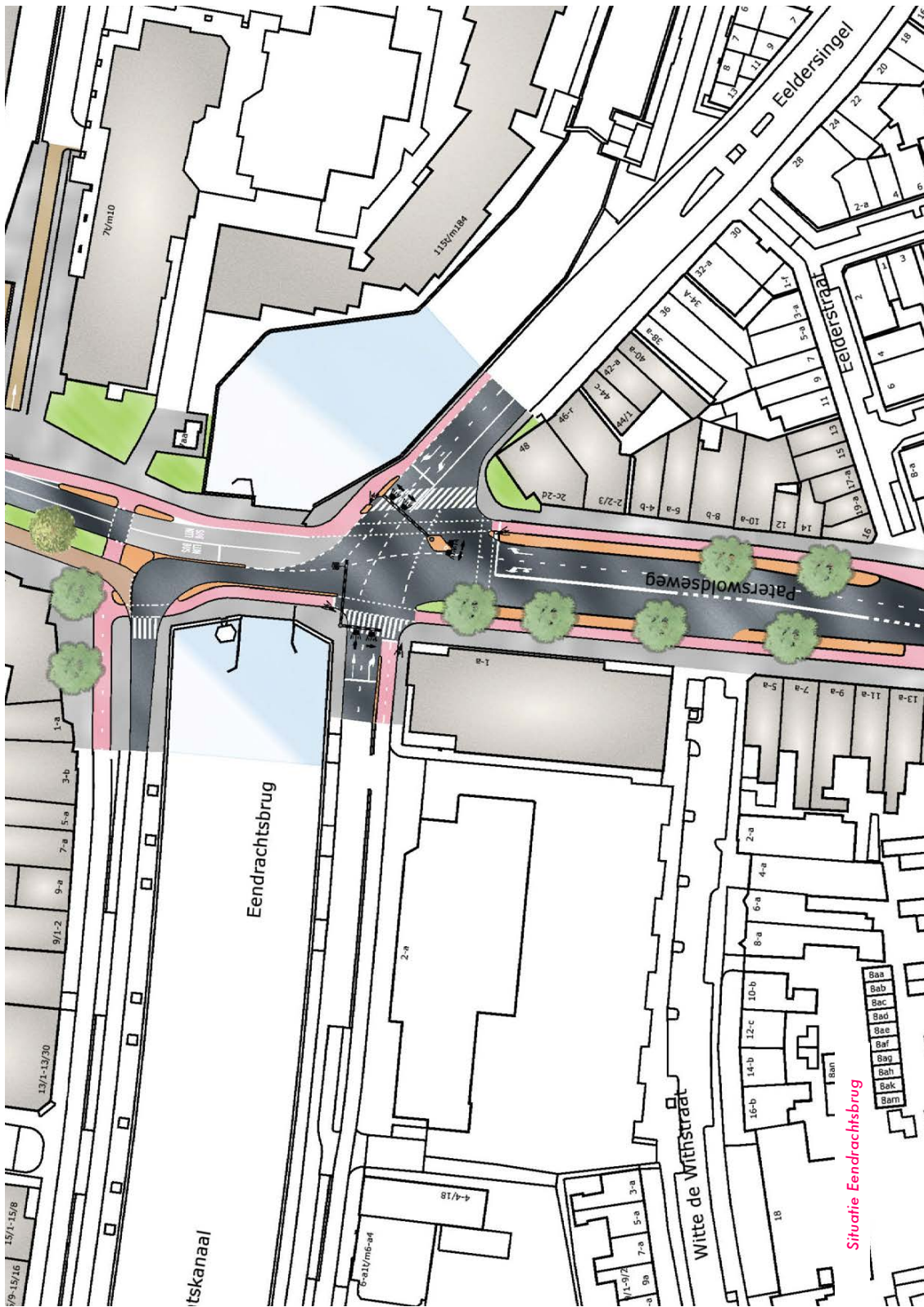
De reconstructie van het kruispunt Eendrachtiskade - Eeldersingel - Paterswoldseweg, zorgt ervoor dat verkeer op dit kruispunt beter wordt afgewikkeld en sneller kan doorstromen. Het kruispunt wordt door de reconstructie robuuster.

Verkeer uit westelijke richting (Hoendiep) rijdt als gevolg van het inrichtingsplan via de Aweg richting de Westersingel en hoeft niet meer over de Eendrachtisbrug. Ook verkeer richting de parkeergarage in de Westerhaven rijdt voortaan via de Aweg. Het gereconstrueerde kruispunt heeft dus aanzienlijk minder verkeer af te wikkelen.

Doordat het niet meer nodig is om linksaf vanaf de Eendrachtiskade zuidzijde richting de Westerhaven te rijden, krijgen andere verkeersstromen bij het met verkeerslichten geregelde kruispunt meer groen en kan daardoor meer verkeer in een kortere tijd worden afgewikkeld. Door een compactere vormgeving van het kruispunt wordt het oversteken van het kruispunt, voor voetganger en fietser, bovendien gemakkelijker en veiliger.

Bussen op de route Westerhaven - Eeldersingel hebben relatief weinig conflicten met andere verkeersstromen en kunnen dus makkelijk het kruispunt passeren. Hierdoor wordt de rijtijd van de bus betrouwbaar. Door in de verkeerslichtenregeling een geconditioneerde prioriteit voor bussen in te stellen, wordt de rijtijd voor bussen tot het minimum beperkt.

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West



bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

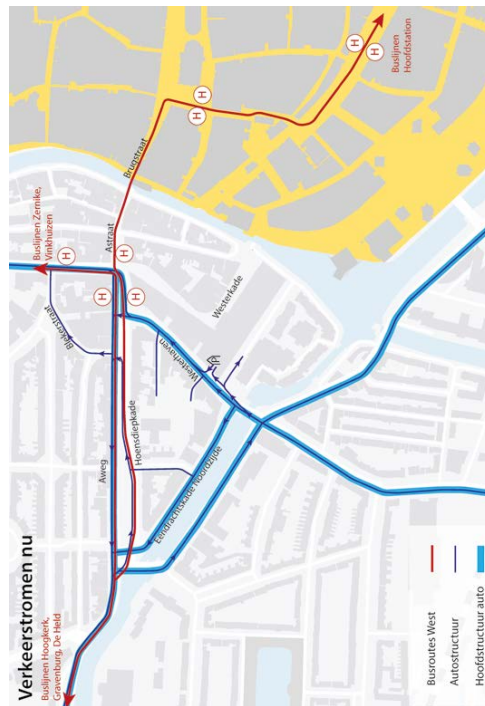
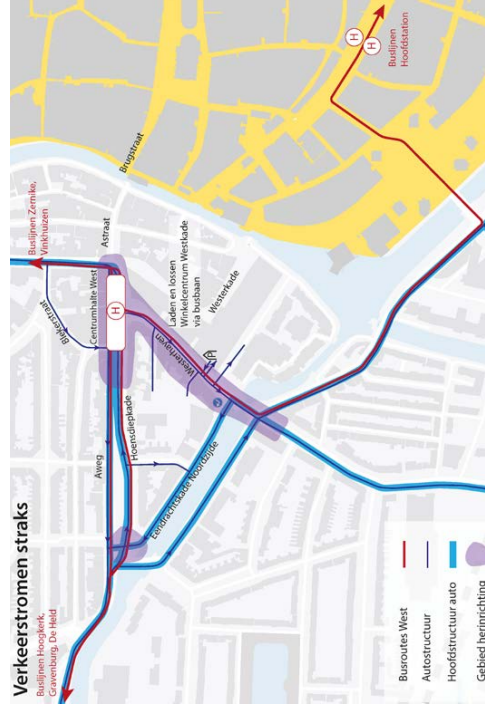
Autoroute: circulatie en bereikbaarheid

Om de doorstroming van bus en auto te garanderen en te verbeteren ten opzichte van de huidige situatie, zal de gebiedsontsluiting van de auto niet meer via de Westerhaven plaats vinden. Het westelijke deel van de binnenstad zal voor auto's primair ontsloten worden via het Hoendiep en de Aweg (van en naar de ringweg).

Dit is ook in lijn met de nieuwe autorouting en bewegwijzering als gevolg van het Ampak Ring Zuid. Bij dit project komen verkeerslichten tussen het Julianaplein en het Emmaplein. Mede daardoor vermindert de aanvoer van verkeer via de Eeldersingel. De automobilist zal dan, naar verwachting, veel vaker de logische en snellere route via het Hoendiep nemen.

Als gevolg van de wijziging van de autocirculatie in het gebied op hoofdniveau en de inpassing van de centrumhalte op de Aweg is het noodzakelijk om de rijrichting in de Bleekerstraat om te draaien. Ook willen we voorkomen dat de Willem Barentzstraat gebruikt wordt als sluiproute voor het autoverkeer. Om die reden wordt in deze straat eenrichtingsverkeer voorgesteld (van noord naar zuid).

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West



bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

Aan- en afrijroute parkeergarage Westerhaven

In de Westerhaven rijdt momenteel veel autoverkeer richting de Westersingel. In de nieuwe situatie zal er veel minder verkeer in de Westerhaven rijden. Het verkeer in de Westerhaven bestaat naast fietsers, bussen en laad- en losverkeer uit autoverkeer van en naar de parkeergarage en bewoners/ bezoekers van de Westerhaven en zijstraten van de Westerhaven. Dit verkeer rijdt over een nieuw aan te leggen parallelweg. Voetgangers en fietsers zullen in de nieuwe situatie door de beperkte hoeveelheid kruisend verkeer gemakkelijker de Westerhaven kunnen oversteken.

De parkeergarage is straks in te rijden vanuit de richting Aweg via de Westerhaven. Dus niet meer rechtstreeks vanaf de Paterswoldseweg en

de Eeldersingel. Auto's uit die richting – een aantal dat als gevolg van de Aanpak Ring Zuid fors minder is dan in de huidige situatie - rijden straks via de Eendrachtskade en de Hoendiepskade. Auto's die de parkeergarage verlaten, moeten linksaf en vervolgens rechtsaf de Eendrachtskade noordzijde op in de richting van de Westelijke Ringweg.

Het nadeel van deze gewijzigde routes is dat auto's die de parkeergarage

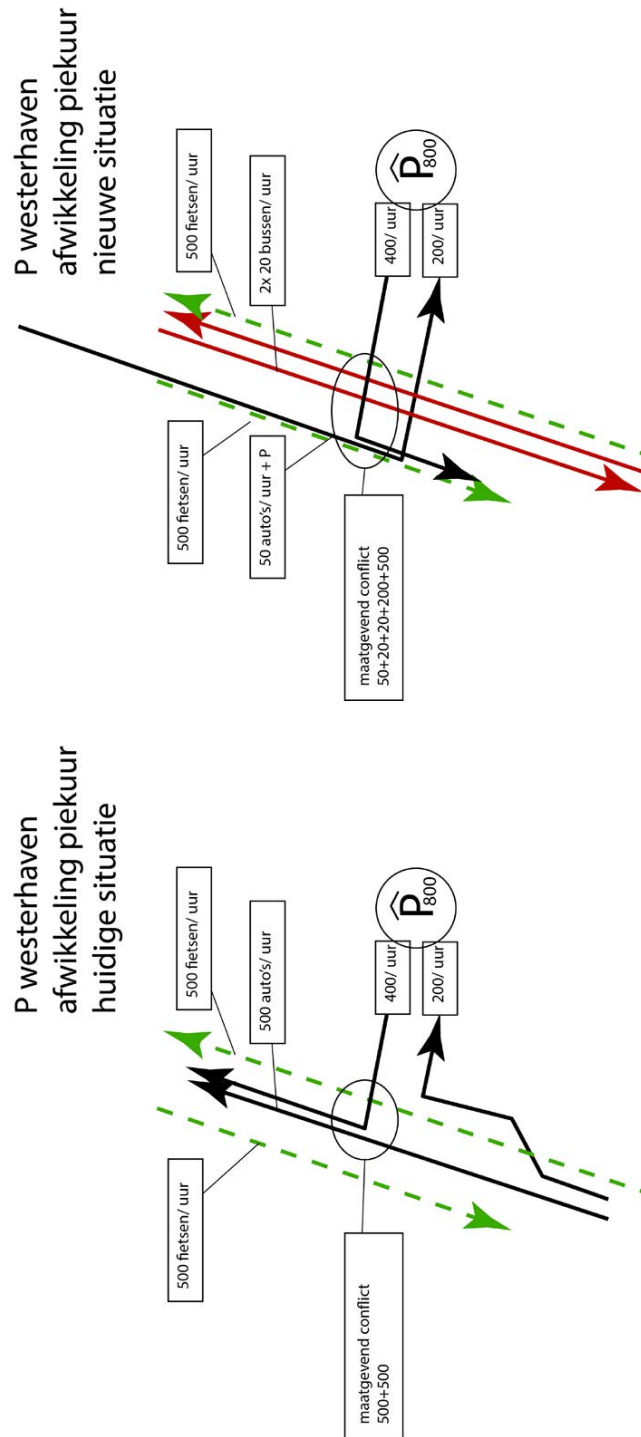
inrijden, kruisen met uitrijdende auto's. Er ontstaan echter geen problemen in de doorstroming bij het in- en uitrijden van de parkeergarage omdat de hoeveelheid verkeer op de Westerhaven sterk af neemt. Het (doorgaande) verkeer richting de Westersingel rijdt namelijk niet meer in de Westerhaven, maar rijdt via de Aweg naar de Westersingel. De verkeerssituatie bij de in-/uitgang van de parkeergarage wordt daarnaast overzichtelijker doordat de huidige toegangsweg naar de parkeergarage die ook kruist met de Steenhouwerskade komt te vervallen.

Zelfs bij extreem veel parkeerbewegingen ontstaan geen doorstromingsproblemen als gevolg van kruisende in- en uitrijdende auto's.

De gewijzigde aan- en afrijroute heeft voordelen wanneer de parkeergarage

volstaat. In de huidige situatie zou het autoverkeer stilstaan op de Eendrachtisbrug wat voor problemen zorgt bij de verkeersafwikkeling op de Eendrachtskade, Eeldersingel en Paterswoldseweg. In de nieuwe situatie kan dat op de Westerhaven, met veel minder conflicterende situaties tot gevolg. In de volgende schematische weergave hebben we de huidige en de toekomstige situatie verbeeld, afgezet tegen het aantal verkeersbewegingen voor de entree van de parkeergarage. Op basis van deze gegevens is de verkeersafwikkeling van en naar de parkeergarage gesimuleerd. Hieruit is geconcludeerd dat de parkeergarage op deze wijze goed is te ontsluiten.

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West



bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

Verkeersafwikkeling kruispunt Emmasingel / Stationsweg

Bussen via de westzijde van de binnenstad gaan op het kruispunt Emmasingel/Stationsweg linksaf richting het Emmaplein. De verkeersafwikkeling op dit kruispunt verloopt in de huidige situatie tijdens de spits stroef. Een belangrijke oorzaak hiervan is de combinatie van veel autoverkeer en de vele bussen die via de Stationsweg naar het busstation rijden. Bussen van en naar het busstation moeten regelmatig op elkaar wachten waardoor het huidige busstation niet optimaal kan functioneren en er verstoringen ontstaan op de aanrijroutes naar het station.

We hebben de ambitie om het busstation van de noordzijde naar de zuidzijde van het Hoofdstation te verplaatsen. Dan zal het busstation beter gaan functioneren en zal het aantal bussen vanaf het Emmaviaduct richting Stationsweg sterk afnemen. Na realisatie van de zuidelijke ringweg zal als gevolg van gewijzigde verkeersstromen op de hoofdverkeersstructuur van Groningen bovendien minder verkeer rijden op de Aweg en Westersingel en ook op de route Eendrachtskade - Eldersingel/Emmasingel - Emmaviaduct. De verkeersafwikkeling op het kruispunt Emmasingel/Stationsweg zal na 2021 dan ook sterk verbeteren.

Het is echter van belang dat ook in de periode tot 2021 het verkeer op de wegen in de omgeving van het Hoofdstation goed kan blijven doorstromen. Voor de bussen die via de nieuwe route via de Westerhaven en Eldersingel het kruispunt Emmasingel/Stationsweg passeren is van belang dat er zo weinig mogelijk rijtijd op dit kruispunt wordt verloren. Door het verlengen van de rechtsafstrook op de Emmasingel en het aanleggen van een aparte busstrook tussen het kruispunt en het busstation (die gerealiseerd worden vanuit een ander project, de Quickwin-maatregelen HOV) zal ook op korte(re) termijn de verkeersafwikkeling verbeteren.

Om de verkeersafwikkeling op dit kruispunt verder te verbeteren en de rijtijd voor bussen optimaal te laten zijn, wordt het fysiek mogelijk gemaakt dat linksafslaande bussen richting het Emmaplein gelijktijdig groen kunnen krijgen met linksafslaande bussen richting het Emmaviaduct. Op de Emmabrug wordt daarnaast de configuratie van opstelstroken aangepast zodat bussen een eigen opstelstrook krijgen, vergelijkbaar met de situatie op de Herebrug.

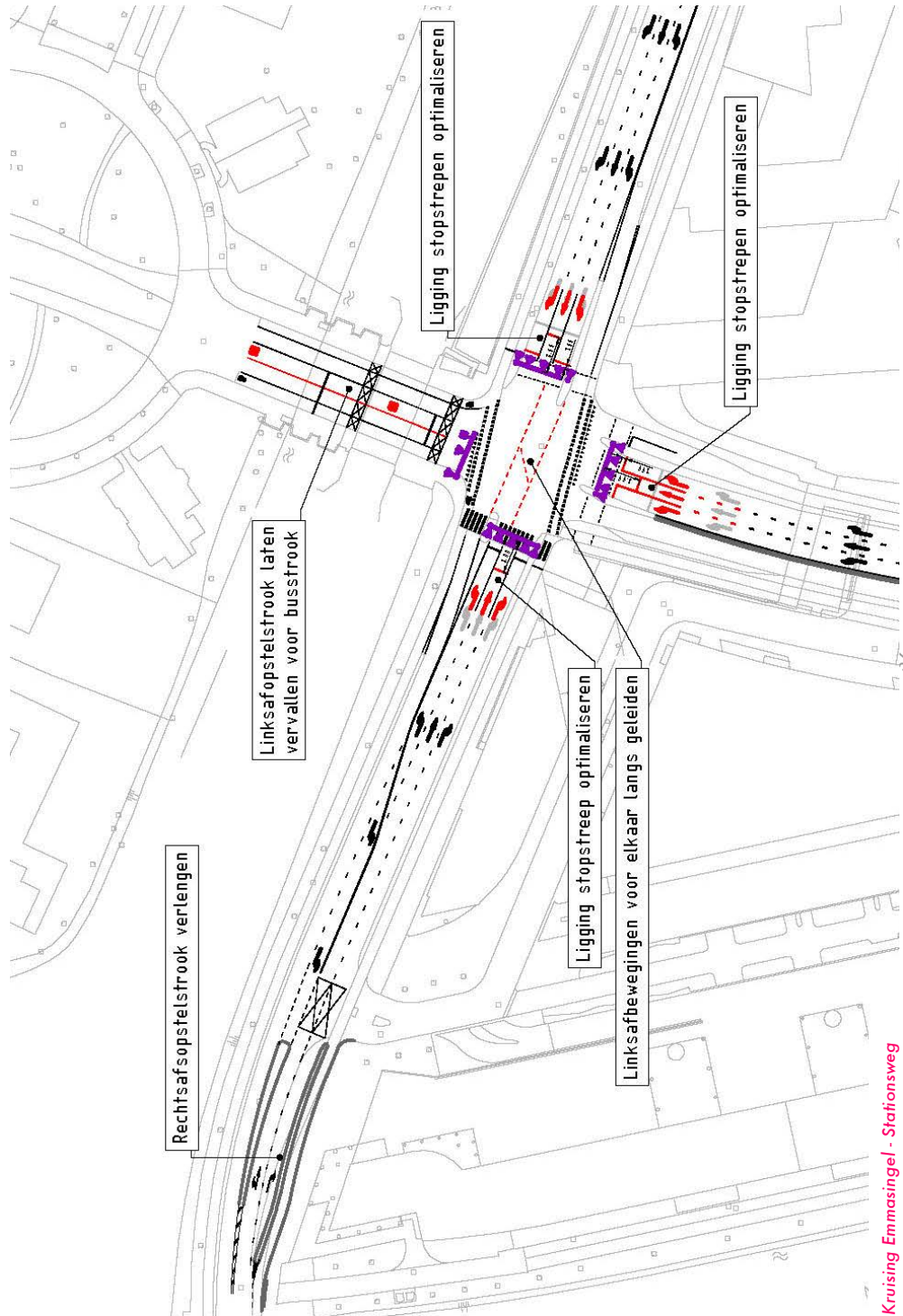
Inrichtingsplan Bussen over West

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

In de huidige situatie gaan zeer weinig auto's (30 auto's in een spitsuur) op de Emmabrug linksaf richting Stationsweg. Overvogen zou kunnen worden om autoverkeer op de Emmabrug richting de Stationsweg niet meer toe te staan, wat een aanzienlijke verbetering voor de verkeersafwikkeling op kan leveren. Het gevolg is echter wel dat lokaal verkeer een alternatieve route via het Zuiderdiep of de Coenhoorsingel moet nemen.

De instellingen van de verkeerslichtenregeling worden aangepast zodat een optimale prioriteitsverdeling ontstaat tussen de bussen richting het westen en zuiden van de stad. In de komende periode wordt dit kruispunt nog nader uitgewerkt en afgestemd, opdat hier een zo gunstig mogelijke regeling wordt gerealiseerd.

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West



bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

Inrichting Westerhaven met parallelweg voor auto en fietser

De Westerhaven krijgt een vrije busbaan, met medegebruik voor laden en lossen. Op een naastgelegen parallelweg (westzijde) wordt ruimte gemaakt voor autoverkeer dat een bestemming heeft in het gebied. De hoeveelheid autoverkeer op de Westerhaven neemt af, omdat er een andere circulatie (eenrichtingverkeer) wordt gerealiseerd, omgekeerd aan de huidige rijrichtingen. De complexe kruising Eendrachtsbrug wordt, zoals hiervoor beschreven, sterk vereenvoudigd door het aantal afslaande bewegingen te beperken. Dit heeft een gunstig effect op de doorstroming van de bus, maar ook op andere verkeersdeelnemers (auto en fiets). De route naar de parkeergarage Westerhaven was altijd al voor een deel via het Hoendiep, gecombineerd met de borden centrum op de Westelijke ringweg. Door de maatregelen die nodig zijn voor de Aanpak Ring Zuid wordt de route via het Hoendiep van grotere betekenis. Dat past bij een andere circulatie van en naar de parkeergarage via de nieuwe parallelrijbaan op de Westerhaven.

Op de hoofdrijbaan van de Westerhaven bevindt zich busverkeer in beide richtingen. In noordelijke richting kan het vrachtwagenverkeer gebruik blijven maken van de hoofdrijbaan om de bevoorrading van de winkels aan de oostzijde van de Westerhaven mogelijk te maken. Bewoners en ondernemers aan de Westerhaven of Lissabonstraat kunnen

via de parallelweg rijden, bijvoorbeeld om te laden/lossen of om hun perceel te bereiken.

De parallelweg ligt aan de westkant van de Westerhaven en is ingericht voor de auto en de fiets, met een breedte van 3,5 meter. Vanuit de parallelweg Westerhaven wordt het autoverkeer voor de Eendrachtsbrug weer richting het Hoendiep geleid. Een omgekeerd circuit vergeliken met de huidige situatie.

Bocht Abel Tasmanplein

Bij het Abel Tasmanplein wordt een aanpassing uitgevoerd om het mogelijk te maken dat ook grote voertuigen op de Hoendiepskade kunnen komen vanaf de Eendrachtskade. Dit zal niet vaak voorkomen, maar is nodig om de bedrijven aan de Westerhaven te bevoorraden.

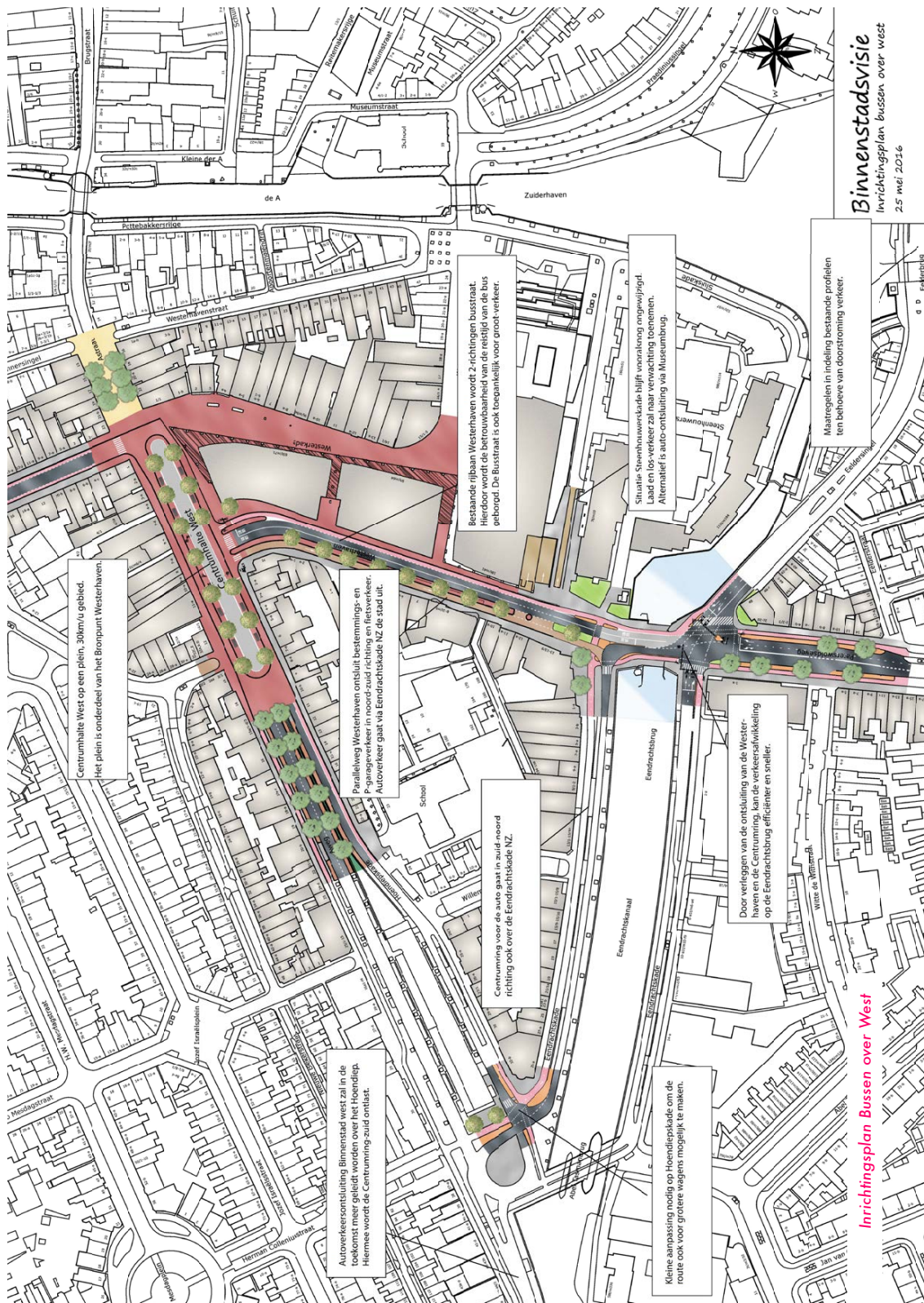
Voetgangers en fietsers

Er komen vele verkeersstromen samen op het kruispunt van de Aweg met de binnenstad. Deze historische verbinding is essentieel voor de kwaliteit en beleving van de route naar het centrum. Voor voetgangers is de verbinding tussen het bronpunt Westerhaven en de binnenstad van groot belang. Dagelijks

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

lopen er circa 8.000 voetgangers over de Abrug. Grote publiekstrekkingen als de Mediamarkt en de Primark krijgen veel klanten die per auto of bus komen. Door de aanleg van de centrumhalte west zal het aantal voetgangers dat de looproute via de Abrug neemt waarschijnlijk flink toenemen. Momenteel is de looproute voor de voetganger in de Astraat en Brugstraat erg krap. Door het verdwijnen van de bus op dit traject is een verbetering mogelijk voor verblijven en lopen.	Voor de voetgangers is de verbinding Aweg – Westerhaven - Paterswoldseweg ook van belang. Deze route is weliswaar van een andere orde dan de looproute richting de binnenstad, maar ook hier zijn publieksgerichte functies gevestigd.
Ten aanzien van de voetgangersstromen van en naar de Westerhaven wordt nu vooral gebruik gemaakt van de Astraat. De loopruimte is er echter beperkt en het gebruik is zeer intensief, zowel door winkelbezoekers op de smalle stoep, als verkeersstromen op de rijbaan. Het aantal fietsers op deze route is enorm. Dit is ook de enige doorlopende verbinding in de binnenstad in oostelijke richting. Met de herinrichting van de Kleine der A is een eerste stap gezet om ook alternatieve routes vanuit de Westerhaven aantrekkelijker te maken, zodat wandelen via de Pottebakkersrijge, Museumbrug - Zuiderkuipen of Praediniusingel aantrekkelijker wordt. Bewegwijzering op de Westerhaven moet dit ook ondersteunen.	De fietsers komen vanuit alle windrichtingen. De routes Aweg - Brugstraat, en Paterswoldseweg -Westersingel zijn dominant. De bestemming is in veel gevallen de binnenstad, het Hoofdstation of belangrijke werk- of schoollocaties. Deze fietsstromen bundelen zich op de route Astraat/ Brugstraat wat resulteert in enorme aantallen fietsers. Op de Abrug rijden dagelijks 15.000 - 25.000 fietsers. De fietsstroom kruist bij de Aweg de route voor auto's en busverkeer. Momenteel is de kruising van de Astraat met de Westersingel ingewikkeld en onoverzichtelijk en dat leidt regelmatig tot conflicten. Dit kruispunt is onderdeel van de eerste ontwerpfasen.
	Een overzicht van de te nemen maatregelen staat opgenomen in de volgende figuur:

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West



Binnenstadsvisie
Inrichtingsplan bussen over west
25 mei 2016

Inrichtingsplan Bussen over West

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

Centrumhalte West

Het uitgangspunt voor de inrichting van de centrumhalte is een zo helder mogelijke situatie te creëren waar stromend verkeer gelijkwaardig is aan stilstaand verkeer (bushaltes, perron en opstelplaatsen overstekend verkeer) en de menging van verkeersoorten leidt tot sociale interactie waardoor ieder een eigen plek krijgt. De halte moet vooral een aantrekkelijke plek zijn waar de voetganger graag komt en zich veilig voelt.

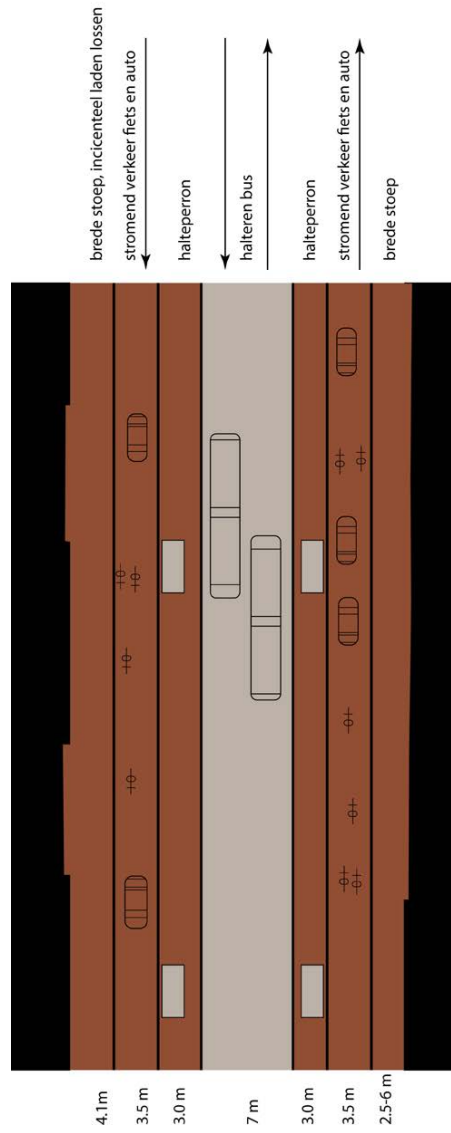


bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

Gebruiksvarianten

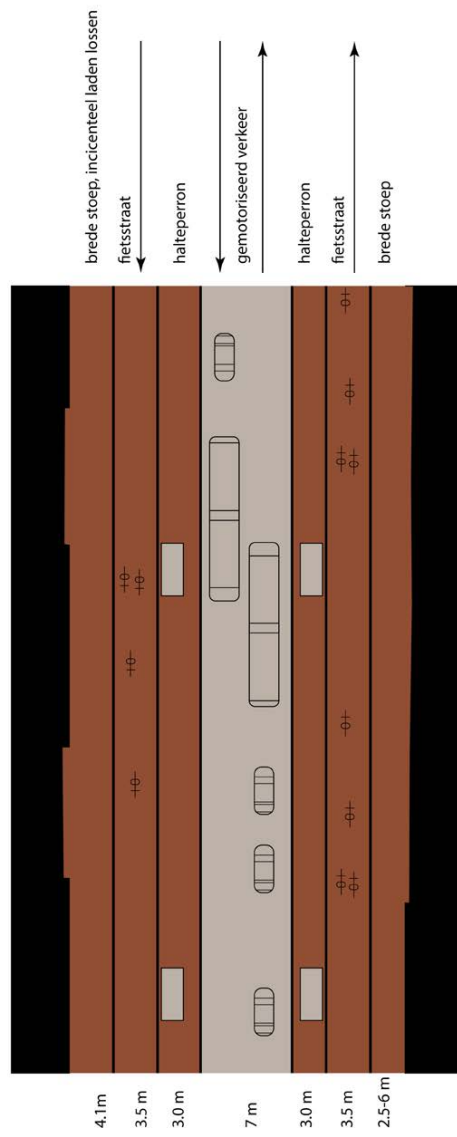
Voor de centrumhalte zijn twee gebruiksvarianten uitgewerkt.

- **Gebruiksvariant 1:** scheiding van stromen en stilstaan in variant 1 wordt midden op het plein een rijbaan en haltsituatie voor bussen gerealiseerd. Daarachter is aan beide zijden een parallelrijbaan waarop auto en fietsverkeer samen rijden. Deze situatie lijkt sterk op het Zuiderdiep zuidzijde ter hoogte van hotel Weeva.



bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

- **Gebbruiksvariant 2:** scheiding van gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer. In variant 2 wordt de rijbaan midden op het plein gebruikt door bussen en autoverkeer. Achter de halte is een parallelrijbaan waarop alleen fietsverkeer rijdt en voetgangers lopen. Deze situatie lijkt sterk op het Zuiderdiep noordzijde ter hoogte van de Folkingerstraat.



bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

Beide varianten hebben inherente voor- en nadelen:

Gebruiksvariant 1 (scheiding van stromen en stilstaan):

- + Halte is een rustpunt in het plein. De oversteek (vooral voor fietsers van belang) kan in kleine stappen gedaan worden. Met eenrichtingsbanen is de oversteek eenvoudiger.
- De haltepassagier moet van de halte een oversteek maken over een redelijk drukke rijbaan om bij de stoep te komen (overigens bij lage snelheden aangezien de auto gelijk opgaat met de fiets).

Gebruiksvariant 2 (scheiding van gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer):

- + De haltepassagier hoeft alleen het fietspad over om op de stoep te komen.
- De oversteek naar de andere kant (vooral voor fietser van belang) moet over een drukke tweerichtings rijbaan voor gemotoriseerd verkeer. Dit kan als een barrière ervaren worden.
- De auto conflicteert meerdere malen met de fiets bij rechtsafslaande beweging parallelweg Westerhaven en bij het invoegen op de normale wegstructuur bij de Westersingel.
- De autoroute over het nieuwe plein is onderdeel van de centrumering (circa 2x 5.000 auto's/ dag). Uit simulering blijkt dat het halteren van de bussen leidt tot fke ophopingen die de afwikkeling op kruisingen in de wijde omgeving gaat

Inrichtingsplan Bussen over West

39

belemmeren. De punten van de filevorming van auto's en de extra conflictpunten tussen auto en fiets zijn de doorslaggevende criteria. De filevorming kan alleen opgelost worden als het aantal auto's substantieel minder wordt. Dit heeft vergaande gevolgen voor de gehele verkeerscirculatie van het westelijk deel van de stad. De conflictpunten tussen auto en fiets zijn op deze locatie echter alleen op te lossen als deze zich bevinden in dezelfde omgeving en gelijk opgaan in dezelfde snelheid. De ligging van de halte op een T-splitsing is hier mede debet aan.

Vanuit deze analyse is gekozen voor gebruiksvariant 1, scheiding van stromen en stilstaan.

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

Ontwerpvarianten

Het belangrijkste ontwerpelement is dat er een plein wordt gerealiseerd waar met een beperkte snelheid (30km/h zone) wordt gereden. Het is geen shared space. Er is een duidelijke indeling met stoep – rijbaan- halte - busbaan. De stoepen zijn ruim en aantrekkelijk. Op de parallelrijbaan mengen auto's met fietsers. De bushalte is een duidelijk eiland in dit geheel. Met deze configuratie ontstaan de minste kruisende stromen.

Er zijn meerdere varianten voor de inrichting gemaakt met als basisprincipe het creëren van een rustig en overzichtelijk plein dat de dynamiek van rijden en verblijven met minimale middelen organiseert.

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

Inrichtingsplan Centrumhalte West ontwerpvarianten



variant 1
een verhoogd plateau, hier geldt een bijzondere situatie
in aarde-rood baksteen, beton en asfalt
aansluitend bij de westerhaven: bronpunt centrum-west



variant 2
uitgangspunt variant 1, met 2 haltevlakken
waarmee de halte en de stoep visueel worden verbonden



variant 3
uitgangspunt variant 1, met een halte-eiland
die zorgt voor een heldere en overzichtelijke organisatie



bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

voetgangers als fietsers. De derde variant valt samen met de historische situatie van kades aan weerszijden. Dit is komend vanuit de binnenstad goed te ervaren, nu de Astraat doorloopt in de Aweg (de oude route naar Leeuwarden). Voorgesteld wordt variant 3, het eenvormige halte-eiland, uit te voeren. Deze variant is in de volgende verbeeldingen nader uitgewerkt.

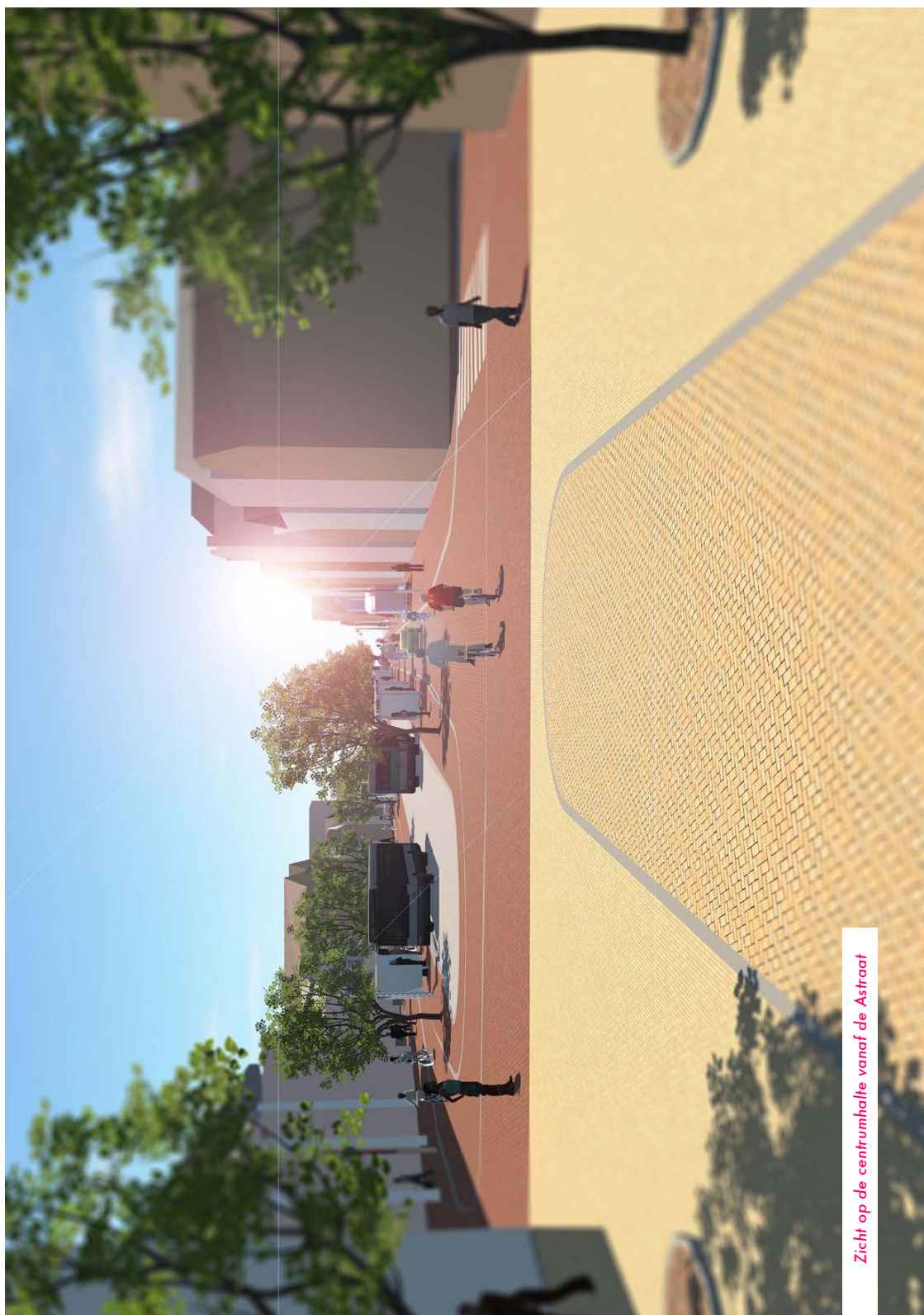
De meestkansrijke varianten zijn onderzocht vanuit verschillende perspectieven, de verschillende verkeersgebruikers, vanuit verschillende richtingen, op veiligheid en overzichtelijkheid en de ruimtelijke aantrekkelijkheid en beeldkwaliteit.

Bij de eerste variant waarbij alles uitgevoerd wordt in één materiaalsoort / kleur ontstaat een onduidelijke organisatie van de verkeersstructuren (rijbaan of halte).

De tweede variant is erop gericht de stoepen en haltes met elkaar te verbinden. Daarbij geldt hetzelfde probleem als bij de eerste variant. Daarbij rijdt men over een steeds wisselende bestrating wat zorgt voor een onrustige en onduidelijke situatie en wegbeeld.

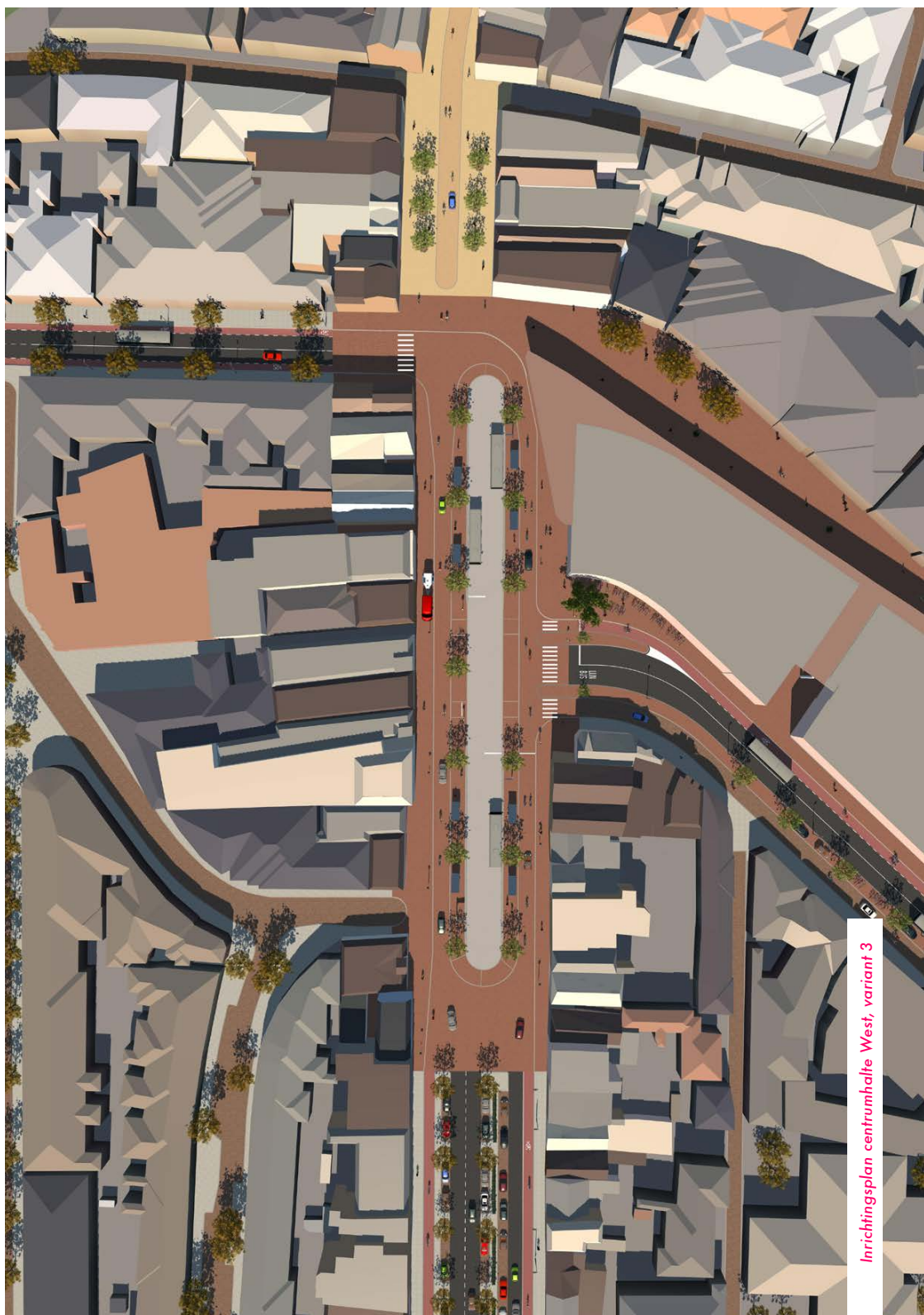
De derde variant is een eenvormig halte-eiland. Dit heeft geresulteerd in een inrichting die vanuit verschillende aspecten samenvalt. Het is een heldere vormgeving, logisch en krachtig. Hierdoor ontstaat een situatie die direct begrepen kan worden en daarmee ook duidelijk maakt wat men kan verwachten. Men komt op een bijzondere plek, een plein waar meerdere soorten verkeersgebruik samenkomen en men zich moet aanpassen. Er is een apart eiland waar de stromen omheen gaan. Dit eiland is een plek waar je veilig stil kan staan, wachtend op de bus of om over te steken, voor zowel

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West



Zicht op de centrumhalte vanaf de Astraat

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West



bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

Inrichtingsplan centrumhalte West, variant 3

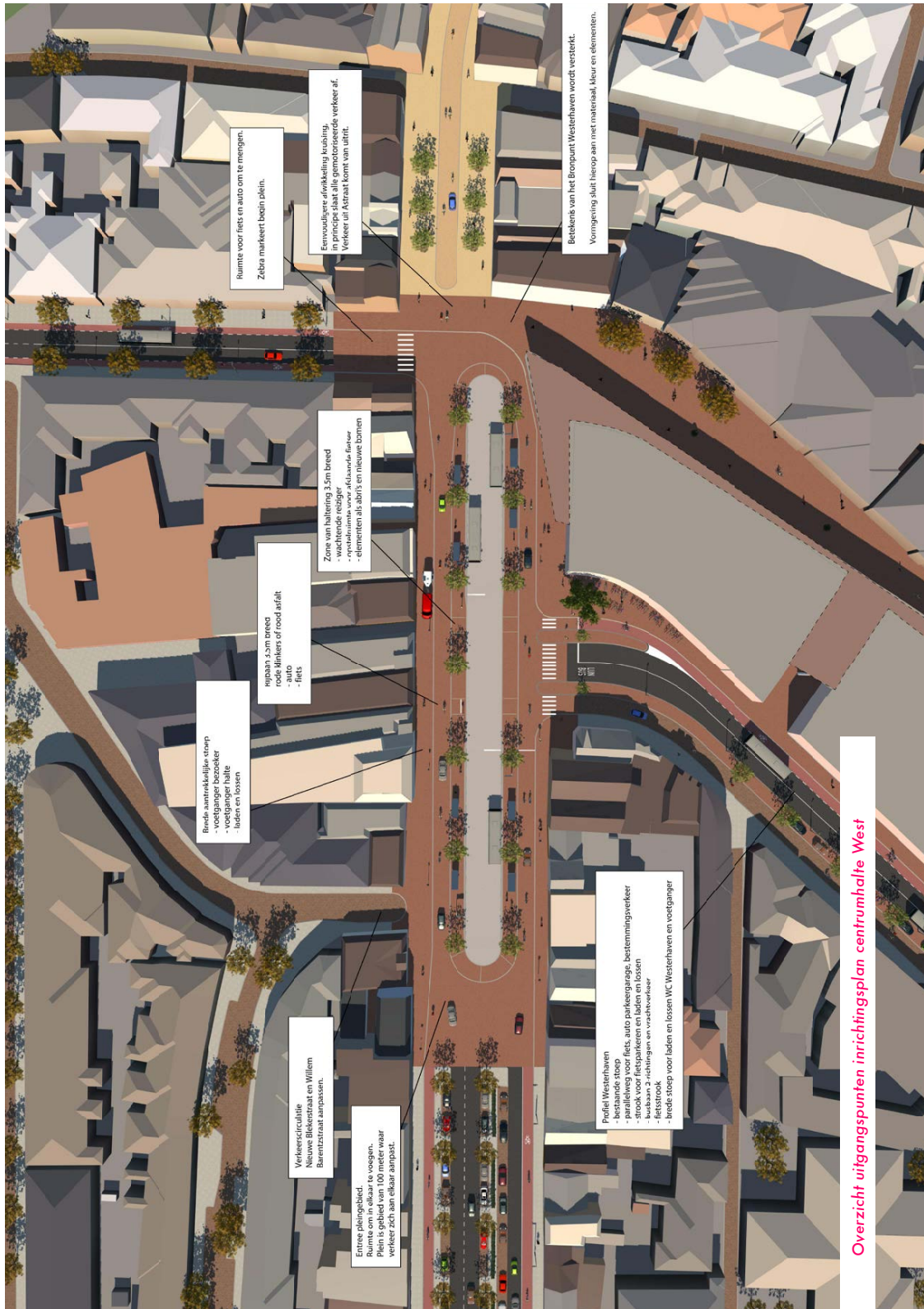
In de materialisatie van de bestrating en elementen is het voorstel om de halte te verbinden aan de Westerkade. Daarmee wordt niet alleen gerefereerd aan het historisch verband, maar krijgt de Westerhaven als bronpunt en entreegebied een prominente plek in de binnenstadstructuur.

Het plein zal in principe in dezelfde rode kleur worden uitgevoerd als de Westerkade. Bij voorkeur met gebakken klinkers en een bijpassende kleur asfalt waar de verkeerbelasting te groot is voor klinkers. De definitieve materialen en detaillering zal in de komende fase uitgewerkt worden.

Verticale elementen zoals bomen, informatie, verlichting en straatmeubilair (prullenbak, fietsrek, bank,abri's etc.) zullen ook hier in meegaan, aansluitend bij de Westerkade.

Bij de bushaltes komen in eerste instantie gewone abri's. Als de overige centrumhaltes ingericht worden, wordt besloten of een bijzondere uitstraling wenselijk is.

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West



bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West



Zicht op de centrumhalte vanaf de Westersingel

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West



bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West



Impressie vanaf Westerkade richting Westersingel

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West



Impressie van de centrumhalte vanuit Westerhaven

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West



Impressie van de centrumhalte vanuit Aweg

Groen

De groenstructuur in het gebied is in de Groenstructuurvisie 'Groene Pepers' opgenomen als basisgroenstructuur en de bomenrijen aan de Hoendiepskade en Aweg en op de Westerhaven zijn in de Boomstructuurvisie 'Sterke Stammen' aangemerkt als onderdeel van de bomenhoofdstructuur.

De groenstructuurvisie Groene Pepers doet uitspraken over de kwaliteit, kwantiteit en de betekenis van het groen in de stad. Daarbij gaat het om een waardeoordeel ten aanzien van functioneel gebruik, biodiversiteit, volksgezondheid, beleving en economie. Daarnaast is in de groenstructuurvisie aangegeven dat de basisgroenstructuur moet worden behouden en waar mogelijk versterkt. Als er voor een stadsontwikkeling moet worden gekapt dan moet er één op één worden gecompenseerd.

Bestaande groenstructuur

De bomen in het plangebied zijn in november 2015 geïnventariseerd waarbij gekeken is naar leeftijd, grootte en gezondheid van de bomen. Tevens is een inschatting gedaan naar de verplantbaarheid van de bomen.

Zowel op de Hoendiepskade en Aweg als op de Westerhaven staan bomenrijen van het type amberboom (*Liquidambar styraciflua*). De gezondheid van deze bomen is normaal. Wel is te zien dat de conditie van de bomen aan de

Hoendiepskade en Aweg beter is dan die van de bomen aan de Westerhaven. Bij de inventarisatie zijn de amberbomen aangemerkt als niet verplantbaar. Uit aanvullend wortelonderzoek (april 2016) is de conclusie getrokken dat de amberbomen moeilijk te verplanten zijn en na verplanten geen goede toekomstverwachting hebben.

Op de hoek Westerhaven - Aweg staan nog twee platanen (*Platanusacerifolia*) aan de zijde van het winkelcentrum. Deze platanen hebben een normale gezondheid. Ervaring leert dat platanen goed verplantbaar zijn.

Nieuwe groenstructuur

In het ontwerp is, ondanks de nodige ingrepen, ruimte genomen voor behoud en herstel van de huidige groenstructuur.

Om ruimte te maken voor de aanleg van de nieuwe centrumhalte West moeten aan de Hoendiepskade/Aweg tien amberbomen gekapt worden. Bij het ontwerp van de bushalte West is ook voorzien in de aanplant van dertien nieuwe bomen. Als boomsoort is in dit ontwerp gekozen voor een plataan (*Platanushispanica*).

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

Om het woongebied en de winkels aan de westkant van de Westerhaven te ontsluiten wordt een parallelweg aangelegd. Hiervoor moet de bestaande bomenrij van amberbomen iets opschuiven. Uit onderzoek is gebleken dat deze bomen moeilijk verplantbaar zijn. Met het huidige wortelpakket is geen goede kluif te vormen en de periode waarin verplant moet worden is niet geschikt. De toekomstverwachting voor deze bomen na verplanten is slecht. Daarom is er voor gekozen om de bomenrij van dertien amberbomen te kappen en later negen nieuwe amberbomen te planten en de groeiomstandigheden te verbeteren. Hierbij is gekeken naar de benodigde doorwortelbare ruimte voor de nieuwe bomen en belemmeringen zoals de inrit van de parkeergarage Westerhaven die vanaf de parallelweg wordt de ontsloten.

De beide platanen op de hoek Westerhaven/Aweg, aan de zijde van het winkelcentrum, moeten ook wijken voor de nieuwe wegindeling. Deze bomen zijn goed verplantbaar en kunnen een nieuwe plek krijgen op de kop van de Hoendijskade/Aweg bij het Abel Tasmanplein.

Als aanvulling op de bestaande groenstructuur planten we aan de Westerhaven, in het voetgangersgebied nabij het Groninger stripmuseum, nog een boom extra. Op deze plek is gekozen voor de aanplant van een rode es (Acer rubrum).

Duurzaam aanplanten van bomen is nodig, daarom zal er tijdens de voorbereiding en uitvoering aandacht zijn voor voldoende ondergrondse ruimte, grondverbetering en een optimale waterhuishouding voor de nieuwe bomen. De groeiplaatsinrichting doen we zoals vastgesteld in de bomenstructuurvisie 'Sterke stammen'.

Ten behoeve van het plan is een BEA (Bomen Effect Analyse) opgesteld. In de BEA en op de bijbehorende tekening staat beschreven dat er 23 bomen gekapt worden en 2 bomen verplant worden. Als compensatie zullen 23 nieuwe bomen aangeplant worden. Hiermee voldoen we aan de vastgestelde voorwaarde uit de groenstructuurvisie van één op één compensatie. Na vaststelling van het inrichtingsplan Westerhaven en de BEA zal voor de te kappen en verplanten bomen een omgevingsvergunning aangevraagd worden.



Kabels en leidingen

De stad ligt vol met kabels en leidingen. Door de toename van internetgebruik en de aanleg van glasvezelnetten is de behoefte aan een plek in de ondergrond sterk toegenomen. Om zicht te krijgen op de ligging van kabels en leidingen heeft voortgaand aan het ontwerpproces een inventarisatie plaatsgevonden. De ligging van de kabels en leidingen, inclusief riolering is in beeld gebracht. Om de gegevens te verifiëren zijn op kritieke plekken zogenaamde proefsleuven gegraven.

Tijdens het ontwerpproces is voortdurend kritisch gekeken naar de ligging van de ondergrondse infrastructuur. Daarbij valt bijvoorbeeld te denken aan de positie van de toekomstige bomen met het wortelstelsel. Dit heeft geresulteerd in een ontwerp waarbij zoveel mogelijk rekening is gehouden met de ondergrondse infrastructuur.

We denken dat voor uitvoering van dit ontwerp vrijwel geen kabels en leidingen verlegd hoeven worden.

Met de netwerkbedrijven is het voorlopig ontwerp en dit inrichtingsplan besproken.

De netwerkbedrijven hebben aangegeven dat zij voortgaand aan onze werkzaamheden hun kabels en leidingen willen vernieuwen en toekomstbestendig willen maken, zodat in de directe jaren na uitvoering van dit plan de verharding niet opnieuw open hoeft.

Afvoer van hemelwater

De afvoer van hemelwater zal bovengronds ingepast worden in het inrichtingsvoorstel. Bij de overgang tussen de verschillende materialen zullen kolken geplaatst worden om schoon hemelwater te verzamelen. In de Westerhaven ligt wel een gescheiden stelsel maar gezien de hoeveelheden gemotoriseerd verkeer en het gebruik van het toekomstige busstation is het kwalitatief niet wenselijk om het hemelwater af te voeren naar het schone oppervlakte water. Het water wordt ondergronds afgevoerd naar de riolering en naar de afvalwaterzuivering.

De riolering in de Hoendiepskade/Aweg en van de Westerhaven is nog van goede kwaliteit en hoeft niet vervangen te worden.

Leefbaar en duurzaam

De gemeente Groningen heeft vergaande ambities op het gebied van duurzaamheid en leefbaarheid omdat het van belang is voor de kwaliteit van de stad in breed perspectief. Er worden in dit ontwerp diverse maatregelen getroffen om duurzaamheid integraal een rol te laten spelen bij het behalen van het doel van de binnenstadsvisie: het creëren van een mooie aantrekkelijke binnenstad, die goed bereikbaar is en waar het fijn vertoeven is. Voorop staat dat een toekomstbestendig plan, van ruimtelijke en technische kwaliteit, de basis is van een duurzaam beleid. Hierdoor zijn plannen minder aan veranderingen onderhevig wat besparingen oplevert op het gebied van energie en materiaal.

Verharding

De gekozen verharding sluit aan op de goede ervaringen met het bestaande materiaalgebruik. De nieuw gekozen materialen zijn van beproefde kwaliteit, afgestemd op het te verwachten intensieve gebruik van de openbare ruimte door zwaar verkeer en vele voetgangers en fietsers. Bij de reconstructie worden materialen zoveel mogelijk hergebruikt, als fundering in het project of ze worden elders in de omgeving verwerkt. Naast de keuze van materialen is detaillering van het ontwerp van groot belang voor een duurzame kwaliteit en minimalisering van onderhoud.

Straatmeubilair en verlichting

De centrumhalte West is in eerste instantie met standaardproducten uitgevoerd (abri, reisinformatie), uiteraard wel met aantrekkelijke en passende vormgeving zoals overal in de stad en regio recentelijk is doorgevoerd. Als er in de toekomst toch gekozen wordt voor een meer hoogwaardige uitstraling, dan kunnen de standaardelementen makkelijk een nieuwe plek elders in de stad krijgen.

Het straatmeubilair wordt uitgevoerd in een gebruikelijke standaard. Zo weinig mogelijk obstakels is een belangrijk uitgangspunt.

Wat de openbare verlichting betreft wordt er aangesloten op de keuzes die gemaakt zijn in het winkelgebied Westerhaven en het energiebewuste verlichtingsbeleid van de stad. Er wordt een goed bruikbare en sociaal veilige ruimte nagestreefd.

Bomen en groen

Het structurende groen bestaat vooral uit rijen bomen, als onderdeel van de stedelijke visie op de boomstructuur. De basis blijft gehandhaafd en het aantal bomen blijft uiteindelijk gelijk. Er zullen wel bomen verplaatst en vervangen moeten worden. Dit is ook een kans om de boomcondities en

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

De mogelijkheden voor meer groen in de openbare ruimte zijn beperkt, gelet op ondergrondse infrastructuur, intensief gebruik en beheer. Het is een punt van onderzoek of er naast bomen ook mogelijkheden zijn voor andere beplanting. Een mogelijkheid ligt bij particuliere inzet, in navolging van het A-kwartier. Daar worden groenvoorzieningen als geveltuinen en groene daken aangemoedigd en gefaciliteerd, onder voorwaarden van eigen onderhoud en beheer.

groeiomstandigheden te verbeteren, door aanleg van betere plantvakken, naar nieuwe inzichten. Met name de boomstructuur aan de Westerhaven zal in nieuwe aanleg een verbeterde conditie krijgen.

Aan de Aweg zijn ook mensen die bezwaar hebben tegen bomen vanwege uitzicht, bladval en licht. De nieuw te plaatsen bomen bij de centrumhalte komen zeven meter uit de gevel. Daar zullen ze in beperkte mate van invloed zijn op de woonkwaliteit. Uiteraard zullen ze ook een positieve bijdrage leveren aan een prettig verblijfsklimaat in de openbare ruimte. Bij een bushalte wordt dat gewaardeerd, vanuit beschutting tegen zon, weer en wind. En ook vanuit beleving en identiteit van de plek is groen belangrijk. Met het intensieve gebruik, boven- en ondergronds, dient groen ook een robuuste en vanzelfsprekende kwaliteit te hebben.

Beheer en toekomstbestendigheid

Het onderhoud en beheer van verharding, groen, verlichting en voorzieningen op het gebied van verkeer, spelen, water of kunstwerken zoals bruggen, tunnels en viaducten voeren we uit volgens de BORG-systematiek (Beheer Openbare Ruimte Groningen) met de vastgestelde kwaliteitsdoelen.

Het projectgebied valt binnen de voor de binnenstad vastgestelde kwaliteitsdoelen. Dit houdt in dat voor beheer en onderhoud van verharding, verlichting, straatmeubilair, verkeersborden, bomen en groen, kunstwerken het niveau 'goed' wordt nagestreefd. Speelvoorzieningen hebben het niveau 'voldoende' en voor ecologie is als beheerniveau 'matig' vastgesteld.

Bij het ontwerp is het al van belang om over de beheerbaarheid na te denken. Gekozen materialen en constructies moeten betaalbaar en te beheren zijn.

Ook de toekomstbestendigheid van het ontwerp is belangrijk. Om die reden is er bijvoorbeeld een gescheiden rioolwaterstelsel en worden werkzaamheden gezamenlijk uitgevoerd met bijvoorbeeld netwerkbeheerders, zodat de directe jaren na uitvoering van een plan de verharding niet opnieuw open hoeft.

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

Toegankelijkheid

Bereikbaarheid, toegankelijkheid en bruikbaarheid van de openbare ruimte, gebouwen en voorzieningen zijn al jarenlang integraal onderdeel bij het ontwerp in de (binnen)stad. De straat is van iedereen en moet te gebruiken zijn op een comfortabele en veilige wijze. Sommige situaties, doelgroepen of gebruikers vragen op dit gebied om net iets meer aandacht.

Het is belangrijk om extra aandacht te geven aan obstakelvrije routes, vlakke bestrating, goed beloopbare en zichtbare routes, met rustpunten, oriëntatie en geleiding.

bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West

Colofon

Dit is een uitgave van de gemeente Groningen, mei 2016

- www.ruimtevoorjou.groningen.nl
- www.groningen.nl/binnenstad



bijlage 1 Inrichtingsplan Bussen over West



DOORTREKKEN SLIMME ROUTE WEST
ADVIES

19 mei 2016



stad.

bijlage 3 Notitie Doortrekken slimme fietsroute west

Pagina 1 van 5

Inhoudsopgave

1. Inleiding	2
2. Aansluiting route.....	2
3. De route	3
4. Conclusie	5
Bijlagen - Notitie varianten doortrekken slimme routes	

bijlage 3 Notitie Doortrekken slimme fietsroute west

Pagina 2 van 5

1. Inleiding

Als vervolgstap van op het verbeteren van de huidige Slimme Routes is het project doortrekken Slimme Routes opgezet. Vanuit het project slimme routes zijn vanaf de binnenstad twee fietsroutes gepromoot richting de Zernike campus. Het project doortrekken slimme routes legt de focus op de verbinding van de Zernike campus met het hoofdstation van Groningen. In de voorbereiding zijn vier varianten voor routes opgesteld. Deze routes zijn vervolgens beoordeeld op zowel knelpunten als de oplosbaarheid daarvan. In deze notitie wordt het voorstel voor de voorkeursroute toegelicht. De analyse van de vier eerder genoemde varianten is de bijlage opgenomen als basis van dit voorstel.

2. Aansluiting route

De twee routes die tijdens de campagne slimme routes zijn gepromoot zijn de route via park Selwerd en de route via het Jaagpad. De route via park Selwerd begint aan de Noordzijde van de binnenstad in het Noorderplantsoen. De andere route begint op de kruising van de Wilhelminakade en het Jaagpad. Op de route via park Selwerd zitten dagelijks 18.000 fietsers en hier is, zelfs met het verbeteren van deze route, weinig tot geen ruimte voor groei. Het Jaagpad heeft in de huidige situatie dagelijks zo'n 4200 fietsbewegingen te verwerken. Vanwege de grote aantallen fietsers is het wenselijk om de stroom fietsers richting het Zernike op te splitsen. Omdat op het Jaagpad ruimte is voor toename van fietsbewegingen, is het advies om de route vanaf het station hier op aan te laten sluiten. Zo wordt de druk over het fietsnetwerk verdeeld. Zoals in figuur 1 is weergegeven zal de koppeling van de binnenstad naar het Zernike via park Selwerd blijven lopen.

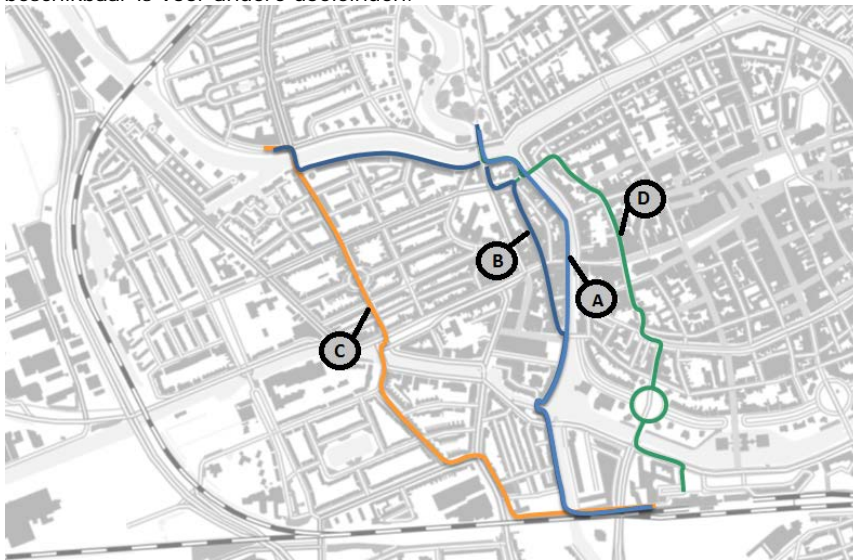


bijlage 3 Notitie Doortrekken slimme fietsroute west

Pagina 3 van 5

Figuur 1 gebiedsaansluiting op huidige routes

Zoals eerder genoemd zijn er vier varianten voor routes opgesteld, deze staan weergegeven in figuur 2. Opvallend hieraan is dat drie van de vier routes in of langs het lichtblauwe vlak van figuur 1 liggen. Vanuit dit oogpunt is route C het meest aantrekkelijk, aangezien deze via het paarse gebied (figuur 1) loopt en aansluit bij het Jaagpad. Daarnaast heeft de doelgroep voor deze slimme route zowel zijn herkomst als bestemming niet in de binnenstad. Route C leidt de gebruikers om de binnenstad, waarbij de beperkte ruimte in de binnenstad beschikbaar is voor andere doeleinden.



Figuur 2 onderzochte varianten routes

Een volgend argument om te kiezen voor deze route C, is aantal knelpunten wat zich op de route bevindt. De routes A B en D kruisen allemaal de Eeldersingel. Dit knelpunt, wordt in combinatie met de toename van het aantal bussen hier, gezien als onoplosbaar. Daarnaast zal het oude stadsgezicht aangetast worden wanneer er vanwege het comfort van de hoofdfietsroute asfalt komt i.p.v. klinkers.

3. De route

In figuur 3 is de route weergegeven waar op ingezet wordt. De lengte van de route bedraagt 1,8 km tussen het Jaagpad en het hoofdstation. De route vanaf het station loopt eerst langs het spoor en sluit vervolgens aan op de Paterswoldseweg. Vanaf 2018 kan voor deze aansluiting gebruik worden gemaakt van het viaduct. Tot die tijd kan er gebruik worden gemaakt van het fietspad ten noorden hiervan. De route loopt verder langs de Paterswoldseweg in noordelijke richting. Er moet nog een keuze worden gemaakt of de route hier in westelijke richting via de Abel Tasmanstraat zal lopen of in

bijlage 3 Notitie Doortrekken slimme fietsroute west

Pagina 4 van 5

noordelijke richting langs de Eendrachtskade. Hierbij zullen de volgende voor- en nadelen meewegen:

	Via Abel Tasmanstraat	Via Eendrachtskade
Voordelen	<ul style="list-style-type: none"> In de richting Zernike – Station, geen verkeerslicht op de route Geen conflict met de VRI Eeldersingel waar in de toekomst meer bussen gaan rijden. 	<ul style="list-style-type: none"> Langs zowel de Paterswoldseweg als de Eendrachtskade liggen al fietspaden Gebruik maken van de huidige fietsinfrastructuur → Goedkoper Kruising met *VRI op paterswoldseweg/Peizerweg wordt "logisch" gepasseerd door rechtdoorgaande beweging
Nadelen	<ul style="list-style-type: none"> Kruising met *VRI op Paterswoldseweg / Peizerweg lijkt voor de richting Station-Zernike geen logische route Loopt door een woonwijk, afwegingen m.b.t. comfort fietsers / belangen buurtbewoners 	<ul style="list-style-type: none"> conflict met de VRI Eeldersingel waar in de toekomst meer bussen gaan rijden. In de richting Zernike – Station kruising met *VRI op Paterswoldseweg / Peizerweg

*De noodzaak voor de VRI Paterswoldseweg / Peizerweg is voor de toekomst nog onduidelijk met de ontwikkelingen van de Zuidelijke ringweg.



Figuur 3 Route tussen hoofdstation en Jaagpad

Bij de kruising Aweg en Hoendiep komen deze twee mogelijke routes weer bij elkaar. De route vervolgt haar weg in een directe lijn via de Herman Colleniusstraat naar de kruising met de Wilhelminakade, waar de route aansluit op het Jaagpad. Dit is ook meteen een belangrijke reden waarom voor deze route is gekozen. Door de directe lijn van de route is deze gemakkelijk te "leren" aan de toekomstige gebruikers.

4. Conclusie

Op basis van de knelpuntenanalyse en de wens om de route aan te sluiten op het Jaagpad, is het voorstel om de route via de Paterswoldseweg naar de Herman Colleniusstraat te laten lopen. Daarmee wordt de slimme fietsroute Station – Zernike om de binnenstad geleid en de beperkte ruimte in de binnenstad vooral gebruikt door fietsers met bestemming binnenstad. Daarnaast zal er nog een keuze gemaakt moeten worden of de route via de Abel Tasmanstraat of via de Eendrachtskade zal lopen.

bijlage 3 Notitie Doortrekken slimme fietsroute west

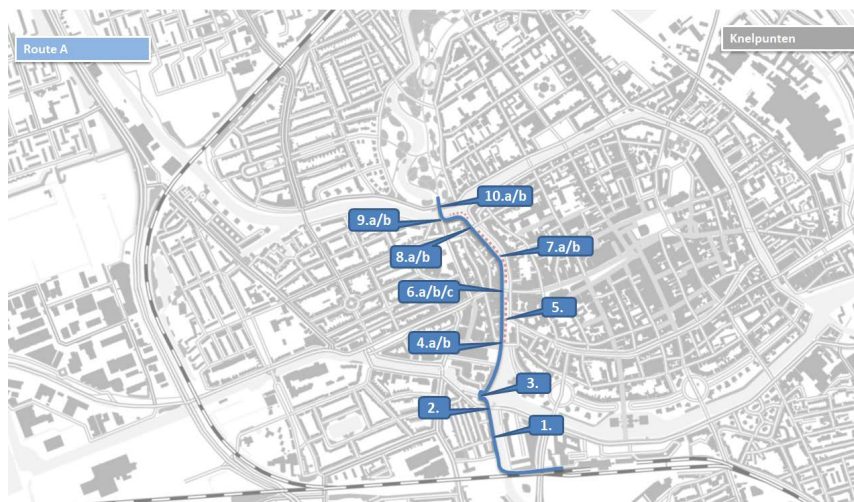
**BIJLAGEN – Notitie varianten doortrekken
Slimme Route**

bijlage 3 Notitie Doortrekken slimme fietsroute west

Pagina 1 van 6

1.Route A

Lengte route: 1,5km (Tot Noorderplantsoen)



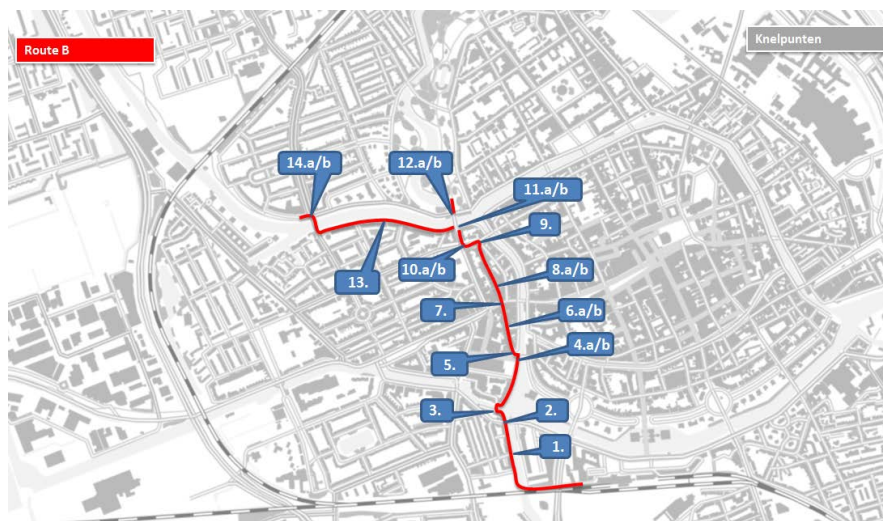
Knelpuntnummer	Categorie	Omschrijving knelpunt
1.	Comfort	Afbuiging marwikkade
2.	Veiligheid	Oversteek Eeldersingel
3.	Doorstroming	Sluisbruggetje
4.a.	Doorstroming	Blokkade Sluiskade bij open gaan van de brug
4.b.	Veiligheid	Voorrangssituatie Westerkade/Museumbrug/Sluiskade
5.	Comfort	Klinkerbestrating Pottebakkersrijge
6.a.	Comfort	Kruispunt Astraat
6.b.	Veiligheid	Kruispunt Astraat
6.c.	Doorstroming	Blokkade kruising bij open gaan van de brug
7.a.	Veiligheid	Straatprofiel Lage der A
7.b.	Comfort	Bestrating Lage der A
8.a.	Comfort	Kruispunt Vissersbrug
8.b.	Doorstroming	Blokkade kruising bij open gaan van de brug
9.a.	Veiligheid	Westersingel/Plantsoenbrug
9.b.	Comfort	Westersingel/Plantsoenbrug
10.a.	Veiligheid	Leliesingel/Plantsoenbrug
10.b.	Comfort	Leliesingel /plantsoenbrug

bijlage 3 Notitie Doortrekken slimme fietsroute west

Pagina 2 van 6

2. Route B

Lengte route: 1,5km (Tot Noorderplantsoen)
2,0km (Tot Jaagpad)



Knelpuntnummer	Categorie	Omschrijving knelpunt
1.	Doorstroming	Afbuiging marwikkade
2.	Veiligheid	Oversteek Eeldersingel
3.	Doorstroming	Sluisbruggetje
4.a.	Doorstroming	Blokade Sluiskade bij open gaan van de brug
4.b.	Veiligheid	Voorrangssituatie Westerkade/Museumbrug/Sluiskade
5.	Zichtbaarheid	Vanaf het station gezien doorgaande lijn richting Pottebakkersrijge en niet Westerhavenstraat
6.a	Veiligheid	Eenrichtingsverkeer Westerhavenstraat
6.b	Comfort	klinkerbestrating Westerhavenstraat
7.	Veiligheid	Kruisen met Astraat
8.a	Comfort	Klinkerbestrating Westerbinnensingel
8.b	Veiligheid	Eenrichtingsverkeer Westerbinnensingel
9.	Comfort	Aansluiting Verlengde Vissersstraat
10.a	Comfort & doorstroming	VRI Verl. Vissersstraat – Westersingel
10.b	Veiligheid	VRI Verl. Vissersstraat – Westersingel
11.a	Veiligheid	Westersingel/Plantsoenbrug
11.b	Comfort	Westersingel/Plantsoenbrug
12.a	Veiligheid	Noorderhaven/Plantsoenbrug
12.b	Comfort	Noorderhaven/Plantsoenbrug
13.	Comfort	Straatprofiel Doctor C. Hofstede de Grootkade
14.a	Veiligheid	Kruispunt Wilhelminakade
14.b	Comfort	Kruispunt Wilhelminakade

bijlage 3 Notitie Doortrekken slimme fietsroute west

Pagina 3 van 6

3. Route C

Let op! Mogelijk NA realisatie tunnel Paterswoldseweg (2018)

Lengte route: 1,8km (Tot Jaagpad)



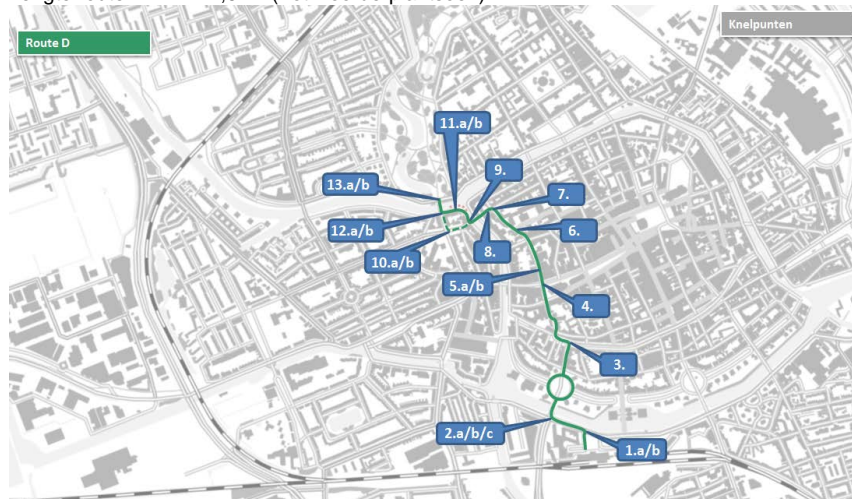
Knelpuntnummer	Categorie	Omschrijving knelpunt
1.a *	Comfort	VRI Paterswoldseweg
1.b *	Veiligheid	VRI Paterswoldseweg
2.	Comfort	Conditie fietspad Peizerweg?
3.a	Veiligheid	Oversteek Peizerweg
3.b	Comfort	Oversteek Peizerweg
4.	Comfort	Klinkerbestrating Abel Tasmanstraat
5.	Veiligheid	Kruispunt Hoendiep/Aweg
6.	Comfort	H.W. Mesdagplein
7.a**	Comfort	Herman Colleniusstraat klinkerbestrating
7.b**	Veiligheid	Herman Colleniusstraat
8.a	Veiligheid	Oversteek Kraneweg
8.b	Comfort	Oversteek Kraneweg
9.	Veiligheid	Kruispunt Wilhelminakade

*Rood wanneer VRI niet weg kan

** Profiel groen, parkeren oranje

4. Route D

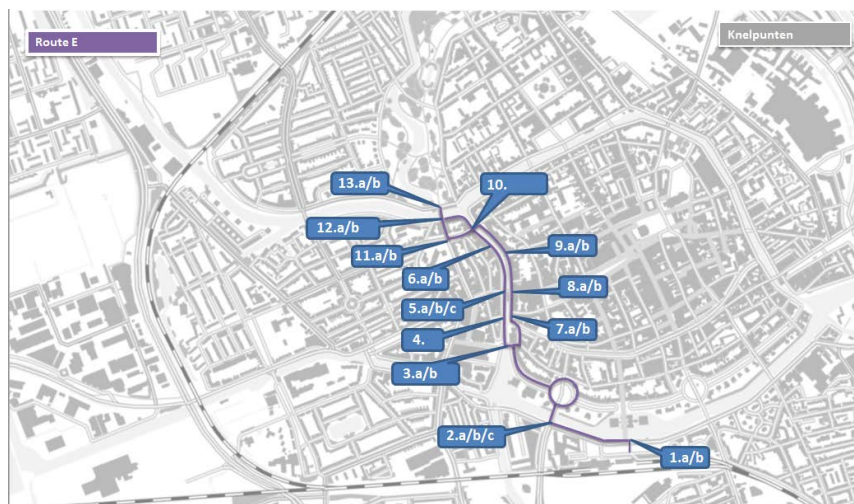
Lengte route: 1,6km (Tot Noorderplantsoen)



Knelpuntnummer	Categorie	Omschrijving knelpunt
1.a	Veiligheid	Oversteek stationsweg VRI
1.b	Comfort	Oversteek stationsweg VRI
2.a	Comfort	VRI stationsweg – Emmabrug
2.b.	Veiligheid	VRI stationsweg – Emmabrug
2.c	Doorstroming	VRI stationsweg – Emmabrug
3.	Veiligheid	Oversteek Gedempte Zuiderdiep
4.	Veiligheid	Kruising Akerkhof – Brugstraat
5.a	Veiligheid	Wegprofiel Lutkenieuwstraat
5.b	Comfort	Wegprofiel Lutkenieuwstraat
6.	Comfort	Wegprofiel De Laan
7.	Veiligheid	Kruising De Laan – Vissersstraat
8.	Comfort	Wegprofiel Vissersstraat
9.	Comfort	Kruising Vissersbrug – Lage der A
10.a	Veiligheid	VRI Westersingel – Verl. Vissersstraat
10.b	Comfort & doorstroming	VRI Westersingel – Verl. Vissersstraat
11.a	Veiligheid	Straatprofiel Lage der A
11.b	Comfort	Bestrating Lage der A
12.a	Veiligheid	Westersingel/Plantsoenbrug
12.b	Comfort	Westersingel/Plantsoenbrug
13.a	Veiligheid	Noorderhaven/Plantsoenbrug
13.b	Comfort	Noorderhaven/plantsoenbrug

5. Route E

Lengte route: 1,6km (Tot Noorderplantsoen)



Knelpuntnummer	Categorie	Omschrijving knelpunt
1.a	Veiligheid	Oversteek stationsweg VRI
1.b	Comfort	Oversteek stationsweg VRI
2.a	Comfort	VRI stationsweg – Emmabrug
2.b.	Veiligheid	VRI stationsweg – Emmabrug
2.c	Doorstroming	VRI stationsweg – Emmabrug
3.a.	Doorstroming	Blokkade Sluiskade bij open gaan van de brug
3.b.	Veiligheid	Voorrangssituatie Westerkade/Museumbrug/Sluiskade
4.	Comfort	Klinkerbestrating Pottebakkersrijge
5.a.	Comfort	Kruispunt Astraat
5.b.	Veiligheid	Kruispunt Astraat
5.c.	Doorstroming	Blokkade kruising bij open gaan van de brug
6.a.	Veiligheid	Straatprofiel Lage der A
6.b.	Comfort	Bestrating Lage der A
7.a.	Comfort	Bestrating Museumstraat/Kleine der A
7.b.	Veiligheid	Bestrating Museumstraat/Kleine der A
8.a.	Comfort	Kruising Astraat
8.b.	Veiligheid	Kruising Astraat
9.a.	Comfort	Bestrating Hoge der A
9.b.	Veiligheid	Straatprofiel Hoge der A
10.	Comfort	Kruising Vissersbrug – Lage der A
11.a	Veiligheid	VRI Westersingel – Verl. Vissersstraat
11.b	Comfort & doorstroming	VRI Westersingel – Verl. Vissersstraat
12.a	Veiligheid	Westersingel/Plantsoenbrug

bijlage 3 Notitie Doortrekken slimme fietsroute west

Pagina 6 van 6

12.b	Comfort	Westersingel/Plantsoenbrug
13.a	Veiligheid	Noorderhaven/Plantsoenbrug
13.b	Comfort	Noorderhaven/plantsoenbrug

bijlage 4A Geluidhinder



BIJLAGE 4

Geluidbelasting door
wegverkeerslawaai
als gevolg van het
Inrichtingsplan
Bussen over West

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Groningen

Datum: 31 mei 2016

bijlage 4A Geluidhinder

Wet geluidhinder



Inrichtingsplan Bussen over West: geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï

Het Inrichtingsplan heeft effect op de verkeersstromen in Binnenstad West en daarmee op de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï. Daarom moet bij dit plan de Wet geluidhinder in acht worden genomen. Op grond van deze wet moet de overheid allereerst proberen om een toename van de geluidbelasting op de gevels van woningen zo veel mogelijk te voorkomen met bronmaatregelen, zoals stil asfalt of verkeersmaatregelen. Als dit niet haalbaar is, dan komen woningen zo nodig in aanmerking voor extra gevelisolatie om een goed akoestisch binnenklimaat in de woningen te waarborgen. In de Wet geluidhinder staat welke procedures en normen hiervoor gelden.

Achtereenvolgens zal worden ingegaan op:

- I. Achtergrond en werking van de Wet geluidhinder
- II. Consequenties Wet geluidhinder voor Inrichtingsplan Bussen over West
- III. Maatregelen om de geluidbelasting te verlagen

Ad I. Achtergrond en werking van de Wet geluidhinder (Wgh)

a. Preventieve werking van de Wet geluidhinder bij reconstructie bestaande weg

Hoofddoel van de Wet geluidhinder is om burgers te beschermen tegen een toename van verkeerslawaaï. Daarom moet deze wet in acht worden genomen bij een **reconstructie** van een bestaande weg. Hiervan is sprake *als er fysieke wijzigingen worden aangebracht aan de weg waardoor de geluidbelasting op bijv. woningen zal kunnen toenemen met 1,5 dB of meer.*

De ratio hierachter is dat 'geluidmaatregelen' alleen aan de orde zijn:

- als deze doelmatig kunnen worden uitgevoerd in combinatie met de voorgenomen fysieke wijzigingen aan de weg (volgens het principe 'werk-met-werk maken');
- én als het zinvol is om 'geluidmaatregelen' te treffen omdat de geluidbelasting anders te veel zou kunnen toenemen (bij een kleine toename < 1,5 dB is het dus niet nodig om de Wet geluidhinder toe te passen).

b. Stap 1: inspanningsverplichting om bronmaatregelen toe te passen

Het meest doelmatig is om verkeerslawaaï te voorkomen door bronmaatregelen toe te passen zoals een wegdek van stil asfalt of verkeersmaatregelen (d.w.z. minder verkeer of snelheid van 50 naar 30 km/u). Vandaar dat de wegbeheerder in geval van een reconstructie:

- onderzoek moet doen naar mogelijke bronmaatregelen;
- moet motiveren als een bronmaatregel niet kan worden toegepast, waarbij de

bijlage 4A Geluidhinder

Wet geluidhinder



Awb-procedure moet worden gevolgd.

Voor de Wet geluidhinder is het klaar als met stap 1 de potentiële toename van de geluidbelasting volledig (of nog verder) ongedaan kan worden gemaakt.

c. Stap 2: per woning een besluit nemen over de toelaatbare geluidbelasting én deze woningen zo nodig voorzien van extra gevelisolatie om een goed akoestisch binnenklimaat te waarborgen

Stel dat het niet lukt om een toename van de geluidbelasting te voorkomen met bronmaatregelen (stap 1). In dat geval zullen dus één of meer woningen bloot komen te staan aan een hogere geluidbelasting vanwege de betrokken weg (let wel: hierbij is elke toename relevant en geldt dus niet de ondergrens van 1,5 dB). In zo'n geval moet de zgn. '**hogere waarden procedure**' van de Wet geluidhinder worden toegepast. Deze '**HW-procedure**' houdt het volgende in:

- het college van burgemeester en wethouders stelt voor de betrokken woningen per gevel een hogere waarde vast voor de toelaatbare geluidbelasting;
- de betrokken woningen komen in aanmerking voor een bouwkundig/akoestisch onderzoek én zo nodig voor extra gevelisolatie om te waarborgen dat de geluidbelasting in de woning niet hoger wordt dan de wettelijke norm van 33 of 43 dB. De kosten van het onderzoek en de eventuele saneringsmaatregelen zijn voor rekening van de gemeente i.c. het project.

d. Aparte Wgh-procedure via Minister voor 'saneringswoningen'

De Wet geluidhinder voorziet in een saneringsregeling voor woningen die in 1986 (d.w.z. vóór de inwerkingtreding van de wet) blootstonden aan een hoge geluidbelasting. In het plangebied van Binnenstad West liggen in totaal 39 van dergelijke 'saneringswoningen'.

Voor deze woningen geldt het volgende:

- als bij een 'saneringswoning' sprake is van een reconstructie dan moet de gemeente hiervoor een wettelijk verplicht saneringsprogramma indienen bij **BSV** (= Bureau Sanering Verkeerslawaaï = onderdeel van het ministerie van IenM);
- bij deze woningen is de Minister bevoegd gezag voor het nemen van een HW-besluit;
- als de geluidbelasting in zo'n woning in de nieuwe/toekomstige situatie hoger is dan 43 dB, dan komt deze in aanmerking voor geluidbeperkende maatregelen op kosten van de overheid, i.c. gemeente en/of het Rijk.

Opmerking: de doorlooptijd van deze procedure bedraagt circa één jaar (zie bijlage).

bijlage 4A Geluidhinder

Wet geluidhinder



Ad II. Consequenties Wet geluidhinder (Wgh) voor het Inrichtingsplan		
<i>Fysieke wijziging aan weg/herinrichting per deelgebied</i>	<i>Effect op de geluidbelasting</i>	<i>Consequenties: Wgh-procedures nodig?</i>
Westerhaven: inrichting parallelweg voor autoverkeer als 30 km/u-zone	De geluidbelasting neemt af met waarden tot - 7 dB . Dit is een zeer grote verbetering.	Geen Wgh-procedure nodig voor dit deelgebied omdat de situatie sterk verbeterd (en omdat een 30 km/u-zone niet valt onder de werking van deze wet).
Herinrichting oostelijk deel van A-weg tot 30 km/u-zone met centrumhalte voor bussen	Per saldo zal de geluidbelasting hier toenemen met waarden van + 3 dB tot + 5 dB (afhankelijk van de inrichting van de centrumhalte). Toelichting: het drukke busverkeer en de bushaltes leiden hier tot een aanzienlijke geluidstoename; deze toename kan met de snelheidsverlaging maar voor een deel ongedaan worden gemaakt.	Geen Wgh-procedure nodig voor dit deelgebied omdat een 30 km/u-zone niet valt onder de werking van deze wet. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zullen woningen met een hoge gevelbelasting zo nodig worden voorzien van extra gevelisolatie.
Herinrichting Hoendiepskade en A-weg (tussen rotonde en nieuwe centrumhalte voor bussen)	Met name door de omleiding van het verkeer zal de geluidbelasting hier toenemen met waarden tot + 5 dB . Er is dus sprake van een reconstructie. De geluidstoename kan voor een deel ongedaan worden gemaakt met stil asfalt.	Door de toename van de geluidbelasting (ook na het toepassen van stil asfalt) zullen er drie Wgh-procedures moeten worden doorlopen: de reconstructieprocedure (stap 1), de HW-procedure (stap 2) en de BSV-procedure via de Minister. Proceduretijd = circa één jaar.
Eendrachtskade NZ	Door de omleiding van het verkeer zal de geluidbelasting hier toenemen met + 3 dB . Hier is dus sprake van een reconstructie. Omdat hier al stil asfalt ligt, valt hiermee geen extra geluidreductie te behalen.	Er zullen drie Wgh-procedures moeten worden doorlopen. Zie hierboven.

bijlage 4A Geluidhinder

Wet geluidhinder



Ad III. Maatregelen om de geluidbelasting te verlagen
A. Bronmaatregelen om de geluidbelasting op de gevel te verlagen: stil asfalt en snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/uur
<p>De Wet geluidhinder wil zoveel mogelijk voorkomen dat de geluidbelasting op de gevels van woningen zal toenemen. Daarom moeten primair bronmaatregelen worden onderzocht en waar mogelijk getroffen. In het kader van het Inrichtingsplan Bussen over West zijn in principe twee bronmaatregelen mogelijk: stil asfalt of invoering 30 km/uur.</p> <p>Bronmaatregel: stil asfalt op de Hoendiepskade, op de busbaan Westerhaven en op de A-weg De Hoendiepskade, de busbaan op de Westerhaven en (op middellange termijn) de A-weg zullen worden voorzien van een nieuw wegdek van stil asfalt. Dit levert een geluidreductie op van circa 2 dB (gemiddeld over de levensduur van het wegdek met stil asfalt). Het effect hiervan zal goed merkbaar zijn. Ter vergelijking: qua verkeerslawaai komt een geluidreductie van 3 dB overeen met een halvering van de verkeersintensiteit.</p> <p>De Eendrachtskade NZ heeft al een wegdek van stil asfalt. Op deze weg kan dus geen extra geluidreductie worden gerealiseerd met stil asfalt.</p> <p>Bronmaatregel: invoering 30 km/uur nabij centrumhalte voor bussen op de A-weg en op de parallelweg voor auto's op de Westerhaven Een andere bronmaatregel is het verlagen van de snelheid van het verkeer van 50 naar 30 km/uur. Deze maatregel levert een geluidreductie op van circa 3 dB. Deze maatregel zal worden toegepast bij de centrumhalte voor bussen (d.w.z. op het oostelijke deel van de A-weg nabij de Westerhaven) en op de parallelweg voor auto's op de Westerhaven. Deze verkeersmaatregel is niet mogelijk op de andere betrokken wegen/wegvakken vanwege hun belangrijke verkeerskundige functie.</p>
B. Bij 93 tot circa 100 woningen met een hogere gevelbelasting: gevelonderzoek en zo nodig extra gevelisolatie
<p>Bronmaatregelen zijn niet overal mogelijk of toereikend. Daardoor zal een aantal woningen bloot komen te staan aan een hogere gevelbelasting. Deze woningen komen in aanmerking voor een akoestisch/bouwkundig onderzoek naar de bestaande gevelisolatie en zo nodig voor extra gevelisolatie om een goed akoestisch binnenklimaat te waarborgen. De kosten van onderzoek en maatregelen zijn voor rekening van de overheid.</p> <p>Voor het Inrichtingsplan Bussen over West is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Conform de Wet geluidhinder is hierbij per woning/gevel berekend wat het effect is van het Inrichtingsplan op de geluidbelasting op de gevels van woningen én vervolgens wat het effect is van de bronmaatregelen.</p>

bijlage 4A Geluidhinder

Wet geluidhinder



Het akoestisch onderzoek levert het volgende beeld op (zie de losse bijlage):

- Bij 93 tot circa 100 woningen aan de Hoendiepskade, aan de Eendrachtskade NZ en nabij de centrumhalte voor bussen zal de gevelbelasting per saldo toenemen (*toelichting: het precieze aantal woningen is afhankelijk van de inrichting van de centrumhalte*). Deze woningen komen in principe in aanmerking voor een akoestisch/bouwkundig onderzoek naar de bestaande gevelwering op kosten van de overheid.
- De geluidbelasting op deze woningen zal in de toekomstige uitkomen op **64 tot 68 à 71 dB** (afhankelijk van de inrichting van de centrumhalte).
- De norm voor de geluidbelasting in deze woningen bedraagt 43 dB (voor woningen met een bouwjaar t/m 1986) en 33 dB voor woningen met een bouwjaar na 1986.
- Later zal op basis van nader onderzoek per woning worden vastgesteld wat de huidige gevelwering is.
- Een woning komt in aanmerking voor extra gevelisolatie als de huidige gevelwering onvoldoende is om in de toekomstige situatie een goed akoestisch binnenklimaat te waarborgen van 33 of 43 dB.
- Het streven is om met de extra gevelisolatie de geluidbelasting in de woningen te verlagen tot maximaal 33 dB of maximaal 38 dB (bij woningen met een bouwjaar t/m 1986).

Rekenvoorbeeld:

- Stel de gevelbelasting in de toekomstige situatie = 68 dB
- Stel de gevelwering in de huidige situatie = 23 dB
- De geluidbelasting in de woning in de toekomstige situatie is dan: $68 - 23 = 45$ dB
- Conclusie: deze woning komt in aanmerking voor extra gevelisolatie op kosten van de overheid
- Bij een woning met bouwjaar t/m 1986 → het streven is om de geluidbelasting in de woning te verlagen tot maximaal 38 dB. De woning komt dus in aanmerking voor een extra gevelisolatie van: $45 - 38 = + 7$ dB
- Bij een woning van na 1986 → de woning komt in aanmerking voor een extra gevelisolatie van: $45 - 33 = + 12$ dB

Woonboten

Door het extra verkeer over de Eendrachtskade NZ zal de geluidbelasting op acht woonboten toenemen met zo'n 3 dB. Voor woonboten is er niet een norm voor de akoestisch binnenklimaat bij gesloten ramen en deuren. Dit heeft te maken met het feit, dat het bij woonboten lastiger of onmogelijk (en vaak ondoelmatig) is om een hoge gevelwering te realiseren. Vaak is de geluidbelasting in woonboten aan een drukke weg nu ook al ruim hoger dan 43 dB. In een later stadium zal worden bekeken of er bij woonboten alsnog maatregelen nodig zijn, bijvoorbeeld door deze met een laag geluidscherm op de wal af te schermen van het verkeerslawaaï.

Bijlage: doorlooptijd BSV-procedure en rechtsbescherming

Losse bijlage: samenvatting van het akoestisch onderzoek door het bureau WMA

bijlage 4A Geluidhinder

Wet geluidhinder



BIJLAGE

Doorlooptijd BSV-procedure = circa één jaar

Uitvoering + oplevering akoestisch onderzoek (AO)	: PM
Beoordeling concept AO door BSV	: 2 à 3 maanden (inschatting o.b.v. ervaring)
Aanpassingen + herbeoordeling door BSV	: 2 à 3 maanden (inschatting o.b.v. ervaring)
Awb-procedure ontwerp-saneringsprogramma	: 6 weken
Eventuele aanpassingen n.a.v. <u>zienswijzen</u>	: PM
Vaststelling HW-besluit door Minister/BSV	: 3 maanden (inschatting o.b.v. ervaring)
Bekendmaking van dit HW-besluit	: 6 weken
Eventuele <u>bezwaar</u> tegen het HW-besluit	: PM
Eventueel <u>beroep</u> bij de RvS	: PM

Rechtsbescherming bij procedure voor saneringswoningen ('BSV-woningen')			
Besluit	Rechtsmiddel	Belanghebbenden	Gevolgen voor doorlooptijd
Ontwerp-saneringsprogramma van het college van B&W	Indienen zienswijze bij college van B&W	Alleen de eigenaren van de saneringswoningen	Hoeft geen vertraging op te leveren als gemeente de zienswijzen snel en adequaat verwerkt.
HW-besluit van de Minister voor de saneringswoningen	Bezwaar bij de Minister/BSV	Idem	Bezwaar en beroep leidt niet automatisch tot uitstel. Degene die een beroep instelt kan een verzoek indienen tot uitstel bij de voorzitter van de RvS. In het algemeen geldt: kans op toekenning van een voorlopige voorziening is kleiner naarmate het besluit beter is onderbouwd en gemotiveerd.
	Beroep bij de RvS	Alleen degene die eerder bezwaar heeft ingediend	

Rechtsbescherming bij 'hogere-waarden-procedure' van de Wet geluidhinder			
Besluit	Rechtsmiddel	Belanghebbenden	Gevolgen voor doorlooptijd
Ontwerp-HW-besluit van B&W	Indienen zienswijze bij college van B&W	Alleen eigenaren en/of bewoners van woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld.	Hoeft geen vertraging op te leveren als gemeente de zienswijzen snel en adequaat verwerkt.

bijlage 4A Geluidhinder

Wet geluidhinder



HW-besluit van B&W	Beroep bij de RvS	In principe alleen degene die eerder een zienswijze heeft ingediend.	Beroep leidt niet automatisch tot uitstel. Degene die beroep instelt kan een verzoek indienen tot uitstel bij de voorzitter van de RvS. In het algemeen geldt: kans op toekenning van een voorlopige voorziening is kleiner naarmate het besluit beter is onderbouwd en gemotiveerd.
--------------------	-------------------	--	--



Akoestisch onderzoek

HOV Busroute

Binnenstad West

Opdrachtgever: gemeente Groningen
Uitvoering: adviesbureau WMA
Versie: 19 mei 2016

bijlage 4B akoestisch onderzoek Busroute Westerhaven WMA



Verantwoording

Titel : Akoestisch onderzoek HOV busroute binnenstad West

Datum versie : 19 mei 2016

Status : advies

Uitvoering : adviesbureau *WMA*
Boterdiep 63 Groningen
T 050 – 280 28 85
M 06 – 499 344 34
E info@westramilieu.nl
www.westramilieu.nl

Opdrachtgever: gemeente Groningen

bijlage 4B akoestisch onderzoek Busroute Westerhaven WMA



INHOUD

1. INLEIDING	4
2. SITUATIE	5
2.1 LIGGING EN OMGEVING	5
2.2 GEPLANDE WEGINRICHTING	5
3. WEG- EN VERKEERSITUATIE	6
3.1 WEGKENMERKEN	6
3.2 Bussen EN VERKEER.....	6
4. BEOORDELINGSKADER	7
4.1 NORMEN BESTAANDE WEGEN	7
4.2 MAATREGELEN	7
4.3 SANERING	7
5. UITGANGSPUNTEN EN ONDERZOEKSMETHODE	8
5.1 BEREKENINGSMETHODE	8
5.2 DOSISMATEN	9
6. RESULTATEN	10
6.1 A-WEG/HOENDIEPSKADE	10
6.2 HOENDIEP	11
6.3 EELDERSINGEL	11
6.4 EENDRACHTSKADE NZ	11
6.5 EENDRACHTSKADE ZZ	12
6.6 PATERSWOLDSEWEG	12
6.7 WESTERHAVEN	12
6.8 WESTERSINGEL	13
7. MAATREGELEN	14
7.1 BRONMAATREGELEN	14
7.1.1 <i>A-weg</i>	14
7.1.2 <i>Hoendiepskade</i>	14
7.1.3 <i>Centrumhalte bussen west</i>	14
7.1.4 <i>Westerhaven</i>	15
7.2 WONINGISOLATIE	16
7.2.1 <i>Kosten</i>	16

BIJLAGEN

1. Overzicht herinrichtings- en onderzoeksgebied
2. Huidige wegsituatie met bussen
3. Toekomstige wegsituatie met bussen
4. Onderzochte woningen
5. Ligging saneringswoningen
6. Heersende geluidsbelasting
7. Geluidsbelasting autonoom 2027
8. Geluidsbelasting en effect met plan
9. Geluidsbelasting en effect met plan en bronmaatregelen
10. Overzicht maatregelen
11. Geluidseffect van diverse wegdekken bij 30 km/uur

bijlage 4B akoestisch onderzoek Busroute Westerhaven WMA



1. Inleiding

In opdracht van de gemeente Groningen is onderzoek uitgevoerd naar de geluidseffecten op de woonomgeving in verband met de HOV busroute over de Westerhaven en het inrichtingsplan bussen west.

Vanwege de fysieke herinrichting, wijzigingen aan de weg, verandering van verkeersstromen en wijziging in de busroutes zullen de omwonenden meer of minder geluidsbelasting ondervinden. Onderzocht is welke invloed het busknooppunt heeft op de geluidsbelasting van de omliggende woningen. Hiertoe is de heersende geluidsbelasting vergeleken met de toekomstige geluidsbelasting.

De gevolgen zijn per straat in beeld gebracht. Tevens is onderzoek uitgevoerd naar mogelijke maatregelen om de geluidsbelasting te beperken of te compenseren.

Vanwege de geplande fysieke wijziging van de weg is een toets aan de Wet geluidhinder aan de orde. Bij een geluidstoename van 1,5 dB of meer is de verandering dusdanig groot dat er geluidsreducerende maatregelen in overweging moeten worden genomen. Kleinere verschillen acht de wetgever aanvaardbaar.



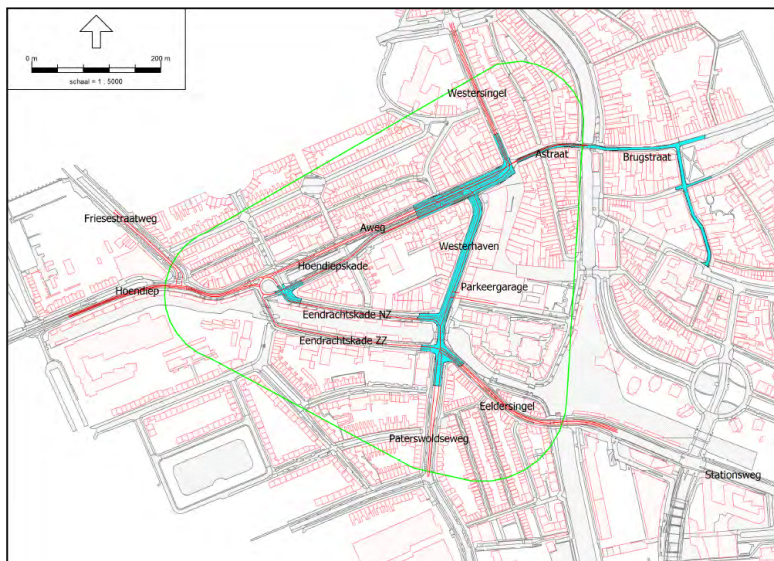
In de voorliggende rapportage wordt samengevat verslag gedaan van de uitgangspunten en bevindingen van het uitgevoerde onderzoek. Er wordt tevens een toelichting gegeven op het wettelijk kader waarbinnen het onderzoek is uitgevoerd.



2. Situatie

2.1 Ligging en omgeving

Het akoestisch onderzoek heeft betrekking op de woningen langs de HOV busroute over de Westerhaven (deelgebied west). Het onderzoeksgebied is opgenomen op de onderstaande kaart.



Figuur 1: Omgeving

Van de bestaande situatie is een akoestisch rekenmodel opgesteld aan de hand van de huidige weg en omgevingskenmerken.

2.2 Geplande weginrichting

In het onderzoek naar de geluidsbelasting in de toekomstige situatie is uitgegaan van het ontwerp van de gemeente. Hiervan is een akoestisch rekenmodel opgesteld.



3. Weg- en verkeerssituatie

Voor de bepaling van de geluidskwaliteit langs wegen zijn de volgende verkeersgegevens van belang:

- a. verkeersintensiteit (totaal aantal motorvoertuigen per etmaal);
- b. verkeerssamenstelling (aandeel auto's, middelzware voertuigen, zware voertuigen);
- c. verkeersverdeling over een etmaal (dag, avond en nacht);
- d. verkeerssnelheid;
- e. soort wegdek.

Deze gegevens zijn geïnventariseerd.

Om de verandering in geluidsbelasting te bepalen is het nodig om voor twee situaties de geluidsbelasting in beeld te brengen. Het gaat om de 'heersende geluidsbelasting' (die zich voordoet in het jaar voordat een aanvang wordt gemaakt met de wijziging) en de geluidsbelasting in het 'maatgevende jaar'. Het maatgevende jaar is onder normale omstandigheden het tiende jaar na openstelling van de gewijzigde de weg.

Voor de berekening van de geluidsbelasting is uitgegaan van de autonome ontwikkeling (de toekomstige verkeerssituatie over minimaal 10 jaar). Dit is de redelijkerwijs te verwachten ontwikkeling die zich zal voordoen op grond van vastgestelde besluiten en/of overheidsbeleid. Voor het maatgevende jaar voor de toekomstige situatie is het **jaar 2027** aangehouden.

De heersende geluidsbelasting is de geluidsbelasting in het jaar voor de wijziging. In dit onderzoek is daarvoor het **jaar 2016** aangehouden.

Door deze aanpak worden ook eventuele verkeersontwikkelingen die niets met de reconstructie hebben uit te staan (de autonome ontwikkeling), in de toets betrokken. Zo wordt een eventuele autonome groei van het verkeer zoals deze zich in de 10 jaar zal voordoen, bij de bepaling van de geluidsbelasting na uitvoering van de reconstructie meegenomen.

Deze aanpak is conform Bijlage III van het reken en meetvoorschrift geluid 2012.

3.1 Wegkenmerken

Het wegontwerp is toegelicht in §2.2. Momenteel ligt er een wegdek van het type Dicht-Asfalt-Beton (DAB). Alleen aan de Eendrachtskade NZ en ZZ ligt een stijl wegdek. De huidige snelheid is 50 km/uur.

3.2 Bussen en Verkeer

Er is onderzoek uitgevoerd naar de huidige en toekomstig aantal bussen en het overige verkeer. In bijlage 2 en 3 is hiervan een overzicht opgenomen.

Op basis van een modelstudie heeft bureau BonoTraffics is een verkeersprognose gemaakt in de nieuwe situatie na herinrichting.



4. Beoordelingskader

Bij de wijziging van een verkeersweg dient de gemeente minimaal het wettelijke kader voor wegverkeerslawaai dat wordt gevormd door de Wet geluidhinder, in acht te nemen.

4.1 Normen bestaande wegen

Van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder is sprake indien een bestaande weg wordt gewijzigd en aanliggende woningen ten gevolge van deze wijziging een verhoging van de geluidsbelasting ondervinden van 2 dB of meer. Vanwege afronding van decimale getallen is een verhoging van 1,50 dB ook reconstructie.

Bij een geluidstoename van 1,5 dB of meer is de verandering dusdanig groot is dat er geluidsreducerende maatregelen in overweging genomen moeten worden. Kleinere verschillen acht de wetgever aanvaardbaar. Er vindt pas een toetsing aan de grenswaarde voor geluid plaats als er ook sprake is van een 'reconstructie' zoals gedefinieerd in artikel 1 van de Wet geluidhinder.

De algemene regel bij reconstructies is dat de bestaande geluidsbelasting niet wordt verhoogd als gevolg van de reconstructie. Met andere woorden: de reeds heersende geluidswaarde is de voorkeursgrenswaarde.

4.2 Maatregelen

Wanneer op basis van het onderzoek is vastgesteld dat er sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder dient er vervolg onderzoek plaats te vinden naar het effect van mogelijke maatregelen.

Artikel 110a, lid 5 van de Wet geluidhinder bepaalt dat het vaststellen van een hogere grenswaarde voor geluid slechts plaats vindt indien geluidreducerende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Indien een hogere grenswaarde voor geluid op een woning wordt vastgesteld dienen er maatregelen bij de woning getroffen te worden zodat een aanvaardbaar geluidsniveau in de woning blijft. Indien sprake is van een reconstructie van een bestaande weg moet worden uitgegaan van een geluidsbelasting binnen de woning van ten hoogste 33 dB.

4.3 Sanering

Bij verkeersreconstructies worden tegelijkertijd eventueel nog aanwezige saneringssituatie aangepakt in het kader van de Wet geluidhinder. Dit zijn oudere woningen die al sinds langere tijd aan een verhoogde geluidsbelasting bloot staan. Een overzicht daarvan is opgenomen in bijlage 5. Bevoegd gezag hiervoor is het Rijk maar de gemeente moet de uitvoering doen.



5. Uitgangspunten en onderzoeksmethode

Onderzoeksmethode is samengevat als volgt:

- a. Inventarisatie van (sanerings)woningen langs de betrokken weg;
- b. afbakening reconstructie- en onderzoeksgebied;
- c. inventarisatie van de huidige en toekomstige weg- en verkeerssituatie;
- d. inventarisatie van de omgevingsituatie tussen weg en ontvanger;
- e. berekening van de huidige en toekomstige geluidsbelasting;
- f. onderzoek naar in aanmerking komende maatregelen;
- g. berekening effect van de in aanmerking komende maatregelen en toets op doelmatigheid.

5.1 Berekeningsmethode

De berekeningen zijn uitgevoerd volgens Standaardrekenmethode II uit bijlage III van het "Reken- en meetvoorschrift geluid 2012". Dit is de regeling als bedoeld in artikel 110e van de Wet geluidhinder.

De geluidsbelasting is berekend in de dosismaat L_{den} een toelichting hierop is opgenomen in § 5.2

Van de weg en omgevingsituatie is een akoestisch rekenmodel opgesteld aan de hand van opname van de plaatselijke kenmerken, hoogtekaarten, de GBKN-ondergrond en luchtfoto's. Voor de geluidsberekening is gebruik gemaakt van het softwareprogramma Geomilieu. In het rekenmodel zijn de verharde bodemvlakken, de gebouwen, de rekenpunten en de geluidsbronnen toegevoegd. Het rekenmodel berekent de geluidsbelasting conform het Reken en meetvoorschrift geluid 2012.



Figuur 2: Rekenmodel

bijlage 4B akoestisch onderzoek Busroute Westerhaven WMA



5.2 Dosismaten

Voor openbare wegen zijn wettelijk normen vastgesteld in L_{den} . In de Wet geluidhinder zijn geen normen opgenomen voor piekniveaus L_{max} of SEL waarden als gevolg van afzonderlijke voertuigpassages.

L_{den}

De geluidsbelasting van een weg wordt uitgedrukt in de dosismaat L_{den} en staat voor 'Level day-evening-night'. Voor de bepaling van L_{den} wordt het etmaal in drie periodes verdeeld:

- dagperiode 07.00-19.00 uur
- avondperiode 19.00-23.00 uur
- nachtperiode 23.00-07.00 uur

Een bepaald geluidsniveau in de avond en de nacht wordt door het verminderen van geluiden uit de omgeving als hinderlijker ervaren dan het geluid van overdag. Daarom wordt het niveau dat voor de avond wordt bepaald verhoogd met een 'straffactor' van 5 dB en het nachtniveau met een factor van 10 dB. L_{den} is het gemiddelde van de dag-, avond- en nachtwaarde, waarbij gebruik wordt gemaakt van een 'energetische' middeling. Dit betekent dat de duur van elke periode wordt meegewogen.

Aftrek

Met het oog op de verwachting dat de geluidsproductie van motorvoertuigen in de toekomst zal afnemen door technische ontwikkelingen en aanscherping van typekeuringen, moet een aftrek worden gehanteerd op de berekende geluidbelastingen alvorens deze aan de grenswaarden worden getoetst (art. 110g van de Wgh, en art. 3.4 van het "Reken- en meetvoorschrift geluid 2012"). De aftrek geldt tot 1 juli 2018 en bedraagt:

- a. bij wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt:
 - o 4 dB voor situaties met een geluidsbelasting van 57 dB zonder aftrek volgens art. 110g Wgh.
 - o 3 dB voor situaties met een geluidsbelasting van 56 dB zonder aftrek volgens art. 110g Wgh;
 - o 2 dB voor andere waarden van de geluidsbelasting.
- b. 5 dB voor de overige wegen;
- c. 0 dB bij toepassing van artikel 3.2 van het Bouwbesluit (bij bepaling verschil tussen binnen en buitenwaarde).

bijlage 4B akoestisch onderzoek Busroute Westerhaven WMA



6. Resultaten

Op basis van de uitgangspunten zoals weergegeven in Hoofdstuk 2, 3, 4 en 5 is het onderzoek uitgevoerd. In de navolgende paragrafen worden de resultaten samengevat weergegeven.

De geluidsbelasting is tevens samengevat op kaarten in bijlage 6 tot en met 9. Op de kaarten zijn naast de geluidsbelastingen ook de geluidsafnames en -toenames in kleur weergegeven. De geluidsbelastingen zijn weergegeven in Lden voor alle wegen cumulatief en zonder aftrek. Bij toetsing van geluidsbelasting aan de normen van de Wet geluidhinder dient wel aftrek te worden toegepast. Zie hiervoor de toelichting in paragraaf 5.2.

Klasse	Van	Tot	Kleur	Klasse	Van	Tot	Kleur
1	45,00	53,00	Groen	1	-10,00	-5,00	Groen
2	53,00	58,00	Geel	2	-5,00	-1,50	Geel
3	58,00	62,00	Oranje	3	-1,50	0,00	Oranje
4	62,00	65,00	Rood	4	0,00	1,50	Rood
5	65,00	68,00	Donkerrood	5	1,50	3,00	Donkerrood
6	68,00	70,50	Purper	6	3,00	5,00	Purper
7	70,50	75,00	Donkerpaars	7	5,00	10,00	Donkerpaars

Uit het onderzoek is gebleken dat de geluidsbelasting bij zal afnemen en toenemen afhankelijk van de straat. Langs de Westerhaven zal de geluidsbelasting bijvoorbeeld flink afnemen vanwege de lagere verkeersdruk. Dit ondanks de toename van het aantal bussen. Omdat er geen bussen meer langs de Brugstraat rijden, zal de geluidsbelasting daar ook flink afnemen. Ook langs de Eeldersingel zal de geluidsbelasting, ondanks het grotere aantal bussen, afnemen vanwege de lagere verkeersdruk. Bij diverse wegen zal de geluidsbelasting toenemen. Onderstaand wordt dat toegelicht.

6.1 A-weg/Hoendiepskade

Fysieke en Verkeerskundige aanpassingen

- Aanleg centrumhalte voor bussen op de kop van de Westersingel in het midden van de A-weg
- Parallelweg voor auto's om de bushaltes heen
- Hoendiepskade wordt een doorgaande weg naar de Binnenstad, de verkeersfunctie veranderd aanzienlijk
- Aanpassing kruising westkant met de Eendrachtskade NZ

Verkeersontwikkeling

- Verkeer A-weg: Van 8.200 > 7.600 mvt/etmaal
- Verkeer Hoendiepskade: Van 200 > 5.000 mvt/etmaal
- Bussen: geen verandering blijft 184 per etmaal

Geluidseffect

Geluidseffect zonder maatregelen:

- A-weg: 1 à 2 dB toename
- Hoendiepskade + 5 dB

Conclusie

Er is sprake van een reconstructiesituatie in het kader van de Wet geluidhinder.

bijlage 4B akoestisch onderzoek Busroute Westerhaven WMA



6.2 Hoendiep

Fysieke en Verkeerskundige aanpassingen

- geen

Verkeersontwikkeling

- Verkeer: Van 10.700 > 13.200 mvt/etmaal
- Bussen: blijft 184 per etmaal

Geluidseffect

Geluidseffect zonder maatregelen: + 1,3 dB

Conclusie

< 1,5 dB: Geen reconstructiesituatie

6.3 Eeldersingel

Fysieke en Verkeerskundige aanpassingen

- Aanpassing kruising bij de Eendrachtshbrug-Paterswoldseweg

Verkeersontwikkeling

- Verkeer: Van 15.000 > 10.260 mvt/etmaal
- Bussen van 96 > 368 bussen

Geluidseffect

Per saldo een geluidsafname: geen reconstructiesituatie.

Eendrachtshkade NZ

Fysieke en Verkeerskundige aanpassingen

- Aanpassing kruising bij de Eendrachtshbrug
- Aanpassing kruising met de Hoendiepskade

6.4 Eendrachtshkade NZ

Verkeersontwikkeling

- Verkeer: Van 3.200 > 6.200 mvt/etmaal
- Bussen van 48 > 0 bussen

Geluidseffect

Geluidseffect: 3 dB toename

Conclusie

Er is sprake van een reconstructiesituatie in het kader van de Wet geluidhinder.

Op de Eendrachtshkade NZ ligt al stil asfalt waardoor er met bronmaatregelen geen extra geluidsreductie meer valt te behalen.

bijlage 4B akoestisch onderzoek Busroute Westerhaven WMA



6.5 Eendrachtskade ZZ

Fysieke en Verkeerskundige aanpassingen

- Aanpassing kruising met de Eendrachtbrug-Eeldersingel

Verkeersontwikkeling

- Verkeer: Van 8.800 > 7.100 mvt/etmaal
- Bussen van 48 > 0 bussen

Geluidseffect

Geluidsafname van 1 dB : geen reconstructiesituatie.

6.6 Paterswoldseweg

Fysieke en Verkeerskundige aanpassingen

- Aanpassing kruising bij de Eendrachtbrug-Eeldersingel

Verkeersontwikkeling

- Verkeer: Van 5.900 > 7.700 mvt/etmaal

Geluidseffect

Geluidstoename maximaal 1,2 dB

Conclusie

< 1,5 dB: Geen reconstructiesituatie.

6.7 Westerhaven

Fysieke en Verkeerskundige aanpassingen

- Aanpassing kruising bij de Eendrachtskade NZ
- Autoverkeer komt via de noordkant A-weg binnen
- Parallelweg langs de busbaan: wordt 30 km/uur

Verkeersontwikkeling

- Verkeer: Van 8.200 > 1.000 mvt/etmaal
- Bussen van 0 > 368 bussen

Geluidseffect

Per saldo geluidsafnames van 5-7 dB

Conclusie: Geen reconstructiesituatie.



6.8 Westersingel

Fysieke en Verkeerskundige aanpassingen

- Aanpassing kruising met de A-weg

Verkeersontwikkeling

- Verkeer: Van 12.800 > 9.400 mvt/etmaal
- Bussen: geen verandering, blijft 212 per etmaal

Geluidseffect

Geluidsafnames van 1 dB

Conclusie

Geen reconstructiesituatie. Geen maatregelen nodig.



7. Maatregelen

Langs enkele straten zal de geluidsbelasting dusdanig toenemen dat er maatregelen noodzakelijk zijn. Onderzoek is uitgevoerd naar maatregelen om de geluidsbelasting te verminderen.

7.1 Bronmaatregelen

7.1.1 A-weg

Voorgesteld wordt de A-weg tussen de rotonde en de centrumhalte op termijn te voorzien van stil asfalt. Op de A-weg wordt geen verkeerstoename verwacht maar vanwege de verkeerstoename op de Hoendiepskade zal de gemiddelde geluidsbelasting wel met meer dan 1,5 dB toenemen. Door stil asfalt toe te passen wordt deze geluidstoename voorkomen bij de woningen aan de noordrand. Daarnaast wordt de geluidstoename op de woningen aan de Hoendiepskade beperkt. De toepassing van stil asfalt kan worden gecombineerd met gepland groot onderhoud over enkele jaren. In de geluidhinderbeleving blijft het verkeer op de A-weg de grootste impact houden waardoor het niet noodzakelijk is om gelijk maatregelen te nemen zoals bij openstelling van de Hoendiepskade.

7.1.2 Hoendiepskade

Geadviseerd wordt de Hoendiepskade te voorzien van stil asfalt om de geluidstoename vanwege het extra verkeer langs deze weg te verminderen. Dit is een doelmatige maatregel. Momenteel rijden daar ook bussen en auto's maar doordat er veel meer auto's gaan rijden (van 200 > 5.000) stijgt de gemiddelde geluidsbelasting flink. Door aanleg van stil asfalt van het type SMA NL8G+ of vergelijkbare kwaliteit zal de geluidstoename minder groot worden. De geluidspieken van de afzonderlijke voertuigpassages zullen afzwakken ten opzichte van de huidige situatie.

Voorgesteld wordt het stil asfalt aan te leggen voordat het autoverkeer naar de parkeergarage bij de Eendrachtbrug wordt omgeleid. Omdat de weg nog niet aan groot onderhoud toe is zijn de meerkosten hierdoor wat hoger dan normaal.

Uit het onderzoek is gebleken dat een wegafwijking (grotere afstand tot woningen) niet doelmatig is. Een afstandsverdubbeling geeft een geluidsafname van 3 dB maar de kosten daarvan wegen niet op tegen deze baten.

7.1.3 Centrumhalte bussen west

Een snelheidsverlaging van 50 > 30 km/uur geeft een geluidsreductie van 3 dB. Om de weginrichting het gewenste rijgedrag "*hier mag je 30 km/uur*" te laten ondersteunen wordt een passende weginrichting geadviseerd.

Een elementenverharding in keperverband geeft een geluidemissie van ongeveer 2-3 dB meer dan asfalt (DAB). De geluidemissie van een gewone elementenverharding is ongeveer 5-6 dB hoger dan DAB. Dit wordt veroorzaakt doordat klinkers niet erg maatvast zijn en gaan rammelen. Verder speelt de aanwezigheid van voegen en de dichte structuur van de klinkers een rol bij de geluidproductie.

Mogelijkheid om de geluidsbelasting te reduceren is de toepassing van geluidsreducerende betonstraatstenen. Deze "stille klinkers" hebben een bovenlaag met een aangepaste, licht ruwe oppervlaktetextuur en/of een open structuur. Daardoor wordt het geluid van autobanden gedeeltelijk

bijlage 4B akoestisch onderzoek Busroute Westerhaven WMA



geabsorbeerd en het contactgeluid gereduceerd. Ook de velling, de voeg en het legverband zijn bepalend voor een goede geluidsreductie. Een kleine velling en voeg zijn optimaal. Wat betreft het legverband is een verband waarbij de stenen een hoek van 45° maken met de rijrichting, zoals een keperverband of een visgraatverband noodzakelijk.

In de onderstaande tabel zijn de geluidseffecten opgenomen van de diverse maatregelvarianten.

Maatregel	Wegdekverharding	Geluidreductie
Van 50 km > 30 km/uur	Normaal asfalt (DAB)	- 3,3 dB
Van 50 km > 30 km/uur	klinkers	+ 2,4 dB
Van 50 km > 30 km/uur	Klinkers in keperverband	- 0,3 dB
Van 50 km > 30 km/uur	Stille elementverharding	-3,0 dB

Tabel 1: Geluidsreductie van de diverse maatregelen

Het geluidseffect van diverse wegdeksoorten bij een snelheid van 30 km/uur is opgenomen in bijlage 11.

Gevelisolatie

Na invoering van een 30 km/uur zone is de weg niet meer zoneringsplichtig in het kader van de Wet geluidhinder. Hierdoor vervalt de wettelijke verplichting tot isolatie van de woningen.

7.1.4 Westerhaven

De parallelweg voor het autoverkeer naar en van de parkeergarage wordt ingericht als 30 km/uur weg. De busbaan zal 50 km/uur blijven en bij de herinrichting zal kan daar tevens stil asfalt van het type SMA NL8G+ of vergelijkbare kwaliteit worden toegepast. Langs de Westerhaven zal de geluidsbelasting daarmee flink afnemen.



7.2 Woningisolatie

Bij diverse woningen moet een hogere grenswaarde geluid op de gevel worden vastgesteld om het plan mogelijk te maken. Het gaat om woningen langs de Hoendiepskade en de Eendrachtskade NZ.

Daar liggen woningen waar een geluidstoename op de gevel niet voorkomen kan worden met bronmaatregelen en waarvoor een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld. Als in dat geval het geluidsniveau in de woning boven de 33 dB uitkomt moeten er isolerende maatregelen getroffen worden. Wettelijke basis daarvoor is artikel 111b van de Wet geluidhinder.

Hierdoor blijft het binnenklimaat goed ondanks een hogere geluidsbelasting op de gevel. Bij oudere panden zal er hierdoor veelal sprake zijn van een aanmerkelijke verbetering van het woonklimaat.

Daarnaast zullen nog enkele woningen in de nabije omgeving worden geïsoleerd op grond van een saneringsregeling.

Beleidsvrijheid gemeente

Naast de woningen die op grond van wettelijke verplichtingen in aanmerking komen voor isolatie mag de gemeente overwegen om bij extra extra woningen isolatiemaatregelen te treffen. Het gaat om de woningen nabij het busstation dat ingericht wordt als 30 km zone. Op grond van de Wet geluidhinder is er geen verplichting om maatregelen te treffen. Er vindt bij deze woningen echter wel een geluidstoename plaats van =>1,5 dB en er zal sprake zijn van een relatief hoge geluidsbelasting van 68 dB en meer.

Toelichting woonschepen

Sinds 1 juli 2012 hebben woonschepen wettelijke bescherming tegen geluidhinder mits het gaat om legale en permanente ligplaatsen. De ligplaats moet in een bestemmingsplan zijn opgenomen om speciale bescherming te genieten. In 2009 zijn alle ligplaatsen in de binnenstad in het bestemmingsplan openbaar vaarwater opgenomen.

De binnenwaarden uit de Wet geluidhinder gelden niet voor woonschepen. Er bestaat dus geen wettelijke verplichting om woonschepen te isoleren. Juridisch is dat in het Besluit geluidhinder geregeld door alleen een ligplaats voor een woonschip als geluidsgevoelig terrein aan te wijzen. Achtergrond daarvan is het feit dat bij woonschepen de binnenwaarde van 33 dB niet met sobere en doelmatige maatregelen gehaald kan worden.

7.2.1 Kosten

Pas na onderzoek per individueel pand zijn de exacte isolatiekosten te berekenen. De hoogte van de isolatiekosten zal afhankelijk zijn van:

- Het aantal woningen dat geïsoleerd moet worden (dit hangt mede af van de bronmaatregelen).
- De bestaande isolatie van de woningen (is deze al goed of niet).
- Het aantal verblijfsruimtes in de woning.
- De benodigde isolatieverbetering (een hoge geluidsbelasting op de gevel zal ook een hoge geluidsisolatie en meer kosten vergen).
- Oppervlak ramen
- Aanwezigheid van schuine daken, dakkapellen en houten borstweringen en andere lichte geveldelen.
- Benodigde extra bouwkundige aanpassingen om zware bouwkundige isolatiepakketten te kunnen opvangen.

bijlage 4B akoestisch onderzoek Busroute Westerhaven WMA



Hierdoor kunnen de isolatiekosten variëren van € 2.000,- tot € 30.000,- per woning. Er is een grote variatie aan panden qua grootte en samenstelling. Diverse panden bevatten meerdere woonadressen.

In deze fase van planvorming is op basis van kengetallen de kosten geraamd. Om een indicatie te kunnen geven van de isolatiekosten is uitgegaan van de kosten per wooneenheid. Uitgegaan is van het aantal BAG-adressen per pand. In de berekening is per wooneenheid uitgegaan van € 7.500,- exclusief BTW en inclusief begeleidingskosten.

deelgebied		aantal woon-eenheden	geluids-belasting Lden zonder aftrek dB	kosten per woon-eenheid	kosten totaal excl BTW
Hoendiepskade 50 km/uur deel	wettelijk verplicht	43	65-67	€ 7.500	€ 322.500
Eendrachtskade NZ	wettelijk verplicht	33	64	€ 7.500	€ 247.500
	subtotaal	76			€ 570.000
nabij centrumhalte bussen 30 km zone	optioneel, niet verplicht	23	68-71	€ 7.500	€ 172.500
totaal		99			€ 742.500

Tabel 2: Inschatting kosten woningisolatie

bijlage 4B akoestisch onderzoek Busroute Westerhaven WMA



Bijlagen

Behorende bij het Akoestisch onderzoek HOV busroute binnenstad West d.d. 19 mei 2016 van adviesbureau WMA.

Gebieden

1. Overzicht herinrichtings- en onderzoeksgebied

Weginrichting

2. Huidige wegsituatie met bussen
3. Toekomstige wegsituatie met bussen

Woningen

4. Onderzochte woningen
5. Ligging saneringswoningen

Geluidsbelastingen

6. Heersende geluidsbelasting
7. Geluidsbelasting autonoom 2027
8. Geluidsbelasting en effect met plan
9. Geluidsbelasting en effect met plan en bronmaatregelen

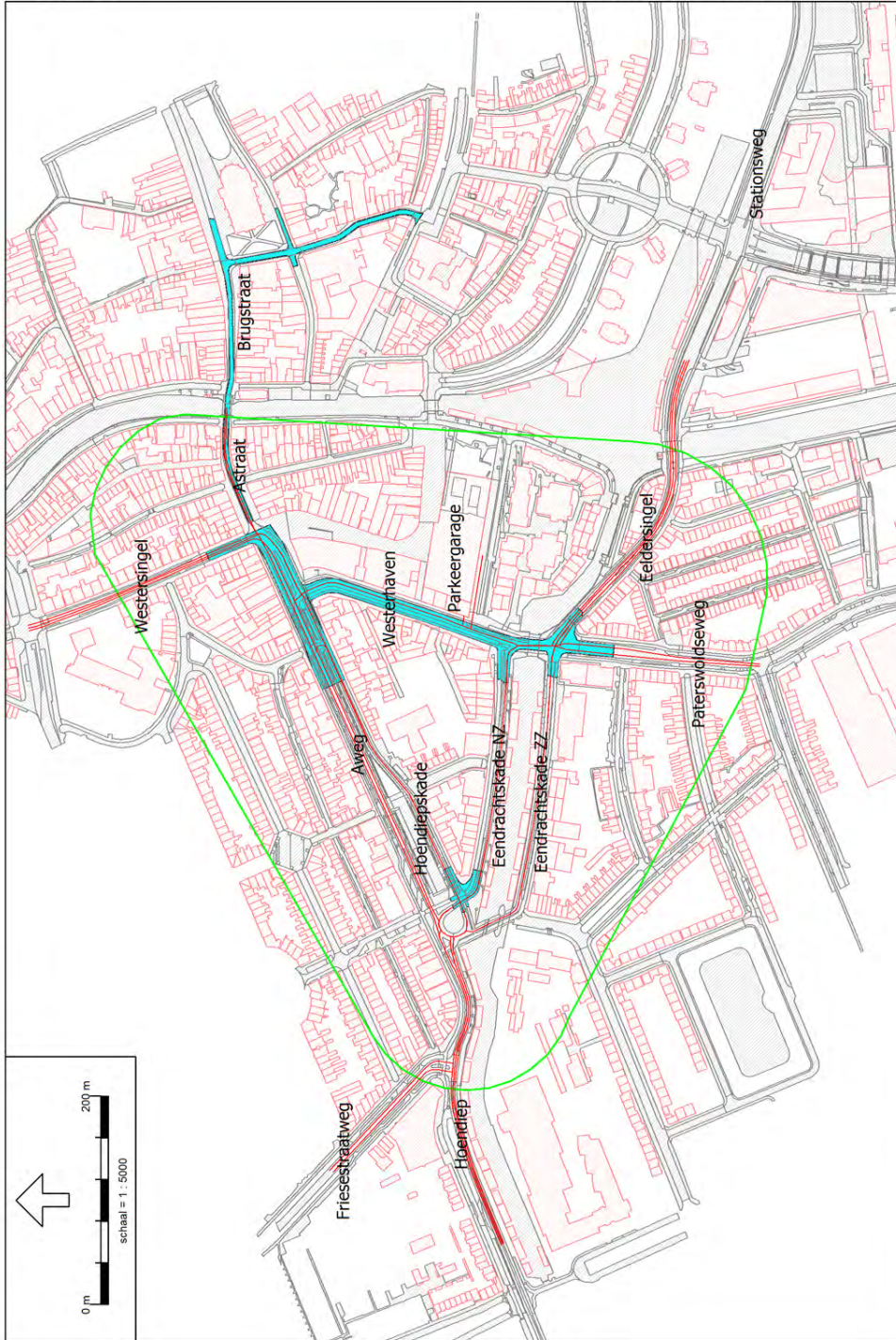
Maatregelen

10. Overzicht maatregelen
11. Geluidseffect van diverse wegdekken bij 30 km/uur

bijlage 4B akoestisch onderzoek Busroute Westerhaven WMA

Akoestisch onderzoek uitvoering Binnenstadvisie
Deelgebied 1 west

Bijlage 01
Overzicht herinrichtings- en onderzoeksgebied



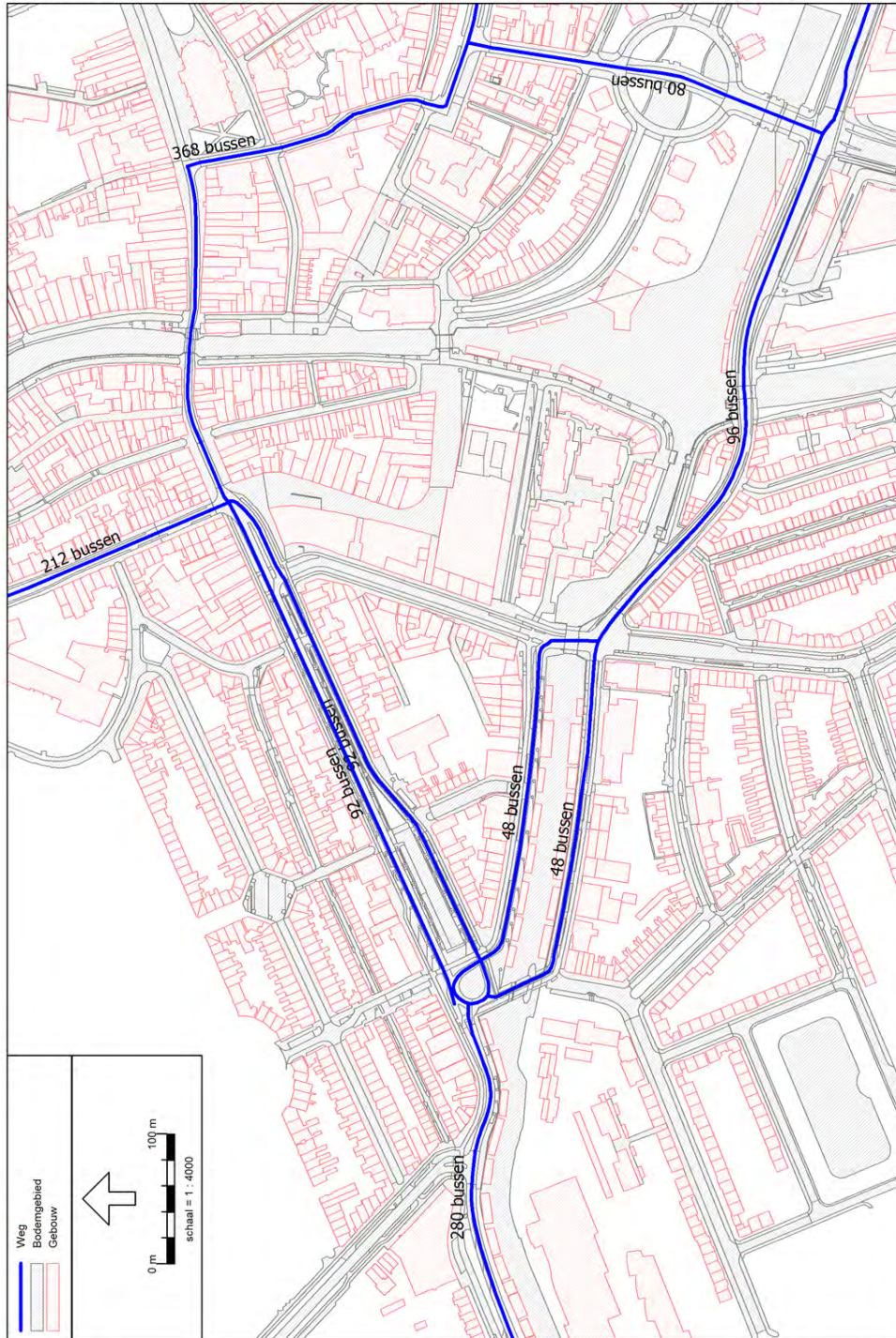
Wegverkeersadvies - RMW-2012, [West - Huidige situatie 2016], Gemeileu V3.11

adviesbureau WMA

bijlage 4B akoestisch onderzoek Busroute Westerhaven WMA

Akoestisch onderzoek uitvoering Binnenstadvisie
Deelgebied 1 west

Bijlage 02
Huidige wegsituatie met bussen



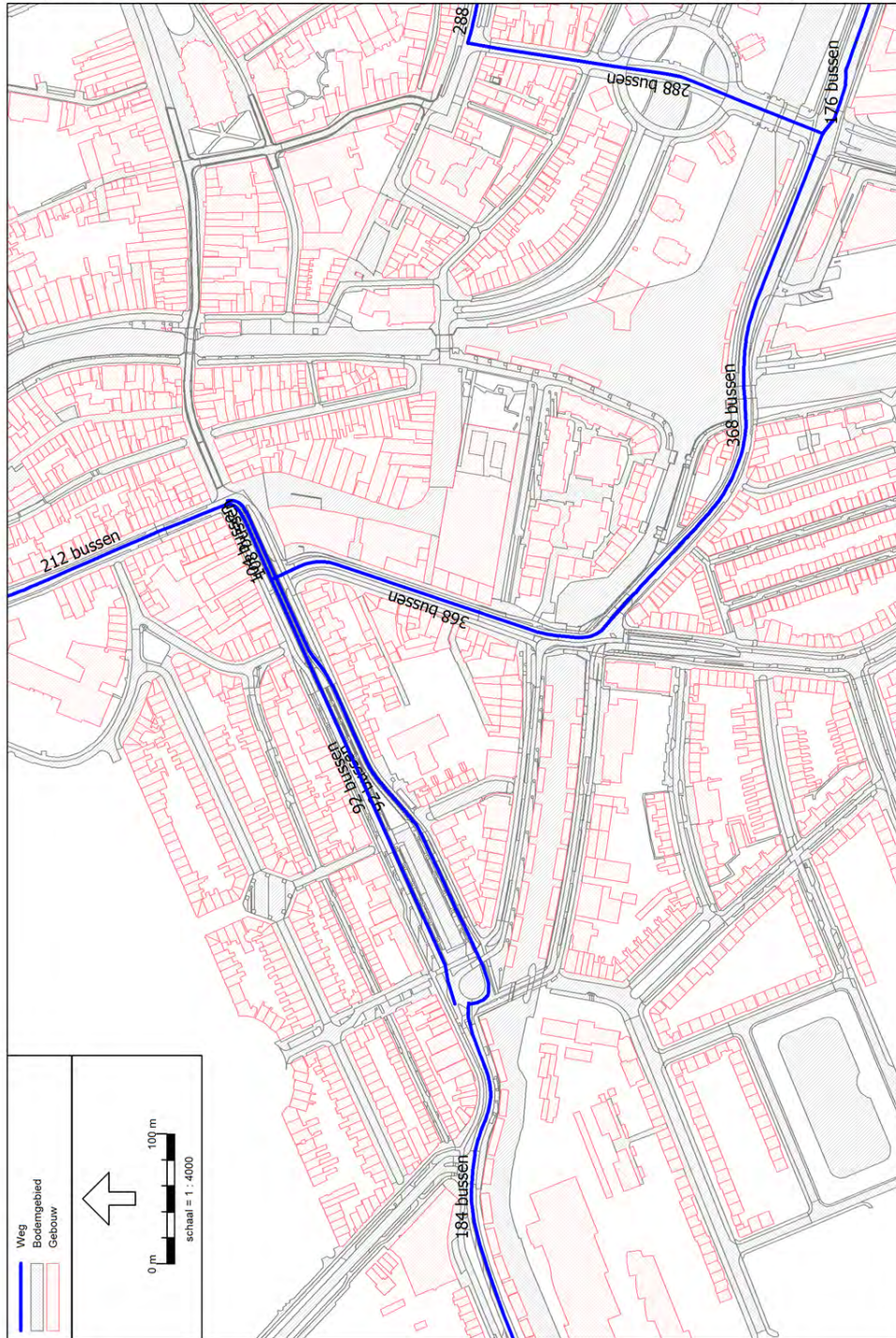
Wegverkeersplan: -RMW-2012, [West - Huidige situatie 2016], Geomileu V3.11

adviesbureau WMA

bijlage 4B akoestisch onderzoek Busroute Westerhaven WMA

Akoestisch onderzoek uitvoering Binnenstadvisie
Deelgebied 1 west

Bijlage 03
Toekomstige wegsituatie met bussen



Wegverkeersplan: -RMW-2012, (West - Met plan 2026), Geomilieu V3.11

adviesbureau WMA

bijlage 4B akoestisch onderzoek Busroute Westerhaven WMA

Akoestisch onderzoek uitvoering Binnenstadvisie deelgebied west
Modelinformatie

Bijlage 04
Onderzochte woningen



Wegverkeersplan - RMM-2012, [West - Huidige situatie 2016], Gemeente V3.11

adviesbureau WMA

bijlage 4B akoestisch onderzoek Busroute Westerhaven WMA

Akoestisch onderzoek uitvoering Binnenstadvisie deelgebied west
Modelinformatie

Bijlage 05
Resterende Saneringswoningen



Wegkerkerslaavaa - RMM-2012, [West - Huidige situatie 2016], Geomileu V3.11

adviesbureau WMA

bijlage 4B akoestisch onderzoek Busroute Westerhaven WMA

Akoestisch onderzoek Binnenstadsvisie deelgebied west
Geluidsbelasting alle wegen cumulatief in Lden zonder 5 dB aftrek

Heersende geluidsbelasting 2016



bijlage 4B akoestisch onderzoek Busroute Westerhaven WMA

Akoestisch onderzoek Binnenstadsvisie deelgebied west
Geluidsbelasting alle wegen cumulatief in Lden zonder 5 dB aftrek

Geluidsbelasting bij autonome ontwikkeling in 2027



bijlage 4B akoestisch onderzoek Busroute Westerhaven WMA

Akoestisch onderzoek Binnenstadsvisie deelgebied west
Geluidsbelasting alle wegen cumulatief in Lden zonder 5 dB aftrek

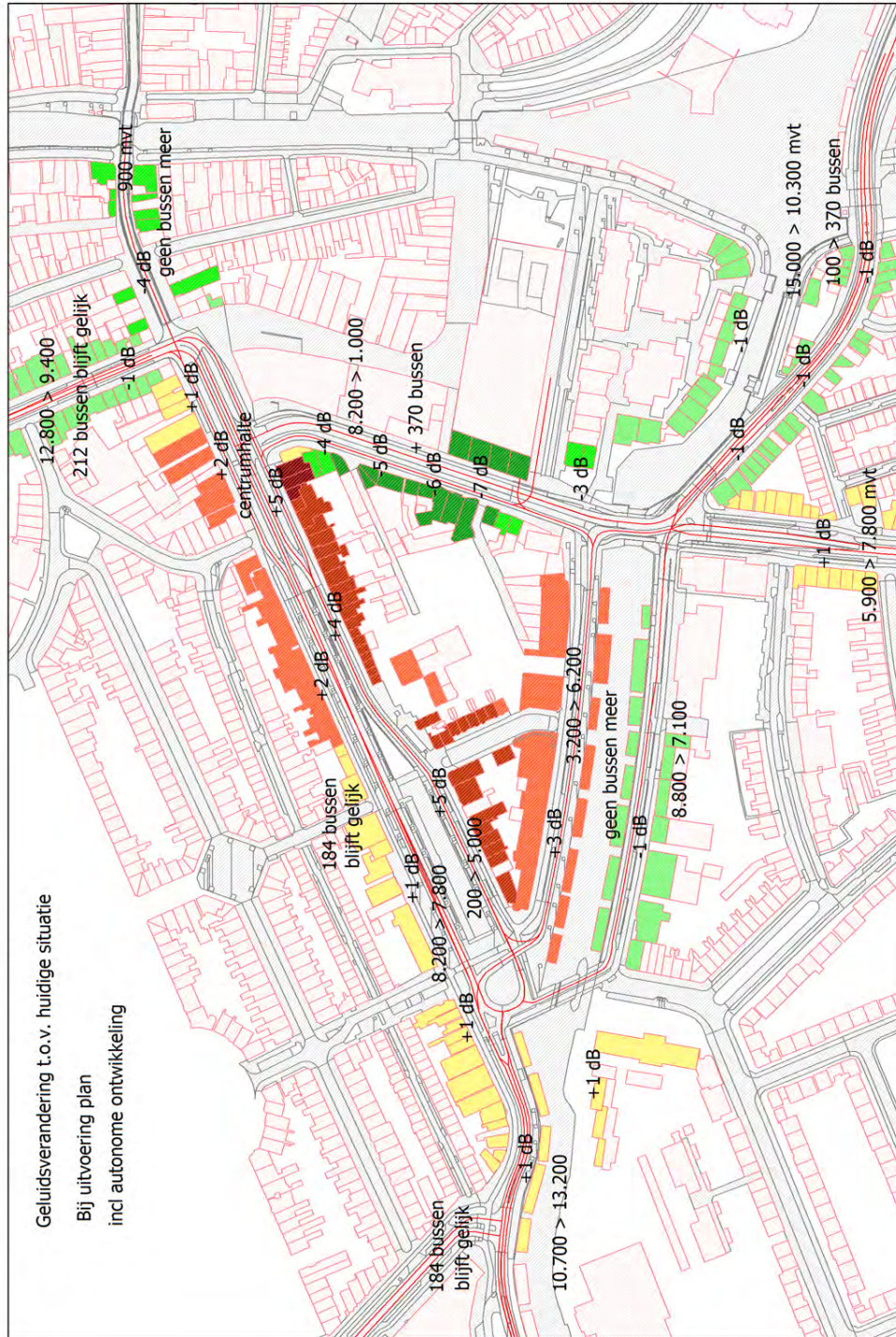
Geluidsbelasting 2027 met plan



bijlage 4B akoestisch onderzoek Busroute Westerhaven WMA

Akoestisch onderzoek Binnenstadsvisie deelgebied west

Geluidsverandering in 2027 met plan



Wegverkeerslawaa - RNMW-2012, West - Met plan 2027, Geomilieu V3.11

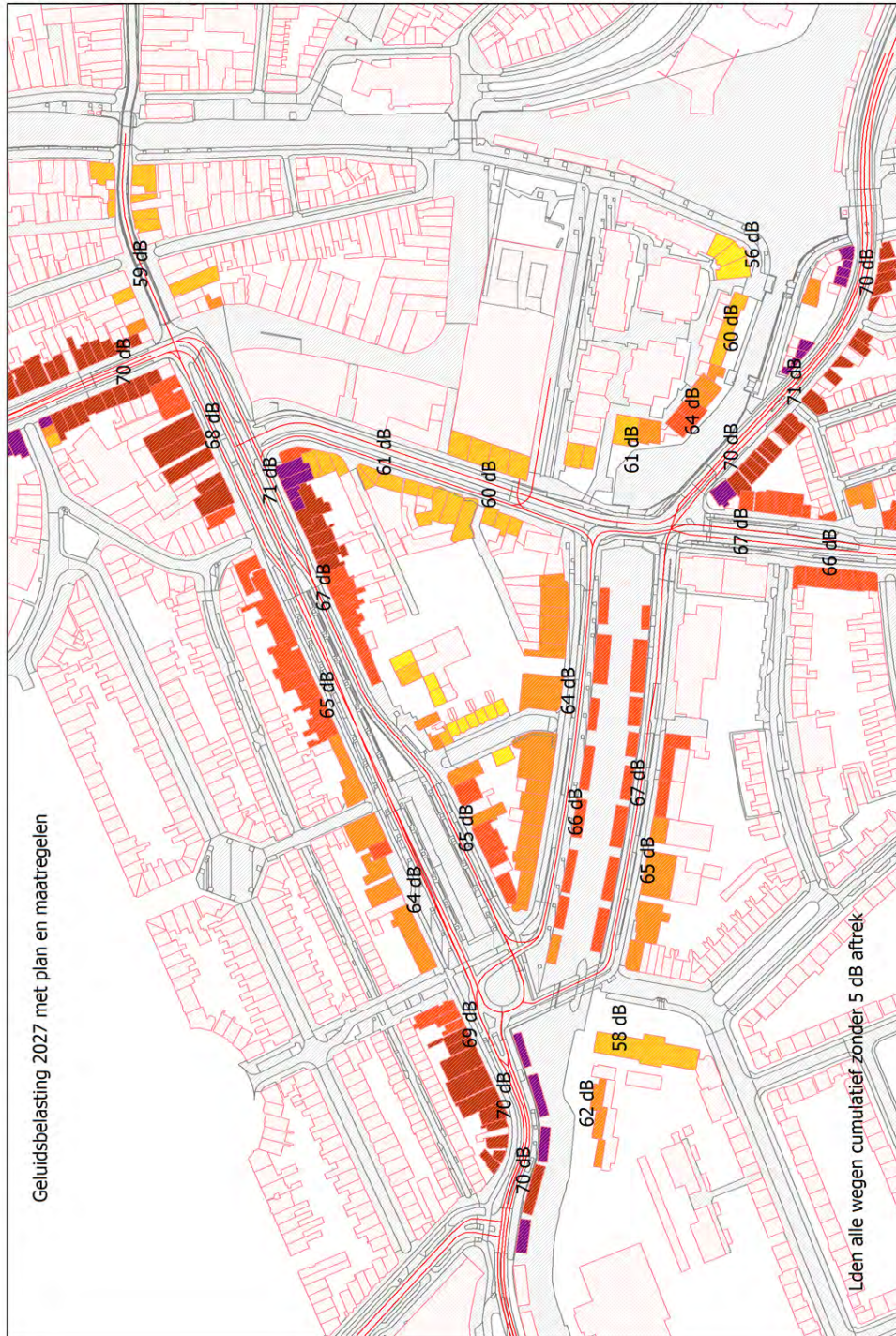
adviesbureau WMA

bijlage 4B akoestisch onderzoek Busroute Westerhaven WMA

Akoestisch onderzoek Binnenstadsvisie deelgebied west

Geluidsbelasting in 2027 met plan en maatregelen

Geluidsbelasting alle wegen cumulatief in Lden zonder 5 dB aftrek



bijlage 4B akoestisch onderzoek Busroute Westerhaven WMA

Akoestisch onderzoek Binnenstadsvisie deelgebied west

Geluidsverandering in 2027 met plan en maatregelen



bijlage 4B akoestisch onderzoek Busroute Westerhaven WMA

Akoestisch onderzoek uitvoering Binnenstadsvisie
Deelgebied west

Samenvatting geluidseffecten en maatregelen



Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [West - Plan 2027 met maatregelen], Geometrie V3.11

adviesbureau WMA

11. Geluidsreductie stille wegdekken

Berekening volgens reken- en meetvoorschrift geluid 2012
19 mei 2016



Berekend met Cwegdek = gemiddelde geluidsreductie gedurende de levensduur

Uitgangspunten

Snelheid
etmaalintensiteit

binnen de bebouwde kom
met busroute

30 km/uur

7.000 mvt/etmaal

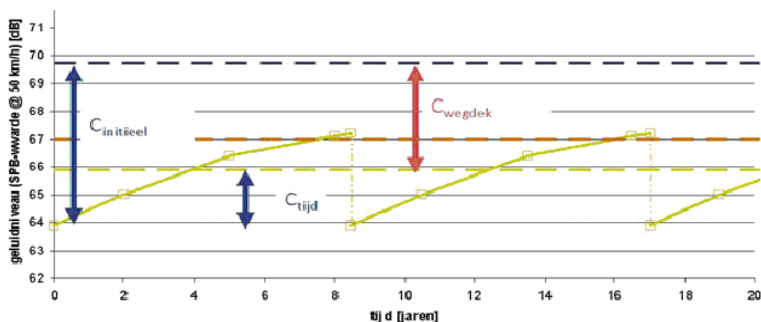
verkeersverdeling	
etmaalverdeling	
gem. uurintensiteit	
lichte voertuigen	
middelzware voertuigen	
zware voertuigen	
aandeel vrachtverkeer	

dag	avond	nacht
07-19	19-23	23-07
79,9%	12,6%	7,5%
6,7%	3,1%	0,9%
90,0%	94,0%	92,0%
8,0%	5,0%	6,0%
2,0%	1,0%	2,0%
10,0%	6,0%	8,0%

Geluidsverschillen

Wegdektype
referentieasfalt (DAB)
klinker
klinkers in keperverband
stille klinkers
SMA 08
SMA 05
SMA NL8G+
dunne deklagen A
dunne deklagen B

Lden dB	verschil dB
63,6	
69,5	6,0
66,6	3,1
64,1	0,6
63,4	-0,2
63,1	-0,5
62,1	-1,5
62,2	-1,3
61,6	-2,0



bijlage 5A boomeffectanalyse

Gemeente Groningen
Ingenieursbureau Gemeente Groningen
Postbus 7081
9701 JB Groningen

Boom Effect Analyse
Binnenstadsvisie
Inrichtingsplan bussen over west

19-05-16

Gemeente Groningen

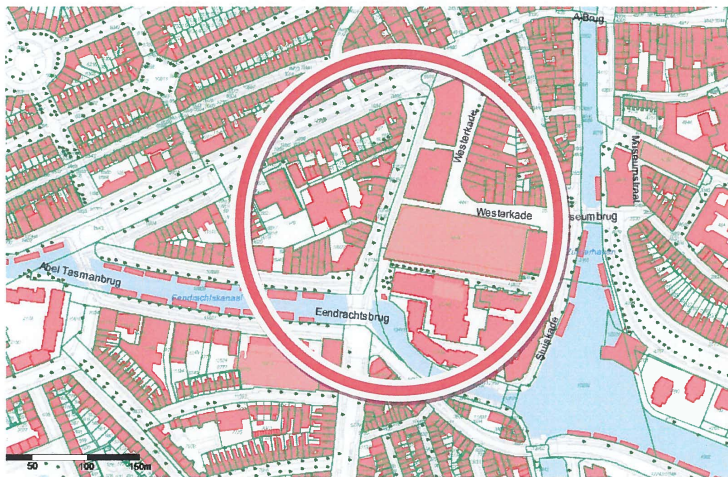
stad.

bijlage 5A boomeffectanalyse

Boom Effect Analyse Binnenstadsvisie inrichtingsplan over west

Boom Effect Analyse Binnenstadsvisie inrichtingsplan busse over west

19-05-16



kaartmateriaal situatie

Gemeente Groningen
afdeling Ingenieursbureau gemeente Groningen

Groningen 19-05-16

bijlage 5A boomeffectanalyse

Boom Effect Analyse Binnenstadsvisie inrichtingsplan over west

Verantwoording

Titel: Boom Effect Analyse
Binnenstadsvisie bussen over west

Datum: 19-05-15

Auteur: P. de Graaf
Email: prasad.de.graaf@groningen.nl

contact: Gemeente Groningen
Ingenieursbureau Gemeente Groningen
Gedempte Zuiderdiep 98
9711 HL Groningen
tel: 050-3678111 doorkiesnummer 8140

gecontroleerd: H. Langeveld

bijlage 5A boomeffectanalyse

Boom Effect Analyse Binnenstadvisie inrichtingsplan over west

Boom Effect Analyse Binnenstadvisie west

Inhoudsopgave

- 1.0 Inleiding
- 2.0 Aanleiding
- 3.0 Doelstelling
- 4.0 Inmeting
- 5.0 Eigendomsverhouding
- 6.0 Ligging
- 7.0 Regelgeving en beleid van toepassing op dit project
- 8.0 Inventarisatie
- 9.0 Gevolgen
- 10.0 Groenbalans
- 11.0 Compensatie
- 12.0 Maatregelen
- 13.0 Profielen
- 14.0 Bijlagen

bijlage 5A boomeffectanalyse

Boom Effect Analyse Binnenstadvisie inrichtingsplan over west

1.0 Inleiding

Het college heeft in een coalitieakkoord “Voor de Verandering” afgesproken het verblijfsgebied van de binnenstad en Diepenring anders te willen inrichten.

In het kader van deze plannen zijn de bomen binnen het plangebied op 2 november 2015 geïnventariseerd. Het betreft een inventarisatie die op basis van de VTA methode is gemaakt. VTA staat voor Visual Tree Assessment, een visuele boombeoordeling. Deze beoordeling is opgesteld door de gemeente Groningen afdeling Stadsbeheer.

2.0 Aanleiding

Op 24 juni 2015 heeft de gemeenteraad de hoofdlijnen van de conceptvisie “Bestemming Binnenstad” vastgesteld.

In deze conceptvisie zijn de volgende onderwerpen opgenomen:

- vergroten van het bezoek en gebruik van de binnenstad;
- meer ruimte te geven aan voetganger en fietser;
- de openbare ruimte daarop in te richten
- uitwerken van een andere routing van de bussen.

Deze Boom Effect Analyse is opgesteld op basis van een “inrichtingsplan bussen over west” datum 25 april 2016. (zie bijlage 5)

Dit inrichtingsplan voorziet in de aanleg van busbanen op de Westerhaven en een halte “Centrum halte west” op de Aweg / Hoendijskade.

3.0 Doelstelling

Deze Boom Effect Analyse maakt de consequenties van dit inrichtingsplan op het bestaand groen inzichtelijk. Het college stelt de BEA vast en informeert de raad. Hiermee is een “dringende reden” verkregen, die volgens de APVG voor het verlenen van een omgevingsvergunning “activiteit vellen van bomen en houtopstanden” vereist is.

De BEA dient als onderlegger voor de aanvraag en verlening van de omgevingsvergunning met betrekking tot het vellen van bomen en rooien houtopstanden.

4.0 Inmeting

De locaties van de bomen zijn landmeetkundig ingemeten.

5.0 Eigendomsverhoudingen

De werkzaamheden vinden plaats op gronden in eigendom van de gemeente Groningen.

Kadastrale gegevens: GNG00C 11754, 12539, 12791 sectie G,

6.0 Ligging

Het plangebied ligt ten westen van het centrum van de stad Groningen.

De werkzaamheden worden uitgevoerd aan de Westerhaven, Hoendijskade en Astraat.

bijlage 5A boomeffectanalyse

7.0 Regelgeving en beleid van toepassing op dit project.

Het project “Binnenstadsvisie inrichtingsplan bussen over west” wordt getoetst aan regelgeving en beleidsregels zoals genoemd in bijlage 1.

7.1. de Algemeen Plaatselijke verordening Groningen (APVG)

Om de uitvoering van dit project mogelijk te maken, moeten er bomen verwijderd worden. De APVG is van kracht, een omgevingsvergunning met activiteit vellen van houtopstanden is daarom vereist. Er worden geen potentieel monumentale en ook geen monumentale bomen geveld. (zie inventarisatie bijlage 3)

7.2. Beleidsregels APVG vellen van een houtopstand

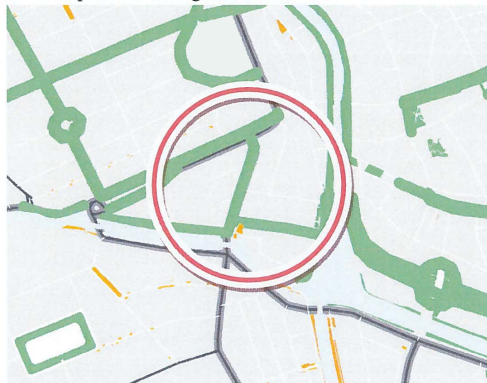
Dit plan betreft een ruimtelijke ontwikkeling. Bij ruimtelijke ontwikkelingen is de door het college vastgestelde BEA het toetsingskader.

7.3. Groenstructuurvisie voor Groningen “Groene Pepers”

In de Groenstructuurvisie “Groene Pepers” is het project als volgt opgenomen.

Westerhaven: Basisgroenstructuur

Hoendiepskade: Basisgroenstructuur



Basisgroenstructuur = Groene openbare ruimte, waar de gemeente in de eerste instantie verantwoordelijk voor is. Gestreefd wordt naar versterking van de functionele kwaliteit en completering van de samenhang in het netwerk.

Nevengroenstructuur = Overige openbare ruimte, vooral op het niveau van buurt en straat, waar nadrukkelijk gestreefd wordt naar medeverantwoordelijkheid en participatie van bewoners en beheerders bij de inrichting en het beheer.

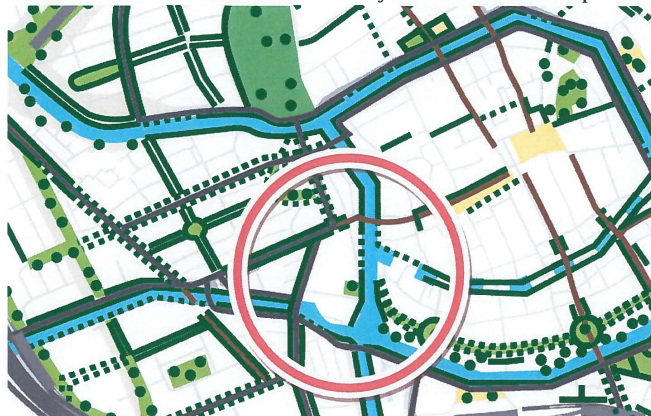
Kaartmateriaal fragment van groenstructuurvisie

bijlage 5A boomeffectanalyse

7.5. Boomstructuurvisie “Sterke Stammen”

De bomen rijen aan de Westerhaven en Hoendiepskade zijn volgens de boomstructuurvisie “Sterke Stammen” onderdeel van de bomenhoofdstructuur.

Aan de Westerkade worden 15 bomen verwijderd en aan de Hoendiepskade 10 stuks.



fragment van het boomstructuurvisie

8.0 Inventarisatie

Het groen is geïnventariseerd op basis van de VTA methode. VTA staat voor Visual Tree Assessment, een visuele boombeoordeling. In bijlage 3 staan de resultaten.

Het te ontwikkelen gebied bestaat uit solitaire bomen in rijen.

De twee platanen aan de Westerhaven zijn verplantbaar. Naar de verplantbaarheid van de Amberbomen is onderzoek gedaan, met als eindconclusie dat deze bomen slecht verplantbaar zijn.

9.0 Gevolgen

Het project “Binnenstadvisie west” heeft voor het bestaand groen de volgende consequenties.

Omschrijving	Aantal Stuks vellen Hoendiepskade	Aantal Stuks vellen Westerhaven	Aantal Stuks verplanten Westerhaven	totaal	Opmerking
Vellen solitaire bomen <20cm	1	1		2	Niet vergunningsplichtig
Vellen solitaire bomen >20cm	9	12		21	
Verplanten platanen			2	2	Verplanten
Totaal	10	13	2	25	

Er is een omgevingsvergunning vereist voor:

-vellen bomen ≥ 20 cm. 21 stuks

-verplanten bomen ≥ 20 cm. 2 stuks

bijlage 5A boomeffectanalyse

Boom Effect Analyse Binnenstadvisie inrichtingsplan over west

10.0 Groenbalans

Van het project is de volgende groenbalans opgemaakt:

Omschrijving	Aantal Te verwijderen	Aantal Nieuw te planten	Aantal Te herplanten	Saldo
Hoendiepskade / Aweg	10	13		+3
Westerhaven	15	10		-5
kop Hoendiepskade A-weg A. bij Tasmanplein	--		2	+2
totaal	-25	+23		0

De genoemde aantallen zijn op basis van het huidige inrichtingsplan maar kunnen op basis van planuitwerking maximaal 20 % positief of negatief afwijken. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning moet uitgegaan worden van de exacte aantallen.

11.0 Compensatie

Als er groen verwijderd wordt is het uitgangspunt voor groen dat er met name in de basisgroenstructuur 1 op 1 gecompenseerd wordt (groenstructuurvisie). De APVG geeft hierop een aanvulling "er geldt een 1:1 herplant tenzij er binnen het projectgebied geen geschikte ruimte voor een nieuwe houtopstand is".

De Westerhaven voldoet niet aan de 1:1 compensatie (-15 +10=-5). Aan Hoendiepskade / Aweg hebben we te maken met een positief saldo (+3 stuks)

Binnen dit project is gezocht naar een locatie waar aanvullend bomen geplant kunnen worden.

Op de kop Hoendiepskade A-weg bij het A. Tasmanplein is plaats voor herplant van 2 stuks, (de 2 platanen van de Westerhaven).

Het totaal aantal te planten bomen wordt dan 25 stuks, hiermee wordt voldaan aan de 1:1 compensatie.

12.0 Maatregelen

In de verdere planontwikkeling en in de uitvoering moet rekening gehouden worden met de volgende maatregelen.

A. Boombescherming

Voor wat betreft de werkzaamheden rondom te handhaven bomen die binnen de werkgrenzen van het werk staan zijn de richtlijnen voor boombescherming van toepassing, zoals die zijn opgesteld door de vereniging Stadswerk Nederland. (zie folder bijlage 2)

De bomen met de nummers 1 en 40 zijn de enige bomen die binnen de werkgrens van dit project blijven staan.

Voor deze twee bomen geldt de richtlijnen van Stadswerk.

bijlage 5A boomeffectanalyse

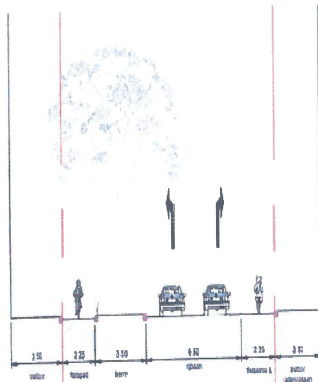
13.0 Profielen

Het profiel van de Westerhaven veranderd omdat er een vrij liggende parallelweg aangelegd moet worden. Deze parallelweg is nodig om de winkels bereikbaar te houden.

Deze verbreding van de Westerhaven kan niet gezocht worden in het trottoir i.v.m. kabels en leidingen en i.v.m. aanwezigheid van luifels.

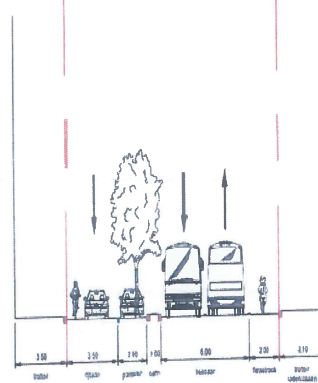
De bomenrij moet hiervoor 1.00m. verschoven worden.

VO-Westerhaven Basisvariant



Dwarsprofiel huidige situatie Westerhaven

- auto en bus gemengd
- eenrichtingsverkeer ri. Aweg
- laden/lossen oostzijde



Dwarsprofiel nieuwe situatie Westerhaven

- auto en bus gescheiden
- eenrichtingsverkeer auto via parallelweg
- kort parkeren aan oostzijde parallelweg
- auto en fiets gemengd via parallelweg
- laden/lossen conform huidige situatie
- bevoorrading via busbaan

Kaartmateriaal profiel Weterhaven

Omdat aan de Aweg / Hoendiepskade een eindhalte "Centrumhalte West" komt, veranderd hier het gehele profiel, de te herplanten bomen komen hierdoor op een andere locatie terug.

bijlage 5A boomeffectanalyse

Boom Effect Analyse Binnenstadvisie inrichtingsplan over west

14.0 Bijlagen

Bij deze Boom Effect Analyse behoren de volgende bijlagen:

-beleid algemeen

- 1. Algemene beleidsregels

-folder boombescherming Stadswerk:

- 2 Boombescherming op bouwlocaties

Inventarisatielijst:

- 3. Inventarisatielijst bomen Binnenstadvisie west datum: 2-11-2015

Tekeningen:

- 4. Inventarisatie groen bestaande situatie met te vellen bomen
- 5 Ontwerp Binnenstadvisie inrichtingsplan bussen over west 25 april 2016

bijlage 5A boomeffectanalyse

Boom Effect Analyse Binnenstadvisie inrichtingsplan over west

Bijlage 1

1.0 Regelgeving en Beleid algemeen

Op deze Boom Effect Analyse zijn de volgende vastgestelde documenten van toepassing:

- De Algemeen Plaatselijke Verordening Groningen (APVG)
- Beleidsregels vellen van een houtopstand
- Groenstructuurvisie voor Groningen "Groene Pepers"
- Boomstructuurvisie "Sterke Stammen"

In paragraaf 9 wordt regelgeving en beleid specifiek voor het project vertaald.

1.1 De Algemeen Plaatselijke Verordening Groningen (APVG)

Om het bomenbestand in de stad te beschermen heeft de gemeente een aantal beleidsregels vastgesteld in de Algemene Plaatselijke Verordening Groningen, de APVG. In de APVG is geregeld hoe er met het bomenbestand wordt omgegaan en welke regels er gelden als iemand (ook de gemeente zelf) een boom wil kappen. In artikel 2 staat dat het college een omgevingsvergunning toetst op het belang voor het behoud van de houtopstand en op het belang voor het verwijderen van de houtopstand.

In de APVG staan in afdeling 3 artikelen opgenomen die het bewaren van houtopstanden moet waarborgen.

De afdeling bestaat uit 11 artikelen. Eén daarvan, de belangrijkste, is:

Artikel 4:9 Velverbod

Het is verboden zonder vergunning van het bevoegd gezag een houtopstand te vellen of te doen vellen.

1.2. Beleidsregels APVG vellen van een houtopstand

In deze beleidsregels zijn opgenomen:

- artikel 1 Definities,
- artikel 2 Toetsing aanvraag omgevingsvergunning,
- artikel 3 Eisen aan een Boom Effect Analyse,
- artikel 4 Herplantplicht
- artikel 5 Handhaving

Bomen met een stamdoorsnede dikker dan 20cm worden beschermd. Voor deze bomen geldt: "er wordt niet gekapt tenzij....."

Dat betekent dat "vellen" moet worden gemotiveerd en dat aangegeven moet worden dat het niet anders kan.

In de beleidsregels zijn toetsingscriteria's opgenomen waaraan een aanvraag omgevingsvergunning moet voldoen. Eén daarvan is, als er sprake is van een ruimtelijke ontwikkeling moet de aanvraag ingediend zijn met een vastgestelde Boom Effect Analyse.

Artikel 4 Herplantplicht

Het college legt voor iedere geveld houtopstand een herplantplicht voor een nieuwe houtopstand op tenzij de standplaats van de houtopstand vanwege een ruimtelijke ontwikkeling verdwijnt en er binnen het projectgebied geen geschikte ruimte voor een nieuwe houtopstand is.

bijlage 5A boomeffectanalyse

Boom Effect Analyse Binnenstadvisie inrichtingsplan over west

1.3. Groenstructuurvisie voor Groningen "Groene Pepers"

In de groenstructuurvisie wordt een overkoepelende visie op het groen gegeven.

Deze visie begint met een samenvatting.

"Deze groenstructuurvisie Groene Pepers doet uitspraken over de kwaliteit, kwantiteit en de betekenis van het groen in de stad; het gaat om een waardeoordeel ten aanzien van functioneel gebruik, biodiversiteit, volksgezondheid, beleving en economie.

Op basis van dat oordeel onderscheiden wij als college van burgemeester en wethouders een kwalitatief hoogwaardige basisgroenstructuur voor de hele stad als onderdeel van het groenblauwe netwerk waar de gemeente zich in eerste instantie verantwoordelijk voor weet".

Uitgangspunt van de groenstructuurvisie is dat de intensivering van het stedelijk gebied die is voorzien in de structuurvisie "Stad op scherp" niet zal leiden tot een substantiële afname van het groen areaal.

Wanneer als gevolg van planvorming de basisgroenstructuur op een locatie wordt aangetast, wordt het groen kwalitatief en waar mogelijk in oppervlakte (fysiek) gecompenseerd in of nabij het plangebied.

1.4. Boomstructuurvisie "Sterke Stammen"

Aan de hand van een viertal structurelementen is de boomhoofdstructuur tot stand gekomen. Deze structurelementen zijn: cultuurhistorie, water, hoofdwegen, parken en pleinen. Alle vier structurelementen gecombineerd in één tekening geven als eind resultaat de tekening "Boomstructuurvisie Groningen Hoofstructuur 2014"

Er wordt gestreefd naar een zo'n compleet mogelijke boomstructuur. Bomen moeten wel op de juiste plek worden aangeplant en de kans krijgen oud te worden.

De bomenstructuurvisie vormt zowel een toetsingskader bij het ontwikkelen van ruimtelijke plannen in de stad als een inspirerende leidraad

De uitgangspunten zijn:

1. Behoud en compleet maken van de hoofdbomenstructuur
2. Duurzame aanplant
3. Meer monumentale bomen

bijlage 5A boomeffectanalyse

Boom Effect Analyse Binnenstadsvisie inrichtingsplan over west

Bijlage 1 vervolg

Omschrijving van de begrippen

In deze BEA worden begrippen gebruikt die hieronder omschreven worden:

Boom Effect Analyse:

Een rapportage waarin beschreven is welke effecten een ruimtelijke ontwikkeling op de bomen en houtopstanden heeft, op welke wijze de te verwijderen bomen en houtopstanden gecompenseerd worden.

Ruimtelijke ontwikkeling

Een ontwikkeling door (semi) overheden of projectontwikkelaars zoals aanleg van wegen, bedrijfsterreinen, havens, woonwijken dan wel bouwplannen die alleen met een buitenplanse afwijking van het bestemmingsplan gerealiseerd kan worden.

Boom

Een houtig gewas, overblijvend gewas met een dwarsdoorsnede van de stam van minimaal 20 centimeter op 1.30 meter hoogte boven het maaiveld. In geval van meerstammigheid geldt de dwarsdoorsnede van de dikste stam.

Houtopstand

Eén of meer bomen, hakhout, bosplantsoen, (lint) begroeiing (een mix van bomen en / heesters) met een minimale aangesloten oppervlakte van 100m² en een natuurlijke groeihoogte van > 2.00m.

Monumentale boom

Een monumentale boom moet voldoen aan de volgende basisvoorwaarden:

- leeftijd: 50 jaar of ouder;
 - conditie: redelijke, minimale levensverwachting van 10 a 15 jaar;
 - habitus: karakteristiek
- en voldoen aan één van de volgende specifieke voorwaarden:
- onderdeel van de ecologische infrastructuur;
 - onderdeel van karakteristieke bomen groep / laanbeplanting;
 - onderdeel zeldzaam biotoop;
 - zeldzaam, gedenkboom;
 - bepalend voor de omgeving;
 - herkenningpunt.

Potentieel monumentale boom

Een potentieel monumentale boom moet voldoen aan de volgende basisvoorwaarden:

- leeftijd tussen 35 en 50 jaar oud;
 - voldoende conditie, minimaal 10-15 jaar nog te leven;
 - karakteristiek (moet er uitzien zoals door natuurlijke groei- en snoeiwijze is ontstaan
- en voldoen aan één van de volgende specifieke voorwaarden:
- onderdeel ecologische infrastructuur
 - onderdeel karakteristieke boom groep / laanbeplanting
 - onderdeel zeldzaam biotoop
 - zeldzaam, gedenkboom
 - bepalend voor de omgeving
 - herkenningpunt.

bijlage 5A boomeffectanalyse

Boom Effect Analyse Binnenstadsvisie inrichtingsplan over west

Bijlage 2


Boombescherming op bouwlocaties

Let op!

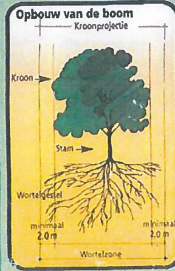
Vorstbouwwerkzaamheden beginnen, aandacht voor de volgende voorzichtsmaatregelen:

Algemeen
De voorschriften voor de bescherming van bomen dienen op de bouwlocatie aanwezig te zijn. De te treffen maatregelen dienen voor de uitvoering van de werkzaamheden in overleg met de boombeheerder en vervolgens met de directie te worden vastgesteld (zie: Standaard R.A.W. bepalingen). De aannemer is verplicht zijn medewerkers op deze voorschriften te wijzen en zorg te dragen voor de inschrijving daarvan.

Schade
Bij beschadiging van wortels, takken en/of stam is de aannemer verplicht de onmiddellijk aan de boombeheerder en de directie te melden. Vakkundig ingrijpen kan grotere schade en verwoestingschade beperken dan wel voorkomen.
Toegebrachte schade dient de veroorzaker te vergoeden.
De hoogte van het schadebedrag wordt bepaald door de aard en omvang van de toegebrachte schade en de meerwaards volgens de "Nederlandse Vereniging van Taxateurs van Bomen" (NVTB) voor de waardebepaling van bomen.



Opbouw van de boom




Beschermingscode:

- Vooruitlopen op bouw-/afloopactiviteiten moeten de te handhaven bomen met de werkelijke kroonprojectie op tekening staan aangegeven.
- Neem voor de start van de werkzaamheden contact op met de boombeheerder over de te nemen beschermingsmaatregelen.
- Machinaal graafwerk binnen de kroonprojectie door transport, opslag van materialen e.d.
- Vooraf bodemverdriching onder de kroonprojectie door transport, opslag van materialen e.d.
- Soorten van takken en wortels dikker dan 5 cm doorsnede uitsluitend na overleg met de boombeheerder en vervolgens laten uitvoeren door vakbekwame boomverzorgers (Europaan Treeworkers).


6. Graafwerkzaamheden

In de wortelzone uitsluitend volgens voorvoorschrift in handtracht graafwerk. Maximaal gebruik van kabelbeton en mantrubben.



7. Bouwput

Let op uitdijgingen van bij grondwaterverhoging! Water geven kan bijzondere schade beperken.




Graafwerkzaamheden afbeelding 6-7

In de wortelzone is (machinaal) graafwerk toegestaan. Slechts bij hoge uitzondering en dan uitsluitend indien voorgeschreven (bestuur) en in overleg met de boombeheerder zijn ontgravingen, in handtracht uit te voeren, binnen de wortelzone mogelijk. Uitsluitend in overleg met de boombeheerder en op daarop volgende toestemming van de directie kunnen incidenteel wortels tot een doorsnede van 5 cm recht worden doorgezaagd. Dit moet wel verkennend gebeuren, dus knippen en zagen en niet loodsen en schuren. Oorzaken van dikkere wortels mag nooit. Het in handtracht ondergraven ervan onderboren is wel toegestaan. Het gestuurd onderboren van kabels en leidingen verdient de voorkeur. Een bouwput of sleuf lagen die kroonprojectie van bomen mag niet langer dan vier weken open liggen. Blootliggende wortels moeten in alle gevallen beschermd worden tegen uitdroging en vorst (m.v. vruchtbare deken of zwaarte folie) en in ieder geval zo snel mogelijk worden toegegedekt met grond. Bij vorst open sluiten aan de boomzijde direct afschermen.

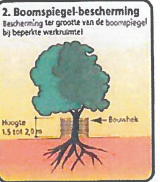
1. Kroonprojectie-bescherming

Afhaken van kroonprojectie of wortelzone zorgt voor maximale bescherming!



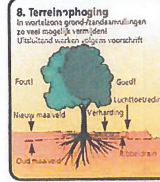
2. Boomspiegel-bescherming

Bescherming ter grootte van de boomspiegel bij beperkte verkeer.




8. Terreinophoging

In wortelzone grondlandaanwijzingen zo veel mogelijk vermijden. Uitsluitend werken volgens voorvoorschrift.



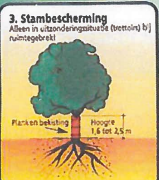
9. Terreinafgraving

Wortel machinaal ongraven binnen kroonprojectie!




3. Stambescherming

Alleen in uitzonderingszouden (bestoel) bij boomspiegel!




10. Bodemverdriching

Bodemverdriching leidt tot afsterven van de boom!




11. Bodemverdriching

Geen bodemverdrichende machines op het wortelpakket! Uitsluitend handarbeid toegestaan.




4. Bouwplaats

Deze bouwlocatie op het wortelpakket plaatsen! Takken binnen de kroonprojectie is niet toegestaan.




5. Bouwverkeer





Binnen de kroonprojectie voortaan! Noodzakelijk verkeer alleen op een rijstrookbaar spoor.



12. Opslagplaats

Een opslag van materialen binnen de kroonprojectie!



Folder boombescherming Stadswerk

Uitgave: Vereniging Stadswerk Nederland
vsgroep Groen, Natuur en Landschap
copyright 2007
Te bestellen bij secretariaat Stadswerk:

14

Gemeente Groningen afd. Ingenieursbureau Gemeente Groningen 19-05-16

143

bijlage 5A boomeffectanalyse

Gemeente Groningen
 veldirectie Stadsbeheer afd. wijkbeheer / stadsprogramma contactpersoon D. Dolstra
 contactpersoon IGG: P. de Graaf
 Project : Binnenstadsvisie inrichtingsplan bussen over de west
 Locatie : Vak B Hoendiepskade / Aweg
 Datum : -2-11-2015
 Geactualiseerd :
 Wijziging :
 Opsteller : G.J.'t Hooft

huis Nr.	Soort Nederlandse naam	Soort Wetenschappelijke naam	Ø stam cm.	Ø kroon m ¹ .	Condite n, v, s, z.	Kernjaar	meerstemmig	wortelopdruk	Potentieel monumentaal	Monumentaal	Levensverw. <10, >10jr	Verplantbaarheid	Beluchting	Opmerkingen	verplanten	besluit kappen <20cm	besluit kappen >20cm	motivering
1	Amberboom	Liquidambar styraciflua	25	5	n	1998	x	x	x	>10	x	x	x	Boomrooster/bescherm				
2	Amberboom	Liquidambar styraciflua	20	4	n	1998	x	x	x	>10	x	x	x	Eenzijdige kroon				
3	Amberboom	Liquidambar styraciflua	24	5	n	1998	x	x	x	>10	x	x	x	Boomrooster/bescherm				1 aanpassing wegrprofiel
4	Amberboom	Liquidambar styraciflua	20	4	n	1998	x	x	x	>10	x	x	x	Boomrooster/bescherm				1 aanpassing wegrprofiel
5	Amberboom	Liquidambar styraciflua	28	8	n	1998	x	x	x	>10	x	x	x					1 aanpassing wegrprofiel
6	Amberboom	Liquidambar styraciflua	23	6	n	1998	x	x	x	>10	x	x	x	Boomrooster/bescherm				1 aanpassing wegrprofiel
7	Amberboom	Liquidambar styraciflua	20	4	n	1998	x	x	x	>10	x	x	x	Boomrooster/bescherm				1 aanpassing wegrprofiel
8	Christusdoorn	Gleditsia triacanthos	18	5	n	1995				>10	x	x	x	Boomrooster/bescherm				
9	Christusdoorn	Gleditsia triacanthos	16	5	n	1995				>10	x	x	x	Boomrooster/bescherm beschadigd slam				
10	Christusdoorn	Gleditsia triacanthos	21	6	n	1995				>10	x	x	x	Boomrooster/bescherm beschadigd slam				
11	Amberboom	Liquidambar styraciflua	20	5	n	1998	x	x	x	>10	x	x	x	Boomrooster/bescherm				
12	Amberboom	Liquidambar styraciflua	22	5	n	1998	x	x	x	>10	x	x	x	Boomrooster/bescherm				
13	Amberboom	Liquidambar styraciflua	28	7	n	1998	x	x	x	>10	x	x	x					1 aanpassing wegrprofiel
14	Amberboom	Liquidambar styraciflua	23	6	n	1998	x	x	x	>10	x	x	x					1 aanpassing wegrprofiel
15	Amberboom	Liquidambar styraciflua	22	5	n	1998	x	x	x	>10	x	x	x	Boomrooster/bescherm				1 aanpassing wegrprofiel
16	Amberboom	Liquidambar styraciflua	15	5	n	1998	x	x	x	>10	x	x	x	Boomrooster/bescherm				1 aanpassing wegrprofiel
17	Amberboom	Liquidambar styraciflua	24	6	n	1998	x	x	x	>10	x	x	x	Wortelschade				1 aanpassing wegrprofiel
18	Christusdoorn	Gleditsia triacanthos	13	4	n	1995				>10	x	x	x	Boomrooster/bescherm				
19	Christusdoorn	Gleditsia triacanthos	14	5	n	1995				>10	x	x	x	Boomrooster/bescherm beschadigd slam				
20	Christusdoorn	Gleditsia triacanthos	15	5	n	1995				>10	x	x	x	Boomrooster/bescherm en stamschade				1

bijlage 5A boomeffectanalyse

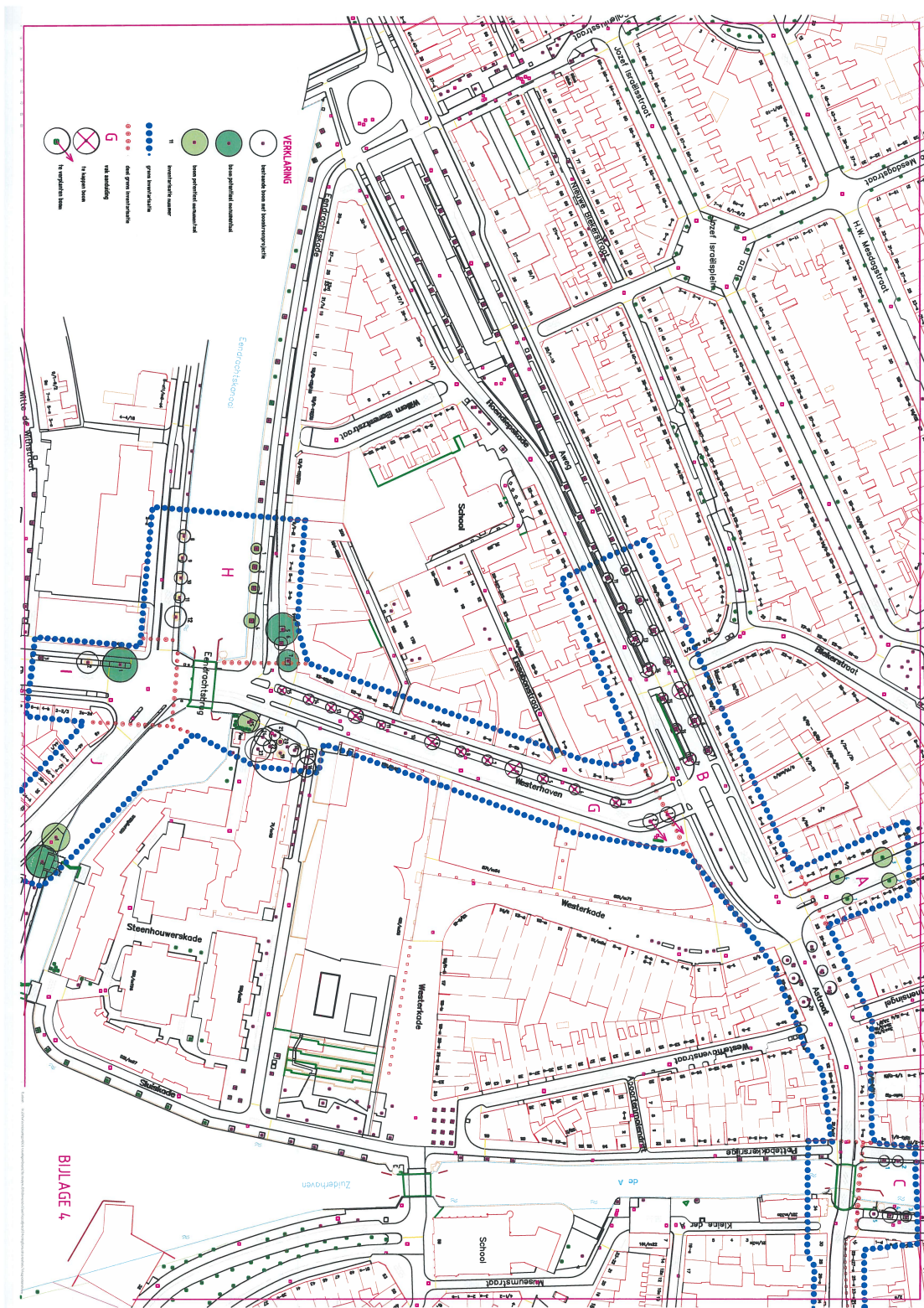
Pagina 2

Gemeente Groningen
 vakdirectie Stadsbeheer afd. wijkbeheer / stadsprogramma contactpersoon D. Dolstra
 contactpersoon IGG: P. de Graaf

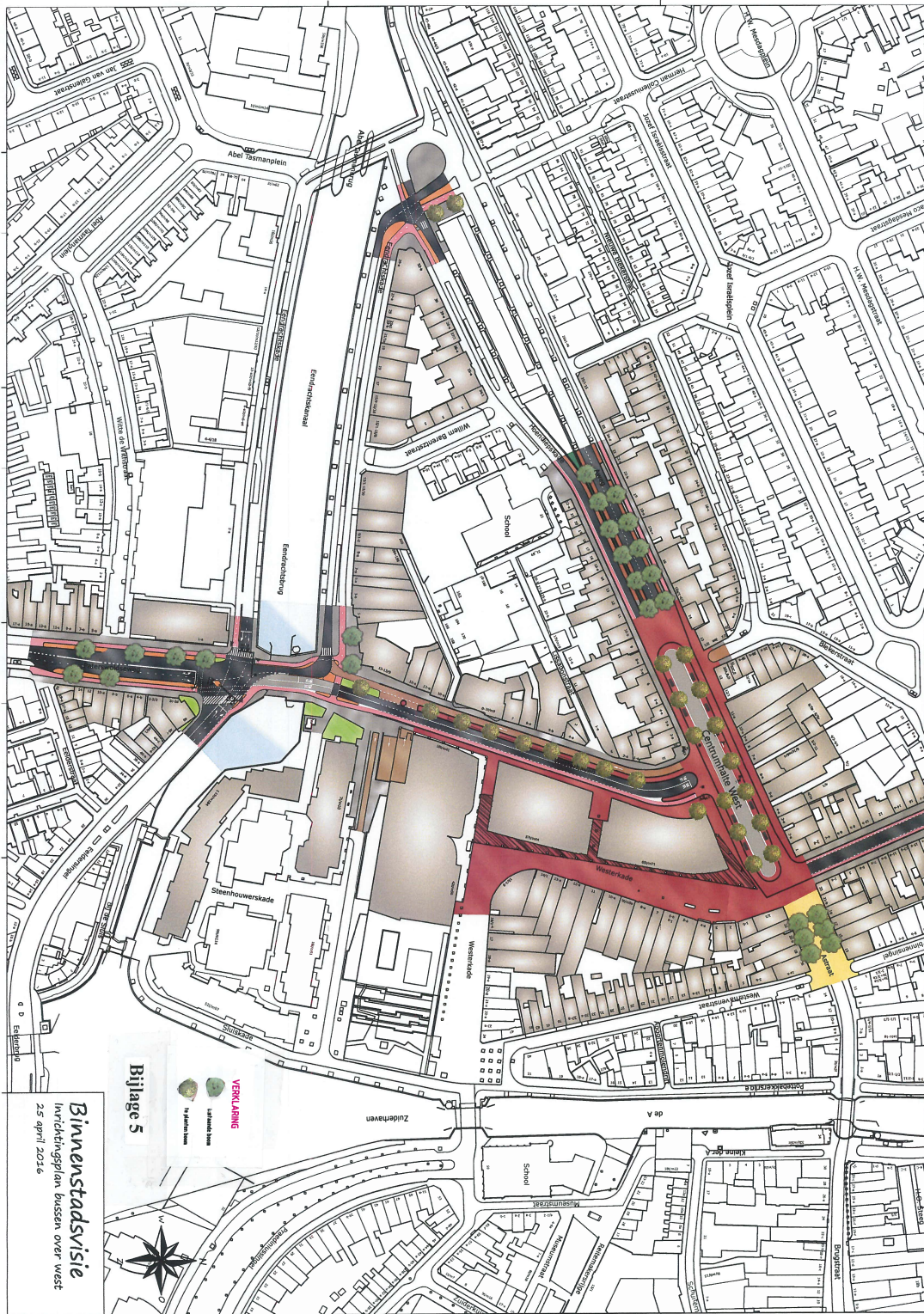
Project : Binnenstadsvisie inrichtingsplan bussen over de west
 Locatie : Vak G. Westerhaven
 Datum : -2-11-2015
 Geactualiseerd
 Wijziging
 Opsteller : G.J.t. Hooff

													Bijlage 3 vervolg							
huis Nr.	Soort Nederlandse naam	Soort Wetenschappelijke naam	Ø stam cm.	Ø kroon mt.	Conditie n, v, s, z	Kiemjaar	meerstamig	wortelopdruk	Potentieel monumentaal	Monumentaal	levensverw. <10, >10jr	Verplantbaarheid	Beluchting	Opmerkingen	Verplanten	besluit kappen <20cm	besluit kappen >20cm	motivering		
1	Plataan	Platanus acerifolia	20	7	n	1995					>10	x	x	Boombooster	1			aanpassing wergprofiel		
2	Plataan	Platanus acerifolia	28	5	n	1998					>10	x	x	Boombooster	1			aanpassing wergprofiel		
3	Amberboom	Liquidambar styraciflua	30	5	n	1998		x			>10	x	x	Boombooster en beschermer		1		aanpassing wergprofiel		
4	Amberboom	Liquidambar styraciflua	28	5	n	1998		x			>10	x	x	Boombooster		1		aanpassing wergprofiel		
5	Amberboom	Liquidambar styraciflua	28	5	n	1998		x			>10	x	x	Boombooster en beschermer		1		aanpassing wergprofiel		
6	Amberboom	Liquidambar styraciflua	35	8	n	1998		x			>10	x	x	Boombooster en beschermer		1		aanpassing wergprofiel		
7	Amberboom	Liquidambar styraciflua	28	5	n	1998		x			>10	x	x	Boombooster en beschermer		1		aanpassing wergprofiel		
8	Amberboom	Liquidambar styraciflua	25	5	n	1998		x			>10	x	x	Boombooster en beschermer		1		aanpassing wergprofiel		
9	Amberboom	Liquidambar styraciflua	28	7	n	1998		x			>10	x	x	Boombooster en beschermer		1		aanpassing wergprofiel		
10	Amberboom	Liquidambar styraciflua	26	5	n	1998		x			>10	x	x	Boombooster en beschermer		1		aanpassing wergprofiel		
11	Amberboom	Liquidambar styraciflua	23	4	n	1998					>10	x	x	Boombooster en beschermer		1		aanpassing wergprofiel		
12	Amberboom	Liquidambar styraciflua	30	7	n	1998		x			>10	x	x	Boombooster en beschermer		1		aanpassing wergprofiel		
13	Amberboom	Liquidambar styraciflua	24	5	n	1998					>10	x	x	Boombooster en beschermer		1		aanpassing wergprofiel		
14	Amberboom	Liquidambar styraciflua	30	5	n	1998					>10	x	x	Boombooster en beschermer		1		aanpassing wergprofiel		
15	Amberboom	Liquidambar styraciflua	18	4	n	1998					>10	x	x	Boombooster en beschermer		1		aanpassing wergprofiel		
16	Plataan	Platanus acerifolia	40	9	n	1990		x			>10	x		scheefstand						
17	Plataan	Platanus acerifolia	30	7	n	1990					>10	x								
18	Es	Fraxinus excelsior	28	6	n	1988					>10			geen top meer, hедера aanwezig						
19	Populier	Populus euramericana	120	27	v	1960					<10			hederera aanwezig op stam						
20	Lijsterbes	Sorbus aucuparia	15	3	s	1981					<10			geen top meer, hедера aanwezig						
21	Lijsterbes	Sorbus aucuparia	18	5	n	1981					<10			hederera aanwezig op stam						
22	Es	Fraxinus excelsior	19	6	n	1988					>10			hederera aanwezig op stam						
23	Es	Fraxinus excelsior	40	12	n	1988					>10			hederera aanwezig op stam, eenzijdige kroon						
24	Es	Fraxinus excelsior	35	8	n	1988					>10			hederera aanwezig op stam						
25	Es	Fraxinus excelsior	45	10	n	1978			x		>10									
															totaal			2	1	12

bijlage 5B boomeffectanalyse bijlagen



bijlage 5B boomeffectanalyse bijlagen



bijlage 6 Pilot Alternatief vervoer West

PILOT
ALTERNATIEF VERVOER WEST

(bijlage 6 bij Inrichtingsplan Bussen over West, versie 25 mei 2016)

bijlage 6 Pilot Alternatief vervoer West

Notitie pilot alternatief vervoer west, versie 20 mei 2016

1. Inleiding

Met de vaststelling van de binnenstadsvisie 'Bestemming Binnenstad' door de gemeenteraad op 24 februari 2016 is besloten tot een re-routing van de binnenstadbussen. Voor de westzijde van de stad betekent dit concreet dat de Brugstraat wordt ontlast, de halte Akerkhof (Munnekeholm) niet meer wordt aangedaan en een nieuwe binnenstadhalte wordt gerealiseerd ter hoogte van de Westerhaven. Daarnaast worden ter vervanging van de bestaande halte Grote Markt (en Ebbingestraat) nieuwe binnenstadhaltes gecreëerd ter hoogte van de Sint Jansstraat (Provinciehuis en Stadsschouwburg).

Bij de behandeling van Bestemming Binnenstad in de gemeenteraad (februari 2016) is door het college toegezegd dat er een alternatieve vervoersvorm beschikbaar is op het moment dat huidige (binnenstad)haltes vervallen. Daarmee ontstaat een alternatief voor mensen voor wie de ontstane te overbruggen loopafstand bezwaarlijk is. Ten aanzien van de vervoersvorm is daarbij de voorkeur uitgesproken voor bijzondere/duurzame vormen van vervoer, nader in te vullen met experimenten.

Door te experimenteren met nieuwe duurzame vervoersvormen kan ervaring worden opgedaan voor het inrichten van een vervoersconcept op binnenstadsniveau, waarbij zowel de bereikbaarheid voor minder mobiele bezoekers van de binnenstad en ook in bredere zin een gastvrijheidsconcept voor de binnenstad nader invulling kan krijgen.

De nieuwe busroute voor de westzijde van de stad is gepland over het traject Westerhaven-Eeldersingel-Gedempte Zuiderdiep-Station. Beoogd wordt de nieuwe busroute per 1 juli 2017 te operationaliseren. Dat is dan ook het moment dat de alternatieve vervoersvorm voor west operationeel dient te zijn.

De voorliggende rapportage gaat in op de verschillende opties, om het 'alternatief vervoer west' vorm te geven en is een verdieping van de verkenning die BonoTraffics in december 2015 heeft gedaan en die ten grondslag lag aan de raadsbehandeling op 24 februari 2016. In deze rapportage wordt ingegaan op vervoersmiddel, routes en exploitatie.

1. **Vervoersmiddel.** Op basis van de door BonoTraffics uitgevoerde verkenning is de vervoersmiddelen snap-cab, minibus en sun-shuttle naar voren gekomen als alternatieven die verder uitgewerkt gaan worden.
2. **Route.** Welke routes vormen een alternatief voor de te overbruggen afstand als gevolg van het vervallen van de route A-kerkhof? Welke route heeft vervolgens vanuit vervoerkundig oogpunt de voorkeur (frequentie, inpasbaarheid);
3. **Exploitatie en tarifiering.** Alternatief vervoer kost geld, *maar hoeveel is dat*. Voor openbaar vervoer kunnen uitsluitend professionele *chauffeurs* worden ingezet. Zijn er alternatieven denkbaar in de richting van werk-leerplekken, sociale werkvoorziening, social return of vrijwilligers. Moet er een *tarief* worden ingesteld om de kosten (deels) te dekken of zijn er andere redenen die nopen tot het instellen van een tarief?

Op basis van deze verschillende elementen wordt een advies geformuleerd voor het inrichten van de 'Pilot alternatief vervoer west'.

2

bijlage 6 Pilot Alternatief vervoer West

Notitie pilot alternatief vervoer west, versie 20 mei 2016

2. Uitgangspunten

In de verdere uitwerking van het vervoersmiddel, de route en de exploitatie zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. De herinrichting van Binnenstad West (re-routing van de bussen over Westerhaven-Eeldersingel-Gedempte Zuiderdiep) wordt naar verwachting op 1 juli 2017 geoperationaliseerd. Op dat moment moet er een alternatieve vervoersvorm beschikbaar zijn;
2. Het vervoer vormt een alternatief voor de vervallende halte AKerkhof;
3. De vervoersvorm dient duurzaam ingevuld te worden (geen fossiele brandstoffen), met invulling van experimentele vervoersvormen.
4. De experimenten geven input voor de latere afwegingen rondom een vervoersconcept op binnenstadsniveau. Het kan dan gaan om een vervoerstype gericht op gastvrijheid en/of als alternatief voor het vervallen van de bushaltes Grote Markt.
5. De vervoersvorm is in eerste aanleg bedoeld voor bezoekers van de stad, voor wie de te overbruggen afstand van de Westerhaven of het Gedempte Zuiderdiep naar de halte AKerkhof bezwaarlijk is. Voor toegang tot de faciliteit wordt echter geen identificatie of bewijs geëist waaruit moet blijken dat het overbruggen van de afstand bezwaarlijk is. Daarmee ontstaat feitelijk de situatie dat de faciliteit algemeen toegankelijk is.
6. In- en uitstappen moet eenvoudig zijn en kinderwagen, rollator, (inklapbare) rolstoel moet mede vervoerd kunnen worden.
7. Het is van belang dat de wachttijd voor gebruikers beperkt wordt, bij voorkeur niet langer dan 10 minuten.

bijlage 6 Pilot Alternatief vervoer West

Notitie pilot alternatief vervoer west, versie 20 mei 2016

3. Vervoervraag en reizigerspotentieel

Met de start van werkzaamheden aan de westzijde van de binnenstad medio 2017, vervalt een aantal buslijnen in de binnenstad. Deze zullen niet langer halteren aan het Akerkhof maar via de Westerhaven rijden. Het gaat om:

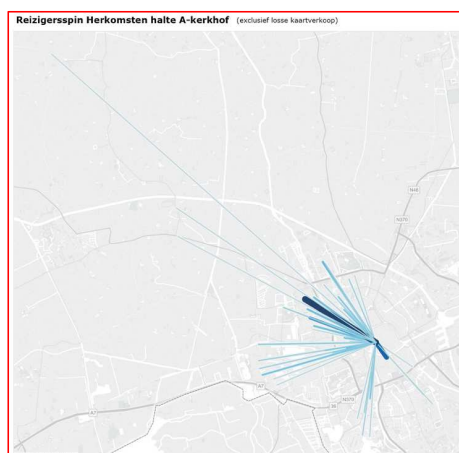
- Lijn 6 Hoornsemeer – Station Noord (4 x per uur per richting)
- Lijn 8 Hoogkerk – Corpus den Hoorn (2 x per uur per richting)
- Lijn 9 Station Noord/Zernike – De Wijert (4 x per uur per richting)
- Lijn 35 Oldehove – Groningen (2 x per uur per richting)
- Lijn 39 Surhuisterveen – Groningen (1 x per uur per richting)
- Lijn 88 Leek – Groningen (1 x per uur per richting)
- Lijn 637 Spitslijn Groningen – Zoutkamp (1 x per uur per richting in de spits)

Om uitspraken te kunnen doen over het reizigerspotentieel wordt gekeken naar het huidige aantal gebruikers van de binnenstadhaltes. In de eerste verkenning van BonoTraffics is een analyse gemaakt van de gebruikers en op basis van expertjudgement¹ een mogelijk gebruik van de alternatieve vervoerswijze bepaald. Daarbij werd een aangenomen gebruik van 5% van het totaal aantal gebruikers van de binnenstadshaltes reëel geacht. Dat betekent 2000 reizigers per week met een piek van 320 reizigers op een zaterdag. Het aantal gebruikers van de oostelijke binnenstadhaltes is 10 keer zo groot als het aantal gebruikers aan de westzijde.

Op basis van deze inschattingen is de potentie van een alternatieve vervoerswijze voor de westzijde ongeveer 200 reizigersbewegingen (100 personen) per week met een piek van 32 op een zaterdag.

Het alternatieve vervoer bedient reizigers die herkomst of bestemming hebben aan de westzijde van de binnenstad. Om die reden wordt gekeken naar waar de gebruikers van de halte Akerkhof vandaan komen. Zie nevenstaande figuur, de zogenaamde reizigersspin. Hieruit blijkt dat een belangrijk deel van de reizigers uit het westelijk deel van de stad komt. De dikte van de lijnen geeft aan hoeveel reizigers procentueel waar vandaan komen.

Uit de bij deze figuur behorende cijfers blijkt dat bijna 60% van de gebruikers van de halte Akerkhof uit het Noordwestelijk deel van de stad komt.



¹ Expertjudgement bestaande uit OV bureau, gemeente Groningen, externe vervoerkundige en BonoTraffics. Bron: Alternatief vervoersconcept voor een gastvrije binnenstad (BonoTraffics, 21 dec 2015)

bijlage 6 Pilot Alternatief vervoer West

Notitie pilot alternatief vervoer west, versie 20 mei 2016

4. Vervoersmiddelen

Een drietal principe vervoerswijzen is overgebleven uit de door BonoTraffics opgestelde verkenning: De Elektrische ministasbus, de Snap-cab en de Sunshuttle. Voor de volledigheid is daarnaast ook de traditionele binnenstadsbus onderstaand nog opgenomen.

Binnenstadsbus

De traditionele binnenstadsbus is een bekende verschijning in de stad Groningen. Het voertuig wordt op grote schaal ingezet voor bijvoorbeeld de buurtbus en WMO vervoer.



Elektrische minibus

De elektrische minibus is als concept afwijkend van de traditionele binnenstadsbus: het is elektrisch aangedreven maar is tevens korter, lager en smaller. De elektrische minibus kan 7 passagiers vervoeren en is redelijk wendbaar. Het gebruik van vaste haltes ligt voor de hand. De kleinere afmeting betekent dat de impact in de openbare ruimte en de hinder voor omwonenden en andere verkeersdeelnemers kleiner is (uiteraard ook wat lucht en geluid betreft).



Snap-cab

De Snap-cab is een klein, elektrisch aangedreven voertuig waar drie passagiers mee vervoerd kunnen worden. De voertuigen zijn klein, zeer wendbaar en kunnen vrijwel overal rijden. De voertuigen bestaan ook met dichte zijpanelen. De impact in de openbare ruimte is het kleinst van de van de drie nader onderzochte vervoersvormen. Op verschillende plaatsen in Nederland functioneert het concept zoals het UMCG in Groningen, Delft, Den Haag, Schiedam en Veere. In geen van deze voorbeelden is sprake van een systeem voor continu gebruik als alternatief voor OV in de binnenstad, maar worden Snap-cabs gebruikt bij events en door zorginstellingen. Kinderwagens, rollator, (inklapbare) rolstoel kunnen mee vervoerd worden.



bijlage 6 Pilot Alternatief vervoer West

Notitie pilot alternatief vervoer west, versie 20 mei 2016

Sunshuttle

De Sunshuttle is een "treintje op banden" dat in capaciteit kan variëren door wagonnetjes aan te hangen. Het voertuig wordt met behulp van zonnecellen voorzien van elektriciteit. Hiermee kan het voertuig vrijwel geheel op zonne-energie rijden. De capaciteit van één trein (een trekkend voertuig en 3 wagonnetjes à 25 personen) is 75 passagiers. De draaicirkel van dit systeem is groot waardoor keren op een eindpunt lastig zo niet onmogelijk is. De impact in de openbare ruimte van de Sunshuttle is relatief groot. Het voertuig is lang wanneer drie wagonnetjes zijn aangehaakt. Door de elektrische aandrijving is de milieubelasting minimaal. Het systeem functioneert onder andere in Maastricht, Breskens en Nijmegen maar wordt in deze gevallen vooral toeristisch (hop-on&hop-off langs toeristische trekpleisters en vervoer voor events) toegepast. Dit jaar start voor de binnenstad van Venlo een proef met de Sunshuttle als verbinding tussen de parkeergarages en de binnenstad, welke proef eind dit jaar is afgerond.



	Binnenstadsbus	Elektrische minibus	Snap-cab	Sunshuttle
Afmetingen (LxBxH)	6,5 x 2,1 x 2,7	4,5 x 1,4 x 1,8	2,95 x 1,4 x 1,8	18,7 x 1,8 x 2,6
Draaicirkel	~15,0	~ 4	~ 4	15,8
Vrijheid routekeuze	0	0/+	+	-
Aantal passagiers	10-15	7	3	25 - 75
Exploitatiekosten/jr	€ 250 k	€ 130 k	€ 130 k	€ 120 k

Afweging voertuigen

De traditionele binnenstadsbus wordt buiten beschouwing gelaten. Het voertuig voldoet niet aan de opgave vanwege het gebruik van fossiele brandstof. Het voertuig heeft daarnaast vanwege afmetingen en draaicirkel een relatief grote impact op de ruimte.

Ook stellen we voor de Sunshuttle vooralsnog buiten beschouwing te laten. Het voertuig heeft een grotere impact op de openbare (fietsers- en voetgangers-)ruimte vanwege de afmetingen van het voertuig. Vanwege de afmetingen en de draaicirkel zou het voertuig een rondje moeten rijden (ipv keren) waarmee het voor de voorliggende vervoervraag niet het meest geschikte voertuig is. Daarnaast heeft het voertuig naar grote capaciteit, afgezet tegen het aangenomen reizigerspotentieel van 200 per week, waardoor het op basis van huidige verwachtingen vooral leeg zal rondrijden.

Voor de voorliggende vraag rondom alternatief vervoer west achten wij twee vervoersvormen interessant om nader mee te experimenteren: de elektrische minibus en de Snap-cab.

De Sunshuttle als vervoersvorm zou wel interessant kunnen zijn op het schaalniveau van de binnenstad, om invulling te geven aan een binnenstedelijk gastvrijheidsconcept. De proef met de Sunshuttle die het komende half jaar in Venlo wordt uitgevoerd (vervoer vanaf parkeerbronpunten naar de binnenstad) zal da ook op de voet worden gevolgd.

6

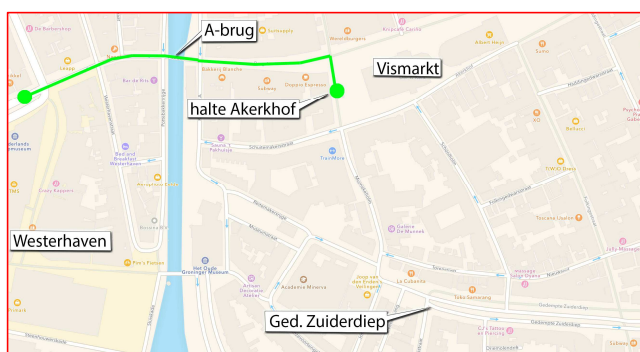
bijlage 6 Pilot Alternatief vervoer West

Notitie pilot alternatief vervoer west, versie 20 mei 2016

5. Routes

Om een alternatieve vervoerswijze voor de westzijde van de binnenstad te realiseren zijn vijf routes beoordeeld.

Route 1 is de kortste route van de nieuwe halte Westerhaven naar de huidige halte Akerkhof en vice versa. De verwachte rijtijd is inclusief halteren 6 minuten (vv). De route vergt wel keren van de voertuigen aan beide uiteinden van de route. De route maakt gebruik van de A-brug



en de Brugstraat in beide richtingen. Dat betekent een grotere impact op de openbare ruimte dan de route die geen gebruik maakt van de A-brug (route 3). Omdat een groot deel van de gebruikers van de halte Akerkhof afkomstig is uit het noordwestelijk deel van de stad scoort deze route gunstig ten opzichte van route 3 (waar mensen vanuit het noordwesten langer in de bus moeten blijven zitten). Reizigers die uit de richting van het hoofdstation komen moeten daarentegen wel langer in de bus zitten om gebruik te kunnen maken van het systeem. De route is het meest geschikt voor de Snap-cab en de elektrische minibus vanwege de korte draaicirkels en de geringe impact. Beide voertuigen zijn relatief smal en laag, waardoor fietsers en voetgangers meer door/overzicht hebben.

In het "Inrichtingsplan bussen over west", waarin de omgeving Westerhaven wordt beschreven, wordt rekening gehouden met een centraal deel voor de bussen. Het alternatief vervoer maakt bij voorkeur geen gebruik van dit centrale deel maar vindt plek aan de buitenzijden van het gebied. Hoewel het alternatieve vervoer op deze locatie nog niet is uit-ontworpen, biedt het Inrichtingsplan voldoende aanknopingspunten voor een goede haltering en routing.

Keren op of direct nabij van het Akerkhof is mogelijk met voertuigen met een kleine draaicirkel (snap-cab/elektrische minibus). Voor voertuigen met een grotere draaicirkel zal het betekenen dat keren per saldo bij het Gedempte Zuiderdiep moet plaatsvinden.

bijlage 6 Pilot Alternatief vervoer West

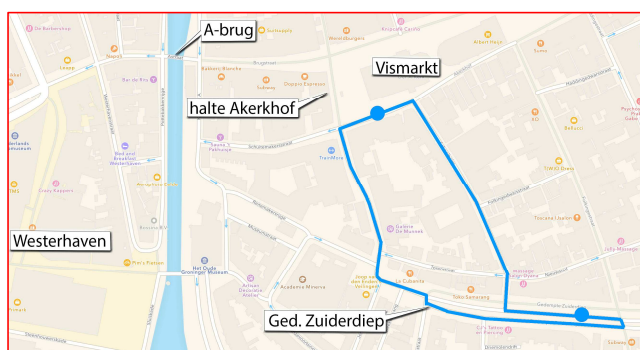
Notitie pilot alternatief vervoer west, versie 20 mei 2016

Route 2 is een route die twee OV-haltes met elkaar verbindt via de Munnekeholm, het Akerkhof en de Brugstraat naar de Westerhaven. De verwachte rijtijd inclusief halteren is 11 minuten (vv). De route maakt ook gebruik van de (drukke) A-brug en de Brugstraat maar



heeft als voordeel dat het de gebruikers van de halte Akerkhof zowel vanaf de Westerhaven als vanaf het Gedempte Zuiderdiep bedient. Ook route 2 is met name geschikt voor de Snap-cab en de elektrische minibus vanwege draaicirkel en de impact van de voertuigen op de openbare ruimte. Ook voor deze route geldt dat het halteren en routeren op Westerhaven en Gedempte Zuiderdiep goed oplosbaar is, met name voor Snap-cab en elektrische minibus, maar nader moet worden ontworpen.

Route 3 is de route die de A-brug en de Brugstraat ontziet. De route loopt van de huidige halte op het Gedempte Zuiderdiep ter hoogte van de Kleine Haddingestraat. Vanaf het Gedempte Zuiderdiep gaat de route via de Schoolholm naar het Akerkhof en



vervolgens via de Munnekeholm weer terug naar het Gedempte Zuiderdiep. De rijtijd inclusief halteren is 7 minuten. De route heeft als voordeel dat de A-brug en de Brugstraat ontzien worden, hetgeen wordt beoogd in de visie Bestemming Binnenstad. Bij deze route zal het gebruik naar verwachting minder zijn, doordat mensen die de faciliteit gebruiken hier bewust voor zullen kiezen. Mensen die goed ter been zijn of geen zware boodschappen mee dragen zullen veel eerder lopend vanaf het Gedempte Zuiderdiep richting het winkelgebied gaan. De kans dat het systeem capacitair beschikbaar is voor de doelgroep die de te overbruggen afstand bezwaarlijk vindt, is dan ook groter. Route 3 kan ook bereden worden door de Sunshuttle.

bijlage 6 Pilot Alternatief vervoer West

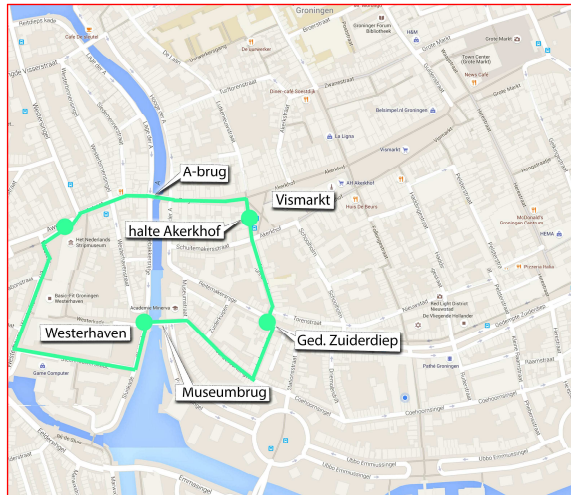
Notitie pilot alternatief vervoer west, versie 20 mei 2016

Route 4 is een route waarbij ingegaan wordt op de inzet op diversiteit in wonen uit "Bestemming Binnenstad" de route maakt een lus door het A-kwartier. De route maakt gebruik van de A-brug en de Brugstraat. Reizigers vanaf de richting hoofdstation zullen langer in de bus moeten zitten om gebruik te maken van het systeem. De route boort een nieuwe doelgroep aan. In belangrijke mate bewoners maar naar verwachting ook studenten die de universiteit als



bestemming hebben. De rijtijd van de route is 12 minuten inclusief halteren. Route 4 lijkt het meest geschikt voor de elektrische minibus en de Snap-cab. De straten zijn smal en de bochten scherp waardoor deze voertuigen het minste negatieve impact zullen hebben ten opzichte van de traditionele binnenstadsbus en de sunshuttle. De route kent nog wel een aantal onzekerheden en nader te maken afwegingen. Aanpassingen aan de Visserstraat (sluipverkeerpaaltje aanpassen) kan kosten verhogend werken, een eventuele aangepaste route door het A-kwartier roept vragen omtrent het éénrichtingscircuit op. Nadere detaillering en afweging is hiervoor nodig.

Route 5 verbindt met name de westelijke binnenstad met het winkelgebied van de Westerhaven. De route maakt gebruik van zowel de A-brug als de Museumbrug. De route heeft als nadeel dat reizigers ofwel op de heenweg naar het Akerkhof ofwel op de terugweg het gevoel zullen hebben om te rijden. De rijtijd van de route is inclusief halteren 12 minuten. De route bedient een aanvullende doelgroep van mensen die tussen de Binnenstad en Westerhaven willen verplaatsen. Route 5 is geschikt voor zowel de Snap-cab als de elektrische minibus maar ook



bijlage 6 Pilot Alternatief vervoer West

Notitie pilot alternatief vervoer west, versie 20 mei 2016

voor de Sunshuttle. Het reizigers potentieel kan hoger zijn in verband met de relatie met de parkeergarage en de Primark vestiging. Een voertuig dat grotere hoeveelheden mensen kan verplaatsen is dan ook op zijn plaats. Ook de route over Westerhaven vraagt nog verdere verfijning en toetsing.

De routes 1, 2, 4 en 5 gaan door de Brugstraat en over de A-brug. Dat betekent in meer of mindere mate een belasting van de Brugstraat en A-brug ten opzichte van de situatie zonder openbaar vervoer. De mate waarin sprake is van belasting is sterk afhankelijk van het voertuig. Verreweg de grootste groep verkeersdeelnemers zijn fietsers (25.000 per dag) en voetgangers. Ook zonder bussen maken overigens nog steeds 1.450 motorvoertuigen per dag gebruik van de A-brug (bestemmings- en bevoorradingsverkeer).

Afweging routes

Wanneer het gaat om een alternatieve vervoerswijze voor de busroutes die nu het Akerkhof aandoen, zijn de routes 1, 2 en 3 de routes die hieraan tegemoet komen. De ene route verbindt het Akerkhof met het Gedempte Zuiderdiep, de andere met de Westerhaven en de derde met allebei. De routes 4 en 5 maken de verbinding met de Westerhaven maar voegen ook een alternatieve doelgroep toe.

De combinatie van voertuigen (elektrische minibus en Snap-cab) met het basis doel van het systeem, te weten een alternatieve vervoerswijze voor de westelijke binnenstad, leidt tot het voorstel nu een pilot in te richten, waarbij gestart wordt met route 2. De route zorgt voor een goed alternatief om de Akerkhof te bereiken van beide zijden, de voorgestelde voertuigen (elektrische minibus en de Snap-cab) zijn beide geschikt om de route te rijden.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid van alternatief vervoer richt zich op twee onderwerpen. Enerzijds de routes; waarin zijn ze onderscheidend voor wat betreft verkeersveiligheid? Anderzijds richt het zich op de voertuigen; is in de voertuigkeuze een onderscheidend vermogen naar verkeersveiligheid?

Wanneer de routes bekeken worden richt verkeersveiligheid zich met name op de punten waar gekeerd moet worden en waar een grote interactie is met ander verkeersdeelnemers. Keren moet daar gebeuren waar de infrastructuur zich er voor leent. Het Gedempte Zuiderdiep en de Westerhaven geven voldoende mogelijkheden om op een veilige manier te keren. Keren op het Akerkhof zelf, zoals nodig bij route 1 is minder voor de hand liggend. Het verblijfsgebied leent zich daar minder voor. De menging van verkeersoorten op de A-brug en de Brugstraat is ook een verkeersveiligheidsonderwerp. Dat is echter meer aan de voertuigen gebonden.

Menging van verkeer is in termen van verkeersveiligheid niet op voorhand een probleem. Sterker nog: mening kan de verkeersveiligheid vergroten zolang de verschillen in snelheid en massa van de verschillende verkeersdeelnemers maar niet te groot is. Om die reden past een Snap-cab en/of een elektrische minibus beter in de Brugstraat dan een Sunshuttle of een traditionele binnenstadbus. De massa van de laatste voertuigen is vele malen groter dan van de fietsers en voetgangers in het gebied. De Snap-cab en elektrische minibus zijn klein en goed zichtbaar en kunnen zich natuurlijker aanpassen aan de snelheden van het overige verkeer.

10

bijlage 6 Pilot Alternatief vervoer West

Notitie pilot alternatief vervoer west, versie 20 mei 2016

6. Exploitatie en tarifiering

Om zicht te krijgen op de exploitatielasten van de verschillende vervoerswijzen is gesproken met het OV-bureau en de markt. De exploitatie van de verschillende systemen verschilt van elkaar maar wordt met name bepaald door de keuze van het in te zetten personeel. De inzet van professionele chauffeurs is duurder dan het inzetten en begeleiden van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt die werkervaring kan opdoen. Uitgaande van één benodigd voertuig kost het exploiteren van het systeem voor alternatief vervoer ongeveer € 250.000,- per jaar. Wordt gekozen voor chauffeurs vanuit de sociale werkvoorziening dan zijn de exploitatielasten fors lager. Inzet van vrijwilligers achten wij op dit moment niet realistisch, daar het in de pilot een vaste lijnvoering betreft, met continue bezetting.

Voor wat betreft de **elektrische minibus** en de **Snap-cab** is gesproken met marktpartijen die ervaring hebben met de exploitatie van deze vormen van vervoer. De insteek is daarbij om mensen vanuit de sociale werkvoorziening werk te bieden, waarbij de marktpartij de gehele exploitatie verzorgt. De exploitatielasten worden op basis van een eerste marktconsultatie geschat op € 130.000,- per jaar (per vervoermiddel). De exploitatielast van de **Sunshuttle** ligt in dezelfde orde van grootte. Ook hierbij wordt de exploitatie gevoerd door een uitvoeringsorganisatie die zorg draagt voor zowel het vervoersmiddel als chauffeurs vanuit het sociale domein.

Tarifiering

Op basis van de in- en uitstapcijfers is aangenomen dat van de huidige gebruikers naar verwachting maximaal 100 reizigers (200 reizigersbewegingen) per week gebruik zullen maken van het systeem. Hierbij wordt uitgegaan van een doelgroep voor wie de te overbruggen afstand bezwaarlijk is. Het is niet mogelijk om op dit moment een inschatting te maken van het aantal reizigers dat goed ter been is maar ook gebruik zal maken van het alternatieve vervoer.

Bij het in kaart brengen van potentiële opbrengsten, dient allereerst de vraag te worden beantwoord of en vanuit welke doelstelling het wenselijk is om een vergoeding voor de faciliteit te vragen. Het ligt het niet voor de hand om aansluiting te zoeken bij de ov-chipkaart. In de eerste plaats omdat dit systeem formeel geen openbaar vervoer is. Daarnaast is het voorzien in ov-chipkaart apparatuur in de voertuigen relatief duur en zijn de opbrengsten marginaal.

Indien voor een (beperkte) tariefstelling wordt gekozen, dan zal dit gelet op het reizigerspotentieel, maar beperkt bijdragen in de compensatie van de kosten. Ter illustratie; indien uit wordt gegaan van 200 reizigersbewegingen per week en een tariefstelling van 1 euro per rit, dan bedragen de opbrengsten jaarlijks € 10.000,-. Het hanteren van een dergelijk tarief kan echter wel een middel zijn om bezoekers bewust te laten kiezen voor de faciliteit. Dit vergroot de kans dat het vervoermiddel gebruikt wordt door mensen die het nodig hebben en daarmee ook de beschikbaarheid voor deze doelgroep. Ook kan worden overwogen om houders van een Stadjerspas en/of WMO-pas gratis gebruik te laten maken van het alternatief vervoer.

Gezien de genoemde exploitatielasten en zeer beperkte inkomsten zal de markt voor een dergelijk alternatief vervoerssysteem geen sluitende businesscase kunnen opleveren. Dit is mogelijk wel het geval (of voor een substantieel deel) bij een eventueel systeem voor de gehele binnenstad. Daarbij zal dan van belang zijn met welke doelstellingen een dergelijk vervoersconcept wordt ingericht. Als

11

bijlage 6 Pilot Alternatief vervoer West

Notitie pilot alternatief vervoer west, versie 20 mei 2016

vanuit gastvrijheidsconcept wordt gekozen voor een 'servicedienst' langs haltes en parkeergarages of wordt gekozen voor een meer toeristische invulling, dan is een commerciële businesscase, waarbij substantiële opbrengsten worden gegenereerd denkbaar.

Investeringslasten

Investeren in vervoersmiddelen is gedurende het experimentele fase niet aan te bevelen. Naast de genoemde jaarlijkse exploitatielasten zal echter voor het tijdelijk systeem nog wel geïnvesteerd moeten worden in communicatie/marketing en haltevoorzieningen en mogelijk andere voorzieningen in het openbare gebied. Voor wat betreft de kosten van communicatie zal worden onderzocht in welke mate kan worden aangesloten bij de binnenstadscampagne en overige bestaande communicatiesporen. Voor voorzieningen op straat (haltes, fysieke aanpassingen openbare ruimte, bebording) wordt vanuit referentieprojecten rekening gehouden met een bedrag van € 75.000,-. Gelet op pilotkarakter zal worden bekeken of gewerkt kan worden met tijdelijke en goedkopere oplossingen.

bijlage 6 Pilot Alternatief vervoer West

Notitie pilot alternatief vervoer west, versie 20 mei 2016

7. Advies en vervolgproces

Advies

Op basis van het bovenstaande wordt geadviseerd om in het eerste jaar waarin het openbaar vervoer niet meer het Akerkhof aandoet als experiment de Snap-cab en de elektrische Minibus allebei een half jaar te laten rijden op route 2 van Westerhaven via Akerkhof naar Gedempte Zuiderdiep en vice versa, zodat met beide vervoersmiddelen ervaring wordt opgedaan. In het tweede jaar kan vervolgens desgewenst worden gekozen voor aanpassing of uitbreiding van het experiment, bijvoorbeeld met de routes 4 en 5 (door het A-kwartier en over de Westerhaven). Op deze wijze wordt kennis verzameld over nut en noodzaak, potentie en gebruiksmotieven, welke kennis kan worden ingezet ten behoeve van het maken keuzes voor een vervoersconcept op binnenstadsniveau.

Vervolgproces

Na vaststelling van type voertuig, route, opzet van de proef kan worden gestart met de volgende fase. Dat betekent dat een nadere marktconsultatie wordt opgezet en de condities waaronder het systeem gaat functioneren gehard worden. Bij de nadere marktconsultatie wordt ook 'ledez' betrokken om de condities rondom het inzetten van mensen met een grotere afstand tot de arbeidsmarkt concreet te maken. Ook wordt ook het overleg met stakeholders gevoerd. Te denken valt aan de gehandicaptenbond, OV-consumentenplatform, de ouderenraad en overige stakeholders.

Er wordt een plan gemaakt met betrekking tot alle juridische aspecten, waar onder eventuele ontheffingen van OV-bureau, RVV ontheffingen en aanbesteding. Ten aanzien van deze aspecten wordt overigens op basis van de eerste verkenningen geen belemmering verwacht.

Ook wordt een monitoringsplan opgesteld zodat tijdens de periode van de pilot de effectiviteit kan worden gemeten.

Beoogd wordt eind 2016 een uitvoeringskrediet aan te vragen, waarna de realisatiefase kan starten. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om eventueel fysieke aanpassingen in het openbaar gebied (haltering) en de aanbesteding/selectie van de uitvoerende marktpartij.

bijlage 7 Maatregelenpakket financieel

NOTITIE



Datum : 26-05-2016

Onderwerp: Maatregelenpakket verplaatste en vrijkomende bustrace's binnenstad in € 22,5 mln

Het maatregelenpakket waarvoor bij de Binnenstadvisie Bestemming Binnenstad € 22,5 mln is geoormerkt, beslaat globaal de werkzaamheden zoals weergegeven in deze memo.

De kostenraming voor het maatregelenpakket is door Stadsingenieurs opgesteld in 2014 en herijkt voor het voorliggend voorstel Inrichtingsplan Bussen over West. Naast de gebruikelijke projectcontrol-momenten worden bij elke kredietaanvraag die put uit het maatregelenpakket € 22,5 mln, alle ramingen herijkt om te bezien of het totale maatregelenpakket daadwerkelijk binnen de € 22,5 mln valt. De herijking bij dit voorstel heeft laten zien dat dit het geval is. Alle in deze memo genoemde maatregelen zijn, met de huidige kennis van zaken, te realiseren binnen de € 22,5 mln.

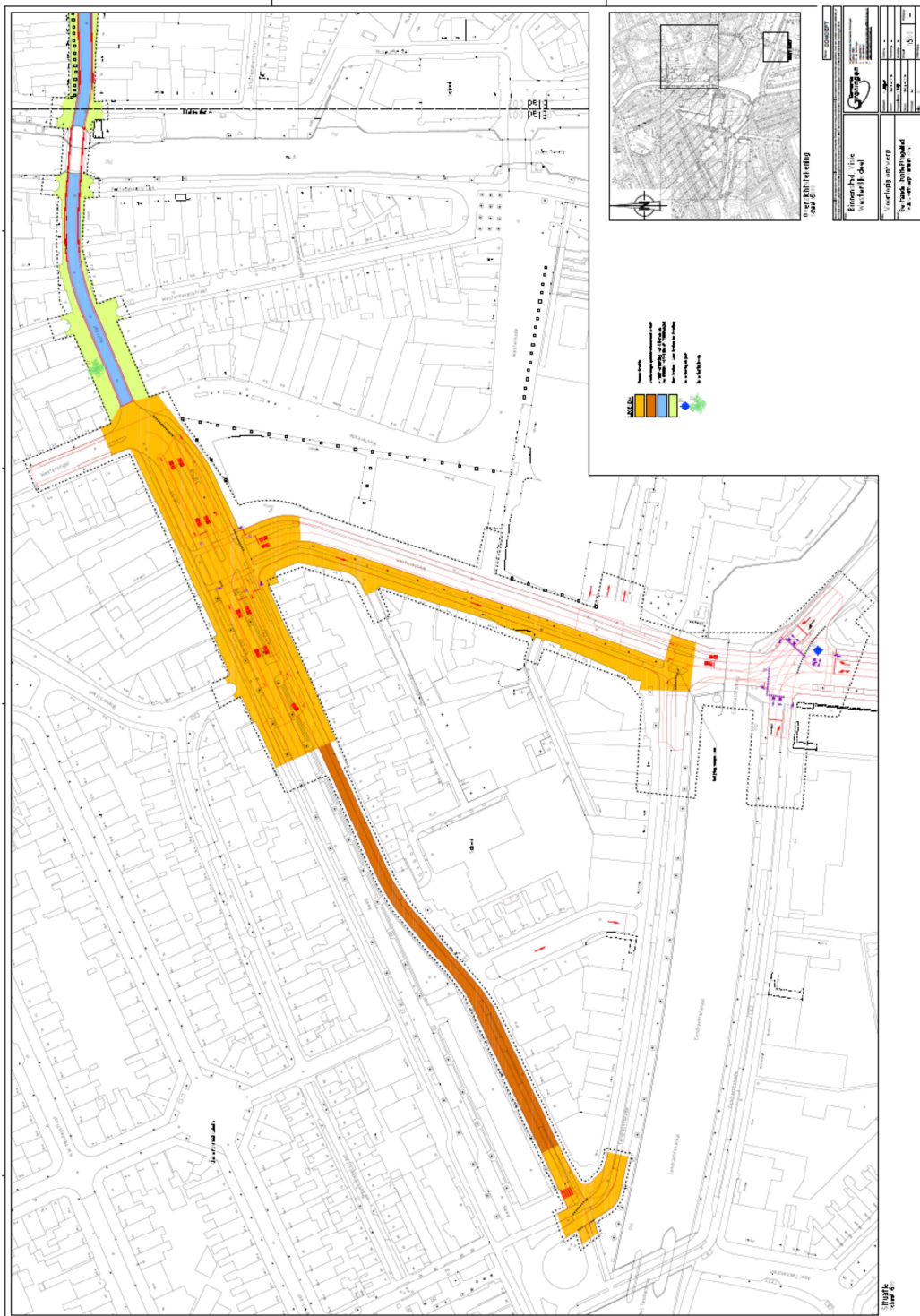
Het maatregelenpakket bestaat uit de kosten voor het verplaatsen van de busroutes over west én over oost, het realiseren van de nieuwe autoroute aan de westzijde van de binnenstad, en het herinrichten van de daardoor vrijkomende ruimte in de binnenstad. De volgende straten zijn in deze ramingen meegenomen:

- Aweg (gedeeltelijk)
- Astraat
- Brugstraat
- Munnekeholm
- Gelkingestraat
- Oosterstraat
- Grote Markt (alleen de busroute)
- Oude Ebbingestraat
- St. Jansstraat
- Schuitendiep (gedeeltelijk)
- brug Kattendiep
- Emmasingel (kruising)
- Eeldersingel (kruising)
- herinrichting omgeving Eendrachtsbrug
- Westerhaven
- aanpassing bocht Eendrachtskade – Aweg (Tasmanplein)

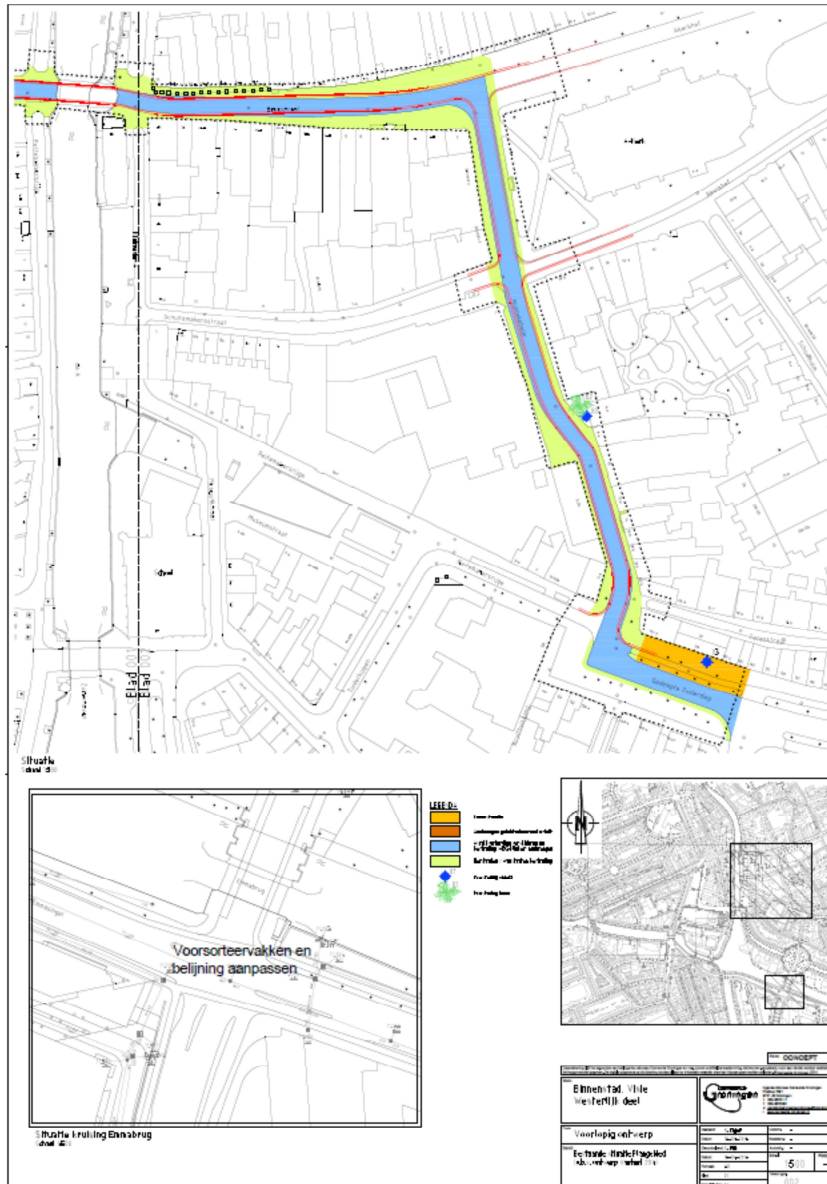
Uitgangspunt bij deze raming is een herinrichting conform Ruimte voor Ruimte, gebaseerd op hiervoor gebruikelijke normbedragen (ervaringscijfers) per m². Het asfalt wordt vervangen door gele steentjes en waar nu al gele steentjes liggen, wordt bestaand materiaal zo veel mogelijk hergebruikt. Zo is voor bijvoorbeeld de Grote Markt gerekend met het vervangen van het asfalt door gele steentjes. Voor additionele inrichtingsopgaven of ambities zijn nadere financiële afwegingen nodig.

Op de 4 onderstaande tekeningen (2 van west en 2 van oost) ziet u de straten die deel uitmaken van het pakket van 22,5 miljoen euro.

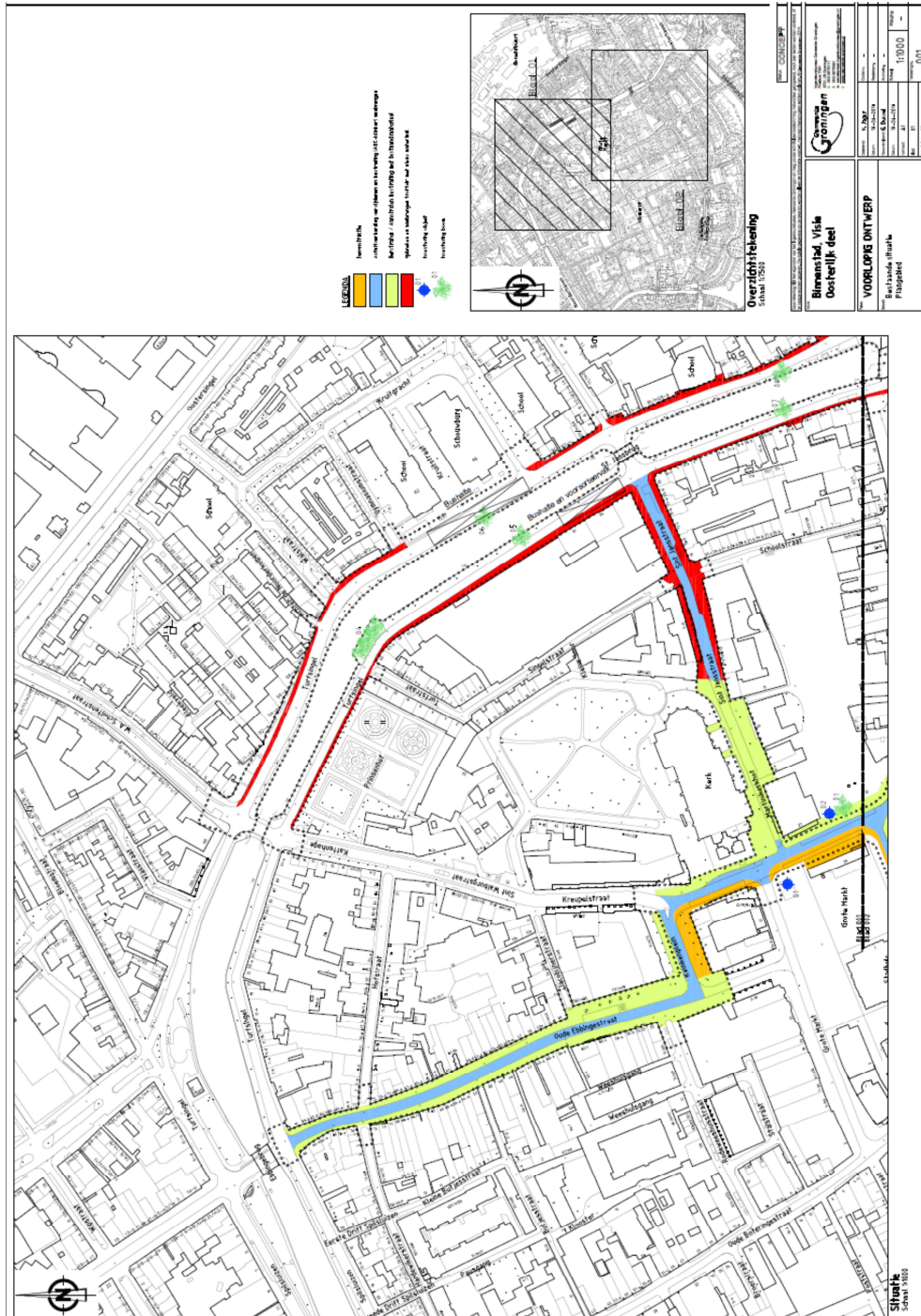
bijlage 7 Maatregelenpakket financieel



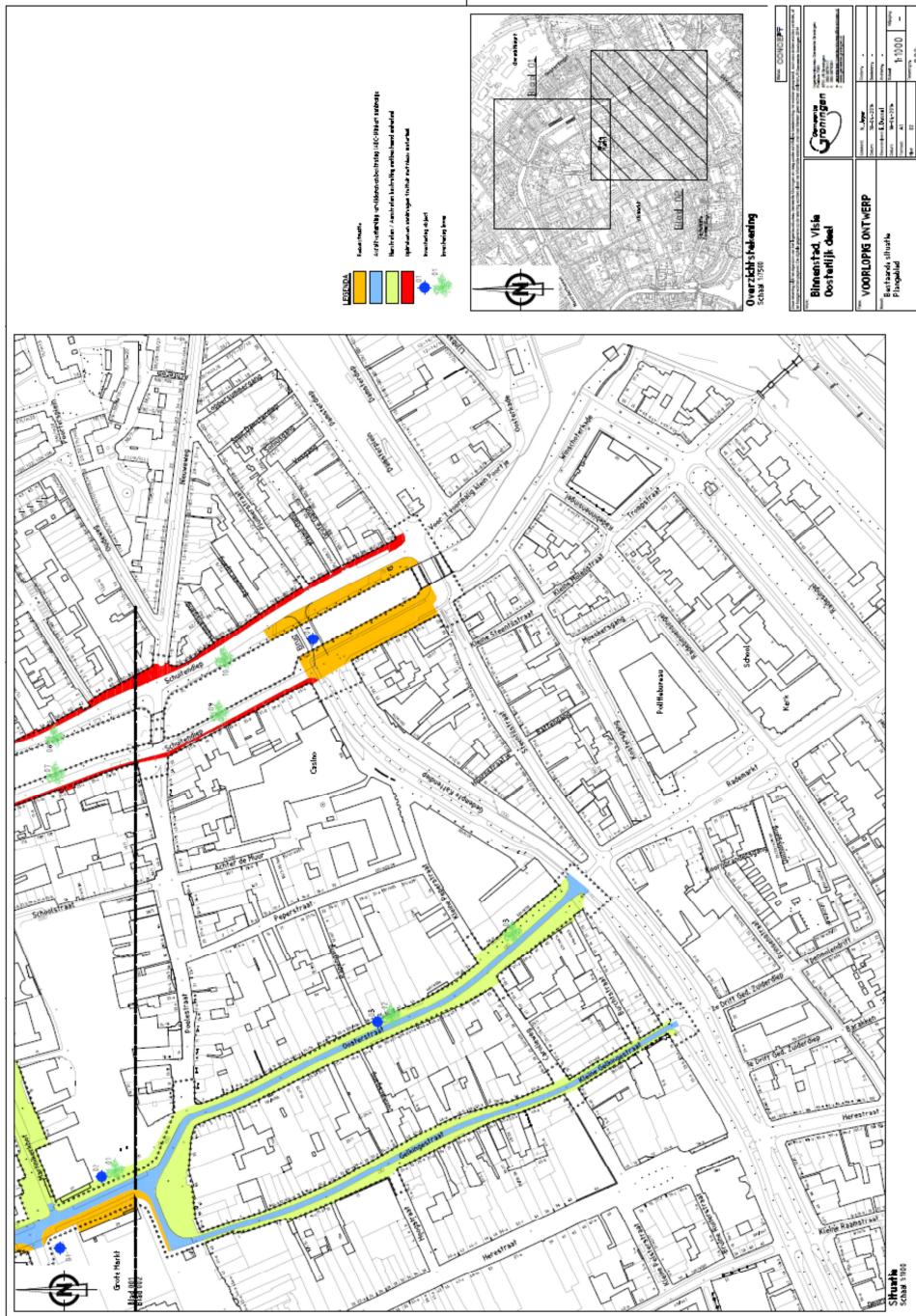
bijlage 7 Maatregelenpakket financieel



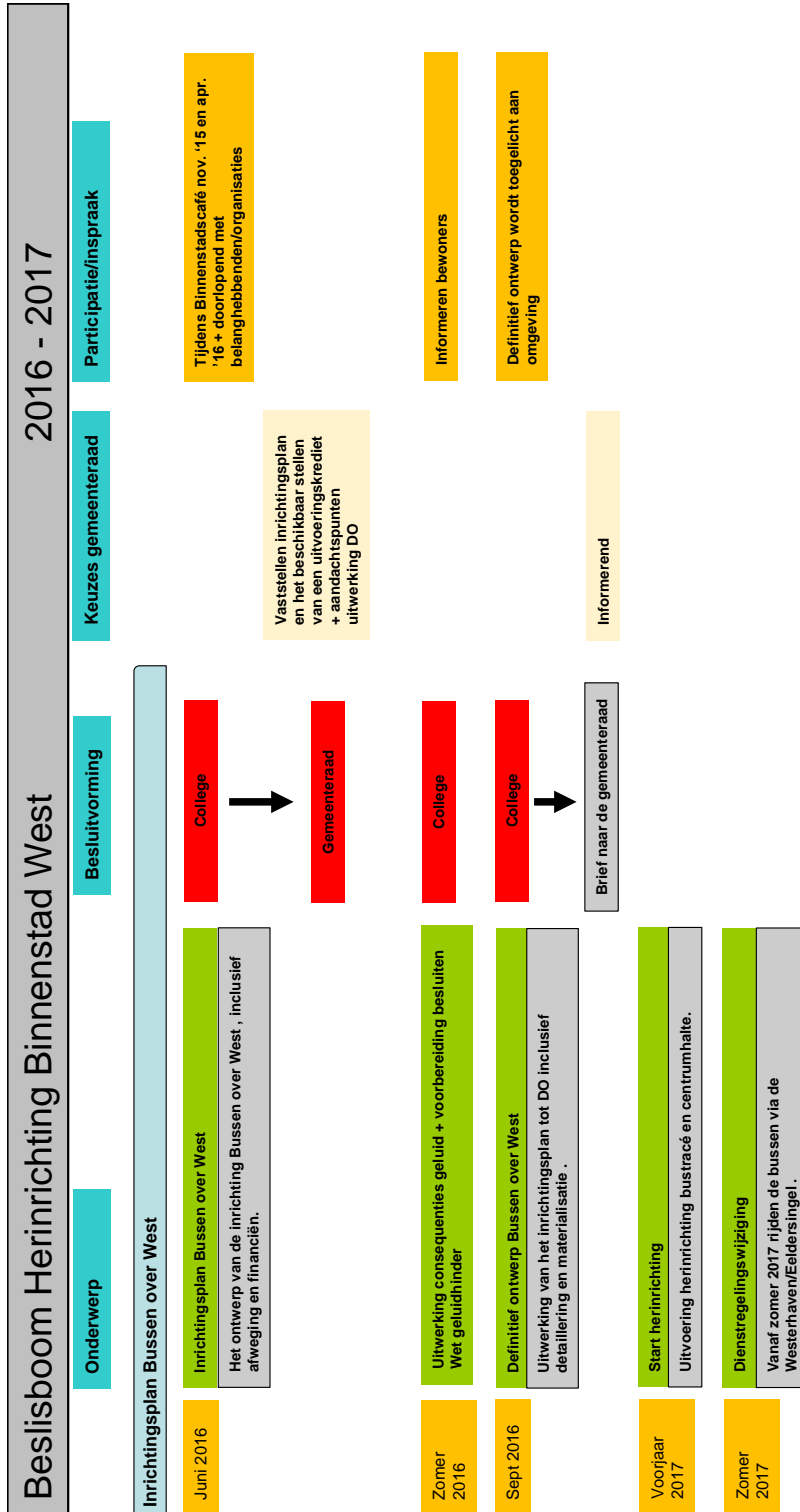
bijlage 7 Maatregelenpakket financieel



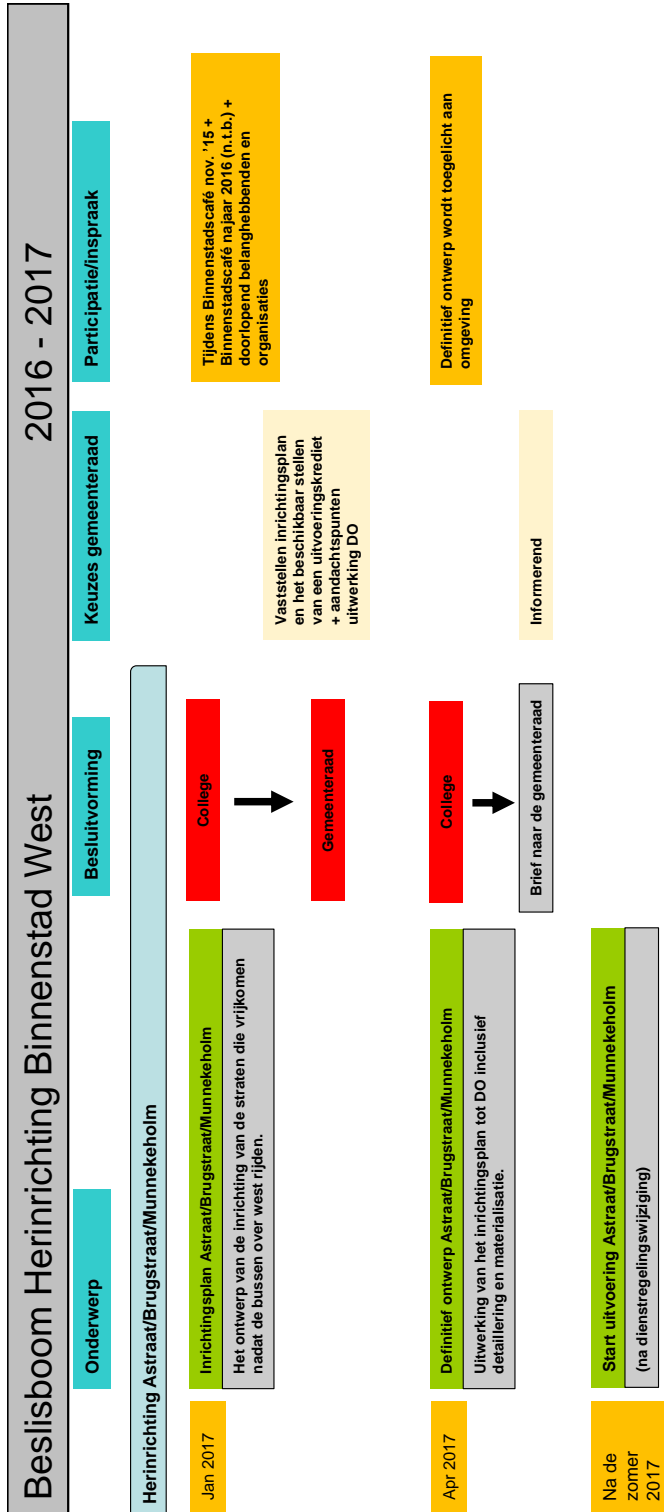
bijlage 7 Maatregelenpakket financieel



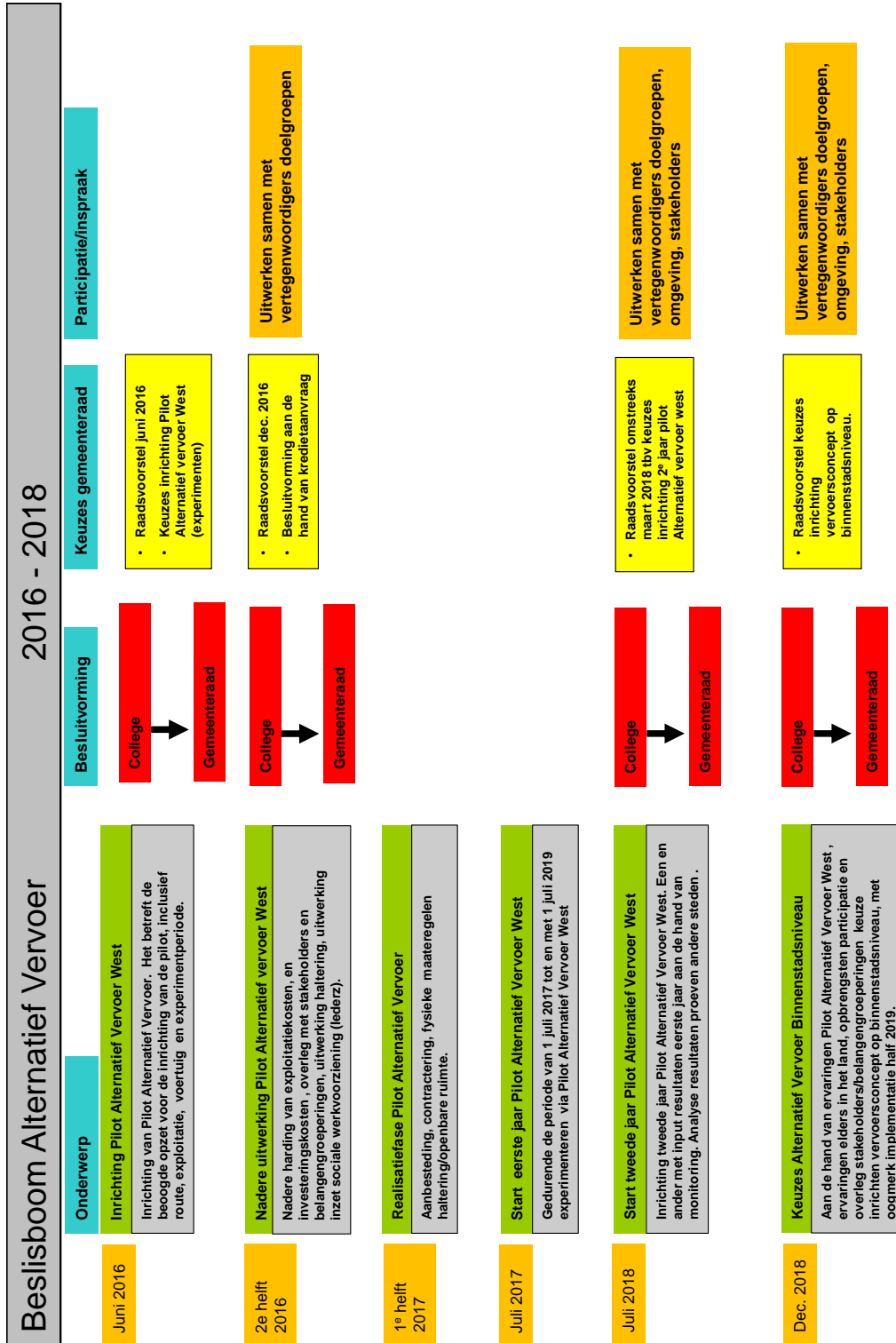
bijlage 8 Beslisboom herinrichtingsplannen



bijlage 8 Beslisboom herinrichtingsplannen



bijlage 8b Beslisboom alternatief verv



Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad

Raadsvoorstel -2 JUN 2016 / 5747464



Onderwerp **Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad**
Registratienr. 5717041 Steller/telnr. Marcel Meijer/21209554 Bijlagen 3

Classificatie Openbaar Geheim

Portefeuillehouder J. van Keulen Raadscommissie B&V

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. het Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad vast te stellen;
- II. het college opdracht te geven het Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad jaarlijks te actualiseren;
- III. de incidentele vrijval op het budget 'aanpak Diepenring' in de betreffende jaarschijven beschikbaar te houden voor het Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad;
- IV. de totale kosten voor het Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad vast te stellen op € 1.400.000,- incidenteel;
- V. de kosten van € 1.400.000,- te dekken door een voorbeslag op de verwachte jaarlijkse incidentele vrijval van het budget 'aanpak Diepenring', voor de jaarschijven 2017 (€ 717.550,-) en 2018 (€ 682.450,-);
- VI. de kosten van € 682.450,- voor 2016 voor te financieren uit de Reserve ISV;
- VII. de Reserve ISV in 2018 weer aan te vullen met € 682.450,- uit de incidentele vrijval van het budget 'aanpak Diepenring' in 2018, conform de dekking in besluitpunt V;
- VIII. de gemeentebegroting 2016 op programmaniveau overeenkomstig te wijzigen.

Samenvatting

Op 24 februari heeft uw raad het visiedocument Bestemming Binnenstad vastgesteld. De afgelopen twee maanden is dit vertaald in een Uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen. Het is de bedoeling om eind 2016 een verder ingevuld programma aan u voor te leggen en het daarna jaarlijks te actualiseren.

Op basis van het Uitvoeringsprogramma is een raming gemaakt van de benodigde plankosten voor de tweede helft van 2016 en voor 2017, waarvoor de raad wordt gevraagd krediet beschikbaar te stellen. Dit betreft de kosten van de uitvoeringsorganisatie, de plankosten voor het alternatief vervoer in de situatie dat de bus uit de binnenstad is verdwenen, de kosten voor de ontwikkeling van de Leidraad inrichting openbare ruimte en de kosten voor de Binnenstadscampagne t/m 2017.

De tweede helft van 2016 willen we benutten om meer inzicht te krijgen in het geheel van kosten van de Binnenstadvisie en bijbehorende programmaonderdelen. Ook wordt onderzocht welke investeringen we daarvan weg kunnen zetten via reguliere programma's en budgetten. De totale investeringsopgave is daarbij uiteraard afhankelijk van de inkleuring van de ambities uit Bestemming Binnenstad door uw raad. Op basis daarvan kunt u bij de discussies over de begroting 2018-2021 en daarna steeds een afweging maken welke projecten u wanneer wilt laten uitvoeren. Zo houdt u overzicht en grip op de verdere gefaseerde uitvoering van Bestemming Binnenstad.

Bij de vaststelling van Bestemming Binnenstad in februari 2016 is geconstateerd dat het huidige budget (ca 20 miljoen euro) niet voldoende is om alle ambities te realiseren. De kosten voor het verplaatsen van de busroutes en het herinrichten van de daardoor vrijkomende ruimte zijn indertijd geraamd op 22,5 miljoen. Bij de begroting 2018-2021 zullen wij u een dekkingsvoorstel voor het ontbrekende deel doen. Dan zijn de grootste investeringen gedekt en maakt u een stevig begin met de uitvoering van Bestemming Binnenstad.

B&W-besluit d.d.: 31 mei 2016

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad

Aanleiding en doel

Op 24 februari heeft u het visiedocument Bestemming Binnenstad vastgesteld. De afgelopen maanden is dit vertaald in bijgevoegde eerste versie van een Uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen. Eind dit jaar zullen wij u een nadere update voorleggen en het daarna jaarlijks actualiseren. Het loopt dan in de pas met de andere grote uitvoeringsprogramma's en de begrotingscyclus.

Jaarlijkse actualiseren is vanzelfsprekend. De Binnenstad is nooit af. Met Bestemming Binnenstad is een heldere visie en een duidelijk kader neergezet voor de lange termijn ontwikkeling van de binnenstad, Wij verwachten dat we de lijst met acties en projecten regelmatig moeten aanpassen en uitbreiden. Om deze reden hebben wij nu bijvoorbeeld potentiële gebiedsontwikkelingen benoemd: het gebied Haddingestraat/Pelsterstraat (na de geplande functieverandering van de parkeergarage ontstaan in deze straten nieuwe kansen, m.n. voor wonen), het Historisch Museumkwartier (tussen Munnekeholm en Hoge der A, achter het Scheepvaart-museum), de St Jansstraat (rond het Kunstencentrum), het A-kwartier en de noordwand Grote Markt. Deze gebiedsontwikkelingen zullen een eigen tempo kennen, maar zijn nu ten behoeve van het totaalbeeld toegevoegd. Ook is het Gedempte Zuiderdiep concreet als opgave benoemd, omdat dit een plek is waar verschillende verkeerskundige en kwalitatieve opgaven samenkomen en om deze reden specifieke aandacht verdient. Onder andere zal worden onderzocht of we de ruimte voor in- en uitstappers bij deze centrumhalte moeten uitbreiden, gelet op het in belang toenemende functie van deze halte in de stad.

Met Bestemming Binnenstad zijn de hoofdlijnen van de binnenstadsaanpak vastgesteld. Die staan niet meer ter discussie. Maar voordat we tot uitvoering van individuele projecten overgaan of nieuwe projecten opstarten, komt dit eerst terug in de gemeenteraad. Daarmee kan de gemeenteraad sturen op inhoud, ambitie, kosten en de wijze waarop het debat met de stad wordt gevoerd. Bij de inrichting van (deel)projecten zal aan de hand van heldere beslismomenten telkens worden geschetst welke processtappen worden voorzien, wanneer besluiten worden beoogd en op welke wijze de gemeenteraad bij de totstandkoming wordt betrokken. Ook de betrokkenheid van stakeholders, belangengroeperingen, aanwonenden en ondernemers dient vroegtijdig te worden georganiseerd. De ingezette route van binnenstadscafés, waarmee op een laagdrempelige wijze wordt uitgenodigd tot 'meedoen', willen we graag voortzetten en verder uitbouwen. Door de bovenstaande werkwijze kan de raad tijdig sturen op de verdere ontwikkeling van de binnenstad en daarbij ambitie, kwaliteit, fasering en investering telkens hand in hand wegen.

Hieronder geven wij eerst een toelichting op het gevraagde aanvullende plankostenkrediet. Daarna gaan we in op de vraag hoe we om willen gaan met de behoefte aan aanvullende middelen voor het realiseren van de ambities van Bestemming Binnenstad.

Kader

Het kader bestaat uit door het visiedocument Bestemming Binnenstad (door uw raad vastgesteld 24/2/2016) en het bijbehorende raadsvoorstel.

Argumenten en afwegingen

1. Plankostenkrediet

Bij de vaststelling van Bestemming Binnenstad heeft uw raad een krediet beschikbaar gesteld van € 2.544.000,-. Een deel daarvan (5 ton) betreft een bijdrage aan de herinrichting van de Diepenring. Van de resterende 2 miljoen is het merendeel bestemd voor planontwikkelingskosten voor herinrichtingsprojecten (t/m 2017) en een klein deel voor opstartkosten van het communicatietraject en de uitvoeringsorganisatie in de periode t/m 1 juli 2016.

Inmiddels hebben we inzicht in de benodigde programmaplankosten voor de periode vanaf 1 juli 2016 t/m 2017. Dat betreft (a) de uitvoeringsorganisatie binnenstad (€ 375.000,-), (b) de plankosten alternatief vervoer (€ 245.000,-), (c) de kosten voor de ontwikkeling van de Leidraad inrichting openbare ruimte (€ 315.000,-), en de kosten voor de Binnenstadscampagne (€ 380.000,-). Het totale gevraagde krediet bedraagt € 1,4 miljoen (inclusief 1 ton onvoorzien). We stellen voor dit te dekken door een voorbeslag op de verwachte jaarlijkse vrijval van het budget 'aanpak Diepenring', vanaf 2017. Door de voorgestelde manier van dekking gaat dit niet ten koste van de investeringsruimte. Hieronder lichten we de kosten kort toe.

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad

Uitvoeringsorganisatie Binnenstad

Om ervoor te zorgen dat we het voorgestelde ambitieuze programma ook daadwerkelijk voor het overgrote deel in circa vijf jaar kunnen realiseren, is een kleine en slagvaardige, maar tegelijkertijd ook toegankelijke uitvoeringsorganisatie nodig: het Team Binnenstad. Juist in de binnenstad, met haar veelheid aan samenhangen en belangen, is het risico anders groot dat de vertaling van de visie in concrete maatregelen vastloopt in veel afstemmen, coördineren en vergaderen.

We stellen daarom voor een (parttime) programmaleider Binnenstad aan te stellen. Deze is eindverantwoordelijk, geeft sturing aan de betrokken projectleiders en hakt knopen door of schaaft op naar de stuurgroep. De programmaleider werkt met een klein kernteam. Team Binnenstad zit voorlopig in het Let's Gro pand op de hoek Grote Markt/Poestraat, een herkenbare en goed toegankelijke locatie. Vanaf 2017 zullen we de kosten van de uitvoeringsorganisatie per jaar opnieuw te bezien en af te stemmen op de dan in portefeuille zijnde projecten.

Plankosten alternatief vervoer

Tijdens de raadsbehandeling van Bestemming Binnenstad is duidelijk geworden dat uw raad veel belang hecht aan alternatief vervoer vanaf het moment dat de bussen verdwijnen uit de binnenstad. Via het raadsvoorstel 'Inrichtingsplan Bussen over West', dat parallel aan dit raadsvoorstel wordt voorgelegd, wordt u een concreet voorstel voorgelegd voor de inrichting van de 'Pilot Alternatief Vervoer West', voor de periode 2017-2019. Daarnaast zal verdere uitwerking plaatsvinden van een vervoersconcept op binnenstadsniveau. Daarbij gaat het om de vraag wat de reikwijdte wordt van het alternatief vervoersconcept op binnenstadsniveau. Kort samengevat gaat de keuze daarbij tussen het bedienen van de weggevallen haltes Munnekeholm en Grote Markt (het model dat nu voorligt voor West), of voor een vervoersconcept met een meer service-gerichte inslag vanuit een gastvrijheidsgedachte, dat daarnaast bijvoorbeeld ook enkele parkeergarages bedient. Daarover gaan we te zijner tijd graag met u in gesprek.

Leidraad inrichting openbare ruimte

Bestemming Binnenstad bevat veel herinrichtingsprojecten. Bij die herinrichting moet steeds een groot aantal aandachtspunten worden meegenomen: denk bijvoorbeeld aan mogelijkheden voor terrassen, groen, bankjes, speelplekken, duurzaamheid, stallingsmogelijkheden voor de fiets, gedragsbeïnvloeding van fietsers door de inrichting van straten, enzovoort.

Dat vraagt om een integraal afwegingskader, een Leidraad voor de (her)inrichting van de openbare ruimte. Want in de binnenstad spelen nu eenmaal veel belangen in een beperkte ruimte. Inrichtingskeuzes moeten daarom niet alleen per straat of per sector worden gemaakt, maar ook op een hoger schaalniveau. Want de inrichting van de openbare ruimte moet het gewenste programma van de binnenstad (winkels, horeca, maar bijvoorbeeld ook wonen) versterken en daar de voorwaarden voor scheppen.

Deze Leidraad wordt nadrukkelijk *geen* gedetailleerd en alomvattend Handboek. Het gaat om een praktische leidraad waarin de principes worden vastgelegd die bij de afzonderlijke uitvoeringsprojecten kunnen worden gehanteerd. Door nu deze tussenstap te maken tussen visie en uitvoering, kunnen we bij de uitvoeringsprojecten een versnelling bereiken.

De ontwikkeling van de Leidraad moet deze zomer van start gaan. De ontwikkeling loopt gelijk op met het nader invullen van de herinrichtingsplannen voor de westelijke binnenstad: A-straat en Brugstraat, de Munnekeholm en het 'Minerva-plein' op de kop van het Zuiderdiep. Mede door deze directe praktische vertaling, leent de ontwikkeling van de Leidraad zich bij uitstek voor een actief gesprek per straat of zone met omwonenden, ondernemers en andere direct betrokkenen.

Het biedt ook mogelijkheden voor betrokkenheid van uw raad. De Leidraad is een hulpmiddel om meer inzicht te krijgen in de gewenste inrichtingskwaliteit en het daarvoor benodigde investeringsniveau. Het is daarmee ook een belangrijk sturingsmiddel. We verwachten dat de Leidraad begin 2017 gereed is.

Binnenstadscampagne

Tijdens de uitvoering van Bestemming Binnenstad organiseren we ter ondersteuning een overkoepelende binnenstadscampagne. Voor meer details verwijzen we u naar het Uitvoeringsprogramma.

De binnenstadscampagne maakt gebruik van opvallende en aansprekende vormen van communicatie die uitnodigen tot dialoog, op basis van een centrale communicatiestijl. De meest belangrijke drager voor de campagne is de communicatie per deelproject, zoals de herinrichtingen. Daarbij hoort onder andere het organiseren van binnenstadcafé's, waar al de nodige ervaring mee is opgedaan.

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad

Daarnaast ontwikkelen we een eigen website, als basis voor informatie over de verschillende deelprojecten, met verbinding naar sociale media. Dit vullen we aan met een mailnieuwsbrief en diverse offline middelen, zoals advertenties, posters en opvallende acties. Het zwaartepunt voor de start ligt, gezien de geplande activiteiten uit de uitvoeringsagenda, grotendeels in de tweede helft van 2016.

2. Ambities en middelen

Voor de uitvoering van Bestemming Binnenstad is op dit moment 1 miljoen euro (structureel) beschikbaar. Bij de huidige rentestand en de hanteren afschrijvingsperiode van 40 jaar biedt dat een investeringsruimte van ca. € 20 miljoen. In het raadsvoorstel bij de vaststelling van het visiedocument, is geconstateerd dat dit niet genoeg is om alle ambities van Bestemming Binnenstad te realiseren. Dat is ook niet vreemd voor een visie. We hebben op dat moment dan ook aangekondigd op zoek te gaan naar aanvullende middelen.

Externe middelen

We hebben een globale verkenning gedaan naar extern aanvullend geld. De belangrijkste conclusie daarvan is dat er in Europa en op nationaal niveau op dit moment geen subsidies zijn voor herinrichtingsprojecten zoals in onze binnenstad. Op nationaal niveau zijn vanuit de VNG wel bewegingen gaande om op termijn weer te komen tot een fonds voor de (co)financiering van (fysieke) investeringen in grote steden. Als dit succesvol is, zal dat op zijn vroegst in een volgende kabinetsperiode een vervolg krijgen.

Dat betekent dat we voor de nog ontbrekende middelen vooral binnen onze eigen begroting moeten kijken: door herprioritering binnen bestaande programma's, of door het inzetten van nieuw geld. Ervan uitgaande dat u de ambities van Bestemming Binnenstad wilt handhaven, houdt dit in dat we in elk geval moeten faseren. Aan de andere kant: niet alles hoeft tegelijk. Dat zou ook niet verstandig zijn: want tijdens de verbouwing moet de verkoop gewoon door gaan. Ook dan moet de binnenstad aantrekkelijk, bereikbaar en gastvrij zijn.

Uitvoering kernpakket

In 2014 zijn de kosten voor het verplaatsen van de busroutes en de herinrichting van de daardoor vrijkomende ruimte in de binnenstad (kernpakket) geraamd op € 22,5 miljoen. Uitgangspunt bij die raming was een herinrichting conform Ruimte voor Ruimte, gebaseerd op de hiervoor gebruikelijke nombedragen en ervaringscijfers per m². Kort gezegd; het asfalt wordt vervangen door gele steentjes en waar nu al gele steentjes liggen, wordt bestaand materiaal zo veel mogelijk hergebruikt. Zo is voor bijvoorbeeld de Grote Markt gerekend met het herinrichten van het asfaltgedeelte waar nu de bussen rijden/halteren. Voor een integrale herinrichting van de Grote Markt, zijn nadere kwalitatieve afwegingen (ambities) en bijbehorende financiële afwegingen nodig.

Voor de uitvoering van het kernpakket ontbreekt nu nog 2,5 miljoen. Als potentiële dekkingsbron kan gedacht worden aan het ISV, deze optie zullen wij betrekken bij de herijking ISV en de besluitvorming hierover, dan wel bij de begroting 2018-2021.

Meer dan het verplaatsen van busroutes

Maar Bestemming Binnenstad is natuurlijk meer dan enkel het verplaatsen van busroutes en het herinrichten van de daarvoor vrijkomende ruimte. De gevarieerdheid van het Uitvoeringsprogramma onderstreept de breedheid van onze ambities, variërend van een Gastvrijheidsprogramma tot Smart City-services voor bezoekers en bewoners, en van meer groen tot betere stallingsvoorzieningen, in combinatie met slimmer handhaven. Dat moet ook: alleen zo kunnen we onze binnenstad voorbereiden op de toekomst.

Bij het maken van het Uitvoeringsprogramma is gebleken dat de lijst met projecten eerder langer wordt dan korter. Ook is er van een aantal projecten nog geen kostenraming, omdat ze eerst verder uitgewerkt moeten worden. We noemen enkele voorbeelden.

- Verschillende ambities van Bestemming Binnenstad zijn nog niet op geld gezet. U kunt bijvoorbeeld denken aan het beter toegankelijk maken van de binnenstad voor anders mobiele. Daar hoort alternatief vervoer bij, in de tijdelijke, maar (als mogelijk onderdeel van een gastvrijheidsprogramma) eventueel ook in de permanente situatie. Maar u kunt ook denken aan andere onderdelen van het Gastvrijheidsprogramma, 'smart-city' services voor bezoekers en ondernemers, of de uitvoeringskosten van de nieuwe visie op de warenmarkt.

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad

- Er zijn ook herinrichtingsprojecten die niet zijn meegenomen in de raming van 22,5 miljoen. Indien zoals hiervoor als voorbeeld genoemd, de ambities voor de Grote Markt bijvoorbeeld verder gaan dan herinrichting ter plaatse van de huidige haltes/busroute conform ruimte voor ruimte, dan vraagt dit extra middelen.
Dat geldt ook voor een eventuele aanpassing van het Zuiderdiep: daar is het wenselijk om meer ruimte maken voor in- en uitstappers. Ook het kruisen van verschillende vervoersstromen op het Zuiderdiep kan maken dat herinrichting, evenals een kwaliteitsimpuls, wellicht wenselijk is.
- Voor het 'opfrissen' van sleetse plekken (zoals de Poelestraat, de Peperstraat en de St. Walburgstraat), waarvoor Bestemming Binnenstad aandacht vraagt, is nog geen raming. Eerst is een inventarisatie nodig. Hetzelfde geldt voor het zgn. Pleinen-project, dat in het verlengde van het 'opfrissen' is ontstaan tijdens het werken aan het Uitvoeringsprogramma. Daarmee kunnen we – naast de Grote Markt – meer of minder bekende 'pleinen' in de stad in het zonnetje zetten en een nieuwe impuls geven. Een eerste mogelijkheid doet zich voor bij het 'Minerva-plein' (kop Zuiderdiep/Munnekeholm) of een eventueel 'plein' bij de Der Aa-kerk. Door het verdwijnen van de bussen ontstaan op beide plekken nieuwe kansen.
- Tijdens de ontwikkeling van de Leidraad zal uit de discussies met betrokkenen moeten blijken welk kwaliteitsniveau per straat nodig is om het daar gewenste programma (winkels, horeca, wonen, enz.) te ondersteunen en te versterken. En of dat wel of niet extra geld kost ten opzichte van de raming van 2014. Het is onze bedoeling nadrukkelijk ook uw raad bij dit proces te betrekken.

De komende maanden willen we meer inzicht krijgen in de kosten van deze en andere programma-onderdelen. Ook gaan we na wat we daarvan weg kunnen zetten via reguliere programma's en budgetten en of we in sommige gevallen 'werk met werk' kunnen maken.
Op basis daarvan verwachten wij u in de Voorjaarsbrief van mei 2017 een redelijke schatting te kunnen geven van het benodigde extra gemeentelijke geld voor de verdere gefaseerde uitvoering van Bestemming Binnenstad, waarbij het investeringsniveau direct samenhangt met het ambitieniveau. Ook kunnen we dan suggesties doen voor faseringsopties. Bij de discussies over de begroting 2018-2021 en daarna kunt u vervolgens steeds een afweging maken welke projecten u wanneer wilt laten uitvoeren.

Conclusie

Met deze gefaseerde uitvoering van Bestemming Binnenstad handhaven we alle ambities in hun onderlinge samenhang. Tegelijkertijd houdt u zo overzicht en grip op de uitvoering. Bovendien doen we zo recht aan de dynamiek van de binnenstad: die is nooit af, en op deze manier kunnen we altijd snel en flexibel inspelen op nieuwe ontwikkelingen.

Bij dat alles blijft u als raad nadrukkelijk aan het stuur. Zoals hiervoor al geschetst worden maatregelen en nieuwe projecten eerst voorgelegd aan de gemeenteraad, voordat we tot uitvoering overgaan. Dan vragen we u ook om een uitvoeringskrediet. Met bijvoorbeeld de Leidraad (en actieve betrokkenheid tijdens de ontwikkeling daarvan) krijgt u een hulpmiddel dat meer inzicht geeft in de keuzes voor de gewenste inrichtingskwaliteit en het daarvoor benodigde investeringsniveau. Het is daarmee ook een belangrijk sturingsmiddel. Uiteindelijk is en blijft het uw raad, die gaat over het ambitieniveau van de uitvoering van Bestemming Binnenstad, en daarmee over de kwaliteit en aantrekkelijkheid van onze binnenstad in de toekomst.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Het visiedocument Bestemming Binnenstad is uitvoerig besproken met belanghebbenden: stadigers, bedrijven en organisaties. Voor de uitvoering organiseren we per project een participatietraject. Dat geldt ook voor de ontwikkeling van de Leidraad inrichting openbare ruimte. Daarnaast ondersteunen we de uitvoeringsperiode met de Binnenstadscampagne.

Financiële consequenties

We stellen voor het nieuwe plankostenkrediet te dekken door een voorbeslag op de verwachte incidentele vrijval van het budget 'aanpak Diepenring' (1 miljoen (s)) vanaf 2017. Doordat de totale investering gefaseerd wordt gerealiseerd, zullen de kapitaallasten in 2017 t/m 2019 lager uitvallen dan het beschikbare budget. In 2017 bedraagt deze verwachte incidentele vrijval € 717.550,- en in 2018 en 2019 respectievelijk € 689.750,- en € 108.050,-. Ten behoeve van de kosten voor 2016 stellen wij voor deze voor te financieren uit de Reserve ISV en dit in 2018 weer te verrekenen met de hiervoor aangehaalde vrijval in dat jaar.

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad

Door de incidentele vrijval op het budget 'aanpak Diepenring' in de betreffende jaarschijven beschikbaar te houden voor de uitvoering van de visie Bestemming Binnenstad, wijken wij af van het huidige principe waarbij de jaarlijks incidentele vrijval op structurele middelen teruggaat naar het concern en onderdeel uitmaakt van het jaarrekeningresultaat en integrale bestemming daarvan. Een dergelijke systematiek is bijvoorbeeld ook gevolgd bij het Forum.

Overige consequenties

Geen.

Vervolg

Dit Uitvoeringsprogramma wordt de komende maanden verder ingevuld. Een update wordt u eind 2016 aangeboden. Concrete maatregelen en projecten komen vòòr uitvoering steeds eerst terug in de raad, vanzelfsprekend na participatie door alle betrokkenen. Dan vragen we u ook om een uitvoeringskrediet.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink



bijlage 1 hoofdtekst



Inhoudsopgave	
1. Aan de slag!	4
Programma jaarlijks actualiseren	4
Voor uitvoering steeds naar de raad	4
Leeswijzer	5
2. Van visie naar uitvoering: leidraad voor inrichting openbare ruimte	6
3. Communicatie en participatie	8
4. Uitvoeringsorganisatie	10
5. Monitoring	10
6. Uitvoeringsprogramma 2016-2021	11
Herinrichting openbare ruimte	11
Overige thema's	13
Bijzondere positie Grote Markt	13
7. Wat doen we dit jaar?	14
Bijlagen:	
I Projectenoverzicht uitvoeringsprogramma 2016-2021	16
II Korte beschrijving per project	20
III Plattegrond met een overzicht van binnenstadsprojecten	37

1. Aan de slag!

Op 24 februari heeft de raad de visie Bestemming Binnenstad vastgesteld. Een document vol ambities en ideeën om de binnenstad van Groningen klaar te maken voor de toekomst. Een binnenstad die aantrekkelijk is, bereikbaar en gastvrij. Voor bezoekers, bewoners en mensen die er werken. Voor gezinnen met kinderen, maar ook voor ouderen. We willen een leukere, mooiere en gezondere binnenstad voor iedereen. Vooral de voetganger krijgt daarbij meer ruimte dan nu. In dit Uitvoeringsprogramma vertalen we de ambities uit de visie in concrete acties, projecten en maatregelen. Het is de bedoeling van ons college dat het overgrote deel van het programma in circa 5 jaar gerealiseerd zal zijn.

Programma jaarijks actualiseren

Dit is het eerste Uitvoeringsprogramma. Omdat het kort na vaststelling van de visie verschijnt, is het nu vooral een programma op hoofdlijnen. Een aantal projecten moet eerst verder worden ingevuld, voordat we een reële planning en overal kostenraming kunnen maken. Eind 2016 krijgt de raad daarom een eerste update.

Het Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad loopt vanaf dan in de pas met andere meerjarenprogramma's, zoals Wonen of Verkeer en Vervoer, die ook altijd rond die tijd verschijnen. Daarna zullen we het programma jaarijks aan het eind van jaar actualiseren en waar nodig aanvullen, zowel inhoudelijk als qua planning en financiën. Want net als de binnenstad is ook het Uitvoeringsprogramma niet statisch, maar dynamisch: we gaan er van uit dat het in de loop van de tijd steeds zal worden aangevuld met nieuwe ideeën en projecten.

Vóór uitvoering steeds eerst naar de raad

Met Bestemming Binnenstad zijn de hoofdlijnen van de binnenstadsaanpak vastgesteld. Maar voordat we tot uitvoering overgaan, komt de vertaling daarvan in concrete maatregelen en projecten steeds eerst terug in de raad, vanzelfsprekend na participatie door alle betrokkenen. Dan vragen we de raad ook om een uitvoeringskrediet.

Leeswijzer

Hierachter bespreken we eerst de noodzaak van een tussenstap om van visie naar uitvoering te komen, om de gewenste integraliteit van Bestemming Binnenstad vast te houden. Vervolgens gaan we in op de communicatie en participatie (een belangrijk onderdeel van het uitvoeringsprogramma) en op de uitvoeringsorganisatie die nodig is om onze ambities in relatief korte tijd te realiseren. Daarna staan we stil bij de monitoring. Tot slot volgt de eerste opzet van het uitvoeringsprogramma en benoemen we de belangrijkste projecten waar we in 2016 en 2017 aan werken.

2. Van visie naar uitvoering: leidraad voor inrichting openbare ruimte

Bestemming Binnenstad is gericht op het vergroten van de kwaliteit van de binnenstad, door het verbeteren van de verblijfsfunctie en het creëren van een gezonde, leefbare en duurzame leefomgeving. Daarvoor is in Bestemming Binnenstad een groot aantal ambities geformuleerd. Deze ambities zijn van uiteenlopende aard en kennen verschillende invalshoeken bij de realisatie. De herinrichting van de Grote Markt is bijvoorbeeld een opgave die direct gekoppeld kan worden aan de vrijkomende ruimte die ontstaat als gevolg van de nieuwe route voor bussen. Dat geldt ook voor straten waar de bus nu nog wel rijdt maar in de toekomst niet meer. Op deze plekken ontstaat ruimte met nieuwe gebruikspotentie, waarvan nader bepaald moet worden hoe we die willen invullen en welk gebruik of programma hier prioriteit en/of een ruimtelijk accent krijgt.

Naast deze directe herinrichtingsopgaven zijn binnenstadsbrede opgaven geformuleerd voor het vergroten van de aantrekkelijkheid van de binnenstad, zoals meer ruimte voor voetgangers, verbetering van aanlooproutes, toevoeging van groen en zitplekken, verbetering van de stallingmogelijkheden

voor fietsers, beheervragestukken (Schoon, Heel, Veilig). Ook zijn er meer programmatische en beleidsmatige opgaven die we in de binnenstad actief willen faciliteren. Het gaat dan bijvoorbeeld om ambities op het gebied van duurzaamheid, stadsdistributie, het verbeteren van de woonkwaliteit, vormgeven van een gastvrijheidsprogramma en het flexibel accommoderen van economische activiteiten en functies.

Al deze opgaven hebben een belangrijke gemene deler: ze moeten geaccomodeerd worden in onze historische binnenstad, waar de ruimte beperkt is. De schaarse ruimte in de binnenstad, in combinatie met de veelheid aan geformuleerde ambities en opgaven, vraagt om heldere en expliciete afwegingen ten aanzien van de inrichting van de openbare ruimte. De beschikbare ruimte kan bijvoorbeeld worden ingevuld met een terras, groen, fietsvakken of speelvoorzieningen. Of met meer of minder ruimte voor fietsers.

Wij vinden het niet wenselijk dat deze afweging per individueel uitvoeringsproject plaatsvindt: dat heeft als risico dat de overkoepelende ambities uit Bestemming Binnenstad dan niet worden waargemaakt. De uiteindelijke keuze per straat of plein dient bij te dragen aan het gewenste ruimtelijke beeld en functioneren voor de binnenstad als geheel. Om deze afwegingen goed te kunnen maken, willen wij een leidraad opstellen voor de inrichting van de openbare ruimte

bijlage 1 hoofdtekst

bijlage 1 hoofdtekst

Een speciaal aandachtspunt is de relatie tussen de bovengrondse en ondergrondse ruimte. Zo speelt de ondergrondse ruimte een belangrijke rol bij de vraag of er ruimte is voor meer bomen. En als we bijvoorbeeld afval meer ondergronds kwijt kunnen, scheelt dat bovengronds weer ruimte. Maar ook de ondergrondse ruimte is beperkt, met name vanwege de kabels en leidingen. De komende tijd gaan we na of het bundelen van kabels en leidingen hier een oplossing voor kan bieden, en of en hoe dit op een haalbare manier te financieren is.

We verwachten dat deze leidraad voor de (her)inrichting van de openbare ruimte begin 2017 op hoofdlijnen gereed is. Het nader invullen van de concept-herinrichtingsplannen voor het westelijke deel van de binnenstad (Astraat en Brugstraat, de Munnekeholm en de kop van het Zuiderdiep) loopt gelijk op met de ontwikkeling van dat kader.

in de binnenstad. Deze inrichtingsleidraad moet op een pragmatische wijze tot stand komen. Per straat of plein brengen we de potentie in beeld. Daarbij kijken we naar het huidige gebruik en het beoogde toekomstige gebruik, om op basis daarvan een uitspraak te doen over het gewenste karakter en ruimtelijk beeld voor een straat of plein. Heel belangrijk daarbij vinden wij de wisselwerking tussen de functies 'achter de gevel' (de plint) en de inrichting van straten en pleinen. Kunnen we bijvoorbeeld met de inrichting het gewenste programma (winkels, horeca, enz.) in de straat versterken? Dit leent zich bij uitstek voor een actief gesprek per straat of zone met de direct aanwonenden, de ondernemers en andere direct betrokkenen. Door het gewenste gebruik per straat, plein of zone te bepalen en bijbehorende ruimtelijke beelden te maken, kunnen op binnenstadniveau accenten en prioriteiten worden bepaald en bestuurlijk en politiek worden vastgesteld. Omdat wij de dynamiek van de binnenstad erkennen, zal het nadrukkelijk niet gaan om een gedetailleerd en alomvattend plan. Het gaat om een leidraad waarin de inrichtingsprincipes worden vastgelegd, die bij afzonderlijke uitvoeringsprojecten kunnen worden gehanteerd. Door deze tussenstap van visie naar uitvoering te zetten, kunnen we in de uitvoeringsprojecten een versnelling bereiken. De kwaliteitsbewaking van afzonderlijke projecten vindt plaats in een kwaliteitsteam, waarin onder andere de stadsbouwmeester zitting neemt.

3. Communicatie en participatie

Communicatie is een integraal onderdeel van de hele binnenstadsaanpak. Tijdens de uitvoering organiseren we ter ondersteuning een overkoepelende binnenstadscampagne. Centrale boodschap daarvan is dat Groningen een prachtige historische binnenstad heeft, om te verblijven, om in te wonen en om in te werken. Maar om ook in de toekomst aantrekkelijk, bereikbaar en gastvrij te zijn, werken we de komende jaren samen met andere partijen in de binnenstad aan verschillende verbeteringen. Dat moet ook, want de afgelopen jaren is de druk op de openbare ruimte sterk toegenomen.

De binnenstadscampagne heeft vooral tot doel het gesprek over de binnenstad op gang te brengen. Dit doen we door opvallende en aansprekende vormen van communicatie te kiezen die uitnodigen tot dialoog, op basis van een centrale communicatiefestijl, in vorm en uitingen. Daarmee volgt de campagne de inzet van de communicatie bij Bestemming Binnenstad, waarin het doorlopende gesprek met de stad en haar inwoners centraal staat. We richten ons daarop in. Dat betekent dat we niet alleen zenden, maar onze communicatie zo vormgeven, dat we open staan voor wensen en geluiden uit de stad en betrokkenen zo goed mogelijk betrekken bij de verdere planvorming en -uitvoering. We maken

daarnaast gebruik van een eigen website, als basis voor informatie over de verschillende deelprojecten, met verbinding naar diverse vormen van sociale media, eveneens gericht op dialoog. Dit vullen we aan met een digitale nieuwsbrief en diverse offline middelen, zoals advertenties, posters en opvallende acties. De campagne richten we tevens zo in dat deze geschikt is als paraplú voor werkzaamheden en ontwikkelingen van andere partijen in de binnenstad de komende jaren.

De herinrichting van verschillende straten en andere projecten die de komende jaren uitgevoerd gaan worden om de binnenstad verder te verbeteren, zullen soms onvermijdelijk tot enige overlast leiden. Deze overlast dient tot een minimum te worden beperkt. Want de binnenstad moet ook dan blijven functioneren. Werkzaamheden worden ook goed afgestemd met Groningen Bereikbaar, bijvoorbeeld rond de planning van de Aanpak Ring Zuid, de Spoorzone of de bouw van het Groninger Forum. Daarnaast zullen we per project in samenspraak met omwonenden en andere belanghebbenden bezien welke maatregelen we aanvullend kunnen nemen om de overlast zoveel mogelijk te beperken.

bijlage 1 hoofdtekst

van de werkzaamheden doen. Dat gebeurt onder andere met GCC, Marketing Groningen, Koninklijke Horeca, OV-bureau, Stadsadviseert en andere relevante partijen. Het doel is aan te sluiten bij de vraag en verwachtingen van stakeholders, hen zo goed mogelijk te informeren en daar waar mogelijk samenwerking op gang te brengen.

Naast de inrichting van een overkoepelende binnenstadscampagne vormt communicatie een belangrijk thema bij de inrichting en organisatie van de communicatie per deelproject, zoals de herinrichtingen. Daarbij hoort onder andere het organiseren van binnenstadcafés. Daarbij maken we op dit moment gebruik van het pand op de hoek Grote Markt/Poelstraat, waar nu al diverse activiteiten in het kader van de binnenstadsvisie plaatsvinden. Het uitvoeringsprogramma is daarbij leidend, maar ook regulier zetten we de deur open om met geïnteresseerde en betrokken mensen in (en buiten) de stad in gesprek te gaan. Ook tijdens bijvoorbeeld Let's Gro. Momenteel is een communicatiekalender in voorbereiding die een overzicht moet geven van de verschillende communicatiemomenten en de mate van participatie voor 2016. Naast de binnenstadscampagne continueren we ook de reguliere communicatie met vertegenwoordigers van partijen in de stad die van belang zijn bij de verdere ontwikkeling en uitvoering van de plannen. Tijdens de totstandkoming van de binnenstadsvisie is geregeld intensief met diverse stakeholders gecommuniceerd. We blijven dat in de fase voorafgaand aan en tijdens de uitvoering

4. Uitvoeringsorganisatie

Om ervoor te zorgen dat we het voorgestelde ambitieuze programma ook daadwerkelijk in circa vijf jaar kunnen realiseren, is een kleine en slagvaardige, maar tegelijkertijd ook toegankelijke uitvoeringsorganisatie nodig: het Team Binnenstad. Juist in de binnenstad, met haar veelheid aan samenhangen en belangen op een beperkt oppervlak, is het risico anders groot dat de vertaling van de visie in concrete maatregelen vastloopt in veel afstemmen, coördineren en vergaderen. Voor de duur van het uitvoeringsprogramma wordt daartoe een (parttime) programmaleider aangesteld. Deze is eindverantwoordelijk, geeft sturing en hakt waar nodig knopen door, of schaaft op naar de stuurgroep. De programmaleider werkt met een klein kernteam. Team Binnenstad zit voorlopig in het Let's Gro pand op de hoek Grote Markt/ Poelestraat, een herkenbare en goed toegankelijke locatie.

5. Monitoring van effecten

De komende jaren zal er veel worden geïnvesteerd in de stad: niet alleen door de gemeente, maar naar verwachting ook door onze partners in de binnenstad. Natuurlijk willen we graag weten of deze investeringen ook effect hebben, en of we op de goede weg zitten, of dat we moeten bijsturen. We hebben daarom opdracht gegeven na te gaan of het mogelijk is om met de gegevens die we nu al regelmatig verzamelen (zoals Detailhandelsmonitor, Passantenmonitor, Leefbaarheidsmonitor, Vestigingsregister inclusief arbeidsplaatsen) een bruikbare binnenstadsmonitor samen te stellen. Dit najaar zal daar meer duidelijkheid over zijn.

bijlage 1 hoofdtekst

6. Uitvoeringsprogramma 2016 - 2021

We hebben Bestemming Binnenstad vertaald in een groot aantal acties, projecten en maatregelen. In het bijgevoegde uitvoeringsprogramma zijn de herinrichtingsopgaven geordend naar gebied: Grote Markt, West, Oost, Diepenring of de binnenstad als geheel. Maatregelen buiten de Diepenring zijn gemakshalve toegedeeld aan West of Oost. De overige acties en projecten zijn geordend overeenkomstig de thema's van het visiedocument Bestemming Binnenstad. Dit projectenoverzicht staat in bijlage I. In bijlage II volgt vervolgens een korte beschrijving per project. Tot slot wordt een plattegrond gepresenteerd met daarin een overzicht van de projecten in de Binnenstad (bijlage III).

Herinrichting openbare ruimte

Bij veel projecten gaat het om herinrichting van de openbare ruimte. In de eerste plaats betreft dat natuurlijk de straten waar de bussen verdwijnen. Maar het gaat bijvoorbeeld ook om het verbeteren van de aanlooproutes, het inrichten van de nieuwe routes voor bus- en autoverkeer en het verplaatsen van de taxiandplaats van de Grote Markt naar het Kwinkenplein.

Omtrent de openbare ruimte is een aantal bijzondere en nieuwe opgaven geformuleerd, onder de term 'opfrissen' van de openbare ruimte. Het gaat daarbij om het aanpakken van enkele wat sleets geworden plekken in de binnenstad, die zo weer een nieuw en verrassend gezicht kunnen krijgen, maar ook om het opschonen van het aantal verkeersborden in de binnenstad. Daarnaast hebben wij het Pleinen-project geformuleerd. Daarmee willen we – naast natuurlijk de Grote Markt, zie hierna – een aantal andere meer of minder bekende 'pleinen' in de binnenstad in het zonnetje zetten en een impuls geven. Op de korte termijn gaat het bijvoorbeeld om het 'Minerva-plein' (hoek Munnekeholm/Zuiderdiep). Het verdwijnen van de bussen biedt hier nieuwe kansen. Zowel de aanpak van sleetse plekken als het Pleinen-project zijn ideeën die we nader gaan concretiseren bij het werken aan de Leidraad inrichting openbare ruimte. Daarbij gaan we de stadlers nadrukkelijk betrekken. Dat kan onder andere via Let's Gro.

bijlage 1 hoofdtekst

bijlage 1 hoofdtekst

termen van bijvoorbeeld regelgeving, wetgeving en/of exploitatie (kosten)? Voor wonen geldt bij nieuwbouw al: energieneutraal tenzij. Wat zijn de mogelijkheden voor ver(nieuw)bouw, rekening houdend met het historische karakter van de binnenstad? Voor monumenten hebben we daarvoor De Groene Zaak: onderdeel van het energieloket Groningen woont Slim, waar particularieren advies kunnen krijgen voor verduurzamen van de woning. Maar voor niet-monumenten?

Bij alle herinrichtingsprojecten nemen we een groot aantal aandachtspunten mee die bij moeten dragen aan een betere verblijfskwaliteit. Het gaat dan om onder andere duurzaamheid, groen, water, terrassen, speelmogelijkheden, het 8-80 perspectief, stallingsmogelijkheden en gedragsbeïnvloeding van fietsers via de inrichting. Vanzelfsprekend hoort daarbij ook Schoon, Heel en Veilig. Onderwerpen die nog in procedure zijn of waarvoor binnenkort nieuw beleid wordt ontwikkeld (bijvoorbeeld reclamebeleid en parkeerbeleid) nemen we zoveel als mogelijk direct mee in de planvorming.

De mogelijkheden voor verduurzaming zijn door het bijzondere en historische karakter van de binnenstad anders dan in een willekeurige buitenwijk. Maar er liggen wel degelijk kansen. De komende tijd onderzoeken we of en hoe we die kunnen verzilveren. Groen en water zijn aspecten die we al nadrukkelijk meenemen bij de herinrichting van de openbare ruimte, mede vanwege de noodzaak van klimaatadaptatie. Daarnaast is er de bestaande regeling voor Groene Daken. Voor het tijdelijke alternatieve vervoer aan de westkant tussen Zuiderdiep en Akerkhof willen we een niet-fossiele oplossing. Datzelfde zal gelden voor een nader uit te werken alternatief vervoerssysteem op binnenstadsniveau, ter uitwerking van het Gastvrijheidsprogramma. Maar kunnen we bijvoorbeeld ook het taxivervoer en de bevoorradings vergroenen? Wat zijn daar de mogelijkheden en beperkingen, in

Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad 2016 - 2021

12

Overige thema's

Naast herinrichting zijn er clusters van maatregelen rond verschillende andere thema's. We noemen bijvoorbeeld de verdere verbetering van de beleving en het verblijfsklimaat, door het uitvoeren van een Gastvrijheidsprogramma, het faciliteren van ondernemerschap, stadsdistributie (andere venstertijden, gerichte en op termijn 'slimmere' handhaving en stimuleren van zero emissie), het stimuleren van het wonen in de binnenstad voor verschillende doelgroepen (met als start deze zomer een manifestatie Wonen in de Binnenstad) en meerdere maatregelen rond het stallen van fietsen, zoals uitbreiding van het aantal fietsparkeervakken en het verbeteren van bestaande voorzieningen, maar ook met een inzet op handhaving door een gedragscampagne (zoals we met succes hebben gedaan bij de Slimme Routes), een fietsparkeerkaart en – op piekmomenten – fietsparkeercoaches.

Bijzondere positie Grote Markt

De Grote Markt neemt een bijzondere positie in. Aan de oost- en zuidzijde verdwijnen de bussen. Aan de oostzijde komt de nieuwe Oostwand met daarachter de Nieuwe Markt en het Groninger Forum, inclusief de nieuwe ondergrondse stalling en parkeergarage. En rond de Noordwand zullen we te zijner tijd de mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling nader verkennen. Maar de Grote Markt is natuurlijk meer dan alleen de randen. Het is bij uitstek de huiskamer en het visitekaartje van de stad. We maken daarom van de Grote Markt een aparte integrale ontwerpopgave.

bijlage 1 hoofdtekst

7. Wat doen we dit jaar?

We zijn intussen al hard aan de slag met het realiseren van de ambities van Bestemming Binnenstad.

- De voorbereidingen voor de inrichting van de nieuwe route voor openbaar vervoer en het autoverkeer aan de westzijde van de binnenstad zijn in volle gang.
- Daarbij hoort een nieuwe binnenstadshalte ter hoogte van de Westerhaven.
- Ook zijn we bezig met het organiseren van tijdelijk alternatief vervoer tussen de Westerhaven en het Gedempte Zuiderdiep, voor het moment dat de bussen verdwijnen uit de Astraat/Brugstraat/Munnekeholm.
- Gelijk op met de ontwikkeling van de Leidraad inrichting openbare ruimte werken we verder aan eerste ontwerpen voor de herinrichting van Astraat, Brugstraat en Munnekeholm, samen met betrokkenen en de raad.
- In dat kader onderzoeken we ook de mogelijkheden van een eventueel plein bij de Der Aa-kerk en voor het 'Minerva-plein' (kop Zuiderdiep);
- We gaan door met de uitvoering van de visie A+-kwartier.

Daarnaast gaat bijvoorbeeld in de tweede helft van 2016 de Binnenstadscampagne van start, beginnen we met de planvorming voor de Diepenring, verbeteren we de kwaliteit van een aantal bestaande stallingsvoorzieningen en organiseren we de Woonmanifestatie Binnenstad. Ook hopen we in samspraak met de betrokken ondernemers te komen tot nieuwe afspraken over venstertijden, de handhaving daarvan en (experimenten met) groenere bevoorradingsin 2017 krijgen deze projecten een vervolg, richting voorlopig of definitief ontwerp en uitvoering. Dan beginnen we onder andere ook met experimenten met alternatief vervoer. Voor het overige verwijzen we u naar het bijgevoegde Uitvoeringsprogramma.

Kortom: er is werk aan de winkel!

bijlage 1 hoofdtekst

bijlage 1 hoofdtekst

Bijlagen



I. Projectenoverzicht uitvoeringsprogramma 2016-2021

onderdeel pakket raming 22,5 mln.; nu 1 mln. (jaarlijks) beschikbaar
 gekocht uit andere bron
 nog geen raming beschikbaar en/of nog geen dekking beschikbaar
 gevraagd aanvullend krediet 1,4 mln.; raad juni 2016
 jaar waarin project gereed is

Project	Gebied	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Kostenraming	Dekking + bron
A Leidraad herinrichting openbare ruimte									
Leidraad herinrichting openbare ruimte	bistad	2016	2017						
B Herinrichting: Grote Markt									
1 Herinrichting Grote Markt	GM				2020			PM	
2 Fietsroute Grote Markt	GM				2020			PM	
3 Inrichting Nieuwe Markt, verbinding met Grote Markt	GM			2019				2.000.000	Forum
4 Gebiedsontwikkeling Noordwand	GM							PM	
C Herinrichting: West									
5 Herinrichting Astraat/Brugstraat	West		2017						1 mln. (s)
6 Herinrichting Munnekeholm	West		2017						1 mln. (s)
7 Verbeteren aanlooproute vanaf Hoofdstation: * verbeteren aansluiting station-Werkmanbrug	West						2021	PM	Spoorzone
8 Fiets: Slimme route West	West		2017					650.000	Fietsstrategie
9 OV: herinrichting route Eidersingel/Westerhaven/Aweg	West		2017						1 mln. (s)
10 OV: nieuwe centrumhalte kop Westerhaven/Aweg	West		2017						1 mln. (s)
11 Onderzoek alternatief vervoer West	West		2017						1 mln. (s)
12 Nieuwe route autoverkeer west	West							PM	
13 Gebiedsontwikkeling Haddingestraat/Pelsterstraat	West							PM	
14 Gebiedsontwikkeling Historisch Museumkwartier	West		2017					PM	
15 A-kwartier: uitvoering visie	West							3.930.000	o.a. ISV, Wonen

bijlage 1 hoofdtekst

Project	Gebied	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Kostenraming	Dekking + bron
D Herinrichting: Oost									
16 Herinrichting Oosterstraat	Oost					2020			1 mln. (\$)
17 Herinrichting Gelkingestraat	Oost					2020			1 mln. (\$)
18 Herinrichting Oude Ebbingestraat	Oost					2021			1 mln. (\$)
19 Herinrichting Kwinkplein (incl. taxi-standplaats)	Oost					2021			1 mln. (\$)
20 Verbeteren aanlooproute vanaf Sontplein:	Oost								
* aanleg fiets-/voetgangersbrug Eemskanaal	Oost							4.000.000	Eemskanaalzone
* herinrichting route via Oosterkade	Oost							PM	
* herinrichting Steentilbrug	Oost							PM	
21 Verbeteren aanlooproute vanaf P-garage Boterdiep:	Oost								
* aanleg 3e in-/uitgang P-garage Boterdiep	Oost	2016						gereed	
* herinrichting Boterdiep en Korenstraat	Oost	2016						gereed	
22 Aanlooproute vanaf OV-centrumhalte Diepenring:	Oost								
* herinrichting St.Jansstraat	Oost				2019				
23 Onderzoek alternatief vervoer Oost	Oost				2019				1 mln. (\$)
24 OV: vergroten centrumhalte Zuiderdiep	Oost				2019			PM	
25 Gebiedsontwikkeling Muziekschool/Kunstencentrum	Oost							PM	
E Herinrichting: Diepenring									
26 Herinrichting Diepenring	Diepen		2017						1 mln. (\$)
27 Nieuwe brug bij Kattendiep	Diepen				2019				1 mln. (\$)
28 OV: nieuwe haltes bij Schouwborg en Provinciehuis	Diepen				2019				1 mln. (\$)
29 Fiets: Slimme route Oost via Diepenring	Diepen		2017						1 mln. (\$)
30 Visie Wonen op het water (incl. aanpak onderhoud)	Diepen		2017					regulier	

bijlage 1 hoofdtekst

Project	Gebied	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Kostenraming	Dekking + bron
F Oprisbeurt openbare ruimte									
31	Opschonen verkeersborden in de binnenstad	bistad	2017					PM	
32	Aanpak sleetse plekken: inventarisatie	bistad	2017					PM	
33	Pleinen-project binnenstad: inventarisatie	bistad	2017					PM	
G Verbeteren beleving en verblijfsklimaat									
34	Toeristische visie binnenstad (incl. hotels)	bistad	2017					regulier	
35	Programmering (evenementen, klein/groot)	bistad			continu			300.000 / jaar	
36	Gastvrijheidsprogramma, o.a.: free wifi service free wifi service bezoekers, standplaats touringcars parkeergarages voorportaal binnenstad, vergroten toegankelijkheid anders mobielen, bewegwijzering	bistad			continu			PM	
H Een aantrekkelijk winkellandschap									
37	Inspelen op veranderend winkellandschap	bistad			continu			regulier	
38	Acquisitie nieuwe (retail- en horeca) formules	bistad			continu			regulier	
39	Evaluatie winkeltijdenbeleid (avond), pilots	bistad			2019			regulier	
40	Masterplan warenmarkt (visie)	bistad	2016					regulier	
I Ruimte voor kenniseconomie									
41	Aanpak Slimme Binnenstad (Smart City): voor en door bewoners, bezoekers en ondernemers	bistad	2017					PM	
42	Faciliteren van ruimte voor kleinschalige werkvormen, vernieuwende kantoor- en/of productiegebouwen	bistad	2016					PM	

bijlage 1 hoofdtekst

Project	Gebied	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Kostenraming	Dekking + bron
J Wonen in en direct bij de binnenstad									
43	Stimuleren wonen voor verschillende doelgroepen	bistad		continu					Woonvisie
	* Start: Woonmanifestatie Binnenstad	bistad	2016						Woonvisie
44	Verkennen (her)ontwikkelmogelijkheden	bistad		continu				regulier	Woonvisie
K Bereikbaarheid: fiets en fietsparkeren									
45	Experimenten met fiets in voetgangersgebied	bistad		continu				1.50.000 per jaar	Fietsstrategie
46	Aanvalsplan fietsparkeren	bistad						PM	
47	Ontwikkelen handhavingsbeleid (i.c.m. uitbreiding stallingsmogelijkheden en gedragsbeïnvloeding)	bistad	2017					PM	
L Bereikbaarheid: bevoorrading/logistiek									
48	Andere venstertijden i.c.m. slimmer handhaven	bistad	2016					PM	
49	Verdere uitwerking Green Deal stadsdistributie	bistad		continu				PM	
M Communicatie									
50	Binnenstadscampagne	bistad		continu					
N Monitoring									
	Monitoring	bistad		continu				PM	

III Korte beschrijving per project

A. Leidraad herinrichting openbare ruimte (gereed 2017)

De ambities en opgaven die volgen uit de visie Bestemming Binnenstad zijn breed, talrijk en divers. De schaarse ruimte in de binnenstad vraagt dat we de afwegingen integraal, expliciet en helder maken. We stellen daarom een leidraad op voor de inrichting van de openbare ruimte, zodat de vertaling van de visie ook wordt gemaakt op het niveau van de binnenstad en niet alleen per individueel project of locatie. Voor nadere toelichting zie hoofdstuk 1.

B. Herinrichting Grote Markt

1. Herinrichting Grote Markt (gereed 2020)

Het opnieuw inrichten van de Grote Markt als hét hart van de binnenstad is het sluitstuk van de uitvoering van de visie Bestemming Binnenstad. Als de bussen de nieuwe route rijden en het Forum is geopend, ontstaat de ruimte om met de Grote Markt aan de slag te gaan. Het is een unieke kans de betekenis van de Grote Markt opnieuw te formuleren en te vertalen in een nieuw inrichtingsplan.

bijlage 1 hoofdtekst

Het tijdelijke Informatiecentrum verdwijnt, maar laat ook een leegte achter. De loop- en fietsstromen veranderen en ook het gebruik en karakter van het plein zal met de nieuwe Oostwand en Groninger Forum niet hetzelfde meer zijn. Wat de opgaven zijn, wat we hier mee willen en wat mogelijk is, is een gezamenlijk vraagstuk voor de hele stad (gebruikers, bewoners, ondernemers, etc.). We gaan een ontwerpproces inrichten, met participatie als centrale lijn.

2. Fietsroute Grote Markt (gereed 2020)

Vanaf 2019 rijdt de bus niet meer over de Grote Markt en dus ook niet meer door Oosterstraat en Gelkingsstraat. Zo ontstaat ruimte om de noord-zuid fietsroutes uit de Fietsstrategie opnieuw in te richten. De Gelkingsstraat is daarin benoemd als fietsstraat en met een fietsroute over de Grote Markt wordt deze rechtstreeks verbonden met de Oude Ebbingestraat. De manier waarop de fiets over de Grote Markt kan rijden is een vraagstuk in de totale opgave voor het plein (zie hierboven), met specifieke aandacht voor de overgangen naar de Gelkingsstraat en Oude Ebbingestraat.

C. Herinrichting West

Met het besluit om de bussen niet meer door het hart van de binnenstad via de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm te laten rijden, ontstaat de mogelijkheid om in deze straten fors meer ruimte te geven aan de voetganger en de fietsers. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in het herinrichten van het 'binnenstadsdeel' (Brugstraat, Astraat en Munnekeholm, inclusief de toekomstige pleinen bij A-kerk en Minerva) en de fysieke aanpassingen op de nieuwe busroute (Eldersingel- Westerhaven). De afstemming met de omgeving (eigenaren, ondernemers, bewoners) is essentieel in de te maken keuzes. Zie voor een nadere uitwerking van deze opgave ook het raadsvoorstel Inrichtingsplan Bussen over West (juni 2016).

3. Inrichting Nieuwe Markt, verbinding met de Grote Markt (gereed 2019)

Door de complete vernieuwing van de Oostwand van de Grote Markt wordt het plein aan de oostzijde 17 meter kleiner. De nieuwe gebouwen worden naar voren verplaatst en de bebouwingsdiepte van deze panden halveert bijna. Daardoor ontstaat er tussen deze wand en de Schoolstraat een nieuw plein: De Nieuwe Markt. Het Groninger Forum komt ook op dit plein te staan. Het plein krijgt een eigen identiteit als een nagenoeg volledig door bebouwing omsloten geheel. Het ontwerp en de aanleg van het plein is een deelontwikkeling binnen het project Grote Markt Oostzijde/Groninger Forum.

4. Gebiedsontwikkeling Noordwand (PM)

In het verleden zijn al diverse plannen en ontwerpen gemaakt voor de vernieuwing van de noordwand van de Grote Markt. Na de bouw van het Forum en de Oostwand willen we daar opnieuw mee aan de slag. Samen met de stad, belanghebbenden, ondernemers, etc. gaan we te zijner tijd werken aan visie voor de noordwand waarin winkelen, wonen, werken en andere functies een plaats kunnen krijgen. Mochten er in de tussentijd ontwikkelingen aanleiding geven om deze aanpak naar voren te trekken dan zullen we dat voorleggen.

bijlage 1 hoofdtekst

5. Herinrichting Astraat/Brugstraat (gereed 2017)

De route Astraat/Brugstraat verbindt het winkelgebied Westerhaven, de parkeergarage en de nieuwe bushalte Westerhaven met het hart van de binnenstad. Voor deze straten wordt een integraal ontwerp gemaakt waar de voetganger (10.000 per dag) en fietser (tot 25.000 per dag) centraal staan. In dat ontwerp moet echter ook plek zijn voor bevoorradingsverkeer, bestemmings(auto)verkeer en taxi's. Opgaves zijn het integraal ontwerpen van terras, verblijfsgebied, fietsparkeren en bevoorradingsplekken waarbij de toegankelijkheid, bereikbaarheid en bruikbaarheid voor iedereen een vereiste is. De overgang van de nieuwe centrumhalte/Westersingel naar de Astraat is een belangrijk onderdeel van de ontwerpopgave.

6. Herinrichting Munnekeholm (gereed 2017)

De noord-zuidroute Munnekeholm krijgt meer verblijfsfunctie dan nu, die vooral ook tot uitdrukking komt op de pleinlocaties voor de A-kerk en Minerva. Het verdwijnen van de bus- en autoroute geeft hiervoor de ruimte. Er wordt een integraal ontwerp gemaakt voor deze route, waarin voetganger en fietser centraal staan en waarin rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van noodzakelijk bevoorradings- en bestemmingsverkeer, de groenstructuur

rondom de kerk en het integreren van fietsparkeren in de directe omgeving. De confrontatie van verblijven met gemotoriseerd verkeer (auto, bevoorradings) is een ontwerpopgave.

7. Verbeteren aanlooproute vanaf Hoofdstation (gereed 2021)

Door de ontwikkeling van het stationsgebied wordt het historische hoofdgebouw weer de centrale toegang naar de treinen. De herinrichting van het voorplein en het verbeteren van de looproute van het stationsgebouw naar de Werkmanbrug maakt deel uit van het project Groningen Spoorzone. Een verbeterde route versterkt de relatie met de binnenstad.

bijlage 1 hoofdtekst

8. Fiets: Slimme route West (gereed 2017)

Sinds 2013 promoten we twee fietsroutes van en naar Zernike Campus, als alternatief voor de route Zonnelaan, de zogenaamde Slimme Routes. De oostelijke route loopt via Park Selwerd en de westelijke Slimme Route voert via het Jaagpad langs het Reitdiep. Deze laatste willen we doortrekken zodat al vanaf het Hoofdstation een optimale fietsroute naar Zernike ontstaat, waarmee we willen bereiken dat minder fietsers tussen Hoofdstation en Zernike Campus door de binnenstad fietsen. Daarnaast beogen we een verlichting van het zwaar belaste bussysteem als meer studenten voor de fiets kiezen in plaats van de bus. Het exacte tracé voor deze fietsroute moet nog worden bepaald.

9. OV: herinrichting route Eeldersingel/Westerhaven/Aweg (gereed 2017)

De nieuwe busroute aan de westkant van de binnenstad loopt over de Westerhaven, de Eeldersingel en Emmasingel naar het Gedempte Zuiderdiep. De nieuwe route voor de bussen brengt herinrichtingsopgaven met zich mee. Een adequate afwikkeling van het busverkeer is vanuit zowel reiziger oogpunt als gezien vanuit de exploitatie van belang. De belangrijkste fysieke aanpassingen zijn de inrichting van de Westerhaven als busroute en een ingrijpende reconstructie van de kruising bij de Eendrachtskade-Westerhaven-Eeldersingel-

Paterswoldseweg. Langs de Westerhaven komt een parallelweg ter ontsluiting van de aanwezige woningen en winkels en de parkeergarage Westerhaven. Bij het ontwerp is rekening gehouden met de verkeersstromen na de ombouw van Ring Zuid.

10. OV: nieuwe centrumhalte kop Westerhaven/Aweg (gereed 2017)

Onderdeel van de nieuwe busroute is het realiseren van de nieuwe centrumhalte Westerhaven aan de westzijde van de binnenstad. Deze halte komt te liggen op de kruising Westerhaven/Aweg en maakt zo alle bus- en reizigersbewegingen op één locatie mogelijk. Er is een integraal ontwerp gemaakt om enerzijds de doorstroming van bussen en auto's goed te organiseren en anderzijds de fietsroutes en voetgangersverbindingen tussen binnenstad en de westelijke schilwijken te waarborgen. Het gebied rondom de nieuwe centrumhalte wordt voetgangersvriendelijk ingericht, het is de entree naar de binnenstad voor de OV-reiziger. De verbindingen tussen halte en Astraat, halte en Westerkade, Westerkade en Astraat zijn daarin erg belangrijk.

bijlage 1 hoofdtekst

11. Onderzoek en exploitatie alternatief vervoer West (implementatie 2017)

Op het moment dat de bussen via de Eidersingel-Westerhaven gaan rijden, moet er ook alternatief vervoer zijn als compensatie voor het vervallen van de halte A-kerk. Het alternatief wordt ingevuld met voertuigen die rijden op niet-fossiele brandstoffen. In 2016 doen we onderzoek naar de invulling van dit tijdelijke alternatief, zodat het in 2017 beschikbaar kan zijn. Inzet is daarbij om te experimenteren met verschillende vormen van vervoer en zo ervaring op te doen die later in een totaalpak kan worden gebruikt voor een vervoersconcept op binnenstadsniveau.

12. Nieuwe route autoverkeer West (gereed 2017)

Met het bestemmen van de Westerhaven voor de nieuwe busroute, wordt de (parkeer)route rond de binnenstad verlegd naar de Eendrachtskade/Aweg. De kruisingen Westersingel/Astraat, de nieuwe centrumhalte, kruising Hoendiep/Eendrachtskade/Aweg en de Eendrachtskade/Westerhaven zijn daarin ontwerppogaves om met alle aanpassingen en aandacht voor voetganger, fiets en bus toch ook de autobereikbaarheid te waarborgen. Ook de ontsluiting van de woningen en bedrijvigheid in dit gebied is daarin een vraagstuk. Uitgangspunt is de verkeerssituatie na de ombouw Ring Zuid. Het waarborgen

van de doorstroming op deze route voor auto en bus in de eerste jaren, tijdens de ombouw Ring Zuid, is een opgave op stedelijke schaal die ligt bij Groningen Bereikbaar.

13. Gebiedsontwikkeling Haddingestraat/Pelsterstraat

In het vigerende parkeerbeleid uit 2010 is de ambitie benoemd om de huidige parkeergarage Haddingestraat te onttrekken aan de openbaarheid, in de samenhang met de opening van de nieuwe Forumgarage. Op termijn biedt dit mogelijk ruimte voor een integrale gebiedsontwikkeling, ook al omdat de hoeveelheid autoverkeer in de Haddingestraat en Pelsterstraat dan sterk zal verminderen.

14. Gebiedsontwikkeling Historisch Museumkwartier

Rondom het Scheepvaartmuseum ontstaan kansen voor een integrale gebiedsontwikkeling in het Historische Museumkwartier. Dit gebied kan daarmee ook onderdeel worden van de aanlooproute van entreegebied Westerhaven naar de binnenstad.

15. A-kwartier: uitvoering visie

Voor het A-kwartier heeft de gemeenteraad in 2016 een visie vastgesteld voor het gehele gebied (Toekomstvisie A+ Kwartier, Samen op weg naar triple A). Vanaf 2016 gaan we aan van start met de uitvoering, zoals woningbouw, ombouw voormalige prostitutiepanden (met behulp van een subsidieregeling) en de aanpak van de herinrichting van de openbare ruimte. In juni 2016 wordt in aansluiting op de Toekomstvisie aan de raad het bestemmingsplan Vishoek, Hoekstraat en Muurstraat ter vaststelling voorgelegd.

D. Herinrichting Oost

Als de bussen niet meer over de Grote Markt en door de Oosterstraat/Gelkingestraat rijden, ontstaat de mogelijkheid om in deze straten prioriteit te geven aan de voetganger of de fietser. Onder herinrichting oost verstaan we de aanpak van de diverse aanlooproutes naar het centrum. De afstemming met de omgeving (eigenaren, winkeliers, bewoners, horeca, etc.) is essentieel in de te maken keuzes.

16. Herinrichting Oosterstraat (gereed 2020)

Het verdwijnen van de bus uit de Oosterstraat geeft de kansen om de potentie van deze winkelstraat te benutten. Als onderdeel van de aanlooproute vanaf het Sontplein/Damsterdiep gaan we daarom de inrichting verbeteren. Samen met de ondernemers, bewoners en aanpalende eigenaren maken we een integraal ontwerp waarmee de economische potentie van de straat beter tot zijn recht komt. Diverse functies komen hier bij elkaar: detailhandel, werken, wonen, horeca en wandelroute. De voetganger heeft voorrang, met ook ruimte voor de (doorgaande) fietser. Naast het fietsparkeren en de kansen voor vergroening is vooral bijzondere aandacht is nodig voor de aansluitingen op de kopse kanten: zowel bij het Gedempte Zuiderdiep als bij de Grote Markt/Poelstraat.

bijlage 1 hoofdtekst

17. Herinrichting Gelkingestraat (gereed 2020)

Ook uit de Gelkingestraat verdwijnt de bus. Deze straat is in de Fietsstrategie een belangrijk onderdeel van de noord-zuidroute voor het (doorgaande) zuid fietsverkeer tussen Hereweg/Hereplein en de Oude/Nieuwe Ebbingestraat, via de Grote Markt. Dat vraagt iets van de inrichting en van afstemming met bijvoorbeeld de Oude Ebbingestraat. In het ontwerp moeten echter ook de andere functies in de straat zoals horeca (terrassen) en uitgaansgelegenheden worden meegenomen. Onderdeel van de ontwerpogave is het bereiken van een soepele, veilige fietsroute ter plaatse van de aansluiting van de Gelkingestraat op het Gedempte Zuiderdiep.

18. Herinrichting Oude Ebbingestraat (gereed 2021)

In de Oude Ebbingestraat kan door het verdwijnen van de bussen en het autoverkeer een aantrekkelijk economisch en woonklimaat worden gerealiseerd. De breedte van de straat geeft diverse mogelijkheden voor een integraal samenhangend ontwerp, waarin de voetganger en fietser optimaal de ruimte krijgen. De overgang van de Ebbingestraat naar het Kwinkensplein, met hierop de autoluwe route naar de Rode Weeshuisstraat, is een belangrijke ontwerpogave, met juist op deze locatie door de aanwezige breedte goede

kansen voor vergroening. Daarnaast vraagt het een heldere aansluiting met de aanlooproute vanaf de Boterdiepgarage.

19. Herinrichting Kwinkensplein (gereed 2021)

Op het Kwinkensplein komen vanuit diverse richtingen straten bij elkaar. De verkeersstromen veranderen en verminderen doordat de Oude Ebbingestraat autovrij wordt en de Kreupelstraat twee richtingen autoverkeer krijgt. Het is de intentie om de taxi standplaats van de Grote Markt te verplaatsen naar het Kwinkensplein. Bij het ontwerp en de inrichting zoeken we de samenwerking met de taxibranche, waarbij we ook andere standplaatsen willen onderzoeken, zoals een nachstandplaats nabij de Poelstraat.

Om zoekverkeer te beperken, behouden we op deze locatie alleen de gehandicapten-parkeerplaatsen. De veranderingen op het plein moeten samenkomen in een integraal ontwerp.

bijlage 1 hoofdtekst

20. Verbeteren aanlooproute vanaf Sontplein (planning PM)

Met het verbeteren van deze aanlooproute sluiten we niet alleen het entreegebied Dansterdiep beter aan op het stadshart (via Steentilstraat/Oosterstraat), maar versterken we ook de verbinding tussen Sontplein/Ikea en de binnenstad. We pakken de schakels op deze route gefaseerd aan: (verkeerskneelpunt bij het Schuitendiep/Steentilbrug (aanleg nieuwe brug Kattendiep), herinrichting looproute Oosterkade, en een nieuwe fiets-/voetgangersbrug over het Eemskanaal.

21. Verbeteren aanlooproute vanaf P-garage Boterdiep (gereed 2016/PM)

Door het realiseren van de derde (zuidelijke) uitgang van de Boterdiepgarage en de aanpak van het Boterdiep en de Korenstraat is het logische begin van de aanlooproute naar de binnenstad gemaakt.

22. Aanlooproute vanaf OV-centrumhalte Diepenring (gereed 2019)

Vanaf de nieuwe bushalte op de Diepenring bij provinciehuis/Schouwburg ontstaat een nieuwe aanlooproute naar de Grote Markt en verder. Dit vergt een herinrichting van de Sint Jansstraat. Vooral voetgangers en fietsers

komen hier bij elkaar, maar tegelijkertijd is het eerste gedeelte van de route (vanaf de Diepenring) ook de toegang naar de nieuwe Forum-garage en de parkeergarage Provinciehuis. Daarnaast is beperkt detailhandel en horeca aanwezig, en natuurlijk beeldbepalende elementen zoals het provinciehuis en de Martinikerk.

23. Onderzoek en exploitatie alternatief vervoer Oost (operationeel 2019)

Als de busroute van de Grote Markt naar de Diepenring wordt verplaatst, willen we vanuit gastvrijheidsperspectief en voor minder mobiele mensen een alternatief vervoersconcept op binnenstadsniveau beschikbaar hebben. Vanaf 2016 doen we onderzoek naar de mogelijke invulling van dit vervoer, waarbij wordt gestart met een pilot aan de westzijde vanaf half 2017. (Zie ook project 11.)

bijlage 1 hoofdtekst

24. OV: onderzoek vergroten centrumhalte Zuiderdiep (realisatie 2019)

Door het verdwijnen van de bushalte op de Grote Markt neemt het belang van de huidige halte Zuiderdiep (oost) voor de binnenstad toe. Het is denkbaar dat het aantal in- en uitstappers daar zal toenemen en dat we daarom mogelijk de ruimte bij de haltes moeten vergroten.

25. Ontwikkeling Muziekschool/Kunstenentrum

We willen onderzoeken of we met deze locatieontwikkeling ook de Sint Jansstraat een impuls kunnen geven. (Zie ook project 22)

E. Herinrichting: Diepenring

Om het openbaar-busvervoer van de Grote Markt naar de oostelijke Diepenring te kunnen verplaatsen, zijn meerdere maatregelen nodig op de Diepenring. De kern van deze maatregelen is het waarborgen van afgesproken rijtijden voor het busverkeer en de verkeersveiligheid en doorstroming van al het al aanwezige auto- en fietsverkeer. De afstemming met de omgeving (eigenaren, winkeliers, bewoners, horeca, etc.) is essentieel in de te maken keuzes.

26. Herinrichting Diepenring (gereed 2017)

De basis van het nieuwe profiel op de Diepenring is het wijzigen van de inrichting van de straten van twee naar één rijstrook en het aanbrengen van een aparte fietsstrook. Deze aanpassing gebeurt gelijktijdig met het groot onderhoud van de riolering over de gehele Diepenring. Belangrijke ontwerpgegevens voor de gehele route zijn: het faciliteren van bevoorradingsverkeer, het parkeren voor bewoners en bezoekers (voortvloeiend uit de herijking van de Parkeervisie) en de inrichting van de kruisingen bij de bruggen.

bijlage 1 hoofdtekst

27. Nieuwe brug bij Kattendiep (gereed 2019)

Om de bussen de route over de Diepenring binnen de maximale rijtijden te kunnen laten rijden, is het noodzakelijk een nieuwe (beweegbare) brug te realiseren in het verlengde van het Gedempte Kattendiep. Zo ontstaat een soepele en vlotte busroute. Dit geeft echter ook de mogelijkheid om de verkeerscirculatie voor auto- en fietsverkeer te optimaliseren tussen deze nieuwe brug en de Steentilbrug. We realiseren een éénrichtingscircuit rondom het water over beide bruggen. Daarmee ontstaat een verkeersveiliger en vlotte situatie op de Steentilbrug, wat weer bijdraagt aan de aantrekkelijke aanlooproute tussen Damsterdiepgarage/Sontplein en de binnenstad.

28. OV: nieuwe haltes bij Schouwborg en Provinciehuis (gereed 2019)

Bij de herinrichtingsplannen voor de bussen oost wordt de nieuwe centrumhalte oost (Forum) gerealiseerd met een halteringslocatie voor de Stadsschouwborg en nabij het provinciehuis. Deze haltes worden via de Sint Jansstraat verbonden met het Forum en de Grote Markt.

29. Fiets: Slimme route Oost via Diepenring (gereed 2017)

In het kader van groot onderhoud aan de oostelijke en noordelijke Diepenring worden hier al direct nieuwe fietsvoorzieningen aangelegd (conform Fietsstrategie). Naast de rijbaan wordt over de hele lengte een aparte fietsstrook gerealiseerd. Deze nieuwe fietsroute is bedoeld als slim alternatief voor fietsverkeer dat nu nog door de binnenstad gaat.

30. Wonen op het water (visie 2017, uitvoering PM)

Als uitwerking van 'Wonen in Stad' (2015) ontwikkelen we een visie op wonen op het water, als onderdeel van de Watervisie. De uitspraak van de Raad van State dat woonschepen onder de Woningwet vallen, heeft grote gevolgen en biedt kansen. We denken daarom na over het (multifunctioneel) gebruik van de Diepenring, een (nieuwe) uitgiftesystematiek van ligplaatsen, potentiële locaties voor wonen op het water en afhankelijk van de (wettelijke) mogelijkheden een kwaliteitskader voor wonen op het water. De uitvoering van maatregelen verloopt via kleine stappen, want we hebben te maken met de huidige praktijk (eigendom, regelgeving, etc.) en middelen voor uitvoering zijn (nog) niet beschikbaar. Het realiseren van het toekomstbeeld vergt daarom waarschijnlijk een flinke periode.



F. Oprisbeurt openbare ruimte

31. Opschonen verkeersborden in de binnenstad (gereed 2017)

Om meer rust te creëren in het straatbeeld, gaan we overbodige (verkeers) borden verwijderen. Rekening houdende met geldende wet- en regelgeving, inventariseren we welke borden aanwezig zijn, maar geen of slechts een beperkte functie hebben. Die halen we daarna weg.

32. Aanpak sleetse plekken (inventarisatie 2017)

De binnenstad krijgt een enorme ruimtelijke impuls. Grote delen worden heringericht en vernieuwd. Er zijn echter ook diverse plekken en gebieden die in kwaliteit langzaam achteruit gegaan zijn en als 'sleets' kunnen worden betiteld. Zij dreigen een negatieve invloed te hebben op de binnenstadsbeleving. Daarom willen we ook de essentiële sleetse plekken in de openbare ruimte aanpakken: via regulier onderhoud, in samenhang met de herinrichtings-opgaves, of via een extra maatregel. We beginnen met een inventarisatie.

33. Pleinen-project Binnenstad (inventarisatie bij Leidraad 2017)

De binnenstad kent vele pleinen en pleintjes. Elk plein wordt gekenmerkt door zijn eigen ligging, aangrenzende bebouwing, programma achter de gevel en het gebruik. Als onderdeel van de Leidraad inrichting openbare ruimte, gaan we verkennen wat de betekenis van de afzonderlijke pleinen is voor de binnenstad en hoe we die kunnen versterken. We bekijken daarbij ook of we eventuele maatregelen direct mee kunnen nemen met de diverse herinrichtingsprojecten, zoals bijvoorbeeld de toekomstige pleinen bij de A-kerk en Minerva als onderdeel van de herinrichtingen in het westelijke deel van de binnenstad.

G. Verbeteren beleving en verblijfsklimaat

34. Toeristische visie binnenstad (uitwerking in 2017)

We gaan een visie maken op het toerisme in de (binnen)stad. In de stad komen vele bezoekers van culturele en commerciële voorzieningen, evenementen en erfgoed via verschillende (recreatieve) routes samen. Groningen is een plek waar mensen graag verblijven. De stad waar winkelen, eten, drinken, slapen, cultuur, historie en evenementen samsamenen tot een grote beleving. De werkgelegenheid die daarmee samengaat willen we vergroten (toeristische overnachtingen, banen, etc.) en daarmee verdienen ondernemers hun brood. In de visie komen de marketing en promotie van de binnenstad aan bod, inventariseren we de voorzieningenbehoefte ('trekkers') van bezoekers (verschillende doelgroepen) en wat daarin nu ontbreekt, kijken we naar het hotelaanbod in de binnenstad en benoemen we welke kansen voor (nieuw) ondernemerschap kunnen worden gefaciliteerd. De uitvoering van de visie doen we samen met belanghebbenden en Gastvrij050.

35. Programmering evenementen (uitvoering jaarlijks/continuu)

Jaarlijks wordt een evenementenprogramma opgesteld voor de binnenstad. Dit evenementenprogramma wordt samen met Marketing Groningen en de GCC ontwikkeld en is nadrukkelijk ook bedoeld om de loop naar de binnenstad te stimuleren. Onderdelen zijn de festivals, gastvrijheidsacties bij evenementen, tentoonstellingen, de winterprogrammering, etc. Ter stimulering van organisatoren is een jaarlijks budget als subsidie (maximaal 25%) beschikbaar.

bijlage 1 hoofdtekst

bijlage 1 hoofdtekst

H. Een aantrekkelijk winkellandschap

36. Gastvrijheidsprogramma (continu)

De bezoeker van binnensteden is veeleisend en verwacht naast een goed ingerichte openbare ruimte (als voetganger) ook een prettige en gastvrije ontvangst. Gastvrijheid is een breed begrip, waarin wij ernaar streven om de bezoeker (Stadler, toerist, gezinnen, jongeren/ouders, etc.) zich zo welkom mogelijk te laten voelen, zodat herhaalbezoek wordt uitgelokt. Dit betekent het doorontwikkelen, beheren en vermarkten van de binnenstad als totaalproduct. Onze partners, zoals GCC, KHN en CVAH, nemen daarin het voortouw en onze gemeentelijke rol bestaat uit het faciliteren van dat proces. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het terassen- en reclamebeleid, bewegwijzering, digitale meertalige informatie, standplaatsen voor touringcars, parkeergarages en P+R als visitekaartje, toegankelijkheid voor anders mobiele, etc. De gratis wifi-internet-service blijven we de eerstkomende jaren continueren. Uiteindelijk ontstaat zo een merk Groningen.

37. Inspelen op een veranderend winkellandschap (start 2017)

Het winkellandschap van Groningen maakt de komende jaren een fysieke verandering door. De binnenstad wordt toegankelijker, bussen verdwijnen en aanlooproutes worden heringericht. Samen met de GCC en vastgoedeigenaren willen we onderzoeken hoe we hier actief op kunnen inspelen. De GCC werkt aan de Retailagenda, een visie op de (door-)ontwikkeling van de detailhandel en/of de bredere binnenstad van Groningen. Via de RetailDeal willen wij ook werk maken van deze Retailagenda (organiseren van stakeholders-bijeenkomsten, opstellen van een actieplan, keuzes in het winkelareal en afstemmen van beleid in regionaal perspectief). De leegstand van de stad Groningen is één van de laagste van de regio. Vanwege de ontwikkelingen in de detailhandel, beraden we ons op een gemeentelijke rol bij de uitfasering/transformatie van detailhandelsvastgoed.

bijlage 1 hoofdtekst

38. Acquisitie nieuwe formules

Ons doel is dat Groningen de belangrijkste winkelstad van Noord-Nederland blijft. Uit de jaarlijkse detailhandelsmonitor komt naar voren dat consumenten nog altijd bepaalde ketens/formules missen in de binnenstad. We doen op dit moment zelf geen actieve acquisities ten aanzien van deze nieuwe formules, maar werken wel samen met intermediairs & vastgoedeigenaren en bepalen zo onze bijdrage in het actief uitrollen van de rode loper (jaarlijks marktverleg met het intermediair netwerk rondom detailhandel). Daarnaast gaan we de mogelijkheden voor herontwikkeling en herverkaveling van (bestaand en leegstaand) vastgoed voor nieuwe retail- en horecaformules verkennen.

39. Evaluatie winkeltijdenbeleid, pilots (evaluatie 2019)

Bij een gastvrije binnenstad horen openingstijden die passen bij de wensen van de bezoekers. Over de huidige winkeltijden is op onderdelen discussie (zondagopenstelling en avondopenstelling). Niet alle mogelijkheden worden door winkeliers gebruikt (avondopenstelling tot 22.00 uur) en ondernemers (via GCC) zijn zelf aan zet om koers te bepalen ten aanzien van de koopavond(en). We willen daarom in 2019 opnieuw naar onze winkeltijdenverordening kijken, met op verzoek van ondernemers ruimte voor pilots (bijvoorbeeld koopnacht).

40. Masterplan warenmarkt (visie) (masterplan 2016)

Samen met de marktondernemers denken we na over de randvoorwaarden voor een toekomstbestendige markt die de levendigheid in de binnenstad positief beïnvloedt. De markt is een belangrijke economische motor voor de binnenstad als grootste verse 'supermarkt' en werkgelegenheid voor circa 300 medewerkers. We stellen daarom in 2016 een masterplan op om de warenmarkt te versterken, met als uitgangspunt de Vismarkt als kernlocatie voor de warenmarkt en de Grote Markt als verblijfslocatie, beschikbaar voor evenementen. Het doel is de economische positie van de markt te versterken door deze als één geheel te organiseren, met een verrassend, levendig, vitaal en divers aanbod en met optimale looproutes. De visie leidt vervolgens tot fysieke aanpassingen in de openbare ruimte om de markt te faciliteren. Daarvoor zijn nog geen middelen beschikbaar.



I. Ruimte voor kenniseconomie

41. Aanpak Slimme binnenstad (Smart City) (verkenning 2017)

Verschillende steden (bijvoorbeeld Rotterdam en Amsterdam) werken met een Smart City-strategie en programma. Wij zien de toegevoegde waarde van nieuwe technologische mogelijkheden voor bewoners, bezoekers en ondernemers van onze (binnen)stad en gaan daarom nader verkennen hoe een Smart City-aanpak de binnenstad kan versterken. Op basis van de resultaten definiëren we daarna de vervolgacties. We denken hierbij aan projecten op het gebied van: smart data, smart retail, digitale infrastructuur & smart logistics.

42. Faciliteren kleinschalige woon- en werkvormen, vernieuwende kantoor- en/of productieconcepten (verkenning 2016)

Een tendens in binnensteden is dat voormalige winkelpanden en wooneenheden steeds vaker gebruikt worden als kleinschalige productielocatie ('nieuwe ambacht') wordt hierbij vaak gebruikt. Het is hip, trendy en duurzamer om zelf (lokaal) producten te maken en te verkopen. Wonen en werken komen steeds meer samen en stimuleren zo de kruisbestuiving tussen kunsten, ambachten en technologie. Onze kenniseconomie is niet gebaat bij campussen alleen, maar vraagt stedelijke interactiemilieus, want de tech-sector verstedelijkt. In het A-kwartier merken we hoeveel behoefte er is voor deze

(toekomstige) kleinschalige werkruimtes. We willen verkennen hoe we vernieuwende woon-werk, kantoor- en/of productieconcepten in de gehele binnenstad kunnen stimuleren.

J. Wonen in en direct bij de binnenstad

43. Stimuleren wonen voor verschillende doelgroepen (continu, Woonmanifestatie 2016)

We zien een toenemende interesse in het wonen in en rond de binnenstad. Er is vraag naar nieuwbouw en de verkooprijden zijn kort. Diversiteit in doelgroepen is belangrijk voor een binnenstad in balans. In 'Wonen in Stad' (2015) hebben we gekozen voor regulering van kamerverhuur om ruimte voor andere doelgroepen te behouden en zo te stimuleren dat woonvormen voor diverse doelgroepen worden ontwikkeld. Dit doen we samen met markt partijen, corporaties en bewoners en we jagen dit aan met het organiseren van de Woonmanifestatie in 2016. Als overheid zetten we verder in op het ontwikkelen van plannen voor nieuwe doelgroepen voor vrijkomende gemeentelijk vastgoed en onderzoek naar mogelijkheden voor ingrepen in de openbare ruimte van de binnenstad, om de woonomgeving beter aan te laten sluiten op wensen van (potentiële) binnenstadsbewoners.

bijlage 1 hoofdtekst

44. Verkennen (her)ontwikkelmogelijkheden (continu)

De binnenstad verandert continu en steeds ontstaan weer nieuwe mogelijkheden voor (her)ontwikkeling van panden en gebieden. In 'Wonen in Stad' (2015) is één van de speerpunten het realiseren van nieuwe woonvormen in de binnenstad voor diverse doelgroepen. Samen met de markt en ons eigen gemeentelijke vastgoedbeheer onderzoeken we de mogelijkheden voor (her)ontwikkelingen van de individuele locaties, zoals bijvoorbeeld de Cameralocatie.

K. Bereikbaarheid: fiets en fietsparkeren

45. Experimenten met fiets in voetgangersgebied (continu vanaf 2016)

Om de grote aantallen fietsers in de binnenstad goed en veilig af te wikkelen zijn soms creatieve oplossingen nodig. Elke locatie kent zijn eigen problematiek en daarom experimenteren we met oplossingen die het gedrag van fietsers beïnvloeden. Via inzet van middelen bij (inter)nationale onderzoeksprojecten (als cofinanciering) of het ontwikkelen en uitproberen van maatregelen met partners zoals de RUG, de Hanze Hogeschool en de Hogeschool Leeuwarden, testen we uit wat voor de Groningse situatie werkt en past. De binnenstad is daarvoor een ideale proeftuin.

46. Aanvalsplan fietsparkeren

Om goed om te kunnen gaan met het stallen van fietsen in de binnenstad stellen we een aanvalsplan fietsparkeren op. De grote aantallen fietsen in de stad nodszaken tot een grote, volgende stap in de aanpak. De kern daarvan is het onderscheid in voorzieningen voor kort stallen (vakken), middellang stallen (vaste voorzieningen op straat) en lang parkeren (in gebouwde voorzieningen langs de hoofdroutes). Voor de eerste maatregelen zijn al middelen beschikbaar vanuit de Fietsstrategie.

47. Ontwikkelen handhavingsbeleid (ontwikkeling 2016, implementatie 2017)

Alleen het aanbieden van voldoende, gedifferentieerde stallingsmogelijkheden is niet voldoende. Om ervoor te zorgen dat deze faciliteiten goed gebruikt worden en de overlast door gestalde fietsen afneemt, is ook handhaving nodig. We ontwikkelen daarom een beleid op basis van een positieve toon en zetten daarbij vooral in op gedragsbeïnvloeding ('opvoeding') en veel minder op 'straffen'. Voorbeelden daarvan zijn het promoten van stallingsmogelijkheden (nieuwe fietsparkeerkaart), het inzetten op gedragscampagnes (zoals Slimme Routes en Alle Richtingen tegelijk Groen) en het inzetten van fietsparkeercoaches op piekmomenten (positieve ervaringen bij de RUG).



L. Bereikbaarheid: bevoorrading/logistiek

48. Andere venstertijden, slimmer handhaven (invoering 2016/2017)

Samen met de ondernemers en de logistieke sector gaan we de stadslogistiek slimmer organiseren, bundelen en beter reguleren. Zo voorkomen we oncomfortabele drukte en gevaarlijke situaties in de binnenstad en stimuleren we slimme efficiënte, logistieke oplossingen. Daarom wijzigen we de venstertijden (langer in de ochtend, daarbuiten niet) en gaan we toe naar een strenger, maar op emissievrij vervoer gericht ontheffingenbeleid (buiten de venstertijden). De veranderingen die we voor staan zijn alleen succesvol als partijen zich houden aan regelgeving en daarom is handhaving noodzakelijk. Voor de langere termijn zetten we daarbij in op nieuwe technische hulpmiddelen (cameratoezicht en kenteken-herkenning, en/of scanauto's).

49. Verdere uitwerking Green Deal stadsdistributie (omnibus tot 2025)

In de landelijke Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (GDZES) werken we samen met vervoerders, verladers en ontvangers aan een nieuwe aanpak van stedelijke logistiek. Het doel is de binnenstad in 2025 emissievrij (elektrisch, met waterstof, op de fiets) te bevoorraden, geheel in lijn met onze ambitie in 2035 als stad energieneutraal te zijn. Gezamenlijk werken we aan innovatieve oplossingen die gaan over (een combinatie van) organisatie, technologie, regelgeving en gedrag.

Het stimuleren van de inzet van emissievrije voertuigen stimuleren is daarvan het begin, maar we willen toe naar Smart Logistics: innovatie in bundeling, logistieke hubs, nieuwe vervoersvormen en nieuwe brandstoffen. Daartoe ontwikkelen we in de komende jaren pilots en projecten.

M. Communicatie (zie hoofdstuk)

50. Binnenstadscampagne

Communicatie is een integraal onderdeel van de hele binnenstadscampagne. Bij elk project of maatregel kennen we aan participatie een hoge waarde toe. Ter ondersteuning van de uitvoering van het programma als geheel ontwikkelen we een overkoepelende communicatiecampagne onder de noemer: Binnenstad 050 - ruimte voor jou.

N. Monitoring (zie hoofdstuk)

Om te weten of de investeringen leiden tot de beoogde resultaten en of bijsturing noodzakelijk is, onderzoeken we de samenstelling van een binnenstadsmontitor.

bijlage 1 hoofdtekst



bijlage 1 hoofdtekst

bijlage 1 hoofdtekst

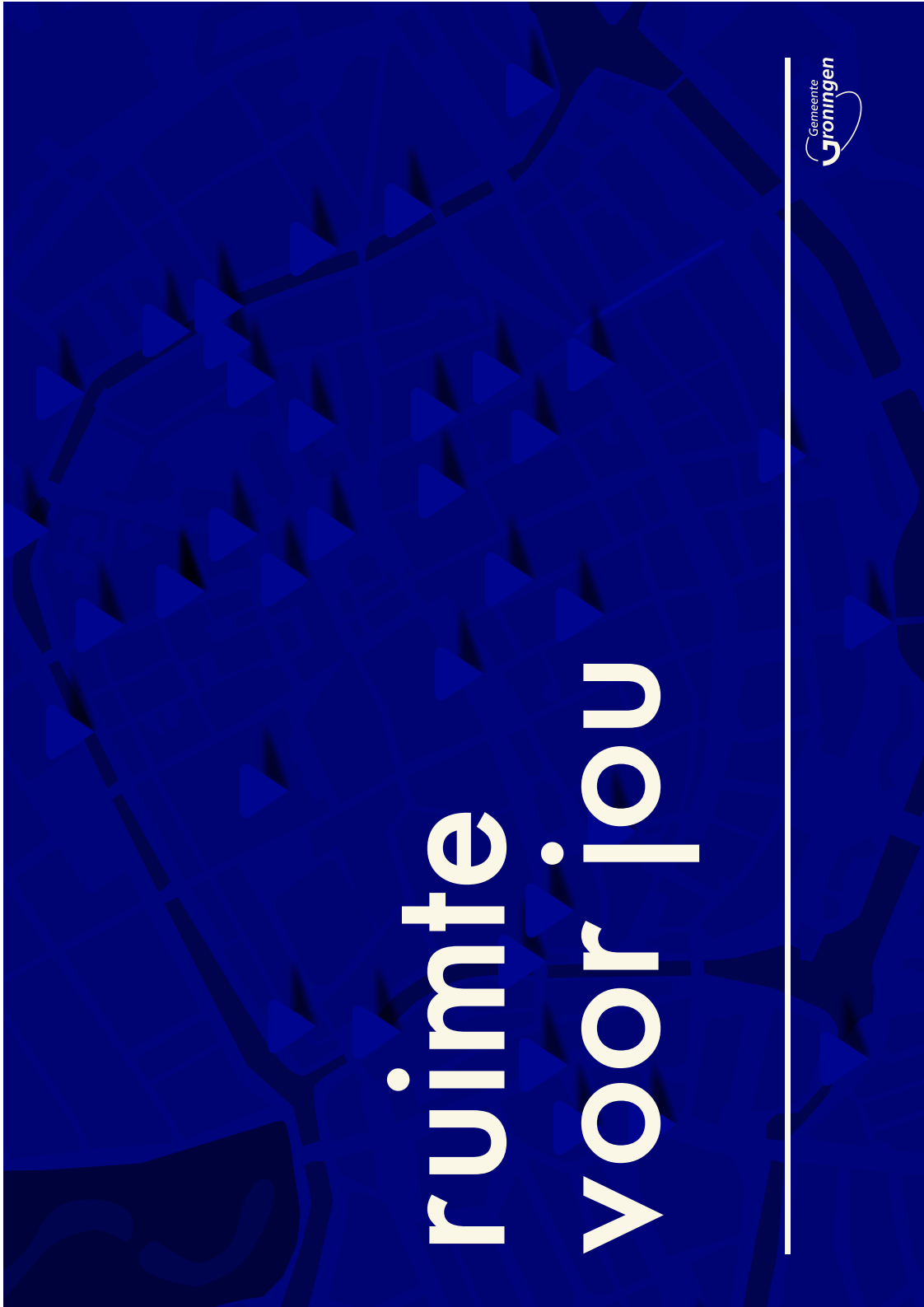
Colofon

Dit is een uitgave van de gemeente Groningen, mei 2016

- www.ruimtevoorjou.groningen.nl
- www.groningen.nl/binnenstad



bijlage 1 hoofdtekst



bijlage 2 projectenoverzicht

PROJECTENOVERZICHT UITVOERINGSPROGRAMMA BINNENSTAD												
versie 26 mei												
												onderdeel pakket raming 22,5 mln.; heden 1 mln. (s) beschikbaar gedeelt uit andere bron
												nog geen raming beschikbaar en/of nog geen dekking beschikbaar
												gevaagd aanvullend krediet 1,4 mln. raad juni 2016
												jaar waarin project gereed is
PROJECT	gebied	2016	2017	2018	2019	2020	2021	kostenraming	dekking (+bron)			
Leidraad	herinrichting	opengbare ruimte										
A												
B												
1	Herinrichting Grote Markt	GM				2020		PM				
2	Herinrichting Grote Markt	GM				2020		PM				
3	Herinrichting Nieuwe Markt, verbinding met Grote Markt	GM			2019			2.000.000	Forum			
4	gebiedsontwikkeling Noordwand	GM						PM				
C												
5	Herinrichting West	West								1 mln. (s)		
6	Herinrichting A-straat/Bugstraat	West		2017						1 mln. (s)		
7	Herinrichting Munnekeholm	West		2017								
	verbeteren aansluiting vanaf Hoofdstation	West										
	* verbeteren aansluiting station-Werkmanbrug	West					2021	PM	Spoorzone			
8	Fiets: Slimme route West	West		2017				650.000	Fietsstrategie			
9	OV: herinrichting route Eidersingel/Westerhaven/A-weg	West		2017						1 mln. (s)		
10	OV: nieuwe centrumhalte Kp. Westerhaven/A-weg	West		2017						1 mln. (s)		
11	onderzoek alternatief vervoer West	West		2017								
12	Nieuwe route autoverkeer west	West		2017						1 mln. (s)		
13	gebiedsontwikkeling Haddingsstraat/Pelsterstraat	West						PM				
14	gebiedsontwikkeling Museumkwartier (visie)	West						PM				
15	A-kwartier: uitvoering visie	West						3.930.000	e.a. ISV, Wonen			
D												
16	Herinrichting Oost	Oost				2020				1 mln. (s)		
17	Herinrichting Oosterstraat	Oost				2020				1 mln. (s)		
18	Herinrichting Oude Ebbingsstraat	Oost					2021			1 mln. (s)		
19	Herinrichting Kwinklein (incl. taxistandplaats)	Oost					2021			1 mln. (s)		
20	verbeteren aansluiting vanaf Somplein:	Oost										
	* aanleg fiets-/voetgangersbrug Eemskanaal	Oost						4.000.000	Eemskanaalzone			
	* herinrichting route via Oosterkade	Oost						PM				
	* herinrichting Steentilbrug	Oost						PM				
21	verbeteren aansluiting vanaf P-garage Boterdiep:	Oost										
	* aanleg 3e In-/uitgang P-garage Boterdiep	Oost	2016					gereed				
	* herinrichting Boterdiep en Korenstraat	Oost	2016					gereed				
22	aansluiting vanaf OV-centrumhalte Diepening:	Oost										
	* herinrichting St. Jansstraat	Oost		2019						1 mln. (s)		
23	onderzoek alternatief vervoer Oost	Oost		2019								
24	OV: onderzoek vergroten centrumhalte Zuiderdiep	Oost		2019								
25	gebiedsontwikkeling Muziekschool/Kunstencentrum	Oost						PM				
E												
26	Herinrichting Diepening	Diepen		2017						1 mln. (s)		
	Herinrichting Diepening	Diepen										

bijlage 2 projectenoverzicht

		Diepen gebied	2016	2017	2018	2019	2020	2021	kostenraming	1 mlt. (s)
27	nieuwe brug bij Kattendiep	Diepen gebied				2019				1 mlt. (s)
	PROJECT									
28	OV: nieuwe haltes bij Schouwburg en Provinciehuis	Diepen				2019				1 mlt. (s)
29	Fiets: Slimme route Oost via Diepenring	Diepen		2017						1 mlt. (s)
30	Visie Wonen op het water	Diepen		2017					regulier	
	F									
	Opfrisbeurt openbare ruimte									
31	Opschoven verkeersborden in de binnenstad	bistad		2017					PM	
32	Aanpak steele plekken: inventarisatie	bistad		2017					PM	
33	Pleinen-project binnenstad: inventarisatie	bistad		2017					PM	
	G									
	Verbetere beleiving en verblijfsklimaat									
34	Toeristische visie binnenstad (incl. hotels)	bistad		2017					regulier	
35	Programmering (evenementen, klein/groot)	bistad			continu				300.000 / jaar	
36	Gastvrijheidsprogramma, o.a.: free wifi service, free wifi service bezoekers, standplaats touringcars, parkeergarages voorportaal binnenstad, vergroten toegankelijkheid anders mobielen, bewegwijzering	bistad			continu				PM	
	H									
	Een aantrekkelijk winkelandschap									
37	Inspeken op veranderend winkelandschap	bistad			continu				regulier	
38	Acquisitie nieuwe (retail- en horeca) formules	bistad			continu				regulier	
39	Evaluatie winkelgebied (avond), pilots	bistad			2019				regulier	
40	Masterplan warenmarkt (visie)	bistad		2016					regulier	
	I									
	Ruimte voor kennisconomie									
41	Aanpak Slimme Binnenstad (Smart City): voor en door bewoners, bezoekers en ondernemers	bistad		2017					PM	
42	Faciliteren van ruimte voor kleinschalige werkvormen, vernieuwende kantoor- en/of productiegebouwen	bistad		2016					PM	
	J									
	Wonen in en direct bij de binnenstad									
43	Stimuleren wonen voor verschillende doelgroepen	bistad			continu					Woonvisie
	* Start: Woonmanifestatie Binnenstad	bistad		2016						Woonvisie
44	Verkennen (her)ontwikkelmogelijkheden	bistad			continu				regulier	Woonvisie
	K									
	Bereikbaarheid: fiets en fietsparkeren									
45	Experimenten met fiets in voetgangersgebied	bistad			continu				150.000 per jaar	Fietsstrategie
46	Aanvalsplan fietsparkeren	bistad							PM	
47	Ontwikkelen handhavingbeleid (i.c.m. uitbreiding stallingsmogelijkheden en gedragsbeïnvloeding)	bistad		2017					PM	
	L									
	Bereikbaarheid: bevoorradingslogistiek									
48	Andere versnellingen i.c.m. slimmer handhaven	bistad							PM	
49	Verdere uitwerking Green Deal Stadsdistributie	bistad		2016					PM	
	M									
	Communicatie									
50	Binnenstads campagne	bistad			continu					
	N									
	Monitoring	bistad			continu				PM	

bijlage 3 korte beschrijving per project rv

Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad 2016-2021

Bijlage 2: Korte beschrijving per project

A. Leidraad herinrichting openbare ruimte (gereed 2017)

De ambities en opgaven die volgen uit de visie Bestemming Binnenstad zijn breed, talrijk en divers. De schaarse ruimte in de binnenstad vraagt dat we de afwegingen integraal, expliciet en helder maken. We stellen daarom een leidraad op voor de inrichting van de openbare ruimte, zodat de vertaling van de visie ook wordt gemaakt op het niveau van de binnenstad en niet alleen per individueel project of locatie. Voor nadere toelichting zie hoofdstuk.

B. Herinrichting Grote Markt

1. Herinrichting Grote Markt (gereed 2020)

Het opnieuw inrichten van de Grote Markt als hét hart van de binnenstad is het sluitstuk van de uitvoering van de visie Bestemming Binnenstad. Als de bussen de nieuwe route rijden en het Forum is geopend, ontstaat de ruimte om met de Grote Markt aan de slag te gaan. Het is een unieke kans de betekenis van de Grote Markt opnieuw te formuleren en te vertalen in een nieuw inrichtingsplan. Het tijdelijke Informatiecentrum verdwijnt, maar laat ook een leegte achter. De loop en fietsstromen veranderen en ook het gebruik en karakter van het plein zal met de nieuwe oostwand en Forum niet hetzelfde meer zijn. Wat de opgaven zijn, wat we hier mee willen en wat mogelijk is, is een gezamenlijk vraagstuk voor de hele stad (gebruikers, bewoners, ondernemers, etc.). We gaan een ontwerpproces inrichten, met participatie als centrale lijn.

2. Fietsroute Grote Markt (gereed 2020)

Vanaf 2019 rijdt de bus niet meer over de Grote Markt en dus ook niet meer door Oosterstraat en Gelkingestraat. Zo ontstaat ruimte om de noord-zuid fietsroutes uit de Fietsstrategie opnieuw in te richten. De Gelkingestraat is daarin benoemd als fietsstraat en met een fietsroute over de Grote Markt wordt deze rechtstreeks verbonden met de Oude Ebbingestraat. De manier waarop de fiets over de Grote Markt kan rijden is een vraagstuk in de totale opgave voor het plein (zie hierboven), met specifieke aandacht voor de overgangen naar de Gelkingestraat en Oude Ebbingestraat.

3. Inrichting Nieuwe Markt, verbinding met de Grote Markt (gereed 2019)

Door de complete vernieuwing van de oostwand van de Grote Markt wordt het plein aan de oostzijde 17 meter kleiner. De nieuwe gebouwen worden naar voren verplaatst en de bebouwingsdiepte van deze panden halveert bijna. Daardoor ontstaat er tussen deze wand en de Schoolstraat een nieuw plein: De Nieuwe Markt. Het Groninger Forum komt ook op dit plein te staan.

Het plein krijgt een eigen identiteit als een nagenoeg volledig door bebouwing omsloten geheel. Het ontwerp en de aanleg van het plein is een deelontwikkeling binnen het project Grote Markt oostzijde/Groninger Forum.

4. Gebiedsontwikkeling Noordwand (PM)

In het verleden zijn al diverse plannen en ontwerpen gemaakt voor de vernieuwing van de noordwand van de Grote Markt. Na de bouw van het Forum en de oostwand willen we daar opnieuw mee aan de slag. Samen met de stad, belanghebbenden, ondernemers, etc. gaan we te zijner tijd werken aan visie voor de noordwand waarin winkelen, wonen, werken en andere functies een plaats kunnen krijgen. Mochten er in de tussentijd ontwikkelingen aanleiding geven om deze aanpak naar voren te trekken dan zullen we dat voorleggen.

bijlage 3 korte beschrijving per project rv

C. Herinrichting West

Met het besluit om de bussen niet meer door het hart van de binnenstad via de A-straat, Brugstraat en Munnekeholm te laten rijden, ontstaat de mogelijkheid om in deze straten fors meer ruimte te geven aan de voetganger en de fietser. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in het herinrichten van het 'binnenstadsdeel' (Brugstraat, A-straat en Munnekeholm, inclusief de pleinen bij A-kerk en Minerva) en de fysieke aanpassingen op de nieuwe busroute (Eeldersingel-Westerhaven). De afstemming met de omgeving (eigenaren, ondernemers, bewoners) is essentieel in de te maken keuzes. Zie voor een nadere uitwerking van deze opgave ook het raadsvoorstel Inrichtingsplan Bussen over West (juni 2016).

5. Herinrichting A-straat/Brugstraat (gereed 2017)

De route A-straat/Brugstraat verbindt het winkelgebied Westerhaven, de parkeergarage en de nieuwe bushalte Westerhaven met het hart van de binnenstad. Voor deze straten wordt een integraal ontwerp gemaakt waar de voetganger (10.000 per dag) en fietser (tot 25.000 per dag) centraal staan. In dat ontwerp moet echter ook plek zijn voor bevoorradingsverkeer, bestemmings(auto)verkeer en taxi's. Opgaves zijn het integraal ontwerpen van terras-, verblijfsgebied, fietsparkeren en bevoorradingsplekken waarbij de toegankelijkheid, bereikbaarheid en bruikbaarheid voor iedereen een vereiste is. De overgang van de nieuwe centrumhalte/Westersingel naar de A-straat is een belangrijk onderdeel van de ontwerpopgave.

6. Herinrichting Munnekeholm (gereed 2017)

De noord-zuid route Munnekeholm krijgt meer verblijfsfunctie dan nu, die vooral ook tot uitdrukking komt op de pleinlocaties voor de A-kerk en Minerva. Het verdwijnen van de bus- en autoroute geeft hiervoor de ruimte. Er wordt een integraal ontwerp gemaakt voor deze route, waarin voetganger en fietser centraal staan en waarin rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van noodzakelijk bevoorradings- en bestemmingsverkeer, de groenstructuur rondom de kerk en het integreren van fietsparkeren in de directe omgeving. De confrontatie van verblijven met gemotoriseerd verkeer (auto, bevoorrading) is een ontwerpopgave.

7. Verbeteren aanlooproute vanaf hoofdstation (gereed 2021)

Door de ontwikkeling van het stationsgebied wordt het historische hoofdgebouw weer de centrale toegang naar de treinen. De herinrichting van het voorplein en het verbeteren van de looproute van het stationsgebouw naar de Werkmanbrug maakt deel uit van het Project Spoorzone. Een verbeterde route versterkt de relatie met de binnenstad.

8. Fiets: Slimme route West (gereed 2017)

Sinds 2013 promoten we twee fietsroutes van en naar Zernike Campus, als alternatief voor de route Zonnelaan, de zogenaamde Slimme Routes. De oostelijke route loopt via Park Selwerd en westelijke Slimme Route voert via het Jaagpad langs het Reitdiep. Deze laatste willen we doortrekken zodat al vanaf het station een optimale fietsroute naar Zernike ontstaat, waarmee we willen bereiken dat minder fietsers tussen Hoofdstation en Zernike Campus door de binnenstad fietsen. Daarnaast beogen we een verlichting van het zwaar belaste bussysteem als meer studenten voor de fiets kiezen in plaats van de bus. Het exacte tracé voor deze fietsroute moet nog worden bepaald.

9. OV: herinrichting route Eeldersingel/Westerhaven/A-weg (gereed 2017)

De nieuwe busroute aan de westkant van de binnenstad loopt over de Westerhaven, de Eeldersingel en Emmasingel naar het Gedempte Zuiderdiep. De nieuwe route voor de bussen

bijlage 3 korte beschrijving per project rv

brengt herinrichtingsopgaven met zich mee. Een adequate afwikkeling van het busverkeer is vanuit zowel reizigersoogpunt als gezien vanuit de exploitatie van belang. De belangrijkste fysieke aanpassingen zijn de inrichting van de Westerhaven als busroute en een ingrijpende reconstructie van de kruising bij de Eendrachtskade-Westerhaven-Eeldersingel-Paterswoldseweg. Langs de Westerhaven komt een parallelweg ter ontsluiting van de aanwezige woningen en winkels en de parkeergarage Westerhaven. Bij het ontwerp is rekening gehouden met de verkeersstromen na de ombouw van Ring Zuid.

10. OV: nieuwe centrumhalte kop Westerhaven/A-weg (gereed 2017)

Onderdeel van de nieuwe busroute is het realiseren van de nieuwe centrumhalte Westerhaven aan de westzijde van de binnenstad. Deze halte komt te liggen op de kruising Westerhaven/A-weg en maakt zo alle bus- en reizigersbewegingen op één locatie mogelijk. Er wordt een integraal ontwerp gemaakt om enerzijds de doorstroming van bussen en auto's goed te organiseren en anderzijds de fietsroutes en voetgangersverbindingen tussen binnenstad en de westelijke schilwijken te waarborgen. Het gebied rondom de nieuwe centrumhalte wordt voetgangersvriendelijk ingericht, het is de entree naar de binnenstad voor de OV-reiziger. De verbindingen tussen halte en A-straat, halte en Westerkade, Westerkade en A-straat zijn daarin erg belangrijk.

11. Onderzoek en exploitatie alternatief vervoer West (implementatie 2017)

Op het moment dat de bussen via de Eeldersingel-Westerhaven gaan rijden, moet er ook alternatief vervoer zijn als compensatie voor het vervallen van de halte A-kerk. Het alternatief wordt ingevuld met voertuigen die rijden op niet-fossiele brandstoffen. In 2016 doen we onderzoek naar de invulling van dit tijdelijke alternatief, zodat het in 2017 beschikbaar kan zijn. Inzet is daarbij om te experimenteren met verschillende vormen van vervoer en zo ervaring op te doen die later in een totaalaanpak kan worden gebruikt voor een vervoersconcept op binnenstadsniveau.

12. Nieuwe route autoverkeer West (gereed 2017)

Met het bestemmen van de Westerhaven voor de nieuwe busroute, wordt de (parkeer)route rond de binnenstad verlegd naar de Eendrachtskade/A-weg. De kruisingen Westersingel/A-straat, de nieuwe centrumhalte, kruising Hoendiep/Eendrachtskade/A-weg en de Eendrachtskade/Westerhaven zijn daarin ontwerpogaves om met alle aanpassingen en aandacht voor voetganger, fiets en bus toch ook de autobereikbaarheid te waarborgen. Ook de ontsluiting van de woningen en bedrijvigheid in dit gebied is daarin een vraagstuk. Uitgangspunt is de verkeerssituatie na de ombouw Ring Zuid. Het waarborgen van de doorstroming op deze route voor auto en bus in de eerste jaren, tijdens de ombouw Ring Zuid, is een opgave op stedelijke schaal die ligt bij Groningen Bereikbaar.

13. Gebiedsontwikkeling Haddingestraat/Pelsterstraat

In het vigerende parkeerbeleid uit 2010 is de ambitie benoemd om de huidige parkeergarage Haddingestraat te onttrekken aan de openbaarheid, in de samenhang met de opening van de nieuwe Forumgarage. Op termijn biedt dit mogelijk ruimte voor een integrale gebiedsontwikkeling, ook al omdat de hoeveelheid autoverkeer in de Haddingestraat en Pelsterstraat dan sterk zal verminderen.

14. Gebiedsontwikkeling Historisch Museumkwartier

Rondom het scheepvaartmuseum ontstaan kansen voor een integrale gebiedsontwikkeling in het Historische Museumkwartier. Dit gebied kan daarmee ook onderdeel worden van de aanlooproute van entreegebied Westerhaven naar de binnenstad.

bijlage 3 korte beschrijving per project rv

15. A-kwartier: uitvoering visie

Voor het A-kwartier heeft de gemeenteraad in 2016 een visie vastgesteld voor het gehele gebied (Toekomstvisie A+ Kwartier, Samen op weg naar triple A). Vanaf 2016 gaan we van start met de uitvoering, zoals woningbouw, ombouw voormalige prostitutiepanden (met behulp van een subsidieregeling) en de aanpak van de herinrichting van de openbare ruimte. In juni 2016 wordt in aansluiting op de Toekomstvisie aan de raad het bestemmingsplan Vishoek, Hoekstraat en Muurstraat ter vaststelling voorgelegd.

D. Herinrichting Oost

Als de bussen niet meer over de Grote Markt en door de Oosterstraat/Gelkingestraat rijden, ontstaat de mogelijkheid om in deze straten de prioriteit te geven aan de voetganger of de fietser. Onder herinrichting oost verstaan we de aanpak van de diverse aanlooproutes naar het centrum. De afstemming met de omgeving (eigenaren, winkeliers, bewoners, horeca, etc.) is essentieel in de te maken keuzes.

16. Herinrichting Oosterstraat (gereed 2020)

Het verdwijnen van de bus uit de Oosterstraat geeft de kansen om de potentie van deze winkelstraat te benutten. Als onderdeel van de aanlooproute vanaf het Sontplein/Damsterdiep gaan we daarom de inrichting verbeteren. Samen met de ondernemers, bewoners en aanpalende eigenaren maken we een integraal ontwerp waarmee de economische potentie van de straat beter tot zijn recht komt. Diverse functies komen hier bij elkaar: detailhandel, werken, wonen, horeca en wandelroute. De voetganger heeft de voorrang, met ook ruimte voor de (doorgaande) fietser. Naast het fietsparkeren en de kansen voor vergroening is vooral bijzondere aandacht is nodig voor de aansluitingen op de kopse kanten: zowel bij het Gedempte Zuiderdiep als bij de Grote Markt/Poelestraat.

17. Herinrichting Gelkingestraat (gereed 2020)

Ook uit de Gelkingestraat verdwijnt de bus. Deze straat is in de Fietsstrategie een belangrijk onderdeel van de noord-zuid route voor het (doorgaande) zuid fietsverkeer tussen Hereweg/Hereplein en de Oude/Nieuwe Ebbingestraat, via de Grote Markt. Dat vraagt iets van de inrichting en van afstemming met bijvoorbeeld de Oude Ebbingestraat. In het ontwerp moeten echter ook de andere functies in de straat zoals horeca (terrassen) en uitgaansgelegenheden worden meegenomen. Onderdeel van de ontwerpogave is het bereiken van een soepele, veilige fietsroute ter plaatse van de aansluiting van de Gelkingestraat op het Gedempte Zuiderdiep.

18. Herinrichting Oude Ebbingestraat (gereed 2021)

In de Oude Ebbingestraat kan door het verdwijnen van de bussen en het autoverkeer een aantrekkelijk economisch en woonklimaat worden gerealiseerd. De breedte van de straat geeft diverse mogelijkheden voor een integraal samenhangend ontwerp, waarin de voetganger en fietser optimaal de ruimte krijgen. De overgang van de Ebbingestraat naar het Kwinkensplein, met hierop de autoluwe route naar de Rode Weeshuisstraat, is een belangrijke ontwerpogave, met juist op deze locatie door de aanwezige breedte goede kansen voor vergroening. Daarnaast vraagt het een helder aansluiting met de aanlooproute vanaf de Boterdiepparage.

19. Herinrichting Kwinkensplein (gereed 2021)

bijlage 3 korte beschrijving per project rv

Op het Kwinkplein komen vanuit diverse richtingen straten bij elkaar. De verkeersstromen veranderen en verminderen doordat de Oude Ebbingestraat autovrij wordt en de Kreupelstraat 2-richtingen autoverkeer krijgt. Het is de intentie om de taxistandplaats van de Grote Markt te verplaatsen naar het Kwinkplein. Bij het ontwerp en de inrichting zoeken we de samenwerking met de taxibranche, waarbij we ook andere standplaatsen willen onderzoeken, zoals een nachtstandplaats nabij de Poelestraat.

Om zoekverkeer te beperken, behouden we op deze locatie alleen de gehandicaptenparkeerplaatsen. De veranderingen op het plein moeten samenkomen in een integraal ontwerp.

20. Verbeteren aanlooproute vanaf Sontplein (planning PM)

Met het verbeteren van deze aanlooproute sluiten we niet alleen het entreegebied Damsterdiep beter aan op het stadshart (via Steentilstraat/Oosterstraat), maar versterken we ook de verbinding tussen Sontplein/Ikea en de binnenstad. We pakken de schakels op deze route gefaseerd aan: (verkeers)knelpunt bij het Schuitendiep/Steentilbrug (aanleg nieuwe brug Kattendiep), herinrichting looproute Oosterkade, en een nieuwe fiets-/voetgangersbrug over het Eemskanaal.

21. Verbeteren aanlooproute vanaf P-garage Boterdiep (gereed 2016/PM)

Door het realiseren van de 3^e (zuidelijke) uitgang van de Boterdiepgarage en de aanpak van het Boterdiep en de Korenstraat is het logische begin van de aanlooproute naar de binnenstad gemaakt.

22. Aanlooproute vanaf OV-centrumhalte Diepenring (gereed 2019)

Vanaf de nieuwe bushalte op de Diepenring bij provinciehuis/Schouwburg ontstaat een nieuwe aanlooproute naar de Grote Markt en verder. Dit vergt een herinrichting van de Sint Jansstraat. Vooral voetgangers en fietsers komen hier bij elkaar, maar tegelijkertijd is het eerste gedeelte van de route (vanaf de Diepenring) ook de toegang naar de nieuwe Forumgarage en de parkeergarage Provinciehuis. Daarnaast is beperkt detailhandel en horeca aanwezig, en natuurlijk beeldbepalende elementen zoals het provinciehuis en de Martinikerk.

23. Onderzoek en exploitatie alternatief vervoer Oost (operationeel 2019)

Als de busroute van de Grote Markt naar de Diepenring wordt verplaatst, willen we vanuit gastvrijheidsperspectief en voor minder mobiele mensen een alternatief vervoersconcept op binnenstadsniveau beschikbaar hebben. Vanaf 2016 doen we onderzoek naar de mogelijke invulling van dit vervoer, waarbij wordt gestart met een pilot aan de westzijde vanaf half 2017. (Zie ook project 11.)

24. OV: onderzoek vergroten centrumhalte Zuiderdiep (realisatie 2019)

Door het verdwijnen van de bushalte op de Grote Markt neemt het belang van de huidige halte Zuiderdiep (oost) voor de binnenstad toe. Het is denkbaar dat het aantal in- en uitstappers daar zal toenemen en dat we daarom mogelijk de ruimte bij de haltes moeten vergroten.

25. Ontwikkeling Muziekschool/Kunstencentrum

We willen onderzoeken of we met deze locatieontwikkeling ook de St. Jansstraat een impuls kunnen geven. (Zie ook project 22)

E. Herinrichting: Diepenring

Om het openbaar busvervoer van de Grote Markt naar de oostelijke Diepenring te kunnen verplaatsen, zijn meerdere maatregelen nodig op de Diepenring. De kern van deze maatregelen is het waarborgen van afgesproken rijtijden voor het busverkeer en de

bijlage 3 korte beschrijving per project rv

verkeersveiligheid en doorstroming van al het al aanwezige auto- en fietsverkeer. De afstemming met de omgeving (eigenaren, winkeliers, bewoners, horeca, etc.) is essentieel in de te maken keuzes.

bijlage 3 korte beschrijving per project rv

26. Herinrichting Diepenring (gereed 2017)

De basis van het nieuwe profiel op de Diepenring is het wijzigen van de inrichting van de straten van 2 naar 1 rijstrook en het aanbrengen van een aparte fietsstrook. Deze aanpassing gebeurt gelijktijdig met het groot onderhoud van de riolering over de gehele Diepenring. Belangrijke ontwerpogaves voor de gehele route zijn: het faciliteren van bevoorradingsverkeer, het parkeren voor bewoners en bezoekers (voortvloeiend uit de herijking van de Parkeervisie) en de inrichting van de kruisingen bij de bruggen.

27. Nieuwe brug bij Kattendiep (gereed 2019)

Om de bussen de route over de Diepenring binnen de maximale rijtijden te kunnen laten rijden, is het noodzakelijk een nieuwe (beweegbare) brug te realiseren in het verlengde van het Gedempte Kattendiep. Zo ontstaat een soepele en vlotte busroute. Dit geeft echter ook de mogelijkheid om de verkeerscirculatie voor auto- en fietsverkeer te optimaliseren tussen deze nieuwe brug en de Steentilbrug, we realiseren een éénrichtingscircuit rondom het water over beide bruggen. Daarmee ontstaat een verkeersveiliger en vlotte situatie op de Steentilbrug, wat weer bijdraagt aan de aantrekkelijke aanlooproute tussen Damsterdiepgarage/Sontplein en de binnenstad.

28. OV: nieuwe haltes bij Schouwburg en Provinciehuis (gereed 2019)

Bij de herinrichtingsplannen voor de bussen oost wordt de nieuwe centrumhalte oost (Forum) gerealiseerd met een halteringslocatie voor de Stadsschouwburg en nabij het provinciehuis. Deze haltes worden via de St Jansstraat verbonden met het Forum en de Grote Markt.

29. Fiets: Slimme route Oost via Diepenring (gereed 2017)

In het kader van groot onderhoud aan de oostelijke en noordelijke Diepenring worden hier al direct nieuwe fietsvoorzieningen aangelegd (conform Fietsstrategie). Naast de rijbaan wordt over de hele lengte een aparte fietsstrook gerealiseerd. Deze nieuwe fietsroute is bedoeld als slim alternatief voor fietsverkeer dat nu nog door de binnenstad gaat.

30. Wonen op het water (visie 2017, uitvoering PM)

Als uitwerking van 'Wonen in Stad' (2015) ontwikkelen we een visie op wonen op het water, als onderdeel van de Watervisie. De uitspraak van de Raad van State dat woonschepen onder de Woningwet vallen, heeft grote gevolgen en biedt kansen. We denken daarom na over het (multifunctioneel) gebruik van de Diepenring, een (nieuwe) uitgiftesystematiek van ligplaatsen, potentiële locaties voor wonen op het water en afhankelijk van de (wettelijke) mogelijkheden een kwaliteitskader voor wonen op het water. De uitvoering van maatregelen verloopt via kleine stappen, want we hebben te maken met de huidige praktijk (eigendom, regelgeving, etc.) en middelen voor uitvoering zijn (nog) niet beschikbaar. Het realiseren van het toekomstbeeld vergt daarom waarschijnlijk een flinke periode.

F. Opfrisbeurt openbare ruimte

31. Opschonen verkeersborden in de binnenstad (gereed 2017)

Om meer rust te creëren in het straatbeeld, gaan we overbodige (verkeers)borden verwijderen. Rekening houdende met geldende wet- en regelgeving, inventariseren we welke borden aanwezig zijn, maar geen of slechts een beperkte functie hebben. Die halen we daarna weg.

32. Aanpak sleetse plekken (inventarisatie 2017)

De binnenstad krijgt een enorme ruimtelijke impuls. Grote delen worden heringericht en vernieuwd. Er zijn echter ook diverse plekken en gebieden die in kwaliteit langzaam achteruit gegaan zijn en als 'sleets' kunnen worden betiteld. Zij dreigen een negatieve invloed te

bijlage 3 korte beschrijving per project rv

hebben op de binnenstadsbeleving. Daarom willen we ook de essentiële sleetse plekken in de openbare ruimte aanpakken: via regulier onderhoud, in samenhang met de herinrichtingsopgaves, of via een extra maatregel. We beginnen met een inventarisatie.

33. Pleinen-project Binnenstad (inventarisatie bij Leidraad 2017)

De binnenstad kent vele pleinen en pleintjes. Elk plein wordt gekenmerkt door zijn eigen ligging, aangrenzende bebouwing, programma achter de gevel en het gebruik. Als onderdeel van de Leidraad inrichting openbare ruimte, gaan we verkennen wat de betekenis van de afzonderlijke pleinen is voor de binnenstad en hoe we die kunnen versterken. We bekijken daarbij ook of we eventuele maatregelen direct mee kunnen nemen met de diverse herinrichtingsprojecten, zoals bijvoorbeeld de pleinen bij de A-kerk en Minerva als onderdeel van de herinrichtingen in het westelijke deel van de binnenstad.

G. Verbeteren beleving en verblijfsklimaat

34. Toeristische visie binnenstad (uitwerking in 2017)

We gaan een visie maken op het toerisme in de (binnen)stad. In de stad komen vele bezoekers van culturele en commerciële voorzieningen, evenementen en erfgoed via verschillende (recreatieve) routes samen. Groningen is een plek waar mensen graag verblijven. De stad waar winkelen, eten, drinken, slapen, cultuur, historie en evenementen samensmelten tot een grote beleving. De werkgelegenheid die daarmee samengaat willen we vergroten (toeristische overnachtingen, banen, etc.) en daarmee verdienen ondernemers hun brood. In de visie komen de marketing en promotie van de binnenstad aan bod, inventariseren we de voorzieningenbehoefte ('trekkers') van bezoekers (verschillende doelgroepen) en wat daarin nu ontbreekt, kijken we naar het hotelaanbod in de binnenstad en benoemen we welke kansen voor (nieuw) ondernemerschap kunnen worden gefaciliteerd. De uitvoering van de visie doen we samen met belanghebbenden en Gastvrij050.

35. Programmering evenementen (uitvoering jaarlijks/continu)

Jaarlijks wordt een evenementenprogramma opgesteld voor de binnenstad. Dit evenementenprogramma wordt samen met Marketing Groningen en de GCC ontwikkeld en is nadrukkelijk ook bedoeld om de loop naar de binnenstad te stimuleren. Onderdelen zijn de festivals, gastvrijheidsacties bij evenementen, tentoonstellingen, de winterprogrammering, etc. Ter stimulering van organisatoren is een jaarlijks budget als subsidie (maximaal 25%) beschikbaar.

36. Gastvrijheidsprogramma (continu)

De bezoeker van binnensteden is veeleisend en verwacht naast een goed ingerichte openbare ruimte (als voetganger) ook een prettige en gastvrije ontvangst. Gastvrijheid is een breed begrip, waarin wij ernaar streven om de bezoeker (Stadler, toerist, gezinnen, jongeren/ouderen, etc.) zich zo welkom mogelijk te laten voelen, zodat herhaalbezoek wordt uitgelokt. Dit betekent het doorontwikkelen, beheren en vermarkten van de binnenstad als totaalproduct. Onze partners, zoals GCC, KHN en CVAH, nemen daarin het voortouw en onze gemeentelijke rol bestaat uit het faciliteren van dat proces. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het terrassen- en reclamebeleid, bewegwijzering, digitale meertalige informatie, standplaatsen voor touringcars, parkeergarages en P+R als visitekaartje, toegankelijkheid voor anders mobiele. De gratis wifi-internet-service blijven we de eerstkomende jaren continueren. Uiteindelijk ontstaat zo een merk Groningen.

bijlage 3 korte beschrijving per project rv

H. Een aantrekkelijk winkellandschap

37. Inspelen op een veranderend winkellandschap (start 2017)

Het winkellandschap van Groningen maakt de komende jaren een fysieke verandering door. De binnenstad wordt toegankelijker, bussen verdwijnen en aanlooproutes worden heringericht. Samen met de GCC en vastgoedeigenaren willen we onderzoeken hoe we hier actief op kunnen inspelen. De GCC werkt aan de Retailagenda, een visie op de (door-) ontwikkeling van de detailhandel en/of de bredere binnenstad van Groningen. Via de RetailDeal willen wij ook werk maken van deze Retailagenda (organiseren van stakeholders-bijeenkomsten, opstellen van een actieplan, keuzes in het winkelareaal en afstemmen van beleid in regionaal perspectief). De leegstand van de stad Groningen is één van de laagste van de regio. Vanwege de ontwikkelingen in de detailhandel, beraden we ons op een gemeentelijke rol bij de uitfasering/transformatie van detailhandelsvastgoed.

38. Acquisitie nieuwe formules

Ons doel is dat Groningen de belangrijkste winkelstad van Noord-Nederland blijft. Uit de jaarlijkse detailhandelsmonitor komt naar voren dat consumenten nog altijd bepaalde ketens/formules missen in de binnenstad. We doen op dit moment zelf geen actieve acquisities ten aanzien van deze nieuwe formules, maar werken wel samen met intermediairs & vastgoedeigenaren en bepalen zo onze bijdrage in het actief uitrollen van de rode loper (jaarlijks marktoverleg met het intermediairnetwerk rondom detailhandel). Daarnaast gaan we de mogelijkheden voor herontwikkeling en hervestiging van (bestaand en leegstaand) vastgoed voor nieuwe retail- en horecaformules verkennen.

39. Evaluatie winkeltijdenbeleid, pilots (evaluatie 2019)

Bij een gastvrije binnenstad horen openingstijden die passen bij de wensen van de bezoekers. Over de huidige winkeltijden is op onderdelen discussie (zondagopenstelling en avondopenstelling). Niet alle mogelijkheden worden door winkeliers gebruikt (avondopenstelling tot 22.00 uur) en ondernemers (via GCC) zijn zelf aan zet om koers te bepalen ten aanzien van de koopavond(en). We willen daarom in 2019 opnieuw naar onze winkeltijdenverordening kijken, met op verzoek van ondernemers ruimte voor pilots (bijvoorbeeld koopnacht).

40. Masterplan warenmarkt (visie) (masterplan 2016)

Samen met de marktondernemers denken we na over de randvoorwaarden voor een toekomstbestendige markt die de levendigheid in de binnenstad positief beïnvloedt. De markt is een belangrijke economische motor voor de binnenstad als grootste verse “supermarkt” en werkgelegenheid voor circa 300 medewerkers. We stellen daarom in 2016 een masterplan op om de warenmarkt te versterken, met als uitgangspunt de Vismarkt als kernlocatie voor de warenmarkt en de Grote Markt als verblijfslocatie, beschikbaar voor evenementen. Het doel is de economische positie van de markt te versterken door deze als één geheel te organiseren, met een verrassend, levendig, vitaal en divers aanbod en met optimale looproutes. De visie leidt vervolgens tot fysieke aanpassingen in de openbare ruimte om de markt te faciliteren. Daarvoor zijn nog geen middelen beschikbaar.

I Ruimte voor kenniseconomie

41. Aanpak Slimme binnenstad (Smart City) (verkenning 2017)

Versillende steden (bijvoorbeeld Rotterdam en Amsterdam) werken met een Smart City-strategie en programma. Wij zien de toegevoegde waarde van nieuwe technologische mogelijkheden voor bewoners, bezoekers en ondernemers van onze (binnen)stad en gaan daarom nader verkennen hoe een Smart City-aanpak de binnenstad kan versterken. Op basis

bijlage 3 korte beschrijving per project rv

van de resultaten definiëren we daarna de vervolgacties. We denken hierbij aan projecten op het gebied van: smart data, smart retail, digitale infrastructuur & smart logistics.

42. Faciliteren kleinschalige woon- en werkvormen, vernieuwende kantoor- en/of productieconcepten (verkenning 2016)

Een tendens in binnensteden is dat voormalige winkelpanden en wooneenheden steeds vaker gebruikt worden als kleinschalige productielocatie ('nieuwe ambacht') wordt hierbij vaak gebruikt. Het is hip, trendy en duurzamer om zelf (lokaal) producten te maken en te verkopen. Wonen en werken komen steeds meer samen en stimuleren zo de kruisbestuiving tussen kunsten, ambachten en technologie. Onze kenniseconomie is niet gebaat bij campussen alleen, maar vraagt stedelijke interactiemilieus, want de tech-sector verstedelijkt. In het A-kwartier merken we hoeveel behoefte er is voor deze (toekomstige) kleinschalige werkruimtes. We willen verkennen hoe we vernieuwende woon-werk, kantoor- en/of productieconcepten in de gehele binnenstad kunnen stimuleren.

H. Wonen in en direct bij de binnenstad

43. Stimuleren wonen voor verschillende doelgroepen (continu, Woonmanifestatie 2016)

We zien een toenemende interesse in het wonen in en rond de binnenstad. Er is vraag naar nieuwbouw en de verkooptijden zijn kort. Diversiteit in doelgroepen is belangrijk voor een binnenstad in balans. In 'Wonen in Stad' (2015) hebben we gekozen voor regulering van kamerverhuur om ruimte voor andere doelgroepen te behouden en zo te stimuleren dat woonvormen voor diverse doelgroepen worden ontwikkeld. Dit doen we samen met marktpartijen, corporaties en bewoners en we jagen dit aan met het organiseren van de Woonmanifestatie in 2016. Als overheid zetten we verder in op het ontwikkelen van plannen voor nieuwe doelgroepen voor vrijkomende gemeentelijk vastgoed en onderzoek naar mogelijkheden voor ingrepen in de openbare ruimte van de binnenstad, om de woonomgeving beter aan te laten sluiten op wensen van (potentiële) binnenstadsbewoners.

44. Verkennen (her)ontwikkelmogelijkheden (continu)

De binnenstad verandert continu en steeds ontstaan weer nieuwe mogelijkheden voor (her)ontwikkeling van panden en gebieden. In 'Wonen in Stad' (2015) is één van de speerpunten het realiseren van nieuwe woonvormen in de binnenstad voor diverse doelgroepen. Samen met de markt en ons eigen gemeentelijke vastgoedbeheer onderzoeken we de mogelijkheden voor (her)ontwikkelingen van de individuele locaties, zoals bijvoorbeeld de Cameralocatie.

K. Bereikbaarheid: fiets en fietsparkeren

45. Experimenten met fiets in voetgangersgebied (continu vanaf 2016)

Om de grote aantallen fietsers in de binnenstad goed en veilig af te wikkelen zijn soms creatieve oplossingen nodig. Elke locatie kent zijn eigen problematiek en daarom experimenteren we met oplossingen die het gedrag van fietsers beïnvloeden. Via inzet van middelen bij (inter)nationale onderzoeksprojecten (als cofinanciering) of het ontwikkelen en uitproberen van maatregelen met partners zoals de RUG, de Hanze Hogeschool en de Hogeschool Leeuwarden, testen we uit wat voor de Groningse situatie werkt en past. De binnenstad is daarvoor een ideale proeftuin.

46. Aanvalsplan fietsparkeren

Om goed om te kunnen gaan met het stallen van fietsen in de binnenstad stellen we een aanvalsplan fietsparkeren op. De grote aantallen fietsen in de stad noodzaken tot een grote, volgende stap in de aanpak. De kern daarvan is het onderscheid in voorzieningen voor kort

bijlage 3 korte beschrijving per project rv

stallen (vakken), middellang stallen (vaste voorzieningen op straat) en lang parkeren (in gebouwde voorzieningen langs de hoofdroutes). Voor de eerste maatregelen zijn al middelen beschikbaar vanuit de Fietsstrategie.

47. Ontwikkelen handhavingsbeleid (ontwikkeling 2016, implementatie 2017)

Alleen het aanbieden van voldoende, gedifferentieerde stallingsmogelijkheden is niet voldoende. Om ervoor te zorgen dat deze faciliteiten goed gebruikt worden en de overlast door gestalde fietsen afneemt, is ook handhaving nodig. We ontwikkelen daarom een beleid op basis van een positieve toon en zetten daarbij vooral in op gedragsbeïnvloeding ('opvoeding') en veel minder op 'straffen'. Voorbeelden daarvan zijn het promoten van stallingsmogelijkheden (nieuwe fietsparkeerkaart), het inzetten op gedragscampagnes (zoals Slimme Routes en Alle Richtingen tegelijk Groen) en het inzetten van fietsparkeercoaches op piekmomenten (positieve ervaringen bij de RUG).

L. Bereikbaarheid: bevoorrading/logistiek

48. Andere venstertijden, slimmer handhaven (invoering 2016/2017)

Samen met de ondernemers en de logistieke sector gaan we de stadslogistiek slimmer organiseren, bundelen en beter reguleren. Zo voorkomen we oncomfortabele drukte en gevaarlijke situaties in de binnenstad en stimuleren we slimme efficiënte, logistieke oplossingen. Daarom wijzigen we de venstertijden (langer in de ochtend, daarbuiten niet) en gaan we toe naar een strenger, maar op emissievrij vervoer gericht ontheffingenbeleid (buiten de venstertijden). De veranderingen die we voor staan zijn alleen succesvol als partijen zich houden aan regelgeving en daarom is handhaving noodzakelijk. Voor de langere termijn zetten we daarbij in op nieuwe technische hulpmiddelen (cameratoezicht en kentekenherkenning, en/of scanauto's).

49. Verdere uitwerking Green Deal stadsdistributie (continu tot 2025)

In de landelijke GDZES werken we samen met vervoerders, verladers en ontvangers aan een nieuwe aanpak van stedelijke logistiek. Het doel is de binnenstad in 2025 emissievrij (elektrisch, met waterstof, op de fiets) te bevoorraden, geheel in lijn met onze ambitie in 2035 als stad energieneutraal te zijn. Gezamenlijk werken we aan innovatieve oplossingen die gaan over (een combinatie van) organisatie, technologie, regelgeving en gedrag. Het stimuleren van de inzet van emissievrije voertuigen stimuleren is daarvan het begin, maar we willen toe naar Smart Logistics: innovatie in bundeling, logistieke hubs, nieuwe vervoervormen en nieuwe brandstoffen. Daartoe ontwikkelen we in de komende jaren pilots en projecten.

M. Communicatie (zie hoofdtekst)

50. Binnenstadscampagne (continu)

Communicatie is een integraal onderdeel van de hele binnenstadsaanpak. Per project of soms per maatregel kennen we aan participatie een hoge waarde toe, maar ter ondersteuning van de uitvoering van de visie Bestemming Binnenstad als geheel, ontwikkelen we een overkoepelende communicatiecampagne.

N. Monitoring (zie hoofdtekst)

Om te weten of de investeringen leiden tot de beoogde resultaten en of bijsturing noodzakelijk is, onderzoeken we de samenstelling van een binnenstadsmonitor.

Collegebrief - Binnenstadslogistiek



Onderwerp Binnenstadslogistiek

Steller Jeroen Berends

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon	050-3678307	Bijlage(n)	Ons kenmerk	5681740
Datum	08-06-2016	Uw brief van	Uw kenmerk	

Geachte heer, mevrouw,

Aanleiding en doel

De binnenstad van Groningen heeft als belangrijkste winkel- en uitgaansgebied van Noord-Nederland een enorme aantrekkingskracht. De drukte neemt de komende jaren verder toe: de stad groeit en de regio wordt wat betreft voorzieningen afhankelijker van Stad. Naast winkelend publiek en bezoekers van hotels, restaurants en cafés is onze binnenstad steeds vaker ontmoetingsplek, een plek om te werken, te studeren, af te spreken, of simpelweg om er te zijn.

De concentratie van al deze verschillende stedelijke functies gaat gepaard met een groeiende vraag naar goederen en diensten. Dit heeft gevolgen voor de bevoorrading van winkels en horeca, maar ook van bedrijven en dienstverleners. Daarnaast leidt de voortdurend veranderende smeltkroes van activiteiten en verkeersbewegingen in de binnenstad nu al op bepaalde momenten en plekken tot oncomfortabele drukte en soms gevaarlijke situaties.

Om onze binnenstad in de toekomst leefbaar, gastvrij, bereikbaar en economisch vitaal te houden voeren we, in goede dialoog met de sector, actief beleid rond de optimalisering van het goederenvervoer. Dat doen we op basis van het in 2013 opgestelde Bevoorradingsprofiel Binnenstad Groningen (raadsbrief 13 mei 2013, RO13.3651792) dat inzicht geeft in de grootte en omvang van de bevoorradingsstromen naar, van en in onze binnenstad. Daarnaast werken we vanuit een drietal sporen die we hieronder toelichten.

1. Visie: Bestemming Binnenstad

Groningen groeit: meer inwoners, meer in- en uitstappers op het Hoofdstation, meer toeristen en meer bezoek uit de regio. De groei zien we vooral terug in de hoogdynamische omgeving van de binnenstad. We constateren dat de dynamiek toeneemt, terwijl de beschikbare hoeveelheid ruimte min of meer gelijk blijft. Vooral aan het eind van de week en op piekmomenten, zoals de zaterdagmiddag is het schipperen met tijd en ruimte.

Collegedebrief - Binnenstadslogistiek

Bladzijde 2 van 5

In Bestemming Binnenstad geven we voetgangers en fietsers meer ruimte met aantrekkelijke stadsstraten en verhogen we het gebruikscomfort: schoon, heel en veilig. Zo scheppen we, in samenwerking met onze partners, de juiste voorwaarden voor een prettig verblijfsklimaat. Tegelijkertijd willen we de bereikbaarheid voor de distributiesector garanderen en waar mogelijk verbeteren. Immers: zonder vracht- en bestelverkeer is economische bedrijvigheid onmogelijk en kan de binnenstad geen winkel-, kantoren-, bedrijven- en uitgaansgebied zijn.

2. Green Deal ZES: Zero Emission Stadsdistributie

In de landelijke Green Deal ZES, ondertekend in Groningen tijdens het Let's Gro festival 2014, werken we samen met vervoerders, verladers en ontvangers aan een nieuwe aanpak voor stedelijke logistiek. Het belangrijkste doel is een verminderde uitstoot in de binnenstad van Groningen, en uiteindelijk in 2025 emissievrije (elektrisch, met waterstof, op de fiets) bevoorrading van de binnenstad. Dat past bij onze ambitie in 2035 als stad energieneutraal te zijn. Gezamenlijk werken we aan innovatieve oplossingen die gaan over (een combinatie van) organisatie, technologie, regelgeving en gedrag. Zoals tot uiting kwam op de bijeenkomst in The Big Building op 26 maart 2016 die we in samenwerking met het Ministerie van I&M organiseerden en waarbij leden van uw raad aanwezig waren. De Green Deal ZES won in april nog de *Green Deal Award 2016*: van alle Green Deals die Nederland rijk is, is deze de beste.

Voortbouwend op de doelstelling van de Green Deal ZES gaat de gemeente Groningen de inzet van emissievrije voertuigen stimuleren met een aanvullende privilege regeling.

3. Programma Beter Benutten Vervolg

In het programma Beter Benutten Vervolg werkt de regio Groningen-Assen samen met het Rijk en het bedrijfsleven aan een blijvend betere benutting van de infrastructuur, onder andere voor logistiek vervoer met bestemming binnenstad. De focus ligt op duurzame gedragsbeïnvloeding en het realiseren van spitsmijdingen. Dit is voor Groningen zeer relevant vanwege het werk aan de Zuidelijke Ringweg en de tijdelijk verminderde bereikbaarheid van Stad en regio. Daarnaast onderzoeken we in Beter Benutten projecten die 'Last Mile Delivery' fijnmazig en emissieloos via logistieke overslagpunten 'hubs' buiten de (binnen)stad laten plaatsvinden. We betrekken daarbij ook het onderzoek naar de wensen van Noordelijke webshops en de plannen van Cycloon Fietskoeriers.

Gebundeld maatregelenpakket: venstertijden, ontheffingen en handhaving

Binnen het kader van de Binnenstadsvisie, het stimuleren van emissievrije Stadsdistributie en het realiseren van spitsmijdingen nemen we maatregelen die het vracht- en bestelverkeer in het voetgangersgebied slimmer en beter reguleren en bundelen, namelijk:

- het wijzigen van de venstertijden;
- een strenger, op emissievrij vervoer gericht ontheffingenbeleid;
- een gerichte (en op termijn slimmere) handhaving.

Collegebrief - Binnenstadslogistiek

Bladzijde 3 van 5

Een algehele verruiming van het ochtendvenster van 05.00 tot 12.00u.

In het Bevoorradingsprofiel Binnenstad Groningen staat: 'doordat het effectieve tijdvenster (tussen aankomst winkelier rond 9.30u en sluiting bevoorradingsvenster om 11u) relatief kort is, hebben leveranciers met veel afleveradressen in de binnenstad te weinig tijd beschikbaar om de bevoorrading met 1 auto te doen. Deze bedrijven zetten nu noodgedwongen meer voertuigen in of laten de chauffeur verder lopen'. Met de verlenging van het ochtendvenster, ter vervanging van de huidige venstertijden (05.00-11.00 uur) met één extra uur naar 12 uur geven we vervoerders en leveranciers meer mogelijkheden hun ritten in te plannen. Zo kan de bevoorrading beter verspreid met dus minder hinder voor bezoekers en grotendeels na de ochtendspits plaatsvinden.

Stadsbeheer en ook andere afvalinzamelaars in de binnenstad zijn nauw betrokken bij de Green Deal ZES. Het wagenpark van de gemeentelijke voertuigen is al erg schoon en rijdt op GTL, maar wordt verder vergroend, onder meer met nieuwe waterstofvoertuigen. Stadsbeheer mijdt de ochtendspits in de binnenstad, vanwege het drukke busverkeer en de vele fietsers die dan op pad zijn. Stadsbeheer kan het gros van de werkzaamheden binnen de nieuwe venstertijden afronden.

Opheffen huidig avondvenster 18.00 tot 20.00u

Met een ruimer ochtendvenster kunnen de meeste vervoerders hun zendingen al effectief in de ochtend afleveren. De meerwaarde van het avondvenster valt, gekeken naar het gebruik en het effect tegen. In specifieke gevallen (zoals de horecabevoorrading) kan het avondvenster een uitkomst zijn, maar generiek gezien niet. We stellen voor het avondvenster op te heffen. Bedrijven in de avond- en nachthoreca kunnen een ontheffing aanvragen.

Op termijn: onderzoek uitbreiding venstertijdengebied

We willen onderzoeken of straten waar de bus verdwijnt en die nog niet tot het venstertijdengebied behoren (bijvoorbeeld A-straat, Oude Ebbingestraat, Munnekeholm) en eventueel ook de Oude Kijk in 't Jatstraat toegevoegd kunnen worden aan het venstertijden regime. Dat is een ingewikkelde verkeerskundige operatie die de belangen raakt van ondernemers en bewoners. Dit moet verder uitgewerkt worden.

Ontheffingen

Ons ontheffingenbeleid is in 2014 gewijzigd, maar logistiek verkeer is niet in die wijzigingen meegenomen. Daarnaast willen we in ons voorkeursbeleid emissievrij vervoer stimuleren en logistieke innovaties een kans geven. Daarom verlenen we deze *early adapters* vrije toegang tot de binnenstad, buiten de venstertijden om. Dat betekent dat emissievrije voertuigen per definitie een ontheffing krijgen. Omdat technologische ontwikkelingen ongelooflijk snel gaan en we veel zaken nog niet kunnen overzien, staan we geen open einderegeling voor. Een overvolle binnenstad met emissievrije vracht- en bestelverkeer is niet ons doel. Daarom stellen we een pilot voor, met een evaluatiemoment na een jaar. We herijken dit beleid in 2020 opnieuw. Voor de huidige groep van 15 ontheffingshouders en toekomstige aanvragers zullen we per 1 januari 2017 ons ontheffingenbeleid aanscherpen met aanvullende eisen voor wat betreft de locatie, tijdstip en type voertuig. We zullen hierover nog een aantal malen met (vertegenwoordigers van) de sector in overleg treden.

Collegedebat - Binnenstadslogistiek

Bladzijde 4 van 5

Handhaving

Nieuwe regelgeving voor venstertijden en ontheffingen kan alleen succesvol zijn als partijen zich houden aan de regels. Zo ontstaat er een duidelijk voordeel voor bedrijven die extra hun best doen en durven investeren in een emissievrij voertuig. Op korte termijn, bij het ingaan van de nieuwe venstertijden, zullen we de handhaving intensiveren. Dit doen we door binnen Stadstoezicht te herprioriteren. Na een periode van een aantal maanden, waarin we stevig inzetten op het handhaven van de nieuwe regels, zullen we de handhaving meenemen in het reguliere takenpakket overgaan op periodieke strenge controles.

Op langere termijn willen we inzetten op technische hulpmiddelen, zoals cameratoezicht en kentekenherkenning. De verkenning naar de mogelijkheden en investeringen pakken we op. Het gebruik van dergelijke techniek levert de stad ook data op die nuttig zijn voor het onderbouwen van beleid, het ontwikkelen van slimme producten en het prioriteren van andere handhavingstaken.

Motie 'Verminder uitstoot binnenstad'

De luchtkwaliteit in Groningen is aanzienlijk beter dan in veel andere grote steden. Zo voldoet Groningen voor fijn stof met een jaargemiddelde concentratie van $23 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ruimschoots aan de wettelijke norm van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ én komen in onze stad geen situaties meer voor waar de luchtkwaliteit uit oogpunt van gezondheid onvoldoende is.

Onze maatregelen voor de stadslogistiek leveren een belangrijke bijdrage aan de motie 'verminder uitstoot binnenstad' en daarmee aan een verdere verbetering van de luchtkwaliteit. Door deze maatregelen zal de binnenstad buiten de venstertijden grotendeels alleen nog toegankelijk zijn voor volledig schone (vracht)auto's. 's Middags en aan het begin van de avond verblijven er relatief veel mensen in de binnenstad. Met onze maatregelen wordt voorkomen dat zij tijdens hun verblijf in de binnenstad (wandelen of zittend op een terras) worden blootgesteld aan de uitlaatgassen van (vracht)auto's die op zeer korte afstand passeren.

Voor andere, ingrijpende maatregelen om de uitstoot in de binnenstad te verminderen heeft de gemeente geen instrumenten of bevoegdheden (zo is voor een effectieve aanpak van vervuilende scooters primair betere wetgeving noodzakelijk).

Programma Logistiek

In deze raadsbrief staat de bevoorrading van de binnenstad binnen het venstertijdengebied centraal. Echter, stadslogistiek is meer dan alleen bevoorrading van winkels, horeca, bedrijven en kantoren. Bouwverkeer, afvalinzameling, pakketten, facilitaire inkoop en (ander) business-to-consumer-vervoer zijn andere belangrijke stromen, niet alleen in de binnenstad, maar ook in woonwijken. We willen daarbij als stad innovatief en flexibel zijn, om snel op nieuwe ontwikkelingen te kunnen inspelen.

Rekening houdend met veranderende klanteneisen, zowel vanuit de retail- en horecasector, ondernemers als de (online) winkelende consument, wordt stadslogistiek steeds fijnmaziger en steeds vaker just-in-time. We zullen daarom verder moeten kijken dan alleen naar de drukte van vandaag.

Collegedebrief - Binnenstadslogistiek

Bladzijde 5 van 5

Efficiënte stadslogistiek met zo min mogelijk overlast, die zich kan aanpassen aan ontwikkelingen in de toekomst, ofwel *slimme logistiek*, is daarom ons 'gebundelde' credo. De ontwikkeling van logistieke 'hubs' aan de randen van de (binnen)stad of op de P+R's is daarbij één van de opties. Zo kijken we naar P+R Hoogkerk aan de westrand van de stad om een bijdrage te leveren aan het emissievrij bevoorraden van de binnenstad, en het tegelijk realiseren van spitsmijdingen op de Ring Zuid. Hierop komen we bij uw raad terug. Ook nieuwe vormen van vervoer en nieuwe brandstoffen zijn volop in ontwikkeling, en zorgen voor een veranderend vervoerslandschap. Daarnaast is de cargobike een interessant alternatief voor vracht. We moeten als stad daarom innovatief zijn, zodat we snel op nieuwe ontwikkelingen kunnen inspelen.

Slimme voorbeeldprojecten werken als trigger. In het kader van de Green Deal ZES, en Binnenstad Beter Vervolg organiseren we de komende jaren pilots en projecten. Daarnaast zijn er veel best én bad practises in andere steden, onder andere in onze partnerstad Hamburg, waar we van kunnen leren. Tot slot zullen we inzetten op actief accountmanagement en klantencontact via Economische Zaken, waarmee we het staddistributie dossier verder verbreden.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink