

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.

## **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. Gelijkijdig 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. Gelijkijdig 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.

## Kader

---

Het kader bestaat uit de Binnenstadsvisie "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 Binnenstadsvisie. 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 Wilhelminakade (de beide Slimme Fietsroutes naar Zernike starten daar).

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 Binnenstadsvisie. 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 Eelder-, 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 vermindert 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***

Verschillende 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.

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 Quicksan 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.

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 verkeersregelinstallaties 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.

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 Eeldersingel 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 moeten worden in het kader van de Wet geluidhinder c.a. zijn:

- Hoendiepskade en A-weg tussen nieuwe Centrumhalte en Tasmanplein
- Eendrachtskade 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 Eendrachtskade 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 Eendrachtskade 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 Eendrachtskade 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 verkeerslawaaï.

#### ***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.

### ***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 Ontwerp 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 m<sup>2</sup>. Het Inrichtingsplan voldoet hiermee aan het planologisch kader.

### ***Alternatief vervoer***

Bij de behandeling van de binnenstadsvisie '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 binnenstadsniveau 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 anderszins 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.



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 ledezr 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 vervoermiddelen 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 ledezr 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 Binnenstadscfé in april 2016. De resultaten uit deze participatie zijn opgenomen in het document "Resultaten Binnenstadscfé 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 waarderen 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.

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 betrokkenen, 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 Binnenstadsvisie 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'.

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**

---

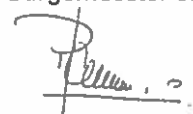
Met dit voorstel leggen wij het fundament onder de herinrichting van de westelijke binnenstad. Immers, randvoorwaardelijk moeten we eerst de bussen op de nieuwe route laten rijden, alvorens wij het 'gele deel' van de westelijke binnenstad kunnen herinrichten. De planvorming voor de westelijke binnenstad (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