

Raadsvoorstel



Onderwerp **Herijking kredieten Binnenstadsvisie Bestemming Binnenstad en Definitief Ontwerp Bussen over Oost (motie Diepenring voor alle Stadgers)**

Steller/telnr. H. Lubbers/ 8289 Bijlagen 2

Classificatie	<input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim	
	<input type="checkbox"/> Vertrouwelijk	
Portefeuillehouder	vd Schaaf/Broeksma	Raadsc commissie
Langetermijn agenda (LTA) Raad	LTA ja: <input checked="" type="checkbox"/> Maand 12 Jaar 2020	
	LTA nee: <input type="checkbox"/> Niet op LTA	

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit

- I. kennis te nemen van de stand van zaken van de deelprojecten Binnenstadsvisie, het Definitief Ontwerp Bussen over Oost en het vervolg van de uitwerking Diepenring voor alle Stadgers;
- II. **een aanvullend krediet te verstrekken van € 630.000,-** voor de realisatie van de maatregelen Bussen over Oost, **€ 561.000,- voor Bussen over West en € 405.000,-** voor de Kattenbrug, het totale krediet voor de Binnenstadsvisie **komt hiermee op € 21.630.000,-;**
- III. de aan het krediet verbonden kapitaallasten **ad.€ 67.032,-** te dekken uit de beschikbare middelen voor de Binnenstadsvisie;
- IV. de gemeentebegroting 2020 op programmaniveau te wijzigen;
- V. een budget beschikbaar te stellen ten behoeve van geluidwerende maatregelen voor Bussen **over West van € 1.000.000,-** in 2021 uit de reserve SIF;
- VI. De gemeentebegroting 2021 op programmaniveau te wijzigen.

Samenvatting

Met dit voorstel leggen wij uw raad de actuele ontwikkelingen in een aantal projecten binnen het uitvoeringsprogramma Binnenstad voor en ontvangt u het Definitief Ontwerp Bussen over Oost inclusief een voorstel voor verdere uitwerking van de Motie Diepenring voor alle Stadgers. Voor een verdere uitvoering is een herziening van de kredieten en budget **gewenst ter grootte van € 2.596.000,-** te dekken uit de daarvoor vanuit het coalitieakkoord beschikbaar gestelde middelen ten behoeve van de binnenstad.

B&W-besluit d.d.: 3-11-2020

Afgehandeld en naar archief

Paraaf

Datum

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

Met dit voorstel leggen wij uw raad de actuele ontwikkelingen in een aantal projecten binnen het uitvoeringsprogramma Binnenstad voor en gaan wij in op het Definitief Ontwerp Bussen over Oost inclusief een voorstel voor verdere uitwerking van de Motie Diepenring voor alle Stadgers. De gemene deler is dat voor een verdere uitvoering een herziening van de kredieten gewenst is. Met dit voorstel wordt ingegaan op de stand van zaken, de oorzaken van afwijkingen en een voorstel om de deelkredieten te herzien. Het totaal aan middelen voor het gehele binnenstadsprogramma wordt bij de actualisatie van de Binnenstadsvisie en het uitvoeringsprogramma in juni 2021 behandeld en vastgesteld.

Kader

Het kader bestaat uit de Binnenstadsvisie "Bestemming Binnenstad" (door uw raad vastgesteld op 24 februari 2016) met het bijbehorende raadsvoorstel met nr 5453827.

Overige relevante kaders zijn:

- het raadsvoorstel Inrichtingsplan Bussen over West, juni 2016;
- Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad, juni 2016
- het voorstel Nieuwe stadsruimtes, Leidraad voor de openbare ruimte van de binnenstad van Groningen (augustus 2017), vastgesteld in uw raad van september 2017;
- Actualisatie Uitvoeringsprogramma Binnenstad 2017, september 2017;
- Inrichtingsplan Astraat, Brugstraat en Munnekeholm, 28 juni 2017;
- Definitief ontwerp Astraat, augustus 2017;
- Definitief Ontwerp Brugstraat en Munnekeholm, januari 2018;
- Herinrichting Binnenstad-wst, Akerkhof en flankerende maatregelen, maart 2018
- het raadsvoorstel Bestemming Binnenstad: Kattenbrug en Sint Jansstraat met nr. 6801934 van 28 maart 2018, inclusief de eerste uitwerking van de motie Diepenring voor alle Stadgers;
- het raadsvoorstel Bussen over Oost en de vaste Kattenbrug (juli 2018)
- de brief aan de raad over de herinrichting omgeving Sint Jansbrug (geagendeerd in juni 2019)

En het coalitieakkoord 'Gezond, Groen, Gelukkig Groningen

Argumenten en afwegingen

In de afgelopen jaren hebben wij, mede gebaseerd op de visie Bestemming Binnenstad, het Uitvoeringsprogramma en de Leidraad, geïnvesteerd in het verbeteren van de openbare ruimte in de Binnenstad. Een openbare ruimte die intensief wordt gebruikt door de dynamiek van elke dag. Waar we telkens te maken hebben met nieuwe inzichten als gevolg van gewijzigde omstandigheden en nieuw gebruik. Een openbare ruimte die we ook steeds meer willen terugwinnen, waar de voetganger meer ruimte krijgt en ook de fietser aanwezig is, zij het in sommige gevallen te gast. En daarmee hebben we de afgelopen jaren veel gerealiseerd: zo is de aanpak aan de westkant van de binnenstad nagenoeg afgerond met een nieuwe busroute en de herinrichting van de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm en staat de realisatie van de busroute op de Diepenring in de steigers. Het Programma van Eisen voor de Grote Markt is in voorbereiding, Forum Groningen is inmiddels niet meer weg te denken en de oostwand is nagenoeg af. Tal van positieve effecten die het investeren in de binnenstad lonen en past bij onze ambitie uit het coalitieakkoord om van de binnenstad de huiskamer te maken voor alle mensen die in Groningen wonen of er komen verblijven, winkelen of recreëren.

1. Kattenbrug

Het volledige project Kattenbrug, te weten de brug inclusief de verlaagde kade en de herinrichting ter plekke van gevel tot gevel, is aanbesteed. Het aanbestedingsresultaat ligt hoger dan van tevoren geraamd, waardoor het deelkrediet Kattenbrug bij gunning niet toereikend is en zonder maatregelen met € 800.000,- wordt overschreden. De winnende inschrijving had de hoogste inschrijfsom, waarbij zij de maximale score hebben gekregen op het onderdeel Duurzaamheid. Gelijktijdig is het door haar opgestelde Plan van Aanpak en het Risicodossier van zodanige kwaliteit, dat zij de aanbesteding op basis van de beste prijs-kwaliteit verhouding hebben gewonnen.

Uit onze analyse volgt dat de oorzaken voor het verschil liggen in:

- Geboden hoge kwaliteit Plan van Aanpak en Risicobeheersing;
- De aanbestedingsprocedure op basis van beste prijs-kwaliteit verhouding leidt in dit bestek tot een hoge (en gewenste) kwaliteit op het gebied van duurzaamheid en Risicobeheersing binnen het project, tegen een hogere prijs;
- De stelpost voor maatregelen tegen trillingen (zoals opgenomen binnen het krediet) wordt overschreden;
- **Circa € 100K aan inflatie** was, mede door de uitloop van de werkzaamheden, niet meegenomen in de kredietraming;
- Het project ligt in een binnenstedelijk gebied met een hoog risicoprofiel. De voorbereidings- en begeleidingskosten zijn hierdoor hoger. Tevens leiden de bezwaar- en lopende beroepsprocedures tot hogere plankosten;
- De in- en extern uitgevoerde ramingen die ten grondslag lagen aan de kredietaanvraag kwamen overeen, maar waren op basis van de eisen substantieel lager.

Omdat het een deelkrediet is, is geen sprake van kredietoverschrijding binnen het programma.

Volledigheidshalve signaleren we dat er doorgewerkt kan worden omdat andere deelprojecten achter lopen. Echter een aanvulling van het krediet is noodzakelijk om de planning te behalen (start dienstregeling eind 2021) en om de overige deelprojecten te kunnen blijven realiseren.



Met de aannemer is overeengekomen dat men de engineeringfase reeds nu oppakt, opdat er – in principe – geen verdere vertraging wordt opgelopen. Ook worden de noodzakelijke bestellingen gedaan zodat men in januari 2021 kan starten met de werkzaamheden. Gelijktijdig wordt met de aannemer onderhandeld over aanpassingen op het werk, die moet leiden tot 10% bezuiniging. Deze bezuiniging wordt gevonden in o.a. het laten vervallen van de trap bij de Steentilbrug naar de verlaagde kade (de hellingbaan blijft), enkele constructieve aanpassingen en het verminderen van ter beschikking gestelde werknemers en materieel voor onbeschreven werkzaamheden. De bezuinigingen mogen wat ons college betreft niet ten koste gaan van de kwaliteit van brug en omgeving. Onder het blijven vasthouden aan de gestelde kaders en **randvoorwaarden voor brug en omgeving ontstaat ten opzichte van het deelkrediet een tekort van € 405.000,-**. Indien dit gedekt wordt conform dit voorstel kan de daadwerkelijke uitvoering van de Kattenbrug

in principe in januari 2021 starten. Dit is dan nog afhankelijk van de uitspraak in de lopende beroepsprocedure op de omgevingsvergunning Kattenbrug. Door één van de eisers is hiertoe een voorlopige voorziening aangevraagd, die echter is afgewezen. Het staat de gemeente vrij te starten met de werkzaamheden. Gebaseerd op juridisch advies van onze Stadsadvocaat heeft ons College besloten de werkzaamheden in januari 2021 op te starten, mits uw raad akkoord gaat met het aanvullend krediet.

2. Bussen over West

Hoewel de bussen al vanaf 2017 via de Westerhaven rijden, zijn de werkzaamheden in het project Bussen over West nog niet volledig afgerond. Een verplichting volgend uit de Wet geluidhinder betreft het realiseren van een geluidsnering voor de woningen aan de Hoendiepskade en de ligplaatsen aan de Eendrachtskade NZ. Daarnaast zijn meldingen binnengekomen van trillinghinder (en -schade) als gevolg van de nieuwe inrichting en de routing van de bussen. Ook ligt er de wens voor om de Westersingel enigszins te versmallen, zodat de oversteek vanuit de Astraat verbeterd kan worden. Tot slot dienen enkele geleidelijnen vervangen en/of verlegd te worden in de Binnenstad.



Uitwerking geluid woningen

Voor het gehele gebied zijn de gevolgen in het kader van de Wet geluidhinder nader onderzocht. Tijdens de uitwerking van het akoestisch onderzoek voor de Hoendiepskade 2 tot 32 zijn we veel tegen gekomen met een negatieve impact op het project. De scope van de opdracht is door divers gewijzigde regelgeving dan ook fors gewijzigd. Door de vaststelling van de Erfgoedverordening eind 2017 is de status van een aantal panden gewijzigd op basis van de Culturele Waardenkaart. Daardoor moeten nu alle aanpassingen gezien worden als het aanpassen van een monument. Door nieuwe wetgeving flora en fauna en interne beleidswijzigingen daaromtrent, zijn we nu ook verplicht om maatregelen te treffen zoals ecologische onderzoek, begeleiding en plaatsen van o.a. nestkasten in de gevels (compenserende en mitigerende maatregelen bij het kierdicht maken van panden).

De voorbereidingskosten zijn gestegen. Daarnaast is de prijsontwikkeling in de markt toegenomen. Hierin speelt ook de reguliere inflatiecorrectie mee, aangezien de werkzaamheden later worden uitgevoerd dan oorspronkelijk gepland.

We hebben inmiddels een aanbesteding doorlopen, maar deze is om budgettaire reden niet gegund. Deze aanbesteding was met een te hoog risico-profiel doordat dit met een beperkt aantal uitgewerkte woningen was uitgezet. Extrapolatie van deze aanbesteding zorgde voor een zodanige forse overschrijding van het budget, zonder voldoende borging, dat we de aanbesteding als mislukt hebben beschouwd. Extern advies heeft dit mede aangetoond en onderbouwd. Een gewijzigde aanbesteding wordt na toekenning van het krediet conform dit voorstel opgepakt.

Uitwerking geluid ligplaatsen Eendrachtskade NZ

Op de kade dient, mede als gevolg van nieuwe wetgeving rondom woonboten, nog een groene inrichting gerealiseerd te worden met een geluiddempende en -afschermende werking van circa 3 dB. De kosten voor de realisatie van deze Greenwall, of het vervangen van de granietkeien door een groene inrichting komt op **€ 100.000,-** inclusief plan- en voorbereidingskosten. Deze kosten waren in het oorspronkelijke kredietvoorstel onvoldoende meegenomen.

Trillingen omgeving Centrumhalte West

Vlak nadat de herinrichting van de Centrumhalte West gereed kwam en de bussen hun nieuwe route via de Centrumhalte West vervolgden, bereikten ons geluiden dat diverse omwonenden hinder ondervond van trillingen door het verkeer. Met name lijn 15, maar ook de zwaardere elektrische bussen, hebben hieraan bijgedragen. Vanaf het begin zijn deze klachten serieus genomen en zijn maatregelen getroffen. De verharding is bijvoorbeeld **'strakker' gelegd zodat er minder oneffenheden waren. De uitkomsten van** onderzoek door de Fugro stelt dat de kans op schade door de trillingen nihil is, maar dat er weldegelijk hinder optreedt. Als gevolg daarvan vinden wij het noodzakelijk dat er maatregelen getroffen moeten worden. Als bronmaatregel wordt voorgesteld om op een viertal plekken langs de Centrumhalte een trillingscherm in de ondergrond aan te brengen. Dit scherm absorbeert de trillingen. De plaatsing van deze schermen is, inclusief de reeds gemaakte kosten voor het specialistische (en **dure**) **onderzoek, geraamd op € 155.000,-**. Als voorwaarde geldt hierbij wel dat in de Westersingel ruimte gemaakt kan worden voor plaatsing van het scherm door dit bijvoorbeeld te combineren met een versmalling van de rijbaan.

Westersingel

Volgend uit de evaluatie van de toegankelijkheid van de Centrumhalte West en de vragen uit de raad over de oversteek van de Westersingel, wordt momenteel onderzoek gedaan naar het verbeteren van de oversteek van de Westersingel. Geconcludeerd is dat een zebrapad niet tot de gewenste oplossing leidt, sterker nog, zelfs leidt tot een minder verkeersveilige situatie. Zowel met aanliggende ondernemers als met de Werkgroep toegankelijk Groningen is dit besproken. Als alternatief is hierbij een eventuele versmalling van de Westersingel, waarbij de oversteeklengte fors wordt verkort, benoemd. In de komende periode willen we een eventuele versmalling van de Westersingel uitwerken, met voldoende aandacht voor laden en lossen, fietsparkeren en het versmallen van de oversteek. Bijkomend punt is dat de op dit moment optredende overlast door geparkeerde vrachtwagens en het kort op straat parkeren bij avondwinkels door bezoekers hiermee ook kan worden verminderd. Voor deze maatregelen is een indicatieve raming opgesteld die uitgaat van het deel **tussen de Astraat en de Bleekerstraat, groot € 135.000,-** inclusief plan- en voorbereidingskosten.

Geleidelijnen

Uit de evaluatie van de toegankelijkheid van de Centrumhalte West volgt ook dat de geleidelijnen in de Astraat gewijzigd moeten worden. De ligging in de Astraat moet zodanig zijn dat men beter gegend wordt naar de geleidelijn die ten zuiden van de Centrumhalte ligt voor de Mc Donalds. Daarnaast dient er een meer contrasterende steen toegepast te worden. De keuze voor de steen, maar ook het wijzigingsplan zelf, stemmen wij nauw af met de Werkgroep Toegankelijk Groningen, met bijvoorbeeld proefvakken op Westpoort om de steen samen goed te kunnen bepalen. De kosten voor dit proces, de wijzigingen zelf en de vervanging van de stenen (in de Astraat, Brugstraat en Sint Jansstraat) zijn **geraamd op € 75.000,-**.

Herijking krediet

Er is nu nog geen sprake van een kredietoverschrijding binnen het programmakrediet, maar indien we de hiervoor genoemde maatregelen willen uitvoeren, dient het deelkrediet opgehoogd te worden. Voor het **project Bussen over West is in twee voorstellen krediet verleend van in totaal € 3,696 miljoen**. Om het gehele project Bussen over West, inclusief de extra maatregelen zoals benoemd (waaronder ook de geleidelijnen in de Astraat, Brugstraat en Sint Jansstraat) af te ronden is een aanvullend budget benodigd **van € 1,561 miljoen**.

3. A-Kerkhof (inclusief Hoge der A, Minerva, Reitemakersrijge en Kleine der A)

De investeringen in de herinrichting van het Akerkhof en de fietsmaatregelen Hoge der A, Kleine der A, **Westerhavenstraat en Reitemakersrijge werden in 2018 in totaal geraamd op € 1.420 miljoen**. De maatregelen aan de Hoge der A zijn uitgevoerd binnen de raming.

Akerkhof

Er loopt nog een procedure bij de Raad van State over de kapvergunning en het verplaatsen van 1 boom. De rechtbank heeft de kapvergunning in stand gehouden, waardoor er sprake is van een geldende kapvergunning. Voor de aanleg van de herinrichting is een omgevingsvergunning aangevraagd en ontvangen. Inmiddels zijn de werkzaamheden gestart en zullen dit jaar naar verwachting zijn afgerond. De uitvoerings- en plankosten voor A-kerkhof liggen hoger dan de raming. Verklaringen hiervoor zijn:

- PFAS wetgeving: uit onderzoek is gebleken dat de af te voeren grond boven de PFAS norm zit. De kosten voor het afvoeren van deze grond is daardoor fors duurder dan geraamd;
- Hogere plankosten door bezwaar- en beroepsprocedures;
- Aanpassingen bestek n.a.v. bovenstaande procedures;
- Hogere uitvoeringskosten, in verband met vertraging realisatie (indexatie kosten).

Met de aannemer zijn er een aantal aanpassingen doorgevoerd, waarmee de hoeveelheid af te voeren grond, en daarmee de kosten, zoveel mogelijk wordt beperkt.



Minervaplein, Reitemakersrijge en Kleine der A

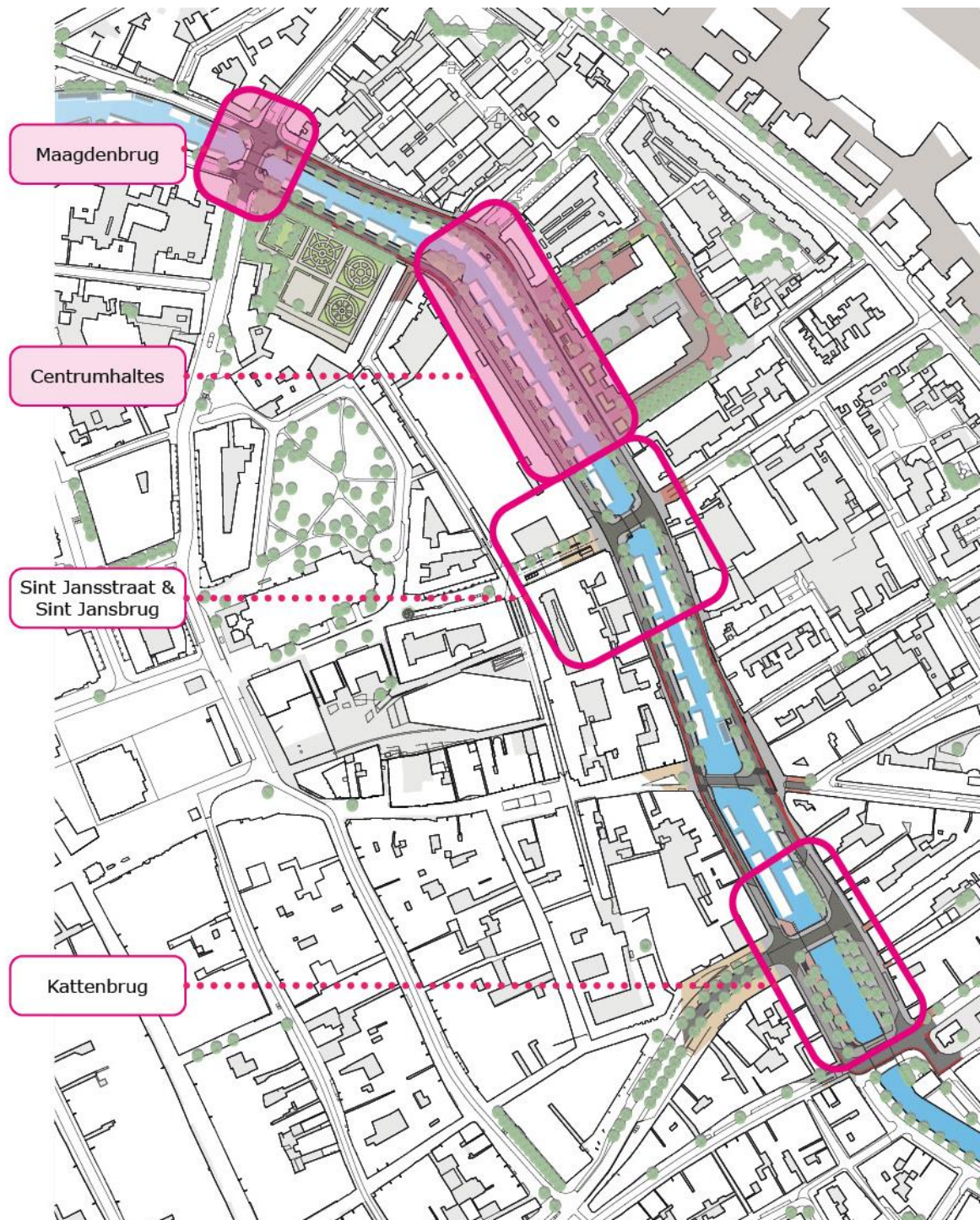
De werkzaamheden aan het voorplein Academie Minerva, Reitemakersrijge en Kleine der A bevinden zich nog in de ontwerpfasen. Dit gebied maakt intussen ook onderdeel uit van de Climate Adaptation Week en het ontwerpresultaat wordt aan het eind van dit jaar verwacht.

Duidelijk is dat wanneer de ontwerpfasen aan Minerva, Reitemakersrijge en Kleine der A een vervolg krijgen, we onvoldoende middelen hebben binnen het beschikbare deelkrediet. We stellen voor om de inhoudelijke besluitvorming over dit deelproject tezamen met de actualisatie van het uitvoeringsprogramma Binnenstad in één gezamenlijk voorstel naar de gemeenteraad te brengen, waarbij een eventueel noodzakelijk aanvullend krediet in één keer wordt aangevraagd aan de hand van een nieuw ontwerp voor dit gebied. Bij deze planning gaat de uitwerking van het ontwerp, inclusief de participatie, gelijk op met de besluitvorming over de inhoud en de financiën en zal dit niet leiden tot vertraging.

4. Bussen over Oost

Het voorlopig ontwerp Bussen over Oost, met daarin opgenomen de centrumhaltes oost bij het Provinciehuis en de Stadsschouwburg, de omgeving Maagdenbrug en het plein voor de Stadsschouwburg is uitgewerkt tot een definitief ontwerp. In de bijlage 1 wordt het ontwerp toegelicht aan de hand van de aspecten:

- Een verkeersveilige en overzichtelijke inrichting;
- Toegankelijkheid;
- Doorstroming en rijtijden;
- Ontwerpprincipes straatprofiel;
- Halte Provinciehuis;
- Halte en plein Stadsschouwburg;
- Maagdenbrug.



Wijzigingen in het ontwerp

Ten opzichte van het voorlopig ontwerp zijn verdere keuzes gemaakt en optimalisaties doorgevoerd:

- Voor de halte Provinciehuis lagen in het voorlopig ontwerp nog twee haltemodellen voor: de opgedeelde en de aaneengesloten halte. Beide haltes zijn beschouwd, waarna de keuze is gevallen op het aaneengesloten model. De beschikbare ruimte voor het opgedeelde model was simpelweg te klein om alle benodigde gebruik in deze omgeving te kunnen faciliteren. De inpassing van zowel een laad- en losperron voor de provincie, het in- en uitrijden van de parkeergarage van de provincie, het passeren van een halterende bus (maar ook een lossende vrachtwagen bij het

provinciehuis), de haltecapaciteit en de veiligheid tezamen hebben ertoe geleid dat deze keuze tot stand is gekomen. Op deze plek, direct ten noorden van de uitrit parkeergarage, is de meeste ruimte om te halteren en behoeft deze ruimte niet gedeeld te worden voor ander gebruik. Ondanks dat deze halte iets verder van de Sint Jansbrug afligt kunnen wij met deze oplossing zorgen voor een zo optimaal en veilig mogelijke inrichting van de halte voor alle gebruikers in deze omgeving. Het laden en lossen voor het provinciehuis vindt separaat op een gemarkeerde plek plaats op het trottoir, buiten de rijbaan. Dit bevordert enerzijds de doorstroming, maar anderzijds ook de (verkeers)veiligheid voor fietsers en voetgangers door een beter overzicht.

- Behalve in het plangebied voor de haltes en het Schouwburgplein handhaven we de bestaande trottoirs. Doordat we de trottoirs in het plangebied niet meer in gele of rode klinkers uitvoeren is het niet meer noodzakelijk alle trottoirs te herstraten in dit (of ander) materiaal. De overgang is met de huidige materialisering veel minder groot, waardoor het bestaande materiaal kan blijven liggen.
- De rijbaan ter hoogte van de halte wordt uitgevoerd in asfalt. Bij optrekken en remmend busverkeer, zeker bij elektrische bussen, is asfalt minder kwetsbaar dan elementenverharding. We realiseren hetzelfde asfalt als dat op de kruising Sint Jansbrug is aangebracht, met een reflecterende steenslag zodat er een hoger lichtniveau ontstaat. Voor en na de haltes komt een overgangsstrook met elementenverharding zoals dat nu ook reeds ligt bij de kruising Sint Jansbrug (en straks bij de Kattenbrug). Deze overgangsstrook dient als attentie voor het binnentreden van het verblijfsgebied rondom de haltes (30 km/uur gebied), mede ook omdat het toepassen van drempels in een (H)OV-route als ongewenst wordt beschouwd, in relatie tot trillingen in de omgeving en comfort in de bus. Vanaf deze overgangsstroken wordt het naastgelegen voetpad (en plein) mee heringericht.
- **In het voorlopig ontwerp waren de haltes voorzien vanabri's conform het ontwerp van UMCG-noord.** Geconcludeerd is dat **dezeabri's niet te realiseren zijn bij de halte Provinciehuis (door de glazen pui aldaar). Ook boden dezeabri's te weinig beschutting en kwam het verzoek om de standaardabri's toe te passen.** Gekozen is voor het toepassen van de standaardabri, in combinatie met het realiseren van voldoende zitgelegenheden bij zowel het Provinciehuis als de Stadsschouwburg.
- De ondergrondse afvalcontainers kunnen helaas niet op de huidige plek worden behouden en dienen te worden verplaatst. De meest geschikte mogelijkheid is aan de Kruitgracht, achter (en parallel aan) het Gymnasium en de Schouwburg.
- Samen met een vertegenwoordiging van de werkgroep Toegankelijk Groningen is bepaald dat de geleidelijnen binnen het plangebied worden uitgevoerd in de kleur wit.
- De haltevoorzieningen Bussen over oost zijn van zodanige lengte dat ook een pendelbus hieraan kan halteren. Afhankelijk van de eventuele inzet van een zodanige voorziening en de wijze waarop dat gebeurt wordt bepaald waar deze haar exacte plek krijgt.



Rijtijden

De rijtijd van bussen over de toekomstige busroute over de Diepenring zijn getoetst aan de kaders en uitgangspunten zoals die van te voren zijn gesteld: in 2030 minimaal net zo snel als bij de route over de Grote Markt. Uit de rijtijdberekening volgt dat de rijtijd inderdaad minimaal zo snel is, wellicht zelfs sneller. Rijtijdverkorting zou zelfs nog mogelijk zijn door het verder optimaliseren van de omgeving Maagdenbrug (met tweelichten in plaats van de traditionele verkeerslichten). De betrouwbaarheid van de rijtijden van de **toekomstige busroute over de Diepenring is in alle scenario's hoog en daarmee beduidend beter dan die** van de route over de Grote Markt. Deze rijtijdverkorting en een betrouwbare dienstregeling kunnen echter alleen behaald worden indien ook rijtijd verkortende maatregelen worden getroffen rondom de in de toekomst veel drukker bezochte halte op het Gedempte Zuiderdiep. Uw raad kan hierover in 2021 een studie verwachten.

Trillingen

Om toename van hinder zoveel mogelijk te voorkomen zijn er metingen verricht voor het verkeer en is er een risicoanalyse uitgevoerd op de werkzaamheden tijdens de bouw van de Kattenbrug. Door ingenieursbureau Fugro zijn referentiemetingen en herhalingsmetingen van een 9-tal trilling gevoelige monumentale panden uitgevoerd in de periode 2019 en 2020. Het doel van deze metingen is geweest het inzichtelijk maken van huidig optredende trillingsintensiteit en te beschouwen of toekomstig elektrisch rijdend busverkeer mogelijkwerijs tot wel of geen trilling overlast kan leiden conform de algemeen gehanteerde richtlijn voor trillingshinder SBR A en B.

De conclusie uit deze rapportages is :

- SBR A (Schade aan bouwwerken): Verhoogde gemeten waarden liggen onder grenswaarden, geen risico te verwachten.
- SBR B (Hinder voor personen): Uit metingen blijkt dat bij elektrische bussen net het risico van matige hinder aan de orde kan zijn, gemeten in de huidige situatie

Om het risico van trillingshinder te verminderen zijn verschillende maatregelen (of combinaties) mogelijk:

- Rijsnelheidsbeperkingen;
- Vergroten funderingsdikte;
- Verhogen wegvlakheid (geen oneffenheden zoals putdeksels, drempels);
- Toepassen van een geogrid in de fundering;
- Realiseren van een trillingsscherm van tempex in de ondergrond.

Op de plaatsen waar de weg wordt opgebroken (Kattenbrug, Sint Jansbrug) wordt de funderingsdikte vergroot en gaat de rijsnelheid omlaag van 50 naar 30 km/uur. Tevens wordt hier op een aantal punten een trillingsscherm aangebracht in de ondergrond. Uit de metingen blijkt echter dat het ook verstandig is om buiten de plangrenzen van deze projecten maatregelen te treffen om eventuele hinder te voorkomen. Voorgesteld wordt om over een lengte van circa 400 meter trillingsschermen aan te brengen in de ondergrond. Afhankelijk van kabels en leidingen en de funderingswijze kan dit direct tegen de gevel aan of juist zo dicht mogelijk tegen de kant weg.

Geluid

In de raadsvoorstellen Bussen over Oost en de Kattenbrug van maart en juni 2018 is reeds uitgebreid stilgestaan bij de gevolgen voor de geluidbelasting op de Diepenring en het Gedempte Kattendiep door het project Bussen over Oost. Samengevat komt het er op neer dat uit de akoestisch onderzoeken blijkt dat er geen significante gevolgen voor de geluidsbelasting zijn langs de Diepenring. Het is dan ook niet noodzakelijk om maatregelen te treffen aan woningen en/of ligplaatsen langs de Diepenring ten gevolge van een toename van de geluidsbelasting doordat de bussen hier in de toekomst gaan rijden.

Kosten versus krediet

Het definitief ontwerp voor Bussen over Oost, inclusief het herinrichten en vergroenen van het Schouwburgplein en de extra trillingsmaatregelen zijn opnieuw geraamd. Geconstateerd moet worden dat de werkzaamheden in de binnenstad en dan met name de (plan)voorbereidings- en begeleidingskosten, maar ook de gewenste hogere kwaliteit van de openbare ruimte en de specialistische ingrepen, de afgelopen periode is onderschat. Daar bovenop komt de kostenstijging als gevolg van het uitfaseren van de werkzaamheden door o.a. de beroepszaak van de Kattenbrug, waarmee in de kredietaanvragen geen rekening is gehouden. Indien uw raad het met ons College eens is dat we het project Bussen over Oost conform het voorliggende ontwerp kunnen uitvoeren, inclusief de maatregelen om overlast door trillingen

te voorkomen, betekent dit dat het uitvoeringskrediet van € 2.695.000,- aangevuld dient te worden met € 630.000,-.

Deze hogere kosten zijn te verklaren door:

- Naast het maken van een verkeersveilige inrichting van de bushaltes en de route voor de bus, vergroenen we niet alleen het gebied voor de Schouwborg (en Preadinius), maar maken we er ook een plein van. Voor het vergroenen van het plein, met diverse zitgelegenheden, verlichting, bloemperken en bomen is een bedrag gemoeid van € 550.000,-, Hiervoor is nu € 100.000,- beschikbaar gesteld vanuit het groencompensatiefonds Eelde.
- De onderzoeken naar de trillingsmaatregelen zijn specialistisch, evenals de maatregelen. De kosten (voor Kattenbrug, omgeving Sint Jansbrug en overige gebieden) die hiermee gemoeid zijn **bedragen meer dan de stelpost die hiervoor in de begroting van de Kattenbrug (€ 400.000,-) is opgenomen.**
- Voor het ontwerp van het straatprofiel van de Diepenring is de gehele Diepenring beschouwd, terwijl de kosten voor dit ontwerp alleen wordt toebedeeld aan dit deel van het ontwerp. Daarmee wordt dit ontwerp onevenredig hoog belast in de ontwerpkosten. Daar komt bij dat de ervaring leert dat de standaard percentages voor voorbereidings- en begeleidingskosten voor en tijdens de uitvoering telkenmale niet toereikend zijn. Oorzaak ligt in het specialistische werk in een dynamische omgeving, waarbij ook het gebied in de wijde omgeving telkens om aandacht vraagt.
- De werkzaamheden waren gepland voor 2019/2020, doch worden in 2021 aanbesteed en uitgevoerd. Dit brengt als gevolg van inflatie een kostenstijging met zich mee.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Met diverse instanties, organisaties en belanghebbenden is over de verschillende plannen in dit voorstel gesproken. Te noemen zijn de Werkgroep Toegankelijk Groningen, het OV-bureau, Qbuzz, de Stadsschouwborg, de scholen Preadinius en Werkmancollege, bewonersorganisaties en diverse direct omwonenden, ondernemers en betrokkenen. Op sommige onderdelen heeft de participatie, mede door de fase waarin het project zich bevindt en de keuzes die we momenteel voorleggen aan uw raad, op een lager pitje gestaan. Mede daarom gaan we de participatie en informatieverstrekking, nadat uw raad goedkeuring geeft op dit voorstel en de kredieten beschikbaar stelt, in de komende periode intensiveren. Per project is daarbij het volgende van belang:

Het plan van aanpak van de aannemer van de Kattenbrug voorziet in vergaande maatregelen om de leefbaarheid en bereikbaarheid ten tijde van de bouw van de brug en de aanpassing van de kades te borgen. Naast een omgevingsmanager zal ook een gebiedsconciërge rondlopen in het gebied om vragen op te lossen en overlast te voorkomen. Voorafgaand de uitvoering zal de omgeving huis aan huis worden geïnformeerd, waarbij ook een Bouwapp wordt ingezet om laagdrempelig met de omgeving te kunnen communiceren. Met dit plan van aanpak borgen wij de afstemming met de omgeving. Daarentegen dient vermeld te worden dat er nog drie beroepszaken tegen de omgevingsvergunning Kattenbrug lopen. Een zittingsdatum is vooralsnog niet gepland, terwijl hier reeds een jaar op wordt gewacht. Een voorlopige voorziening van één van de eisers is overigens door de rechtbank verworpen. Wij zijn voornemens om in januari 2021 te gaan starten met de bouw van de Kattenbrug.

Rondom Bussen over West vragen wij uw raad om krediet beschikbaar te stellen zodat wij de aan omwonenden toegezegde en door ons noodzakelijk geachte werkzaamheden kunnen uitvoeren. De communicatie over deze maatregelen is grotendeels een continu proces, zoals de geluidsanering en de trillingsmaatregelen. Omwonenden verwachten dat wij deze maatregelen nu op korte termijn gaan uitvoeren aangezien men overlast ervaart en er een toezegging ligt (Raadsvoorstel Bussen over West juni 2016) om conform de Wet Geluidhinder de woningen in dit gebied van geluidisolatie te voorzien. Voor wat betreft de versmalling van de Westersingel wordt, na goedkeuring van het krediet, de participatie met de omgeving opgepakt om te komen tot een herinrichting/versmalling. Hiermee wordt ook beoogd de ontstane **overlast van kort parkerende auto's op straat te verminderen.**

Om te komen tot een definitief ontwerp Bussen over Oost is divers overleg gevoerd met verschillende stakeholders zoals de werkgroep Toegankelijk Groningen, het OV-bureau en Qbuzz, het OV-Consumentenplatform, de Provincie, de Stadsschouwborg en de scholen in de omgeving. Het laatste

binnenstadscafe voor het project Bussen over Oost hebben wij, in samenhang met het project Kattenbrug en de herinrichting van de omgeving Sint Jansbrug gehouden op 19 maart 2019. Vervolgens is de aandacht rondom de participatie met name gegaan naar de uitvoering van de Sint Jansbrug en omgeving.

- Met de werkgroep Toegankelijk Groningen is afgesproken dat de kruising Sint Jansbrug, zonder verkeerslichten, wordt geëvalueerd. Gezien de maatregelen rondom het coronavirus wordt de evaluatie in het voorjaar van 2021 verwacht. Het ontwerp en de vormgeving van de geleidelijnen zijn met de werkgroep afgestemd.
- Met het OV-bureau en Obuzz hebben diverse afstemmomenten plaatsgevonden. Naast het proefrijden van de bochtstralen en opstelruimtes op het TT-circuit in Assen, ging het met name om de wijze van halteren en de keuzes rondom de halte Provinciehuis. Een ander belangrijk aspect betrof de rijtijdenberekening.
- Het OV-Consumentenplatform is middels een presentatie meegenomen in het ontwerp van de haltes. Naast enkele praktische en door ons toegepaste tips zoals het toepassen van de standaard **abri's verzocht het platform met name om betere verbindingen van en naar** de haltes door het realiseren van een extra voetgangersbrug over de Diepenring nabij het Turfeiland. Enerzijds onderschrijven wij wel de wens voor alzijdige bereikbaarheid van de haltes, echter vinden wij het te ver gaan om hiervoor een extra brug te realiseren over de Diepenring of verbindingen aan te leggen in woonstraten zoals de Turfstraat.
- Met de facilitaire dienst van de Provincie Groningen hebben wij in goed overleg de wijze van inpassing van hun logistiek in het gebied vormgegeven en de plek voor de halte bepaald.
- Met de mensen van de Stadsschouwburg is de vergroening en vooral ook de leefbaarheid en intimiteit van het plein besproken en afgestemd. De Stadsschouwburg zou op termijn de mogelijkheid willen onderzoeken of men hier een terras kan exploiteren of anderszins het gebied kan voorzien van zitplekken.
- Gelijktijdig is met de scholen, naast de verkeerslichten Sint Jansstraat, de aanheling van het plein op het Preadinius vormgegeven. Ook zijn gesprekken gevoerd met de scholen en de Stadsschouwburg over het gewenste en ongewenste gebruik van openbare zitgelegenheden rondom halte en Stadsschouwburg. Tot slot kwam het stalen van fietsen in de avond aan de orde, waarbij tussen school en Stadschouwburg het dubbelgebruik van een fietsenstalling wordt beoogd.
- Tijdens het binnenstadscafe van 19 maart 2019 bleek dat er veel waardering was voor de wijze waarop de ontwerpen van brug, omgeving en haltes integraal tot stand zijn gekomen. Ook waren er vragen, vaak van praktische aard, die door de aanwezigen beantwoord zijn.
- De uitkomsten van het trillingsonderzoek zijn gedeeld met de pandeigenaren/bewoners van de onderzochte panden. De extrapolatie van de uitkomsten naar de overige gebieden en de maatregelen die we daartoe gaan nemen worden eerdaags gedeeld met de omgeving.

Financiële consequenties

De deelkredieten voor de lopende projecten van het Uitvoeringsprogramma Binnenstadvisie dienen, conform dit voorstel, herijkt en aangevuld te worden om zonder programmatische bijstellingen doorgang te kunnen vinden. In 2017, bij de actualisatie van het uitvoeringsprogramma Binnenstadvisie, is uw raad meegenomen in de ambities die voorliggen in de Binnenstadvisie. Met uw raad is indertijd gedeeld dat in **totaal zo'n 42 miljoen extra investeringsruimte benodigd is, bovenop de € 22,5 miljoen van het basispakket**, om de ambities uit de visie op de binnenstad te kunnen realiseren. Volgend uit het lopende en vorige coalitieakkoord is dit in de gemeentebegroting vertaald tot een gereserveerd investeringsvolume van 62,4 miljoen voor de Binnenstad. Projecten worden daarbij in de binnenstad integraal aangevlogen, waarbij ook nieuw beleid wordt vertaald in de ontwerp-opgaves. Dit heeft als consequentie dat extra ambities die vanuit onder andere toegankelijkheid, het vergroenen en erfgoed kaderstellend worden ingebracht dan ook leiden tot een hogere investeringsopgave. Zolang niet alle middelen beschikbaar zijn is fasering en prioritering in de uitvoering van maatregelen noodzakelijk. Uw raad wordt bij elke te zetten stap betrokken en via het beschikbaar stellen van kredieten heeft u het laatste woord.

Binnen het investeringsvolume voor de Binnenstad **is door de gemeenteraad inmiddels voor € 20.034.000,-** aan deelkredieten verstrekt. Dit raadsvoorstel stelt voor de voor deze deelprojecten beschikbare middelen te **verhogen met € 2.596.000,-. Voor € 1.596.000,-** vragen we verhoging van de beschikbare kredieten. Voor de geluidwerende maatregelen aan woningen langs de Hoendiepskade, waarvoor de te maken kosten conform de aangescherpte BBV-voorschriften niet zijn te activeren, vragen we om incidenteel budget vanuit de

reserve SIF. Deze middelen zijn al eerder ten behoeve van het Binnenstadsprogramma in deze reserve opgenomen. De dekkingsbronnen voor zowel het krediet als het budget zijn onderdeel van het totale investeringsvolume van de Binnenstadsvisie, met als dekkingsbronnen de daarvoor vanuit het lopende en vorige coalitieakkoord beschikbaar gestelde middelen ten behoeve van de binnenstad. Het totale **investeringsvolume komt hiermee dan uit op € 22.630.000,-, waarvan € 21.630.000,-** beschikbaar is gesteld als programmakrediet **en € 1.000.000,-** in de vorm van een budget.

Op deeltkredietniveau betekent dit de volgende aanvullingen:

- Kattenbrug aanvullend krediet van € 405.000,-
- **Bussen over Oost een aanvullend krediet van € 630.000,-**
- **Bussen over West aan te vullen met € 1.561.000,-, waarvan € 561.000,-** in de vorm van krediet en **€ 1.000.000,-** in de vorm van een budget voor geluidsmaatregelen.

De dekking van dit krediet volgt uit het voormalig Budget aanpak Diepenring dat volledig is toegekend aan het Uitvoeringsprogramma Binnenstad. De jaarlijkse kapitaalslasten gemoeid met dit krediet bedragen € 67.032,- op basis van afschrijving over 40 jaar. De dekking van het budget is aanwezig vanuit de reserve SIF.

Het financiële overzicht ziet er nu op hoofdlijnen als volgt uit:

Investeringsvolume SIF Binnenstad <i>Waarvan basispakket</i> <i>Waarvan Uitvoeringsprogramma Binnenstad</i>	€ 62,461 mln	€ 22,500 mln € 39,961 mln
Reeds aangevraagd krediet <i>Reeds uitgegeven (boekwaarde 1-9-2020, ca.)</i>	€ 20,034 mln	€ 12,1 mln
Herijking kredieten/budget (onderhavig voorstel)	€ 2,596 mln	
Resterend Investeringsvolume Programma Binnenstad	€ 39,831 mln	

Begrotingswijziging:

Begrotingswijziging Investerings 2020						
Krediet Bestemming Binnenstad aanvulling						
Betrokken directie(s)	Stadsontwikkeling					
Titel Raads- / Collegevoorstel	Krediet Bestemming Binnenstad aanvulling					
Besluitvorming (orgaan + datum)	Raad					
Incidenteel / Structureel	I					
Looptijd	2020-2021					
Soort wijziging	Investing					
Financiële begrotingswijziging						<i>Bedragen x 1.000 euro</i>
Programma	Deelprogramma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo te activeren
07. Verkeer	07.6 Overig verkeer	SO Ontwikkeling en Uitv	I	1.596		1.596
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				1.596	0	1.596

Begrotingswijziging 2021									
Budget Geluidsmaatregelen Bussen over West									
Betrokken directie(s)	SO Beleid en Ontwerp								
Naam voorstel	Budget Geluidsmaatregelen Bussen over West								
Besluitvorming (orgaan + datum)	Raad								
Incidenteel/ Structureel	I								
Soort wijziging	Exploitatie								
Financiële begrotingswijziging						Bedragen x 1.000 euro			
Deelprogramma	Programma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo voor res. mut.	Toev.res.	Onttr. res.	Saldo na res. mut.
07.6 Overig verkeer	07. Verkeer	SO Beleid en Ontwerp	I	1.000		-1.000		1.000	0
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				1.000	0	-1.000	0	1.000	0

In de visie Bestemming Binnenstad (2016) zijn onze ambities voor het toekomstbestendig maken van de binnenstad vastgelegd. Daaraan gekoppeld is een uitvoeringsprogramma, eveneens in 2016 opgesteld en in 2017 geactualiseerd. We hebben de afgelopen jaren veel gerealiseerd: zo is de aanpak westkant van de binnenstad nagenoeg afgerond en staat de realisatie van de busroute op de Diepenring in de steigers. Het Programma van Eisen voor de Grote Markt is in voorbereiding, Forum Groningen is inmiddels niet meer weg te denken en de oostwand is nagenoeg af. We hebben gezien dat de ontwikkeling van de binnenstad van winkelgebied naar meer verblijfsgebied een grote vlucht heeft genomen: meer horeca, nieuwe concepten en meer terrassen. De roep om meer informele verblijfsruimte neemt toe, de tijdelijke trappen op de Grote Markt worden gemist.

Ondertussen zijn we ruim vier jaar verder. In die periode heeft de wereld niet stilgestaan. De groei van de stad is nog harder gegaan dan destijds voorzien, de druk op de openbare ruimte is alleen maar verder toegenomen en het winkellandschap is onherkenbaar aan het veranderen. Ook de ontwikkelingen op mobiliteit staan niet stil: wie had gedacht dat deelfietsen en **-scooters zo'n grote vlucht zouden nemen?** Dat we begin 2021 twee fietsenstallingen rondom de Grote Markt hebben? Dat er meer en meer discussie ontstaat van de auto veel prominenter op de agenda staat? En niet in de laatste plaats: wie had corona verwacht?

Met het binnenstadsprogramma zijn we inmiddels in de tweede helft beland, een groot aantal van de 50 projecten is afgerond of staat in de steigers. Maar we zien ook dat nog een grote opgave ligt, met name rondom de beide Markten (en hun omgeving) en de herinrichting van het Gedempte Zuiderdiep. We hebben ervaren dat de praktijk van projecten plannen in de binnenstad weerbarstig is: processen vragen **tijd en de (proces)risico's zijn ondanks beheersmaatregelen hoog. Tegelijkertijd is de financiële positie van de gemeente er niet beter op geworden.** Dat vraagt ook prioritering en nadere keuzes voor het vervolg: wat loopt door in de uitvoering, wat is afweegbaar en welke nieuwe accenten zijn nodig. Kortom: genoeg aanleidingen om het binnenstadsbeleid te actualiseren.

Op basis van de geactualiseerde binnenstadsvisie (en dus mogelijk nieuwe inhoudelijke prioriteiten) komen we vervolgens tot een herijking van de nog openstaande projecten van ons uitvoeringsprogramma binnenstad en het daarbij behorende financiële kader. Uitgangspunt is dat we de reeds in gang gezette projecten doorzetten, maar dat we kritisch kijken naar de nog op te starten projecten en de bijbehorende plannings. Mogelijk leiden nieuwe prioriteiten binnen de visie immers tot nieuwe keuzes in de uitvoering. Wij verwachten uw raad de actualisatie in het 2^e kwartaal van 2021 te kunnen aanbieden.

Overige consequenties

Meer groen in de Binnenstad

In de binnenstad investeren wij fors in het vergroenen van verblijfsplekken en straten. Aan de westkant van de Binnenstad, zoals in de Astraat en Brugstraat, zijn meerdere bomen in het straatbeeld verschenen. Dit zijn we ook aan de oostkant van plan. Concreet voegen we rond de realisatie van de Kattenbrug meer bomen toe dan dat we er weg halen en we vergroenen het Schouwburgplein. Naast het toevoegen van bomen, hebben we ook aandacht voor de beleving van groen op maaiveld. Op het Schouwburgplein komen plantvakken, omzoomd door zitranden. En bij de Kattenbrug wordt de kade zodanig ingericht met keien dat hier ook vegetatie tussen ontstaat met kruiden en andersoortige grassen. Ook op de locatie Dudok aan het Diep is het toevoegen van bomen, struiken en gewassen een belangrijk onderdeel van de ontwerp-opgave. Deze investering in groen zetten we, in combinatie met de verschillende Groenfondsen en het

uitvoeringsprogramma volgend uit de groenvisie Vitamine-G in de komende jaren door bij de verdere planvorming, zoals de Grote Markt, de kades aan de Diepenring en de verschillende (aan)loopstraten in de Binnenstad.

Parkeerplaatsen Diepenring, uitwerking motie Diepenring voor alle Stadgers

De motie Diepenring voor alle Stadgers (zie bijlage 2) en het Coalitieakkoord beschrijven uw ambitie om de leefbaarheid en de beleving van de Diepenring te vergroten en het parkeren op de Diepenring tegen te gaan. In het raadsvoorstel Bestemming Binnenstad: Kattenbrug en Sint Jansstraat met nr. 6801934 van 28 maart 2018, is een eerste uitwerking van de motie gegeven. De daarin benoemde benodigde ruimte en voorwaarden zijn momenteel gecreëerd, waardoor het nu mogelijk is om in 2021 uw ambitie te realiseren.

De buurtstallingsgarage Bleekveld wordt opgeknapt, waarna deze in het 2^e kwartaal van 2021 beschikbaar komt om extra buurtstallingsplekken uit te geven. Het gaat hierbij om 70 plekken, nadat de reeds aanwezige wachtlijst is weggewerkt. Daarnaast hebben we afspraken met de Provincie Groningen gemaakt over het inzetten van de garage onder het Provinciehuis als buurtstallingsgarage in het weekend en buiten kantoortijden. Onder die afspraken hopen we binnenkort de definitieve handtekening te zetten.

Met het beschikbaar komen van de parkeerplaatsen in Bleekveld en de afspraken met de Provincie hebben we de ruimte en voorwaarden gecreëerd om de ambitie waar te maken zoals benoemd in de motie Diepenring voor alle Stadgers en het Coalitieakkoord om minimaal 100 parkeerplaatsen langs de Diepenring op te heffen. Wij kunnen met deze alternatieve parkeerplaatsen de plekken op straat daadwerkelijk weghalen, waarbij we de bewoners een volwaardig alternatief kunnen bieden. Weliswaar een duurder **alternatief, maar hiervoor krijgt men wel een gegarandeerde ('eigen') plek. Schoon**, heel en veilig. En bewoners kunnen eventueel ook besluiten hun straatparkeervergunning aan te houden. Dan blijven ze hun huidige tarief betalen, maar is er geen garantie op een plek voor de deur.

Begin 2021 gaan we met een gerichte actie uitvoering geven aan uw ambitie om minimaal 100 parkeerplaatsen langs de Diepenring op te heffen om de leefbaarheid en beleving te vergroten. Deze actie bestaat uit het gericht aanbieden van de parkeerplaatsen in de buurtstallingsgarages. Daarnaast stellen we een quotum in voor het aantal vergunningen in Binnenstad (Oost). We verminderen het aantal uit te geven vergunningen met het aantal te verwijderen parkeerplaatsen. Het gevolg is dat het aantal beschikbare parkeerplaatsen en het aantal mensen met een vergunning naar elkaar toe groeien. Daarmee lossen we wellicht ook een bestaand probleem op: in parkeergebied Binnenstad Oost wordt al langer geklaagd over de parkeerdruk. Een quotum brengt die druk omlaag. Tot de mogelijkheid van het instellen van een quotum besloot uw raad al eerder.

We komen hierbij niet aan bestaande rechten. We pakken dus geen vergunningen af. Dit betekent dat er een wachtlijst ontstaat voor nieuwe bewoners. Ter vergelijking: in de binnenstad hanteren we al een quotum. Daar is de wachttijd voor een nieuwe vergunning ongeveer drie maanden. Voor in- en mindervaliden (met een gehandicaptenparkeerkaart) geldt dat ze niet op een wachtlijst komen te staan. Zij komen direct in aanmerking voor een vergunning. Overigens zorgen wij er voor dat in de buurt van de bruggen over de Diepenring parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor mensen met een gehandicaptenparkeerkaart.

Met het vaststellen van het Inrichtingsplan Kattenbrug, de Sint Jansstraat en het Voorlopig Ontwerp Bussen over Oost heeft uw raad reeds ingestemd met het opheffen van 65 parkeerplaatsen aan de Diepenring en in de Sint Jansstraat. Tot op heden zijn deze parkeerplaatsen in gebruik gebleven, maar met de start van de werkzaamheden Kattenbrug en de realisatie van de haltes in 2021 komt aan dit gebruik een eind.

Begin 2021 gaan we vervolgens met de omgeving in gesprek over de wijze waarop de vrijkomende plekken gebruikt kunnen worden en/of ingericht met groen en inrichtingselementen die de leefbaarheid en de beleving van de Diepenring vergroten en het parkeren tegengaan. Voor de omgeving van de Kattenbrug is dit reeds gedaan en maakt het integraal onderdeel uit van het project. Voor de overige plekken waar parkeerplaatsen verdwijnen maakt het nog geen onderdeel uit van een project. In samenhang met het versterken van de groenstructuur langs de Diepenring (veel bomen zijn door een slechte groeiplaats van verminderde kwaliteit) binnen het programma Leefkwaliteit, het programma verkeer en het gebiedsteam wordt een plan met bijbehorende dekking uitgewerkt.

Voor het opheffen van straatparkeerplaatsen op de Diepenring is in 2018 reeds een knelpunt ingediend en toegewezen. Daarom krijgt het Parkeerbedrijf een korting van € 40.000,- op de jaarlijkse taakstelling voor het opvangen van het deficit bij het parkeerbedrijf bij het verdwijnen van 65 parkeerplaatsen op de Diepenring.

Vervolg

De realisatie van de Kattenbrug is voorzien vanaf januari 2021, waarbij de bussen vanaf december 2021 niet meer over de Grote Markt rijden. De maatregelen Bussen over Oost worden in de 2^e helft van 2021 uitgevoerd. De voorgestelde maatregelen Bussen over West vinden in 2021 (en deels 2022) plaats. Rondom de uitwerking motie Diepenring voor alle Stadgers wordt, nu bekend is wanneer de parkeergarage Bleekveld gereed is om hier weer parkeerplaatsen te verhuren, in het komende half jaar de bewoners van Binnenstad (Oost) benaderd.

Lange Termijn Agenda

Het Definitief Ontwerp Bussen over Oost, inclusief de verdere uitwerking van de motie 'Diepenring voor alle Stadgers' staan op de LTA van december 2020.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Koen Schuiling

secretaris,
Christien Bronda

Dit raadsvoorstel is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.