

Raadsvoorstel



Onderwerp Aanvullend krediet Fietsstraat Kerklaan (Groningen)

Steller/telnr. 14 050 / Bijlagen 1

Registratienummer 112504-2024

Classificatie Openbaar Geheim Vertrouwelijk (bij gebruik van
persoonsgegevens)

Portefeuillehouder Philip Broeksma

Langetermijn agenda (LTA) Raad LTA ja: Maand 7 Jaar 2024
LTA nee: Niet op LTA

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. het definitief ontwerp (DO) voor de herinrichting van de Kerklaan (Groningen) vast te stellen;
- II. de totale geraamde kosten voor de aanleg van de fietsstraat Kerklaan (Groningen) vast te stellen op € 1.430.000,--;
- III. hiervoor een aanvullend krediet beschikbaar te stellen van € 230.000,--, waarmee het totale krediet op € 1.430.000,-- komt;
- IV. de jaarlijkse kapitaallast van € 9.725,-- behorende bij het aanvullende krediet, te dekken uit structurele Intensiveringsmiddelen Mobiliteit;
- V. de gemeentebegroting 2024 op deelprogramma-niveau overeenkomstig te wijzigen.

Samenvatting

In 2021 heeft de raad een uitvoeringskrediet vastgesteld waarmee de Kerklaan als fietsstraat kan worden ingericht. In de afgelopen periode is hiervoor het definitieve ontwerp (DO) opgesteld – zie bijlage. Hierbij is een zorgvuldig participatietraject met de buurt doorlopen. Ten opzichte van het eerder beschikbare uitvoeringskrediet van € 1.200.000 is een aanvullend krediet nodig van € 230.000, mede vanwege stijgende kosten en meer aandacht voor leefkwaliteit. Na vaststelling van het ontwerp wordt overgegaan tot verdere uitwerking en realisatie.

Voor meer informatie over dit project – inclusief 3D-animaties van het ontwerp – verwijzen wij naar gemeente.groningen.nl/fietsstraat-kerklaan-groningen

B&W-besluit d.d.: 04-6-2024

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

De Kerklaan is een belangrijke route voor fietsers en is onderdeel van de Slimme Route van de (binnen)stad naar Zernike Campus. Daarnaast is de Kerklaan een belangrijke straat voor de Noorderplantsoenbuurt. Het is de hoofdstraat met buurtvoorzieningen als winkels en horeca. Er fietsen dagelijks duizenden fietsers door deze straat (ca. 9.000 fietsers geteld in maart 2023), terwijl het aantal motorvoertuigen beperkt is.

Door de straat in te richten als fietsstraat wordt de straat aantrekkelijker om te fietsen en wordt fietsgebruik gestimuleerd. Met de inrichting tot fietsstraat ontstaat niet alleen een fietsvriendelijker straat. Doordat de rijbaan visueel smaller wordt en tevens snelheidsremmende maatregelen worden toegevoegd, verbetert de algehele verkeersveiligheid. Ook de voetganger profiteert mee. De herinrichting betekent meer ruimte voor de voetganger en een betere oversteekbaarheid. Op drie plekken worden verhoogde plateaus gemaakt op hetzelfde niveau en dezelfde materialisering als de naastgelegen trottoirs. Dit zijn doorgaans ook de locaties waar veel voetgangers en fietsers oversteken en waar we het verblijfsklimaat verder willen verbeteren.

Daarnaast wordt de ombouw tot fietsstraat benut om de algehele leefkwaliteit van de straat te verbeteren (van gevel tot gevel). Denk daarbij aan hoogwaardig bestratingmateriaal, meer ruimte voor groen (een diversiteit aan bomen, struiken en hagen), meer ruimte voor fietsparkeren, verbetering van toegankelijkheid, behoud van terrassen, betere mogelijkheden voor adequaat onderhoud, et cetera. Hierbij is een ontwerpproces gevolgd waarbij de buurt (bewoners en ondernemers) is betrokken. Naast het organiseren van brede inloopbijeenkomsten is ook een klankbordgroep geformeerd. Met deze klankbordgroep zijn meerdere ontwerpessies doorlopen.

Inmiddels is het definitief ontwerp (DO) gereed om door uw raad te worden vastgesteld, inclusief het bijbehorende uitvoeringskrediet. Geconstateerd is dat het oorspronkelijk beschikbaar gestelde krediet in 2021 niet toereikend is, vooral als gevolg van algehele kostenstijgingen.

Kader

In de mobiliteitsvisie ‘Groningen Goed op Weg, naar een leefbare, schone en gezonde gemeente’ (raadsvoorstel 561648-2021) is een duidelijke keuze gemaakt voor het verder verbeteren van onze gemeente waarbij de leefkwaliteit voorop staat. We herwinnen openbare ruimte ten gunste van voetgangers, fietsers, groen en verblijven. En we zetten stevig in op een transitie naar vervoer dat ruimte-efficiënt, schoon en gezond is. Het inrichten van de Kerklaan tot fietsstraat sluit hier naadloos op aan.

De ombouw van de Kerklaan tot fietsstraat is opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad (raadsvoorstel 377081-2022). De Kerklaan is daarmee een van de vele plekken binnen de gemeente waarbij de auto niet langer centraal staat bij het inrichten van de openbare ruimte. Juist fietsen en lopen en het verblijven in de straat krijgen hier meer de ruimte. De plannen voor Fietsstraat Kerklaan stammen uit het uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2022 (148335-2019). Om het fietsverkeer te stimuleren en de verkeersveiligheid te verhogen, heeft de gemeente besloten de Kerklaan in te richten als fietsstraat (raadsvoorstel 231070-2021). De algemene opvatting om fietsers op drukke fietsroutes meer ruimte te geven is opgenomen in de mobiliteitsvisie ‘Groningen goed op weg’.

De druk op de openbare ruimte in de straat is hoog, terwijl de beschikbare ruimte beperkt is. Hierdoor moeten keuzes worden gemaakt, bijvoorbeeld tussen de ruimte voor autoparkeren en andere functies (groen, fietsstallingen, e.d.). In de Parkeervisie ‘Ruimte voor de Straat’ wordt parkeren gereguleerd in gebieden waar de parkeerdruk steeds verder toeneemt, waarbij het belang van parkeren voor bewoners en hun bezoekers niet uit het oog wordt verloren. Daarvoor nemen we maatregelen die de parkeerdruk zorgvuldig in balans houdt, maar we geven de auto niet meer vanzelfsprekend de eerste rechten op het gebruik van de openbare ruimte. Recent hebben wij in de brief ‘Pakket parkeermaatregelen, wensen en bedenkingen’ (38310-2024) 14 concretere maatregelen aangegeven.

De Kerklaan wordt van gevel tot gevel heringericht. Het doel hiervan is dat de ombouw tot fietsstraat wordt aangegrepen om de straat tevens aantrekkelijker te maken voor bewoners en ondernemers. Hierbij is zowel inhoudelijk als procesmatig de Ontwerpleidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte (465911-2021) gevolgd. Daarnaast is het ontwerp getoetst door de ambtelijke kwaliteitscommissie die vanuit de projecten Doorwaadbare

Stad is opgericht. Dit heeft onder meer geleid tot de keuze voor het aanbrengen van nieuwe en hoogwaardige bestrating van de trottoirs in plaats van hergebruik van de bestaande betontegels.

Argumenten en afwegingen

Zoals aangegeven bij ‘aanleiding en doel’ is door uw raad besloten om de Kerklaan in te richten als fietsstraat. Deze inrichting past bij de functie en het gebruik van de Kerklaan binnen het fietsnetwerk (o.a. Slimme Fietsroute) en het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. Deze ombouw wordt aangegrepen om ook de aantrekkelijkheid en de leefbaarheid in de straat voor bewoners en ondernemers te verbeteren. Dit heeft geleid tot het voorliggende definitieve ontwerp (zie bijlage) waarbij de straat van gevel tot gevel wordt aangepakt.

Profielindeling en verbijzonderingen

De herinrichting tot fietsstraat leidt fysiek niet tot een smallere rijbaanbreedte omdat de straat toegankelijk moet blijven voor autoverkeer in twee richtingen, waaronder het vrachtverkeer voor de bevoorrading van de aanwezige supermarkt. Aan beide zijden van de rijbaan voorziet het ontwerp in een rabatstrook, waardoor de rijbaan smaller oogt en het fietsverkeer een prominenter positie op de rijbaan inneemt (passende bij een fietsstraat). Daarnaast worden op een drietal locaties verbijzonderingen aangebracht: kruising Oranjesingel/Grachtstraat, omgeving supermarkt en kruising Stadhouderslaan/Tuinbouwstraat. Hierbij wordt het rode asfalt van de fietsstraat onderbroken door licht verhoogde pleinen die in dezelfde bestrating als de trottoirs worden uitgevoerd. Dit zorgt voor attentieverhoging en snelheidsverlaging op de locaties waar het merendeel van de oversteekbewegingen worden gemaakt.

Efficiënt gebruik schaarse ruimte

Om ruimte te winnen voor de verbetering van de leefkwaliteit is gekozen voor een herverdeling van de functies autoparkeren, groen en fietsparkeren. Meer ruimte voor groen en grotere plantvakken voor de bomen komt niet alleen voort uit het gemeentelijke beleid, maar is ook een wens die door de bewoners kenbaar is gemaakt. Daarnaast is er meer behoefte aan ruimte voor fietsstallingen en plekken voor deelvervoer, zodat de toegankelijkheid op de trottoirs beter wordt gewaarborgd. De invulling van deze wensen betekent automatisch minder ruimte voor het parkeren van auto's. In samenspraak met de klankbordgroep en het gemeentelijk (parkeer)beleid is hierbij een zorgvuldige afweging gemaakt. Het aantal parkeerplaatsen in de Kerklaan neemt hierdoor met 12 parkeerplaatsen af (van 60 naar 48 parkeerplaatsen). Dit levert ruimte op voor meer én grotere plantvakken, fietsstallingen en de inrichting van een hub voor deelvervoer (fiets en e-scooter). Het aantal stallingsplekken daarvoor is bepaald aan de hand van het aantal gestalde fietsen/scooters in de straat.

Behoud bomen en aanplant van nieuwe bomen

De bomen in de Kerklaan zijn onderdeel van de groenstructuur in de Stad. In april 2022 is een onderzoek uitgevoerd naar de conditie en toekomstverwachtingen van de 29 bomen in de Kerklaan. Hieruit blijkt dat 93% van de bomen in een matige tot slechte conditie verkeert met de bijbehorende beperkte toekomstverwachtingen. De herinrichting van de Kerklaan grijpen we daarom aan om een deel van de bomen te vervangen, waarbij tevens meer aandacht wordt gegeven aan de groeimogelijkheden van zowel de nieuwe als de bestaande bomen.

Gezien de slechte conditie van de bestaande bomen (voornamelijk essen) is behoud van alle bomen helaas niet mogelijk, waardoor nieuwe aanplant voor een groot gedeelte noodzakelijk is. In samenspraak met de klankbordgroep is afgesproken dat, vanwege biodiversiteit en groene inrichting, de bomen met tenminste een matige conditie in het ontwerp worden geïntegreerd. Dit leidt tot het behoud van 8 bomen, waardoor er 21 bomen worden gekapt. Het ontwerp voorziet in de aanplant van in totaal 27 nieuwe bomen, waardoor in totaal 35 bomen terugkomen (6 bomen meer dan in de huidige situatie).

Om aan de compensatieverplichting te kunnen voldoen, worden bomen geplant met de volgende stamomtrek:

- 9 bomen in de plantmaat 25-30 cm
- 17 bomen in de plantmaat 20-25 cm
- 1 boom in de plantmaat 18-20 cm

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Participatie heeft een belangrijke rol gespeeld bij de totstandkoming van het ontwerp. Dit proces is ingericht in samenspraak met de wijkorganisatie Oranjebuurt en bestond uit een tweetal brede inloopbijeenkomsten en viertal werksessies met de geformeerde klankbordgroep – bestaande uit vertegenwoordigers van bewoners, ondernemers en de wijkorganisatie (totaal ca. 12 personen). Tijdens de eerste inloopbijeenkomst begin 2023

werd de buurt (Kerklaan en direct aanliggende straten) geïnformeerd over de kaders van het project, de gemaakte keuze voor een fietsstraat, enz.). Daarnaast werden de bezoekers gevraagd om knelpunten en wensen te delen. Ook kon men zich aanmelden als lid van de klankbordgroep.

Vervolgens is het ontwerpproces doorlopen met de klankbordgroep (4 sessies). Het resultaat van deze sessies is in de vorm van een voorlopig ontwerp tijdens de tweede brede inloopbijeenkomst gepresenteerd (begin februari 2024). Daarbij werden schriftelijk de reacties van de buurt geïnventariseerd. Ook was er een mogelijkheid om na deze bijeenkomst gedurende 2 weken te reageren via het contactformulier op de projectpagina, zodat eenieder in de gelegenheid is gesteld om te kunnen reageren. Daarnaast is het ontwerp besproken met vertegenwoordigers van Parkcommissie Noorderplantsoen, Werkgroep Toegankelijk Groningen en Fietsersbond. De interactie met de omgeving heeft geresulteerd in een breed draagvlak voor het voorliggende ontwerp.

Ontwerpaanpassingen n.a.v. reacties op voorlopig ontwerp

In het algemeen waren de reacties op het voorlopig ontwerp positief of soms zelfs lovend. Men was positief over het beeld en de uitstraling van de straat als gevolg van de keuze voor meer groen en het materiaalgebruik. Een beperkt aantal reacties was negatief, vooral tegenstand op het besluit om van de Kerklaan een fietsstraat te maken. Naar aanleiding van de reacties is in het definitieve ontwerp een aantal (detail)aanpassingen doorgevoerd. De meest in het oog springende aanpassing is terugbrengen van de huidige zebra's ter hoogte van de kruising Oranjesingel/Grachtstraat. Deze wens voerde de boventoon bij de reacties. Op deze locatie steken veel voetgangers over. Hoewel er verkeerstechnisch argumenten zijn voor het weglaten van de betreffende oversteekplaats, is ervoor gekozen om deze terug te brengen in het definitieve ontwerp. Ook de betekenis van deze oversteek voor mindervaliden (reactie van Werkgroep Toegankelijk Groningen) heeft hierbij een rol gespeeld.

Financiële consequenties

In 2021 is door uw raad € 1.200.000 aan krediet toegekend om van de Kerklaan een fietsstraat te maken (231070-2021). Dit krediet wordt in gelijke mate gedekt door gemeentelijke middelen enerzijds (€ 600.000). En anderzijds door een bijdrage van Provincie Groningen (€ 600.000) in het kader van een subsidie voor het verbeteren van de fietsinfrastructuur en verkeersveiligheid.

Onderbouwing van aanvullend krediet

Sinds het toekennen het oorspronkelijke krediet zijn de prijzen van bouwmaterialen en arbeid gestegen. Ook de keuze om extra aandacht te besteden aan leefkwaliteit voor de bewoners van de Kerklaan gaat gepaard met hogere kosten. Uit een actuele kostenraming blijkt dat er in totaal € 1.430.000 nodig is om de uitvoeringswerkzaamheden en extra plankosten te dekken. De bijdrage van provincie Groningen wijzigt niet. Daarom vragen wij uw raad om aanvullend krediet ter waarde van € 230.000 beschikbaar te stellen.

Het aanvullend krediet wordt gedekt door structurele Intensiveringen Mobiliteit en heeft de volgende begrotingswijziging (bedragen in euro's x 1.000) tot gevolg:

DIRECTIE:	Stadsontwikkeling					
LOOPTIJD:	2024-2025					
Programma	Deelprogramma	Beleidsveld	Inc/str	Lasten	baten	Saldo te activeren
01 Economie en Ruimte	01.2 Mobiliteit	01.2.1 Vervoerswijzen	I	230		230
Totaal				230	0	230

Overige consequenties*Afwateringsproblematiek*

Een aantal bewoners heeft laten weten dat zij (ernstige) wateroverlast ervaren tijdens een hevige regenbui. Hierbij kwam het soutterrein of de kelder onder water te staan. Uit onderzoek is inderdaad gebleken dat dit nu al een probleem is en gezien de klimaatontwikkelingen een nog groter probleem gaat worden. Ook zijn mogelijke oplossingen onderzocht, waarbij geconcludeerd werd dat geen oplossingen denkbaar zijn binnen de huidige kaders en het scopegebied van de Kerklaan. Voor deze problematiek is een aanpak op wijkniveau nodig. Stadsbeheer gaat in samenspraak met Stadsingenieurs de mogelijke oplossingen nader onderzoeken op haalbaarheid en koppelkansen.

Vervolg

Na de vaststelling van het Definitief Ontwerp en het beschikbaar stellen van het aanvullend uitvoeringskrediet wordt vervolg gegeven aan de technische werkvoorbereiding. Ook wordt samen met de nutsbedrijven verkend in hoeverre kabel- en leidingenwerkzaamheden gelijktijdig zijn te combineren. Door middel van aanbesteding wordt in het najaar van 2024 een aannemer geselecteerd. De verwachting is dat begin 2025 kan worden gestart met de uitvoering van de werkzaamheden.

Tijdens de werkzaamheden zal de Kerklaan minder goed bereikbaar zijn. Om zo goed mogelijk gehoor te geven aan vragen en zorgen van buurtbewoners hierover, wordt er namens de gemeente een omgevingsmanager ingezet. Ook wordt in samenwerking met het gemeentelijke Bureau Verkeersmanagement tijdig nagedacht over de omleidingsroutes tijdens de wegwerkzaamheden.

Lange Termijn Agenda

De kredietaanvraag Fietsstraat Kerklaan staat op de LTA voor juli 2024.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Koen Schuiling

secretaris,
Christien Bronda

Dit raadsvoorstel is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.