

Raadsvoorstel

Onderwerp **Bestemming Binnenstad: Kattenbrug en Sint Jansstraat**

Registratienr. 6801934 Steller/telnr. Herman Lubbers/ 8289 Bijlagen 5

Classificatie	<input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim
	<input type="checkbox"/> Vertrouwelijk
Portefeuillehouder	P. de Rook Raadscommissie
Langetermijn agenda (LTA) Raad	LTA ja: <input checked="" type="checkbox"/> Maand mrt Jaar 2018 LTA nee: <input type="checkbox"/> Niet op LTA

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. het Voorlopig Ontwerp van de Kattenbrug vast te stellen;
- II. het Voorlopig Ontwerp van de Sint Jansstraat vast te stellen;
- III. kennis te nemen van het participatiedocument Kattenbrug en Bussen over Oost;
- IV. de motie Diepenring voor alle Stadgers nader uit te laten werken voor het traject Maagdenbrug – Steentilstraat en de (financiële) consequenties voor te leggen aan uw raad;
- V. een aanvullend krediet te verstrekken van € 8.132.000,- voor de realisatie van de aanleg Kattenbrug, vergroening oostelijke kade, Sint Jansstraat inclusief planontwikkeling, het totale krediet komt hiermee op € 17.284.000,-;
- VI. de beschikbare middelen ad € 200.000,- voor het vergroenen van de oostelijke kade Kattenbrug, in 2018, 2019 en 2020 € 75.000,-, € 75.000,- respectievelijk € 50.000,- toe te voegen aan de bekleemde reserve ter dekking van de jaarlijkse kapitaallasten van het krediet als bedoeld onder V;
- VII. het resterende krediet van € 7.932.000,- met € 356.940,- kapitaallasten te dekken uit middelen voor de Diepenring;
- VIII. de gemeentebegroting 2018 op programmaniveau overeenkomstig te wijzigen.

Samenvatting

Op 24 februari 2016 heeft uw raad de Binnenstadvisie 'Bestemming Binnenstad' vastgesteld, de visie op het stadshart waarin de ruimtelijke ambities tot een samenhangend geheel zijn gesmeed. Met dit voorstel stellen wij uw raad voor om het Voorlopig Ontwerp van de Kattenbrug en de Sint Jansstraat vast te stellen, inclusief het daarbij behorende uitvoeringskrediet. De Kattenbrug en Sint Jansstraat maken onderdeel uit van het project Bussen over Oost die tot doel heeft de realisatie van de nieuwe busroute over de Diepenring. Met deze projecten is een investering gemoeid van 9,4 miljoen euro, passend binnen het kernpakket voor de Binnenstadvisie van 22,5 miljoen euro, aangevuld met 0,2 miljoen euro voor het vergroenen van de oostelijke kade Kattenbrug dat gedekt wordt uit de groencompensatie Eelde. Op dit moment vragen wij uw raad een krediet van 8,132 miljoen euro. De motie Diepenring voor alle Stadgers is uitgewerkt. We stellen voor om de uitwerking van het opheffen van 100 parkeerplekken tussen Maagdenbrug en Steentilbrug verder uit te werken.

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

Op 24 februari 2016 heeft uw raad de Binnenstadvisie 'Bestemming Binnenstad' vastgesteld, de visie op het stadshart waarin de ruimtelijke ambities tot een samenhangend geheel zijn gesmeed. Meer ruimte voor de voetganger en de fietser, meer aangename verblijfsruimte, meer groen, een betere toegankelijkheid, meer ruimte voor eigen initiatief: de visie geeft invulling aan het streven om de binnenstad aantrekkelijk, toegankelijk, veilig en bereikbaar te houden. De eerste majeure maatregel om de ruimte voor de voetganger en fietser ook daadwerkelijk te creëren, is het verleggen van de huidige busroutes door de binnenstad. Aan de westzijde van de Binnenstad is dit gerealiseerd en functioneert het naar behoren. De vrijgekomen ruimte is en wordt ingericht, waarbij de herinrichting van de A-straat als voorbeeld geldt voor de rest van de binnenstad.

De huidige busroute over de Grote Markt wordt verlegd naar de Diepenring. Eén van de maatregelen om de busroute te kunnen verleggen en de bereikbaarheid van de binnenstad per openbaar vervoer te behouden is het maken van een nieuwe brug over het Schuitendiep, in het verlengde van het Gedempte Kattendiep; de Kattenbrug. De andere maatregel is het creëren van nieuwe bushaltes op de Diepenring nabij Provinciehuis en Schouwborg; de centrumhalte oost. Daarbij moet ook de Sint Jansstraat als verbindende schakel tussen de centrumhalte oost, het Forum en de Grote Markt worden heringericht ten faveure van de voetganger, waarbij de fietser een belangrijke plaats inneemt. Daarbij mag de ontsluitingsroute van de Forumgarage niet vergeten worden, deze dient zo optimaal mogelijk ingepast te worden in het binnenstedelijke milieu.

Doelstelling van dit voorstel is:

- de realisatie van de Kattenbrug, inclusief de herinrichting van de directe omgeving, zodat de bussen de nieuwe route via de Diepenring kunnen rijden;
- de herinrichting van de Sint Jansstraat als nieuwe aanlooproute tussen centrumhalte oost en Forum/Grote Markt, inclusief ontsluitingsroute voor de Forumgarage.

Tevens is motie Diepenring voor alle Stadgers in dit voorstel uitgewerkt en wordt de vraag van dhr. Blom (VVD) over de Steentilbrug beantwoord.

Op een later moment kan uw raad een voorstel verwachten voor de realisatie van de centrumhalte oost inclusief kruising Sint Jansbrug, aanpassingen aan de kruising Maagdenbrug en aanpassingen aan de centrumhalte zuid (gedempt Zuiderdiep) tussen Herestraat en Oosterstraat.

Kader

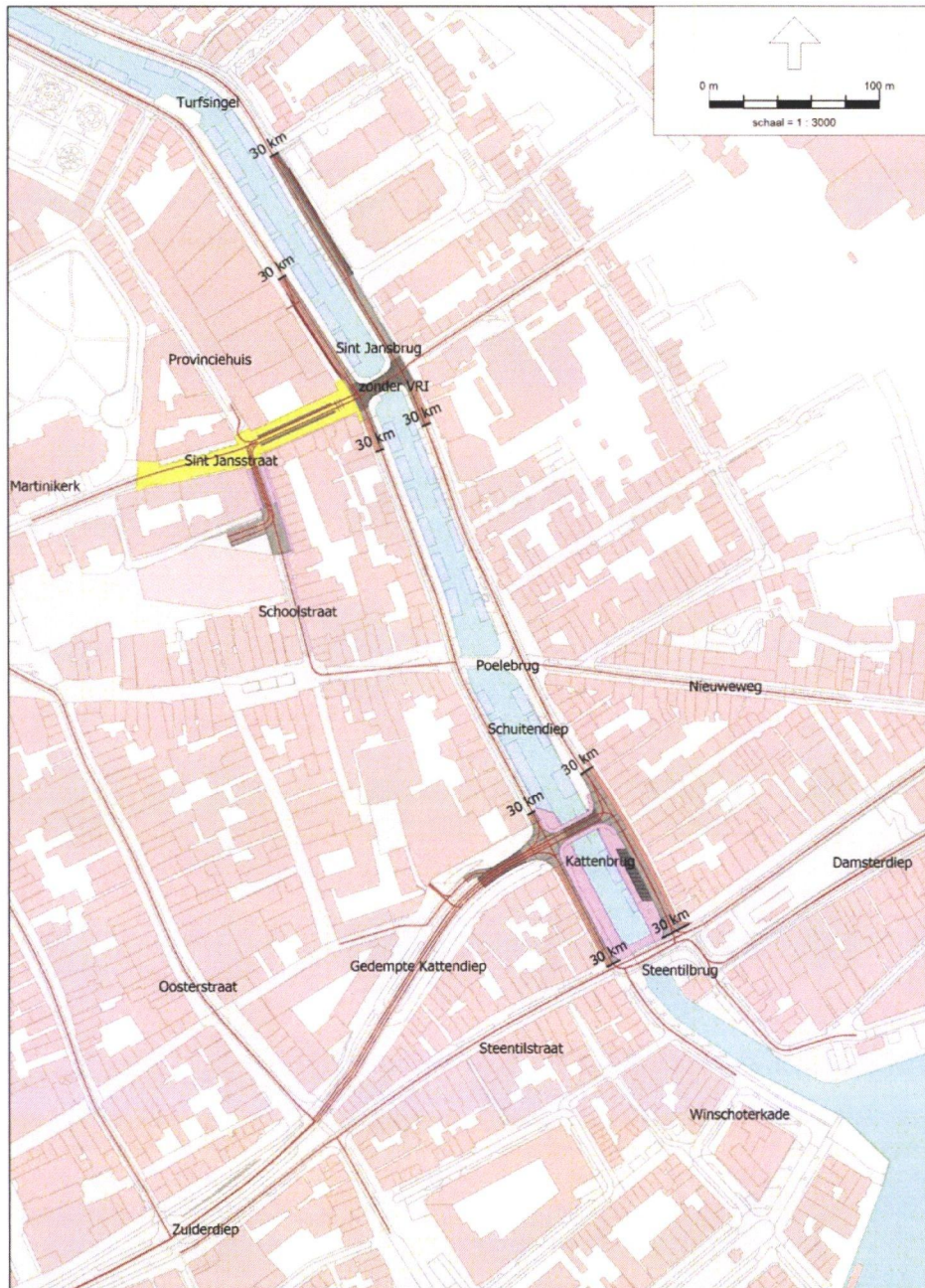
Het kader bestaat uit de Binnenstadvisie "Bestemming Binnenstad" (door uw raad vastgesteld op 24 februari 2016) en het bijbehorende raadsvoorstel met nr 5453827. Overige relevante kaders zijn: Nieuwe stadsruimtes, Leidraad voor de openbare ruimte van de binnenstad van Groningen (augustus 2017), vastgesteld in uw raad van september 2017, het ambitiedocument Koersen op water (de watervisie) uit 2017 en de bomenstructuurvisie Sterke Stammen uit 2014.

Argumenten en afwegingen

Met dit voorstel stellen wij uw raad voor om het Voorlopig Ontwerp van de Kattenbrug en de Sint Jansstraat vast te stellen, inclusief het daarbij behorende uitvoeringskrediet. De Kattenbrug en Sint Jansstraat maken onderdeel uit van het project Bussen over Oost die tot doel heeft de realisatie van de nieuwe busroute over de Diepenring. De belangrijkste onderdelen van het project Bussen over Oost zijn:

- een nieuwe brug (de Kattenbrug) over het Schuitendiep, in het verlengde van het Gedempte Kattendiep;
- nieuwe bushaltes bij Schouwborg/Provinciehuis;
- optimaliseren doorstroming voor de bus, door aanpassing van de met verkeerslichten geregelde kruispunten bij Sint Jansbrug en Maagdenbrug;
- herinrichten van Sint Jansstraat als looproute naar de binnenstad/Grote Markt;

- onderzoek naar het de capaciteit en functionaliteit van de halte Zuiderdiep tussen Herestraat en Oosterstraat.



Figuur 1, maatregelen bussen over Oost

De Kattenbrug

In de afgelopen periode is in een integraal proces het voorlopig ontwerp Kattenbrug tot stand gekomen. In samenwerking met korth tielens architecten, Strackee Bouwadviesbureau, Royal Haskoning DHV en DS landschapsarchitecten is een ontwerp gemaakt dat meer is dan alleen maar de realisatie van een brug. Het maakt als plek onderdeel uit van de Diepenring, waar we met dit ontwerp verschillende beleidsdoelstellingen waarmaken zoals uw raad heeft vastgesteld in o.a. de binnenstadsvisie, de leidraad voor de openbare ruimte, de watervisie, de fietsstrategie en onze visie op groen en ecologie. Met onze

ambitie om Groningen sterker als stad aan het water te presenteren en de economische potentie en belevingswaarde van het water in de stad beter te benutten, hebben we hier een verblijfsplek aan het water ontworpen. In de uitgebreide bijlage 1, Voorlopig Ontwerp Kattenbrug, staat het ontwerp en de uitgangspunten beschreven.

De hoofdpunten van het ontwerp zijn:

- de nadruk van het ontwerp ligt in het creëren van een plek aan de Diepenring met hoge verblijfskwaliteit en het integreren van stadsnatuur;
- de brug zelf is zo slank mogelijk en eigentijds vormgegeven, waarbij de doorvaarthoogte zo hoog mogelijk is, zonder verstoring te werken bij de inpassing in de omgeving;
- de brug is ontworpen als een op termijn te openen brug, zodat op een duurzame wijze wordt geanticipeerd op mogelijke toekomstige ontwikkelingen bij de Steentilbrug;
- de kades van de Diepenring zijn Rijksmonumentaal. In overleg met de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed zijn de oude historische kadelijnen teruggebracht, waarbij het later aangelegde westelijke kadedeel wordt verlaagd en ingericht met sport, spel en cultuur. De oude oostelijke kade wordt niet aangetast door het ontwerp;
- de stadsnatuur en biodiversiteit wordt met dit ontwerp versterkt. De bomenbalans is minimaal neutraal, waarbij daarnaast diverse kansen worden aangegrepen om de biodiversiteit van de omgeving te vergroten;
- de oostelijke kade kan op verschillende wijzen worden ingericht, afhankelijk van de noodzaak om hier het parkeren te behouden en/of de gewenste gebruiksmogelijkheden uit de omgeving. De oostelijke kade, die het best op de zon ligt, kan dan ook geschikt gemaakt worden voor verblijf met scenario's om de groenstructuur te versterken. Wij stellen voor om, in samenhang met de door uw raad aangenomen motie 'Diepenring voor alle Stadlers' en het Groencompensatiefonds Eelde de parkeerplaatsen op de oostelijke kade op te heffen en de groenstructuur te versterken;
- een inrichting van de openbare ruimte, die gericht is op verblijf. De verkeersstructuur is zodanig vormgegeven dat deze gericht is op verkeersveiligheid in combinatie met de doorstroming van het openbaar vervoer (OV) en aanpassing van snelheden aan kwetsbare gebruikers. Daarbij is toegankelijkheid een vereiste. Heldere en eenduidige oversteekplaatsen onderbreken de rijbaan, waarbij de inrichting familiair is aan de inrichting van de Centrumhalte West bij de Westerhaven en straks ook bij de Sint Jansbrug. Het gebied wordt formeel ingericht als een "30 km/u gebied", met dien verstande dat de HOV-busroute vanaf het Ged. Kattendiep naar Schuitendiep (over de Kattenbrug) de voorrangsroute wordt;
- de verlaagde westelijke kade is openbaar en toegankelijk middels een trap met geïntegreerde hellingbaan. Deze kade kan op verschillende wijzen gebruikt worden: voor het aanleggen van bootjes, fauna-intrede plekken, groenperkjes. Een belangrijk aandachtspunt is dat de inrichting zodanig moet zijn dat dit niet uitnodigt tot ongewenst (illegaal) gebruik. Het meer vergroenen en/of vernatten van de omgeving kan daar onderdeel van zijn, wat in het definitief ontwerp nader wordt uitgewerkt;
- het ontwerp kent een bijzondere vormgeving, zeker als deze op de lange termijn te openen zal zijn. De verrassende effecten van de doorkijkjes en de karakteristieke vormgeving van het beweegbare brugdeel zijn daar debet aan. Speciale aandacht is geweest voor zaken als klapperend geluid, uitbuigingen en gladheid in de naden ter plaatse van de bogen (doorkijkjes);
- als onderdeel van het ontwerpproces is uitvoerig aandacht besteed aan duurzaamheid. In het kader van de door ons ondertekende Green Deal Duurzaam GWW 2.0 is invulling gegeven aan het ambitieweb zodat in het VO, maar straks ook bij het opstellen van het definitief ontwerp bewust wordt omgegaan met het thema duurzaamheid;
- het ontwerp past planologisch binnen het bestemmingsplan, wel dienen verschillende vergunningen te worden aangevraagd waaronder een monumentenvergunning en een omgevingsvergunning kap en bouw.

Als bijlage is het Voorlopig Ontwerp Kattenbrug opgenomen. De daar onderliggende bijlages zijn zodanig van technische aard dat deze niet zijn bijgevoegd bij dit raadsvoorstel.

Maatregelen Bussen over Oost

Naast het ontwerp van de brug zijn de overige noodzakelijke maatregelen in de nieuwe busroute onderzocht. Naast de eisen vanuit het openbaar vervoer (goede en betrouwbare doorstroming, rijtijd minimaal hetzelfde als via de Grote Markt, goede halteringsmogelijkheden), hebben wij nog een aantal andere belangrijke voorwaarden gedefinieerd. Het nieuwe ontwerp moet bovenal verkeersveilig zijn en daarnaast als onderdeel van de binnenstad voorzien zijn van een hoogwaardige en toegankelijke inrichting. Naast het accentueren van de kwaliteit van de Diepenring, dient ook de beleving van het water versterkt te

worden. Gelijk dient de inrichting niet overal 'anders' te zijn, eenduidigheid en herkenbaarheid zijn hier de sleutelbegrippen. Naast dat de Diepenring zelf een hoofd fietsroute is, is het kruisende fietsverkeer (naar de binnenstad, scholen, UMCG) minimaal net zo belangrijk. Tot slot dienen de parkeergarages onder het Forum en het Provinciehuis goed bereikbaar en vlot ontsloten te kunnen worden.

Aan de hand van deze eisen en voorwaarden hebben wij de maatregelen Bussen over Oost gedefinieerd. De te nemen maatregelen zijn:

- de inrichting van de openbare ruimte bij de Kattenbrug en de Sint Jansbrug (incl. haltes) wordt zodanig aangepast dat het verkeer dat hier rijdt (bus, auto, fiets) zich automatisch aanpast aan de nieuwe situatie. Een lagere snelheid wordt door de inrichting afgedwongen ten behoeve van verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit. Deze gebieden op de Diepenring krijgen formeel een 30 km/u status;
- de verkeerslichten bij de kruising Sint Jansbrug gaan we verwijderen, waarbij de verkeersveilige en herkenbare inrichting van dit kruispunt essentieel is. Mede door het verwijderen van de verkeerslichten behoeft veel minder "verkeersruimte" ingericht te worden, oversteken worden verkleind en de voorrangssituatie wordt helder. De overgang naar de Sint Jansstraat en de Nieuwe Sint Jansstraat wordt gelijk als bij de A-brug herkenbaar vormgegeven. Doordat de verkeerslichten verdwijnen zal er qua verkeer een rustiger beeld ontstaan: men hoeft niet meer te wachten op het rode licht (beide kades kunnen nu niet tegelijk groen krijgen) en roodlichtnegatie is niet meer aan de orde. Ook vanuit de scholen wordt aangegeven dat de huidige situatie met verkeerslichten schijnveiligheid creëert;
- nabij Provinciehuis en bij de Schouwburg wordt gehalteerd op de rijbaan, met dien verstande dat een halterende bus wel gepasseerd kan worden door een andere bus, auto of fietser. Het plein voor de Schouwburg wordt, mede in het kader van het Groencompensatiefonds Eelde, vergroend;
- de verkeerslichten bij de Maagdenbrug gaan we zodanig afstellen dat dit het verkeers-kraantje wordt van de Diepenring. Het zorgt enerzijds voor doorstroming van het OV, anderzijds voor het veilig laten doseren van het overige verkeer opdat rondom de halte bij het provinciehuis conflicten worden gemeden
- het Ged. Zuiderdiep tussen Herestraat en Oosterstraat gaan we beperkt aanpakken gericht op het verbeteren van rijtijden en betrouwbaarheid van het OV. De haltes worden toegankelijker ingericht. Ook gaan we deze omgeving meenemen in de pilot rondom camerahandhaving venstertijden.

Deze maatregelen worden (met uitzondering van de Kattenbrug e.o.) nog nader uitgewerkt in een voorlopig ontwerp. Op dat moment komen wij hierover terug bij uw raad ter besluitvorming.

Herinrichting Sint Jansstraat

De Sint Jansstraat is met de aanleg van de nieuwe centrumhalte oost één van de belangrijke nieuwe loopverbindingen met de binnenstad. Naast de Grote Markt ontsluit de Sint Jansstraat ook het Forum en de daarbij behorende autogarage en fietsenstalling. De ambitie is om deze straat als entree van de binnenstad te versterken.

Als bijlage 2 is het voorlopig ontwerp van de Sint Jansstraat opgenomen. Het ontwerp is gebaseerd op de historische stedenbouwkundige opzet van dit deel van de stad. De gele steen wordt doorgetrokken tot aan de Sint Jansbrug, conform de inrichting als in de A-straat. Hierdoor wordt de stadsentree verduidelijkt en voegen we verblijfskwaliteit toe, met de nadruk op toegankelijkheid. De route naar de parkeergarages van het Forum en van het Provinciehuis is van groot belang. Tegelijk is de automobilist dan al een tijdje (vanaf de Diepenring) "te gast" op het binnenstedelijke tapijt. Door middel van een goede verwijzing wordt men naar de garage geleid. De vijf bestaande parkeerplaatsen op de Sint Jansstraat komen te vervallen, de consequenties worden meegenomen in het proces rondom de motie Diepenring voor alle Stadgers.

Rondom het Martiniekerkhof wordt de rijbaan verwijderd en is het voorstel om rode klinkers toe te passen, waardoor de beide zijden van het Martiniekerkhof weer één geheel word. Een kans ligt voor om samen met de Provincie het voorpleintje van het Provinciehuis aan de Sint Jansstraat te gaan herinrichten.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

In het beknopte VO proces is een intensief participatie en informeer traject gevolgd. Op drie momenten zijn de plannen gepresenteerd en zijn geïnteresseerden gevraagd mee te denken over de plek rondom de Kattenbrug. De start vond plaats middels een Place Game avond, waar een groep direct betrokkenen en aanwonenden bij aanwezig was. Vervolgens is het project gepresenteerd tijdens het Let's Gro festival. Volgend op de presentatie met debat is een gezamenlijke wandeling naar de locatie gemaakt. Als laatste vond het Binnenstadscafé plaats waar met betrokkenen en belanghebbenden 1 op 1 gesproken is. Daarnaast zijn met verschillende personen en instanties individuele gesprekken gevoerd over het project Kattenbrug en aanverwante projecten zoals Bussen over Oost. Tevens is begin februari nog een inloopbijeenkomst gehouden over de herinrichting van de Sint Jansstraat.

Als bijlage 3 is een samenvatting van de participatie opgenomen. Hieruit blijkt dat uitvoeringsprojecten in de binnenstad veel belangen raken. We merken dat er veelal tevredenheid en optimisme is over de binnenstadvisie als geheel, waarbij er in de stad meer ruimte voor de voetgangers en fietsers komt. Laat onverlet dat het busverkeer wel goed ingepast moet worden om de stad bereikbaar te houden. Het is dan ook een veelomvattend project waarbij in de binnenstad de bussen in de toekomst anders gaan rijden, met positieve effecten op de plek waar de bus verdwijnt. Gelijktijdig houdt dit in dat in individuele gevallen de nieuwe busroute als negatief ervaren wordt. Dit gaan we met inrichtingsmaatregelen zoveel als mogelijk beperken. Zo gaan we de omgeving van de Kattenbrug en Sint Jansbrug verkeersveilig inrichten waarbij het een 30 km/u gebied wordt. Tevens is er vooruitlopend op het onderhavige project een speciale fundering gerealiseerd onder de rijbaan van de Diepenring om potentiële trillingen tegen te gaan als gevolg van zwaar verkeer. Daarbij kunnen wij echter niet één op één aan alle wensen en eisen voldoen, maar staan wij wel een zo goed als mogelijke afweging van alle belangen voor. Om die reden vinden wij dat we de belangen al voorafgaand de besluitvorming in kaart moeten hebben gebracht, zoals omschreven in het participatiedocument opdat uw raad dit mee kan nemen in haar besluitvorming.

Financiële consequenties

Binnen de basisraming, behorend bij het kernpakket Binnenstadvisie, van 22,5 miljoen euro is 9,443 miljoen euro begroot voor de maatregelen Bussen over Oost. Binnen dit kernpakket behoort:

- een nieuwe brug (de Kattenbrug) over het Schuitendiep, in het verlengde van het Gedempte Kattendiep;
- nieuwe bushaltes bij Schouwburg/Provinciehuis;
- optimaliseren doorstroming voor de bus, door aanpassing van de met verkeerslichten geregelde kruispunten bij Sint Jansbrug en Maagdenbrug;
- herinrichten van Sint Jansstraat als looproute naar de binnenstad/Grote Markt;
- herstraten trottoirs langs de gevels van de Diepenring tussen Maagdenbrug en Steentilbrug.

Binnen het groencompensatiefonds Eelde is voor de jaren 2018 – 2020 € 200.000,-- gereserveerd voor het vergroenen van de omgeving van de Kattenbrug. Daarnaast een bedrag van € 100.000,-- voor het vergroenen van het Schouwburgplein.

De plannen zoals ze met dit voorstel ter besluitvorming voorliggen, zijn geraamd:

Royal Haskoning DHV heeft de raming voor de brug met verlaagde kade en verkeerskundige herinrichting opgesteld in een interactief proces met architect, constructeur en gemeente. De raming, inclusief planontwikkelingskosten en maatregelen voor geluidwerende voorzieningen is begroot op € 6.732.000,--. Naast deze begroting is uitgewerkt wat de extra investering voor toevoegen van groen is op de oostelijke kade van de Kattenbrug. Dit is begroot op een raming van ca. 0,2 miljoen euro.

De investering gemoeid met de herinrichting van de Sint Jansstraat zijn door Stadsingenieurs begroot op € 935.000,-- inclusief planontwikkelingskosten. Daarnaast is een budget voor planontwikkelingskosten geraamd voor de verdere ontwikkeling van de maatregelen Bussen over Oost (haltes, aanpassingen Maagdenbrug, herinrichting trottoirs Diepenring en Zuiderdiep) van € 265.000,--.

Het totaal benodigde krediet wordt hiermee 8,132 miljoen euro. Dit krediet wordt tot het bedrag van 7,932 miljoen euro met structurele kapitaallasten van € 356.940,-- gedekt uit de middelen Diepenring. De overige dekking van 0,2 miljoen euro volgt uit het Groencompensatiefonds Eelde jaarschijf 2019 – 2020. Wij stellen uw raad voor dit krediet te verstrekken.

Om de totale investering van Bussen over Oost goed af te zetten tegen de begroting van 22,5 miljoene euro, waarbinnen 9,443 miljoen euro is begroot voor de maatregelen Bussen over Oost, zijn ook de overige resterende maatregelen geraamd (op kengetallen). De investering gemoeid met de nieuwe haltes, aanpassingen Maagdenbrug en de herinrichting van de trottoirs op de Diepenring tussen Maagdenbrug en Steentilbrug bedragen 1,46 miljoen euro (excl. plankosten, want die zijn hiervoor al opgenomen). De totale investering voor de maatregelen Bussen over Oost bedragen hiermee 9,392 miljoen euro en past daarmee binnen de raming van het kernpakket.

De voorgestelde begrotingswijzigingen zien er als volgt uit:

Begrotingswijziging Investerings 2018

Bestemming Binnenstad Kattenbrug en Sint Jansstraat

Betrokken directie(s)	Stadsontwikkeling
Titel Raads- / Collegevoorstel	Bestemming Binnenstad Kattenbrug en Sint Jansstraat
Besluitvorming (orgaan + datum)	Raad
Incidenteel / Structureel	I
Looptijd	2018-2019
Soort wijziging	Investing

Financiële begrotingswijziging

Bedragen x 1.000 euro

Programma	Deelprogramma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo te activeren
07. Verkeer	07.6 Overig verkeer	SO Ontwikkeling en Uitv	I	8.132		-8.132
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				8.132	0	-8.132

Begrotingswijziging 2018

Bestemming Binnenstad Kattenbrug en Sint Jansstraat

Betrokken directie(s)	Stadsontwikkeling en Financiën & Inkoop
Naam voorstel	Bestemming Binnenstad Kattenbrug en Sint Jansstraat
Besluitvorming (orgaan)	Raad
Incidenteel / Structureel	I
Soort wijziging	Exploitatie

Financiële begrotingswijziging

Bedragen x 1.000 euro

Programma	Deelprogramma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo voor res. mut.	Toev.res.	Onttr.res.	Saldo na res. mut.
09. Kwaliteit van de leefomgeving	09.1 Ondh en beh openbare ruimte	SO Beleid en Ontwerp	I	-75		75			75
07. Verkeer	07.6 Overig verkeer	SO Ontwikkeling en Uitv	I		0		75		-75
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				-75	0	75	75	0	0

Buiten de raming van het kernpakket om lag in de opdracht om ook een onderzoek uit te voeren naar de capaciteit en functionaliteit van de halte Zuiderdiep tussen Herestraat en Oosterstraat. Zoals geconcludeerd dienen daar maatregelen getroffen te worden, waarvoor het ontwerp nog gemaakt moet worden. Dekking voor deze maatregelen zijn opgenomen binnen het Meerjarenprogramma Verkeer.

De vergroening van het schouwburgplein dient ook nog nader uitgewerkt en op geld gezet te worden.

Dekking van dit vergroeningsproject vindt ook buiten het kernpakket van de Binnenstadvisie plaats middels een dekking via het Groencompensatiefonds Eelde.

De huidige uitwerking van de motie Diepenring voor alle Stadgers vindt momenteel plaats via het Uitvoeringsprogramma van de Binnenstadvisie. Zodra wij daar met een concreet voorstel voor komen, waarvan ook de financiële consequenties zijn uitgewerkt, komen wij daarvoor terug bij uw raad, met - zo nodig - een dekkingsvoorstel. Op dit moment zijn binnen het krediet dus geen kosten geraamd voor het moeten vergoeden van het opheffen van parkeerplaatsen op de Diepenring ten behoeve van de maatregelen Bussen over Oost.

De financiële risico's hebben voornamelijk betrekking op de hoogte van de investeringskosten. Deze risico's worden zoveel mogelijk teruggebracht en beheerd 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.

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:

- de verbondenheid van verschillende projecten en visies op en rond de Diepenring (Bussen over Oost, motie parkeren Diepenring, Parkeervisie, Watervisie, fietsstrategie (Slimme Fietsroute), HOV-knooppunt UMCG-Noord, Ontwikkeling Forum en Forumgarage, Zuidelijke Ringweg en Groningen Bereikbaar) [goed overleg en afstemming, scope helder houden];
- ligging brug nabij de samenkomst van Kattendiep en Schuitendiep waarbij ondergrond (archeologie, riool(overstort)), Kabels & Leidingen en milieuzaken goed in kaart moeten worden gebracht [onderzoek reeds uitgevoerd, blijft aandachtspunt];
- de kades zijn Rijksmonumentaal, een zorgvuldig inpassingsproces is noodzakelijk [overleg met Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed loopt];
- verschil in scope van het project en de invloedssfeer dat financieel niet voorzien is (zoals uitgebreide aanpassingen op het Gedempte Kattendiep en Steentilbrug) [sturing op de bolletjeslijn van het project];

Op het moment dat uw raad akkoord gaat met dit raadsvoorstel kunnen wij de maatregelen Bussen over Oost realiseren en - nadat uw raad in de zomer ook akkoord gaat met de investering gemoeid met de nieuwe haltes, aanpassingen Maagdenbrug en de herinrichting van de trottoirs op de Diepenring tussen Maagdenbrug en Steentilbrug - de bussen de nieuwe route via de Diepenring laten rijden. De (financiële) verwevenheid met andere projecten (zoals het Ged. Zuiderdiep) staat hiervoor beschreven. Er is geen beslag gelegd op middelen binnen het basispakket voor de herinrichting van de Oosterstraat, Gelkingestraat, Grote Markt en Oude Ebbingestraat.

Overige consequenties

'Bussen over Oost': gevolgen voor de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaai

Geen significante gevolgen voor geluidbelasting langs Diepenring

De Turfsingel en het Schuitendiep vallen onder de werking van de Wet geluidhinder. Conform deze wet is een gedetailleerd akoestisch onderzoek uitgevoerd om de gevolgen voor de geluidbelasting in kaart te brengen.

Aan dit deel van de Diepenring vinden twee wijzigingen plaats met gevolgen voor de geluidbelasting: enerzijds een herinrichting (wegversmalling naar één rijbaan in combinatie met stil asfalt) en anderzijds de realisatie van de nieuwe busroute 'Bussen over Oost' (met invoering van 30 km/u op enkele wegvakken). Hoofdpunten van het akoestisch onderzoek:

- in het akoestisch onderzoek is de toekomstige situatie vergeleken met de uitgangssituatie;
- uitgangssituatie: twee rijbanen, overall 50 km/u en 'gewoon' asfalt;
- toekomstige situatie = nieuwe busroute, 30 km/u op enkele wegvakken, stil asfalt op wegvakken met 50 km/u én met inbegrip van de autonome verkeersontwikkeling;
- door de wegversmalling, stil asfalt en 30 km/u op enkele wegvakken zal de geluidbelasting afnemen;
- door de nieuwe busroute en de autonome verkeersontwikkeling zal de geluidbelasting toenemen;
- per saldo (geluidtoename – geluidafname) zal de geluidbelasting aan de Turfsingel en het Schuitendiep op veel plekken licht afnemen en op sommige plekken licht toenemen; de toenames zijn ruim minder dan + 1,5 dB en derhalve volgens de Wet geluidhinder niet significant.

Dit betekent dat de fysieke wijzigingen aan de Turfsingel en het Schuitendiep (zoals de aanleg van de nieuwe Kattenbrug) ten behoeve van de nieuwe busroute 'Bussen over Oost' niet leiden tot een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Daarom hoeven hiervoor geen formele procedures op grond van de Wet geluidhinder te worden doorlopen.

In het kader van de saneringsregeling van de Wet geluidhinder zal eind 2018 of begin 2019 een project van start gaan voor 62 'saneringswoningen' aan de Turfsingel en het Schuitendiep (zie: 'Voorontwerp-actieplan wegverkeerslawaaai 2018-2023 gemeente Groningen'). Dit betekent dat deze 62 woningen in aanmerking komen voor een akoestisch/bouwkundig onderzoek naar de geluidbelasting binnenshuis. Als de

geluidbelasting in een woning hoger is dan 43 dB, dan komt die woning in aanmerking voor extra geluidisolatie tegen wegverkeerslawaai. Hierbij is het streven om de geluidbelasting binnenshuis te verlagen tot maximaal 38 dB. Veel andere woningen aan de Turfsingel en het Schuitendiep zijn in de jaren '90 al onderzocht en zo nodig voorzien van extra geluidisolatie. Eind dit jaar zal het 'Ontwerp-saneringsprogramma wegverkeerslawaai voor 62 woningen aan de Turfsingel en Schuitendiep' ter inzage worden gelegd voor het indienen van zienswijzen.

Gevolgen voor de geluidbelasting in het omliggende gebied

In het akoestisch onderzoek is ook aangegeven wat het effect van 'Bussen over Oost' is op de geluidbelasting in een groter gebied. Door de nieuwe busroute zal vooral de geluidbelasting in de Oosterstraat en de Gelkingestraat sterk afnemen. In mindere mate zal de geluidbelasting ook afnemen langs de Kattenhage, Sint Walburgstraat en Oude Ebbingestraat.

De grootste geluidtoename zal zich kunnen voordoen op het Gedempte Kattendiep, waar het aantal bussen zal toenemen van 340 naar 1.000 per dag. In het akoestisch onderzoek is hierbij vooralsnog uitgegaan van een worst-case situatie met 'normale' dieselbussen. In dat geval zal de geluidbelasting op het Gedempte Kattendiep met circa 3 dB toenemen tot maximaal 65 dB (op het eerste, smalle deel van het Gedempte Kattendiep). Omdat dit een 30 km/u-gebied is, is de Wet geluidhinder hier niet van toepassing. Maar vanwege de grote toename van het aantal bussen zullen wij in een later stadium (in relatie tot de nadere besluitvorming over de nieuwe Kattenbrug) aanvullend akoestisch onderzoek laten doen naar de situatie aan het Gedempte Kattendiep. Wij zullen hierbij primair bekijken hoe een toename van de geluidbelasting hier zo veel mogelijk kan worden beperkt met bronmaatregelen, zoals elektrische bussen en stil asfalt.

Het 'Akoestisch onderzoek Herinrichting Diepenring en Bussen over Oost' dd. 15-02-2018 van het Adviesbureau WMA is bijgevoegd als bijlage 4.

Effecten op de luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit in Groningen (en met name ook in de binnenstad) voldoet ruimschoots aan de wettelijke normen. Bovendien komen hier geen situaties voor waar de luchtkwaliteit uit oogpunt van gezondheid onvoldoende is. De voorgestelde maatregelen hebben geen negatieve effecten op de luchtkwaliteit.

Pendelbus/alternatief vervoer

Op basis van de inspraak en het debat rond de vaststelling van de binnenstadsvisie hebben wij toegezegd dat er een vorm van alternatief vervoer in de binnenstad komt. De hoofddoelstelling hiervan is het aanbieden van vervoer aan busreizigers voor wie het overbruggen van de afstand tussen de huidige haltes voor de Der Aa-Kerk en de Grote Markt en de nieuwe haltes aan de Aweg en de Turfsingel een probleem vormt. Op 3 september 2017 is gestart met de pilot 'Alternatief vervoer West'. Vanaf dat moment heeft het alternatief vervoer een naam gekregen, namelijk Pendelbus Binnenstad. De Pendelbus Binnenstad rijdt eens per 10 minuten van het Gedempte Zuiderdiep naar de Westerhaven, via het Akerkhof (en andersom). Om informatie te verzamelen over het gebruik van de pendelbus is een monitoringsprogramma opgezet. In het kader van dit programma wordt dagelijks het gebruik van de pendelbus bijgehouden en worden periodiek enquêtes gehouden onder de gebruikers. De uitkomsten van de monitoring worden gebruikt voor het advies aan uw raad over het tweede jaar van de pilot (juni 2018) en over het inrichten van een vervoerssysteem voor de binnenstad als geheel (januari 2019).

Motie Diepenring voor alle Stadgers

Op 21 december 2016 werd de motie 'Diepenring voor alle Stadgers' aangenomen door de gemeenteraad. Deze motie vraagt om het opstellen en uitwerken van een voorstel om te komen tot een vermindering van het aantal parkeerplaatsen langs de (noordelijke en oostelijke) Diepenring. De motie beoogt hiermee de noodzakelijke ruimte vrij te spelen voor een kwaliteitsimpuls van de Diepenring en het creëren van meer verblijfsruimte. De motie loopt daarmee vooruit op de nieuwe Parkeervisie.

In de motie vroeg de Raad om inzicht te geven in de financiële en ruimtelijke consequenties, maar ook in de consequenties qua bereikbaarheid. Er parkeren nu diverse doelgroepen op de Diepenring, elk met hun eigen kenmerken en gebruiksprofiel: bewoners, ondernemers, bezoekers en personen met een gehandicaptenvergunning. Met al deze groepen moeten we in de uitwerking rekening houden, onder andere door beschikbare alternatieven in beeld te brengen.

Als bijlage 5 is een uitwerking van de motie opgenomen.

Wij stellen, mede gezien de plannen voor de oostelijke Diepenring zoals in dit raadsvoorstel uitgewerkt, met Kattenbrug en bushaltes bij Provinciehuis en Schouwburg en de in de Watervisie genoemde mogelijke planontwikkelingen rondom de Poelebrug en de BIM-locatie voor om de uitwerking Maagdenbrug – Steentilbrug verder vorm te geven, waarbij we kiezen voor een mix tussen verbieden bezoekersparkeren en opheffen bewonersparkeren met het bieden van een alternatief met ingroeimodel. Ons uitgangspunt voor het vervolg is hierbij als volgt:

- we gaan de parkeerdruk op de Diepenring verminderen door doelgroepen elders te laten parkeren;
- bezoekers gaan parkeren in de commerciële (o.a. gemeentelijke) garages, de uitwerking daarvan en de wijze waarop we dit gaan vormgeven werken we nader uit, inclusief de financiële consequenties;
- bewoners gaan we verleiden gebruik te maken van de buurtstallingen door het bieden van een alternatief in Bleekveld, waarbij we uitgaan van een instaptarief dat gefaseerd wordt opgehoogd naar het reguliere tarief voor buurtstallingen;
- we heffen gefaseerd een aantal parkeerplaatsen op, te starten met daar waar door planontwikkeling direct ruimtelijke kwaliteit kan worden toegevoegd (Kattenbrug oostkade, haltes provinciehuis en Stadsschouwburg, omgeving Poelebrug, Sint Jansstraat);
- het aantal op te heffen parkeerplaatsen op dit deel van de Diepenring te laten groeien tot minimaal 100, waarbij op basis van monitoring van de parkeerdruk de effecten en mogelijk extra maatregelen of kansen verder worden uitgewerkt.

Onderdeel van de verdere uitwerking van dit scenario is het betrekken van de omgeving in een apart participatie en informatietraject. Tevens worden kansrijke scenario's financieel nader uitgewerkt, waarbij de implicaties voor het parkeerbedrijf, maar ook de handhaving nader worden geduid.

Gelijktijdig zien we ook mogelijkheden om op eenzelfde wijze een vervolg te geven aan het opheffen van parkeerplaatsen aan de westelijke kant van de Binnenstad/Diepenring: de Hoge der Aa. Hier dient dan de relatie gelegd te worden met de buurtstallingsgarages Schoolholm en Nieuwstraat.

Uw raad wordt over het vervolg en de verdere financiële consequenties apart geïnformeerd.

Beantwoording vraag Steentilbrug – de heer Blom VVD

De heer Blom (VVD) heeft aandacht gevraagd voor de chicane bij de Steentilbrug waar bussen en vrachtwagens in gevaarlijke situaties met fietsers terechtkomen en wil de vinger aan de pols houden. In dit voorstel vereenvoudigen en verbeteren we de verkeerssituatie rondom de Steentilbrug, wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Binnen het verkeerskundig ontwerp van de Kattenbrug dient rekening gehouden te worden met het verder verbeteren van de fietsveiligheid op de Steentilbrug. In het Definitief Ontwerp behoeft dit de nodige aandacht. Zeker ook omdat vooralsnog onduidelijk is wanneer de nieuwe fietsbrug tussen de Oosterkade en de Winschoterkade wordt gerealiseerd.

Opheffen drie ligplaatsen

Als gevolg van de aanleg van de Kattenbrug worden drie ligplaatsen opgeheven. Dit is onderdeel van de in de watervisie aangekondigde opgave voor de Diepenring. We willen als Groningen een stad van wonen op het water blijven, maar laten het getal van 434 vergunde ligplaatsen los en zetten in op 550 plekken voor wonen op het water, willekeurig verdeeld over de hierna beschreven drie categorieën.

- De vergunde ligplaatsen voor drijvende bouwwerken en varende schepen. De ligplaats is eigendom van de Gemeente Groningen, maar vanwege de overdraagbaarheid van de vergunning overdraagbaar door verkoop;
- havenplekken zoals in de Noorderhaven; bestemd voor varende schepen, niet overdraagbaar, havengeld;
- waterkavels: bestemd voor drijvende bouwwerken en eventueel varende schepen. Eigendom, overdraagbaar door verkoop.

Zoals in de brief aan de raad 'stand van zaken watervisie' met kenmerk: 6783374 vermeld staat, stellen we voor om nieuwe plekken voor wonen op het water ofwel in de vorm van marktconforme waterkavels te maken ofwel in de vorm van niet overdraagbare havenplekken voor varende schepen. Aan de categorie vergunde overdraagbare ligplaatsen worden geen nieuwe locaties toegevoegd.

Voor alle drie categorieën gelden kwaliteitscriteria zowel voor drijvende bouwwerken als varende schepen. De woonboten, die op de op te heffen ligplaatsen liggen, zijn reeds langere tijd in het bezit van de Gemeente Groningen. De woonboten worden momenteel tijdelijk bewoond, we houden rekening met de afspraken die met deze bewoners zijn gemaakt.

Monumenten

Met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed zijn twee ontmoetingen geweest inzake de Kattenbrug e.o. Men heeft deze overleggen als heel prettig en inspirerend ervaren, vooral omdat wij elkaar reeds in een vroeg stadium van de planontwikkeling hebben kunnen ontmoeten en van gedachten wisselen. De Rijksdienst stelt deze benadering van de gemeente Groningen zeer op prijs en gaat uit van voortzetting van deze aanpak. Naar de mening van de Rijksdienst is het schetsplan gebaseerd op gedegen multi-disciplinair onderzoek en past het in een brede toekomstvisie van de stad: revitalisering van de Diepenring en het verder autoluw maken van het centrum en bevordering van het openbaar vervoer. De brug heeft een eigen (21ste-eeuws) ontwerp maar dringt zich niet op aan het Beschermd Stadsgezicht en voorziet in een contemporair stedenbouwkundig accent. De brug en de kades zijn voor alle Groningers en bezoekers van de stad toegankelijk: vanuit dit perspectief is ook aan mindervaliden gedacht: de hellingbaan maakt deel uit van het ontwerp en vormt een krachtig maar niettemin vanzelfsprekend vormelement in het gehele ensemble.

Vervolg

Na het vaststellen van het voorlopig ontwerp van de Kattenbrug en de Sint Jansstraat werken wij de plannen uit tot een definitief ontwerp. Ons College stelt het DO vast en zal de raad daarover per brief informeren. Vervolgens gaan wij de plannen verder uitwerken en aanbesteden. De Sint Jansstraat wordt naar verwachting nog in 2018 gerealiseerd, opdat de ontsluiting van de parkeergarage van het Forum op tijd gereed is. De Kattenbrug wordt naar verwachting in 2019 gerealiseerd, nadat de procedures (omgevings- en monumentenvergunning) doorlopen zijn. Daarbij wordt gekoerst op het in gebruik nemen van de nieuwe busroute per december 2019, gelijk met de start van de nieuwe OV-concessie. Uw raad krijgt nog een voorstel voor de maatregelen Bussen over Oost, inclusief bijbehorend kredietvoorstel, direct na de zomer van 2018. De uitwerking van de motie Diepenring voor alle Stadgers wordt dit voorjaar ter hand genomen.

Lange Termijn Agenda

Het voorstel van de Kattenbrug, Bussen over Oost, de motie Diepenring en de vraag van de VVD (de heer Blom) staan op de LTA van maart 2018.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink