

Raadsvoorstel

Onderwerp Vaststelling functioneel ontwerp en beschikbaar stellen uitvoeringskrediet tijdelijke haltes Gedempte Zuiderdiep en Gedempte Kattendiep
Steller/telnr. H.J. de Boer/ 14050 Bijlagen 0

Classificatie	Openbaar
	<input type="checkbox"/> Vertrouwelijk
Portefeuillehouder	P. Broeksma
Langetermijn agenda (LTA) Raad	LTA ja: <input type="checkbox"/> Maand Jaar LTA nee: <input checked="" type="checkbox"/> Niet op LTA

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit

- I. het functioneel ontwerp voor de tijdelijke haltes Gedempte Zuiderdiep en Gedempte Kattendiep vast te stellen;
- II. de totale kosten behorende bij dit functioneel ontwerp te bepalen op € 750.000,-;
- III. hiertoe een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen voor de realisatie van de tijdelijke haltes Gedempte Zuiderdiep en Gedempte Kattendiep ter grootte van € 750.000,-;
- IV. het uitvoeringskrediet te dekken uit:
 - a) een bijdrage van € 100.000,- uit de nacalculatie van het investeringskrediet Toegankelijkheid bushaltes (programma Mobiliteit, beleidsveld Stedelijke bereikbaarheid OV) en deze bijdrage te storten in de bekleemde reserve als voorbeslag op het rekeningresultaat 2021;
 - b) voor de resterende € 650.000,- voor de tijdelijke haltes Gedempte Zuiderdiep en Gedempte Kattendiep, de structurele middelen voor het programma Binnenstad in te zetten.
- V. de aan het uitvoeringskrediet verbonden kapitaallasten van € 30.000,- voor € 4.000,- te dekken uit bovengenoemde storting in de bekleemde reserve en voor € 26.000,- uit de structurele middelen voor dekking kapitaallasten ten behoeve van het programma Binnenstad;
- VI. de gemeentebegroting 2022 op deelprogrammaniveau overeenkomstig te wijzigen.

Samenvatting

Met Bussen over Oost en de herinrichting van de Grote Markt verdwijnen hier de bushaltes. Passagiers die gebruik maken van het openbaar vervoer om naar de binnenstad te gaan, zullen daarom uit gaan stappen bij de haltes Provinciehuis/ Schouwborg of op het Gedempte Zuiderdiep. De verwachting is dat het aantal mensen dat in- en uitstapt op het Gedempte Zuiderdiep meer dan verdubbelt ten opzichte van de huidige situatie. Om dit goed en veilig te organiseren is er een uitbreiding van het aantal haltes nodig. Daarnaast moeten de perrons worden vergroot en beter toegankelijk worden gemaakt. En er zijn maatregelen nodig om de veiligheid voor de reizigers en overige gebruikers zoals fietsers en voetgangers te verbeteren en het laden en lossen beter te organiseren. Hiervoor is een functioneel ontwerp gemaakt waarin de bussen die van de Kattenbrug komen deels zullen halteren op het Gedempte Zuiderdiep en deels op het Gedempte Kattendiep. Het gaat om een tijdelijke inrichting, in afwachting van een integrale herinrichting van het Gedempte Zuiderdiep.

B&W-besluit d.d.:

Afgehandeld en naar archief

Paraaf

Datum

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

Op 24 februari 2016 heeft uw raad de visie 'Bestemming Binnenstad' vastgesteld. In december 2021 wordt een actualisatie van deze visie aan de raad aangeboden, waarbij de essentie van de visie overeind is gebleven: het zorgen voor een toegankelijke, veilige en bereikbare omgeving, met een prettig verblijfsklimaat waarin voetgangers én fietsers fors meer ruimte krijgen. Om die reden heeft uw raad besloten de bussen op een andere wijze door de binnenstad te laten rijden. Aan de westkant via de Westerhaven en de Eeldersingel en aan de oostkant via de Diepenring. Als gevolg van het verdwijnen van de haltes op de Grote Markt gaan de bussen naar verwachting vanaf medio februari 2022 een nieuwe route rijden. Door het vervallen van de haltes op de Grote Markt, zal het aantal mensen dat op het Gedempte Zuiderdiep in en uit gaat stappen naar verwachting meer dan verdubbelen ten opzichte van de huidige situatie. Dit heeft ten eerste tot gevolg dat bussen langer stil staan om mensen in en uit te laten stappen. Hiervoor is meer ruimte voor haltering van de bussen nodig. Daarnaast moet er meer ruimte komen voor de grotere aantallen in- en uitstappende, en wachtende passagiers op de perrons. Deze zijn nu te smal. Wanneer de huidige inrichting niet wordt aangepast, zal dit waarschijnlijk leiden tot langere wachttijden, onnodig stilstaande bussen vanwege het bezet zijn van de haltes, ontevreden reizigers en een onveilige situatie voor de passagiers en de overige gebruikers van de ruimte zoals fietsers en voetgangers. Daarom is het noodzakelijk om de capaciteit van de haltes en perrons te vergroten en het veilige gebruik voor passagiers en overige gebruikers van de openbare ruimte te verbeteren. Hiervoor is een functioneel ontwerp opgesteld. We vragen u dit functioneel ontwerp vast te stellen en hiervoor krediet beschikbaar te stellen, zodat we de uitvoering in de eerste maanden van 2022 op kunnen pakken.

Kader

De kaders voor de herinrichting van de tijdelijke haltes zijn:

- Visie Bestemming Binnenstad, raad 24 februari 2016;
- Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad, raad 29 juni 2016;
- Actualisatie Uitvoeringsprogramma Binnenstad 2017, raad 27 september 2017;
- Bestemming Binnenstad: Kattenbrug en Sint Jansstraat, raad 28 maart 2018;
- Bussen over Oost en de vaste Kattenbrug, raad juli 2018;
- Alternatief vervoer Binnenstad, collegebrief 7 juli 2021;
- Voorlopig ontwerp herinrichting Grote Markt, gepland raad 22 december 2021;
- Actualisatie Bestemming Binnenstad 2021, gepland raad 22 december 2021;
- Coalitieakkoord Gezond, Groen, Gelukkig Groningen.

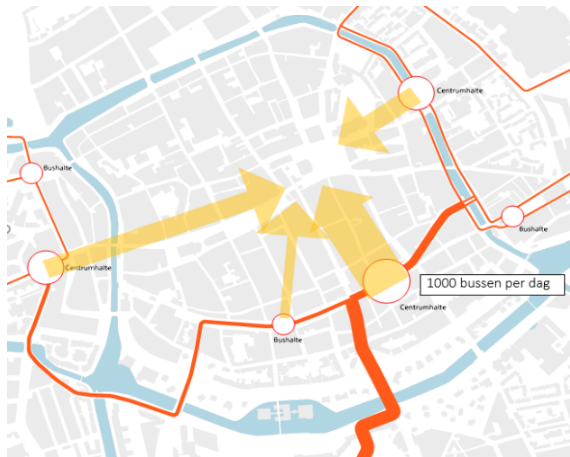
Argumenten en afwegingen

Tijdelijke maatregelen

We kiezen voor een tijdelijke inrichting die in ieder geval de komende 4 à 5 jaar in gebruik blijft. De redenen hiervoor zijn als volgt. Allereerst moeten de haltes bij voorkeur vóór gebruik en in ieder geval zo spoedig mogelijk na het ingebruik nemen van de nieuwe route zijn aangepast om de extra druk goed op te kunnen vangen en overlast zoveel mogelijk te voorkomen. We hebben daarom gezocht naar een oplossing die snel kan worden uitgevoerd. Dit betekent dat de busbanen zoveel mogelijk in tact blijven en de mogelijkheid bestaat om de maatregelen gefaseerd uit te kunnen voeren. Daarnaast bestaat de wens om een integrale visie te ontwikkelen voor een gehele herinrichting van het Gedempte Zuiderdiep, van de Kleine der A tot de Kattenbrug, van gevel tot gevel. Dit is opgenomen in de actualisatie Bestemming Binnenstad. Bij een grootschalige herinrichting op korte termijn van gevel tot gevel is de kans aanzienlijk dat maatregelen weer anders moeten worden. Daarom stellen we voor om op dit moment een praktische insteek te kiezen voor een tijdelijke en veilige oplossing die relatief simpel en snel te realiseren is. Daarbij maken we werk met werk door de geplande vervanging van de gele stenen te combineren met de aanpassingen die noodzakelijk zijn voor de uitbreiding van de haltes.

Gedempte Zuiderdiep als dragende OV-structuur in de binnenstad

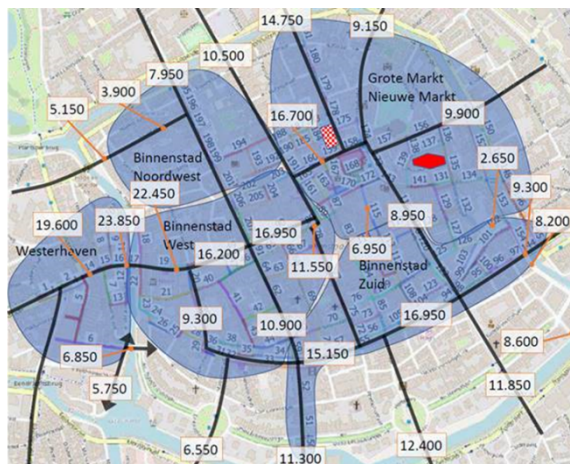
Het Gedempte Zuiderdiep en het Gedempte Kattendiep zijn onderdeel van de dragende OV-structuur voor streek- en stadsbussen. Op het deel tussen de Oosterstraat en de Herestraat halteren circa 1.000 bussen per dag. Met het vervallen van de haltes op de Grote Markt is deze locatie een belangrijk alternatief voor reizigers die met het openbaar vervoer



Afbeelding 1: haltering nieuwe situatie na herinrichting Grote Markt

richting de binnenstad willen. Er stappen nu circa 3.500 passagiers per dag in en uit bij de haltes op het Gedempte Zuiderdiep. Met het verdwijnen van de haltes op de Grote Markt zal dit naar verwachting stijgen naar circa 8.000 passagiers. Deze aantallen zijn van voor de corona-maatregelen. Het is nu nog onbekend wanneer de maatregelen, zoals het afschaffen van de mondkapjes in de bus, zullen worden opgeheven. Het is de verwachting van het OV-bureau dat het daarna even duurt voordat het aantal reizigers weer op hetzelfde niveau zal zijn als voor corona, maar men verwacht dat het gebruik weer zal toenemen naar het niveau van voor corona of zelfs zal stijgen in verband met ontwikkelingen zoals de uitbreiding van het betaald parkeren in de stad en als gevolg daarvan een verwachte toename van het gebruik van de P+R locaties. De huidige ruimte op de perrons is te klein om deze extra passagiers op te kunnen vangen.

Gedempte Zuiderdiep als essentiële oost-west fietsverbinding



Afbeelding 2: Intensiteit fietsroutes

Een met het openbaar vervoer en de fiets en voor iedereen goed bereikbare binnenstad vinden we van belang. Uit de kaart hiernaast blijkt dat het Gedempte Zuiderdiep met circa 17.000 fietsers per gemiddelde werkdag tot één van de meest gebruikte fietsroutes in de binnenstad behoort. Het is een belangrijke oost-west verbinding in de stad. Vanaf de Diepenring maken circa 2.700 fietsers dagelijks gebruik van de verbinding Kattendiep om naar het Gedempte Zuiderdiep te komen. Onderstaande kaart geeft de situatie van 2016 weer, maar meer recente tellingen bevestigen deze aantallen.

Huidige knelpunten

De huidige situatie op de route tussen het Hereplein en het Gedempte Zuiderdiep leidt nu al vaak tot vertragingen en onveilige situaties. Door het vergroten van het aantal passagiers zullen deze problemen nog urgenter worden. Dit is het gevolg van onder andere de onderstaande factoren.

- Op de kruising Herestraat en Gedempte Zuiderdiep hebben fietsers voorrang op de bussen. Door de grote soms aaneengesloten stroom fietsers is het lastig voor bussen om hier doorheen te komen. Dit leidt regelmatig tot vertraging op de route en onveilige situaties.
- Doordat er te weinig ruimte is om te halteren, moeten bussen op elkaar wachten voordat er ruimte is bij de halte. Dit leidt tot extra wachttijd en mensen die onnodig in een stilstaande bus moeten wachten met uitstappen.
- Op het Gedempte Zuiderdiep komen veel functies en gebruikers bij elkaar, zoals bussen en passagiers, winkels en horeca, laden en lossen en fietsers en voetgangers. Daarnaast kunnen auto's nog gebruik maken van de strook aan de zuidkant van het Gedempte Zuiderdiep. Dit leidt regelmatig tot onoverzichtelijke en soms zelf tot gevaarlijke situaties.
- Tenslotte speelt ook dat een aantal van de haltes op het Gedempte Zuiderdiep nu niet goed toegankelijk is voor mindervalide reizigers. De perrons zijn smal, er staan veel objecten en fietsen op de perrons en de route naar de perrons zit vol met moeilijk overbrugbare hoogteverschillen.

In het functioneel ontwerp moet hier zoveel mogelijk een oplossing voor worden gevonden.

Aantrekkelijkheid Openbaar Vervoer

We promoten zoveel mogelijk het gebruik van het Openbaar Vervoer en de P+R voorzieningen voor een bezoek aan de binnenstad en andere belangrijke bestemmingen. Door de extra passagiers zal de kans op vertraging als gevolg van te weinig ruimte om te halteren en het missen van aansluitingen gaan toenemen en de betrouwbaarheid zal daardoor

afnemen. Maar ook andere gebruikers zoals bijvoorbeeld de hulpverleningsdiensten en fietsers, worden mogelijk vaker geblokkeerd in hun doorgang. Dit kan vervolgens weer leiden tot onverwachte, onwenselijke en verkeersonveilige situaties. Verdere kans op vertragingen heeft ook consequenties voor het OV-bureau. De dienstregeling wordt bijna op de tweede nauwkeurig gemaakt. Aangezien vrijwel elke bus het Gedempte Zuiderdiep passeert, kan de financiële schade door vertragingen behoorlijk oplopen.

Uitgangspunten voor de inrichting van de tijdelijke haltes

Vanwege de complexe situatie en de hierboven beschreven problematiek en uitdagingen hebben we een aantal uitgangspunten opgesteld waaraan het ontwerp van de tijdelijke haltes rekening moet worden gehouden.

- Er moeten voldoende haltes zijn voor het aantal bussen.
- De perrons moeten voldoende groot zijn voor de wachtende en in- en uitstappende passagiers.
- De haltes moeten een aantrekkelijk alternatief zijn voor de passagiers die de binnenstad bezoeken.
- De haltes moeten toegankelijk zijn voor mindervaliden.
- De uitvoering is op korte termijn mogelijk.
- Bevoorrading van de ondernemingen blijft mogelijk.
- De winkel moet open blijven tijdens de werkzaamheden, er is daarvoor een gefaseerde uitvoering mogelijk.
- Het ontwerp moet veilig zijn voor alle weggebruikers (bussen, laden en lossen, fietsers en voetgangers).

Functioneel ontwerp uitbreiding haltering en perrons Gedempte Zuiderdiep en Gedempte Kattendiep

Op basis van hierboven genoemde uitgangs- en verbeterpunten is een functioneel ontwerp gemaakt. De belangrijkste aspecten in dit ontwerp zijn als volgt:

- De bussen aan de zuidkant blijven halteren aan het Gedempte Zuiderdiep zoals nu het geval is. Hier zal de capaciteit van de perrons worden uitgebreid, waardoor het fietspad naar de gevels moet worden opgeschoven. Hiervoor moeten de parkeerplaatsen worden opgeheven voor Weeva en het Martinihotel en moet het terras van Weeva naar de gevel worden verplaatst. Op deze manier ontstaat meer ruimte voor voetgangers. Vanwege de versmalling van de fietsstrook en het vervallen van de parkeerplaatsen, gaan we op het deel Gedempte Zuiderdiep tussen de Tweede Drift Gedempte Zuiderdiep en Rademarkt een autoverbod instellen.
- Aan beide zijden van het Gedempte Zuiderdiep worden noodperrons aangelegd. Deze zijn bedoeld om reizigers uit te laten stappen op het moment dat de bushaltes vol staan. Dit voorkomt dat reizigers onnodig in een wachtende bus moeten blijven zitten, terwijl ze al op de bestemming zijn. Het instappen gebeurt daarna bij de halte.
- Aan de noordzijde van het Kattendiep worden op de huidige ventweg, op de plek van de huidige parkeerplaatsen, extra bushaltes gerealiseerd. De 5 autoparkeerplaatsen komen hiermee te vervallen.
- Het fietspad op de ventweg aan de noordzijde van het Gedempte Kattendiep richting het Gedempte Zuiderdiep vervalt als gevolg van halteren van bussen op deze ventweg. Zoals aangegeven in afbeelding 2 maakt een relatief beperkt aantal fietsers gebruik van deze route. Vanwege de tijdelijke situatie kiezen we er voor om fietsers die in de huidige situatie via het Gedempte Kattendiep fietsen te verplaatsen naar een andere route. De route via Schuitediep-Steentilstraat richting het Gedempte Zuiderdiep/Rademarkt is direct beschikbaar. Deze route wordt door de realisatie van de Kattenbrug aantrekkelijker. Het deel van de fietsers dat verder richting het Gedempte Zuiderdiep gaat, krijgt een indirectere route met 2 oversteekbewegingen in plaats van nu 1. Voor het deel van de fietsers dat verder gaat richting Rademarkt is de nieuwe route even direct en is sprake van 1 oversteekbeweging net als in de huidige situatie. Op het moment dat in de Oosterstraat tweerichting fietsverkeer wordt toegestaan is er nog een andere fietsroute zonder extra oversteekbewegingen mogelijk, namelijk de route via het eerste deel van de ventweg via de Kleine Peperstraat naar de Oosterstraat en vervolgens naar het Gedempte Zuiderdiep. Hiervoor moet echter wel de kruising bij de Kattenbrug iets worden aangepast. Beide opties zullen we de komende tijd verder uitwerken. Daarnaast onderzoeken we nog of het mogelijk is om op de kop van de Gedempte Kattendiep tijdelijke fietsparkeervoorzieningen te realiseren zodat fietsers op deze plek de keuze maken om de binnenstad verder in te lopen.
- De verkeersstromen zullen de komende tijd veranderen als gevolg van een aantal kwalitatieve ingrepen in de binnenstad zoals Bussen over Oost, de herinrichting Grote Markt en de toekomstige herinrichting van de aanloopstraten. Dit gaan we zorgvuldig monitoren. In de nog op te stellen visie voor de herinrichting van de gehele strook van Kattenbrug tot aan de Kleine der A kunnen op basis hiervan nieuwe keuzes worden gemaakt over de gewenste ruimte en routes van de verschillende verkeersdeelnemers in dit gebied.
- De haltes worden beter toegankelijk gemaakt door hoogteverschillen zoveel mogelijk weg te halen.
- In het gebied worden geleidelijnen voor blinden en slechtzienden aangebracht.
- Laden en lossen blijft mogelijk, waarbij we nog de mogelijkheden onderzoeken om niet meer op de busbaan te laden en lossen ter voorkoming van vertragingen.

- In het gebied realiseren we extra fietsparkeervoorzieningen (vakken en rekken), zodat we het fietsparkeren beter kunnen organiseren.
- Oversteekplekken worden helder aangegeven, ofwel met een zebra (voetgangers), ofwel met belijning, gebruik van afwijkende kleur en/of bestrating of andere attentie verhogende waarde (fietsers).
- De afbuigende bussen van het Gedempte Zuiderdiep richting het Hereplein krijgen voorrang op de fietsers en hier wordt het zebrapad opgeheven, zodat de doorstroming van de bussen en de veiligheid wordt verbeterd. Hierover is nog nader overleg met de Werkgroep Toegankelijk Groningen.

Hierna zijn een aantal verbeelding en dwarsdoorsnedes opgenomen van de voorgestelde nieuwe situatie. Het gaat om een functioneel ontwerp, waarbij alle functies zijn opgenomen, maar waarbij de exacte locatie nog meer precies moet worden bepaald. Dit ontwerp zullen we de komende weken verder verfijnen en aanpassen, mede naar aanleiding van het participatieproces.



Afbeelding 3: totaaloverzicht uitbreiding haltering Gedempte Zuiderdiep en Gedempte Kattendiep



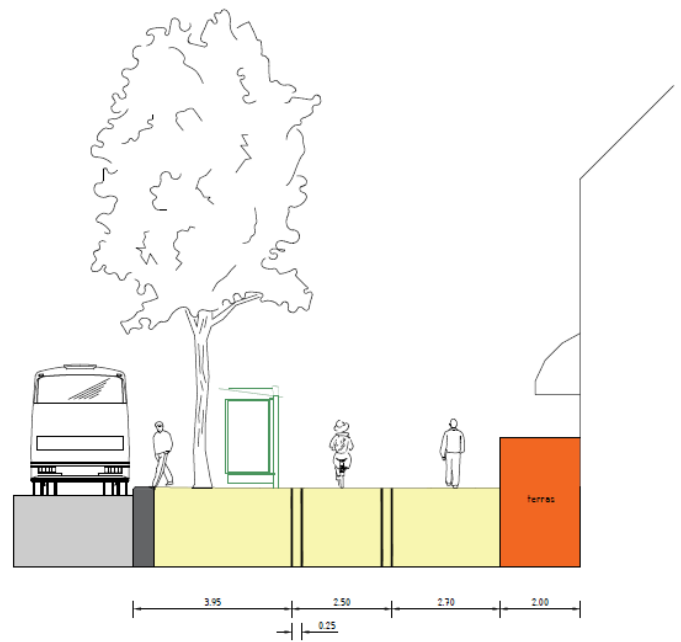
Afbeelding 4: Nieuwe situatie haltering Gedempte Zuiderdiep

Dwarsdoorsnede A: huidige situatie



Afbeelding 5: huidige profiel zuidzijde Gedempte Zuiderdiep

Dwarsdoorsnede A: toekomstige situatie



Afbeelding 6: nieuwe profiel zuidzijde Gedempte Zuiderdiep



Afbeelding 7: nieuwe situatie haltering Gedempte Kattendiep

Verdeling van de bussen over de haltes Gedempte Zuiderdiep en Gedempte Kattendiep

De vervolgvraag is hoe de bussen te verdelen over de haltes op het Gedempte Zuiderdiep en het Gedempte Kattendiep. Hier is samen met het OV bureau naar gekeken. De bussen die vanaf het Hoofdstation richting het Kattendiep rijden, blijven, net als nu, halteren aan de zuidzijde van het Gedempte Zuiderdiep. Daarnaast is gekeken naar een logische verdeling van de bussen die vanaf de Kattenbrug. Het voorstel is om de lijnen die een verbinding hebben met de P+R locaties Hoogkerk, Haren en Reitdiep en het Martini Ziekenhuis en UMCG Noord op het Gedempte Zuiderdiep te laten halteren zoals nu ook het geval is. Deze lijnen bedienen namelijk ook alle instappers met een andere bestemming dan het Hoofdstation en zijn onderdeel van het succesvolle P+R-systeem. Het gaat om 26 bussen per uur.

Voor de lijnen die het Hoofdstation als eindhalte hebben, geldt dat er met name sprake zal zijn van uitstappers op het Zuiderdiep en minder van instappers. Daarom laten we deze bussen halteren op het Gedempte Kattendiep. Deze lijnen komen vanaf de P+R's Euroborg P3 en Kardingse en diverse plaatsen uit de regio. Het gaat hier om circa 12 bussen per uur.

We gaan deze verdeling het komende jaar samen met het OV bureau goed monitoren om te kijken of dit voldoende werkt of dat aanpassingen moeten worden meegenomen in een eerstvolgende dienstregeling. Er is bijvoorbeeld de mogelijkheid om aan de noordzijde tussen de Oosterstraat en de Gelkingestraat nog een extra bushalte te creëren, maar deze is vanwege een beperkte toegankelijkheid in verband met grote hoogteverschillen en het ontbreken van een passeerstrook minder aantrekkelijk.

Toevoegen halte Gedempte Kattendiep en pilot alternatief vervoer

Ongeveer een derde van de reizigers zal straks uitstappen op het Gedempte Kattendiep en ongeveer twee derde op het Gedempte Zuiderdiep. Deze haltes liggen ongeveer 200 meter van elkaar vandaan. Dit is het maximale aantal meters die reizigers verder moeten lopen als gevolg van de splitsing van de haltes. De werkelijk af te leggen afstand is uiteraard afhankelijk van waar de reizigers naartoe gaan. Een bezoek aan de Herestraat betekent een langere loopafstand, maar een bezoek aan de Oosterstraat wordt juist korter vanaf de halte Gedempte Kattendiep.

Voor de reizigers en bezoekers van de binnenstad voor wie langere afstanden een probleem is, zoals bij mensen die een mobiliteitsbeperking ervaren, starten we, in afstemming met de doelgroep, met de eerder aangekondigde pilot alternatief vervoer. Hierdoor houden we de binnenstad zoveel mogelijk aantrekkelijk en bereikbaar voor iedereen.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Het functioneel ontwerp zal de komende tijd verder worden verfijnd en aangepast op basis van vervolgoverleggen met stakeholders zoals omwonenden, ondernemers en belangengroeperingen. Hieronder geven wij eerst aan met wie wij het

functioneel ontwerp hebben afgestemd. Daarna gaven we aan hoe de participatie verder vorm gaan geven. Hiervoor hebben we een communicatieplan opgesteld.

OV-Bureau

Het OV-bureau heeft aangegeven dat zij liever willen dat alle bussen op het Gedempte Zuiderdiep halteren, omdat dit voor de reizigers het meest duidelijk is. Vanwege de beperkte ruimte aan de noordzijde tussen de Herestraat en de Gelkingestraat zou de fietsroute hier moeten vervallen en een tweezijdig fietspad aan de zuidzijde worden gecreëerd. Ook hier is de ruimte beperkt, zeker wanneer we rekening houden met de huidige bomen. Dat zien wij op dit moment als onwenselijk. Het OV-bureau heeft begrip voor deze beperking, ook omdat het gaat om een tijdelijke maatregel vooruitlopend op een meer definitieve herinrichting van het gebied. Het OV-bureau heeft aangegeven dat het veranderen van de voorrangssituatie Gedempte Zuiderdiep en Herestraat, waarbij de bussen voorrang krijgen op de fietsers, voor hen erg veel voordelen heeft op het gebied van het verbeteren van de veiligheid en het voorkomen van vertragingen.

Direct aangrenzende eigenaren, bewoners en ondernemers

We hebben de direct omwonenden en ondernemers langs dit deel van de busroute schriftelijke geïnformeerd over de voorgenomen wijziging van de haltes op het Gedempte Zuiderdiep en de uitbeiding van haltes op het Gedempte Kattendiep. In het geval zij vragen hadden, was er de mogelijkheid om deze via de mail te stellen of langs te komen voor een persoonlijke toelichting op het daarvoor geplande spreekuur. Via de mail heeft één bewoner vragen gesteld over de uitwerking van de plannen. Daarnaast heeft één bewoner gebruik gemaakt van het spreekuur. Hier werd aangegeven dat vooral de veelheid aan ontwikkelingen (zoals de aanleg van de Kattenbrug inclusief de afsluiting, het voorgenomen plan van het vestigen van een hotel en dan nu de bushaltes) en de toegenomen geluidsoverlast op straat tot vermindering van de leefkwaliteit leidt. We gaan in de verdere uitwerking kijken hoe we de huidige situatie kunnen verbeteren, zoals het aanbrengen van verlichting en het beter organiseren van het fietsparkeren.

Daarnaast hebben we contact gehad met de managers van Weeva en de Albert Heijn. Weeva maakt zich wel zorgen om het laden en lossen en het feit dat de navigatie de mensen via het Gedempte Zuiderdiep naar het hotel leidt, terwijl deze weg wordt afgesloten voor autoverkeer. Het duurt soms lang voordat dit verwerkt wordt door de aanbieders van navigatiesystemen. Het afsluiten van de weg voor autoverkeer heeft tot gevolg dat mensen hun koffer niet uit kunnen laden voor de deur. Dit zal vanaf de parkeergarage moeten. Het laden en lossen blijft binnen de venstertijden mogelijk. Het terras van het hotel moet verplaatsen richting de gevel, maar zij behouden hun huidige vergunde m2 terras. Dit overleg krijgt een vervolg in de uitwerking van de plannen. De manager van de Albert Heijn vroeg aandacht voor het fietsparkeren voor de deur. We nemen dit mee in de uitwerking van het ontwerp.

We plannen een inloopbijeenkomst in waarin we de het ontwerp op panelen laten zien en waarover we in gesprek gaan met omwonenden en ondernemers. Naar aanleiding van eventuele opmerkingen en waar mogelijk, kunnen we het functioneel ontwerp nog aanpassen. Daarnaast gaan we nog individueel in gesprek met een aantal ondernemers en informeren we een aantal relevante belangengroepen actief. Tegen eventuele verkeersbesluiten is bezwaar en beroep mogelijk. Dit heeft overigens formeel geen schorsende werking.

Werkgroep Toegankelijk Groningen

Ook hebben wij met de werkgroep Toegankelijk Groningen gesproken. Zij zijn erg tevreden over het verbeteren van de toegankelijk van de perrons voor mensen met een beperking en het aanbrengen van geleidelijnen voor blinden en slechtzienden. Een kritiekpunt van de werkgroep is het verwijderen van het zebrapad op de Herestraat net onder het fietspad. Deze is in het functioneel ontwerp verwijderd, vanwege verwachte onduidelijkheid in combinatie met de gewijzigde voorrangssituatie voor de fietsers. Het risico is groot dat wanneer de bussen moeten wachten voor overstekende voetgangers, de fietsers dit als aanleiding gebruiken om ook door te fietsen. Hierdoor ontstaan onduidelijke situaties. We onderzoeken nog of het eventueel mogelijk en wenselijk is om een zebrapad een stukje in zuidelijke richting op te schuiven. We blijven de werkgroep in de verdere uitwerking van de plannen betrekken.

Nog in te plannen activiteiten en bijeenkomsten op korte termijn

We plannen de volgende activiteiten nog op korte termijn in om het ontwerp waar mogelijk en relevant verder te verbeteren.

- Organiseren van een inloopbijeenkomst voor de ondernemers en bewoners in de omgeving.
- Individuele overleggen met de verschillende stakeholders en belangenorganisaties zoals GCC, KHN en de Fietsersbond.

Financiële consequenties

Op basis van het functioneel ontwerp voor de inrichting van tijdelijke haltes Gedempte Zuiderdiep en Gedempte Kattendiep is een concept stichtingskosten raming opgesteld. De totale kosten behorende bij dit ontwerp zijn geraamd op € 750.000,--, inclusief plan -en voorbereidingskosten.

Voorgesteld wordt dit totaalbedrag (voorbereiding, ontwerpfase en uitvoeringsfase) grotendeels te dekken uit de structurele middelen ten behoeve van het Uitvoeringsprogramma Binnenstad.

Daarnaast is vanuit het programma Mobiliteit, beleidsveld Stedelijke bereikbaarheid OV, een bijdrage toegezegd uit de nacalculatie van het lopende investeringskrediet *Toegankelijkheid bushaltes*. Voorgesteld wordt om bij de nacalculatie een bedrag van € 100.000,-- te storten in de bekleemde reserve en ter dekking van een deel van het uitvoeringskrediet voor de tijdelijke haltes in te zetten.

Op basis van de totale raming van de inrichtingskosten en bovengenoemde toezegging uit het programma Verkeer, stellen wij voor om een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van € 750.000,-- en deze te dekken uit onderstaande bronnen en programma's:

Totaaloverzicht inrichting tijdelijke haltes Gedempte Zuiderdiep en Gedempte Kattendiep		Jaarlijkse kapitaallasten (afschrijving 40 jaar / 1,5% rekenrente)
Uitvoeringskrediet		
<i>Uitvoeringsprogramma Binnenstad (structurele middelen)</i>	€ 650.000,--	€ 26.000,--
<i>Bijdrage Mobiliteit – Stedelijke bereikbaarheid OV (via bekleemde reserve)</i>	€ 100.000,--	€ 4.000,--
Totaal	€ 750.000,--	€ 30.000,--

Ondanks dat het een inrichting van tijdelijke haltes betreft is de verwachte levensduur van deze investering voorsnog op 40 jaar gesteld. Dit aangezien de lengte van het tijdelijke karakter nog niet vast staat. Ook is op dit moment nog niet vast te stellen hoe de ontwikkeling van een integrale visie voor een gehele herinrichting van het Gedempte Zuiderdiep (van de Kleine der A tot de Kattenbrug) eruit komt te zien en wat de gevolgen zijn voor de tijdelijke inrichting van de haltes. In bovenstaande berekening is dan ook een afschrijvingstermijn van 40 jaar gehanteerd. De jaarlijkse kapitaallasten gemoeid met dit krediet bedragen ca. € 30.000,-- op basis van afschrijving over 40 jaar en een rekenrente van 1,5%.

Met dit voorstel verwerken we het totale investeringskrediet in de begroting. Dit levert de volgende begrotingswijziging op:

Begrotingswijziging Investerings 2022						
uitvoeringskrediet tijdelijke haltes Gedempte Zuiderdiep en Gedempte Kattendiep						
Betrokken directie(s)	Stadsontwikkeling					
Naam voorstel	uitvoeringskrediet tijdelijke haltes Gedempte Zuiderdiep en Gedempte Kattendiep					
Besluitvorming (orgaan + datum)	raad					
Incidenteel / Structureel	I					
Looptijd	2022-2023					
Soort wijziging	Investering					
Financiële begrotingswijziging						<i>Bedragen x 1.000 euro</i>
Deelprogramma	Programma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo te activeren
01.2 Mobiliteit	01 Economie en Ruimte	SO Ontwikkeling en Uitv	I	750		750
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				750	0	750

Gederfde parkeeropbrengsten

Voor het uitbreiden van de haltes moeten 14 parkeerplaatsen worden verwijderd (9 voor de Weeva en het Martini hotel aan het Gedempte Zuiderdiep en 5 op het Kattendiep voor Digibites) om ruimte te maken voor de haltes, perrons en fietsers en voetgangers. Eén van deze parkeerplaatsen is een gehandicaptenparkeerplaats. We proberen voor deze parkeerplaats een vervangende plek te vinden.

Deze parkeerplaatsen zorgen voor inkomsten. Ze leveren per jaar circa € 40.000,- op. Het vervallen van de parkeerplaatsen leidt tot minder opbrengsten voor het parkeerbedrijf. Weliswaar zal een deel van de parkeerders elders een plek zoeken in de binnenstad, maar we verwachten dat veel van deze parkeerders een plek zullen zoeken in één van de garages. Het dichtstbij deze locatie gelegen parkeergarage is Q-park Rademarkt. Deze is niet bij het gemeentelijk parkeerbedrijf in exploitatie. Ook zal een deel van de parkeerders elders op straat een plek zoeken of in de gemeentelijke parkeergarage Damsterdiep. Dat dempt de minderinkomsten. We verwachten daarom dat de inkomstenderving tussen de € 20.000,- en € 40.000,- op jaarbasis bedraagt. Bij de begroting 2023 zullen diverse effecten op de parkeeropbrengsten, waaronder deze aanpassing, in de begroting worden verwerkt.

Ook moeten we het aantal uit te geven vergunningen in de binnenstad naar beneden bijstellen. Ook dat levert minderinkomsten op van 4.441,- op jaarbasis. Zie daarvoor onder 'overige consequenties'.

Overige consequenties

Vermindering aantal vergunningen binnenstad

De 14 parkeerplekken die als gevolg van de bushaltes vervallen, mogen alleen 's avonds gebruikt worden door bewoners. Met het vervallen van de parkeerplaatsen worden de parkeermogelijkheden voor bewoners in de buurt dus kleiner. Bewoners moeten gebruik maken van de overige parkeerplaatsen in de omgeving. Hierdoor wordt de parkeerdruk mogelijk tijdelijk vergroot. De parkeerdruk wordt weer verkleind door het aantal uit te geven vergunningen voor de binnenstad met 14 te verminderen. Zo geven we nooit meer vergunningen uit dan er plekken zijn. We komen niet aan bestaande rechten. Bewoners houden hun parkeervergunning. Wel betekent dit dat nieuwe bewoners van de binnenstad op een wachtlijst komen. We geven pas weer vergunningen uit als het aantal uitgegeven vergunningen onder het aantal beschikbare plaatsen ligt. Gemiddeld genomen staan mensen zo'n maand of drie op de wachtlijst. Wil een bewoner niet wachten op een vergunning, dan kan de bewoners ervoor kiezen tijdelijk te huren van particuliere aanbieders of gebruik te maken van bestaande parkeergarages. Het verminderen van het aantal vergunningen betekent minderinkomsten zoals onder financiële consequenties is weergegeven.

Flankerende maatregelen

We gaan onderzoeken hoe we het aantal fietsers op drukke routes in de binnenstad, zoals op het Gedempte Zuiderdiep, beter kunnen spreiden, bijvoorbeeld door het realiseren van slimme en aantrekkelijk alternatieve routes. Om ruimte op de perrons beschikbaar te houden voor de reizigers, worden in het gebied fiets- parkeerplekken gerealiseerd, zodat het fietsparkeren beter georganiseerd kan worden.

Vervolg

Participatie

Zoals eerder aangegeven zullen we het functioneel ontwerp verder verfijnen en eventueel aanpassen als gevolg van de gesprekken en bijeenkomsten die we nog zullen voeren. Gezien de beperkte mogelijkheden in de huidige ruimte en tijd, gaan we ervan uit dat de hoofdstructuur ongewijzigd blijft.

Verkeersbesluiten

Conform de Wegenverkeerswet zullen we voor het verplaatsen en toevoegen van haltes en enkele verkeerskundige aanpassingen in het ontwerp verkeersbesluiten nemen. Hiertegen is bezwaar en beroep mogelijk.

Uitvoering werkzaamheden

Wanneer u goedkeuring verleent aan de plannen voor de inrichting van de tijdelijke haltes op het Gedempte Zuiderdiep en het Gedempte Kattendiep, gaan we de plannen zo spoedig mogelijk uitwerken in een uitvoeringsontwerp. Daarna zal het werk worden uitgevoerd. We zullen de werkzaamheden gefaseerd uitvoeren om de overlast voor de reizigers, ondernemers, bewoners, weggebruikers en andere bezoekers van de binnenstad zoveel mogelijk te beperken.

Monitoring

Het is lastig om te voorspellen hoe de buspassagiers zich precies gaan verspreiden over de verschillende haltes in de binnenstad. Daarom gaan we het gebruik van de haltes samen met het OV-bureau monitoren, zodat we hier zo goed mogelijk op kunnen anticiperen.

Lange Termijn Agenda

n.v.t.