



- A. Deze nota is in overleg met de volgende disciplines geconcipieerd:
besproken in PO met wethouder Aarts
B. Er is wel overeenstemming

KORTE INHOUD (GELIJKDUIDEND AAN VOORBLAD)

Herinrichting Grote Gracht

1. Aanleiding.

De Grote Gracht is één van de aanloopstraten van het centrum van Maastricht. Als entree van het kernwinkelgebied zijn goed functionerende aanloopstraten van groot belang. Omdat de Grote Gracht is benoemd als één van de drie kansrijke clusters voor instandhouding als aanloopstraat is in overleg met vertegenwoordigers uit de buurt een plan ontwikkeld en voorgelegd aan alle bewoners/belanghebbenden. Met een aantal maatregelen krijgt de straat een kwaliteitsimpuls. In de Programmabegroting 2013 heeft deze impuls beleidsmatig en financieel zijn vertaling gekregen. In het Fietsplan Maastricht is de kwaliteitsroute Malberg-Centrum als project aangewezen. De Grote Gracht maakt, evenals de onlangs heringerichte Brusselsestraat en Bilsersbaan, deel uit van deze route. Dat betekent dat het gebruik van de straat door fietsers moet worden gestimuleerd en dat fietsverkeer in twee richtingen uitgangspunt is bij de planvorming. Het huidige profiel van de Grote Gracht biedt te weinig garanties voor een veilige afwikkeling van het fietsverkeer, dit maakt de genoemde herinrichting noodzakelijk. Het vervangen van asfalt door kleinplaveisel zorgt in deze smalle straat met gesloten bebouwing tot een toename van het geluidsniveau. Op basis van gemeentelijk beleid is naast herinrichting van de straat isolatie van de aanliggende woningen noodzakelijk.

De totale kosten voor de herprofilering van de straat en de geluidsisolatie van woningen worden geraamd op € 1.284.000,- incl. VTO en excl. BTW voor wat betreft de maatregelen aan de weg, maar inclusief BTW voor de gevelmaatregelen..

2. Relatie met bestaand beleid.

- Beleidsbrief "Op weg naar een duurzame bereikbaarheid.
- Raamplan openbare ruimte (2001)
- Fietsplan Maastricht (2009).
- Beleidsplan aanloopstraten (2009, actualisatie 2012).
- Parkeerbeleidsplan.
- Fietsstallingsnota
- Hogere grenswaardenbeleid gemeente Maastricht (2011)
- Programmabegroting 2013

3. Gewenst beleid en mogelijke opties.

De Grote Gracht is een straat aan de rand van het centrum met een lange historie. De Grote Gracht lag net buiten de eerste stadsmuur, in de 18de eeuw lag de Grote Gracht al in de vesting Maastricht. Tegenwoordig kent de straat een veelheid aan functies met winkels, onderwijs en woningen. Als een



van de aanloopstraten van het centrum is de straat een belangrijk visitekaartje voor het centrum. De laatste jaren is het winkel- en horeca-aanbod gedaald en de kwaliteit van de openbare ruimte in een neerwaartse spiraal geraakt. Het onderzoek naar het ontwikkelingsperspectief van de aanloopstraten (2012) stelt dat ambities vooral moeten zijn gericht op het concentreren van commerciële activiteit in het gebied halverwege de Grote Gracht en het knooppunt de Kommel. 'Mix en dynamiek' zijn daarbij belangrijke ingrediënten.

Bezoekers komen veelal vanuit de Capucijnenstraat op de Grote Gracht. Nu zien de bezoekers een geasfalteerde weg met achterstallig onderhoud waar de binnenstad nog ver weg lijkt. Alleen de aanwezige winkels tonen enige relatie met de binnenstad. Maar het is vooral een plek waar men snel voorbij wil gaan, ook al is niet altijd duidelijk waar naartoe. Kenmerkend voor de binnenstad is het historische karakter.

Een terughoudendheid ten aanzien van de gebruikte inrichtingsmiddelen en een historisch bepaalde continuïteit in materiaalgebruik versterken de samenhang tussen de verschillende ruimtetypes en respecteren de historische ambiance. De inrichting van de openbare ruimte moet het gebruik van de binnenstad ondersteunen en bijdragen aan het binnenstedelijk klimaat. Het herinrichtingsvoorstel maakt de Grote Gracht onderdeel van de binnenstad door aan te sluiten bij de bestratingsmaterialen die elders in de binnenstad worden gebruikt. Ook het kenmerkende profiel van een smalle rijloper met trottoirs aan beide zijden vanuit de binnenstad wordt toegepast. Een eenvoudig profiel met hoogwaardige bestratingsmaterialen is een eerste stap op weg naar een kwalitatief hoogwaardige invulling van de Grote Gracht. De inrichting zorgt voor rust met vele gebruiksmogelijkheden. Ondernemers completeren het straatbeeld met goed onderhouden panden, etalages en uitstallingen.

De Grote Gracht vormt een schakel in de fietsroute die Maastricht west verbindt met het station. Op deze route is fietsverkeer in twee richtingen gewenst. Op beide aansluitende wegen (Brusselsestraat en Grote Gracht oost) is fietsverkeer in twee richtingen reeds mogelijk. Het faciliteren van tweerichtingen fietsverkeer vraagt ruimte voor een veilige afwikkeling. Een aantal specifiek verkeerskundige ingrepen zorgen voor een veilige afwikkeling van het fietsverkeer. Een fietsstrook in tegengestelde richting, waarbij de dalende fietser op snelheid alle ruimte krijgt. Geparkeerde auto's zijn naar de overkant van de weg geplaatst. Parkeren gebeurt daardoor aan de rechterzijde van de straat, dit maakt inparkeren relatief eenvoudig. En potentiële conflicten tussen fietsers en autoportiers zijn minder ernstig door de lagere snelheid van stijgende fietsers ten opzichte van dalende fietsers.

Het plan is tot stand gekomen in overleg met de buurt, vanaf het eerste moment zijn bewoners/belanghebbenden opgeroepen mee te denken over de voorstellen voor de herinrichting van de Grote Gracht. Na enkele sessies is een plan ontwikkeld dat teruggekoppeld is naar de buurt. Het plan omvat een herinrichting van de Grote Gracht waarbij het wegprofiel zodanig vorm gegeven wordt dat fietsverkeer in de tegenrichting mogelijk wordt. Het profiel is 5.00 meter breed waarbij voor het autoverkeer en (brom)fietsers 3.50 meter beschikbaar is en voor fietsers in de tegenrichting 1.50 meter. Het asfalt in de weg wordt vervangen door graniet kleinplaveisel. Trottoirs en parkeerstroken worden op één niveau gestraat, over het deel tussen de Helmstraat en de Capucijnenstraat wordt padang in diagonaal verband gestraat. Hiermee wordt aansluiting gezocht bij de materialisering in het gedeelte van de Grote Gracht tussen de Markt en de Helmstraat. Op het hoger gelegen deel wordt aansluiting gezocht bij de materialisering in de Brusselsestraat en worden de trottoirs uitgevoerd in artoliet tegels in diagonaal verband. Deze keuzes leiden ertoe dat de Grote Gracht nu duidelijk onderdeel gaat uitmaken van de historische binnenstad.

Parkeren in de Grote Gracht wordt beperkt, er blijven slechts 12 parkeerplaatsen, 50% van het aantal op dit moment, over. In overleg met de belanghebbenden is afgesproken om de maximale parkeerduur van 2 uur terug te brengen naar 1 uur. Hierdoor gaat de omloopsnelheid van het gebruik van de parkeerplaatsen omhoog, dit sluit aan bij het type winkels dat aan de Grote Gracht ligt. De



parkeerplaatsen maken deel uit van het trottoir en worden uitgevoerd in betonbasalttegels. Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op deze locatie heeft gevolgen voor de parkeerexploitatie. Op basis van de huidige opbrengsten van de parkeerautomaten in de Grote Gracht leidt dit tot een jaarlijkse bruto inkomsten derving van circa € 40.000,-. Gelet op de bezettinggraad van deze parkeerplaatsen en beschikbaarheid van betaalde parkeerplaatsen in de directe nabijheid is het niet aannemelijk dat deze parkeerinkomstenderving in deze mate zal plaatsvinden. De parkeerplaatsen die hier verdwijnen, kunnen in de ontwikkeling van het Sphinxterrein worden ingevuld, zodat daar aan de totale parkeerbehoefte wordt voldaan en het totaal aantal parkeerplaatsen binnen de singels onder de 7.300 parkeerplaatsen blijft. Uitgaande van een volbezetting van 100 dagen per jaar voor deze parkeerplaatsen en omgeving wordt er uitgegaan van een maximale inkomstenderving van € 20.000,- per jaar. Exclusief de extra inkomsten die voortkomen uit ontwikkelingen op het Sphinxterrein.

Vanuit de bewoners/belanghebbende is in het eerste deel van het proces ingezet op meer groen in de straat. Groen in de straat doet echter afbreuk aan het historisch karakter van de straat en onderbreekt de zichtlijn vanuit de Grote Gracht op het stadhuis. De Welstandscommissie heeft geadviseerd om een kwaliteitsimpuls niet te zoeken in het groen maar in de materialisering.

Het vervangen van het asfalt in de Grote Gracht door kleinplaveisel in deze smalle straat met gesloten bebouwing heeft wel gevolgen voor de geluidsbelasting van de woningen. De geluidsbelasting zal stijgen van 60 dB naar maximaal 66 dB, aangezien er een maximale snelheid geldt van 30 km/h is er geen wettelijke verplichting om maatregelen te treffen. In augustus 2011 heeft de gemeenteraad echter gemeentelijk beleid vastgesteld waarin staat dat bij 30 km/h wegen waar de geluidsbelasting toeneemt als gevolg van maatregelen die aan de weg getroffen worden, de geluidsisolatie van de woningen moet worden onderzocht en waar nodig maatregelen moeten worden getroffen. Inmiddels heeft er een berekening van het geluidsniveau plaatsgevonden en is de isolatiewaarde van de woningen geïnventariseerd (zie bijlage). Conclusie is dat het voldoen aan het gemeentelijk beleid leidt tot geluidsisolatie van de aanliggende woningen. Het enige alternatief is het wederom aanbrengen van asfalt hetgeen niet wenselijk is gezien het historische karakter van de weg. Ook vanuit de buurt is ingezet op het vervangen van het asfalt door kleinplaveisel om daarmee de beoogde kwaliteitsverbetering te bewerkstelligen. De wijze van uitvoering van de gevelmaatregelen is nog niet bekend. Nader onderzoek bepaalt wat de meest efficiënte en effectieve wijze van uitvoering is.

4. Duurzaamheid en gezondheid.

Het completeren van de fietsroute nodigt uit tot meer gebruik van de fiets, hetgeen de gezondheid ten goede komt, maar ook een positief effect heeft op de uitstoot (minder autogebruik). Met de herinrichting wordt daarnaast ook de verkeersveiligheid in de Grote Gracht verbeterd.

Het voorliggend plan leidt tot een verhoging van de geluidsbelasting in de straat. Het verhoogde geluidsniveau valt weliswaar binnen de wettelijke regelgeving maar leidt tot een overschrijding van de gemeentelijke vastgelegde regels in het hogere grenswaardebeleid. Het terugbrengen van de geluidsproductie tot een niveau dat valt binnen het gemeentelijk beleid heeft forse financiële consequenties die niet door het plan gedragen kunnen worden.

5. Personeel & Organisatie.

n.v.t.

6. Informatie en automatisering.



n.v.t.

7. (Duurzame) aanbestedingen.

Het gemeentelijk aanbestedingsbeleid wordt toegepast. De aanbesteding vindt plaats in de vorm van een Nationale Openbare Aanbesteding ARW 2012 hoofdstuk 2. De gunning wordt bepaald op basis van EMVI. Dit is de economisch meest voordelige inschrijving, oftewel een combinatie van prijs en kwaliteit.

8. Beheersparagraaf IBOR.

Als gevolg van de herinrichting zal het areaal voor wat betreft het beheer niet wijzigen. Wel is er sprake van een lichte verschuiving. Het aantal m2 asfalt wordt kleiner, en vervangen door graniet kleinplaveisel. Tevens wordt de ruimte die door gemotoriseerd verkeer wordt gebruikt verkleind, dit zorgt ervoor dat het aantal m2 dat onderhevig is aan stevige slijtage, verkleind.

9. Financiën

De totale kosten voor de herprofilering van de straat en de geluidsisolatie van woningen worden geraamd op € 1.284.000,- incl. VTO en excl. BTW voor wat betreft de maatregelen aan de weg, maar inclusief BTW voor de gevelmaatregelen. De definitieve wijze van uitvoering van de gevelmaatregelen zal uitwijzen of BTW hier dient te worden verrekend. In de Programmabegroting 2013 heeft de aanloopstraat Grote Gracht beleidsmatig zijn vertaling gekregen. Tevens is besloten € 1 mln hiervoor in te zetten en te dekken uit het co-financieringsfonds. De resterende € 284.000,- mln (mn geluidwerende voorzieningen) komen ten laste van het MJIP Lucht/Geluid 2013/2014 voor € 110.788,-. Vanuit de reserve ISV is € 173.212,- beschikbaar voor isolatie van de woningen.

10. Voorstel.

1. Instemmen met voorliggend plan.
2. Bewoners/belanghebbenden schriftelijk informeren over verdere procedure, inclusief maatregelen rondom geluidsisolatie.
3. De raadscommissie informeren middels deze collegenota.

11. Vervolg / Planning.

Op 11 juni 2013 is het conceptplan voorgelegd aan de bewoners/belanghebbenden. Op basis van de reacties die avond en de later binnengekomen schriftelijke reacties is het plan op onderdelen aangepast in overleg met de klankbordgroep. Op 19 november heeft er een terugkoppeling plaatsgevonden naar de bewoners/belanghebbenden.

Na de bijeenkomst in november heeft een onderzoek naar geluid en trillingshinder plaatsgevonden. Hieruit is vervolgonderzoek naar de geluidsisolatie waarde van de woningen gestart. Bewoners zijn middels een brief in januari 2014 benaderd om mee te werken aan een onderzoek naar de geluidsisolatie waarde van hun woning in het kader van de herinrichting. Over de resultaten heeft nog geen terugkoppeling plaatsgevonden naar de bewoners.

In juni zal besluitvorming binnen het College en terugkoppeling naar de raadscommissie plaatsvinden. Tevens zullen de bewoners/belanghebbenden geïnformeerd worden over de verdere procedure inclusief de maatregelen rondom geluidsisolatie van de woningen.

In de maanden april/mei/juni is de besteksvoorbereiding voorzien. Voor de aanbesteding en gunning zijn de maanden juli/augustus/september beschikbaar. De uitvoering van het plan tenslotte is voorzien in de maanden oktober/november.