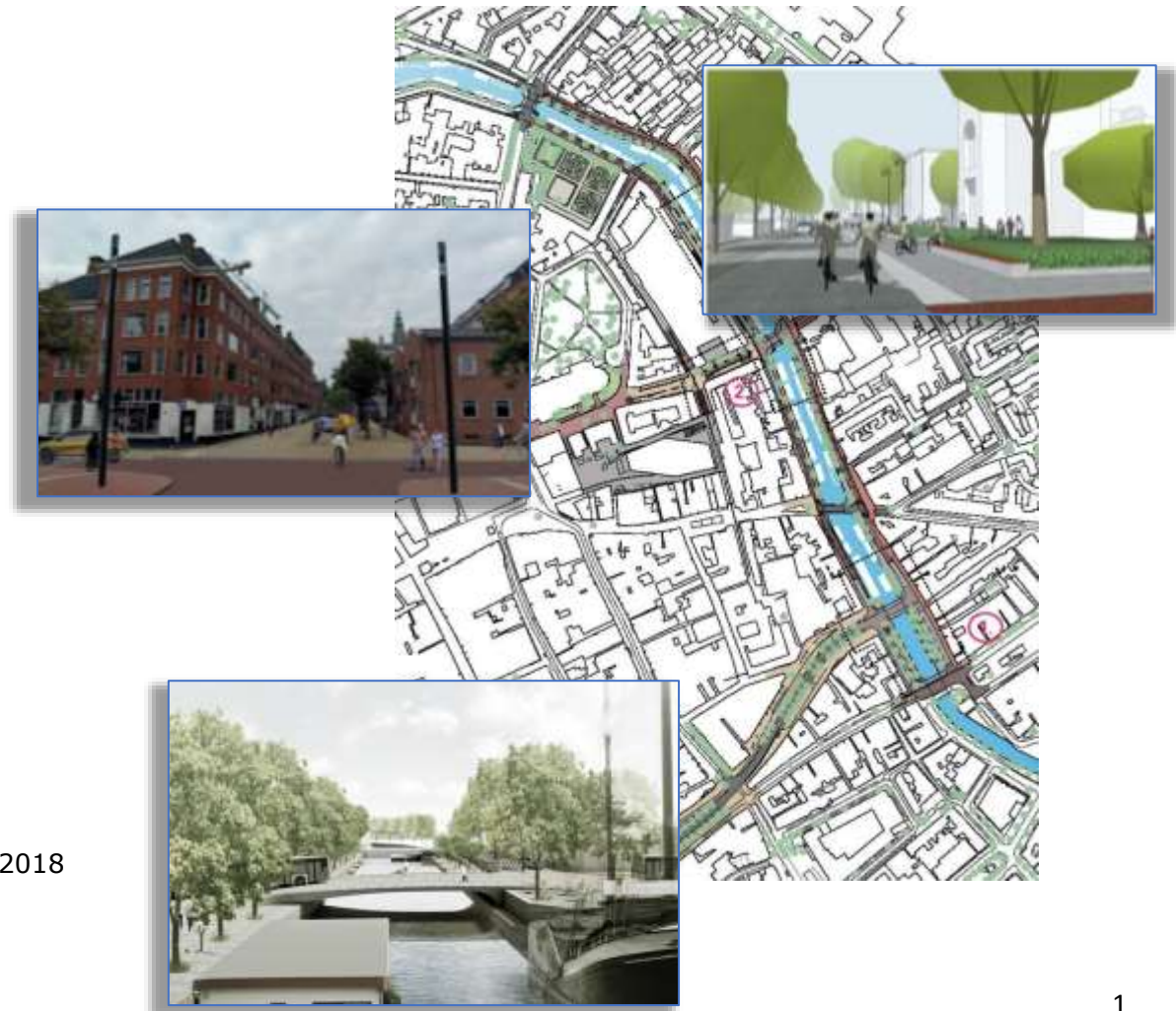


Samenvatting Participatie

Ontwerp Kattenbrug en omgeving en maatregelen Bussen over Oost incl. St. Jansstraat

Juni 2018



- Overzicht participatiemomenten tot juni 2018
- Inhoudelijk reacties op de plannen april – juni 2018 inclusief Binnenstadscafé 7 mei 2018.


Inleiding

Dit is het verslag van het participatieproces van het ontwerp voor de nieuwe Kattenbrug en omgeving en de overige maatregelen Bussen over Oost, noodzakelijk om de bussen over de Diepenring te laten rijden. De herinrichting van de St. Jansstraat maakt onderdeel uit van de te nemen maatregelen. De gemeente Groningen heeft iedereen de kans willen geven mee te denken en te praten over het ontwerp van de Kattenbrug en omgeving en de maatregelen die genomen worden om de bussen over de oostelijke Diepenring te laten rijden. Gelegenheid daarvoor boden we in diverse bijeenkomsten en in gesprekken met individuele belanghebbenden en vertegenwoordigers van belangengroeperingen. Veel bewoners, ondernemers en omwonenden zijn aan het woord geweest. Daarvan doen we hier verslag, zoals we dat ook bij de aanbidding van het Voorlopig Ontwerp hebben gedaan. Meningen die naar voren zijn gebracht zijn terug te vinden in dit verslag. Dat wil niet zeggen dat alle meningen één op één terug te vinden zijn het ontwerp. In het ontwerp zijn afwegingen en keuzes gemaakt op basis van de vooraf gestelde uitgangspunten, rekening houdend met de wensen van de direct betrokkenen en waar nodig ook met bredere, meer stedelijke belangen.

Overzicht participatie

De totstandkoming van de plannen heeft inmiddels een rijke historie. De eerste bijeenkomsten en communicatie die hebben geleid tot de huidige plannen stammen uit 2013. Hieronder een kort overzicht vanaf dan tot nu toe.

<p>Binnenstadvisie Bestemming Binnenstad voorafgaand de vaststelling.</p> <p>De participatie over de Binnenstadvisie Bestemming Binnenstad, voorafgaand de vaststelling in februari 2016, is intensief geweest. Vanaf 2013 is veelvuldig en in diverse vormen de dialoog met de Stad gevoerd en informatie gedeeld. Variërend van interviews in de krant, actieve deelname tijdens de Let's Gro festivals van 2013, 2014 en 2015, met verschillende bewonersavonden en openbare debatten en grote billboards verspreid over de Stad. De visie is gebaseerd op de uitkomsten van deze dialoog, met input vanuit diverse belangengroeperingen zoals o.a. het OV-bureau, OV-consumentenplatform, de GCC, KHN, bewonersverenigingen in de Binnenstad, het SOOG, de adviesraad voor Gehandicaptenbeleid, de Oogvereniging en de Ouderenraad. De participatie over de Binnenstadvisie is afgerond met een inspraakperiode, met diverse toelichtende bijeenkomsten, aan het einde van de zomer van 2015 over de concept-visie, alvorens over te gaan tot besluitvorming in uw raad in februari 2016. Ook is de visie met bijbehorende plannen in een vier pagina's dik hartkatern van de Gezinsbode uitgebreid toegelicht.</p>	<p>2013/2014/2015</p>
<p>Bijeenkomst Diepenring</p> <p>Als opmaat naar de nu lopende onderhoudswerkzaamheden is de gehele Diepenring (bewoners en ondernemers) per brief, persbericht en advertentie Gezinsbode uitgenodigd voor een inloopavond in het Werkmancollege. Hierbij is ook een doorzicht gegeven naar op handen zijnde ontwikkelingen zoals Bussen over Oost. Tijdens die bijeenkomst is gesproken met direct belanghebbenden (bewoners en ondernemers) rondom de nieuwe Kattenbrug en de haltes bij het provinciehuis en Stadsschouwburg. Ook zijn voor deze bijeenkomst de mensen/stakeholders uitgenodigd die op de binnenstadlijst staan (anders mobiele, Fietzersbond, OV-bureau en OV-consumentenplatform, Groningen CityClub, bewonersorganisaties, Koninklijke Horeca Nederland, etc).</p>	<p>10 oktober 2016</p>
<p>Informatie op locatie</p> <p>Vanaf juni 2017 is een zogenaamde pointer geplaatst met informatie over de plannen voor de Kattenbrug en</p>	<p>Juni 2017</p>

<p>omgeving op het Kattendiep, voor het casino, inclusief verwijzing naar de website met alle beschikbare projectinformatie. Nadat het casino is afgebrand, is deze pointer verplaatst naar het Schuitendiep.</p> 	
<p>Persmoment keuze architect en eerste ontwerp.</p> <p>Persmoment bij presentatie keuze architect voor kattenbrug, plus eerste ontwerp, waaronder aankondiging Place Game en Let's gro. Krantenartikel en verschillende artikelen in GIC, RTV-Noord, OogTV. Maar ook via eigen kanalen: website, Facebook gemeente, stadsdeelnieuws en in persoonlijke contacten in de omgeving.</p>	<p>20 oktober 2017.</p>
<p>Placegame</p> <p>Placegame als start voor het ontwerpproces op maandag 30 oktober 2017 voor bewoners, eigenaren en belanghebbenden. Hierbij is een brede cirkel rond de nieuwe Kattenbrug getrokken, waarbij bewoners en ondernemers per brief zijn uitgenodigd.</p>	<p>30 oktober 2017</p>
<p>Onderdeel van Let's Gro 2017.</p> <p>Lezing en wandeling Kattenbrug. Breed over gecommuniceerd als onderdeel van Let's Gro. Woonschepencomité ook aanwezig.</p>	<p>2 november 2017</p>

<p>Binnenstadcafé</p> <p>Druk bezochte bijeenkomst binnenstadcafé met specifieke aandacht voor de Kattenbrug. De genodigden voor de bijeenkomst van de Placegame werden hiervoor uitgenodigd per brief. Verder via Facebook gemeente, stadsdeelnieuws, website en advertentie Gezinsbode uitgenodigd, evenals de mensen die in het verleden hebben aangegeven op de hoogte te willen worden gehouden (300+ adressen).</p> 	<p>27 november 2017</p>
<p>Inloopbijeenkomst</p> <p>Inloopbijeenkomst voor de St. Jansstraat. Omgeving St. Jansstraat breed huis-aan-huis per brief uitgenodigd.</p>	<p>5 februari 2018</p>
<p>Perspresentatie</p> <p>Perspresentatie besluit college voor Kattenbrug en St. Jansstraat. Verschillende uitingen in media. Ook via eigen lijn: website, social media, stadsdeelnieuws, etc.</p>	<p>20 februari 2018</p>

Daarnaast doorlopend (of eenmalig) gesprekken met ondernemers, belanghebbenden en eigenaren:	continu
Ondernemers 't Pannekoekschip	
Ondernemer hoekpand Schuitendiep-Kattendiep zz	
Woonboot Eigenaren NZ Kattenbrug	
Koninklijke Horeca Nederland	
Bewonersvereniging Oost	
Fietsersbond	
Klankbordgroep Anders mobielen, werkgroep toegankelijkheid.	
Diverse ondernemers Schuitendiep	
Studentenvereniging Unitas	
Rijksdienst Cultureel Erfgoed	
Stadslyceum (Werkman College)/ Praedinius Gymnasium	
Groninger City Club	
Groningen Bereikbaar	
Stadsschouwburg	
UMCG	
Provincie Groningen	
OV Bureau	
OV-consumentenplatform	
Q-buzz	
Havenwezen/Stadsbeheer.	
Politie	
Ambulance	
Brandweer	
Protestantse gemeente Martinikerk	
Diverse omwonenden	
Klankbordgroep Groninger Forum	Uitgenodigd voor binnenstadcafé
Binnenstadcafé	7 mei 2018
Rondom het nieuwe inrichtingsplan voor de Vaste Kattenbrug, het definitief ontwerp van de Sint Jansstraat en	

het Voorlopig Ontwerp Maatregelen Bussen over Oost hebben we op 7 mei een binnenstadscafé gehouden. De uitnodigingen zijn breed verspreid in het gebied, waarbij de uitnodiging vergezeld ging van een uitgebreide informatiefolder over het project.



Toelichting op de bijeenkomsten.

De hiervoor genoemde momenten over de Kattenbrug, Bussen over Oost (haltes) en St Jansstraat hebben telkens in het teken gestaan van planontwikkeling, informeren over stand van zaken, presenteren ontwerpen en zoeken naar oplossingen bij vragen/opmerkingen uit de omgeving. Het ging hierbij om de concrete ontwerpogaven voor delen van de Diepenring (Kattenbrug en omgeving, Sint Jansstraat en omgeving, HOV-haltes Provinciehuis en Stadsschouwburg). De communicatie/participatie was primair daarop gericht. De bredere communicatie over de keuze voor bussen over de Diepenring heeft in 2013 - 2016 plaatsgevonden als onderdeel van de totstandkoming

en vaststelling visie Bestemming Binnenstad. De communicatie over de werkzaamheden Diepenring in het kader van onderhoud heeft ook een eigen traject doorlopen, deels vanuit de gemeente, deels vanuit de aannemer.

Over de uitwerking van de motie Diepenring voor alle Stadgers (parkeren Diepenring) is nog niet geparticipeerd. Hierover wordt nog een apart participatie- en informatietraject georganiseerd. Bij de uitwerking en verder inzichtelijk maken van de consequenties gaan we uiteraard de omgeving betrekken.

Binnengekomen reacties planvorming Vaste Kattenbrug en maatregelen Bussen over Oost (o.a. Binnenstadcafé 7 mei 2018 en andere overleggen)

1	Ik woon tov het nu te bouwen Forum, het is nog niet klaar. Ik maak me echt zorgen over de bewoonbaarheid van de binnenstad. Is het beter Groningen te verlaten? Er worden zoveel projecten aangepakt/begonnen dat het woongenot beknot wordt. Open ruimtes in de stad worden erg gewaardeerd door mij: ik waardeer groene ruimtes.	Wij begrijpen dat de bouw van het Forum een grote verandering is voor de directe omgeving. Wij zijn bezig om de openbare ruimte aan te pakken, die ook het Forum ontsluit. Hierbij willen we juist meer ruimte voor de voetganger en de fietser, zodat als de werkzaamheden klaar zijn het verblijven in de openbare ruimte weer een impuls krijgt. Ook met de vergroening van de kades aan het Kattendiep en nabij de Stadsschouwburg willen we meer groen en verblijfskwaliteit toevoegen aan de stad.
2.	Jammer dat de Kattenbrug een vaste brug wordt. Ik woon aan de Diepenring en het zou prachtig zijn als alle bruggen geopend zouden kunnen worden; mooi recreatief botenverkeer maakt Groningen attractief en mooi.	Omdat de gemeenteraad verwacht dat het nog erg lang gaat duren voordat er gebruik gemaakt zou kunnen worden van het beweegbare gedeelte is door de gemeenteraad een motie aangenomen de brug een vaste brug te laten zijn en op die manier nu minder kosten te hebben.
3.	Leefbaarheid + bussen en veel verkeer ivm Forumparkeergarage – een uitdaging. Ik moet het allemaal nog zien. Soms Diepenring een racebaan. Gaat er gecontroleerd worden 30 km rijden? Grootste blunder. Parkeergarage maken in de binnenstad in deze tijd.	Met de herinrichting van de St. Jansstraat proberen we rekening te houden met alle in- en uitgaand verkeer naar de garage en de binnenstad, waarbij de automobilist zich al echt op het 'vloerkleed' van de binnenstad waant. Nabij de haltes willen we al het binnenstadsmilieu realiseren, zodat de snelheid omlaag gaat. Wij willen de inrichting op de Diepenring (nabij de haltes) zodanig maken dat deze de gewenste snelheid afdwingt en het ook handhaafbaar is.
4.	Mooie ontwerpen. De verlaagde kades erg aantrekkelijk (tussen Steentilbrug en Poelebrug?!?) Waar blijven de woonboten? St. Jansstraat: ziet er mooi uit. De fietsenrekken van de winkels tov het provinciehuis zijn weg. Prima, maar waar moeten de fietsen heen? Momenteel is de stoep ter hoogte van de Bever regelmatig een zooi, te smal. Dringend advies: voor de winkels in de St. Jansstraat geen parkeerstrook voor auto's, evt. iets van fietsparkeren.	Enkele woonboten zijn destijds voor het tramproject al aangekocht door de gemeente. Nog in 2018 zullen er woonboten tussen de Steentilbrug en Kattenbrug verplaatst of weggehaald worden. We realiseren fietsvakken aan het begin van de straat. Daarnaast komt onder de Nieuwe Markt een ondergrondse fietsenstalling met een capaciteit van ca. 1250 fietsen. Het autoparkeren voor de winkels in de Sint

		Jansstraat wordt opgeheven.
5.	De 7 parkeerplaatsen (langs het water) voor mijn deur (Turfsingel 52/3) zijn een probleem voor de buitenlanders. Betalen is erg onduidelijk daar de parkeerpaal in de WA Scholtenstraat staat!! De oplossing is bij de 1 ^e parkeerplaats een bord te plaatsen met een pijl naar de WA Scholtenstraat.	Wij hebben een traject in gang gezet om het aantal parkeerplaatsen op de Diepenring te verminderen. Een onderdeel daarvan is dat bezoekers hun auto niet (of veel minder) gaan parkeren langs de Diepenring, maar in de parkeergarages. Hiermee wordt dit probleem opgelost.
6.	Het plein voor de Schouwburg met de kasseitjes is een probleem voor mensen die niet zo goed ter been zijn. Ook voor mensen met kinderwagens en boodschappenkarretjes leveren de steentjes regelmatig problemen op. Omdat hier nu belangrijke bushaltes komen en er dus nog veel meer mensen gebruik van zullen maken, zou het goed zijn hier een gladde voetgangersstrook te creëren. Op de strook langs het water (kort voor de St. Jansbrug, tegenover de twee afhaalzaakjes, tussen de Nieuwe St. Jansstraat en de Kruitlaan) staan altijd afvalcontainers, waar regelmatig afval naast ligt. Vaak stinkt het en het trekt altijd meeuwen en ratten aan. Zou hier een oplossing voor gevonden kunnen worden?	Een toegankelijke bushalte voor iedereen is een vereiste. Niet alleen de halte zelf maar ook de route naar de halte dient comfortabel en overzichtelijk te zijn. Mede daarom zijn we op regelmatige basis in overleg met de doelgroep Anders Mobielen en de werkgroep Toegankelijkheid. In de volgende ontwerpfase zal de toegankelijkheid van zowel de halte als de route verder uitgewerkt worden. Uw aandachtspunt nemen we daarbij zeker mee. Via Stadsbeheer zal aan uw opmerking aandacht worden besteedt.
7.	Graag willen wij als bewoners van t Voormalig Klein Poortje in contact komen voor een herindeling van de straat en kade en parkeerplaatsen. Met name het gedeelte vanaf de Steentilbrug tot het plein. In overleg met Turboteam!	Het gebied dat u omschrijft valt nu buiten de scope van dit project. We hebben uw opmerking echter vaker gehoord, maar weten dat een eventuele herinrichting een complexe zaak is. Wij zullen uw opmerking meegeven aan het Turboteam, maar ook aan het projectteam Eemskanaalzone.
8.	Mevrouw wil graag betrokken worden bij ontwerp van het 1 ^e deel Kattendiep Zuidzijde, fietswrakken, troep, vuilcontainer.	Ondernemers en bewoners worden in de gelegenheid gesteld om mee te denken over het ontwerp van het Ged. Kattendiep zuidzijde. U wordt hiervoor op een later moment benaderd.

9.	<p>Evt. optie: wisselfunctie kadeplekken</p> <ul style="list-style-type: none"> - In zomer, terras en zitplekken. - In andere seizoenen, parkeerplek bewoners/bezoekers. <p>Evt. optie: elektroboten/watertaxi's van station/ikea naar Forum markt.</p> <p>Coördinatie werkzaamheden met energietransitie (gasleidingen/elektriciteitsnet verzwaring is afgestemd?)</p>	<p>In het najaar werken we de motie Diepenring voor alle Stadgers verder uit. Ideeën zoals u oppert voor het gebruik van de kade en het water kunnen we – samen met de uitwerking van de Watervisie – hierin meenemen.</p> <p>De energiebedrijven zijn continu bezig met aanpassingen van het energienetwerk, zo ook in de binnenstad van Groningen. Hierbij hebben zij hun eigen opgave en verantwoordelijkheid en werken dat zelfstandig uit. Uiteraard gebruiken wij onze invloed om zaken als de energietransitie op de agenda te krijgen en houden.</p>
10.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Schuitediep kant, hoe maak je de kinderkopjes rolstoelvriendelijk? 2. Verlaagde kade, opstaand randje waterkant. 3. Hellingbaan – leuning twee banen. 4. Hellingbaan – rustplekken in de helling. 5. Waar zitten invalideparkeerplaatsen in dit plan en in totaalplan. Vooral voor rolstoelbussen. 6. Mooi plan, wil graag mee blijven denken. 	<p>In de verdere uitwerking van het inrichtingsplan Kattenbrug naar de vergunningaanvraag zullen wij uw suggesties meenemen, waarbij u van harte bent uitgenodigd om mee te blijven denken.</p>
11.	<p>Sinds de huidige herinrichting lijkt het erop dat de lussen in de weg van de VRI's nabij de Maagdenbrug zijn verdwenen. Het verkeer in NZ richting (en vice-verca) wacht nu onnodig lang; zonder verkeersaanbod Kattenhage – WA Scholtenstraat staan deze VRI's langdurig op groen. Gevolg: lange wachtrijen en automobilisten die door rood rijden.</p>	<p>De VRI is verouderd en nog op de oude situatie afgestemd (met 2 rijbanen). De opstelcapaciteit op de Turfsingel is na het onderhoudswerk minder geworden waardoor de wachtrijen langer zijn worden. In ons project wordt de VRI aangepast en up to date gemaakt. Overigens zal het verkeer vanaf de Ebbingeburg voor de Maagdenbrug nog steeds een langere wachttijd houden als gevolg van de busprioriteit Diepenring – WA Scholtenstraat.</p>
12.	<p>Er verdwijnen wel veel parkeerplaatsen. Parkeerplekken voor de deur Turfsingel 64 – 72. Overdag alleen voor vergunninghouders en bezoekersspas. Tussen 18.00 – 22.00 betalend parkeren voor overige autobezitters</p>	<p>Wij hebben, op aangeven van een motie van de gemeenteraad (Diepenring voor alle Stadgers) een traject in gang gezet om het aantal parkeerplaatsen op de Diepenring te verminderen. Een onderdeel daarvan is dat bezoekers hun auto niet (of veel minder) gaan parkeren langs de Diepenring, maar</p>

		<p>in de parkeergarages. Bewoners wordt daarbij een alternatief geboden door in buurtstallingsgarages te staan. De wijze waarop we dat gaan vormgeven en wat we dan op de Diepenring terug krijgen is onderwerp van het participatieproces dat we in de 2^e helft van 2018 opstarten.</p>
13.	<p>Ik woon op Ged. Kattendiep 3b. Het gedeelte ZZ tussen containers en Happy Walker. Dit zijn mijn opmerkingen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Op het vrijgekomen terrein (Casino) graag een park. 2. Er is geluidsoverlast van toeterende QBuzz, toeterende horecaleveranciers. Aggregaten van koelauto's horecaleveranciers. 3. Luchtkwaliteit.nl laat meestal geel (matig) zien. 4. Blauwe balustrade is lelijk. De muur waar het op staat ook. Dit is kistbeton. Graag verfraaiing of vergroening. 5. Sleetste plekken in de straat. Graag schouw met bewoners. 6. Naamsverandering; het Kattendiep is 140 geleden gedempt; graag het woord Gedempt laten vallen. 7. Jongens van Hanos, Bidfood, Ebo vd Bor laden en lossen op de rijbaan. Bovendien drinken zij koffie en doen boodschappen. Graag meer handhaving, dit is parkeren. 8. Inrijverbod ventweg is onredelijk voor aanwonenden van gedeelte waar ik woon. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Het terrein van het Casino is niet ons eigendom. Holland Casino heeft deze locatie als één van de locaties aangewezen om weer terug te komen. Wij verwachten niet dat deze locatie een park wordt. 2. Wij kennen net als u situaties waar er onnodig geclaxoneerd wordt. Wij willen met bewoners en ondernemers het Kattendiep zuidzijde zodanig herinrichten dat het laden en lossen niet op de busbaan hoeft en bussen dus niet meer hoeven te claxoneren. Tevens zijn we bezig met het elektrificeren van de distributievoertuigen in de stad. Koelauto's maken daar onderdeel van uit. 3. De luchtkwaliteit in Groningen (en met name ook in de binnenstad) voldoet ruimschoots aan de wettelijke normen. 4. Wij zullen onderzoeken of dit aangepast kan worden, mede i.r.t. de herinrichting van het Ged. Kattendiep zz, maar ook de financiën 5. Nemen we mee met het herinrichtingsplan. 6. Een naamsverandering is een complexe administratieve handeling die ook kosten voor particulieren met zich meebrengt. Wij gaan niet mee met uw suggestie. 7. Ons advies is om de mensen en horeca ondernemers daar zelf in eerste instantie op

		<p>aan te spreken. Daarnaast gaan we plannen maken voor de herinrichting waarin we mogelijk e.e.a. mee kunnen nemen.</p> <p>8. Het idee is om de ventweg in zijn geheel weg te halen en het gebied zodanig in te richten dat het toegankelijker wordt voor voetgangers. Ook zouden er dan laad en losplekken moeten komen, waarvan we de plaats nog moeten bepalen.</p>
14.	Graag een uitnodiging als het over parkeren gaat en toegangsweg Oude Ebbingestraat bijvoorbeeld.	Wij hebben u opgenomen in onze verzendlijst.
15.	<p>Ik weet dat dit buiten de scope valt, maar heb wel het verzoek situatie rondom het Damsterplein nader te bekijken, en dan met name als het gaat om:</p> <p>Verkeersveiligheid, mn minimale handhaving van 50KM, er wordt op stille momenten erg snel gereden.</p> <p>Sfeer, er is steeds meer sprake van verloedering; kapotte boombakken, lampjes.</p> <p>Hierdoor hebben goede initiatieven ad rustige kant van het Damsterplein moeite om het te redden.</p>	Dit valt zoals u zelf ook aangeeft buiten de scope van dit project. Wij hebben uw signaal uiteraard wel doorgegeven aan het gebiedsteam, de afdeling verkeer en economische zaken. Daarnaast nemen wij het ook op in dit participatiedocument.
16.	Ik ben net in het Gedempte Kattendiep komen wonen en heb al best wat last van de bussen en maak me wel zorgen. Bovendien is het nu ook al druk op de weg en bij het oversteken. Auto's geven graag nog extra gas in dat kleine, rechte stuk, vooral 's nachts. Misschien moeten er in ieder geval wat drempels komen. Met de nieuwe brug wordt dat rechte stuk natuurlijk nog langer om even flink te gassen. De nieuwe brug lijkt me wel leuk verder.	De meeste bussen die extra komen rijden op het Kattendiep gaan in de komende jaren over op elektrisch. De extra overlast wordt daarmee beperkt. Omwille van het comfort van busreizigers, maar zeker ook om geen trillingen te veroorzaken in de omgeving door bussen, gaan we geen drempels realiseren. Het is een 30 km-gebied, waarbij we de omgeving van de brug zodanig willen maken dat dit niet uitnodigt om hard te gaan rijden.
17.	<p>Goede plannen; stevig doorpakken!</p> <p>Letten op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Goede, kwalitatief mooie uitvoering. - Veel restrictie op autoverkeer te zetten. - Parkeerhandhaving (vergunningenbeleid) achter Praedinius en 	Dank voor uw compliment wij nemen uw opmerkingen ter harte in de definitieve uitwerking.

	<p>Stadsschouwburg. - Elektrische bussen waar maken. Succes!</p>	
18.	<p>Graag zone tussen nieuwe Kattenbrug en St. Jansstraat 30KM!</p>	<p>Alleen de gebieden rondom de Kattenbrug, de Sint Jansbrug en de haltes bij het Provinciehuis en Schouwburg worden heringericht met een inrichting die aansluit bij een lagere snelheid. Dit zijn gebieden waar veel voetgangers oversteken. Essentieel hierbij is dat 30 km/u niet alleen met een bordje 30 en handhaving is te realiseren, maar een ingrijpende herinrichting vergt. Een dergelijke herinrichting over het gehele traject past echter niet bij het huidige belang en de huidige functie van de Diepenring in het verkeerssysteem. Aan het eind van dit document wordt verder ingegaan op dit aspect.</p>
19.	<p>Bushalte Damsterplein, voor de Happy Walker in/uitstappen coffeeshop. Verzoek halte te verplaatsen. Auto's rijden heel hard, rechtstand zorgt voor "hard rijden". Veel kinderen voor de deur. Veel ongelukken fietsers / auto tussen de Happy en Dancing.</p>	<p>Dit valt buiten ons projectgebied. We zullen uw opmerking doorgeven aan het Turboteam, waarbij zij ook in overleg treden met het OV-bureau.</p>
20.	<p>De toename van het aantal bussen (325 extra) zal naar mijn verwachting tot ernstige verkeersproblematiek op de Turfsingel (en verder) leiden. Een halte voor 3 bussen bij provinciehuis geeft nu ook de verwachting dat de files op de Turfsingel op drukkere tijden (07.30 – 09.30, 16.30 – 18.30) sterk zullen toenemen. Dat leidt tot afname woongenot en waarde van ons huis en dagelijkse irritatie. De bereikbaarheid richting provincie en Forum komt ook onder druk zonder de verkeerslichten, maar dat is wel een goed idee voor de Turfsingel – Kattendiep. Graag houden. De voorspellingen over geluidsafname en toename zijn 24uurs gemiddelden, maar het gaat om de drukke uren.</p>	<p>Alle maatregelen op de Diepenring dragen bij aan een betere doorstroming. De verkeersafwikkeling is met microsimulatiemodellen getoetst. Zo is uit onderzoek gebleken dat de verkeersafwikkeling ter plaatste van de Sint Jansbrug zonder verkeerslichten vele malen beter is dan in een situatie met verkeerslichten. We passen ook de verkeerslichten bij de Maagdenbrug aan, zodanig dat de doorstroming sterk wordt verbeterd. De geluidberekeningen zijn uitgevoerd conform de landelijke richtlijnen in de Wet Geluidhinder. De resultaten laten zien dat de effecten door geluid</p>

	<p>Parkeren is nu al krap voor vergunningshouders. Ik begrijp dat hier rekening mee wordt gehouden en dat we kunnen blijven parkeren in de buurt van ons huis.</p>	<p>minimaal zijn.</p> <p>Wij hebben, op aangeven van een motie van de gemeenteraad (Diepenring voor alle Stadgers) een traject in gang gezet om het aantal parkeerplaatsen op de Diepenring te verminderen. Een onderdeel daarvan is dat bezoekers hun auto niet (of veel minder) gaan parkeren langs de Diepenring, maar in de parkeergarages. Bewoners worden daarbij alternatieven geboden zoals buurtstallingsgarages. De wijze waarop we dat gaan vormgeven en wat we dan op de Diepenring terug krijgen is onderwerp van het participatieproces dat we in de 2^e helft van 2018 opstarten. In de buurt van uw huis wordt in binnenstedelijk gebied, conform de parkeervisie van de gemeente, gesteld op een afstand van 500 meter.</p>
21.	<p>Goed plan! Locatie Pannenkoekschip mooi! Denk om verkeersdruk rond Maagdenbrug. Nu met 1 straat erg druk. Benieuwd naar inrichting Dudoklocatie. Hoop dat bezoek nog kan parkeren met minder plekken straks + laden/lossen.</p>	<p>Dank voor uw compliment.</p> <p>De locatie voor het pannenkoelschip kan hier zijn, maar we zijn ook in gesprek voor een andere locatie.</p> <p>De verkeerslichten bij de Maagdenbrug worden aangepast met als doel de verkeersafwikkeling te verbeteren.</p> <p>Over de inrichting van de Dudoklocatie zal tijdens het Let's Gro festival 1- 4 november 2018 een programma-onderdeel gewijd worden.</p> <p>Wat betreft parkeren kan de bezoeker gebruik maken van de commerciële garages. Voor het laden en lossen worden voorzieningen getroffen op de Diepenring.</p>
22.	<p>Graag wil ik meedenken betrokken worden bij het Dudok gebiedje. Ik heb het zicht hierop. Een wens is dat het Boterdiep als 'zichtlijn" behouden blijft.</p>	<p>Dank voor uw suggesties. Over de inrichting van de Dudoklocatie zal tijdens het Let's Gro festival 1- 4</p>

	Geen bebouwing ervóór zetten. Aanfietsend op het Boterdiep naar de stad is er prachtig zicht op de Martinatoren.	november 2018 een programma onderdeel gewijd worden.
23	<p>Leuke plannen gezien op de Info avond. Toch hebben we het idee dat het te korte termijn politiek is. De stad wordt inderdaad erg druk en het centrum te klein. Bovendien is er een aangename veelbezochte horecaplek op de Diepenring. Suggestie, die we ook meerdere malen hoorden op de info avond, is van ons dan toch ook: hou de Diepenring verschoond van groot busvervoer en gebruik het grote Damsterdiepplein, de Oostersingel tot aan het knooppunt Bloemsingel dat al gepland is en gebruik kleine busjes naar de stad om de 10 minuten of kwartier.</p> <p>Voordelen: - we kunnen jaren vooruit ook als stad nog groter en drukker wordt - horeca blijft prettig aan Diepenring - de inrichting die net is vernieuwd bij Stadsschouwburg etc. wordt niet vernietigd - de stad wordt via de Diepenring alleen bereikbaar voor bestemmingsverkeer en de grote Parkeergarage onder het Forum - het Damsterplein wordt beter benut.</p> <p>Prima trouwens om iets aan het kruispunt St Jansstraat te doen want zoals het momenteel is, is het voor bestemmingsverkeer dramatisch! Als het even kan graag op korte termijn de stoplichten weer anders instellen zodat er meer dan drie auto's per keer kunnen afslaan. We hopen met deze feedback een constructieve bijdrage te hebben geleverd, zodat er over 2 jaar niet ook een stuk in de krant komt zoals nu vanochtend met het Forum dat het achteraf gezien toch niet zo handig was. Graag wat langere termijn politiek die rekening houdt met huidige belanghebbenden zoals genoemd. Succes, we worden graag op de hoogte gehouden en zo mogelijk betrokken in de planvorming.</p>	<p>Wij hebben in 2016 met de binnenstadsvisie Bestemming Binnenstad besloten om de bussen op een andere wijze door de binnenstad te laten rijden. We vinden het belangrijk dat de bussen op korte afstand van o.a. de Grote Markt en het Forum blijven halteren, zodat ze nog steeds door de binnenstad gaan. Indien de afstand te groot wordt om te lopen naar de binnenstad, zoals bij de halte UMCG-noord, zal de druk op de kleine busjes naar de stad te groot worden. Dit is niet de wijze waarop wij momenteel naar ons OV-netwerk kijken.</p> <p>De verkeerslichten bij de St Jansstraat worden met dit voorstel op termijn verwijderd.</p>
	Door de bewonersvereniging Binnenstad Oost is aangegeven dat de nieuwe trottoirs momenteel ingenomen worden door terrassen en fietsen. Het is	Op en rond de Diepenring dient op een aantal plaatsen samen met de ondernemers nog

	<p>vrijwel niet meer toegankelijk. Voorstel is om met materialisering de terrasgrenzen aan te duiden. Door de bewonersvereniging wordt gepleit voor meer fietsparkeervoorzieningen</p> <p>Tevens vindt men dat de verlaagde kade veel groener mag worden ingericht aangezien men bevreesd is dat dit anders een hangplek wordt voor drugsgebruikers, mede door de aanwezigheid van drie coffeeshops in de omgeving.</p>	<p>onderzocht te worden wat de exacte begrenzing van de terrassen is. Een goede en toegankelijke route voor de voetgangers is essentieel. Deze ruimte dient ook niet ingenomen te worden door fietsparkeerders. Op de plekken bij de haltes en nabij de Kattenbrug worden fietsparkeerplekken toegewezen.</p> <p>Voor dit gebied dient een integraal beheersplan te worden opgesteld, waarbij zeker ook het gebruik, de inrichting, de openbare verlichting en de handhaving een plek krijgen.</p>
	<p>De Fietsersbond is blij dat zij wederom in een vroegtijdig stadium de gelegenheid heeft gekregen om mee te denken over het project. Op veel punten vinden zij dat de plannen goed doordacht zijn en dat rekening wordt gehouden met de belangen van fietsers. Onderstaand volgt op enkele punten nog een reactie. 3 deelplannen zijn besproken.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Herinrichting St. Jansstraat - Kattenbrug - Gebied Schouwborg/Provinciehuis <p>Bij de Kattenbrug is veiligheid in de plannen een extra aandachtspunt. Door de vormgeving en inrichting zal men trachten het fietsverkeer te verleiden om ipv via het Kattendiep naar het Ged. Zuiderdiep te gaan de Steentilstraat te nemen. Hoewel het om een beperkte hoeveelheid fietsers zal gaan is een succesvolle herinrichting twijfelachtig volgens de Fietsersbond, ook gezien de lastige 'knoop' in het alternatieve traject waar de Steentilstraat op het Ged. Zuiderdiep aansluit.</p> <p>De Kattenbrug zal extra breed worden uitgevoerd ivm draaicirkels van gelede bussen en de te verwachten voetgangersstromen van de Damster parkeergarage naar het centrum. De rijsnelheid van het autoverkeer langs het Schuitendiep zal beperkt worden met behulp van specifieke verhardingsmaterialen. Gedacht wordt o.a. aan afgeslepen natuursteen</p>	<p>Wij zijn het met de Fietsersbond eens dat het een zeer complexe en ingewikkelde opgave wordt om fietsers te verleiden om langs het alternatieve traject Steentilstraat te blijven fietsen als de Kattenbrug er is. Om dit daadwerkelijk te kunnen realiseren dient de opgave dan ook ver voor dit punt te worden opgepakt, waar komt de fietser vandaan, waar wil de fietser heen. De oplossing voor deze route ligt dan ook veel meer op het Zuiderdiep dan nabij de Kattenbrug. IN dat project (verbeteren functionaliteit halte Zuiderdiep) willen we dat aspect meenemen. De materiaalkeuze ligt nog niet vast. De kans is</p>

<p>keien, zoals voor de Korenbeurs toegepast en beoogd bij de Hoge en Lage der A bij de aansluiting op resp. de Brugstraat en de Astraat. Een andere optie is de 'kloosterkeien', die bij het stationsplein in Leeuwarden zijn toegepast. De Fietzersbond heeft onder haar leden twijfels gehoord over het comfort van de afgeslepen natuurstenen keien en stelt daarom voor om een aantal proefvlakken met verhardingsalternatieven aan te leggen zoals dat ook tbv de herinrichting van de A-straat en omgeving is gebeurd.</p> <p>Het streven van de Gemeente is om van de Diepenring een aantrekkelijke en snelle route voor doorgaande fietsers te maken om zodoende de binnenstad te ontlasten. Ter hoogte van zowel de Schouwburg als het Provinciehuis zijn bushaltes gepland. Tpv het Provinciehuis wordt nog getwijfeld tussen één grote halte of een opgedeelde halte ivm de uitrit van de parkeergarage van het Provinciehuis. Het wegprofiel wordt zodanig gedimensioneerd, dat fietsers en auto's halterende bussen achter elkaar kunnen passeren. De rijbaan wordt zodanig verhard, dat voor fietsers een gladde, comfortabele rijzone naast de halterende bus overblijft, maar voor auto's een beduidend hobbeliger rijbaan overblijft om te verhinderen dat auto's fietsers bij halterende bussen gaan inhalen. De Fietzersbond heeft geen specifieke mening over deze oplossing: de praktijk zal moeten uitwijzen hoe het werkt. De Fietzersbond dringt aan op een evaluatie na een korte periode met de nieuwe praktijk.</p> <p>Niet binnen de 3 genoemde plangebieden maar toch even aan de orde geweest is het te realiseren regime van de VRI ter hoogte van de Maagdenbrug. Er zijn een aantal varianten getekend en men polst de voorkeur van de Fietzersbond. Ook hier zijn de draaicirkels van de gelede bussen een aandacht-/veiligheidspunt. Daarom is het huidige idee om de fietsers een aparte cyclus te geven, los van de bussen en de auto's. De Fietzersbond is daar op zich niet tegen. Korte wachttijden en veilige situaties zijn voor de Fietzersbond leidend. Indien de wachttijden te lang worden verwacht zij dat fietsers met de bus/autostroom "mee" gaan rijden. De Fietzersbond stelt daarom voor om een extra groenlicht "ronde" voor de fietsers mee te nemen (zodat de fietsers in de totale cyclus 2x groen</p>	<p>klein dat het op deze route gezaagd natuursteen wordt zoals ook voor de Korenbeurs ligt. Mede op basis van referentieprojecten in den lande gaan we op zoek naar de juiste materialisering. We zullen de Fietzersbond daar zeker bij betrekken alvorens een definitieve keuze te maken.</p> <p>De aanbeveling om een evaluatie te houden na een korte periode, nemen wij van harte over.</p> <p>Bij de verdere uitwerking en zeker bij de keuze van de VRI zullen wij de mogelijkheid respectievelijk toekomstige aanpasbaarheid voor een 2^e groencyclus meenemen.</p>
--	--

	krijgen), dit zou het "meerijden" kunnen voorkomen en komt daarnaast het gevoel van een "snelle fietsroute" ten goede.	
	<p>Vanuit de gesprekken met de anders mobielen en de werkgroep toegankelijkheid komt sterk naar voren dat binnen deze groep grote verschillen zijn die het maken dat een gebied toegankelijk is. Daar waar een rolstoelgebruiker gaat voor een zo vlak mogelijke openbare ruimte, zoekt iemand die blind is juist de oneffenheden zoals stoepranden op voor de oriëntatie. Het gezamenlijk delen van elkaars aandachtspunten geeft veel duidelijkheid en verdraagzaamheid. Belangrijke aandachtspunten voor het vervolg zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Herkenbaarheid van de oversteekplekken met geleidestroken en visuele herkenningspunten; - Verzoek om een plek onderweg vanaf St Jansstraat tot Grote Markt te creëren waar men even kan rusten; - Het bereik van de pendelbus te vergroten (Grote Markt, DOT) 	<p>Wij herkennen ons in de aandachtspunten en opmerkingen die de Anders Mobielen ons geven over toegankelijkheid en gebruik van de openbare ruimte. De gesprekken voorzien ons van veel bruikbare informatie. Het gezamenlijk tot oplossingen komen die wellicht niet voor iedereen 100% ideaal zijn, maar wel bijdragen tot wederzijds begrip, vinden wij heel waardevol. Samen met Anders Mobielen willen wij de herkenbaarheid van de oversteekplekken nader uitwerken. De intentie is er om een zitplek of -aanleiding te creëren in de Sint Jansstraat, het muurtje bij de Martinikerk kan hier bijvoorbeeld onderdeel van uitmaken. De pilot met de pendelbus wordt uitgebreid en gaat vanaf september gedurende een testperiode over de Grote Markt rijden.</p>
	Met OV-bureau/Q-buzz is constructief overleg. Als suggestie is gegeven om proef te rijden in beginfase om de bochtstralen te verifiëren of deze ruim genoeg zijn. Daarnaast is het van belang een nieuwe calamiteiten route te maken nu de Diepenring busroute wordt.	Samen met het OV-bureau zijn wij voornemens de route voor de bus verder te optimaliseren. Een haltekeuze voor het Provinciehuis (aaneengesloten of opgedeeld) doen wij samen met o.a. het OV-bureau en wordt nog nader uitgewerkt. Een nieuwe calamiteitenroute via de Oostersingel wordt uitgewerkt.
	Met het OV consumentenplatform is eveneens constructief overleg geweest, met name over het toekomstig gebruik en toegankelijkheid van de halte. De voors- en tegens van de twee halte varianten nabij Provinciehuis zijn besproken, maar het OV-consumentenplatform heeft nog geen voorkeur uitgesproken.	Het plan wordt samen met o.a. uw vertegenwoordigers verder uitgewerkt tot DO-niveau. De keuze voor de haltemodellen komt hierbij ook aan de orde.
	Met stadsbeheer is gesproken over de beheerkant van de nieuwe plek aan het water rondom de Kattenbrug. Geadviseerd werd een beheerplan op te stellen specifiek voor dit gebied. Tevens suggestie om de APV aan te passen	Voor dit gebied gaan we een integraal beheersplan opstellen, waarbij zeker ook het beheer, de gewenste inrichting, de openbare verlichting en de

	voor dit gebied om fietsen te kunnen verwijderen.	handhaving een plek krijgen. De suggestie om de APV aan te passen wordt onderzocht.
	De bomenridders hebben aangegeven de bomen op de Diepenring te willen behouden en kritisch mee te willen kijken met de planvorming, waaronder een eventuele BEA	Naar aanleiding van een brief van de bomenridders is geantwoord dat binnen de huidige planvorming uitgegaan wordt van een positieve bomenbalans. Juist het meer vergroenen van kades en Schouwburgplein maakt onderdeel uit van de planvorming. De bomen in de Sint Jansstraat blijven behouden.
	De politie benadrukt dat bij het instellen van 30Km de inrichting van de straat dusdanig moet zijn dat deze snelheid ook afgedwongen kan worden. Men is positief en wil graag betrokken blijven bij het vervolg.	De 30 km inrichting is juist één van de speerpunten binnen dit plan, mede om die reden zijn wij van mening dat we dit niet overal op de Diepenring kunnen doen, zonder ook dat deel in te richten.
	De Diepenring is voor de ambulances een hoofdroute. Belangrijk aandachtspunt is dat de Stadsschouwburg en het Praediniusgymnasium goed bereikbaar moeten blijven.	Zowel de doorstroming op de Diepenring als de bereikbaarheid van de Schouwburg en het Praediniusgymnasium worden in deze plannen gewaarborgd.
	Voor de brandweer is de Diepenring eveneens een hoofdroute. De hulpdiensten zijn van mening dat de maatregelen bijdragen aan een snellere route. Men is positief.	De doorstroming op de Diepenring wordt door deze plannen beter gewaarborgd.
	De Protestantse gemeente Martinikerk maakt zich zorgen over de bereikbaarheid en met name de mogelijkheid voor mensen die slecht ter been zijn om te parkeren nabij de Martinikerk tijdens de diensten. Ook kan men nu tijdens de diensten veelal gratis parkeren, dat verdwijnt mogelijk waardoor men zich zorgen maakt over de betaalbaarheid voor hun gasten.	Wij gaan de protestantse gemeente betrekken bij het opstellen van het ontwerp voor het westelijk deel van de Sint Jansstraat/Martinikerkhof. Parkeren op eigen terrein, zoals men daar nu gebruik van maakt, maakt hier onderdeel van uit. Dat het gratis parkeren in/rond de binnenstad steeds verder wordt teruggebracht is daadwerkelijk onderdeel van het gemeentelijk beleid. Bezoekersparkeren dient daarvoor gebruik te maken van de commerciële parkeergarages.
	Een woonbootbewoonster maakt zich zorgen over de komst van de bushaltes bij het Provinciehuis en de Stadsschouwburg. Zij vreest voor toename van geluid door extra verkeer en de eventuele inrichting met een	Als gevolg van het verkeer is de geluidsbelasting uitgerekend. Hierbij is dit gebied geormerkt als een 30 km-gebied. Er zijn nagenoeg geen

	<p>hobbelige strook nabij de woonboten om de halterende bus te passeren.</p> <p>Ook zal door toename van aanwezige mensen haar woongenot worden beperkt. Ze ervaart hierdoor minder privacy en ook zal het geluid van aanwezige mensen storend zijn. Haar woonboot is hier niet voor geïsoleerd. Tevens is het gebied op het water net een klankkast tussen de hoge gebouwen van het provinciehuis en de Schouwburg</p>	<p>wijzigingen in de geluidsbelasting te verwachten. We dient zorgvuldig onderzocht te worden hoe de passeerstrook tegen de kade gerealiseerd moet worden om potentieel overlast naar woonbootbewoners te voorkomen.</p> <p>Met de verschillende visies in het gebied willen we van de Diepenring steeds meer een boulevard-achtige uitstraling maken, waarbij verblijf en recreatie centraal staan. Gelijk willen we onderzoeken op welke wijze we dat gaan vormgeven, waarbij met name het participatietraject rondom de motie Diepenring voor alle Stadgers, hier inhoud aan kan gaan geven. Vegroenen van de kade, zonder dat hier een privé-achtige uitstraling ontstaat, behoort dan ook tot de mogelijkheden.</p>
	<p>Diverse gesprekken tijdens het binnenstadscafé over het wel of niet invoeren van 30 km/u op de (gedeeltelijke of gehele) Diepenring.</p>	<p>Zie hiervoor het stuk aan het eind van dit document</p>
	<p>Diverse gesprekken over het eventueel opheffen van parkeerplaatsen op de Diepenring.</p>	<p>Zie hiervoor het raadsvoorstel</p>

Vergroten van het gebied waar maximaal 30 km/u mag worden gereden op de Diepenring

Een belangrijk punt vanuit de participatie is het vraagpunt of de maximale snelheid van 30 km/u niet overal op de busroute op de Diepenring kan worden ingesteld. Essentieel hierbij is dat 30 km/u niet alleen met een bordje 30 en handhaving is te realiseren, maar een ingrijpende herinrichting vergt. Een dergelijke herinrichting past echter niet bij het huidige belang en de huidige functie van de Diepenring in het verkeerssysteem.

- 30 km/u kan bij wegen van lagere orde, maar werkt alleen als de inrichting dat "afdwingt" en uit zichzelf leidt tot veilig verkeersgedrag met lage snelheid. Alleen een bordje 30km en handhaving leidt niet tot het gewenste effect.
- De huidige functie is niet verenigbaar met 30 km/u, want de huidige functie vraagt een vlotte, verkeersveilige doorstroming voor alle verkeerssoorten
- De weg/straat/route Diepenring vervult nu diverse verkeersfuncties:
 - a. Gebiedsontsluiting
 - b. Verbinding van stadsdelen
 - c. Parkeerroute
 - d. Slimme fietsroute
 - e. Aanrijroute voor hulpdiensten
 - f. En straks: stedelijke/regionale busroute voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer
- De Diepenring is daarmee één van de dragers van het huidige verkeerssysteem (ringweg, aanrijroutes, ring rond het centrum) en staat hoog in de hiërarchie van wegen.

Specifiek ten aanzien van het (H)OV geldt hierbij het volgende:

- Een inrichting als echt 30 km/u-gebied leidt naar verwachting tot langere rijtijden voor o.a. HOV-bus (effectief zelfs lager dan 30km/u), maar dit is verder nog niet onderzocht. Langere rijtijden hebben gevolgen voor dienstregeling, busomlopen, personeelsinzet etc, dus op exploitatie van OV.
- Daarmee komen dan mogelijk de afspraken met OV-bureau en provincie over rijtijdeffecten in gevaar, wat leidt tot claims vanuit het OV.
- Daarbij is een vlotte OV-route van belang voor de kwaliteit van het OV als alternatief voor het autoverkeer. Minder aantrekkelijk OV leidt onder andere weer tot meer autoverkeer.

Een eventueel onderzoek naar mogelijk 30 km/u op het gehele traject van de Diepenring is daarmee een integraal onderzoek waarbij veel disciplines en invalshoeken moeten worden betrokken. Naast de hiervoor genoemde aspecten rondom verkeer dienen hier ook de belangen en effecten voor leefomgeving, verblijfskwaliteit, recreatie, ondernemers etc. mee te worden afgewogen. Het gaat hierbij naast de wegehierarchie en de functie van de weg in het systeem van de stad als geheel, ook over de relatie met Next City (stedelijke groei, robuustheid verkeerssysteem) en bovendien gaat het over zaken als identiteit en het gewenste gebruik en aanblik van de Diepenring als icoon van de stad.