

**BINNENSTAD
GRONINGEN**



ruimte voor jou

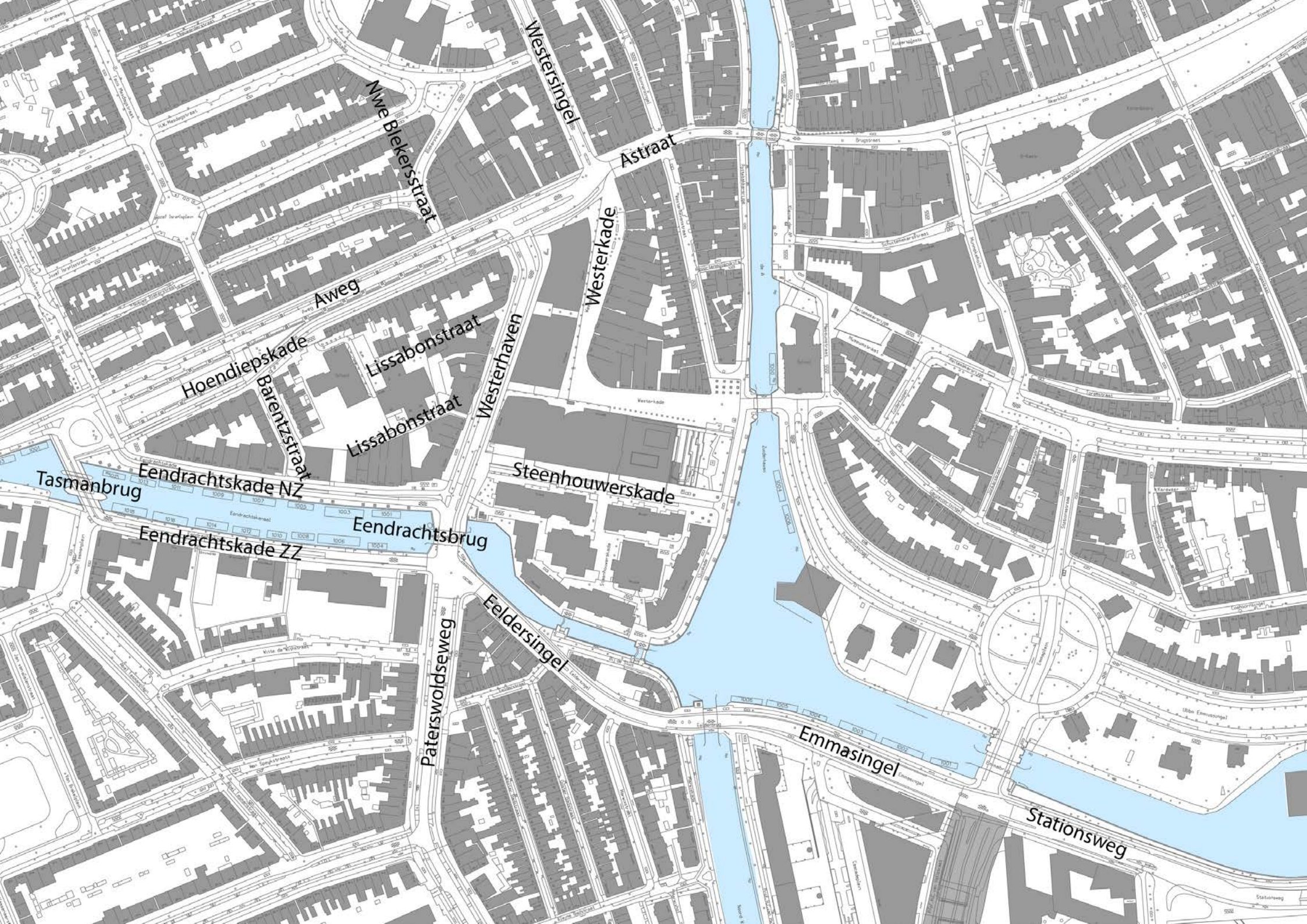
Inrichtingsplan Bussen over West

Inrichtingsplan Bussen over West

Inhoudsopgave

Voorwoord	5
Ruimtelijke context	6
Visie Bestemming Binnenstad	6
Ruimtelijke analyse	8
Toekomstige ontwikkelingen	13
Bouwstenen voor het ontwerp	15
Speelveld en kwaliteiten	15
Focus op 1 km ²	15
Voetgangers en looproutes	18
Binnenstadscafé 'Bussen over West'	19
Reacties en resultaten	19

Inrichtingsplan Bussen over West	21
De nieuwe busroute	23
Het inrichtingsplan nader toegelicht	24
Centrumhalte West	38
Groen	54
Bestaande en nieuwe groenstructuur	54
Bomenplan	54
Civieltechnische aspecten	57
Kabels en leidingen	57
Afvoer van hemelwater	57
Leefbaar en Duurzaam	58
Verharding	58
Straatmeubilair en verlichting	58
Bomen en groen	58
Beheer en toekomstbestendigheid	60



Westersingel

Nwe Blekerstraat

Astraat

Westerkade

Aweg

Hoendiepskade

Barentstraat

Lissabonstraat

Lissabonstraat

Westerhaven

Steenhouwerskade

Tasmanbrug

Eendrachtskade NZ

Eendrachtskade ZZ

Eendrachtsweg

Paterswoldseweg

Eeldersingel

Emmasingel

Stationsweg

Voorwoord

Voor u ligt het inrichtingsplan van de nieuwe busroute aan de westkant van de binnenstad. Het eerste plan van onze binnenstadsvisie dat we concreet hebben uitgewerkt. We geven de komende jaren een enorme impuls aan onze binnenstad. De binnenstad verandert en is allang geen plek meer waar je enkel komt om te winkelen of om uit te gaan. Het is steeds meer de huiskamer van onze stad waar mensen graag verblijven, wonen en werken en waar beleving een steeds grotere rol speelt.

Om ervoor te zorgen dat hartje stad een plek blijft waar mensen graag komen, willen we de komende jaren vooral slimmer met de ruimte omgaan. Daarom gaan we meer ruimte bieden aan fietsers en voetgangers. Een gevolg daarvan is dat de bussen een andere route gaan rijden, ook aan de westkant van de binnenstad. De bussen verdwijnen daar uit de Brugstraat. De nieuwe route is via de Westerhaven met een halte binnenstad op de Aweg.

Wat dat betekent voor de inrichting in dat gebied, leest u in dit plan.

We hebben het plan uitvoerig besproken met vele belanghebbenden, Stadgers, ondernemers, belangenorganisaties en andere geïnteresseerden. Zowel in

persoonlijke gesprekken als in meerdaagse binnenstadcafés (november en april). Velen hebben van de gelegenheid gebruik gemaakt om mee te praten en te reageren op de plannen. Dat heeft geleid tot diverse aanpassingen. Hoe we deze reacties hebben meegenomen, leest u in de separate bijlage Resultaten Binnenstadscafé Bussen over West.

Dit plan gaat over de aanpassingen die nodig zijn aan de westkant van de binnenstad, zodat de bussen er anders kunnen gaan rijden. De verwachting is dat in het voorjaar van 2017 de uitvoering kan starten en dat medio 2017 de bussen de nieuwe route kunnen gaan rijden. Parallel daaraan gaan we komend najaar aan de slag met het volgende project uit de binnenstadsvisie: het ontwerp van de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm met volop ruimte voor voetgangers en fietsers. Uiteraard doen we ook dat weer in nauwe samenwerking met de experts: de mensen die dagelijks gebruikmaken van onze binnenstad.

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Groningen

Mei 2016

Ruimtelijke context

Visie Bestemming Binnenstad

De binnenstad is het hart van de compacte stad Groningen met een groot regionaal bereik. Een concentratie van functies waar jaarlijks 26 miljoen mensen gebruik van maken. Voor bezoek aan winkels en voorzieningen en voor werkgelegenheid en onderwijs. Een relatief jonge bevolking die op zoek is naar ontmoeting, verblijf en vermaak in vele vormen. De binnenstad van Groningen biedt daarvoor een uniek podium.

De openbare ruimte, gebouwen, pleinen en parken vloeien naadloos in elkaar over en vormen het domein van fietsers en voetgangers. Groningen heeft zich decennia lang ingezet voor een publiek domein dat veilig, comfortabel, sfeervol, inspirerend en uitnodigend is.

Aanvankelijk door de circulatie van autoverkeer te concentreren op de Diepenring, het gebruik van fiets en openbaar vervoer te stimuleren in combinatie met ruimtelijk beleid (compacte stad) en door een samenhangend stedelijk verkeers- en vervoersnetwerk te realiseren, zowel in de stad als in de regio.

Het organiseren van parkeren in aan de rand van de binnenstad was de volgende stap, vooral gericht op autobezoekers van de binnenstad. De bronpunten Westerhaven (2001), Boterdiep (2005) en Damsterdiep (2012) werden gerealiseerd. Een aantrekkelijke combinatie van grote parkeeraccommodaties met detailhandel en wonen nabij de binnenstad. De reiziger transformeert naar voetganger binnen een comfortabele en plezierige setting, met de mogelijkheid om via aantrekkelijke routes de binnenstad verder te ontdekken. Ook het Hoofdstation is zo'n transformatiepunt met het Groninger Museum als visitekaartje voor de binnenstad. Aan de stadsrand ontwikkelde zich de combinatie van parkeren met hoogwaardig openbaar vervoer, vooral om werknemers tot de overstap te verleiden. Hand in hand hiermee werd het arbeids- en woningbouwbeleid afgestemd met de partners in de regio om een extra kwaliteitsslag te maken. Er gaat niets boven Groningen werd de landelijk bekende slogan.

Zo vond er een gewenste transformatie plaats van gemotoriseerde reizigers (trein, bus, auto) uit de regio, naar voetgangers, die gemakkelijk hun weg vonden in het compacte centrum van de stad. Ook de inwoners van de stad zelf kozen voor gemak en eenvoud. De fiets bleek het belangrijkste vervoermiddel te

zijn. De koppeling met het fietsbeleid maakte van Groningen Fietsstad nummer 1. De stad floreerde en transformeerde ondertussen vooral op de belangrijkste loop/fietsroutes naar de binnenstad:

- NS station – Vismarkt - Noorderplantsoen
- Westerhaven – Astraat/Brugstraat – Vismarkt
- Hanzeplein (UMCG) – Sint Jansstraat – Grote Markt
- Ebbingestraat – Grote Markt – Oosterstraat/Gelkingestraat

We zijn toe aan een nieuwe fase om het publieke domein een extra kans te bieden. In deze fase wordt extra ruimte gemaakt voor verblijven, door verplaatsing van busroutes in de binnenstad.

Het openbaar vervoer is een belangrijke schakel tussen de regio en de stad. Bij het Hoofdstation vindt de uitwisseling plaats met de trein en bus. Dit is ook het belangrijkste bronpunt voor de voetgangers, die via de Werkmanbrug (Groninger Museum) hun weg vervolgen. Op steenworp afstand ligt de Vismarkt. Duizenden bezoekers van de binnenstad maken van deze verbinding gebruik net als talloze werknemers en scholieren.

Om in de binnenstad meer ruimte en vrijheid te maken voor de verblijfsfunctie van voetganger en fietser, worden de busroutes via het AKerkhof en Grote Markt, conform de vastgestelde visie Bestemming Binnenstad (2016) verplaatst. De bushalte op het Zuiderdiep raakt aan het kernwinkelgebied (Herestraat) en blijft bestaan. De bussen verdelen zich vanuit het Zuiderdiep over de oostzijde (Kattendiep/ Diepenring) en westzijde (Emmaplein/ Westerhaven) van de binnenstad. Er komen nieuwe haltes op de Diepenring (Sint Jansstraat) en bij de Westerhaven (Aweg), gekoppeld aan de belangrijkste voet-/fietsroutes naar de binnenstad.

Op de rand van de historische binnenstad, wordt aan de oost- en westzijde een nieuwe halte gerealiseerd. De bussen gaan dan ook een andere route en dienstregeling rijden. Zowel de lijnvoering als het realiseren van een nieuwe halte bij de binnenstad hebben gevolgen voor de inrichting van de openbare ruimte, zowel binnen het centrum (gele gebied) als op de rand van het centrum (rode gebied).

Dit boekje beschrijft het inrichtingsplan, de uitgangspunten voor het ontwerp en de keuzes die gemaakt zijn na een uitvoerig traject waarbij vele burgers, belangenorganisaties en ondernemers betrokken zijn geweest. Dit heeft geresulteerd in een inrichtingsplan voor de nieuwe busroutes aan de westzijde van de binnenstad.

Ruimtelijke analyse

In het plangebied voor binnenstad west komen vele historische en eigentijdse structuren samen. Ontstaan op de Hondsrug lag de stad hoog en droog, verbonden met de rest van de Nederland over de weg in zuidelijke richting. Via het water (Reitdiep) was er ook een relatie met de zee.

Bij de ontginning van de laaggelegen gebieden in de regio werden drie waterverbindingen gegraven die het ommeland verbonden met de stad: het Boterdiep, het Damsterdiep en het Hoendiep. Op het uiteinde van deze verbindingen ontstonden havens, vernoemd naar de windrichtingen. De handel verbond het ommeland met de stad.



FRIESLAND

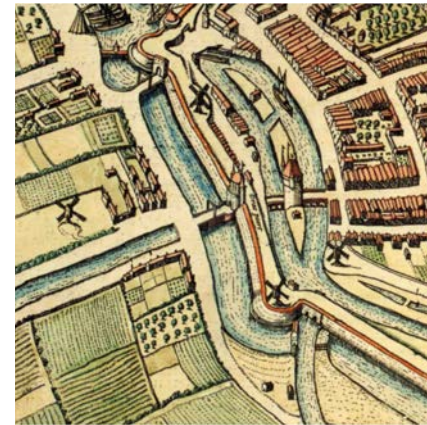
Kamer jungle

Aweg Langs het Hoendiep

BENJAMIN CLEMENTINE

Historisch gezien is binnenstad-west de plek waar het water van het Hoendiep en de 'route naar Leeuwarden' samenkomen bij de stad. Eerst via de Abrug en later, vanuit verschillende waterlopen bij de bolwerken van de stad, bij de Apoort. Tevens was dit de plek waar de weg vanuit zuidelijke richting, vanuit Paterswolde, aankwam bij de stad. Al lange tijd was hier een stelsel van land- en waterwegen met de daarbij behorende dynamiek en handel.

Na de slechting van de vestingwerken (1878) werd de gracht onderdeel van het waternetwerk. Het gigantische bouwwerk de Westerhaven kreeg een functie voor de overslag van goederen tussen het ommeland en de stad en het (hoger gelegen) overige vaarwater. Dit heeft bijna 200 jaar gefunctioneerd. Het watertransport werd minder doordat het vervoer over land toenam. En in het midden van de vorige eeuw paste de schaal van de Westerhaven niet meer bij het transport over water. Uiteindelijk werd de Westerhaven gedempt om autoparkeren te faciliteren. In combinatie daarmee ontstond er een markt en een plantsoen.



Historische ontwikkeling Westerhaven

Op het einde van de 20e eeuw is er een plan ontwikkeld voor de Westerhaven als bronpunt voor de stad. Hier konden grote winkels die niet pasten in de fijnmazige structuur van de binnenstad, vlakbij de binnenstad een plek krijgen en onderdeel blijven van het gebruik van het centrum. Hiermee werd voorkomen dat een 'modern' winkelgebied zou concurreren met de historische binnenstad, zoals in veel oude Europese steden is gebeurd.

Dit werd versterkt door de aanleg van een grote parkeergarage die direct en goed verbonden was met het autonetwerk. Woningen in een duurder segment boven de winkels voorzagen in een behoefte om een draagkrachtige doelgroep blijvend te binden aan de jonge studentenstad.

De komst van de centrumhalte west past programmatisch helemaal in het concept van de bronpunten van de stad en beide kunnen elkaar versterken.

De functies en bebouwing in dit gebied zijn heel divers van karakter. Dit hangt samen met de positie op de rand van de historische stad, de bouwperiode, de verschillende karakteristieken die het gebied heeft gehad en de mix en wijziging van functies en schaal. In de openbare ruimte transformaties van vaarroute met kade naar wegen ver in het ommeland, samen met kleinschalige bedrijvigheid tegen de achtergrond van grootschalige stedelijke ontsluiting. Zo staan er monumenten met karakter, kleine arbeiders/schipperswoningen, pakhuizen

en historische bedrijfspanden, afgewisseld met appartementsgebouwen uit de tweede helft van de vorige eeuw. De stedenbouwkundige oriëntatie op de torens van de stad is nog goed zichtbaar. De relatie tussen de bebouwing en de openbare ruimte varieert sterk, naar gelang de functie en de plek aan de route. Nabij de Westerhaven is de bebouwing vooral publieksgericht. De realisatie van de nieuwe centrumhalte zal invloed hebben op de looproutes en de verwachting is dat het publiekgerichte karakter van deze plek alleen maar zal toenemen.

Daarnaast is er natuurlijk op de locatie van de oorspronkelijke Westerhaven nu een nieuw stuk stad ontstaan: een bronpunt, een winkelgebied met regionale trekkers, een meer luxe woonvorm, een parkje aan het water en een ruime parkeergarage. Nog steeds onderdeel van, en onlosmakelijk verbonden met, de binnenstad. Een plek van transformatie, beweging en ontwikkeling. Stad.

De verkeersstructuur - de parkeer/verdeelroute voor de binnenstad, werd rond het jaar 2000 verschoven in westelijke richting.

- De Westerkade werd voor voetgangers ingericht, de fietsroute verdween.
- De route naar de binnenstad kreeg als eindbestemming de parkeergarage Westerhaven, zowel vanuit zuidelijke als westelijke richting.
- Het Abel Tasmanplein werd aangelegd, samen met een brug over het Hoendiep, om parkeerverkeer, via de Eendrachtskade zuidzijde, naar de Westerhaven te leiden.
- De Aweg, richting centrum, was alleen nog voor de bus en bewoners toegankelijk.

De huidige verkeersstructuur van de stad bestaat uit een ringweg, diepenring en radialen. De ringweg om de stad Groningen geeft aansluiting op het landelijke hoofdwegennet (A28 en A7), de diepenring is de parkeer- en verdeelring om de binnenstad heen en vijf routes verbinden het ommeland met de binnenstad: het Hoendiep (west), het Boterdiep (noord), het Damsterdiep (oost), de Europaweg en het Emmaviaduct (zuid). Aan het einde van deze routes naar het centrum zijn de grotere parkeergarages (bronpunten) gesitueerd.

Functioneel blijft de betekenis van de verkeersroutes naar de binnenstad intact.

Een belangrijk deel van de bevoorrading, bereikbaarheid en parkeerontsluiting van de binnenstad is opgehangen aan de Diepenring. Ter hoogte van de Westerhaven gaat het dan om:

- de westelijke ontsluiting op de ringweg op het Hoendiep en de Aweg (bus) of
- de zuidelijke aansluiting vanaf het Emmaviaduct en de Eeldersingel richting Westerhaven (parkeren) en Westersingel (bevoorrading).

De route via de westelijke ringweg heeft al heel lang de voorkeur als centrumroute en bij de realisatie van de zuidelijke ringweg zal die betekenis in relatie tot de binnenstad en de parkeeraccommodatie Westerhaven verder toenemen.

Het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is regionaal opgebouwd. Woon- en werklocaties in de stad en regio en ook instellingen op het gebied van gezondheid, onderwijs en sport zijn met elkaar verbonden via drie HOV-lijnen. Treinstations en P+R terreinen zijn de belangrijke overstaplocaties (knooppunt) naar een andere vervoerwijze (bus-trein, auto-bus, trein-fiets, bus-voetganger, bus-bus, trein-taxi). Een betrouwbare afstemming van aankomst- en vertrektijden en een veilige en comfortabele uitwisseling van passagiers is daarom belangrijk.

Bij de Westerhaven ontwikkelt zich een knooppunt van openbaar vervoer

met een andere dynamiek. Het gaat vooral om passagiers die de binnenstad bezoeken of verlaten. De passagier mag voelen dat de halte Binnenstad west het voorportaal is van het verblijfsgebied, de binnenstad van Groningen.

De oriëntatie van buspassagiers zal gericht zijn op de wandelroute naar het centrum via de Astraat en Brugstraat en terug. De winkels op de route zullen van deze extra voetgangersstroom kunnen profiteren. De aankleding, helderheid, veiligheid van de route en oversteekbaarheid van kruisingen vraagt om extra aandacht. Sfeer en materiaalkeuze, aankleding met bomen en verlichting en ook de aanwezigheid en positie van straatmeubilair moet ondersteunend zijn aan de beleving van een aantrekkelijke en comfortabele looproute. Bij de bushalte moeten passagiers veilig en comfortabel kunnen wachten. Dit stelt specifieke eisen aan de inrichting van de halte metabri's, verlichting en informatie om het idee van wachten te veraangename.

De doorstroming van het busverkeer en de betrouwbaarheid van de dienstregeling zijn van groot belang bij deze centrumhalte. Ze drukken de kwaliteit uit van deze transportwijze.

De sfeer wordt bepaald door een samenkomen van flinke stromen verkeer. Grote aantallen voetgangers bij de halte van en naar het centrum. En een eigen

stroom gerelateerd aan het bronpunt Westerhaven met de parkeergarage en publiekstrekkers Mediamarkt en Primark.

Er zijn ook heel veel fietsers op de route Aweg – Brugstraat (15-25.000/etmaal). Op de route Westersingel – Westerhaven rijdt nu veel autoverkeer (5000/etmaal). Dit verkeer bestaat uit verkeer dat zich beweegt tussen de stadswijken, auto's die een parkeerplek zoeken nabij de binnenstad en het noodzakelijke goederenvervoer voor de binnenstad.

Toekomstige ontwikkelingen Binnenstad

De veranderingen op de Westerhaven en omgeving zijn rechtstreeks het gevolg van de vastgestelde visie op de Binnenstad (2016). Door de voorgestelde wijziging van de routes voor de bus, ontstaat er bij de Westerhaven een andere situatie.

Er komt een belangrijke halte Binnenstad west, de busroute naar het station wordt verder geoptimaliseerd en deels als busbaan uitgevoerd, er vindt een wijziging van de circulatie voor autoverkeer plaats en bij de verkeerslichten van de Paterswoldseweg en het Emmaviaduct worden aanpassingen uitgevoerd om een vlotte en veilige doorstroming te garanderen.

De bushalte op de Aweg wordt getransformeerd tot een hoogwaardige

centrumhalte, geschikt voor vele passagiers. Een nieuwe invulling, vorm en entree voor de binnenstad. Veilig, comfortabel en aantrekkelijk ingericht.

Op het gebied van de stedelijke dynamiek zijn er ook ontwikkelingen gaande. Mensen raken gewend aan de 24/7 economie, winkelen transformeert in vermaak, verblijven en beleving is belangrijker geworden, nieuwe formules dienen zich aan in de winkelbranche. De binnenstad maakt zich op voor het volgende tijdperk. De bouw van de oostwand van de Grote Markt en het Groninger Forum zijn daar de voorlopers van.

In het verkeer en vervoer zijn ontwikkelingen gaande gericht op het delen van auto's, milieuvriendelijke vervoerwijzen en management van parkeren en verkeersstromen in een netwerk. In de directe omgeving van het centrum wordt al voortgebouwd op systemen die sturend kunnen ingrijpen bij calamiteiten, files, overdruk, prioriteiten en gedrag van sommige doelgroepen zoals de bus, hulpverleningsdiensten en parkeerverkeer. Groningen spant zich extra in voor de fietsers.

De ontwikkeling van het stationsgebied gaat ook grote impact hebben op de binnenstad. Er komen nieuwe verbindingen, het busstation gaat naar de zuidzijde en de afwikkelingen van stromen worden verbeterd. Er ontstaat ruimte

voor een nieuw programma. Het OV-netwerk gaat anders functioneren met het doorkoppelen van de treinlijnen. En de ambities zijn erop gericht er een nieuw aantrekkelijk project te maken voor de stad.

Verder van de binnenstad af, maar niet minder belangrijk, zijn de werkzaamheden aan de Zuidelijke Ringweg en de andere projecten aan het verkeersnetwerk zoals het Oosterhamriktrace en de Westelijke Ringweg. Dit gaat invloed hebben op de toegangswegen naar de binnenstad en daarmee de stromen in de binnenstad.

Bouwstenen voor het ontwerp

Speelveld en kwaliteiten

De Groningse binnenstad is van levensbelang, in sociaal en economisch opzicht, als hart voor de stad en regio. De succesvolle ontwikkeling van de stad, in de afgelopen decennia, lijkt vanzelfsprekend maar is dat zeker niet. Moderne technische ontwikkelingen zorgen nu voor nieuwe dynamiek. Zowel geografisch als economisch is het speelveld enorm vergroot. Voorbeelden zijn: het groeiend aandeel buitenlandse studenten; de concurrentie met andere steden om bedrijven en investeerders aan te trekken; de voorziening van voedsel en diensten is minder vanzelfsprekend; regionaal en cultureel zijn er fikse investeringen gedaan in concurrerende steden (musea, evenementen, podia).

Gelukkig heeft Groningen een aantal essentiële onderscheidende kwaliteiten zoals de historische binnenstad, een aantal grote en sterke instituten (op het gebied van onderwijs, gezondheidszorg en onderzoek) en een groot en aantrekkelijk Ommeland. Dit maakt de binnenstad aantrekkelijk om in te investeren, zowel privaat als publiek. Investerings- en initiatieven zullen altijd nodig zijn om aan te sluiten bij maatschappelijke veranderingen. De stad is nooit af geweest en zal dat ook nooit zijn.

Focus op 1 km²

In de Binnenstadsvisie (2016) is een beeld geschetst waarbij de aantrekkelijkheid van de binnenstad versterkt kan worden. Anticiperend op toekomstige trends en ontwikkelingen, zoals de groeiende (jonge) bevolking, het belang van informele ontmoeting en vermaak, de (explosief) groeiende concurrentie in de detailhandel, internetshoppen, worden voorstellen gedaan om de inrichting van de binnenstad toekomstbestendig te maken.

De knelpunten als gevolg van intensief gebruik van de openbare ruimte (stallen/parkeren) of exclusief ruimtegebruik (bus, markt) krijgen nu meer aandacht. Een middel daartoe is keuzes maken (verplaatsen van busroutes en markt). Zo kan integraal ontwerpen en slim management antwoord geven op het gebied van vraag en aanbod van schaarse ruimte, door dubbelgebruik met tijdvensters en digitale informatie bij parkeren.

Het gebruik van de openbare ruimte, de intensiteit van bewegende voetgangers en fietsers is nu meer in beeld en vraagt specifiek aandacht bij het ontwerp van de Astraat en Brugstraat. Ook de gebruikerswensen (terras, vrije doorloop) en speciale voorzieningen (straatmeubilair, bank, informatie, groen) vraagt om een helder antwoord binnen de zienswijze van een binnenstad die flexibel ruimte biedt en aantrekkelijk moet zijn.



Om meer ruimte te geven aan het verblijven, zowel in beweging als in ontspanning, is besloten de bus een andere route door de binnenstad te laten rijden. De focus is daarbij veel minder gericht op één centraal punt (de Grote Markt), maar op de binnenstad als geheel.

De binnenstad van Groningen is een aantrekkelijk en goed te belopen gebied van ongeveer 1 km². Het water om het centrum, de Diepenring, met de 15 bruggen, markeert het gebied. Het stadshart is van daaruit gemakkelijk bereikbaar, vanuit elke windrichting.

De bus neemt in de binnenstad een onevenredig grote hoeveelheid ruimte in beslag. Vanwege het belang van goed openbaar vervoer is er ook sprake van exclusief gebruik (busbanen, halteplek, prioriteit bij verkeerslichten). Door de grote aantallen bussen en de fysieke verschijningsvorm lijkt het openbaar vervoer dominant aanwezig. Daarom is er voor gekozen om de bus via een andere route te laten rijden. Die route is minstens zo snel als de huidige route nu. Gelijktijdig worden de nieuwe haltes voor de binnenstad op strategische en aantrekkelijke locaties gerealiseerd.

Voetgangers en looproutes

In de binnenstad is de voetganger de belangrijkste gebruiker. In vele vormen, kleuren en momenten is er beweging, verblijf, ontmoeting en communicatie. Jaarlijks maken 26 miljoen voetgangers gebruik van de binnenstad. In Groningen komt circa 60% van de bezoekers met de fiets naar de binnenstad. Dat is extreem veel. Alleen daarom al is Groningen, met recht, de fietsstad van Europa.

Voor het openbaar vervoer (bus) maken we een ringstructuur met haltes bij de belangrijkste looproutes naar het hart. De locaties Westerhaven, Zuiderdiep en Turfsingel voldoen aan de basisvoorwaarden voor een centrumhalte en haken uitstekend aan bij zeer aantrekkelijke routes naar het hart van de stad, zoals de Brugstraat, Folkingestraat en Sint Jansstraat. Deze centrumhaltes worden zo ingericht dat het aangenaam is om er te verblijven en dat het uitnodigend is om de binnenstad te bezoeken.

De halte AKerkhof vervalt. Daar staat tegenover dat de belangrijkste looproutes naar de binnenstad een stuk aantrekkelijker worden ingericht voor voetgangers en fietsers. Voor hoogwaardig openbaar vervoer is er het Hoofdstation waar

trein en bus op elkaar aansluiten. Via een aantrekkelijke looproute door de historische binnenstad komt men in het stadshart uit bij de reeks van centrale pleinen. De overstap van bus op trein is optimaal geregeld. Er zijn duizenden stallingen voor fietsers in het centrum en bij het station.

Aanvullend komt er een alternatieve vervoerwijze voor mensen voor wie de loopafstand tot het hart van de stad moeilijk te overbruggen is.

Geen aankopen, zonder bevoorrading. Een eigentijdse visie gericht op stadsdistributie is in ontwikkeling, waarbij het gaat over venstertijden, routes, schoner en compact vervoer, samenwerking, vertrouwen en communicatie. Dat vraagt om een mooie en sterke inrichting van straten en pleinen die geschikt zijn voor zowel voetgangers als voor vrachtverkeer.

Voor de auto is de diepenring rond de binnenstad gekoppeld aan het hoofdwegennet en aan de grote parkeeraccommodaties: de Westerhaven, het Damsterdiep en Boterdiep. Op de grens van de historische binnenstad zijn de bronpunten de locaties waar de transformatie plaatsvindt van automobilist of reiziger naar voetganger.

Binnenstadscafé 'Bussen over West'

Reacties en resultaten

Gedurende het ontwerpproces hebben we Stadlers, belanghebbenden, betrokkenen en belangenverenigingen de kans gegeven aan de voorkant mee te denken bij het ontwerp.

De eerste keer was in november 2015 tijdens het LetsGro-festival, waar de Binnenstadvisie en de eerste schetsen voor de nieuwe inrichting van het westelijk deel van de binnenstad zijn voorgelegd aan direct betrokkenen, belangenorganisaties en geïnteresseerde Stadlers. Op dat moment zijn de eerste ideeën toegelicht en op schetspapier zijn nieuwe ideeën verzameld en verbeeld. Opvallend was de hoeveelheid en ook de tegenstrijdigheid van de reacties, zoveel mensen zoveel meningen.

De meeste reacties waren overwegend positief over de binnenstadvisie en ook over de uitnodiging om daarover mee te praten. Er waren wel veel kritische vragen over de eerste schetsen van het inrichtingsplan.

De meest voorkomende onderwerpen waren:

- De bereikbaarheid (per auto) van de Westerhaven (ondernemers) en Lissabonstraat (bewoners).
- De verkeersafwikkeling in binnenstad west tegen het licht van de huidige vraagstukken (doorstroming, wachten en filevorming).
- De verkeersafwikkeling op de Steenhouwerskade in relatie tot de bevoorrading van de Westerhaven en bereikbaarheid van de parkeergarages.
- Gebruik van de Westerkade door fietsers, ruimtebeslag en benutting van stallingen, gedrag en handhaving verkeersregels, autogebruik, kwaliteit van de inrichting.
- Veilig gebruik van stoep en straat voor fietsers, voetgangers en anders mobielen, met name rond de nieuwe halte en in de Astraat/ Brugstraat.
- Doorstroming van verkeer op de route Abel Tasmanbrug - Eendachtsbrug - Emmasingel - Stationsweg en trage verkeersafwikkeling bij de kruispunten.

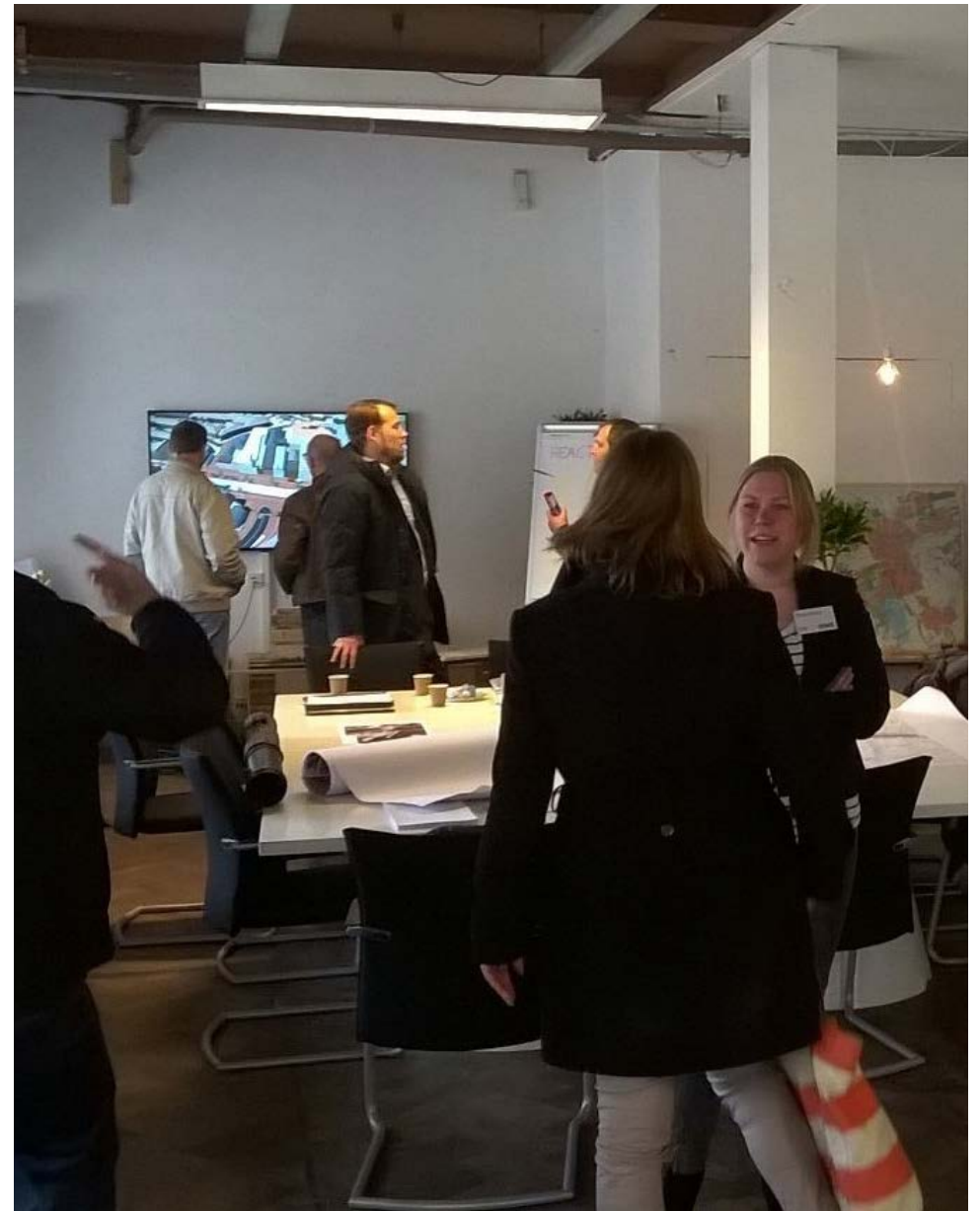
De tweede bijeenkomst was in april 2016. Hier is het voorlopig ontwerp voor de eerste fase, met de nieuwe halte en busroute, voorgelegd. De reacties uit het eerste binnenstadcafé (november) waren daarin verwerkt. Om de doorstroming en bereikbaarheid te verbeteren is bijvoorbeeld een ingrijpende wijziging van de autorouting voorgesteld. Verder is een uitwerking van de centrumhalte gepresenteerd met verschillende varianten op het niveau van inrichting en gebruik.

Er werden vooral toelichtende vragen gesteld over:

- De verkeerscirculatie nabij de parkeergarage Westerhaven en bereikbaarheid van de Steenhouwerskade.
- De veiligheid van fietsers, voetgangers en anders mobilen bij de centrumhalte en de route naar de Astraat.
- De doorstroming van verkeer op de Eeldersingel.

Deze vragen hebben nog geleid tot kleinere aanpassingen/verbeteringen in het ontwerp, vooral bij het plein rond de centrumhalte en de kruising Emmasingel – Stationsweg.

De reacties van beide binnenstadcafés zijn vastgelegd in het document Resultaten Binnenstadcafé 'Bussen over West'. Dit document is als bijlage toegevoegd aan het raadsvoorstel.

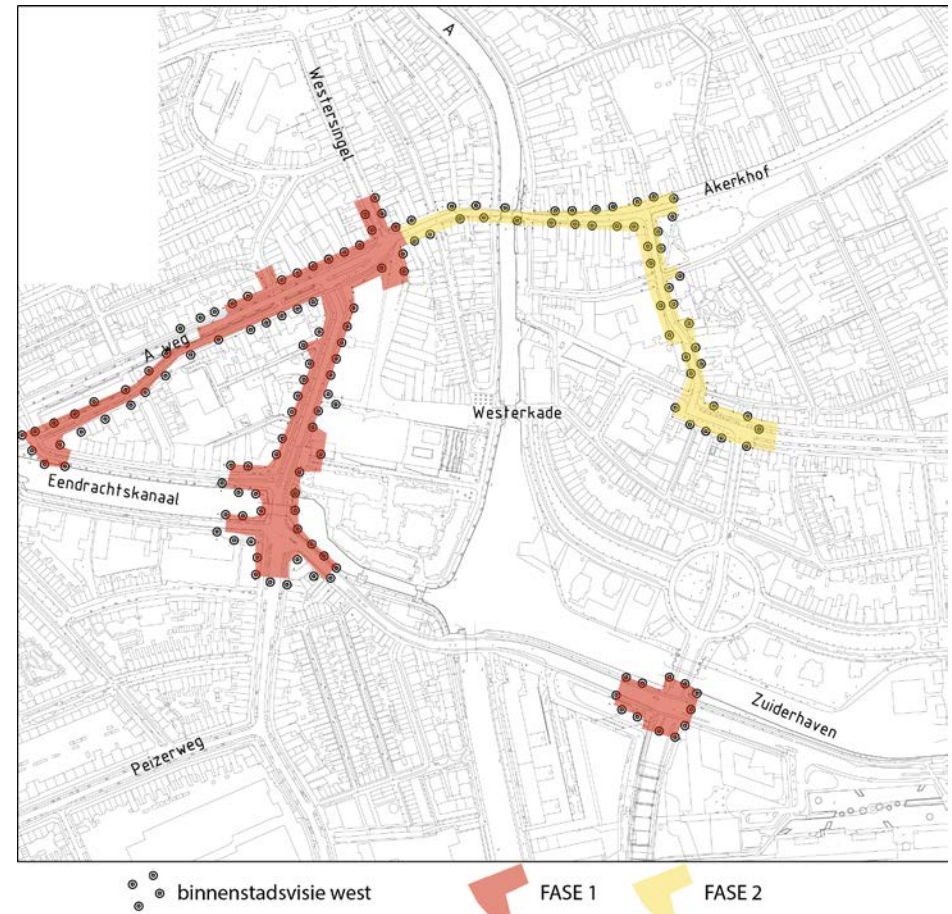


Inrichtingsplan Bussen over West

In 2017 wordt begonnen met de uitvoering van de Binnenstadvisie aan de westkant van de binnenstad. Dit project bestaat uit 2 fasen: de herinrichting van de nieuwe busroutering via de Westerhaven en de herinrichting van het westelijke deel van de Binnenstad, waar de bus nu nog rijdt. Deze fasen worden ook wel rood (bus/auto) en geel (wandel/fiets) genoemd.

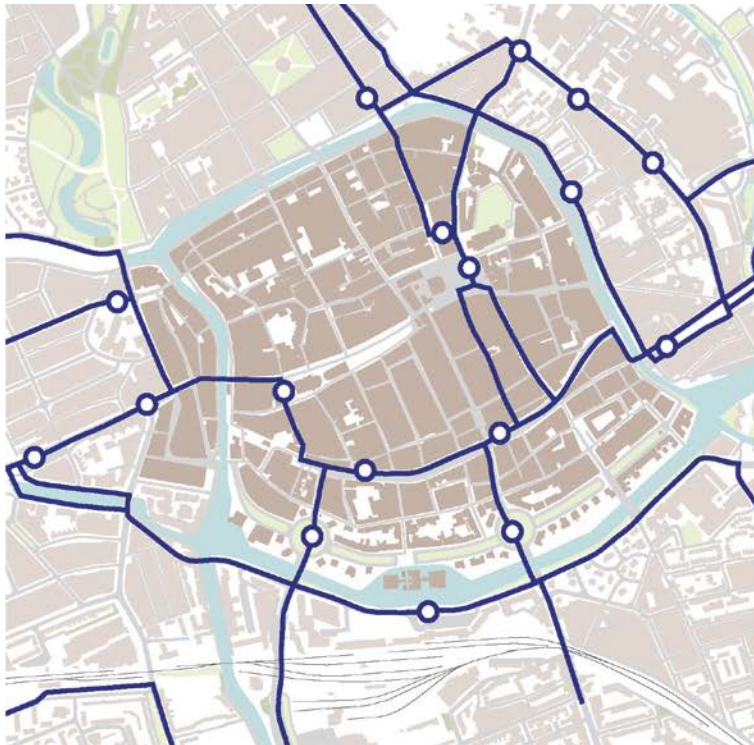
- Fase 1 bestaat uit het inrichten van de nieuwe busroute via de Westerhaven van en naar het Hoofdstation. De nieuwe centrumhalte aan de Aweg is ook onderdeel van deze eerste fase. Op de busroute worden maatregelen genomen die gericht zijn op een vlotte doorstroming.
- Fase 2 richt zich op het herinrichten van de oorspronkelijke busroute via de Astraat, Brugstraat en de Munnekeholm. Als de nieuwe route in gebruik is genomen, kan begonnen worden met de herinrichting van dit deel van de binnenstad.

Het voorliggende Inrichtingsplan 'Bussen over West' heeft betrekking op de eerste fase.

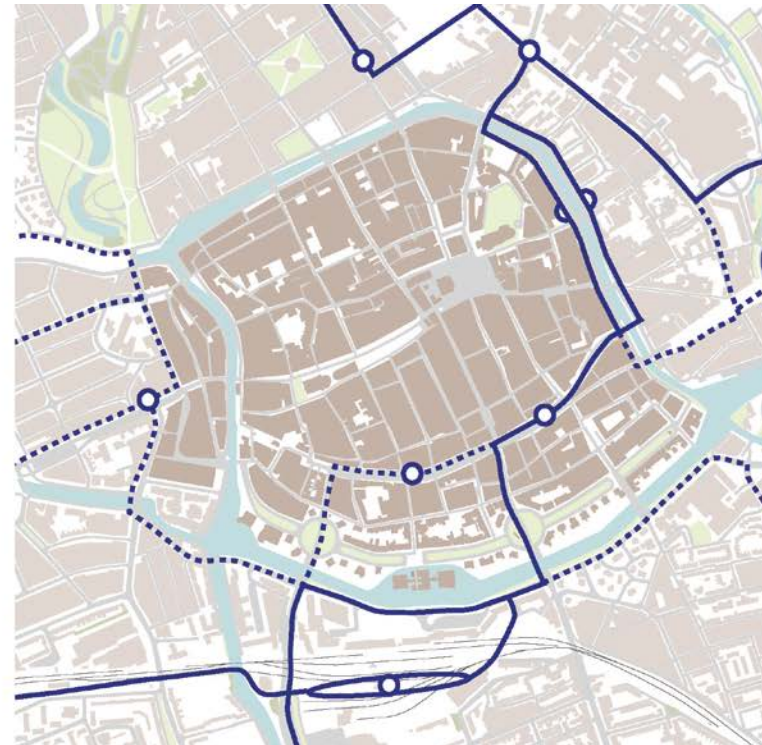


De nieuwe busroute

We realiseren een snelle busroute via de Westerhaven, die qua tijd overeenkomt met de busroute via de Brugstraat. Daartoe moeten we een aantal ruimtelijke ingrepen doen. De nieuwe busroute bestaat uit twee hoofdlijnvoeringen. Eén daarvan gaat vanaf de Aweg via de Westersingel naar het noordelijke deel van de stad en de andere lijn gaat via de Aweg en Hoendiep naar het westelijke deel van de stad. Alle lijnen volgen de route via de Westerhaven en de Eeldersingel, om vervolgens via het Zuiderdiep de oorspronkelijke route weer op te pakken en via het Hereplein bij het hoofdstation samen te komen. In de figuur zijn de huidige en toekomstige buslijnen weergegeven.



Huidige busroutes



Nieuwe busroutes

De nieuwe route aan de westkant van de stad is in afstand wat langer dan de huidige route via de Brugstraat, maar de reistijd is gelijk. Dit is mogelijk doordat er onderweg minder belemmeringen zijn (stilstaande voertuigen, fietsers, voetgangers) en omdat er maatregelen genomen worden bij de kruispunten en op de Westerhaven.

De Westerhaven krijgt een vrije busbaan (met medegebruik voor laden en lossen) in twee richtingen, met een parallelweg voor auto en fietsers aan de westkant. De complexe kruising op de Eendrachtsbrug wordt sterk vereenvoudigd, door het aantal (afslaande) bewegingen op deze kruising te verminderen. Dit heeft een gunstig effect op de doorstroming voor de bus, maar gelijk ook voor het autoverkeer en de fietsers.

Het inrichtingsplan nader toegelicht

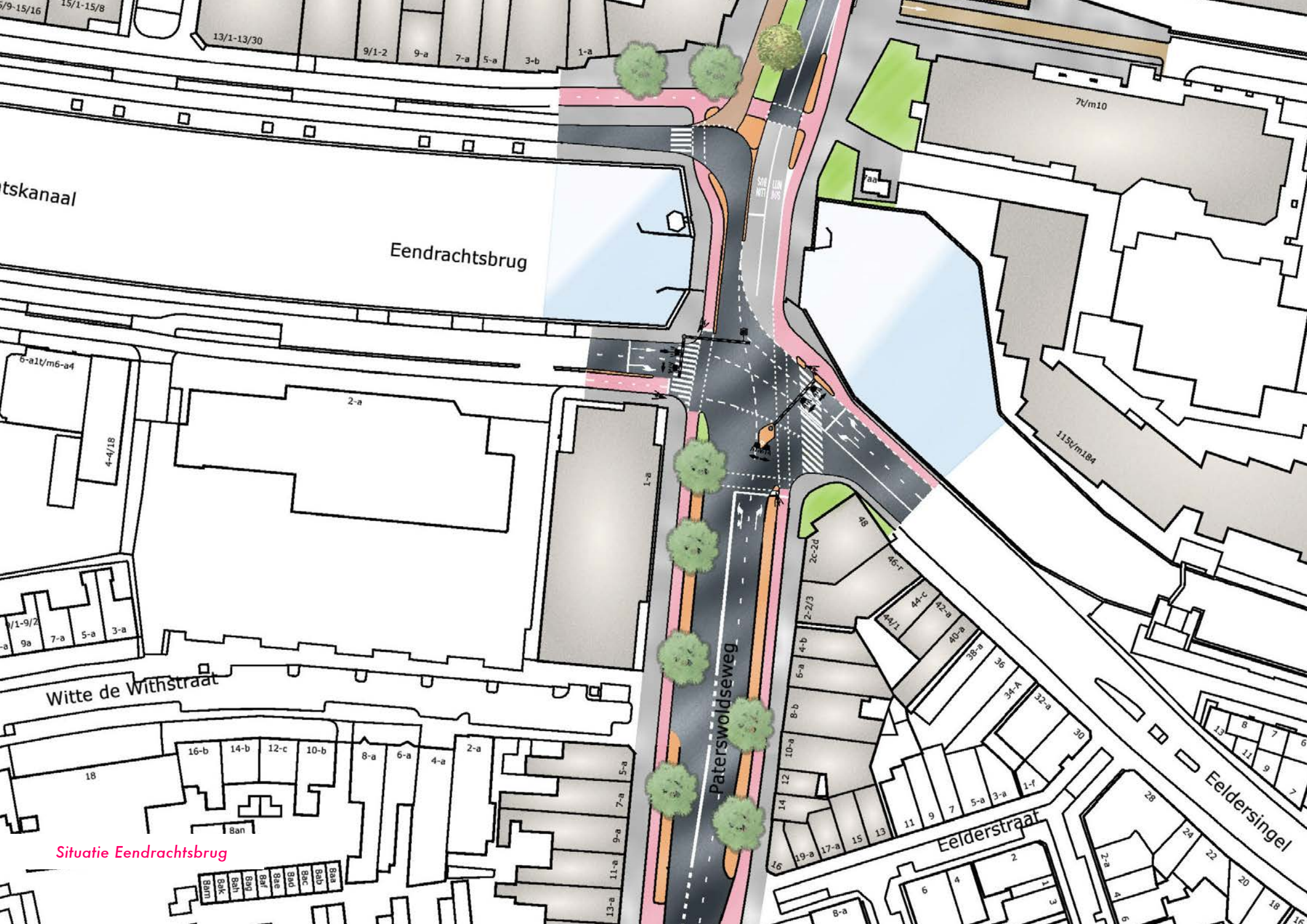
Om er voor te zorgen dat het busverkeer een snelle en aantrekkelijke route behoudt, waarbij gelijktijdig de overige verkeersmodaliteiten goed worden bediend, worden op het traject tussen de Westersingel en het Hoofdstation een combinatie van maatregelen voorgesteld. Het gaat om een pakket van maatregelen die tezamen zorgen voor een goede en eenduidige verkeersstructuur, gericht op de toekomstige situatie.

Verkeersafwikkeling Eendrachtsbrug

De reconstructie van het kruispunt Eendrachtskade - Eeldersingel - Paterswoldseweg, zorgt ervoor dat verkeer op dit kruispunt beter wordt afgewikkeld en sneller kan doorstromen. Het kruispunt wordt door de reconstructie robuuster.

Verkeer uit westelijke richting (Hoendiep) rijdt als gevolg van het inrichtingsplan via de Aweg richting de Westersingel en hoeft niet meer over de Eendrachtsbrug. Ook verkeer richting de parkeergarage in de Westerhaven rijdt voortaan via de Aweg. Het gereconstrueerde kruispunt hoeft dus aanzienlijk minder verkeer af te wikkelen. Doordat het niet meer nodig is om linksaf vanaf de Eendrachtskade zuidzijde richting de Westerhaven te rijden, krijgen andere verkeersstromen bij het met verkeerslichten geregelde kruispunt meer groen en kan daardoor meer verkeer in een kortere tijd worden afgewikkeld. Door een compactere vormgeving van het kruispunt wordt het oversteken van het kruispunt, voor voetganger en fietser, bovendien gemakkelijker en veiliger.

Bussen op de route Westerhaven - Eeldersingel hebben relatief weinig conflicten met andere verkeersstromen en kunnen dus makkelijk het kruispunt passeren. Hierdoor wordt de rijtijd van de bus betrouwbaar. Door in de verkeerlichtenregeling een geconditioneerde prioriteit voor bussen in te stellen, wordt de rijtijd voor bussen tot het minimum beperkt.



tskanaal

Eendrachtsbrug

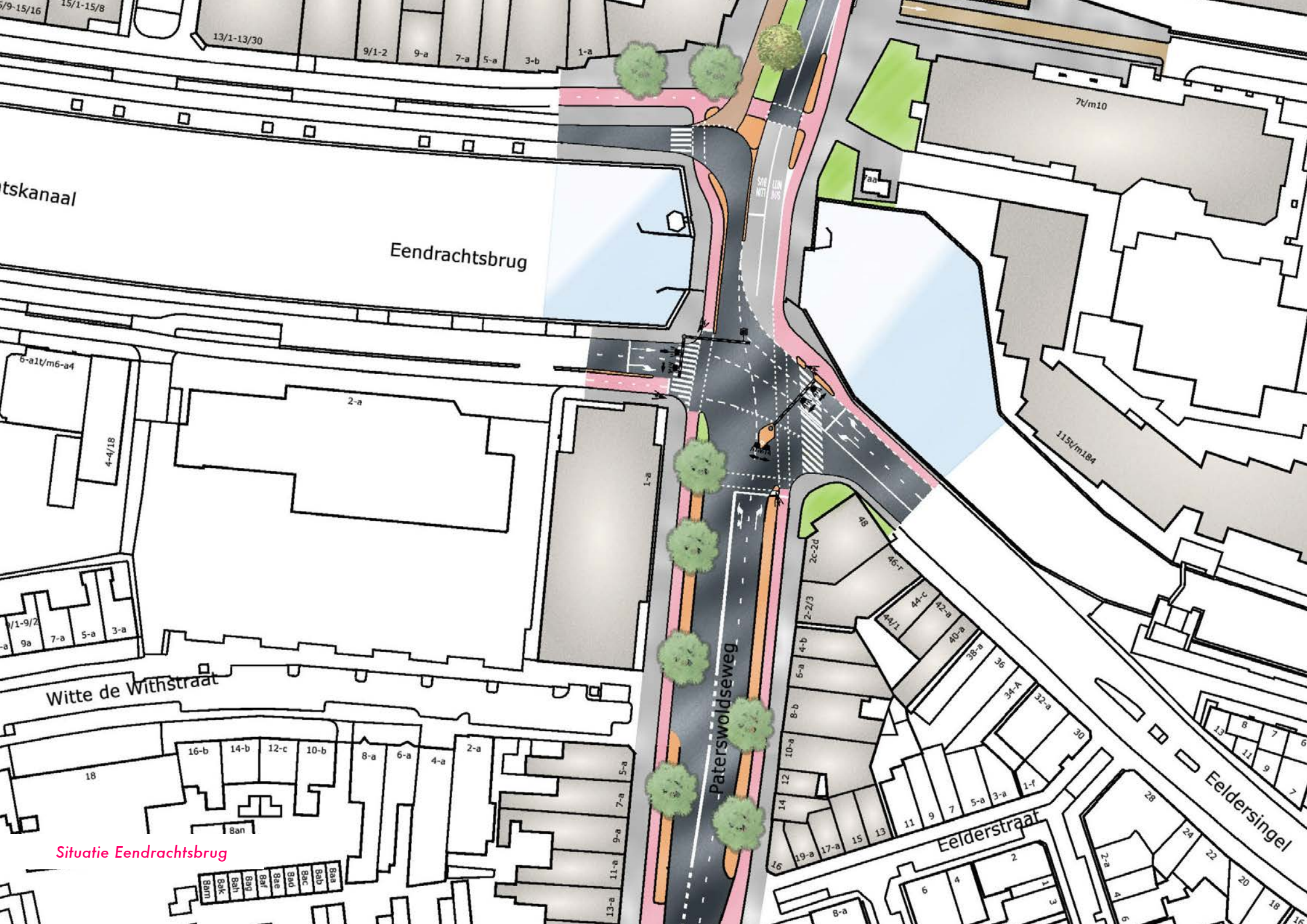
Paterswoldseweg

Witte de Withstraat

Eelderstraat

Eeldersingel

Situatie Eendrachtsbrug

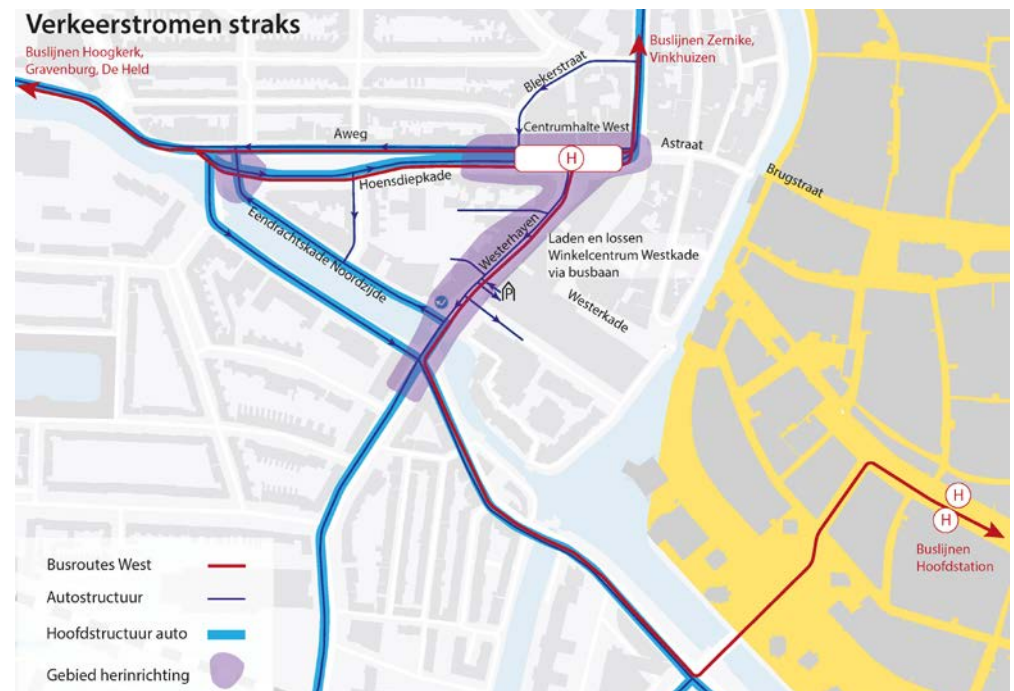
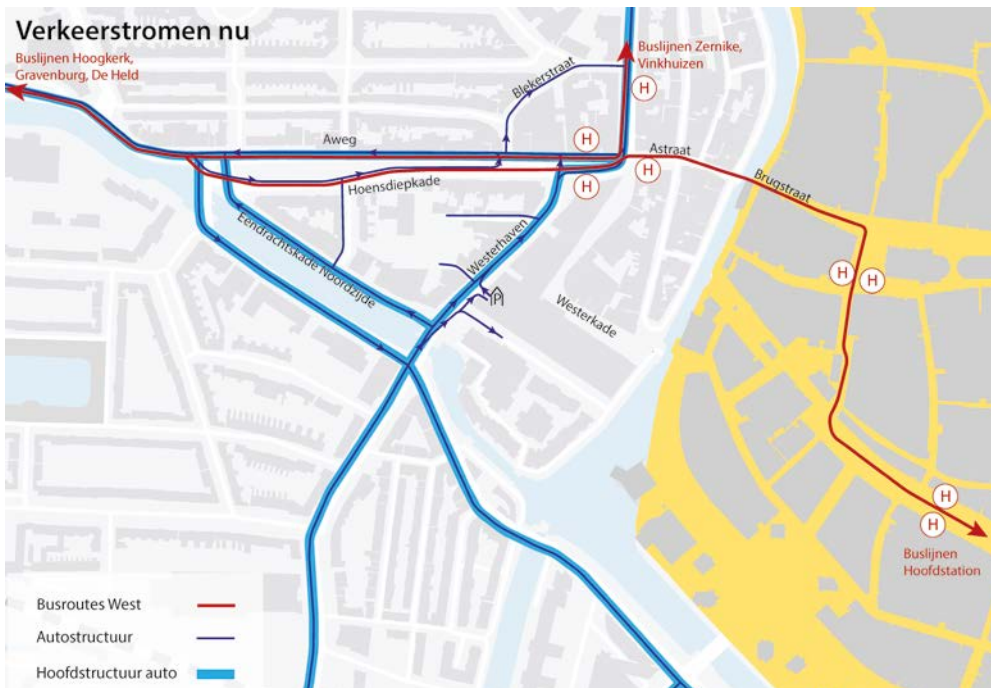


Autoroute: circulatie en bereikbaarheid

Om de doorstroming van bus en auto te garanderen en te verbeteren ten opzichte van de huidige situatie, zal de gebiedsontsluiting van de auto niet meer via de Westerhaven plaats vinden. Het westelijke deel van de binnenstad zal voor auto's primair ontsloten worden via het Hoendiep en de Aweg (van en naar de ringweg).

Dit is ook in lijn met de nieuwe autorouting en bewegwijzering als gevolg van het Aanpak Ring Zuid. Bij dit project komen verkeerslichten tussen het Julianaplein en het Emmaplein. Mede daardoor vermindert de aanvoer van verkeer via de Eeldersingel. De automobilist zal dan, naar verwachting, veel vaker de logische en snellere route via het Hoendiep nemen.

Als gevolg van de wijziging van de autocirculatie in het gebied op hoofdniveau en de inpassing van de centrumhalte op de Aweg is het noodzakelijk om de rijrichting in de Bleekerstraat om te draaien. Ook willen we voorkomen dat de Willem Barentzstraat gebruikt wordt als sluiproute voor het autoverkeer. Om die reden wordt in deze straat eenrichtingsverkeer voorgesteld (van noord naar zuid).



Aan- en afrijroute parkeergarage Westerhaven

In de Westerhaven rijdt momenteel veel autoverkeer richting de Westersingel. In de nieuwe situatie zal er veel minder verkeer in de Westerhaven rijden. Het verkeer in de Westerhaven bestaat naast fietsers, bussen en laad- en losverkeer uit autoverkeer van en naar de parkeergarage en bewoners/ bezoekers van de Westerhaven en zijstraten van de Westerhaven. Dit verkeer rijdt over een nieuw aan te leggen parallelweg. Voetgangers en fietsers zullen in de nieuwe situatie door de beperkte hoeveelheid kruisend verkeer gemakkelijk de Westerhaven kunnen oversteken.

De parkeergarage is straks in te rijden vanuit de richting Aweg via de Westerhaven. Dus niet meer rechtstreeks vanaf de Paterswoldseweg en

de Eeldersingel. Auto's uit die richting – een aantal dat als gevolg van de Aanpak Ring Zuid fors minder is dan in de huidige situatie - rijden straks via de Eendrachtskade en de Hoendiepskade. Auto's die de parkeergarage verlaten, moeten linksaf en vervolgens rechtsaf de Eendrachtskade noordzijde op in de richting van de Westelijke Ringweg.

Het nadeel van deze gewijzigde routes is dat auto's die de parkeergarage

inrijden, kruisen met uitrijdende auto's. Er ontstaan echter geen problemen in de doorstroming bij het in- en uitrijden van de parkeergarage omdat de hoeveelheid verkeer op de Westerhaven sterk af neemt. Het (doorgaande) verkeer richting de Westersingel rijdt namelijk niet meer in de Westerhaven, maar rijdt via de Aweg naar de Westersingel. De verkeerssituatie bij de in-/uitgang van de parkeergarage wordt daarnaast overzichtelijker doordat de huidige toegangsweg naar de parkeergarage die ook kruist met de Steenhouwerskade komt te vervallen.

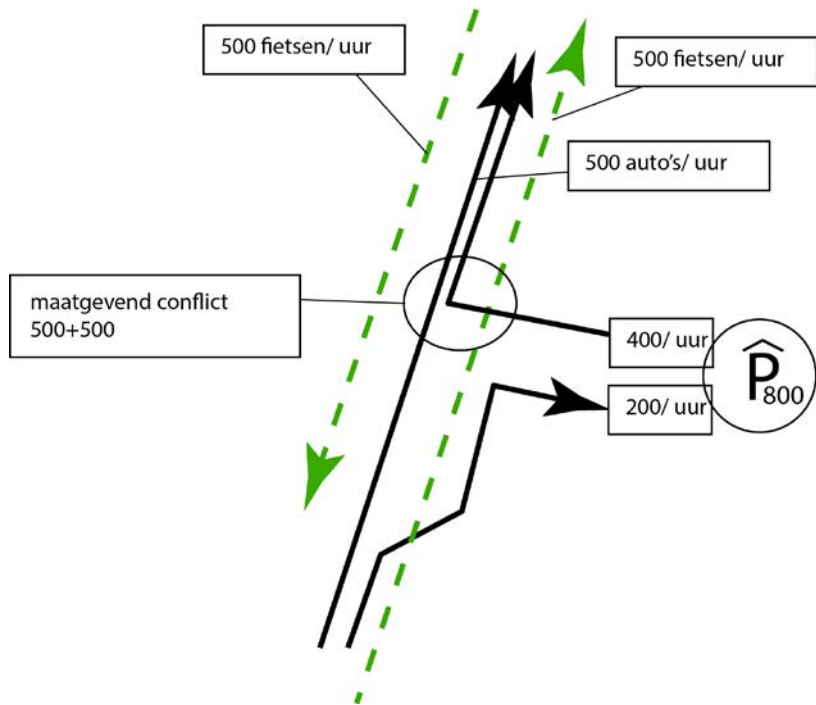
Zelfs bij extreem veel parkeerbewegingen ontstaan geen

doorstromingsproblemen als gevolg van kruisende in- en uitrijdende auto's.

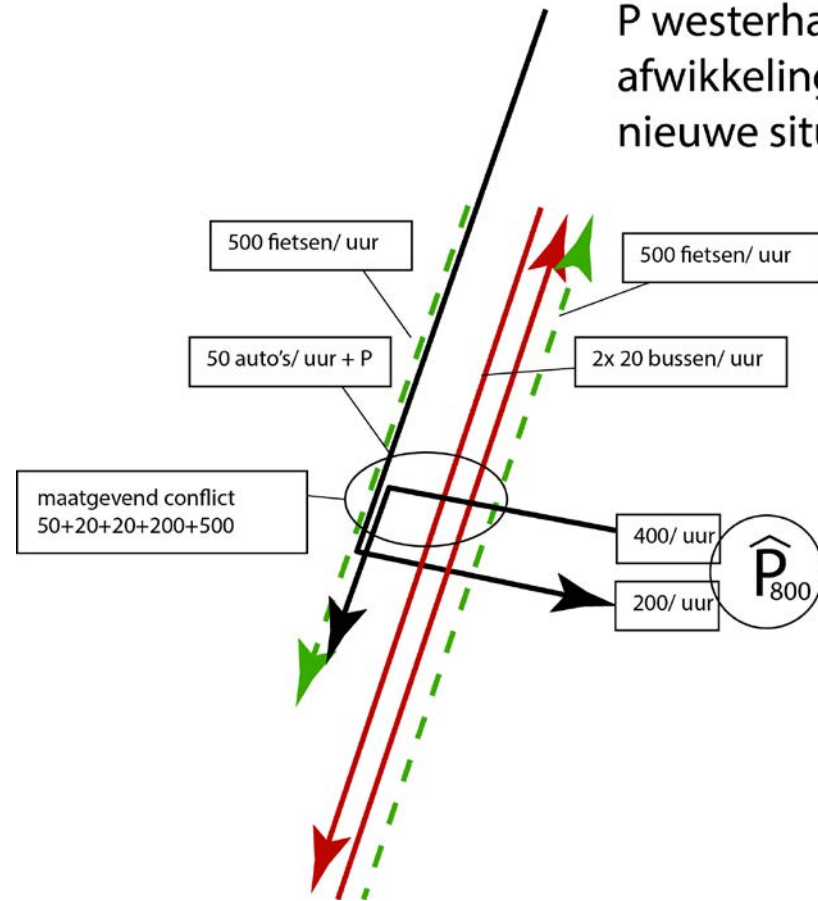
De gewijzigde aan- en afrijroute heeft voordelen wanneer de parkeergarage

volstaat. In de huidige situatie zou het autoverkeer stilstaan op de Eendrachtsbrug wat voor problemen zorgt bij de verkeersafwikkeling op de Eendrachtskade, Eeldersingel en Paterswoldseweg. In de nieuwe situatie kan dat op de Westerhaven, met veel minder conflicterende situaties tot gevolg. In de volgende schematische weergave hebben we de huidige en de toekomstige situatie verbeeld, afgezet tegen het aantal verkeersbewegingen voor de entree van de parkeergarage. Op basis van deze gegevens is de verkeersafwikkeling van en naar de parkeergarage gesimuleerd. Hieruit is geconcludeerd dat de parkeergarage op deze wijze goed is te ontsluiten.

P westerhaven afwikkeling piekuur huidige situatie



P westerhaven afwikkeling piekuur nieuwe situatie



Verkeersafwikkeling kruispunt Emmasingel / Stationsweg

Bussen via de westzijde van de binnenstad gaan op het kruispunt Emmasingel/Stationsweg linksaf richting het Emmaplein. De verkeersafwikkeling op dit kruispunt verloopt in de huidige situatie tijdens de spits stroef. Een belangrijke oorzaak hiervan is de combinatie van veel autoverkeer en de vele bussen die via de Stationsweg naar het busstation rijden. Bussen van en naar het busstation moeten regelmatig op elkaar wachten waardoor het huidige busstation niet optimaal kan functioneren en er verstoringen ontstaan op de aanrijroutes naar het station.

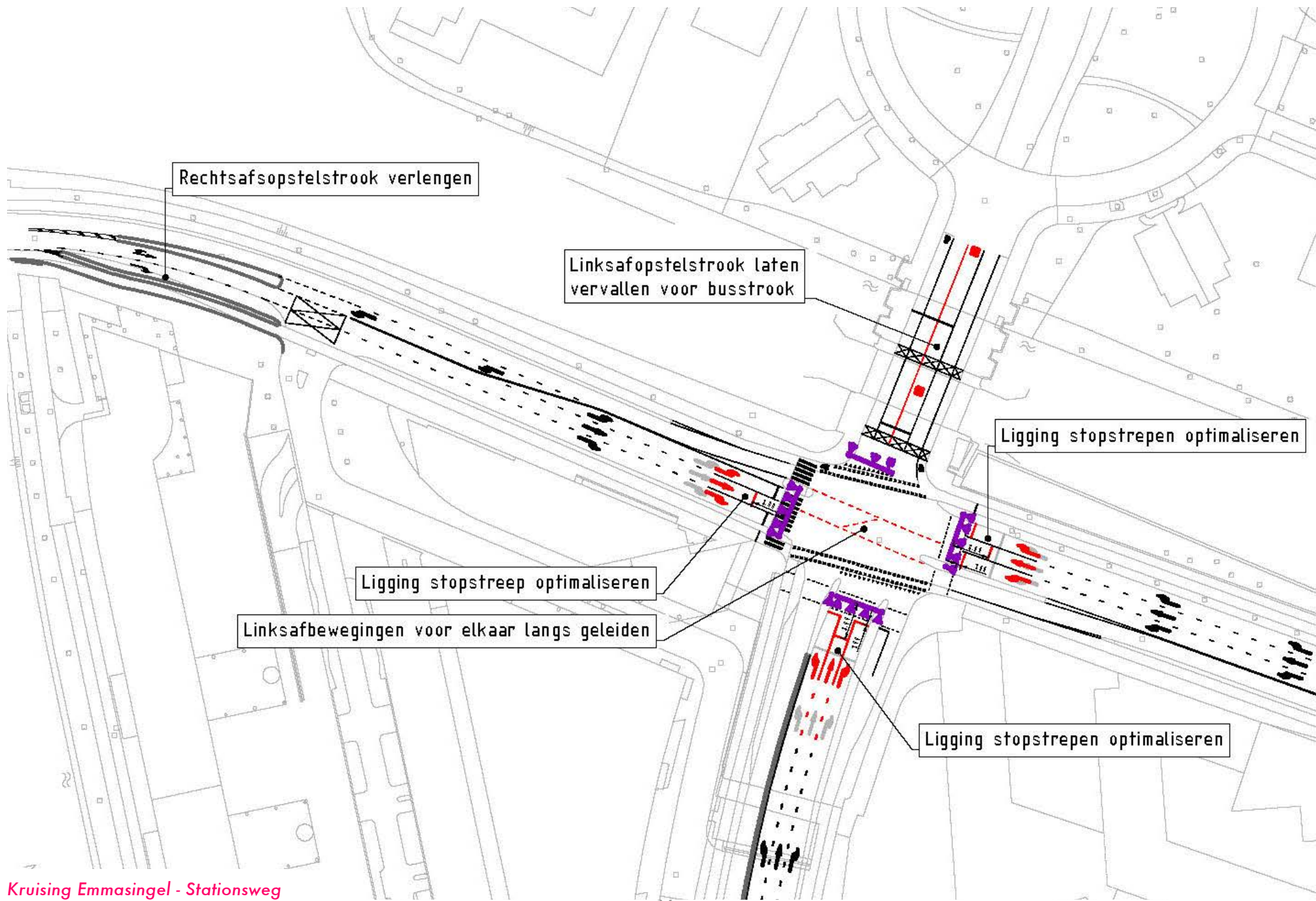
We hebben de ambitie om het busstation van de noordzijde naar de zuidzijde van het Hoofdstation te verplaatsen. Dan zal het busstation beter gaan functioneren en zal het aantal bussen vanaf het Emmaviaduct richting Stationsweg sterk afnemen. Na realisatie van de zuidelijke ringweg zal als gevolg van gewijzigde verkeersstromen op de hoofdverkeersstructuur van Groningen bovendien minder verkeer rijden op de Aweg en Westersingel en ook op de route Eendrachtskade - Eeldersingel/Emmasingel - Emmaviaduct. De verkeersafwikkeling op het kruispunt Emmasingel/Stationsweg zal na 2021 dan ook sterk verbeteren.

Het is echter van belang dat ook in de periode tot 2021 het verkeer op de wegen in de omgeving van het Hoofdstation goed kan blijven doorstromen. Voor de bussen die via de nieuwe route via de Westerhaven en Eeldersingel het kruispunt Emmasingel/Stationsweg passeren is van belang dat er zo weinig mogelijk rijtijd op dit kruispunt wordt verloren. Door het verlengen van de rechtsafstrook op de Emmasingel en het aanleggen van een aparte busstrook tussen het kruispunt en het busstation (die gerealiseerd worden vanuit een ander project, de Quickwin-maatregelen HOV) zal ook op korte(re) termijn de verkeersafwikkeling verbeteren.

Om de verkeersafwikkeling op dit kruispunt verder te verbeteren en de rijtijd voor bussen optimaal te laten zijn, wordt het fysiek mogelijk gemaakt dat linksafslaande bussen richting het Emmaplein gelijktijdig groen kunnen krijgen met linksafslaande bussen richting het Emmaviaduct. Op de Emmabrug wordt daarnaast de configuratie van opstelstroken aangepast zodat bussen een eigen opstelstrook krijgen, vergelijkbaar met de situatie op de Herebrug.

In de huidige situatie gaan zeer weinig auto's (30 auto's in een spitsuur) op de Emmabrug linksaf richting Stationsweg. Overwogen zou kunnen worden om autoverkeer op de Emmabrug richting de Stationsweg niet meer toe te staan, wat een aanzienlijke verbetering voor de verkeersafwikkeling op kan leveren. Het gevolg is echter wel dat lokaal verkeer een alternatieve route via het Zuiderdiep of de Coenhoornsingel moet nemen.

De instellingen van de verkeerslichtenregeling worden aangepast zodat een optimale prioriteitsverdeling ontstaat tussen de bussen richting het westen en zuiden van de stad. In de komende periode wordt dit kruispunt nog nader uitgewerkt en afgestemd, opdat hier een zo gunstig mogelijke regeling wordt gerealiseerd.



Inrichting Westerhaven met parallelweg voor auto en fietser

De Westerhaven krijgt een vrije busbaan, met medegebruik voor laden en lossen. Op een naastgelegen parallelweg (westzijde) wordt ruimte gemaakt voor autoverkeer dat een bestemming heeft in het gebied. De hoeveelheid autoverkeer op de Westerhaven neemt af, omdat er een andere circulatie (eenrichtingverkeer) wordt gerealiseerd, omgekeerd aan de huidige rijrichtingen. De complexe kruising Eendrachtsbrug wordt, zoals hiervoor beschreven, sterk vereenvoudigd door het aantal afslaande bewegingen te beperken. Dit heeft een gunstig effect op de doorstroming van de bus, maar ook op andere verkeersdeelnemers (auto en fiets).

De route naar de parkeergarage Westerhaven was altijd al voor een deel via het Hoendiep, gecombineerd met de borden centrum op de Westelijke ringweg. Door de maatregelen die nodig zijn voor de Aanpak Ring Zuid wordt de route via het Hoendiep van grotere betekenis. Dat past bij een andere circulatie van en naar de parkeergarage via de nieuwe parallelrijbaan op de Westerhaven.

Op de hoofdrijbaan van de Westerhaven bevindt zich busverkeer in beide richtingen. In noordelijke richting kan het vrachtverkeer gebruik blijven maken van de hoofdrijbaan om de bevoorrading van de winkels aan de oostzijde van de Westerhaven mogelijk te maken. Bewoners en ondernemers aan de Westerhaven of Lissabonstraat kunnen

via de parallelweg rijden, bijvoorbeeld om te laden/lossen of om hun perceel te bereiken.

De parallelweg ligt aan de westkant van de Westerhaven en is ingericht voor de auto en de fiets, met een breedte van 3,5 meter. Vanuit de parallelweg Westerhaven wordt het autoverkeer voor de Eendrachtsbrug weer richting het Hoendiep geleid. Een omgekeerd circuit vergeleken met de huidige situatie.

Bocht Abel Tasmanplein

Bij het Abel Tasmanplein wordt een aanpassing uitgevoerd om het mogelijk te maken dat ook grote voertuigen op de Hoendiepskade kunnen komen vanaf de Eendrachtskade. Dit zal niet vaak voorkomen, maar is nodig om de bedrijven aan de Westerhaven te bevoorraden.

Voetgangers en fietsers

Er komen vele verkeersstromen samen op het kruispunt van de Aweg met de binnenstad. Deze historische verbinding is essentieel voor de kwaliteit en beleving van de route naar het centrum. Voor voetgangers is de verbinding tussen het bronpunt Westerhaven en de binnenstad van groot belang. Dagelijks

lopen er circa 8.000 voetgangers over de Abrug. Grote publiekstrekkers als de Mediamarkt en de Primark krijgen veel klanten die per auto of bus komen. Door de aanleg van de centrumhalte west zal het aantal voetgangers dat de looproute via de Abrug neemt waarschijnlijk flink toenemen. Momenteel is de loopruimte voor de voetganger in de Astraat en Brugstraat erg krap. Door het verdwijnen van de bus op dit traject is een verbetering mogelijk voor verblijven en lopen.

Ten aanzien van de voetgangersstromen van en naar de Westerhaven wordt nu vooral gebruik gemaakt van de Astraat. De loopruimte is er echter beperkt en het gebruik is zeer intensief, zowel door winkelbezoekers op de smalle stoep, als verkeersstromen op de rijbaan. Het aantal fietsers op deze route is enorm. Dit is ook de enige doorlopende verbinding in de binnenstad in oostelijke richting. Met de herinrichting van de Kleine der A is een eerste stap gezet om ook alternatieve routes vanuit de Westerhaven aantrekkelijker te maken, zodat wandelen via de Pottebakkersrijge, Museumbrug - Zuiderkuipen of Praediniussingel aantrekkelijker wordt. Bewegwijzering op de Westerhaven moet dit ook ondersteunen.

Voor de voetgangers is de verbinding Aweg – Westerhaven - Paterswoldseweg ook van belang. Deze route is weliswaar van een andere orde dan de looproute richting de binnenstad, maar ook hier zijn publieksgerichte functies gevestigd.

De fietsers komen vanuit alle windrichtingen. De routes Aweg - Brugstraat, en Paterswoldseweg -Westersingel zijn dominant. De bestemming is in veel gevallen de binnenstad, het Hoofdstation of belangrijke werk- of schoollocaties. Deze fietsstromen bundelen zich op de route Astraat/ Brugstraat wat resulteert in enorme aantallen fietsers.

Op de Abrug rijden dagelijks 15.000 - 25.000 fietsers.

De fietsstroom kruist bij de Aweg de route voor auto's en busverkeer. Momenteel is de kruising van de Astraat met de Westersingel ingewikkeld en onoverzichtelijk en dat leidt regelmatig tot conflicten. Dit kruispunt is onderdeel van de eerste ontwerpfase.

Een overzicht van de te nemen maatregelen staat opgenomen in de volgende figuur:

Centrumhalte West op een plein, 30km/u gebied.
Het plein is onderdeel van het Bronpunt Westerhaven.

Autoverkeersontsluiting Binnenstad west zal in de toekomst meer geleid worden over het Hoendiep. Hiermee wordt de Centrumring-zuid ontlast.

Parallelweg Westerhaven ontsluit bestemmings- en P-garageverkeer in noord-zuid richting en fietsverkeer. Autoverkeer gaat via Eendrachtskade NZ of de stad uit.

Centrumring voor de auto gaat in zuid-noord richting ook over de Eendrachtskade NZ.

Bestaande rijbaan Westerhaven wordt 2-richtingen busstraat. Hierdoor wordt de betrouwbaarheid van de reistijd van de bus geborgd. De Busstraat is ook toegankelijk voor groot-verkeer.

Kleine aanpassing nodig op Hoendiepskade om de route ook voor grotere wagens mogelijk te maken.

Situatie Steenhouwerskade blijft vooraansnog ongewijzigd. Laad en los-verkeer zal naar verwachting toenemen. Alternatief is auto-ontsluiting via Museumbrug.

Door verleggen van de ontsluiting van de Westerhaven en de Centrumring, kan de verkeersafwikkeling op de Eendrachtbrug efficiënter en sneller.

Maatregelen in indeling bestaande profielen ten behoeve van doorstroming verkeer.

Inrichtingsplan Bussen over West



Centrumhalte West

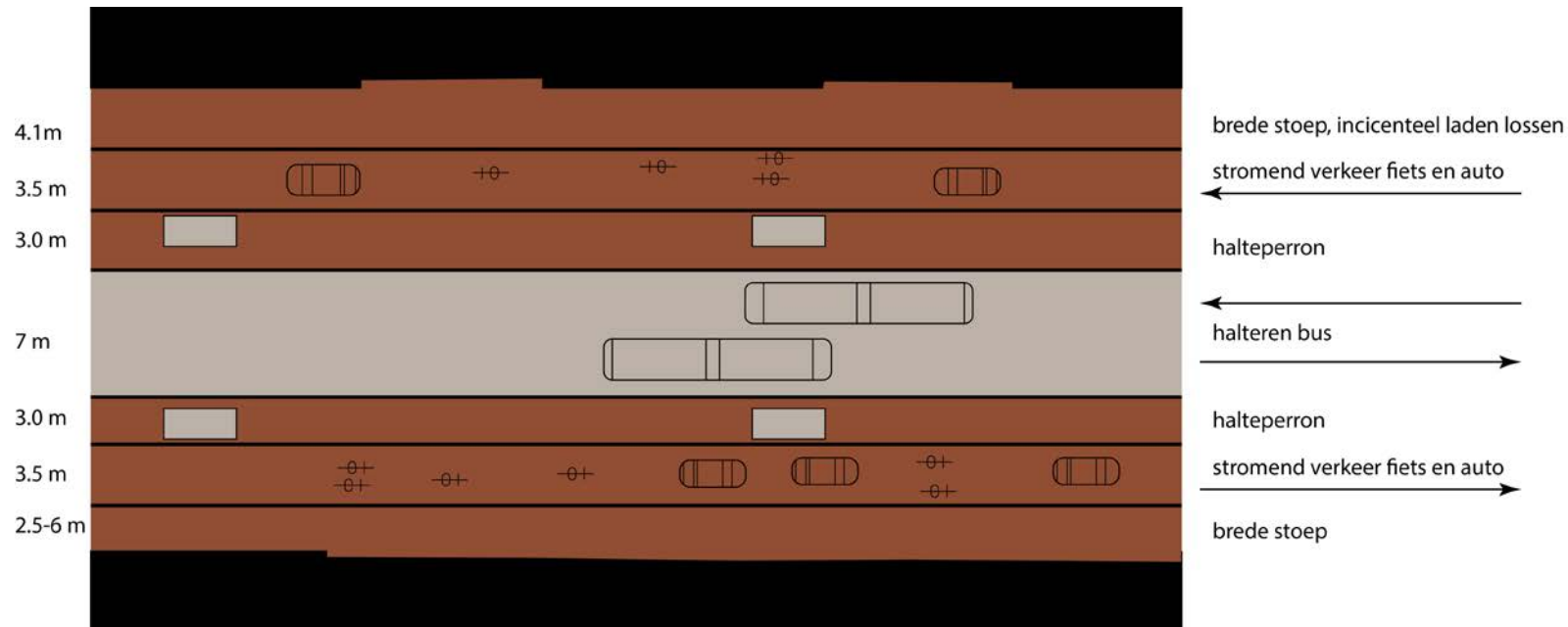
Het uitgangspunt voor de inrichting van de centrumhalte is een zo helder mogelijke situatie te creëren waar stromend verkeer gelijkwaardig is aan stilstaand verkeer (bushaltes, perron en opstelplaatsen overstekend verkeer) en de menging van verkeerssoorten leidt tot sociale interactie waardoor ieder een eigen plek krijgt. De halte moet vooral een aantrekkelijke plek zijn waar de voetganger graag komt en zich veilig voelt.



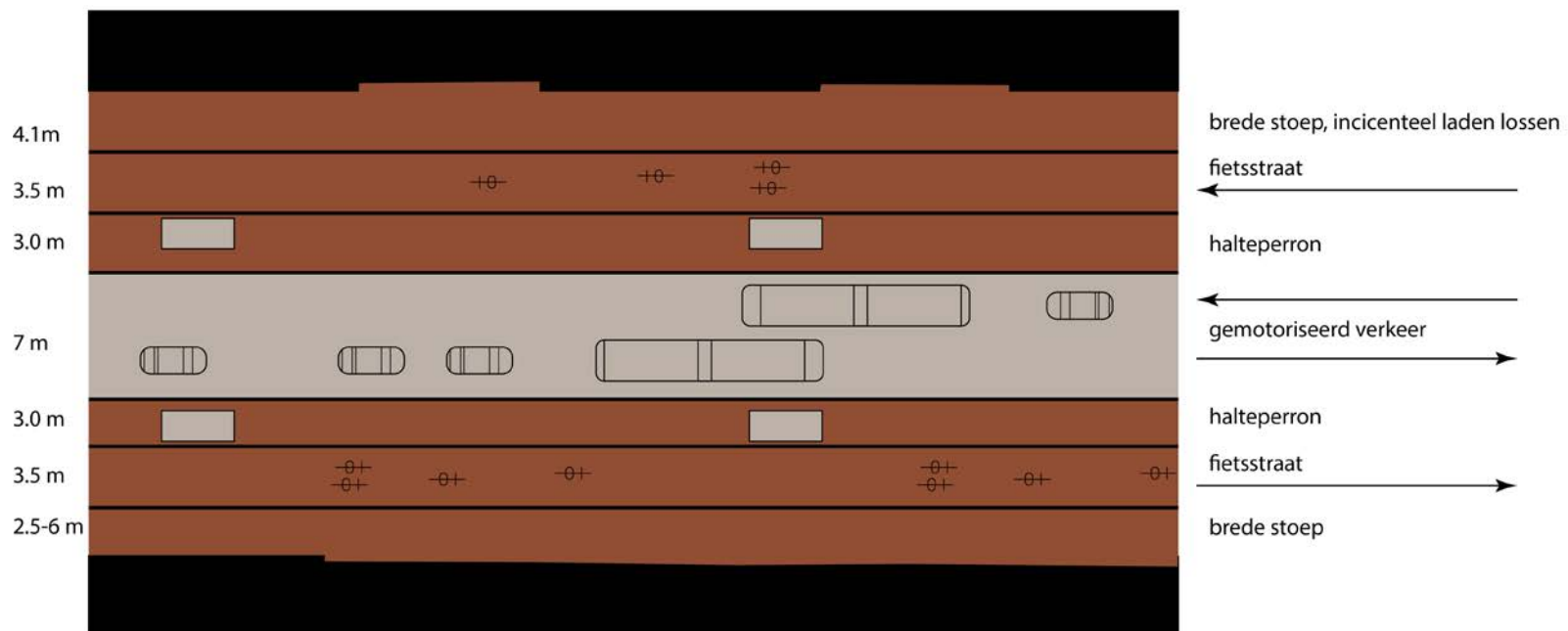
Gebruiksvarianten

Voor de centrumhalte zijn twee gebruiksvarianten uitgewerkt.

- **Gebruiksvariant 1:** scheiding van stromen en stilstaan In variant 1 wordt midden op het plein een rijbaan en haltesituatie voor bussen gerealiseerd. Daarachter is aan beide zijden een parallelrijbaan waarop auto en fietsverkeer samen rijden. Deze situatie lijkt sterk op het Zuiderdiep zuidzijde ter hoogte van hotel Weeva.



- Gebruiksvariant 2:** scheiding van gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer. In variant 2 wordt de rijbaan midden op het plein gebruikt door bussen en autoverkeer. Achter de halte is een parallelrijbaan waarop alleen fietsverkeer rijdt en voetgangers lopen. Deze situatie lijkt sterk op het Zuiderdiep noordzijde ter hoogte van de Folkingestraat.



Beide varianten hebben inherente voor- en nadelen:

Gebruiksvariant 1 (scheiding van stromen en stilstaan):

- + Halte is een rustpunt in het plein. De oversteek (vooral voor fietsers van belang) kan in kleine stappen gedaan worden. Met eenrichtingsbanen is de oversteek eenvoudiger.
- De haltepassagier moet van de halte een oversteek maken over een redelijk drukke rijbaan om bij de stoep te komen (overigens bij lage snelheden aangezien de auto gelijk opgaat met de fiets).

Gebruiksvariant 2 (scheiding van gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer):

- + De haltepassagier hoeft alleen het fietspad over om op de stoep te komen.
- De oversteek naar de andere kant (vooral voor fietser van belang) moet over een drukke tweerichtings rijbaan voor gemotoriseerd verkeer. Dit kan als een barrière ervaren worden.
- De auto conflicteert meerdere malen met de fiets bij rechtsafslaan beweging parallelweg Westerhaven en bij het invoegen op de normale wegstructuur bij de Westersingel.
- De autoroute over het nieuwe plein is onderdeel van de centrumring (circa 2x 5.000 auto's/ dag). Uit simulering blijkt dat het halteren van de bussen leidt tot fikse ophopingen die de afwikkeling op kruisingen in de wijde omgeving gaat

belemmeren. De punten van de filevorming van auto's en de extra conflictpunten tussen auto en fiets zijn de doorslaggevende criteria. De filevorming kan alleen opgelost worden als het aantal auto's substantieel minder wordt. Dit heeft vergaande gevolgen voor de gehele verkeerscirculatie van het westelijk deel van de stad. De conflictpunten tussen auto en fiets zijn op deze locatie echter alleen op te lossen als deze zich bevinden in dezelfde omgeving en gelijk opgaan in dezelfde snelheid. De ligging van de halte op een T-splitsing is hier mede debet aan.

Vanuit deze analyse is gekozen voor gebruiksvariant 1, scheiding van stromen en stilstaan.

Ontwerpvarianten

Het belangrijkste ontwerpelement is dat er een plein wordt gerealiseerd waar met een beperkte snelheid (30km/h zone) wordt gereden. Het is geen shared space. Er is een duidelijke indeling met stoep - rijbaan- halte - busbaan. De stoepen zijn ruim en aantrekkelijk. Op de parallelrijbaan mengen auto's met fietsers. De bushalte is een duidelijk eiland in dit geheel. Met deze configuratie ontstaan de minste kruisende stromen.

Er zijn meerdere varianten voor de inrichting gemaakt met als basisprincipe het creëren van een rustig en overzichtelijk plein dat de dynamiek van rijden en verblijven met minimale middelen organiseert.

Inrichtingsplan Centrumhalte West ontwerpvarianten



variant 1
een verbijzonderd plateau, hier geldt een bijzondere situatie
in aarde-rood baksteen , beton en asfalt
aansluitend bij de westerhaven: bronpunt centrum-west

variant 2
uitgangspunt variant 1, met 2 haltevlakken
waarmee de halte en de stoep visueel worden verbonden

variant 3
uitgangspunt variant 1, met een halte-eiland
die zorgt voor een heldere en overzichtelijke organisatie

De meest kansrijke varianten zijn onderzocht vanuit verschillende perspectieven, de verschillende verkeersgebruikers, vanuit verschillende richtingen, op veiligheid en overzichtelijkheid en de ruimtelijke aantrekkelijkheid en beeldkwaliteit.

Bij de eerste variant waarbij alles uitgevoerd wordt in één materiaalsoort / kleur ontstaat een onduidelijke organisatie van de verkeersstructuren (rijbaan of halte).

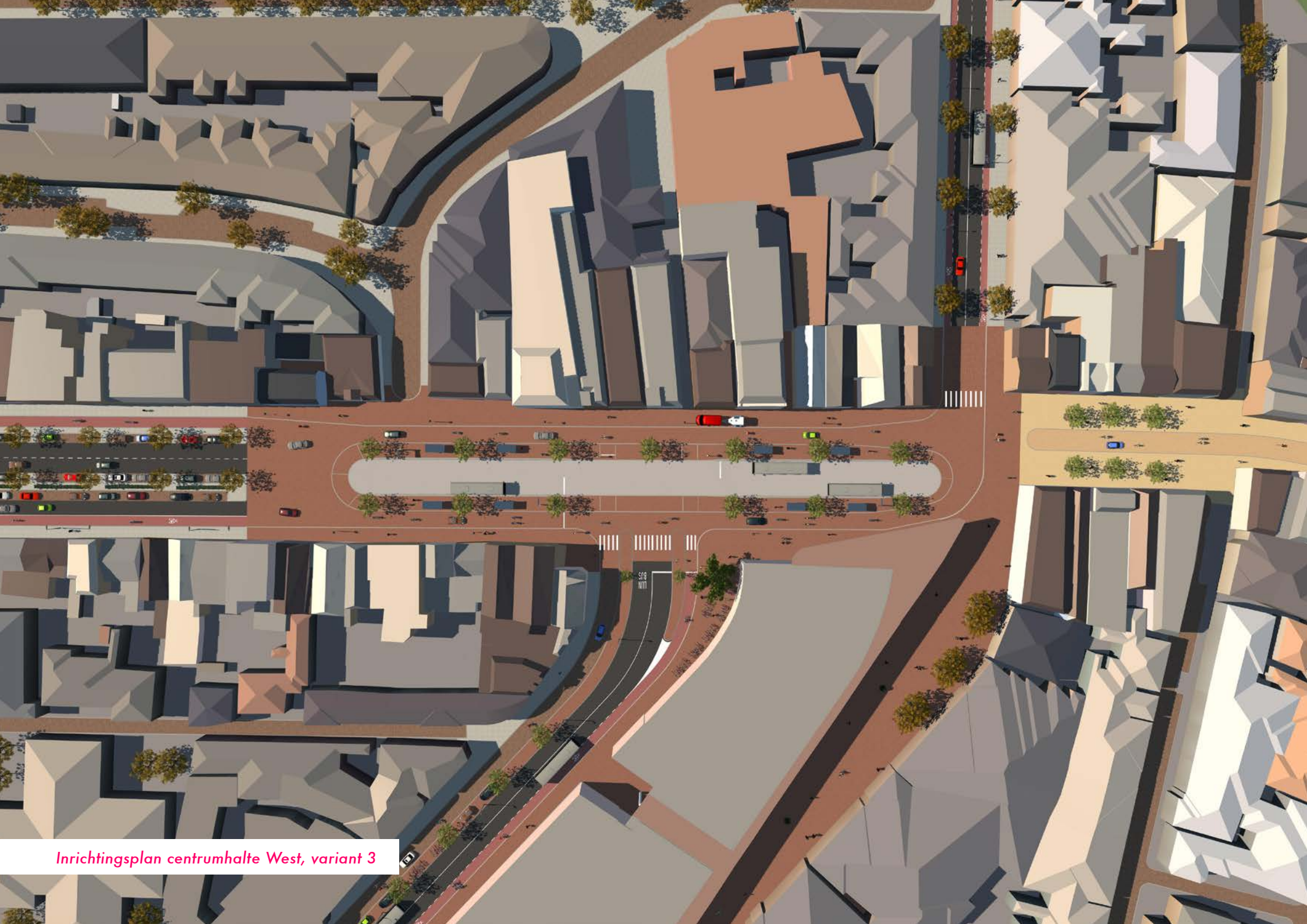
De tweede variant is erop gericht de stoepen en haltes met elkaar te verbinden. Daarbij geldt hetzelfde probleem als bij de eerste variant. Daarbij rijdt men over een steeds wisselende bestrating wat zorgt voor een onrustige en onduidelijke situatie en wegbeeld.

De derde variant is een eenvormig halte-eiland. Dit heeft geresulteerd in een inrichting die vanuit verschillende aspecten samenvalt. Het is een heldere vormgeving, logisch en krachtig. Hierdoor ontstaat een situatie die direct begrepen kan worden en daarmee ook duidelijk maakt wat men kan verwachten. Men komt op een bijzondere plek, een plein waar meerdere soorten verkeersgebruik samenkomen en men zich moet aanpassen. Er is een apart eiland waar de stromen omheen gaan. Dit eiland is een plek waar je veilig stil kan staan, wachtend op de bus of om over te steken, voor zowel

voetgangers als fietsers. De derde variant valt samen met de historische situatie van kades aan weerszijden. Dit is komend vanuit de binnenstad goed te ervaren, nu de Astraat doorloopt in de Aweg (de oude route naar Leeuwarden). Voorgesteld wordt variant 3, het eenvormige halte-eiland, uit te voeren. Deze variant is in de volgende verbeeldingen nader uitgewerkt.



Zicht op de centrumhalte vanaf de Astraat



Inrichtingsplan centrumhalte West, variant 3

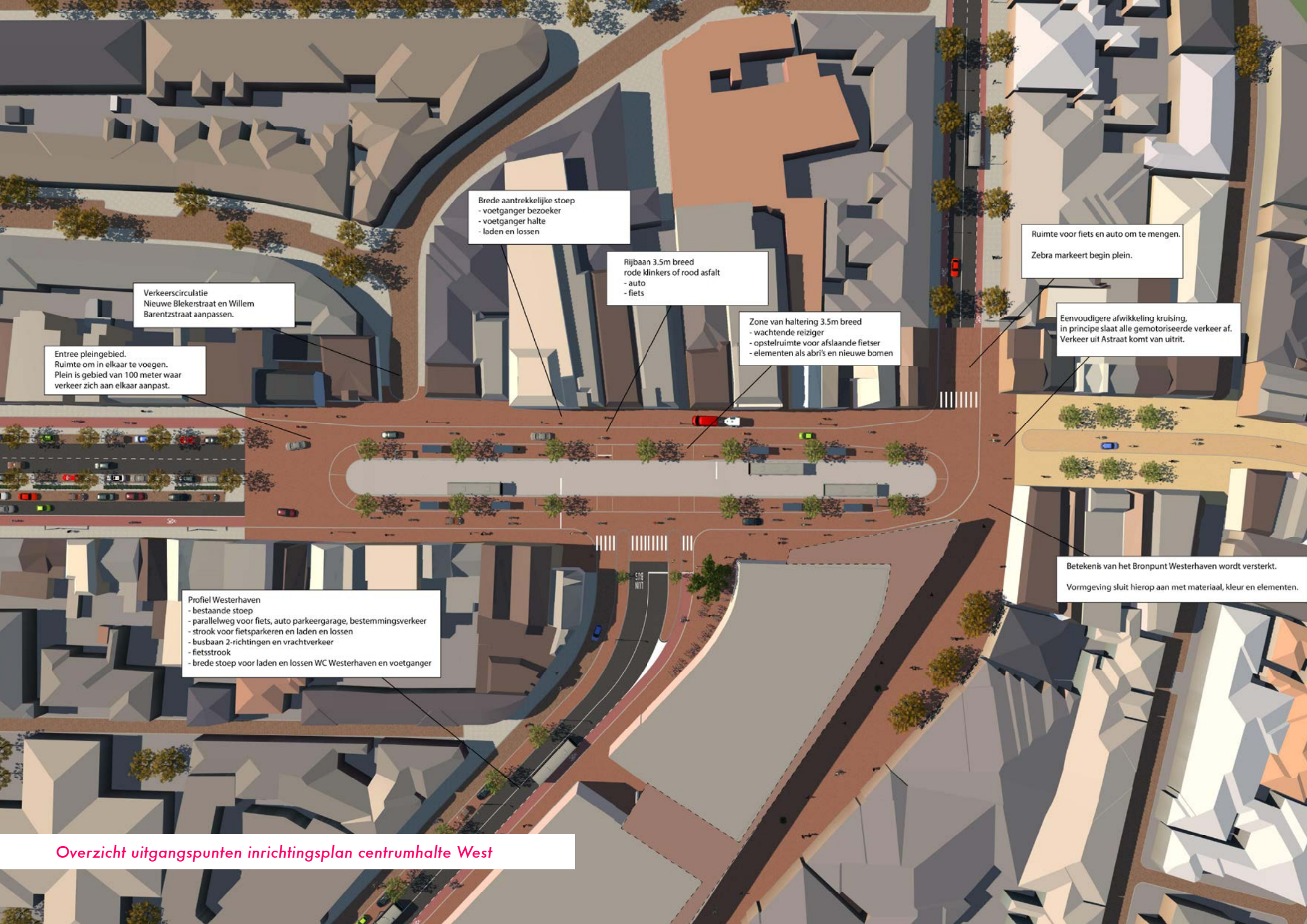
Inrichtingsplan centrumhalte West, variant 3

In de materialisatie van de bestrating en elementen is het voorstel om de halte te verbinden aan de Westerkade. Daarmee wordt niet alleen gerefereerd aan het historisch verband, maar krijgt de Westerhaven als bronpunt en entreegebied een prominente plek in de binnenstadstructuur.

Het plein zal in principe in dezelfde rode kleur worden uitgevoerd als de Westerkade. Bij voorkeur met gebakken klinkers en een bijpassende kleur asfalt waar de verkeerbelasting te groot is voor klinkers. De definitieve materialen en detaillering zal in de komende fase uitgewerkt worden.

Verticale elementen zoals bomen, informatie, verlichting en straatmeubilair (prullenbak, fietsrek, bank,abri's etc.) zullen ook hier in meegaan, aansluitend bij de Westerkade.

Bij de bushaltes komen in eerste instantie gewoneabri's. Als de overige centrumhaltes ingericht worden, wordt besloten of een bijzondere uitstraling wenselijk is.



Entree pleingebied.
Ruimte om in elkaar te voegen.
Plein is gebied van 100 meter waar
verkeer zich aan elkaar aanpast.

Verkeerscirculatie
Nieuwe Blekerstraat en Willem
Barentzstraat aanpassen.

Brede aantrekkelijke stoep
- voetganger bezoeker
- voetganger halte
- laden en lossen

Rijbaan 3.5m breed
rode klinkers of rood asfalt
- auto
- fiets

Zone van haltering 3.5m breed
- wachtende reiziger
- opstelruimte voor afslaande fietser
- elementen alsabri's en nieuwe bomen

Ruimte voor fiets en auto om te mengen.
Zebra markeert begin plein.

Eenvoudigere afwikkeling kruising,
in principe slaat alle gemotoriseerde verkeer af.
Verkeer uit Astraat komt van uitrust.

Profiel Westerhaven
- bestaande stoep
- parallelweg voor fiets, auto parkeergarage, bestemmingsverkeer
- strook voor fietsparkeren en laden en lossen
- busbaan 2-richtingen en vrachtverkeer
- fietsstrook
- brede stoep voor laden en lossen WC Westerhaven en voetganger

Betekenis van het Bronpunt Westerhaven wordt versterkt.
Vormgeving sluit hierop aan met materiaal, kleur en elementen.

Overzicht uitgangspunten inrichtingsplan centrumhalte West



Zicht op de centrumhalte vanaf de Westersingel



Impressie van de centrumhalte vanaf de Nieuwe Bleekerstraat



Impressie vanaf Westerkade richting Westersingel



Impressie van de centrumhalte vanuit Westerhaven



Impressie van de centrumhalte vanuit Aweg

Groen

De groenstructuur in het gebied is in de Groenstructuurvisie 'Groene Pepers' opgenomen als basisgroenstructuur en de bomenrijen aan de Hoendiepskade en Aweg en op de Westerhaven zijn in de Boomstructuurvisie 'Sterke Stammen' aangemerkt als onderdeel van de bomenhoofdstructuur.

De groenstructuurvisie Groene Pepers doet uitspraken over de kwaliteit, kwantiteit en de betekenis van het groen in de stad. Daarbij gaat het om een waardeoordeel ten aanzien van functioneel gebruik, biodiversiteit, volksgezondheid, beleving en economie. Daarnaast is in de groenstructuurvisie aangegeven dat de basisgroenstructuur moet worden behouden en waar mogelijk versterkt. Als er voor een stadsontwikkeling moet worden gekapt dan moet er één op één worden gecompenseerd.

Bestaande groenstructuur

De bomen in het plangebied zijn in november 2015 geïnventariseerd waarbij gekeken is naar leeftijd, grootte en gezondheid van de bomen. Tevens is een inschatting gedaan naar de verplantbaarheid van de bomen.

Zowel op de Hoendiepskade en Aweg als op de Westerhaven staan bomenrijen van het type amberboom (*Liquidambar styraciflua*). De gezondheid van deze bomen is normaal. Wel is te zien dat de conditie van de bomen aan de

Hoendiepskade en Aweg beter is dan die van de bomen aan de Westerhaven. Bij de inventarisatie zijn de amberbomen aangemerkt als niet verplantbaar. Uit aanvullend wortelonderzoek (april 2016) is de conclusie getrokken dat de amberbomen moeilijk te verplanten zijn en na verplanten geen goede toekomstverwachting hebben.

Op de hoek Westerhaven - Aweg staan nog twee platanen (*Platanusacerifolia*) aan de zijde van het winkelcentrum. Deze platanen hebben een normale gezondheid. Ervaring leert dat platanen goed verplantbaar zijn.

Nieuwe groenstructuur

In het ontwerp is, ondanks de nodige ingrepen, ruimte genomen voor behoud en herstel van de huidige groenstructuur.

Om ruimte te maken voor de aanleg van de nieuwe centrumhalte West moeten aan de Hoendiepskade/Aweg tien amberbomen gekapt worden. Bij het ontwerp van de bushalte West is ook voorzien in de aanplant van dertien nieuwe bomen. Als boomsoort is in dit ontwerp gekozen voor een plataan (*Platanushispanica*).

Om het woongebied en de winkels aan de westkant van de Westerhaven te ontsluiten wordt een parallelweg aangelegd. Hiervoor moet de bestaande bomenrij van amberbomen iets opschuiven. Uit onderzoek is gebleken dat deze bomen moeilijk verplantbaar zijn. Met het huidige wortelpakket is geen goede kluit te vormen en de periode waarin verplant moet worden is niet geschikt. De toekomstverwachting voor deze bomen na verplanten is slecht. Daarom is er voor gekozen om de bomenrij van dertien amberbomen te kappen en later negen nieuwe amberbomen te planten en de groeiomstandigheden te verbeteren. Hierbij is gekeken naar de benodigde doorwortelbare ruimte voor de nieuwe bomen en belemmeringen zoals de inrit van de parkeergarage Westerhaven die vanaf de parallelweg wordt de ontsloten.

De beide platanen op de hoek Westerhaven/Aweg, aan de zijde van het winkelcentrum, moeten ook wijken voor de nieuwe wegindeling. Deze bomen zijn goed verplantbaar en kunnen een nieuwe plek krijgen op de kop van de Hoendiepskade/Aweg bij het Abel Tasmanplein.

Als aanvulling op de bestaande groenstructuur planten we aan de Westerhaven, in het voetgangersgebied nabij het Groninger stripmuseum, nog een boom

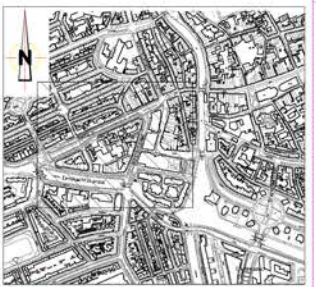
extra. Op deze plek is gekozen voor de aanplant van een rode es (*Acer rubrum*).

Duurzaam aanplanten van bomen is nodig, daarom zal er tijdens de voorbereiding en uitvoering aandacht zijn voor voldoende ondergrondse ruimte, grondverbetering en een optimale waterhuishouding voor de nieuwe bomen. De groeiplaatsinrichting doen we zoals vastgesteld in de bomenstructuurvisie 'Sterke stammen'.

Ten behoeve van het plan is een BEA (Bomen Effect Analyse) opgesteld. In de BEA en op de bijbehorende tekening staat beschreven dat er 23 bomen gekapt worden en 2 bomen verplant worden. Als compensatie zullen 23 nieuwe bomen aangeplant worden. Hiermee voldoen we aan de vastgestelde voorwaarde uit de groenstructuurvisie van één op één compensatie. Na vaststelling van het inrichtingsplan Westerhaven en de BEA zal voor de te kappen en verplanten bomen een omgevingsvergunning aangevraagd worden.



- VERKLARING**
- Bestaande boom
 - Te kappen / te verplanten boom
 - Nieuw plant / te verplanten boom
 - Prinsgracht



DEFINITIEF

Binnenstad - Wijk Westelijke Oost

PRESENTATIE

Binnenstad Wijk Westelijke Oost
over WMO-effecten van bomen

1500

001

Overzicht te kappen en verplanten bomen

Civieltechnische aspecten

Kabels en leidingen

De stad ligt vol met kabels en leidingen. Door de toename van internetgebruik en de aanleg van glasvezelnetten is de behoefte aan een plek in de ondergrond sterk toegenomen. Om zicht te krijgen op de ligging van kabels en leidingen heeft voorafgaand aan het ontwerpproces een inventarisatie plaatsgevonden. De ligging van de kabels en leidingen, inclusief riolering is in beeld gebracht. Om de gegevens te verifiëren zijn op kritieke plekken zogenaamde proefsleuven gegraven.

Tijdens het ontwerpproces is voortdurend kritisch gekeken naar de ligging van de ondergrondse infrastructuur. Daarbij valt bijvoorbeeld te denken aan de positie van de toekomstige bomen met het wortelstelsel. Dit heeft geresulteerd in een ontwerp waarbij zoveel mogelijk rekening is gehouden met de ondergrondse infrastructuur. We denken dat voor uitvoering van dit ontwerp vrijwel geen kabels en leidingen verlegd hoeven worden.

Met de netwerkbedrijven is het voorlopig ontwerp en dit inrichtingsplan besproken. De netwerkbedrijven hebben aangegeven dat zij voorafgaand aan onze werkzaamheden hun kabels en leidingen willen vernieuwen en toekomstbestendig willen maken, zodat in de directe jaren na uitvoering van dit plan de verharding niet opnieuw open hoeft.

Afvoer van hemelwater

De afvoer van hemelwater zal bovengronds ingepast worden in het inrichtingsvoorstel. Bij de overgang tussen de verschillende materialen zullen kolken geplaatst worden om schoon hemelwater te verzamelen. In de Westerhaven ligt wel een gescheiden stelsel maar gezien de hoeveelheden gemotoriseerd verkeer en het gebruik van het toekomstige busstation is het kwalitatief niet wenselijk om het hemelwater af te voeren naar het schone oppervlakte water. Het water wordt ondergronds afgevoerd naar de riolering en naar de afvalwaterzuivering.

De riolering in de Hoendiepskade/Aweg en van de Westerhaven is nog van goede kwaliteit en hoeft niet vervangen te worden.

Leefbaar en duurzaam

De gemeente Groningen heeft vergaande ambities op het gebied van duurzaamheid en leefbaarheid omdat het van belang is voor de kwaliteit van de stad in breed perspectief. Er worden in dit ontwerp diverse maatregelen getroffen om duurzaamheid integraal een rol te laten spelen bij het behalen van het doel van de binnenstadsvisie: het creëren van een mooie aantrekkelijke binnenstad, die goed bereikbaar is en waar het fijn vertoeven is. Voorop staat dat een toekomstbestendig plan, van ruimtelijke en technische kwaliteit, de basis is van een duurzaam beleid. Hierdoor zijn plannen minder aan veranderingen onderhevig wat besparingen oplevert op het gebied van energie en materiaal.

Verharding

De gekozen verharding sluit aan op de goede ervaringen met het bestaande materiaalgebruik. De nieuw gekozen materialen zijn van beproefde kwaliteit, afgestemd op het te verwachten intensieve gebruik van de openbare ruimte door zwaar verkeer en vele voetgangers en fietsers. Bij de reconstructie worden materialen zoveel mogelijk hergebruikt, als fundering in het project of ze worden elders in de omgeving verwerkt. Naast de keuze van materialen is detaillering van het ontwerp van groot belang voor een duurzame kwaliteit en minimalisering van onderhoud.

Straatmeubilair en verlichting

De centrumhalte West is in eerste instantie met standaardproducten uitgevoerd (abri, reisinformatie), uiteraard wel met aantrekkelijke en passende vormgeving zoals overal in de stad en regio recentelijk is doorgevoerd. Als er in de toekomst toch gekozen wordt voor een meer hoogwaardige uitstraling, dan kunnen de standaardelementen makkelijk een nieuwe plek elders in de stad krijgen.

Het straatmeubilair wordt uitgevoerd in een gebruikelijke standaard. Zo weinig mogelijk obstakels is een belangrijk uitgangspunt.

Wat de openbare verlichting betreft wordt er aangesloten op de keuzes die gemaakt zijn in het winkelgebied Westerhaven en het energiebewuste verlichtingsbeleid van de stad. Er wordt een goed bruikbare en sociaal veilige ruimte nagestreefd.

Bomen en groen

Het structurerende groen bestaat vooral uit rijen bomen, als onderdeel van de stedelijke visie op de boomstructuur. De basis blijft gehandhaafd en het aantal bomen blijft uiteindelijk gelijk. Er zullen wel bomen verplaatst en vervangen moeten worden. Dit is ook een kans om de boomcondities en

groeistandigheden te verbeteren, door aanleg van betere plantvakken, naar nieuwe inzichten. Met name de boomstructuur aan de Westerhaven zal in nieuwe aanleg een verbeterde conditie krijgen.

Aan de Aweg zijn ook mensen die bezwaar hebben tegen bomen vanwege uitzicht, bladval en licht. De nieuw te plaatsen bomen bij de centrumhalte komen zeven meter uit de gevel. Daar zullen ze in beperkte mate van invloed zijn op de woonkwaliteit. Uiteraard zullen ze ook een positieve bijdrage leveren aan een prettig verblijfsklimaat in de openbare ruimte. Bij een bushalte wordt dat gewaardeerd, vanuit beschutting tegen zon, weer en wind. En ook vanuit beleving en identiteit van de plek is groen belangrijk. Met het intensieve gebruik, boven- en ondergronds, dient groen ook een robuuste en vanzelfsprekende kwaliteit te hebben.

De mogelijkheden voor meer groen in de openbare ruimte zijn beperkt, gelet op ondergrondse infrastructuur, intensief gebruik en beheer. Het is een punt van onderzoek of er naast bomen ook mogelijkheden zijn voor andere beplanting. Een mogelijkheid ligt bij particuliere inzet, in navolging van het A-kwartier. Daar worden groenvoorzieningen als geveltuinen en groene daken aangemoedigd en gefaciliteerd, onder voorwaarden van eigen onderhoud en beheer.

Beheer en toekomstbestendigheid

Het onderhoud en beheer van verharding, groen, verlichting en voorzieningen op het gebied van verkeer, spelen, water of kunstwerken zoals bruggen, tunnels en viaducten voeren we uit volgens de BORG-systematiek (Beheer Openbare Ruimte Groningen) met de vastgestelde kwaliteitsdoelen.

Het projectgebied valt binnen de voor de binnenstad vastgestelde kwaliteitsdoelen. Dit houdt in dat voor beheer en onderhoud van verharding, verlichting, straatmeubilair, verkeersborden, bomen en groen, kunstwerken het niveau 'goed' wordt nagestreefd. Speelvoorzieningen hebben het niveau 'voldoende' en voor ecologie is als beheerniveau 'matig' vastgesteld.

Bij het ontwerp is het al van belang om over de beheerbaarheid na te denken. Gekozen materialen en constructies moeten betaalbaar en te beheren zijn.

Ook de toekomstbestendigheid van het ontwerp is belangrijk. Om die reden is er bijvoorbeeld een gescheiden rioolwaterstelsel en worden werkzaamheden gezamenlijk uitgevoerd met bijvoorbeeld netwerkbeheerders, zodat de directe jaren na uitvoering van een plan de verharding niet opnieuw open hoeft.

Toegankelijkheid

Bereikbaarheid, toegankelijkheid en bruikbaarheid van de openbare ruimte, gebouwen en voorzieningen zijn al jarenlang integraal onderdeel bij het ontwerp in de (binnen)stad. De straat is van iedereen en moet te gebruiken zijn op een comfortabele en veilige wijze. Sommige situaties, doelgroepen of gebruikers vragen op dit gebied om net iets meer aandacht.

Het is belangrijk om extra aandacht te geven aan obstakelvrije routes, vlakke bestrating, goed beloopbare en zichtbare routes, met rustpunten, oriëntatie en geleiding.

Colofon

Dit is een uitgave van de gemeente Groningen, mei 2016

- www.ruimtevoorjou.groningen.nl
- www.groningen.nl/binnenstad

BINNESTAD
GRONINGEN



ruimte voor jou

ruimte
voor jou
