

Onderwerp Bestemming Binnenstad: Definitief Ontwerp Astraat

Steller Herman Lubbers

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 8289

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk 6537064

Datum 30-08-2017

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Op 28 juni jl. heeft uw raad, in het kader van de Binnenstadsvisie, het Inrichtingsplan Astraat, Brugstraat en Munnekeholm met bijbehorend uitvoeringskrediet vastgesteld. Inmiddels is het plan voor de Astraat uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp, waarover wij u met deze brief informeren.

Met dit Definitief Ontwerp zorgen wij voor een kwaliteitsimpuls voor de Astraat, als entreegebied voor de westelijke binnenstad. We geven de vrijkomende ruimte aan de voetganger en vergroten daarmee de verblijfswaarde en de toegankelijkheid. Het overige verkeer is hierbij te gast. De uitvoering van de Astraat staat gepland voor de periode 2 oktober – 17 november 2017.

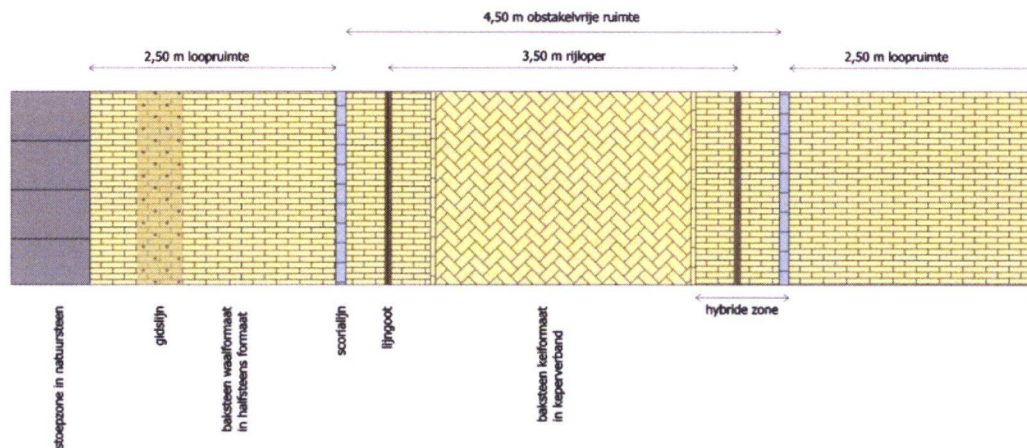
De vormgeving van de westelijke binnenstad krijgt zijn vervolg in de herinrichting van de Brugstraat en de Munnekeholm, inclusief de pleinen bij de A-kerk en voor Minerva. Tevens worden de ontwerpen voor de flankerende fietsmaatregelen (Westerhavenstraat, Kleine der A en Hoge der A) de komende periode uitgewerkt. U kunt het voorstel hiervoor in uw vergadering van december 2017 verwachten, waarna deze straten voor de zomer van 2018 zijn heringericht.

Afwegingen hybride zone en stoep

Het inrichtingsplan voor de Astraat is de afgelopen periode doorontwikkeld tot het nu voorliggend Definitief Ontwerp. Ten opzichte van het inrichtingsplan is met name de vormgeving van de hybride zone tussen rijloper en trottoir en de stoepzone langs de gevel nader uitgewerkt. Hiertoe hebben wij proefvakken gerealiseerd (op Westpoort).

Afgevaardigden van diverse doelgroepen, waaronder blinden en slechtzienden, ouderen, ondernemers, omwonenden en de fietsersbond zijn ter plekke geweest om de verschillende inrichtingsprincipes te testen. Ook uw raad is in de gelegenheid gesteld om kennis te nemen van het proefvak op Westpoort.

In de bijlage hebben wij onze afwegingen voor de hybride zone en de stoepzone beschreven. In ogenschouw nemende dat de nieuwe inrichting aantrekkelijk en comfortabel in gebruik moet zijn, waarbij voelbaarheid, zichtbaarheid en gemak voor de groep anders mobilen in de volle breedte voorop staat, maar tegelijk een duurzame kwaliteit en goed beheersbaar, hebben wij besloten om het proefvak met de lijngoot en de scorialijn nader uit te werken in het Definitief Ontwerp. Tevens streeft ons college er naar om, in lijn met de leidraad voor de openbare ruimte in de binnenstad, waar mogelijk stoepen te realiseren.



Inrichtingsprincipe hybride zone en stoep

De voetgangerszone tot de lijngoot wordt uitgevoerd in waalformaat in halfsteens verband. Hierdoor oogt dit als maximale ruimte voor het trottoir. In de rijloper wordt groot formaat toegepast in keperverband, waarbij de laatste 40 cm afwijkend wordt gestraat gelijk aan het trottoir. We passen een lijngoot toe die goed overfietsbaar en te onderhouden is. Deze lijngoot begrenst de rijloper voor het verkeer. De comfortzone voor de voetganger wordt begrenst met een scorialijn. Waar nodig wordt het ontwerp aangevuld met een geleidelijn langs gevel of stoep ter oriëntatie voor blinden en slechtzienden.

Het Definitief Ontwerp

De Astraat is vanaf de westzijde gezien breed en kort. Het is de entree van de Binnenstad. Hier kom je vanuit de westkant de stad in. De bomen staan gestrooid in een brede open ruimte. Transparante boomkruinen die het zonlicht doorlaten en verstrooien. De ruimte is open en overzichtelijk als de hal van de woning. Je bent te gast en als gebruiker zoek je de weg en pas je de snelheid aan.



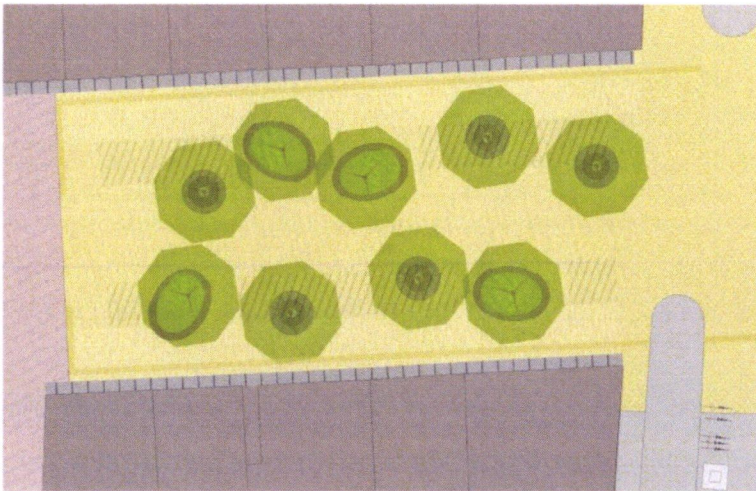
Bovenaanzicht Astraat vanaf de Aweg (links) tot de Abrug (rechts)



Plek Astraat gezien vanaf de Aweg (noordzijde)

We richten de Astraat in op één niveau, waarbij loopruimte voor de voetganger van ca. 2 tot 2,5m wordt gewaarborgd. In het smallere deel van de Astraat passen we de hybride zone toe met lijngoot en scoria zoals verbeeld in het inrichtingsprincipe. Bij de entreeplek

van de Astraat wordt de stoepzone toegepast. Tevens plaatsen we zitelementen rondom enkele bomen. Overige ruimte rond de bomen kan voor een deel gebruikt worden voor de uitgifte van terrassen, maar is ook bedoeld voor o.a. laden en lossen. De fietsen worden gestald in de aanpalende straten, waarvoor zes parkeervakken worden opgeofferd.



Voor 'vrij'-zitten creëren we vier zitelementen rondom de bomen. Het gebruik van de overige ruimte, zoals gearceerd op de tekening, kan nog nader ingevuld worden. Naast ruimte voor terras, is deze ruimte ook bedoeld voor laden en lossen en overig gebruik.



Plek Astraat gezien vanaf de Aweg (zuidzijde)

De oostzijde van de Astraat is smal en wordt functioneel ingericht. In dit deel ligt het accent op het stromen, zowel van de voetganger als het overige (gemotoriseerde) verkeer. In dit deel passen we de nieuwe hybride zone toe, bestaande uit een lijngoot en een scoria-lijn. Dit deel is zodanig smal dat alleen voor restaurant Napoli een stoepzone kan worden gerealiseerd. Tussen de scorialijn en de gevel is de breedte op een enkele plek na, minimaal 2,5m, zodat de voetganger een veilige comfortzone krijgt om te verblijven in deze straat. Door de beperkte breedte van de straat in relatie tot zijn functie voor zowel de

voetganger, de fietser, maar daarnaast ook als ontsluitingsweg voor de automobilist (van de aangrenzende straten), zijn overige uitstallingen in dit stroomdeel van de Astraat niet mogelijk.

Met deze inrichting maken we een toegankelijke inrichting voor de gebruikers. De inrichting is afgestemd op de voetganger, maar zowel fietsers als auto's mogen gebruik blijven maken van deze straat. De snelheid gaat echter omlaag. We realiseren ons dat we met deze inrichting niet volledig tegemoet komen aan de wensen vanuit de groep blinden en slechtzienden. Zij pleiten voor een inrichting waar de begrenzing van rijloper en loopruimte bestaat uit een hoogteverschil. Dit hoogteverschil roept vanuit andere groepen juist net weer een belemmering in de toegankelijk op en zorgt daarbij ook voor een andere beleving van het gebied. Om die reden hebben wij hierin een andere afweging gemaakt. Tegelijk vullen wij de inrichting aan met een geleidelijn op ca. 30 cm van de stoepzone, zodat specifiek voor deze doelgroep van blinden en slechtzienden de toegankelijkheid wordt gewaarborgd.



Astraat gezien vanaf de Kaasboetiek

Met ondernemers gaan we daarnaast verder in gesprek over de wijze waarop we de stoep gaan gebruiken en hoe we hier afspraken over kunnen maken. Het belang van een goede handhaving rondom het gebruik van de straat – fietsparkeren, laden en lossen, uitstallingen, terras – en de stoepen is hierin evident. Wij formuleren hierover dit najaar een aanpak, waarover wij uw raad vervolgens informeren.

Planning en Financiën

Het Definitief Ontwerp van de Astraat is opnieuw begroot en past binnen het verstrekte krediet conform het raadsbesluit van 28 juni jl. De werkzaamheden bereiden we momenteel verder voor, waarbij het de bedoeling is dat we op 2 oktober 2017 gaan starten en op 17 november – voor de intocht van Sinterklaas – gereed zijn. De stoepen worden, in

verband met de levertijd van de natuursteen, uitgevoerd gelijk met de herinrichting van de Brugstraat. Daarnaast starten de nutsbedrijven begin september reeds met het vervangen van gasleidingen in de Astraat. Deze werkzaamheden dienen vooruitlopend op onze werkzaamheden te worden uitgevoerd en staan los van de feitelijke herinrichting.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Peter den Oudsten', written over a horizontal line.

de burgemeester,
Peter den Oudsten

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Peter Teesink', written over a horizontal line.

de secretaris,
Peter Teesink

Bijlage bij Definitief Ontwerp Astraat

Datum : 17-08-2017

Onderwerp: Afweging hybride zone en stoepzone

Met de nieuwe inrichting van de Astraat en straks ook de overige straten in de binnenstad willen we het gebruik van de openbare ruimte vriendelijker en toegankelijker maken. Verblijven en langzaam verkeer krijgen meer prioriteit en aandacht. Meer ruimte voor de voetganger, waarbij niet alleen een oost-west beweging wordt beoogd, maar juist ook een beweging van gevel naar gevel. De snelheid in de straat gaat omlaag, het voelt meer als een verblijfsgebied en communicatie tussen de gebruikers wordt mogelijk. Ondertussen blijft de Astraat in het verkeerssysteem wel bruikbaar voor het overige verkeer, zoals de fietser en de auto. Verkeersgedrag wordt sociaal gedrag.

Om te komen van het voorlopig ontwerp naar het definitief ontwerp van de Astraat (en straks de Brugstraat en Munnekeholm) zijn op een tweetal aspecten keuzes gemaakt:

- Hybride zone: de wijze waarop de overgang tussen de rijloper en de loopruimte voor de voetgangers wordt vormgegeven;
- Stoepzone: het wel of niet realiseren van een stoep langs de gevel.

Op Westpoort is een proefvak gemaakt om verschillende varianten van zowel de hybride zone als de stoepen te kunnen testen en te scoren op een aantal aspecten. Hierbij hebben wij naast een aantal interne vakspecialisten ook externen uitgenodigd: de doelgroep Anders Mobielen, de Fietzersbond, het Plekkenteam (bewoners en ondernemers), KHN/GCC.

1. Hybride zone

De hybride zone is de overgangszone tussen de rijbaan en het trottoir. We noemen hem hybride omdat we de overgangszone op verschillende momenten van de dag anders willen gebruiken. Traditioneel bestaat deze overgang uit een stoeprand met hoogteverschil, maar dat staat verschillend gebruik in de weg. Het andere uiterste is dat er helemaal geen overgang is en de ruimte ingericht wordt als een shared space gebied, een gezamenlijke ruimte. De inrichting van de Astraat, Brugstraat en de Munnekeholm kenmerkt zich door het aaneenschakelen van plekken met straten. De plekken zijn gericht op verblijf, het gezamenlijk gebruiken, terwijl de straten gericht zijn op de doorstroming met aan weerszijden verblijf. We hebben een proefopstelling gerealiseerd op Westpoort. Deze proefvakken laten verschillende inrichtingsvormen van deze straten zien, toegespitst op de overgangszone.

Bij het inrichtingsplan is reeds gekozen voor een inrichting op één niveau, waarbij de rijloper een breedte heeft van 3,5m, die tijdens piekmomenten verbreed kan worden tot 4,5m. Gelijktijdig voorzien wij de rijloper aan weerszijden van een loopruimte voor de voetganger van 2,5m (NB, dit is ten weerszijden van de 4,5m).



Principe van de hybride zone tussen rijloper en loopruimte met bijbehorende maten.

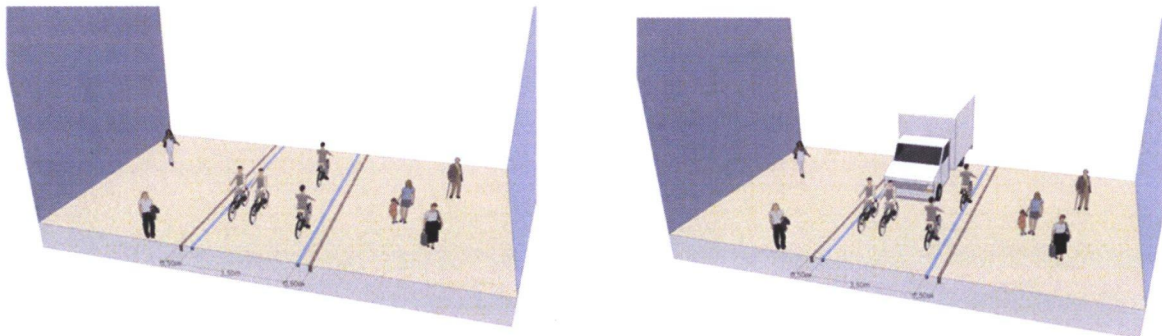
Op deze wijze richten wij de straat in die:

- Zo veel als mogelijk de ruimte geeft aan de voetganger (de 2 x 2,5m loopruimte + tijdens rustige auto/fietsmomenten 1m extra);

- De fietser in 2 richtingen (en auto in 1 richting) een rijloper biedt van 3,5m, waarbij de mogelijkheid daar is om uit te wijken, waardoor er tijdens piekmomenten 4,5m gebruikt kan worden;
- De inrichting gericht is op verblijf, waarbij zowel voetgangers bewegingen in oost-west, maar ook van gevel naar gevel mogelijk is voor iedereen, moeilijk of makkelijk ter been, goed of slechtziend cq blind.







De wijze waarop we de overgang van het verblijfsgebied (het trottoir) naar de rijloper gaan realiseren is getest met de proefopstelling. Dit overgangsgebied heeft meerdere fysieke functies:

- Bescherming van de voetganger ten opzichte van het (gemotoriseerd) verkeer;
- Buitenste lijn (de 4,5m-lijn) is een oriëntatielijn voor blinden en slechtzienden, maar op sommige plekken ook de begrenzing van terras, laad&losplek, fietsparkeren;
- Binnenste lijn (de 3,5m-lijn) begrenst de rijloper tijdens lage en normale drukte (tenminste 2x2 fietsers);
- Afwatering hemelwaterafvoer;
- Gebruiksmogelijkheid voor de voetganger tijdens drukker verblijfstijden;
- Uitwijkmogelijkheid voor de fietser bij piekmomenten voor doorstroming;



Principe van het flexibele gebruik van de hybride zone tussen rijloper en loopruimte

De volgende inrichtingsvarianten voor de hybride zone zijn getest:

					
Scoria+ Scoria	Granietband + dubbele scoria	Goot(rollaag) + scoria	Goot(rollaag) + band	Lijngoot + schuine band	Lijngoot + scoria

NB de scoria is de oude gebakken klinker met blauw grijze kleur die we reeds toepassen in de Binnenstad





De afweging van de hybride zone is integraal gemaakt. We hebben de overgangszone gescoord op de aspecten:

- gebruik (zichtbaarheid, voelbaarheid, comfort);
- visueel (beeldkwaliteit en logica voor voetganger en fietser)
- cultuurhistorie en erfgoed (en duurzaamheid bij hergebruik bestaande materialen);
- beheer & onderhoud (afwatering, onderhoud en beheerkosten)
- financiën (passend binnen de raming)

2. Stoepzone

De stoepzone is het gebied tussen het voetgangersdeel (trottoir of loopruimte voetganger) en de gevel. In het verleden waren in Groningen vele stoepen aanwezig met de nodige grandeur en allure. In de binnenstad van Groningen kunnen we hier nog veel voorbeelden van zien, alhoewel veel stoepen in de loop der tijd verdwenen zijn. Met de hernieuwde introductie van de stoepzone sluiten we in cultuurhistorisch opzicht aan bij het verleden. Gelijktijdig introduceren we een plek in het straatbeeld dat een soort natuurlijke handhaving met zich meebrengt. Daarmee kunnen we het gebied comfortabel en toegankelijk inrichten met een afwisseling van plekken en straten, functies en typologieën. De zone langs de gevel beogen we zodanig in te richten dat zich hier zo min mogelijk verstoringen voordoen waarop vrijwel niet te handhaven is. Logische looplijnen, zonder verstoringen en met zo min mogelijk verspringen is hierbij het uitgangspunt. De nieuwe inrichting dient bruikbaar te zijn voor anders mobielen (waaronder blinden en slechtzienden, maar ook mensen met een rollator, rolstoel of kinderwagen), naast onze aandacht voor de handhaafbaarheid, de gebruiksmogelijkheden, de logica en de beeldkwaliteit.

De test met de proefvakken op Westpoort heeft in dit geval vooral om de vormgeving van de stoep gedraaid. Hoe kunnen we er voor zorgen dat de inrichting zodanig wordt dat de ruimte direct voor de gevel enerzijds een verlengstuk is van de gevel, maar tegelijk geen verstoring oplevert voor bijvoorbeeld mensen die blind of slechtziend zijn. Sterker nog, hoe kunnen we met de realisatie van een stoep zorgen voor een goede en herkenbare overgang tussen de comfortzone van de voetganger en het functionele gebruik langs de gevel, opdat de loopruimte gevrijwaard wordt van gebruik dat tot verstoringen leidt. Er gelijk een soort natuurlijke handhaving komt en de toegankelijkheid voor blinden en slechtzienden wordt gewaarborgd. De volgende stoepen zijn getest:

			
Gevelstoep 30 cm	Gevelstoep 80 cm	Gevelstoep 150 cm	Gevelstoeplijn 150 cm

3. Resultaat proefopstellingen

Uit de proefopstelling voor de hybride zone is geen eenduidig voorkeursmodel naar voren gekomen. We zien dat per doelgroep op een andere wijze naar de vormgeving van de overgangszone wordt gekeken en dat er overduidelijke verschillen zijn in de aandachtspunten vanuit de verschillende groepen. En ook binnen een groep worden de proefvakken verschillend beoordeeld. Als voorbeeld verzoeken de mensen die blind zijn om een hoogteverschil in de straat (bij fysieke overgang rijloper en trottoir) voor hun oriëntatie en veiligheid, terwijl de mensen met een rollator of een rolstoel zo min mogelijk hoogteverschil willen (een rollatorgebruiker zelfs niet eens een opstaand randje). Daarnaast maken blinde personen die met een stok lopen ook op verschillende wijzen gebruik van de straat. De een voelt en zoekt met de stok naar hoogtes en oneffenheden (zowel schuiven, rollen als tikken), de ander gaat meer op het gehoor af. Kennis van de nieuwe openbare ruimte en de durf om de stad te gebruiken zijn ook belangrijke factoren. We concluderen dat de verschillende wensen vanuit (en binnen) de doelgroepen niet te verenigen zijn in één ontwerp voor de hybride zone.

Uit de praktijktest met de stoepzone concluderen we dat een stoep een welkome aanvulling is op de inrichting van de straat. Ruimtelijk, economisch en vanuit erfgoed is de wens geuit meer uitwisseling te maken tussen straat en onderneming. Deels door ruimte te maken voor gebruik als terras of uitstalling maar ook door de oude historische stoep nieuw leven in te blazen. De stoep als zichtbare overgang tussen gevel en straat. Ten aanzien van de uitvoering is een goed gebruik van de openbare ruimte mede afhankelijk van de grootte (lees diepte) van de stoepzone. Een ruime openbare ruimte geeft de voetganger gevoel van allure en een bescheiden uitwisseling met de commerciële functies versterkt deze allure met een prettige levendigheid. De breedte van de stoep is en blijft een continu

aandachtspunt dat maatwerk vergt. Dit komt mede ook doordat het gebruik van de stoep al snel breder is dan de feitelijk aanwezige stoep en bijvoorbeeld het daarop aanwezige terrasmeubilair. Benen steken immers uit en stoelen kunnen worden verschoven. Voor blinden en slechtzienden verdwijnt door de stoep hun oriëntatie op de gevel, dit wordt door deze groep als zeer onwenselijk ervaren.

Ontleden we de totale praktijktest (hybride zone en stoep) dan concluderen we hieruit dat een stoep aangevuld zou moeten worden met een geleidelijn voor blinden en slechtzienden op ca. 30 cm uit de stoepzone. Doordat de stoepzone zelf niet geschikt is als geleidelijn en de oriëntatie langs de hybride lijn hier eveneens niet geschikt voor is, kan de geleidelijn hier uitkomst voor bieden. Daarbij is bij een bescheiden stoepzone van 80 cm de oriëntatie op de gevel nog redelijk goed bruikbaar voor blinden en slechtzienden, maar ook voor klanten van aanpalende winkels is deze breedte een goede maat. De winkel blijft hierdoor goed bereikbaar en wordt niet van de openbare ruimte afgesneden door bijvoorbeeld een breed terras of fietsenstalling. Algemeen wordt geconcludeerd dat een stoep – mits in de juiste contrasterende materialisering uitgevoerd – een welkome toevoeging is van het straatbeeld. Het brengt cultuurhistorische waarden terug, zorgt voor een duidelijker onderscheidt tussen terras/uitstallingen gebied versus loopruimte voor de voetganger wat de handhaving vervolgens ook vergemakkelijkt.

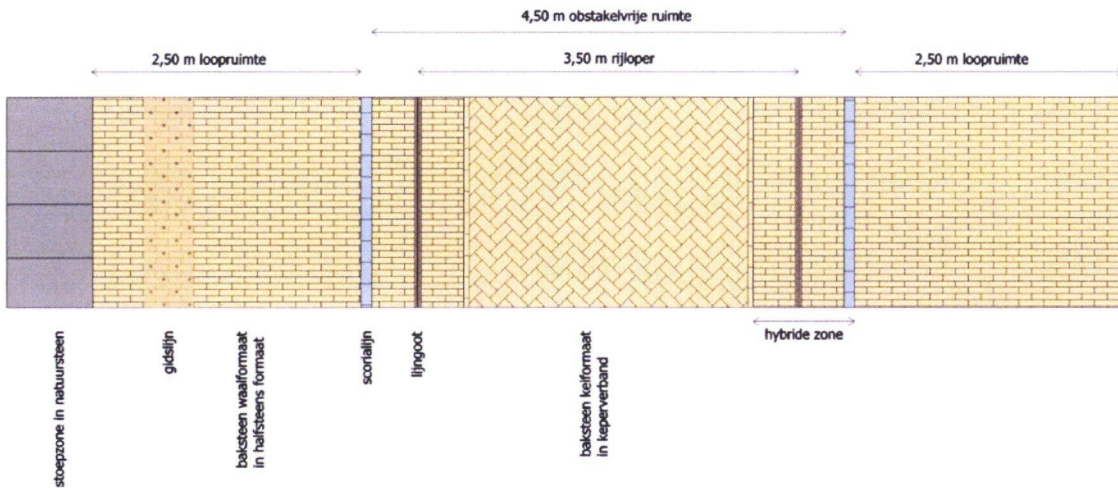
Met de nieuwe inrichting beogen we een toegankelijke binnenstad gericht op verblijf en gebruik voor elke voetganger te realiseren. Deze toegankelijkheid willen we borgen door in eerste instantie ruim voldoende voetgangersgebied te maken, waarbij het uitgangspunt is dat ten allen tijde circa 2 tot 2,5 meter breedte in het profiel aan weerszijden beschikbaar is voor de voetganger. Met deze breedte kan eenieder zich comfortabel voortbewegen. Daarbij nemen wij in ogenschouw dat we ons niet alleen voortbewegen in de richting van de straat, maar ook van gevel tot gevel. Immers, we beogen een verblijfsgebied te maken. Hoogteverschillen horen hier niet in thuis. Dit belemmert de mensen met een rollator, rolstoel of kinderwagen te veel. Het zorgt voor een barrière werking en creëert als het ware een eigen ruimte voor het gemotoriseerde verkeer, dat zich hierdoor niet aanpast aan de gewenste snelheid en gebruik van de straat. Voor mensen die blind of slechtziend zijn zorgen we voor een geleidelijn, die goed voelbaar is binnen het profiel, waarbij in de straten de afstand tot de gevel niet te groot mag worden. Op deze wijze zorgen we er ook voor dat blinden en slechtzienden zich niet oriënteren op de zone waar het dubbelgebruik van de voetganger en de fietser zich manifesteert. Tevens willen we ook dat de hybride zone gebruikt kan worden door zowel de voetganger als de fietser. Uit de proefopstelling volgt dat de toepassing van een brede band het dubbelgebruik uitsluit, waardoor deze varianten afvallen.

In ogenschouw nemende dat de nieuwe inrichting aantrekkelijk en comfortabel in gebruik moet zijn, waarbij voelbaarheid, zichtbaarheid en gemak voor anders mobilen voorop staat, tegelijk een duurzame kwaliteit heeft, goed te beheren en uitnodigt tot dubbelgebruik door voetganger en fietser, is besloten om proefvak 6 (lijngoot met scoria) nader uit te werken in het Definitief Ontwerp, met dien verstande dat:

- deze inrichting aangevuld wordt met een geleidelijn langs de stoep/gevelzone op 30 cm afstand, uitgevoerd in gele klinkers met voelbaar reliëf;
- de uitvoering van de lijngoot verbeterd moet worden voor de fietser (aansluitend op straatprofiel, smallere opening, stroefheid etc.);

4. Input voor Definitief Ontwerp

De hybride zone in de Astraat wordt gerealiseerd met lijngoot en scoria-lijn conform de afbeelding:



De voetgangerszone tot de lijngoot wordt uitgevoerd in waalformaat met halfsteens verband. Hierdoor oogt dit als maximale ruimte voor het trottoir. In de rijloper wordt een groot formaat steen toegepast in keperverband, waarbij de laatste 40 cm afwijkend wordt gestraat in waalformaat met halfsteens verband. De loopruimte voor de voetganger wordt begrenst met een scorialijn, deze is redelijk voelbaar en met contrast, geeft een mooi beeld en leidt tevens tot hergebruik van bestaand materiaal. Tot slot komt langs de gevel (of stoep) op ca. 30 cm een geleidelijn uitgevoerd in gele klinkers met voelbaar reliëf. Dit wordt eventueel aangevuld met extra geleide-aanduidingen op plaatsen waar het logisch is om over te steken van gevel naar gevel.

Deze uitvoering zorgt binnen de scoringsaspecten zoals benoemd voor:

- gebruik: De begrenzing van de comfortzone met scoria is helder en eenduidig met de rest van de binnenstad. De geleidelijn zorgt voor de noodzakelijke oost-west verbinding in de stroomrichting voor blinden en slechtzienden en wordt aangevuld met geleide-aanduidingen bij logische oversteekplaatsen. De loopruimte voor de voetganger is 2 tot 2,5m, met een duidelijke overgang (scorialijn) naar de hybride zone. Desgewenst kan overal overgestoken worden zodat de gevel-gevel bereikbaarheid optimaal is. De hybride zone is uitgevoerd in dezelfde materialisering als het voetgangersgebied met voldoende breedte wat comfort biedt aan de voetganger. Gelijk is de lijngoot goed overfietsbaar, mits goed uitgevoerd, terwijl de scorialijn voor de fietser een harde overgang aangeeft (comfort/veiligheid voetganger).
- visueel: het geheel wordt positief beoordeeld op beeldkwaliteit. Ook is er een logische opbouw, door materialisering, breedte en legpatronen voor zowel de voetganger als de fietser. De zone nodigt uit tot gebruik.
- cultuurhistorie en erfgoed: met deze uitvoering wijken we deels af van het bestaande materiaalgebruik. Wel richten we de straat in met onderscheid tussen rijloper en trottoirs (en evt. stoepen), maar het onderscheid is minder groot dan van oudsher aanwezig. De scoria wordt hergebruikt in dit model. De hernieuwde introductie van de stoepen wordt hoog gewaardeerd.
- beheer & onderhoud: Voor een straat die op één niveau ligt, is een lijngoot een ideale oplossing voor de afwatering. Het onderhoud wordt tov een traditionele bestrating iets bemoeilijkt, immers het schoonhouden van de lijngoten vergt meer inspanning. Dit geldt ook voor de stoepen, de vervangingskosten en het onderhoud ligt qua kosten iets hoger dan de huidige maatstaf. Daarmee zijn de toekomstige beheerskosten bij deze variant dan ook hoger.

- financiën: de kosten voor de voorgestelde inrichting van de hybride lijn past net binnen de raming. Afhankelijk van de daadwerkelijke uitvoering en materialisering van de stoepen (en de maatvoering) geldt dit ook voor de stoepen.

In sommige gevallen zal een stoepzone overigens betekenen dat er minder terras beschikbaar komt dan in de huidige situatie het geval is. Dit is voor het vervolgproces nog wel een aandachtspunt, waarbij maatwerk in combinatie met het toegankelijkheidsvraagstuk moet leiden tot een oplossing.

Ook willen we in samenspraak met de straat komen tot gebruiksregels voor de stoepen, om te voorkomen dat deze continu volstaan met meubilair/uitstallingen en/of fietsen en deze niet meer onderhouden kan worden.