

Onderwerp Evaluatie toegankelijkheid binnenstad west
Steller Herman Lubbers

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 8289
Datum 20-5-2020

Bijlage(n) 2

Kenmerk



Geachte heer, mevrouw,

Met de herinrichting van de omgeving van de Westerhaven (bushalte), de Astraat en de Abrug is het gebied aan de westkant van de binnenstad getransformeerd van een gebied gedomineerd door verkeer over een asfaltbaan naar een verblijfsgebied waarbij de inrichting is gericht op de meest kwetsbare verkeersdeelnemer; de voetganger. Om te toetsen hoe de inrichting van de openbare ruimte in de praktijk functioneert op het gebied van toegankelijkheid, is in de afgelopen periode samen met de werkgroep Toegankelijk Groningen een evaluatie uitgevoerd. Hierbij is de werkgroep Toegankelijk Groningen op verschillende plekken aangevuld, met name door een aantal mensen die blind/slechtziend zijn. In deze brief informeren wij u over de uitkomsten van deze evaluatie. De evaluatie is als bijlage 1 toegevoegd.

De gemeente Groningen vindt het belangrijk dat iedereen overal zelfstandig kan wonen en komen. Het is om die reden dat de openbare ruimte veilig en toegankelijk moet zijn, zodat iedereen alle voorzieningen die de stad biedt kan bereiken en gebruiken. Voor mensen met een beperking of chronische ziekte is een toegankelijke openbare ruimte zelfs vaak een voorwaarde om zelfstandig te kunnen functioneren. Vanaf 14 juli 2016 is in ons land het VN-verdrag uit 2006 voor de rechten van mensen met een functiebeperking van kracht. Algemene toegankelijkheid voor ouderen en mensen met een beperking is daarmee een wettelijke plicht. Het is de bedoeling om geleidelijk een land zonder belemmeringen te worden.

Evaluatie

In drukke gebieden zoals de binnenstad wensen we een extra hoog kwaliteitsniveau en stellen we hogere eisen aan toegankelijkheid. Om te beoordelen hoe dit aan de Westkant na de herinrichting in de praktijk functioneert, hebben we een evaluatie uitgevoerd. De evaluatie bestond uit verschillende onderdelen, waaronder enkele wandelingen met de werkgroep Toegankelijk Groningen door het gebied, een

wandeling met mensen van de Oogvereniging en diverse gesprekken over de uitkomsten van de wandelingen, interpretaties en terugkoppelingen met de werkgroep Toegankelijk Groningen. Vervolgens is de nieuwe inrichting van de openbare ruimte integraal geëvalueerd aan de hand van een beoordeling op de volgende aspecten:

- Beoogd gebruik: worden de doelen van het beoogde gebruik gehaald en wat gebeurt er als de voorgestelde aanpassing wordt doorgevoerd?
- Verkeersveiligheid: in hoeverre draagt de inrichting bij aan de verkeersveiligheid voor alle doelgroepen?
- Toegankelijkheid: Welke eventuele knelpunten doen zich voor vanuit toegankelijkheid, hoe wordt de toegankelijkheid ervaren?
- Handhaafbaarheid: is de nieuwe inrichting handhaafbaar in zijn beoogd gebruik? Natuurlijke of af te dwingen handhaving?
- Kwaliteit en uitstraling: wat doet de inrichting en/of voorgestelde aanpassing met de beoogde kwaliteit en uitstraling van het gebied?

Uitkomsten en aanbevelingen

De analyse en gesprekken hebben veel bruikbare informatie opgeleverd voor verbeteringen op de plek zelf, maar ook als leerpunten voor toekomstige projecten in de binnenstad. Een belangrijke conclusie is dat over het geheel genomen de nieuwe inrichting op heel veel plekken goed tegemoetkomt aan de gebruikerswensen en -eisen en als geslaagd kan worden gezien. Dit is mede te danken aan het doorlopen proces, waarbij de inzichten van de werkgroep Toegankelijk Groningen (en de voorgangers daarvan) in gesprekken en wandelingen zijn gebruikt voor het ontwerp.

Bezien vanuit het aspect toegankelijkheid, levert de evaluatie van de toegankelijkheid van de bushalte Westerhaven, de Astraat en de Abrug de volgende concrete aanbevelingen op:

1. Blijf in een vroeg stadium van het ontwerp gebruik maken van de kennis en kunde die in de werkgroep Toegankelijk Groningen vertegenwoordigd is. De ervaring leert dat alleen mensen die in de dagelijkse praktijk te maken hebben met een verminderde mobiliteit, veel gebruikerservaringen kunnen overbrengen die van belang zijn voor het ontwerp en tijdens de uitvoering;
2. Maak een duidelijke keuze of je als gemeente wel of niet inzet op handhaving en handel daar vervolgens ook naar. Uiteraard bezien vanuit de brede context in de keten: de juiste inrichting, verleiding en gedragsbeïnvloeding en tot slot toezicht en handhaving. Echter mist één van deze schakels, dan werkt deze keten niet. De werkgroep Toegankelijk Groningen draagt drie concrete mogelijkheden aan om de handhaving te verbeteren:
 - a. Breng handhaving en toezicht samen (weg met de versnippering);
 - b. Maak van (grote delen van) de binnenstad een voetgangersgebied;
 - c. Breidt het takenpakket van de fietsstewards uit met verwijderen fietsen en andere objecten van de looproutes voor blinden en slechtzienden, waarbij deze fietsen van 'prettig klinkende' passende stickers worden voorzien (bewustwordingscampagne);

3. Standaardiseer het type geleidelijn in de binnenstad, zorg daarbij voor voldoende contrast;
4. Maak de schuimte in de looproute minder groot of zorg voor een relatief vlak deel in de route, zodat rolstoelers en rollatorgebruikers zonder continue bijsturing hun weg kunnen vervolgen;
5. Zorg bij de grotere projecten in de binnenstad (zoals de Grote Markt) voor een 3D-print of maquette in het voortraject om met blinden en slechtzienden de discussie over het ontwerp makkelijker aan te kunnen gaan;
6. De zekerheid die visuele mensen hebben bij een oversteek mist iemand die blind of slechtziend is. Hou rekening met het gevoel van onzekerheid van deze groep mensen bij de keuzes in het ontwerp. Een maatregel als een rateltikker, een zebra of niveaoverschillen biedt voor deze groep mensen veel zekerheid, doch kan om andere moverende redenen ongewenst zijn. Heb dan meer aandacht voor de geleiding van mensen die blind of slechtziend zijn en zorg dat deze maatregelen helder, herkenbaar en uniform zijn;
7. In het onderwijs en/of overheidscommunicatie dient veel meer aandacht te zijn voor de rechten en plichten voor mensen met een visuele beperking, zoals de geleidestok en de geleide-lijnen. Wellicht kan hier gericht een campagne voor worden gevoerd;
8. Onderzoek of het mogelijk en wenselijk is om een ander verkeersregime in te stellen waarbij het gebied het regime voetgangersgebied krijgt en de overige verkeersdeelnemers vervolgens te ontheffen in dat gebied. WMO-vervoer en ook de eventuele opvolger van de pendelbus dienen daarbij wel overal te mogen komen.

Oversteek Westersingel

De oversteek Westersingel is met de werkgroep Toegankelijk Groningen uitgebreid besproken. Primair was de vraag of deze oversteek voorzien kon worden van een zebrapad om de oversteek veiliger te maken. Gedurende de verschillende overleggen is hier een belangrijke vraag bij gekomen: is de oversteek Westersingel wel een noodzakelijke oversteek in het verkeersveilige systeem van het busstation? Of kunnen de busperrons beter op een andere wijze worden benaderd door voetgangers. Dit is mede ingegeven door de beperkte ruimte aan de noordkant van de bushalte met een zeer steile bocht (hoek Westersingel) en een laad/losstrook.

Gezamenlijk is geconcludeerd dat het wenselijker is om de looproute via de zuidkant (langs de MC Donalds) te optimaliseren en van daaruit de busperrons goed te ontsluiten. Hiertoe dienen de geleidestroken in de A-straat op enkele plekken te worden gewijzigd en aangevuld, zodat men vanaf de noordzijde A-straat op eenvoudige en veilige wijze kan oversteken naar de zuidzijde en niet naar de Westersingel wordt geleid. Het is vanuit dit oogpunt niet noodzakelijk, zelfs ongewenst, om een zebrapad te realiseren op de oversteek Westersingel.

Het wel of niet aanbrengen van een zebrapad dient echter niet alleen vanuit het aspect toegankelijkheid bekeken te worden, maar integraal vanuit meerdere invalshoeken. De

omgeving van de Centrumhalte West is ingericht als een verblijfsgebied, overzichtelijk en uniform. Het rijdende verkeer heeft hierdoor een lagere snelheid en kan anticiperen op de overige verkeersdeelnemers. In dit verblijfsgebied mogen voetgangers op meerdere plaatsen oversteken, wat in de praktijk ook gebeurt. Indien een oversteek wordt geconcentreerd (zoals bij een zebrapad), dan nemen de snelheden van het verkeer op de overige plekken in dit verblijfsgebied juist toe. De inrichting van het gebied wordt door het rijdende verkeer dan meer ervaren als een verkeersinrichting.

Door een zebrapad op deze plek ontstaat ook hinder in de doorstroming van auto's en bussen. Juist hier bij de entree van de binnenstad kan dat leiden tot ongewenste fysieke blokkades voor het overige verkeer, zoals fietsers en voetgangers. Om hun weg te vervolgen slingeren zij dan als het ware om deze "blokkades" heen, met als gevolg dat er meer onverwachte (en daarmee verkeersonveilige) situaties kunnen ontstaan. Een beeld dat ook optrad in de situatie voor de reconstructie.

Alles overziend constateren we dat een zebrapad bij de oversteek Westersingel ongewenst is, omdat deze niet veiligheidsbevorderend werkt en eerder leidt tot een vorm van gebruik die schijnveiligheid in de hand werkt. We zijn met betrokkenen, waaronder de werkgroep en ondernemers in het gebied in gesprek over een alternatieve inrichting die wel zorgt voor een goede oversteekbaarheid.

Vervolg

Uit de evaluatie volgen vijf actiepunten die worden uitgewerkt. Deze uitwerking doen we binnen projecten, vanuit beleid of vanuit de lijn, doch altijd in overleg en samen met de werkgroep Toegankelijk Groningen.

De belangrijkste conclusie is dat we moeten zorgen voor de juiste balans in inrichting, verleiding & gedragsbeïnvloeding en toezicht & handhaving. Mist één van die schakels of is een schakel onderbelicht, dan is de kans groot dat het feitelijke gebruik van de straat de toegankelijkheid in de weg staat. Dit leidt tot het eerste actiepunt:

1. Zorg met de juiste inrichting, verleiding en gedragsbeïnvloeding en tot slot toezicht en handhaving voor een vrij doorwaadbare route, met minimale afmetingen door het gebied die obstakelvrij is (en blijft), voorzien van een contrasterende geleidelijn;

Aangezien de geleidelijn in de Astraat (maar ook in de Brugstraat en Sint Jansstraat) is gerealiseerd in een gele ribbel op een gele steen, contrasteert deze onvoldoende voor mensen die slechtziend zijn. Ook valt de aanwezigheid van deze geleide-lijn te weinig op, met als gevolg dat fietsers hun fiets "per ongeluk" op een geleide-lijn parkeren en daarmee de loopruimte blokkeren. Een contrasterende geleide-lijn verhoogt de attentiewaarde voor overige gebruikers (zoals fiets-parkeerders) en gidst de slechtziende beter door de Binnenstad. Dit leidt tot het tweede actiepunt:

2. Vervang de geleidelijnen in de Astraat (en Brug- en Sint Jansstraat) die niet contrasterend zijn, door eenzelfde maar contrasterende geleidelijn.

Geconstateerd is dat de oversteek bij de Westersingel niet in de voetgangersstructuur hoeft te liggen, ergo beter vermeden kan worden omdat er betere alternatieven zijn. Deze alternatieven dienen dan wel goed ontsloten en bereikbaar gehouden te worden. Hiervoor dienen de geleide-lijnen in de Astraat, nabij de overgang naar de A-weg, gewijzigd te worden. Ook dienen (gedrags)maatregelen getroffen te worden om de route via de zuidkant, langs de MC Donalds, te vrijwaren van obstakels (fiets, uitstallingen):

3. Pas de ligging van de geleide-lijnen in de A-straat zodanig aan dat de oversteek op de Westersingel bewust wordt gemeden en de route naar de busperrons via de zuidkant (langs de MC Donalds) gaat. Draag hierbij zorg voor een goed doorwaadbare en obstakelvrije route langs deze zuidkant, inclusief goede oversteekplekken naar de perrons/haltes.

De overgang van de Abrug naar de Brugstraat nabij de arcade is voor mensen met goed zicht prima te begrijpen als een shared space gebied als overgang naar de binnenstad. Maar iemand die blind of slechtziend is heeft niet door dat de geleide-lijn in de Brugstraat pas na de pilaren begint:

4. Realiseer een geleide-lijn in het shared-space gebied aan het begin van de Brugstraat nabij de pilaren.

Het laatste actiepoint betreft het gedrag van de fietser in deze omgeving. Deze is, door de aantallen (25.000/etmaal op de Abrug), leidend voor het gebruik in en het functioneren van de straat. Deze gebruiker dient, zodra alternatieven voor bijvoorbeeld het doorrijden, waar te parkeren etc. gerealiseerd zijn, verleid te worden om zich anders te gedragen:

5. Start zodra de flankerende maatregelen voor de fietser gereed zijn voor een gerichte campagne voor fietsers (snelheid, nieuwe routes, parkeren).

Meer in algemene zin is hier nog een zesde actiepoint aan toe te voegen. De onbekendheid van mensen hoe om te gaan met blinden en slechtzienden en de rechten en plichten van de geleidestok, is groot. Om de (binnen)stad toegankelijker te maken en de verdraagzaamheid te vergroten is het gewenst dat er meer bekendheid wordt gegeven aan de wijze waarop moet worden omgegaan met blinden en slechtzienden in het verkeer. Mogelijk kan een gerichte campagne op scholen, maar ook algemeen gericht op de binnenstadsbezoeker, het besef vergroten hoe het gedrag van ons allen van invloed is op de toegankelijkheid van de Binnenstad en de blinden en slechtzienden in het bijzonder.

Review door de werkgroep Toegankelijk Groningen

Deze evaluatie is, zoals hiervoor gemeld, tot stand gekomen in nauwe afstemming met de werkgroep Toegankelijk Groningen. De werkgroep heeft een review geschreven over de evaluatie die als bijlage bij deze brief is gevoegd. Men herkent veel van de input die is aangedragen en hebben van daaruit nog een aantal opmerkingen en toevoegingen. De opmerkingen vallen grotendeels buiten de scope van de evaluatie, maar zijn relevant in de verdere planvorming van de openbare ruimte in de binnenstad. Om die reden is de review met de werkgroep besproken en wordt nu kort ingegaan op de genoemde punten van de Werkgroep met de daarbij gemaakte afspraken:

- Aangegeven wordt dat in de Munnekeholm eenzelfde inrichting is als in de Brugstraat, met dien verstande dat in de Munnekeholm regulier auto's mogen rijden. Hierdoor voelen voetgangers zich op een aantal plaatsen onveilig. Bij navraag blijkt dit vooral te gaan om het in- en uitreden van panden, waarbij voetgangers "ineens" op straat staan en het verkeer soms rakelings langs rijdt. Wij hebben hierin de oplossing gevonden door de aanleg van een overgang tussen gevel en straat. Soms in de vorm van gevelgroen, maar soms ook door kleine fysieke ingrepen passend bij de (rijks)monumentale status van de desbetreffende panden. Op deze wijze worden rustige overgangen gecreëerd tussen deur en straat.
- Vanuit de werkgroep Toegankelijk Groningen wordt verzocht om bij de Sint Jansbrug een verkeerslicht met rateltikker te plaatsen, die ingeschakeld kan worden door voetgangers. Vergelijkbaar aan het verkeerslicht bij de oversteek van de Hereweg nabij bushalte Vechtstraat. Zoals ook in de notitie benoemd kleven er ook forse nadelen aan de plaatsing van dit type verkeerslicht. Evenwel willen wij rondom de nog te houden evaluatie van het kruispunt Sint Jansbrug ook de toevoeging van dit type verkeerslicht beoordelen. De ervaringen van de oversteek op de Hereweg nemen wij daarbij mee.
- De toevoeging van de werkgroep bij Aanbevelingen, punt "Maak van (grote delen van) de binnenstad een voetgangersgebied", dat de loopafstand voor mensen met een mobiliteitsbeperking niet te groot mag zijn en dat bestemmingsverkeer, als WMO-taxi en pendelbus, wel toegelaten is, is volledig overgenomen.

Afsluitend

Het toegankelijk maken van Groningen is geen eenvoudige zaak en kost tijd. Daarbij zullen dilemma's ontstaan. Van tevoren was duidelijk dat, met het intensieve gebruik van de openbare ruimte in de binnenstad, consensus moest worden gezocht in de inrichting, waarbij geaccepteerd diende te worden dat niet iedereen voor de volle 100% tevreden kan worden gesteld. Soms is de beste oplossing niet mogelijk in de beschikbare fysieke ruimte. Ook kan de nodige functionaliteit op gespannen voet staan met een mooi historisch stadsbeeld. Geld kan ook een rol spelen. Zo is het niet mogelijk om de hele stad te verlichten op een niveau dat wenselijk is voor de meeste slechtzienden. Ten slotte geldt dat wat "goed" is voor de één, soms juist "lastig" kan zijn voor de ander.

Al deze dilemma's vragen om veel communicatie, creativiteit, wederzijds begrip en compromissen. Toegankelijkheid is daarmee een proces dat geduld vraagt en niet iets dat van vandaag op morgen geregeld is. Met deze evaluatie en de aanbevelingen die daaruit volgen, kunnen we op dat pad een volgende stap zetten, voor een toegankelijk Groningen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

loco-burgemeester,
Roeland van der Schaaf

secretaris,
Christien Bronda

Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.