

BIJLAGE

4

**BINNENSTAD
GRONINGEN**



ruimte voor jou

RESULTATEN PARTICIPATIEPROCES

herinrichting Astraat, Brugstraat en Munnekeholm

voorlopig ontwerp

INHOUDSOPGAVE |

1. Inleiding	3
2. Resultaten participatiemomenten	5
2.1. Het voortraject	5
2.2. Placegame	5
2.3. Let's Gro: Binnenstadscafé	7
2.4. Toegankelijkheid anders mobielen	9
2.5. Ondernemers.....	10
2.6. Plekken-team	11
2.7. Minerva plein	13
2.8. Hulpdiensten	13
2.9. Fietsersbond	14
2.10. Binnenstadscafé voorlopig ontwerp A/B/M	14
3. Conclusies en dilemma's	16
4. Bijlage	
1 Reacties Binnenstadscafé Let'sGro	19
2 Reacties Binnenstadscafé voorlopig ontwerp A/B/M	22

1. INLEIDING |

Samen met belanghebbenden en geïnteresseerden is een voorlopig ontwerp voor de herinrichting van de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm gemaakt. Het ontwerpproces is gestart aan de hand van een 'placegame'. Met ongeveer 30 actieve Stadgers, ondernemers en bewoners uit het gebied zijn in het kader van 'placemaking' de kansen en krachten van het gebied in kaart gebracht. Tijdens een placegame ligt de focus op het *gebruik* van een gebied; hoe willen we dit gebied in de toekomst gebruiken? Het doel is het veranderen van een stukje openbare ruimte van een plekje waar je zo snel mogelijk doorheen wil, naar een plek waar je nooit meer weg wil. De placegame vond plaats op 24 oktober 2016 in congrescentrum Het Kasteel en werd begeleid door adviesbureau Stipo. De resultaten hebben een eerste richting gegeven voor het ontwerp maar heeft daarnaast ook geleid tot het ontstaan van een 'Plekken-team': een groep bewoners en ondernemers uit de buurt die met elkaar activiteiten wil ondernemen om van het gebied een succes te maken. De gemeente is als gelijkwaardige partner in dit team vertegenwoordigd. De eerste bijeenkomsten hebben inmiddels plaatsgevonden.

De opbrengst van de placegame is vervolgens vertaald naar drie scenario's. Deze drie scenario's zijn van 9 tot en met 12 november gepresenteerd aan het brede publiek op het inspiratiefestival Let'sGro tijdens een Binnenstadcafé aan de Poelestraat 2. Met ruim 275 bezoekers is dit Binnenstadcafé goed bezocht. Aan de hand van de drie scenario's - die inspiratie boden om na te denken over de manier waarop bezoekers het gebied graag willen gebruiken – gingen bezoekers in gesprek met de aanwezige specialisten. Zij konden hun voorkeur uitspreken voor een scenario en ideeën voor de herinrichting achterlaten. De reacties op deze manier van werken waren positief en er zijn veel constructieve ideeën ontvangen.

Gedurende het proces is de toegankelijkheid voor anders mobilen een groot aandachtspunt geweest. Er is daarom regelmatig met deze doelgroep gesproken. Op 27 september 2016 zijn de knelpunten in de huidige situatie in kaart gebracht doormiddel van een wandeling door het gebied met blinden, slechtzienden en rolstoelgebruikers. Daarna zijn er bijeenkomsten georganiseerd om het ontwerp te bespreken en hierover van gedachten te wisselen. Vertegenwoordigers van de GROS (Groninger Organisatie voor Senioren) zijn ook aanwezig geweest bij deze bijeenkomsten.

Ook is gesproken met ondernemers, de KHN en de GCC. Tijdens een maandagochtendsessie op maandag 6 februari zijn ondernemers van de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm bijgepraat over de laatste stand van zaken en actief uitgenodigd om mee te denken over de toekomstige inrichting. Er is tevens gesproken met de ondernemersvereniging Westerkwartier, de Fietsersbond, de hulpdiensten (brandweer, ambulance en politie), Stichting Der Aa-Kerk, Academie Minerva en de bewonersorganisatie A-kwartier.

Ondertussen worden Stadgers via de campagne Binnenstad 050 – 'Ruimte voor jou' uitgenodigd om mee te denken over de stad. In de week van 19 tot en met 23 december stond de 'binnenstadsket' naast de Der Aa-Kerk om de toekomstige veranderingen onder de aandacht te brengen. Op de ket is informatie te lezen over de ontwikkelingen van het gebied maar ook sfeerbeelden en impressies van de nieuwe inrichting. Via de site www.ruimtevoorjou.nl kunnen Stadgers hun reacties en ideeën voor de binnenstad doorgeven.

De input uit gesprekken met Stadgers, ondernemers, bewoners en andere belanghebbenden is gebruikt voor de totstandkoming van het voorlopig ontwerp Astraat, Brugstraat en Munnekeholm. Dit voorlopig ontwerp is op woensdag 3 mei gepresenteerd aan het brede publiek, tijdens een Binnenstadcafé aan het Gedempte Zuiderdiep 98. Ruim 100 belangstellenden bekeken de ontwerpen en gingen in gesprek met aanwezige specialisten. Het voorlopig ontwerp is daarnaast tijdens verschillende sessies toegelicht aan alle instanties en verenigingen waar eerder in het proces mee is gesproken.



Het participatiedocument |

De reacties die we tijdens het participatieproces hebben ontvangen, laten zien dat er veel verschillende belangen zijn in onze binnenstad. Er zijn veel constructieve, maar soms ook tegenstrijdige reacties ontvangen. Deze verschillende belangen moeten zo goed mogelijk worden samengebracht in een integraal ontwerp.

In dit document zijn de opbrengsten van de verschillende bijeenkomsten voor het voorlopig inrichtingsplan voor de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm uiteengezet. Daarnaast wordt beschreven wat er met deze opmerkingen is (of zal worden) gedaan en zijn enkele dilemma's geformuleerd die nadere uitwerking vergen bij de totstandkoming van het definitieve ontwerp.

Tot slot, er zijn verschillende bijdragen geleverd die buiten de grenzen van het project Astraat, Brugstraat en Munnekeholm vallen, maar als input dienen voor toekomstige projecten van de Binnenstadvisie. Deze reacties zijn gebundeld in de bijlage en worden te zijner tijd meegenomen als input.

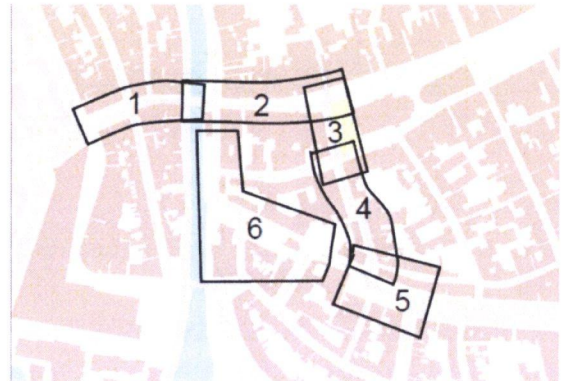
2. RESULTATEN PARTICIPATIEPROCES VOORLOPIG ONTWERP |

2.1. Het voortraject

De Binnenstadvisie en het uitvoeringsprogramma zijn tot stand gekomen in een interactief proces met Stadgers en belanghebbenden. Tijdens het Ontwerpcafé in 2015 het Stripmuseum (Westerkade 5) en tijdens de Binnenstadcafés in 2016 zijn er al aandachtspunten aangedragen door belanghebbenden en geïnteresseerden voor de nieuwe inrichting van de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm. Deze opmerkingen zijn vastgelegd in het document 'Resultaten Binnenstadcafé, Bussen over West' (mei 2016). Samengevat:

- De overlast door geparkeerde fietsen in de Brugstraat moet worden aangepakt;
- Hoe rijden bewoners van het A-kwartier straks met de auto naar hun woning?;
- Het gebied moet toegankelijk worden/blijven voor anders mobilen;
- Graag bredere trottoirs in het gebied aanleggen;
- Graag verblijfsruimtes creëren;
- Graag meer bankjes plaatsen in het gebied (maar niet bij Albertus);
- Meer groen;
- Betere openbare verlichting in de Munnekeholm.

2.2. Placegame



Het ontwerpproces voor de herinrichting van de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm is van start gegaan met een placegame waaraan ongeveer 30 actieve ondernemers en bewoners van de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm deelnamen. Tijdens een sessie in Het Kasteel (Melkweg 1) zijn de ondernemers en bewoners onder begeleiding van adviesbureau Stipo uitgedaagd om hun visie op de Astraat, Brugstraat, Munnekeholm en directe omgeving te formuleren. De deelnemers hebben in groepen het gebied bezocht en ter plekke kansen en knelpunten geïnventariseerd. Deze kansen en knelpunten zijn vervolgens uitgewerkt in acties en ideeën voor de korte en lange termijn. Onderstaande punten zijn meerdere keren genoemd:

- Verzoek voor eenrichtingsverkeer om het aantal gemotoriseerde bewegingen terug te dringen;
- Onderscheid tussen rijbaan en voetgangerszone is nodig maar dit hoeft niet doormiddel van een verhoogde trottoirband. Dit kan ook met kleurverschil;
- De entree tot de binnenstad bij de Abrug kan meer worden benadrukt;

- Het voetpad op de Abrug moet worden verbreed;
- Fietsparkeren beter organiseren;
- Snelheid in het gebied van zowel fietser als gemotoriseerd verkeer moet omlaag t.b.v. het verblijfsgebied;
- Meer zitgelegenheid;
- Meer handhaving op illegaal autoverkeer en fietsparkeren;
- Het trottoir verbreden;
- Gevel van de Der Aa-Kerk meer betrekken bij het gebied;
- Ondernemers bij de programmering van de plekken betrekken.

De placegame heeft duidelijk gemaakt dat het gebied in essentie veel kansen biedt. Er is veel bedrijvigheid en de straat kent grote aantallen fietsers en voetgangers. Wel is er sprake van enkele knelpunten en zijn er mogelijkheden om het gebied aantrekkelijker te maken. Zo is het gebied rondom het Kleine der A een knusse, sfeervolle plek die nu niet optimaal wordt gebruikt. Door de zichtassen te versterken vanuit de Astraat en Brugstraat over het Kleine der A, Reitmakersrijge en het Hooge der A kan ook dit gebied meer bij de omgeving worden betrokken. Ook het Minervaplein biedt volgens de deelnemers van de placegame kansen, bijvoorbeeld voor horeca maar ook voor Academie Minerva. Minerva kan het culturele karakter van het gebied benadrukken door het organiseren van tentoonstellingen van studenten. Naast het plaatsen van niet-commerciële zitgelegenheden, het realiseren van extra groen of het verbeteren van bestaand groen, kan betere openbare verlichting (gevelbelichting, sfeerverlichting) een impuls geven aan het gebied.



De uitkomsten van de placegame schetsen drie verschillende perspectieven op het gebied:

1. Het is een gebied waarin doorstroming belangrijk is

Als belangrijkste oost - westverbinding in de stad bewegen dagelijks veel voetgangers en fietsers door het gebied. Daarnaast wordt het gebied gebruikt door laad-en losverkeer. Deze doorstroom geeft kaders voor de herinrichting. De trottoirs kunnen waar mogelijk worden verbreed maar een aparte rijbaan is wenselijk.

2. Er zijn plekken in het gebied die kansen bieden en onderbenut zijn

Het gebied bestaat uit plekken die de potentie hebben uit te groeien tot echte verblijfsruimtes zoals het Minervaplein, het plein voor de Der Aa-Kerk en de kades rondom de Abrug. Op deze plekken zou het verblijven centraal moeten staan. Deze plekken kunnen met elkaar worden verbonden door gebieden waarin de doorstroming belangrijk is en fietsers goed worden gefaciliteerd.

3. Het is een gebied waarin verblijven en beleven centraal moet komen te staan

Door het gebied te veranderen in een voetgangersgebied waar de fietser te gast is, worden de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm aantrekkelijker. De fietser en het laad-en losverkeer moeten zich aanpassen aan het gedrag en de snelheid van de voetganger.

Deze perspectieven zijn vertaald naar drie scenario's voor de herinrichting van het gebied: 'doorstroming', 'geschakelde plekken' en 'verblijfsruimte'. Deze drie scenario's hebben tevens als input gediend voor het gesprek met Stadgers tijdens inspiratiefestival Let's Gro:

Scenario 1: 'Doorstroming': inrichting van het gebied waarbij de fiets het maatgevende voertuig is. Het hele gebied wordt voorzien van een rijloper/aparte plek voor de fietser. Gemiddelde snelheid in het gebied: tussen 15 km-25 km/uur.

Scenario 2: 'Verblijfsruimte': het gebied wordt ingericht als verblijfsruimte voor de voetganger (gemiddelde snelheid: 5 km/u), m.u.v. de Astraat. Daar wordt de fietser goed gefaciliteerd (gemiddelde snelheid: 15 km/u).

Scenario 3: 'Geschakelde plekken': verblijfsplekken op bijvoorbeeld het Minervaplein, het plein voor de Der Aa-Kerk en de Abrug (gemiddelde snelheid: 5 km/u) worden verbonden door straten waarin de doorstroming voor de fietser belangrijk is (gemiddelde snelheid: 15 km/u).

2.3. Let'sGro: Binnenstadscafé

Tijdens het inspiratiefestival Let'sGro zijn Stadgers gedurende 4 dagen (9 t/m 12 november 2016) uitgenodigd voor een open gesprek over de herinrichting van de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm aan de hand van de drie scenario's van de placegame. Ter inspiratie werden grove schetsen voor een mogelijke inrichting gepresenteerd, waarin verschillende vormen van gebruik centraal stonden. Het gesprek werd tevens ingestoken vanuit de complexiteit van de binnenstad; er zijn voetgangers, fietsers (in grote aantallen) maar we willen er ook verblijven en beleven. De route Astraat-Brugstraat vormt daarnaast de enige verbinding tussen het oostelijke en westelijke gedeelte van de binnenstad. De ambitie is dit gebied te veranderen in een plek waar Stadgers samenkomen en verblijven maar tegelijkertijd is het gebied nu een belangrijke verbinding voor voetganger en fietser.

Tijdens het Binnenstadscafé zijn Stadgers gevraagd hoe zij het gebied zien en hoe zij het in de

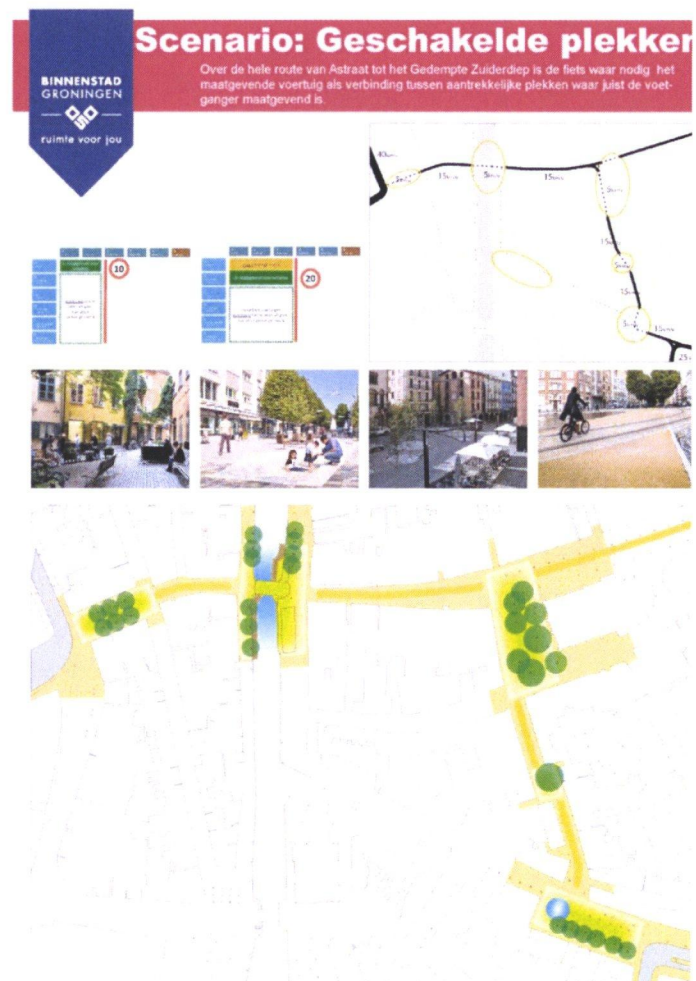
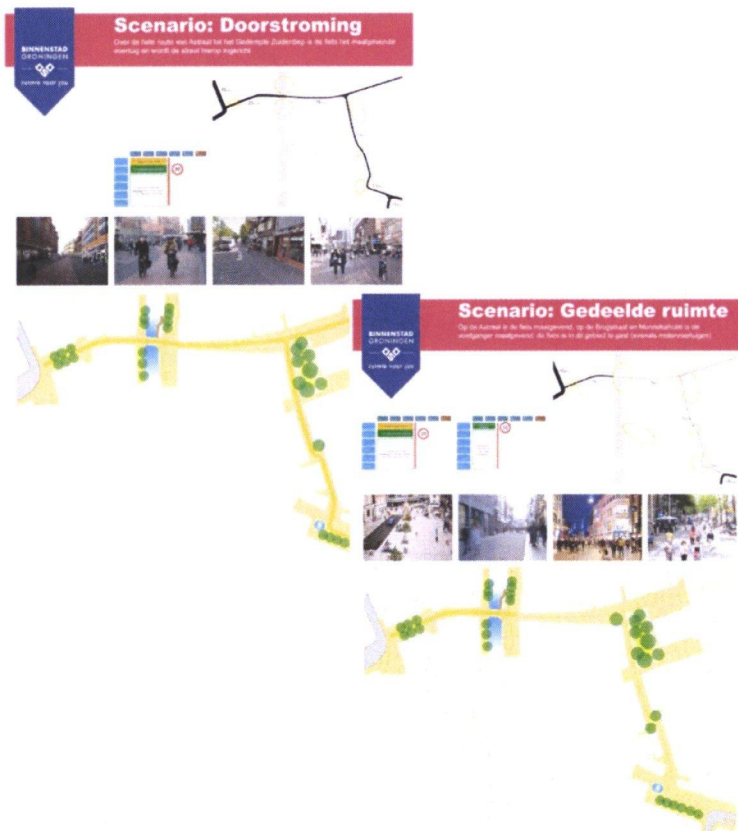
toekomst graag willen gebruiken. Welke kansen zien zij in het gebied? Bezoekers zijn actief uitgenodigd om vanuit zowel het perspectief van de voetganger, de fietser en klein gemotoriseerd verkeer te kijken en kennis te nemen van wat dit betekent voor de snelheid in het gebied en de mogelijke inrichting. Bezoekers reageerden enthousiast op deze aanpak en toonden veel interesse in de plannen voor het gebied.

Een overzicht van de ontvangen reacties is te vinden in de bijlage van dit document. Uit de gevoerde gesprekken en ingevulde enquêteformulieren blijkt dat:

- Er een voorkeur is voor het scenario geschakelde plekken; het gebied moet deels de functie als doorgaand gebied behouden maar daarnaast moet er meer aandacht komen voor verblijven en beleven;
- Stadjsers graag een scheiding zien tussen rijbaan en de trottoir te zien ten behoeve van de verkeersveiligheid;
- Het gewenst is bredere trottoir te realiseren ten opzichte van de huidige situatie;
- Meer groen en meer ruimte om niet-commercieel te zitten gewenst zijn;
- Er oplossingen moeten worden gezocht voor het fietsparkeren;
- Het laden- en lossen in venstertijden georganiseerd moet worden.

Over het succes van fietsvakken zijn bezoekers verdeeld; alhoewel het fietsparkeren hierdoor beter is georganiseerd, vormen met name de fietsen voor de Albert Heijn in de Brugstraat in combinatie met het smalle trottoir een obstakel. De introductie van de vrije gevel waarlangs geen uitstallingen, terrassen e.d. mogen worden geplaatst langs de gevels werd positief ontvangen.

De voorkeur van de bezoekers van het Binnenstadscafé heeft meegewogen in de keuze van een richting voor de uitwerking van het voorlopig ontwerp. Het concept van de geschakelde plekken is verder uitgewerkt.



2.4. Toegankelijkheid anders mobilen

We willen er voor zorgen dat de binnenstad toegankelijk is en blijft voor iedereen. Daarom is in het ontwerpproces veel aandacht besteed aan de toegankelijkheid van het gebied voor anders mobilen. Om te ervaren hoe deze doelgroep zich door de stad beweegt, heeft het ontwerpteam samen met de doelgroep in september 2016 een wandeling gemaakt door het gebied. Daarbij zijn de huidige knelpunten in kaart gebracht en aandachtspunten voor het ontwerp geformuleerd. De belangrijkste punten op een rij:

- Strakke, vlakke bestrating is een must. Verhogingen alleen daar waar zij functioneel zijn en dan moeten deze goed herkenbaar zijn (kleur, gidslijnen);
- Een goot als geleide lijn loopt ook daadwerkelijk als 'lopen in de goot';
- Op plekken waar mensen praten voelen slechtzienden/blinden zich veilig, creëer deze dus
- Voor blinden/slechtzienden is verschillend gebruik op verschillende tijden erg lastig i.v.m. hun oriëntatie in het gebied;
- De gelopen afstand (Westerhaven – Der Aa-Kerk) was goed te doen voor de deelnemers, maar er zijn mensen die slechter ter been zijn;
- Blinden/slechtzienden oriënteren zich het liefst aan de hand van de gevels (gevel als natuurlijke gidslijn);
- Fietsen, terrassen, uitstallingen e.d. op trottoirs vormen obstakels;
- Drempels en kleine verhogingen vormen obstakels voor rolstoelgebruikers en slechtzienden;
- Een profiel zonder verhoogde trottoirband e.d. heeft de voorkeur voor rolstoelgebruikers maar blinden/slechtzienden kunnen zich dan juist minder goed oriënteren;
- Shared space is een lastig concept voor blinden/slechtzienden; zij kunnen zich niet oriënteren;
- Blinden moeten zich bij iedere stap opnieuw oriënteren;
- Brede trottoirs zijn een must.
- Verzoek om openbaar toilet te realiseren in het gebied.



In januari 2017 is nogmaals met de groep gesproken, samen met vertegenwoordigers van de werkgroep Mobiliteit van de GROS (Groninger Organisatie voor Senioren). Tijdens deze bijeenkomst is ingegaan op de complexiteit van het gebied en is het voorkeursscenario 'geschakelde plekken' besproken. Er werd benadrukt dat de realisatie van shared space er toe kan leiden dat blinden en slechtzienden het gebied mogelijk zullen gaan mijden. Blinden en slechtzienden zijn gebaat bij duidelijk gescheiden verkeersstromen in verband met hun veiligheid. Dit is belangrijk voor het

ontwerp van de straten maar hoofdzakelijk voor de plekken waarvan de wens is uitgesproken er verblijfspleinen van te maken (Minervaplein en de Der Aa-Kerk).

Op dinsdag 2 mei 2017 is het voorlopig ontwerp toegelicht aan de anders mobilen. Hieruit werd duidelijk dat het wenselijk is de hybride zone (de grens tussen voetgangerszone en rijloper) voelbaar te maken maar niet dusdanig dat deze een obstakel vormt voor rolstoelgebruikers.

De meningen over het realiseren van een (obstakelvrije) voetgangerszone langs de gevel of langs de rijloper liepen uiteen; beide varianten hebben voordelen en nadelen voor de toegankelijkheid voor anders mobilen. In het definitief ontwerp moeten deze voor-en nadelen zorgvuldig worden afgewogen.



2.5. Ondernemers

Op maandagochtend 6 februari zijn de eerste ideeën over het ontwerp voor het gebied gepresenteerd aan ongeveer 25 ondernemers uit de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm. De ondernemers brachten naar voren:

- Zoek een oplossing voor het fietsparkeren ter hoogte van de Albert Heijn, eventueel door strengere handhaving;
- Realiseer brede trottoirs;
- Zoek naar manieren om de snelheid van de fietser in het gebied te verminderen;
- Hou in het ontwerp rekening met de mogelijkheid voor winkelend publiek om over te steken (geen muren van fietsen, obstakels);
- Onderzoek de mogelijkheid het historisch karakter van de straat te verwerken in het ontwerp. Bijv. de oude locatie van A-poort.
- Onderzoek of het mogelijk is de doorgaande fietser te verleiden een andere route te nemen

De ondernemersvereniging Westerkwartier heeft in februari 2017 een statement gestuurd waarin zij ter aanvulling op bovenstaande punten aangeeft:

- De veiligheid van fietser en voetganger moet worden gewaarborgd;
- De bereikbaarheid van de winkels tijdens de werkzaamheden is een aandachtspunt;
- Het is van belang dat trottoirs op dezelfde hoogte blijven liggen als de toegang tot de winkels, i.v.m. toegankelijkheid van de winkels;
- Het gebied moet voldoende toegankelijk blijven voor anders mobielen;
- Graag hangende verlichting realiseren en niet op palen in verband met de aantrekkingskracht daarvan voor geparkeerde fietsen;
- Met behulp van een nieuw verlichtingsplan kan meer sfeer worden gecreëerd op het pleintje voor de Der Aa-Kerk;
- Graag strengere handhaving op de venstertijden tot 12.00 uur;
- Handhaving op het verkeer dat door de Astraat/Brugstraat mag rijden en opnieuw kijken naar de vergunningen/ontheffingen;
- Hoe wordt het fietsparkeren georganiseerd in het gehele gebied?;
- Het plein voor de Der Aa-Kerk moet opener met beter groen en ruimte bieden voor niet-commercieel zitten.

Tevens is met de ondernemers gesproken over planning van de uitvoering van de werkzaamheden. Ondernemers gaven aan geen uitvoering te wensen in de drukke decembermaanden. Het liefst zien zij uitvoering in het voorjaar van 2018 óf alle werkzaamheden dienen voor november 2017 te zijn afgerond.

In aanvulling op de bijeenkomsten met de ondernemers, is het voorlopig ontwerp in mei 2017 toegelicht aan de ondernemersvereniging Westerkwartier, de GCC en de KHN. Tijdens het gesprek met de ondernemersvereniging Westerkwartier werd aangedragen:

- Er moet goed worden gemonitord of het illegale gemotoriseerd verkeer toeneemt in de periode dat de bussen weg zijn maar de uitvoering nog niet heeft plaatsgevonden. Als er 'gewoonte' ontstaat tot het negeren van de venstertijden, heeft dit effect op de nieuwe situatie.
- Onderzoek of er veel duiven/vogels zijn op het plein voor de A-toren, i.v.m. vogelpoep en de aantrekkelijkheid om in het gebied te verblijven.

2.6. Plekken-team

De placegame van oktober 2016 heeft geleid tot de oprichting van een Plekken-team. In het Plekken-team zitten ondernemers en bewoners uit het gebied. Ook de gemeente is in het team vertegenwoordigd als gelijkwaardige partner. Samen zullen zij zich inspannen om activiteiten in het gebied te organiseren, in samenwerking met andere bewoners en ondernemers uit de buurt. De gemeente faciliteert en ondersteunt waar nodig. Het Plekken-team is met name gericht om acties voor de korte termijn uit te voeren die snel resultaat opleveren. De eerste bijeenkomsten hebben inmiddels plaatsgevonden. Tijdens deze bijeenkomsten is het karakter van de plekken gedefinieerd, om kaders en randvoorwaarden voor het ontwerp van de plekken te bepalen. Ideeën voor het ontwerp zijn:

- Het plein voor de Der Aa-Kerk is nu erg donker. Zoek manieren om de plek opener en vriendelijker te maken en zorg voor aantrekkelijke begroeiing.
- Het plein voor de Der Aa-Kerk moet geen horeca plein worden maar ruimte bieden om niet-commercieel te zitten.

- Het Minerva plein kan een ontmoetingsplek worden voor de buurt, o.a. door het realiseren van een (kleine) speelplek voor kinderen.
- Het plein moet geen horecaplein worden zoals het Poeleplein
- Minerva zou kunstexposities op het plein kunnen organiseren
- Behoudt de bestaande platanen (karakteristiek voor deze plek)
- Ruimte, licht plein, dat moet ook zo blijven.

- De Abrug biedt een uitzichtpunt over de kades en het water
- Het aan laten meren van meer historische schepen versterkt het historische karakter
- De kades kunnen verder worden ontwikkelt door horeca, bijvoorbeeld langs het Heykenshuis
- Op deze plek zou meer contact met het water mogelijk moeten zijn.
- De Abrug vormt de poort tot de binnenstad, dit kan meer worden benadrukt.

- De Astraat biedt vanwege de breedte ruimte voor het fietsparkeren maar de vraag is of mensen hun fiets hier willen parkeren of dat zij verder doorrijden.
- De trottoirs richting Abrug moeten worden verbreed ten behoeve van de toegankelijkheid
- Als het pand van het Stripmuseum vrijkomt, is dit een ideale plek voor een inpandige fietsenstalling

Op maandag 8 mei is vervolgens het voorlopig ontwerp toegelicht aan het Plekken-team. Hieruit kwamen de volgende aanvullingen:

- De huidige gele stenen zijn erg glad, graag andere stenen gebruiken
- Hoe zit het straks met de afwatering en hoogteverschillen tussen de verschillende entrees tot de winkels?
- Vanuit Bijzondere Locaties Groningen ligt er een wens om de Akerk vaker open te stellen voor publiek. Daarom graag uitbreiding projectgrens voor interactie openbare ruimte en kerk
- Kunnen de niet-monumentale bomen worden gekapt en kan dit hout dan worden verwerkt in bankjes?
- Het fietsparkeren moet aangepakt op de plek waar nu sprake is problematiek
- Kan het fietsparkeren beter worden georganiseerd door het fysiek onmogelijk te maken op plekken waar je geen fietsen wilt hebben, i.p.v. aangeven waar het wel gewenst is?
- De alternatieve route voor fietsers via de Westerhavenstraat werkt alleen als ook de kruising met de Pottebakkersrijge wordt aangepakt

De meningen over hoe de vrije ruimte in het ontwerp moet worden ingevuld, verschillen binnen het Plekken-team. Er wordt geopperd deze ruimte te gebruiken voor functies als terrassen of fietsparkeren, maar er wordt ook geopperd om deze ruimte volledig leeg te laten ten behoeve van de voetganger en deze ruimte niet direct te vergeven.

2.7. Minervaplein

Door de nieuwe route van de bus ontstaat op het Gedempte Zuiderdiep ruimte om een verblijfsplein te realiseren ter hoogte van Academie Minerva. Tijdens de placegame, het gesprek met de stad op Let'sGro en in het gesprek met het Plekken-team, is gesproken over het karakter van dit plein en de kansen die de ruimte biedt. Daarnaast zijn gesprekken gevoerd met de eigenaar van De Kale Jonker en met Academie Minerva om de kaders en randvoorwaarden voor het ontwerp vorm te geven. Een belangrijk aandachtspunt in dit ontwerp is het fietsparkeren door studenten en bezoekers van de horecagelegenheden.

Uit gesprekken met de horecaondernemers van het plein blijkt dat er behoefte is aan behoud van het terras en wanneer mogelijk een uitbreiding. Er is op dit moment geen sprake van een gevoel van saamhorigheid rondom het plein. Wel is er interactie tussen de studenten van Minerva en de horeca. Academie Minerva ziet voor zichzelf een actieve rol in de programmering van het plein. Daarom werken we het definitief ontwerp voor deze plek samen met studenten van Academie Minerva en de Academie van de Bouwkunst, omwonenden en specialisten van de gemeente verder uit.

2.8. Hulpdiensten

Tijdens het ontwerpproces is nauw contact geweest met de brandweer, politie en ambulance voor het afstemmen van de plannen. De Astraat, Brugstraat en Munnekeholm zijn op dit moment belangrijke toegangswegen tot de binnenstad in het geval van calamiteiten. Er is daarom gesproken over de fysieke vereisten voor de hulpdiensten. De gekozen maten voor de rijloper zijn in afstemming met de hulpdiensten tot stand gekomen. Door te kiezen voor een hybride rijloper, hebben fietsers en voetgangers tevens de mogelijkheid om uit te wijken op het moment dat hulpdiensten moeten passeren. De keuze voor een symmetrisch model, sluit daarnaast aan bij het advies van de hulpdiensten.

Naast enkele gesprekken, zijn ook testritten gemaakt met de ambulance en de brandweer om te ervaren tegen welke knelpunten de hulpdiensten aanlopen wanneer zij door de binnenstad rijden.

Op dinsdag 9 mei is het voorlopig ontwerp toegelicht aan de brandweer en de ambulance. Hieruit kwamen de volgende aandachtspunten/vragen naar voren:

- Is de Kleine der A straks ook toegankelijk voor de hulpdiensten vanuit de Brugstraat?
- Graag voldoende ruimte behouden tussen de bomen in de Astraat zodat hulpdiensten in een rechte lijn door het gebied kunnen rijden
- De plekken zonder scheiding tussen rijloper en voetgangerszone vormen geen belemmering voor de hulpdiensten, mits er geen fysieke obstakels zijn en voetgangers/fietsers voldoende ruimte hebben om uit te wijken
- Hangende openbare verlichting: er moet voldoende ruimte zijn tussen de kabels voor een hoogwerker van de brandweer in geval van calamiteiten (dus geen kruislingse kabels)
- Het wijzigen van locaties van bluswatervoorzieningen moet goed worden afgestemd met de hulpdiensten

Deze opmerkingen zijn input voor de nadere uitwerking van het plan tot een definitief ontwerp.

2.9. Fietsersbond

Op woensdag 10 mei is het voorlopig ontwerp toegelicht aan de Fietsersbond. In eerdere gesprekken gaven zij aan zowel in het symmetrisch als a-symmetrisch model voor- en nadelen te zien voor fietsers. Het creëren van verblijfsruimte waarin voetganger en fietser met elkaar samengaan is goed mogelijk, zolang er ook aantrekkelijke, alternatieve routes zijn voor de fietser.

Met het inrichtingsplan zetten we in op deze aantrekkelijke, alternatieve routes. In reactie op het voorlopig ontwerp geeft de Fietsersbond aan erg te spreken te zijn over de keuze voor het symmetrisch model en de wijze waarop het ontwerp is vormgegeven. Zij stellen dat het een goed doordacht plan is, waarin het gedrag van fietsers goed is meegenomen. Ook spraken zij waardering uit voor de wijze waarop zij zijn betrokken in het proces.

2.10 Binnenstadscafé voorlopig ontwerp Astraat, Brugstraat, Munnekeholm



De input die in de gesprekken met verschillende belanghebbenden en partijen is opgehaald, is gebruikt voor de totstandkoming van het voorlopig ontwerp Astraat, Brugstraat en Munnekeholm. Dit voorlopig ontwerp is op woensdag 3 mei gepresenteerd aan het brede publiek tijdens een Binnenstadscafé in de hal van het Gedempte Zuiderdiep 98. Het Binnenstadscafé is met ruim 100 bezoekers goed bezocht. Bezoekers konden ter plekke in gesprek gaan met betrokken ambtenaren die een toelichting gaven op de plannen. Naast een twintigtal informatiepanelen werd ook een 3D-weergave van het ontwerp getoond.

Er werd veel al positief gereageerd op de plannen voor de herinrichting en de wijze waarop ondernemers, bewoners, Stadgers en andere belanghebbenden in de totstandkoming van het ontwerp zijn betrokken. Veel mensen zien de voordelen van het creëren van meer verblijfsruimte in de binnenstad. De gesprekken met bezoekers van het Binnenstadscafé hebben veel informatie opgeleverd. Enkele reacties vallen buiten de scope van dit project, maar kunnen in een later stadium worden gebruikt voor de herinrichting van de binnenstad. Een bundeling van alle ontvangen reacties is te vinden in bijlage 2 van dit document. Kort samengevat hebben de ontvangen reacties en/of vragen n.a.v. het ontwerp Astraat, Brugstraat, Munnekeholm betrekking op:

- Zoek een goede oplossing voor het fietsparkeren in het gebied, eventueel door handhaving

- De snelheid in het gebied voor fietsers en gemotoriseerd verkeer moet naar beneden. De inrichting moet dit voldoende afdwingen
- Verzoek tot uitbreiding van terrassen
- Maar ook om het aantal terrassen niet uit te breiden i.v.m. de toegankelijkheid
- Graag meer zitgelegenheden realiseren in het gebied
- Hoe wordt de obstakelvrije ruimte voor voetgangers gegarandeerd?
- Hoe kom ik straks van X naar Y met de auto?
- Waar en hoe vindt het laden en lossen plaats?
- Handhaving op venstertijden/geparkeerde fietsen/illegaal autoverkeer is nodig
- 'Shared space' is een lastig concept voor doven; zij kunnen naderende fietsers en gemotoriseerd verkeer niet horen

De presentatiepanelen stonden tot en met vrijdag 12 mei in de hal van het Gedempte Zuiderdiep. Gedurende die dagen is de tentoonstelling ook goed bezocht. Op verzoek zijn de plannen toegelicht aan bezoekers.



CONCLUSIE |

Terugkerende thema's en verwerking in voorlopig ontwerp

Uit de reacties van bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden blijkt dat er veel verschillende belangen zijn in onze binnenstad. In het ontwerp zijn deze verschillende belangen zo goed mogelijk samengebracht. In de reacties is een aantal thema's te herkennen. Hieronder wordt per thema weergegeven op welke wijze het thema terugkomt in het ontwerp.

Fiets(parkeren)

Het fietsparkeren in de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm is een aandachtspunt. Het vormgeven van oplossingen voor het fietsparkeren (doormiddel van fietsnietjes, fietsvakken, etc.) wordt nader uitgewerkt in het definitief ontwerp, samen met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Er wordt nader onderzocht of en waar het mogelijk is extra stallingscapaciteit te realiseren. Daarbij wordt ook gekeken naar zijstraten.

De Astraat en Brugstraat zijn daarnaast onderdeel van een fietsroute van en naar de binnenstad. Fietsers blijven welkom in de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm. Wel worden fietsers gevraagd hun gedrag en snelheid aan te passen. De keuze voor 'geschakelde plekken' attendeert fietsers erop dat zij te gast zijn in het gebied. De gekozen inrichting - die meer gericht is op verblijf, in plaats van op doorstroming - brengt zo de snelheid van de fietser omlaag. Daarnaast wordt onderzocht of we fietsers aantrekkelijke, alternatieve routes kunnen bieden. Dit valt echter buiten het inrichtingsplan Astraat, Brugstraat en Munnekeholm.

Scheiding verkeersstromen t.b.v. veiligheid

Er is behoefte om de voetgangersstromen en fietsers van elkaar te scheiden, ten behoeve van de verkeersveiligheid. Er wordt aangegeven dat dit niet vorm hoeft te krijgen in met een verhoogde trottoirband, dit mag ook in verschil van kleur of materialisering. In het voorlopig ontwerp is gekozen voor een profiel zonder hoogteverschil maar met een rijloper in de gebieden waar het stromen plaatsvindt. Deze rijloper krijgt vorm d.m.v. een hybride zone. De uitwerking van deze zone is een opgave voor het definitief ontwerp.

Met de keuze voor een smalle rijbaan, een profiel op één niveau en het realiseren van 'plekken', zorgt de inrichting ervoor dat de snelheid van fietsers en gemotoriseerd verkeer laag blijft.

Verbetering groen en verlichting

Er is vraag naar meer groen in het gebied en betere, sfeervolle openbare verlichting. De mogelijkheden en kansen voor de ontwikkeling van groen worden nader onderzocht en vervolgens vormgegeven in het definitief ontwerp. De openbare verlichting in de straten wordt met spandraden opgehangen, of in de vorm van gevel verlichting gerealiseerd. Voor de 'plekken' volgt in het inrichtingsplan en het DO een voorstel voor de openbare verlichting. Opmerkingen over groen en verlichting nemen we mee voor de uitwerking van het definitief ontwerp.

Verbreiden van trottoirs

Door het verdwijnen van de bussen is een minder brede rijbaan nodig en kunnen trottoirs worden verbreed. Dit is een fundamenteel onderdeel van het inrichtingsplan. Door het grote verloop van breedte in de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm, kunnen we de beoogde 2,5 meter voor

voetgangers niet overal realiseren. Indien het trottoir smaller is dan 2.5 meter, houden we de het trottoir vrij van straatmeubilair t.b.v. de voetganger.

Aansluitend bij de wens van participanten om de voetpaden op de Abrug te verbreden, worden deze voetpaden verbreed naar 1.80 meter.

Invulling pleinen en beschikbare vrije ruimte

Er zijn veel suggesties gedaan om het verblijfsklimaat in het gebied te verbeteren, bijvoorbeeld door het realiseren van voldoende zitgelegenheid, plaatsen van 'play art', bomen of het uitbreiden van terrassen. De inrichting van de plekken werken we samen met omwonenden, ondernemers en gebruikers nader uit. De locatie van straatmeubilair, kunstobjecten, openbare toiletten, etc. zijn details die nader worden uitgewerkt in het definitief ontwerp.

Rijrichtingen

Er is een wens om het gemotoriseerd verkeer verder terug te dringen in het gebied (naast het verdwijnen van de bussen). Het inrichtingsplan voorziet hier op verschillende manieren in, met name door het afsluiten voor autoverkeer van de Hoge der A draagt en de keuze voor eenrichtingsverkeer. Ook wordt er kritisch gekeken naar het aantal ontheffingen dat is verleend voor het gebied. Dit valt echter buiten de scope van het inrichtingsplan.

Voor bewoners van het Akwartier wijzigen de rijrichtingen als gevolg van het inrichtingsplan. Hierover worden apart gesprekken gevoerd met betrokkenen. Vragen over 'hoe kom ik van X naar Y' zijn mondeling of schriftelijk beantwoordt richting de steller.

Venstertijden en laden en lossen

Het laden en lossen is (en blijft) in venstertijden georganiseerd. In het voorlopig ontwerp wordt rekening gehouden met de toegankelijkheid voor laad- en losverkeer en ruimte die hiervoor beschikbaar moet zijn. Het laden en lossen vindt plaats op het trottoir. Het tijdvenster (05.00 – 12.00 uur) is vastgelegd in beleid en wijzigingen hierin overstijgen het voorlopig inrichtingsplan.

Handhaving

Er wordt veel gevraagd om meer handhaving op venstertijden voor laden en lossen, illegaal autoverkeer, eventueel gestalde fietsen, etc. om het verblijfsklimaat te versterken. Dit zijn beleidsmatige keuzes die moeten worden uitgewerkt in beleid en vallen buiten de ontwerpogave.

Gladheid gele steen

Er zijn enkele opmerkingen gemaakt over de gladheid van de gele steentjes, met name wanneer het regent. Er zal gebruik worden gemaakt van stroevere, gele stenen.

Toegankelijkheid

Er wordt veel aandacht gevraagd voor een toegankelijke inrichting voor anders mobiele en voetgangers. De toegankelijkheid van het gebied voor voetgangers in het algemeen wordt verhoogd door het optimaal verbeteren van trottoirs en een minimale loopruimte van 2.50 meter (waar mogelijk). De entree tot winkels en bedrijven wordt waar nodig (en mogelijk) drempelloos gerealiseerd, rekening houdend met dwarsellingen en benodigdheden voor afwatering. Dit betreft input voor de nadere uitwerking van het definitief ontwerp.

Ondertussen zijn we in gesprek met anders mobielen over het vrijhouden van de gevellijn als natuurlijke gidslijn. Ook over de vormgeving van de hybride zone volgen gesprekken. Deze informatie wordt samen met de opmerkingen over de bestrating, vlakheid van het profiel, benodigd contrast en goten meegenomen in de nadere uitwerking van het definitief ontwerp.

Herstellen historische elementen

Er wordt gevraagd om historische elementen terug te brengen in het gebied zoals de locatie van de A-poort of het behouden van de groenstructuur op het plein voor de A-toren. Dit betreft uitwerkingen op detailniveau en deze worden meegenomen in de afwegingen voor het definitief ontwerp.

De opmerkingen van het Plekken-team hebben gediend als input voor de kaders en randvoorwaarden van de plekken, zoals vermeld in het document 'inrichtingsplan Astraat, Brugstraat, Munnekeholm'. Het definitief ontwerp van de plekken wordt nader uitgewerkt met het Plekken-team en ondernemers en aanwonenden.

Dilemma's

Uit de verschillende reacties van betrokkenen komen tegenstrijdige belangen naar voren. Deze tegenstrijdigheden zijn hieronder in dilemma's verwoord:

1. Er zijn verschillende wensen voor het gebruik van de beschikbare 'vrije ruimte'; fietsparkeren, terrassen, bankjes, groen, openbaar toilet, etc. Hierin moeten keuzes worden gemaakt.
2. Het vrijhouden van de gevel geeft slechtzienden en blinden de mogelijkheid om zich te oriënteren in het gebied maar winkeliers gebruiken deze ruimte ook graag voor uitstallingen, terrassen, e.d. Dit draagt tevens bij aan de sfeer en het verblijfsgebied.
3. Er zijn wensen om van de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm een voetgangersgebied te maken maar deze straten zijn ook onderdeel van een veel gebruikte fietsroute van de oostelijke naar de westelijke binnenstad (en vice versa).
4. Het fietsparkeren is een knelpunt in het gebied en er is een sterke wens dit op te lossen, maar de openbare en inbandige ruimte is beperkt. Ruimte die voor het fietsparkeren wordt gebruikt, kan niet op andere wijze worden gebruikt door gebruikers van het gebied.
5. Vanuit het perspectief van verschillende gebruikers is er behoefte in een duidelijk onderscheid tussen rijbaan en voetgangerszone, al dan wel of niet met een verhoging. Het realiseren van een duidelijke scheiding gaat voor andere gebruikers (bijv. rolstoelgebruikers) echter ten koste van de toegankelijkheid en de uitstraling van het verblijfsgebied.
6. De doelgroep anders mobielen is zeer divers en niet iedereen oriënteert en beweegt zich op dezelfde wijze in een straat. Waar de één graag de trottoirband gebruikt als gidslijn, gebruikt de ander liever de gevel. Hierin moeten keuzes worden gemaakt.

Bijlage 1: Reacties Binnenstadscafé Let'sGro (november 2016)

Herinrichting Astraat/Brugstraat/Munnekeholm

Ontwerpkeuzes / profiel
Duidelijke scheiding tussen verkeersstromen (duidelijke scheiding tussen stoep en rijbaan) t.b.v. veiligheid
Stoepen moeten breed zijn
Er moet hoogteverschil zijn tussen rijbaan en stoep (stoeprand)
Er hoeft geen hoogteverschil te zijn tussen rijbaan en stoep (gelijkvloers) maar wel een duidelijk herkenbare scheiding van rijbaan en stoep
Geen gemotoriseerd verkeer meer in het gebied
De rijbaan moet een andere kleur krijgen (bijv. rode klinkers) t.b.v. het scheiden van verkeersstromen
Gezien de grote aantallen verkeer is 'doorstroming' scenario de enige keuze
Het scenario 'geschakelde plekken' is het mooist maar niet haalbaar zonder alt. fietsroutes
Buiten de venstertijden geen gemotoriseerd verkeer meer in het gebied
Al het verkeer moet zich aanpassen aan de voetganger
Er moet een snelheidsbeperking worden ingesteld in het gebied
Blinden/slechtzienden moeten zich voldoende kunnen oriënteren
Geen gladde gele steentjes
Laden en lossen
Het laden en lossen moet in venstertijden worden georganiseerd
Het laden en lossen moet buiten de spits
Het laden en lossen moet vóór 11.00 uur
Het laden en lossen moet vóór 09.00 uur
Het laden en lossen moet 's avonds en 's ochtends (19.00 - 10.00 uur)
Laden en lossen moet in kleinere voertuigen (vrachtwagens bijv. buiten de stad overladen op kleine busjes)
Er moet strenger worden gehandhaafd op de venstertijden
Laden en lossen moet op de stoep plaatsvinden
Koelinstallaties en motoren die blijven doordraaien zorgen voor overlast
Inrichting
Ruimte die over is moet worden gebruikt voor groen
Ruimte die over is moet worden gebruikt voor bankjes
Ruimte die over is moet worden gebruikt voor fietsparkeren
Ruimte die over is moet worden gebruikt voor terrassen
Ruimte die over is moet worden gebruikt voor niet-commercieel zitten
Ruimte die over is moet gewoon ruimte blijven
Ruimte die over is moet worden gebruikt voor klimtoestellen + toezichtplek voor ouders
Ruimte die over is moet worden gebruikt voor kunst
Ruimte die over is moet beschikbaar komen voor de winkeliers (uitstallingen)
Ruimte die over is moet worden gebruikt voor spontane invullingen
Ruimte die over is moet worden gebruikt voor het OV

Goede verlichting realiseren in het gebied (ook gevelverlichting)
De ruimte voor de Der Aa-Kerk moet aantrekkelijker worden (met gelegenheid iets te drinken/eten)
Markeer de Apoort in de nieuwe bestrating van de Astraat/Brugstraat (referentie: Herestraat)
Niet-commercieel zitten hoeft niet per se in de vorm van bankjes
Er moet gelegenheid zijn om mensen te ontmoeten
Terrassen
Terrassen zijn er genoeg / in overvloed
Terrassen met warmtelampen zorgen 's winters ook voor een aangenaam straatbeeld
Terrassen beperken de doorstroming voor voetgangers
Terrassen moeten niet teveel uitdijen richting straat t.b.v. de veiligheid
Fiets(parkeren)
Fietsvakken zijn een goede oplossing
Fietsvakken zijn geen goede oplossing
Fietsvakken werken (te) goed; door het succes functioneren ze niet meer
Het fietsparkeren moet worden aangepakt
Er is een gedragsverandering nodig om problemen met fietsen op te lossen
Fietsen moeten in (bewaakte) fietsenstallingen worden geplaatst en niet op straat
Fietsers moeten op positieve wijze worden gestimuleerd om niet te fietsen in voetgangersgebied
Er moeten fietsstewards worden ingezet bij de AH Brugstraat
Er moet worden gehandhaafd op fout geparkeerde fietsen
Fietsenrekken moeten ruim zijn
De 'auto-fietsrekken' zoals op het Gedempte Zuiderdiep stonden zijn een goed idee
Meer ruimte voor het parkeren van fietsen, zonder dat de voetganger wordt gehinderd
Fietsvakken zijn lelijk
Fietsvakken zijn een slecht idee omdat alle fietsen omvallen als één fiets omvalt
Fietsrekken moeten mooi zijn
Fietsen moeten uit het zicht (ondergronds) worden gestald
De functie van een fietsvak is niet duidelijk genoeg
Realiseer fietsparkeermogelijkheden op boten in de Diepenring zodat fietsen hier al worden afgevangen
In grensgebied 'fiets maatgevend' naar 'voetganger maatgevend' moeten voldoende stallingen zijn om te voorkomen dat hier een zee van fietsen ontstaat.
Fietsenstallingen moeten goed toegankelijk zijn (fietsenlift, iemand die de fiets opbergt)
Minervaplein: realiseer een carousel achtige ring waar fietsen in kunnen rondom het beeld t.b.v. een mooier straatbeeld
Stoepstrook
Het introduceren van een stoepstrook langs de gevel is een goed idee
Het introduceren van een stoepstrook langs de gevel is geen goed idee
Het introduceren van een stoepstrook langs de gevel moet alleen op plekken waar dit historisch past
Uitstallingen max. 50 cm. uit de gevel (i.v.m. toegankelijkheid)
Er moet voldoende rekening worden gehouden met anders mobiele

Overig

Mensen moeten worden verleid tot een route via het Kleine der A

Hoe zorg je dat de Munnekeholm geen doodse straat worden?

Niet te lang nadenken en praten maar experimenteren en bijstellen waar nodig (niet bang zijn)

De ruimte niet teveel invullen maar kijken hoe ruimte spontaan benut gaat worden

Ingang AH Brugstraat aan achterzijde maken met voldoende ruimte voor fietsparkeren?

Bijlage 2: Reacties Binnenstadscafé voorlopig ontwerp ABM (woensdag 3 mei 2017)

Ontwerp/profiel
Houd verhoudingen in de straten in de gaten, bijv. d.m.v. belijningen. Dit is visueel mooier.
Bewaak het historisch karakter van het plein voor de A-toren (niet te speels)
Realiseer voldoende zitgelegenheden in het gebied
Graag mogelijkheid bieden tot uitbreiding van terrassen
De vrije ruimte moet niet worden gebruikt voor uitbreiding van terrassen
Toevoegen van 'play art'. Biedt kunst en tevens een speelplek voor kinderen
Realiseer niet alleen zitgelegenheden, maar promoot ook het bewegen van mensen (in het kader van gezond ouder worden)
Maak een woonerf (15 k/m) van de ABM, zodat auto's zich juridisch ook aan de snelheidsbeperking moeten houden en aanpassen aan voetgangers
Realiseer een smalle rijbaan, zodat fietsers focussen op deze smalle rijbaan en snelheid minderen
Realiseer heuveltjes/drempeltjes om de snelheid te reguleren
Blijft het gebied met deze inrichting wel voldoende toegankelijk voor hulpdiensten?
Hoe wordt de obstakelvrije ruimte voor voetgangers gegarandeerd? Zet in op handhaving.
Vrije loopruimte voor blinden is nodig en veilige locaties voor het oversteken moeten duidelijk zijn
Werk met kleuren/straatpatronen om gedrag te beïnvloeden (psychologische werking)

Fietsparkeren / fietsers
Fietsparkeren is een probleem, zorgt voor ontoegankelijkheid en lelijk straatbeeld
Plaats fietsparkeertorens zoals bij het hoofdstation in het gebied
Promoot bestaande fietsenkelders, nu is er veel onbekendheid
Promoot snellere fietsroutes die buiten het centrum omlopen voor spreiding fietsers
Verzin iets slims om het gedrag van fietsers te beïnvloeden; niet alles is op te lossen in openbare ruimte
Realiseer op het Minervaplein een 'fietscarousel' (stallen om het kunstwerk heen in een cirkel)
De plannen suggereren dat fietsers niet meer welkom zijn in de binnenstad
De plannen maken het onaantrekkelijk voor de fietser om door de ABM te rijden. Slecht plan!
Slecht plan om het gebied onaantrekkelijk te maken voor fietsers; het gebied is een belangrijke route door de binnenstad
Realiseer voldoende fietsstallingen in/en nabij de Brugstraat
Er is handhaving nodig op fietsparkeren

Overige vragen/opmerkingen
Hoe kom ik straks van locatie X naar locatie Y?
Fantastisch, goed plan
De plannen zien er mooi uit, het plan spreekt aan
Het ontwerp is heel eigentijds
Goed dat de bussen eruit gaan
Graag de Munnekeholm in beide richtingen open houden
Mag het WMO vervoer overal 24 uur per dag komen? Mag nu alleen in venstertijden?
Het laden en lossen moet goed mogelijk blijven, dat is een belangrijk aandachtspunt

Werkzaamheden

Tijdens werkzaamheden de overlast voor ondernemers beperken i.v.m. kans op omzetsdaling

Graag overleggen met winkeliers over planning en bereikbaarheid winkels t.t.v. de werkzaamheden

Invloedsgebied (input voor later proces)

Laden en lossen van de AH veroorzaakt overlast in de Schuitemakersstraat. Wat is hiervoor een oplossing?

Gelden venstertijden ook voor de Schuitemakersstraat?

Sluit het hoge der A niet af ter hoogte van nr. 5/6 maar ter hoogte van de Visserstraat voor autoverkeer

Plannen mogen niet ten koste gaan van parkeerruimte, tenzij er een goed (betaalbaar) alternatief is

Hoe verloopt het laden en lossen straks op de Hoge der A (hotels, cafés)?

Verlichting op het Kleine der A graag verbeteren

Bussen over West

De nieuwe route voor auto's is onnodig en ingewikkeld, maak het mogelijk om vanaf de Eendrachtsbrug de parkeergarage in te rijden

Fietsers zijn onveilig op de parallelweg (Westerhaven)

Geen goed idee dat de bussen een andere route gaan rijden

Overig

Kan er een apart fietsstoplicht komen op de kruising Westersingel/Verlengde Visserstraat? I.v.m. doorstroming van rechts afslaanende auto's, die worden nu gehinderd door rechtdoor gaande fietsers.

Fietsproblematiek kruising Stoeldraaijerstraat/Akerkhof (tegenover AH korenbeurs) wordt groter en groter

Kruising Zwanestraat/Douglas is onveilig en onduidelijk



concept inrichtingsplan Astraat-Brugstraat-Munnekeholm

slimmer omgaan met de ruimte

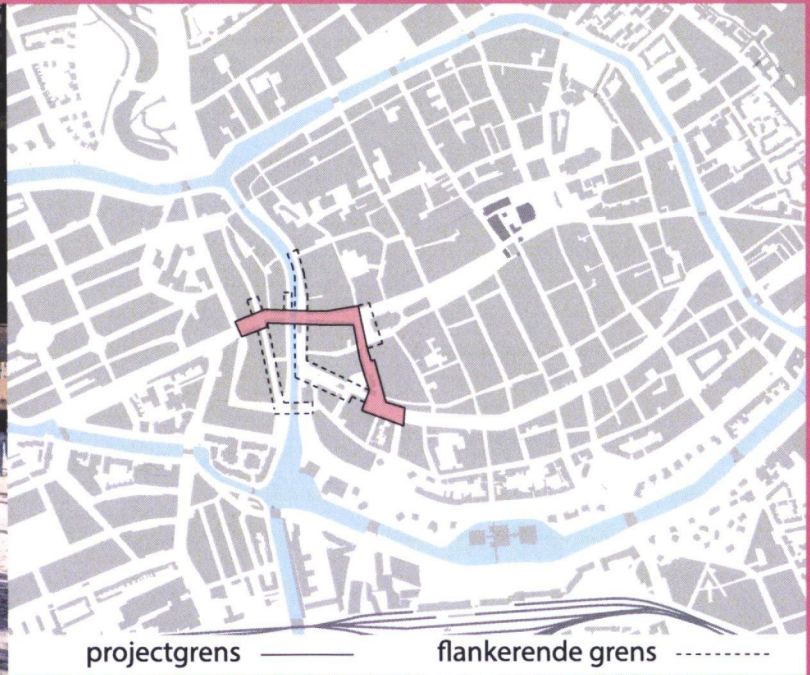
De route Astraat-Brugstraat is de westelijke entree naar het stadshart. Maar deze route is nu niet een ontvangstruimte voor voetgangers en fietsers. De trottoirs zijn te smal en het verkeer is te druk en onveilig. Net zoals in de Munnekeholm. In september verdwijnt de bus uit het straatbeeld van deze drie straten. Er ontstaat dan meer ruimte voor voetgangers en ook fietsers worden gefaciliteerd. Er is een concept-inrichtingsplan gemaakt dat in samenspraak met omwonenden, belanghebbenden en andere geïnteresseerden tot stand is gekomen. Het maakt de straten toegankelijk, bereikbaar en bruikbaar voor iedereen van 8 tot 80 jaar. U ziet het plan hier uitgelegd.



Astraat westzijde

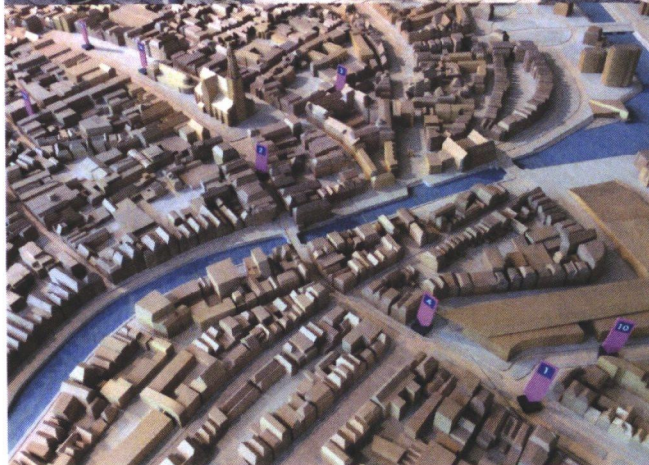


Brugstraat oostzijde



projectgrens

flankerende grens



Munnekeholm



de planontwikkeling tot nu toe:

- concept-binnenstadvisie samen met stadjs ontwikkeld, 2014 - 2015
- binnenstadvisie vastgesteld raad februari 2016
- inrichtingsplan Bussen over West vastgesteld raad juni 2016
- definitief ontwerp Bussen over West vastgesteld college december 2016
- uitvoering Bussen over West april – juli 2017

- Astraat, Brugstraat, Munnekeholm participatie vanaf 2015
 - binnenstadscafé november 2015
 - placegame met bewoners, ondernemers en belanghebbenden oktober 2016
 - binnenstadscafé Let's Gro november 2016
 - diverse gesprekken met ondernemers, stakeholders en doelgroepen

**Nu: binnenstadcafé over
concept-inrichtingsplan
Astraat-Brugstraat-Munnekeholm
mei 2017, toelichting, discussie**



- binnenstadscafé en participatiegesprekken mei 2017
- collegebesluit over inrichtingsplan eind mei 2017
- inrichtingsplan naar raad juni 2017
 - voorstel voor vaststellen inrichtingsplan en beschikbaar stellen krediet
 - voorstel om de plekken bij Akerkhof en Minerva verder uit te werken
- collegebesluit over definitief ontwerp Astraat juli 2017
- bussen verplaatsen uit de drie straten + start proef alternatief vervoer 3 september 2017
- definitief ontwerp Brugstraat, Munnekeholm en pleinontwerpen Akerkhof en Minerva najaar 2017
- uitvoering Astraat najaar 2017
- uitvoering Brugstraat, Munnekeholm en pleinen Akerkhof en Minerva voorjaar 2018
- alles klaar zomer 2018



- van huidig functioneel gebruik



- naar een inrichting met verblijfskwaliteit, in de eerste plaats gericht op de voetganger, met ruimte voor de fietser, met medegebruik door bevoorradingsverkeer, fietsparkeren en terrassen



met andere woorden:

- maak een entreegebied voor de binnenstad
- creëer een verblijfsgebied waar de voetganger graag komt, zich comfortabel en veilig voelt
- zorg dat het fietsverkeer zich spreidt en de fietser zich wil aanpassen aan de voetganger
- verminder het gemotoriseerd verkeer
- maak de ruimte geschikt om flexibel te gebruiken tijdens piek- en dalmomenten

zodat het nieuwe verblijfsgebied toegankelijk en bruikbaar is voor iedereen van

6 tot 80 jaar!

Onderzoek voorafgaand aan ontwerp

Voorafgaand aan het voorlopig ontwerp is onderzoek gedaan naar de inrichting van de openbare ruimte als optimaal verblijfsgebied.

Met als centrale vraag : 'Hoe zorg je voor veiligheid en comfort voor de voetganger'.

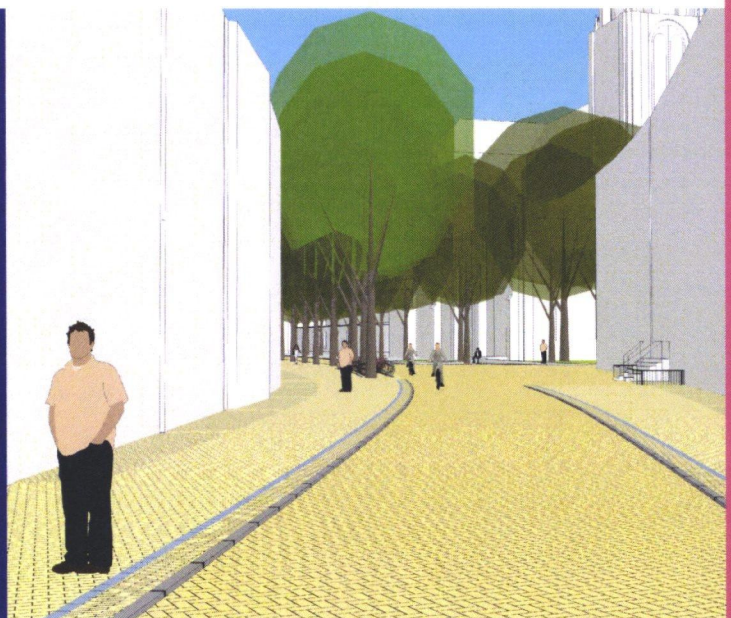
asymmetrisch:

- verblijfsgebied met minimale geleiding
- nodigt uit tot mengen voetganger met overig verkeer
- asymmetrische openbare ruimte in een symmetrische omgeving
- veilige zone voor de voetganger aan één zijde van de weg
- comfortzone voetganger kan ook door overig verkeer worden gebruikt



symmetrisch

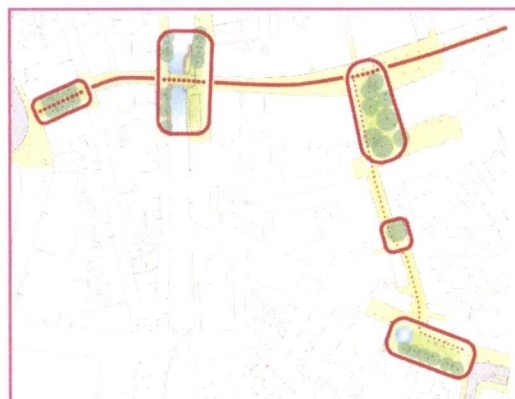
- verblijfsgebied met geleiding in de vorm van een rijloper
- beperkte menging van voetganger en overig verkeer
- rijloper oogt als fietsstraat, waar de auto te gast is
- door inrichting grotere kans op snelheidsverschillen rijloper en verblijfsgebied
- duidelijke en veilige comfortzone voor de voetganger







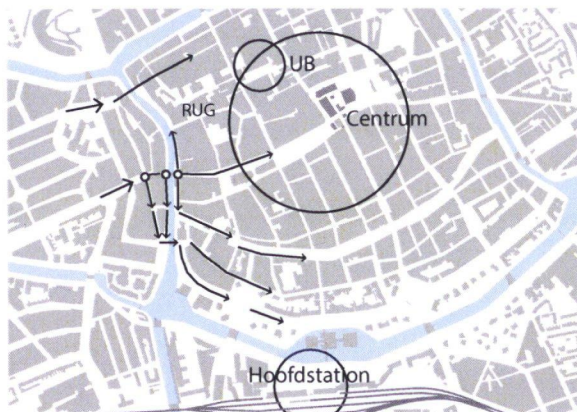
geschakelde plekken





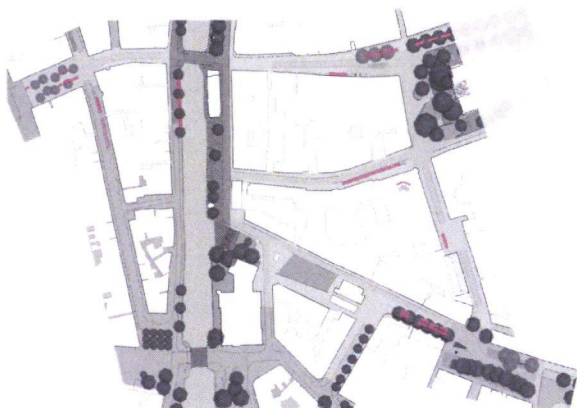
ruimte voor de voetganger

- comfortzone
- bruikbaar en obstakelvrij
- toegankelijk



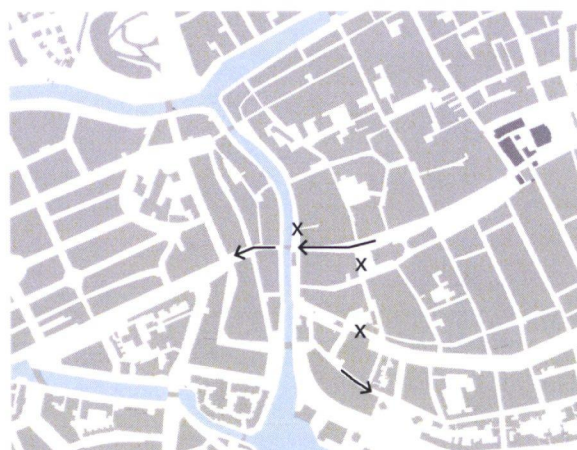
spreiden van de stroom fietsers (west > oost)

- route Station – Zernike via 'Slimme fietsroute West'
- route Station via Westerhavenstraat/Pottebakkersrijge en Singel
- route Centrum-zuid via Kleine der A – Reitemakersrijge – Zuiderdiep
- route UMCG – RUG via Noorderhaven (Diepenring)
- spreiding geldt ook van oost naar west



fietsparkeren in de openbare ruimte

- op diverse plekken concentraties van fietsparkeren (huidige situatie)
- in zijstraten toevoegen van extra fietsparkeren
- aanbod op straat is nog onvoldoende
- aanvullende oplossingen:
project Flitsteam Fietsparkeren

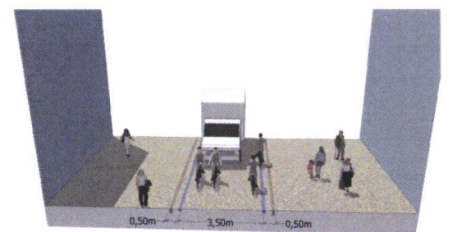
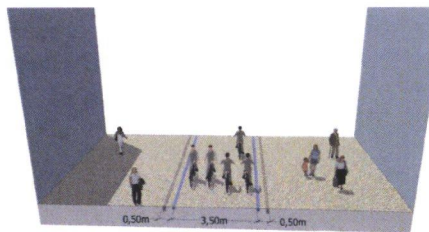


aantal motorvoertuigen verminderen

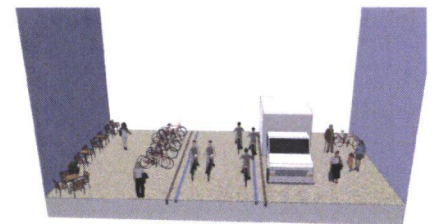
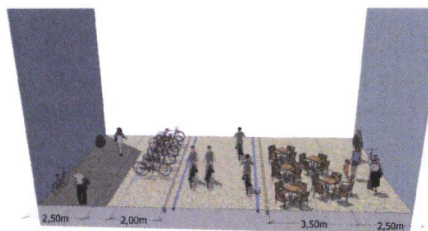
- éénrichtingsverkeer Brugstraat en Astraat (stad uit)
- afsluiten Hoge der A voor doorgaand verkeer bij Abrug
- beperken verkeersaanbod Akerkhof (tijdvenster en markt)
- afsluiten voor doorgaand verkeer Zuiderkuipen bij Academie van Bouwkunst
- éénrichtingsverkeer Ganzevoortsingel omkeren

Het gebruik van de openbare ruimte buiten de comfort-zone voor voetgangers is uitwisselbaar en afhankelijk van de drukte in de straat. Wij introduceren in dit ontwerp:

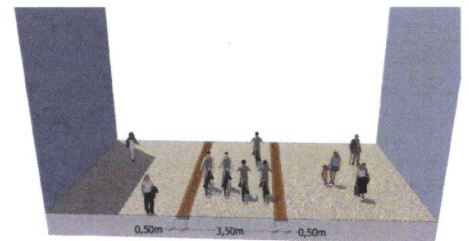
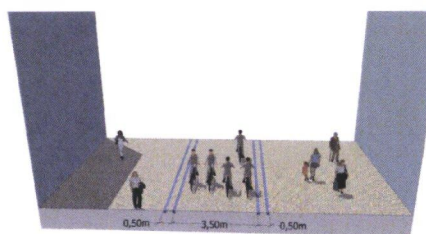
- de hybride rijloper om de voetganger extra ruimte te geven, zonder niveaoverschillen
- verblijfsplekken als onderbreking van de route, die zorgen voor overgang in snelheden
- wisselend gebruik van dezelfde ruimte op verschillende momenten
- mogelijkheden om piek- en dalmomenten voor doorgaand verkeer te faciliteren



hybride rijloper - voetganger en fietser hebben meer of minder ruimte, afhankelijk van de drukte

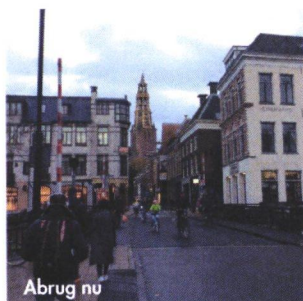
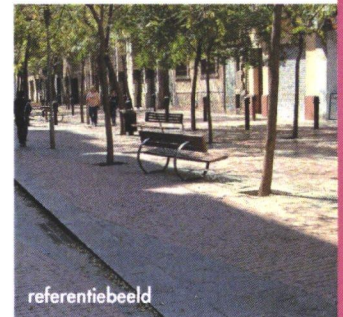
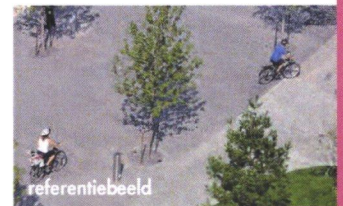


uitwisselbaar gebruik fietsparkeren, terrassen en bevoorrading

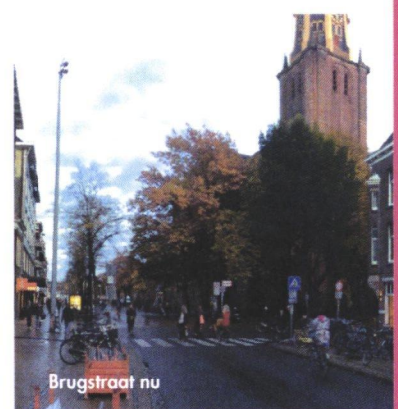
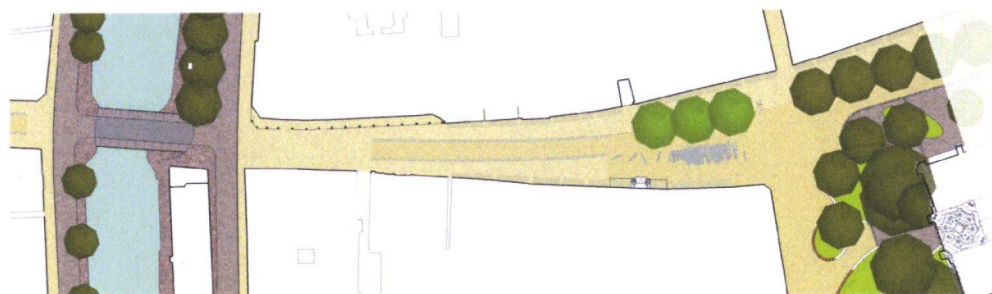


uitvoeringswijze hybride lijnen wordt later uitgewerkt

- dit betekent een rijloper met aan beide kanten een extra uitwijkstrook voor momenten dat het rijverkeer drukker is; het rijverkeer kan toe met 3,50 meter, tenzij het aanbod groter is dan vergroot de rijbaan zich tot maximaal 4,50 meter breed
- bij evenementen kan de weg worden afgesloten voor rijdend verkeer, zodat voetgangers alle ruimte hebben



- entree van de binnenstad, voelbaar in nieuwe inrichting als bomenplein, zonder belijning voor doorgaand verkeer
- comfortruimte (waaronder bredere stoep) voor de voetganger
- vanuit deze plek overgang naar hybride rijloper
- vervolgens overgang naar plek bij het water (de Abrug)
- uitvoering: najaar 2017 (excl. Abrug)



- **plek Abrug met afbuigingen naar Hoge der A, Kleine der A en vervolg Brugstraat**
 - fietser verleiden om alternatieve routes te kiezen
 - overgang naar de Brugstraat is te beschouwen als een inrit
 - afwijkende steensoort
 - vergrote plek tot Scheepvaartmuseum
- **hybride rijloper**
- **aan weerszijden een voldoende ruime comfortzone voor voetgangers**
- **ruimte voor (dubbel-) gebruik van de openbare ruimte voor terras, laden en lossen en fietsparkeren**
- **toevoegen van enkele bomen**
- **uitvoering: voorjaar 2018**



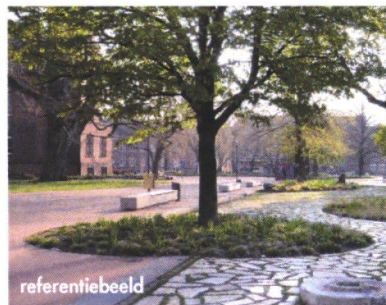
Akerkhof: een groene verblijfsplek: inrichtingssuggestie



referentiebeeld



Akerkhof nu



referentiebeeld



referentiebeeld

- ontwerp plein Akerkhof: vervolg najaar 2017
- de getoonde ontwerpen zijn ter inspiratie, grote potentie als ontmoetingsplek
- specialistisch advies voor kwaliteitsverbetering groen en cultuurhistorie
- maak verblijfsplekken voor de voetganger waar de fiets te gast is
- langs Akerkhof tijdelijk proef alternatief vervoer
- uitnodiging om samen dit ontwerp dit najaar uit te werken!
- realisatie: 2018



Munnekeholm nu

Munnekeholm

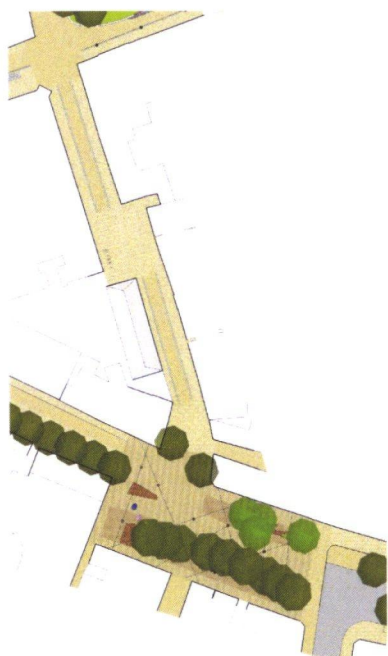
- hybride rijloper
- aan weerszijden een voldoende ruime comfortzone voor voetgangers
- onderbreking als accent-plek in het midden van de Munnekeholm
- uitvoering: voorjaar 2018
- groene verblijfsplek Akerkhof: nog in ontwikkeling!



Munnekeholm: onderbroken hybride rijloper

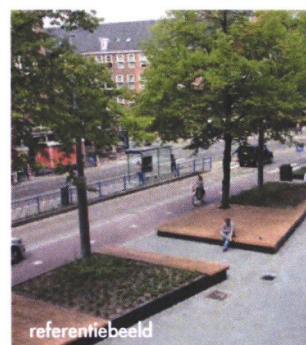


Minervaplein: een verblijfsplek: inrichtingssuggestie

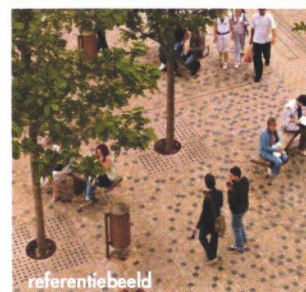


Minervaplein

- ontwerp plein Minerva: vervolg najaar 2017
- de getoonde ontwerpen zijn ter inspiratie, grote potentie als ontmoetingsplek
- specialistisch advies voor kwaliteitsverbetering groen en cultuurhistorie
- maak verblijfsplekken voor de voetganger waar de fiets te gast is
- langs Minerva ook gemotoriseerd verkeer (bevoorrading/taxi's)
- uitnodiging om samen dit ontwerp dit najaar uit te werken!
- realisatie: 2018



referentiebeeld



referentiebeeld



Het college van B&W neemt eind mei een besluit over dit concept-inrichtingsplan.

Daarna bespreekt de gemeenteraad in juni het inrichtingsplan. De aanpak van de Astraat wordt dit najaar gerealiseerd.

De Brugstraat, Munnekeholm en de verblijfsplekken bij Abrug, Akerkhof en Minerva realiseren we begin 2018.

Voor de plekken bij Akerkhof en Minerva worden de plannen nog verder uitgewerkt. De getoonde ontwerpen dienen ter inspiratie voor het vervolg.

meer weten over de binnenstadsprojecten?
kijk op www.ruimtevoorjou.groningen.nl