

Onderwerp **Bestemming Binnenstad: Inrichtingsplan Astraat, Brugstraat en Munnekeholm**
Registratienr. 6369240 Steller/telnr. Herman Lübbers / 8289 Bijlagen 5

Classificatie	<input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim		
	<input type="checkbox"/> Vertrouwelijk		
Portefuillehouder	J. van Keulen	Raadsc commissie	B&V

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. het Inrichtingsplan Astraat, Brugstraat en Munnekeholm vast te stellen;
- II. kennis te nemen van de notities 'Slimmer omgaan met de Ruimte' en 'Resultaten Binnenstadscafé ABM';
- III. een aanvullend uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van € 1.170.000,-- voor 2017 en 2018 voor de realisatie van het Inrichtingsplan Astraat, Brugstraat en Munnekeholm, het totale krediet komt hiermee op € 6.916.000,--;
- IV. de structurele kapitaallasten van € 56.160,-- voor 2017 en verder te dekken door de inzet budget voor de 'aanpak Diepenring';
- V. de gemeentebegroting 2017 op programmaniveau overeenkomstig te wijzigen.

Samenvatting

Op 24 februari jl. heeft u de Binnenstadvisie "Bestemming Binnenstad" vastgesteld, waarna medio 2016 het Inrichtingsplan Bussen over West volgde. Nu ligt het eerste herinrichtingsproject voor de Binnenstad, de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm voor. Binnen het ontwerp hebben wij de ruimte teruggegeven aan de voetganger, opdat die zich veilig en comfortabel voelt. Daarbij is richting gegeven aan het spreiden van de fietsers, het verlagen van de snelheid van de fietser en het aanpassen van het gemotoriseerde verkeer aan de nieuwe omstandigheden. Voor zover deze gemotoriseerde voertuigen nog in de Astraat en Brugstraat komen. Het inrichtingsplan is opgesteld in een interactief proces met betrokkenen en belanghebbenden, o.a. tijdens een Placegame en in Binnenstadcafé's. De keuzes, het plan en de gevolgen voor o.a. het verkeer zijn uitgewerkt. Wij vragen uw raad het Inrichtingsplan Astraat, Brugstraat en Munnekeholm vast te stellen en een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen.

Aanleiding en doel

Op 24 februari jl. heeft uw raad de Binnenstadsvisie "Bestemming Binnenstad" vastgesteld. De komende periode gaan wij een impuls geven aan onze binnenstad om te zorgen voor een aantrekkelijke, toegankelijke, veilige en bereikbare binnenstad van Groningen. Daarvoor is het noodzakelijk dat de voetganger (en de fietser) fors meer ruimte krijgt. Om die reden heeft uw raad besloten om de bussen op een andere wijze door de binnenstad te laten rijden. Aan de westkant via de Westerhaven en de Eeldersingel en aan de oostkant via de Diepenring. Vervolgens worden de straten in de binnenstad waar nu nog de bussen rijden zodanig ingericht dat de voetgangers (en de fietsers) het primaat krijgen en er andere functies, zoals terrassen en fietsparkeren, kunnen worden toegevoegd.

Het eerste project dat vanuit de Binnenstadsvisie wordt gerealiseerd betreft de herinrichting van de westelijke binnenstad. Uw raad heeft hiervoor op 6 november 2015 de Projectofferte gekregen. Wij hebben het project vervolgens onderverdeeld in twee deelprojecten gezien de aard en planning van de projecten:

- a) Inrichtingsplan Bussen over West, inclusief de nieuwe centrumhalte West (door uw raad vastgesteld d.d. 29 juni 2016);
- b) Inrichtingsplan Binnenstad West: Astraat, Brugstraat en Munnekeholm, inclusief Akerkhof en Minervaplein.

Dit raadsvoorstel gaat in op het Inrichtingsplan Binnenstad West: Astraat, Brugstraat en Munnekeholm, inclusief Akerkhof en Minervaplein. In het vervolg heet dit het Inrichtingsplan ABM.

Het doel van het Inrichtingsplan ABM is het maken van een integraal ontwerp voor de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm, inclusief de plekken, zodat een kwalitatief verblijfsgebied, met terrassen, fietsparkeren en bevoorradingsplekken ontstaat, waarbij de toegankelijkheid, bereikbaarheid en bruikbaarheid voor iedereen van 8 tot 80 jaar gewaarborgd is.

De belangrijkste uitgangspunten die we hierbij gehanteerd hebben, zijn:

- Een aantrekkelijke, bruikbare en bereikbare binnenstad maken voor iedereen;
- De Binnenstad voorbereiden op de toekomst;
- Voetgangers én fietsers de ruimte krijgen;
- Beter benutten van de openbare ruimte;
- Het realiseren van een toegankelijke, leefbare en veilige binnenstad.

Wij stellen uw raad voor om het Inrichtingsplan ABM vast te stellen en een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen.

Kader

Het kader bestaat uit de Binnenstadsvisie "Bestemming Binnenstad" (door uw raad vastgesteld op 24 februari 2016) en het bijbehorende raadsvoorstel met nr 5453827. Daarnaast is de Fietsstrategie een belangrijk kader voor de wijze waarop wij in onze stad omgaan met de fietser (zowel stromen als parkeren).

Argumenten en afwegingen

Met de binnenstadsvisie "Bestemming Binnenstad" zetten we in op het maken van een sterke binnenstad voor iedereen. Een binnenstad die aantrekkelijk, bruikbaar en bereikbaar is voor iedereen. Rekening houdend met de doorgaande veranderingen om ons heen zoals de forse groei van de Stad, de krimp van de regio en verschuivingen van gebruik van de binnenstad van "place to buy naar place to be" zijn we gestart met een zoektocht naar een inrichting van de openbare ruimte die gelijktijdig passend en hybride is. We moeten slimmer omgaan met onze beperkt beschikbare openbare ruimte willen we ons goed voorbereiden op de toekomst.

Met dit raadsvoorstel wordt u meegenomen in de afwegingen die zijn gemaakt om te komen tot het voorliggend ontwerp voor de A-straat, Brugstraat en de Munnekeholm. Als bijlage is het Inrichtingsplan Astraat, Brugstraat en Munnekeholm (zie bijlage 1) meegestuurd. Hierin wordt beschreven en verbeeld hoe de toekomstige inrichting voor de ABM, inclusief de entreeplek Astraat en de plek rondom de A-brug zou kunnen zijn. Daarnaast zijn de kansen en voorwaarden voor de verdere ontwikkeling van de plekken bij de A-toren/Akerkhof en het Minervaplein beschreven.

In de notitie Slimmer omgaan met de Ruimte (zie bijlage 2) hebben we beschreven hoe we de afwegingen hebben gemaakt om te komen tot het voorliggend ontwerp. Tevens hebben we een voetgangersexpert – Molster Stedenbouw – gevraagd om ons hierin te adviseren. Dit advies vindt u als bijlage 3 bij dit voorstel.

Onze ambitie is om de binnenstad van Groningen een impuls te geven zodat we de verblijfskwaliteit van onze binnenstad vergroten. We merken dat de druk op de openbare ruimte steeds groter wordt, waardoor we keuzes moeten maken en de ruimte die er is beter benutten. Door het verplaatsen van de busroute uit de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm ontstaat in dit gebied de mogelijkheid om de ruimte opnieuw in te richten gericht op verblijf en beleving. De vrijkomende ruimte richten we in voor de voetganger, waarbij het overige verkeer te gast is. Daarbij willen we het ontwerp en gebruik van de straat beter benutten, onder andere door verblijfsplekken te maken waar programmatisch mogelijkheden liggen voor ander gebruik. Ook het verbinden van de plint met de openbare ruimte, waarbij het programma in de plint meer onderdeel wordt van deze openbare ruimte, is daar een belangrijk onderdeel in. Met het voorliggend inrichtingsplan ABM geven wij duiding aan de wijze waarop ons college de inrichting van onze binnenstad wil voorbereiden op een gezonde toekomst en we de schaarse ruimte beter gaan benutten. En dit alles met als doel een aantrekkelijke, toegankelijke, veilige en bereikbare binnenstad te maken, die uitnodigt tot verblijf. Voor jong en oud, voor iedereen.

De wijze waarop we dit gebied willen inrichten kan uw raad vinden in de verschillende bijlages, waaronder het inrichtingsplan ABM. De belangrijkste highlights zijn als volgt:

1. We willen slimmer omgaan met de ruimte zodat we van het huidige functionele gebruik naar een inrichting gaan met verblijfskwaliteit die toegankelijk en bruikbaar is voor iedereen van 8 tot 80 jaar;
2. We maken hiertoe een verblijfsgebied in de eerste plaats gericht op de voetganger, met ruimte voor de fietser en medegebruik door bevoorradingsverkeer, fietsparkeren en uitstallingen/terrassen;
3. Het wordt een verblijfsgebied waar de voetganger graag komt, zich comfortabel en veilig voelt;
4. We benutten de mogelijkheden om het fietsverkeer te spreiden (Westerhavenstraat, Kleine der A en Hoge der A) en de fietser zich in de Astraat/Brugstraat door de inrichting aanpast aan de voetganger. Dit doen we door het aaneenrijgen van plekken (voor verblijf) met stroomdelen (straten) waarbij langs de gevel de comfortruimte voor de voetganger wordt geborgt;
5. Ook het gebruik door gemotoriseerd verkeer wordt verminderd door het instellen van eenrichtingsverkeer in de Brugstraat en Astraat (stad uit) en het afsluiten van het doorgaande verkeer op de Hoge der A bij de Abrug;
6. Het gebied richten we zodanig in dat we de ruimte flexibel kunnen gebruiken tijdens piek- en dalmomenten door de introductie van:
 - o Een hybride rijloper, zonder niveauverschillen. Hierbij hebben de voetganger en fietser meer of juist minder ruimte afhankelijk van de drukte en aanbod op het moment van de dag. Een (optische en voelbare) versmalling van de rijbaan levert hierbij tegelijk ook verlaging van de snelheid op;
 - o Verblijfsplekken – veelal shared space ingericht - die de route onderbreken, zorgen voor een ander gebruik en daarmee zorgen voor overgangen in snelheden en verleiden tot afbuiging van doorgaand verkeer;
 - o Wisselende gebruiksmogelijkheden van dezelfde ruimte op verschillende momenten van de dag/week;
 - o De mogelijkheid om piek- en dalmomenten voor doorgaand en bestemmingsverkeer te faciliteren;
7. De ontwerpen voor de plekken bij het Akerkhof en bij Minerva worden nader vormgegeven in het definitief ontwerp, in samenspraak met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden;
8. Het invullen van de 'vrije ruimte' wordt nog nader uitgewerkt in het definitief ontwerp, samen met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Dit is inclusief de plaatsing van o.a. zitelementen;
9. De wijze waarop de hybride rijloper wordt vormgegeven qua materialisering zal samen met de doelgroepen worden doorontwikkeld en gepresenteerd bij het DO;
10. De noodzakelijke aanpassingen van de straten die we gaan benutten om het fietsverkeer te spreiden, doe we in nauw overleg met de bewoners en ondernemers in die straat. Dit geldt ook voor de afsluiting van de Hoge der A voor het gemotoriseerde doorgaande verkeer.

Wij willen uw raad nog enkele bijzondere elementen toelichten die we in deze straten willen toepassen om er voor te zorgen dat deze toegankelijk en comfortabel voor de voetganger worden ingericht.

1. We zetten in op flankerende maatregelen voor de fiets en de motorvoertuigen

Gezien het huidige gebruik van dit gebied, ook als de bus uit het straatbeeld is verdwenen, vergt dit ingrepen en maatregelen die verder gaan dan alleen het herinrichten van de genoemde straten en plekken. Het is noodzakelijk om het gehele systeem van de westelijke binnenstad te beschouwen en dan met name op het gebied van de verkeersstromen. Het is meer dan ooit gewenst om het aangenaam verblijven van voetgangers en fietsers te bevorderen in de binnenstad. Het is een belangrijk doel om gemotoriseerd verkeer te beperken tot noodzakelijk verkeer en ook ordening aan te brengen in tijd. Een middel is eenrichtingverkeer, tijdsvensters en een obstakelvrije doch hybride inrichting van de openbare ruimte. De Astraat en Brugstraat kunnen dan meer op verblijven worden ingericht. Flankerende maatregelen om bijvoorbeeld de fiets te verleiden andere routes te nemen, ondersteunen deze maatregelen, waarbij een goede inrichting en daarbij behorende gebruiksregels de gebruiker verleiden om de ruimte goed en gewenst te gebruiken.

Het flankerende beleid zoals we dat in dit voorstel neerleggen uit zich in:

- Eenrichtingsverkeer Brugstraat en Astraat voor al het gemotoriseerde verkeer;
- Venstertijden in de Brugstraat voor bevoorradersverkeer, met beperkte ontheffingen en inclusief handhaving;
- Slimme fietsroute van NS-station naar Zernike via Paterswoldseweg – Herman Collenisstraat (separaat voorstel);
- Introduceren van gelaagde en goed aangegeven fietsroutes om en door de binnenstad, zodat de fietser goede alternatieven heeft en kan spreiden, zoals:
 - o Westerhavenstraat – Museumbrug – Singels;
 - o Pottebakkersrijge – Museumbrug – Singels;
 - o Kleine der A – Reitemakersrijge – Zuiderdiep;
 - o Hoge der A – Noorderhaven;
 - o Maar uiteraard behoort ook het fietsen door de Astraat, Brugstraat en de Munnekeholm blijvend tot de mogelijkheden, maar dan tijdens de piekmomenten in een lagere snelheid;
- Het aangaan van gebruiksregels met de ondernemers in de straten opdat maatwerk kan worden verleend voor de inzet van de vrije ruimte gedurende de piek en dalmomenten in de straat en tijdens evenementen.

Daarnaast is een, niet onbelangrijke, maatregel het stallen van de fiets. Op diverse plekken concentreren we het stallen van fietsen in de openbare ruimte. Dit is vergelijkbaar met de bestaande situatie, met dien verstande dat het 'beter' geordend is met fietsvakken. In enkele zijstraten stellen we voor om auto-parkeerplaatsen om te ruilen voor fietsparkeervakken. We hebben geconstateerd dat het totale aanbod van fietsparkeerplekken op straat in deze omgeving nog niet voldoende is om de totale vraag van te parkeren fietsen op te vangen. Met name in de omgeving Brugstraat/AKerkhof, maar ook op het plein voor Minerva dienen tijdens het vervolgonwerp-proces oplossingen onderzocht te worden voor het stallen van fietsen. Naast het fysieke aanbod gaat het hier ook om de wijze waarop toezicht en handhaving op het fietsparkeren wordt georganiseerd. Dit krijgt nog een vervolg.

2. De hybride rijloper

Het zorgen voor goede routes voor de fiets, waarbij bestemmingsverkeer buiten de binnenstad niet meer door de binnenstad fietst is één. Het faciliteren van de overblijvende stroom fietsers, met als bestemming de kern van de binnenstad én niet te vergeten de Brugstraat zelf, is twee. Daarbij komt dat het niet altijd gelijktijdig druk is met alle vervoersmodaliteiten en dat we de snelheid van de fietser omlaag willen brengen. Om die reden introduceren wij voor de ABM de hybride rijloper.

Met de hybride rijloper zorgen we voor een inrichting die gelezen wordt door de druk die er vanuit het gebruik op staat. Het verblijfsgebied en de comfortruimte voor de voetganger is gemaximaliseerd, waarbij de vaste ruimte voor het stroomdeel optisch wordt versmald (referentie de 60 km/u weg buiten de bebouwde kom). Op het moment dat het rustig is met het stromende verkeer kan de voetganger dan meer gebruik maken van de straat. Op momenten dat het drukker wordt met het stromende verkeer, of dit verkeer gemengd wordt (fiets en bevoorrading) is fysiek meer ruimte benodigd voor het stromen. Die

minimaal benodigde maat, binnen de contouren van de optische versmalling, is een rijbreedte waarbij 4 fietsers goed – maar rustig en dus met lagere snelheid!– naast elkaar kunnen fietsen.

Dit principe van de hybride rijloper gaan we toepassen. De wijze waarop wij de hybride rijloper exact gaan vormgeven (de randen en de wijze waarop de optische versmalling wordt vormgegeven) is onderwerp voor het Definitief Ontwerp. Met de stakeholders (gebruikers, ondernemers, bewoners) willen we het gesprek aangaan om te komen tot een definitief voorstel voor deze inrichting. In het voorliggend ontwerp gaan we uit van de granietbanden aan de buitenzijde, als harde afscheiding. Aan de binnenzijde van de rijloper is de scoriabrix verwerkt voor de optische versmalling, de steen die momenteel in de binnenstad al als markeringssteen wordt gebruikt. Maar zoals gezegd ligt deze materialisatie nog niet vast.

3. De verblijfsplekken

De plekken en met name de overgangen van de plekken naar het stroomdeel, zijn de belangrijkste schakels in het ontwerp van de ABM. Zij zorgen voor het verlagen van de snelheid, voor ander gebruik, voor spreiding van fietser en kansen voor nieuwe programmering. In het inrichtingsplan ABM die als bijlage is opgenomen, wordt uitgebreid ingegaan op de volgende plekken en overgangen:

- plek A-straat + afbuiging fiets Westerhavenstraat
- plek A-brug + werking afbuigingen Hoge der A, Kleine der A (materialisering etc.) en overgang naar begindeel Brugstraat vanaf Abrug;
- plek Brugstraat oost en Atoren/Akerkhof;
- plek Minervaplein met overgangen naar Munnekeholm en Rijtemakersrijge.

Het zijn vooral deze plekken die verblijfskwaliteit geven aan de nieuwe eigentijdse inrichting van dit gebied, waarbij verbinding tussen ruimtelijke kwaliteit en de mogelijkheden tot gebruik en programmering vanuit de plint tot nieuw elan in de binnenstad kunnen leiden.

4. Inzet vrije ruimte en comfortzone voor de voetganger

De 'vrije ruimte' of 'flexruimte' is beschikbaar voor verschillend gebruik zoals terras, fietsparkeren, uitstallingen, laden en lossen, bomen, groen, straatmeubilair, niets.

De 'vrije ruimte' is per definitie flexibel wat betreft de invulling en hoeft niet perse als zodanig in de inrichting gematerialiseerd te worden dat het zich fysiek onderscheidt van de overige ruimte binnen de straat. Maar dit kan wel in de vorm van bijvoorbeeld een stoep.

De 'vrije ruimte' in de zin van programmeerbare ruimte buiten het functioneel noodzakelijke gebruik van de straat (zoals calamiteitsroutes voor hulpdiensten, comfortzones voor voetgangers etc.) kan op twee verschillende manieren worden benaderd.

1. De gevel wordt vrijgehouden, vanuit de benadering dat kwetsbare gebruikers, ouderen en Anders Mobielen vooral hier houvast vinden in de straat en zich oriënteren op de gevels. Voor de Brugstraat als geheel is dit niet zo'n gekke gedachte, aangezien voor het smalle deel en ook voor het aansluitende deel van de Astraat vanwege de geringe straatbreedte de ruimte voor een stoepzone simpelweg ontbreekt. De vrije ruimte ontstaat in dit geval buiten de 2,5 m brede comfortzone vanuit de gevel gezien, als een aaneengesloten zone die vrij in de ruimte ligt.
2. Direct aan de gevel wordt een 1,5 m brede stoepzone ingericht met een flexibel gebruik. Voor deze zone wordt een comfortzone van 2,5 m vrij gehouden voor de voetganger. Waar de straatbreedte te gering is prevaleert de voetgangerszone en vervalt de stoepzone als zodanig. Waar de straatbreedte het toelaat, ontstaat ook vrije ruimte buiten de comfortzone. De comfortzone voor de voetganger ligt in het brede deel ingesloten tussen twee zones vrije ruimte.

We gaan bij het Definitief Ontwerp op zoek naar logische looplijnen, zonder verstoringen en met zo min mogelijk verspringingen. Een logisch aaneengesloten zone van min. 2,5 en max. 4 m als comfortzone voor de voetganger is altijd aanwezig. Daarbij zoeken wij naar een logische en vanzelfsprekende aansluiting op de naastgelegen straatdelen (de Vismarkt of de Astraat). De wijze hoe we hiermee omgaan maakt onderdeel uit van het vervolgproces in het Definitief Ontwerp. Samen met betrokkenen (o.a. Anders Mobielen en ondernemers) werken we dit uit. Maatwerk zal hier een vereiste in zijn.

Met dit raadsvoorstel vragen wij uw raad in te stemmen met:

1. de inrichtingsprincipes zoals verbeeld en verwoord in dit raadsvoorstel met bijbehorende bijlagen;
2. het nieuwe (straat)profiel van:
 - a. de entreeplek van de Astraat;
 - b. de Astraat;
 - c. de bijzondere plek op en direct rond de Abrug;
 - d. de Brugstraat;
 - e. de Munnekeholm;
3. de kaders en randvoorwaarden voor het verdere ontwerpproces voor de plekken nabij de Atoren/Akerkhof en Zuiderdiep/Minerva;
4. het krediet om de onder punt 2 genoemde (straat)profielen te realiseren.

Daarnaast komen wij bij uw raad nog terug op de volgende punten:

1. Wij informeren uw raad over het definitief ontwerp van de (straat)profielen onder 2. De Astraat krijgt u reeds deze zomer, aangezien het de intentie is om dit najaar (zo mogelijk september) reeds te starten met de werkzaamheden in de Astraat tot de Abrug. De overige straten komen in november;
2. Voorstel tot vaststelling van het inrichtingsplan voor de plekken bij de Atoren/Akerkhof en Zuiderdiep/Minerva (november);
3. Voorstel tot vaststelling van het inrichtingsplan voor de flankerende maatregelen om de fietser te spreiden cq. alternatieven te bieden (november). Het betreft de trajecten
 - o Westerhavenstraat – Museumbrug – Singels;
 - o Kleine der A – Reitemakersrijge – Zuiderdiep;
 - o Hoge der A – Noorderhaven;
4. Een kredietaanvraag voor het realiseren van de punten onder 2 en 3 van deze alinea.

Met dit voorstel, waarin we het nieuwe eigentijdse ontwerp van de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm presenteren, is ons college van mening dat we de westelijke binnenstad voorbereiden op de toekomst. Ons college ziet door dit plan dat dit gebied verkleurt naar het door ons allen gewenste aantrekkelijke, toegankelijke en veilige gebied, die uitnodigt tot verblijf. Voor jong en oud, voor iedereen.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Conform onze inspraakverordening heeft ons college de te volgen inspraakprocedure vastgesteld. Gezien de reacties op de wijze waarop wij dit tot op heden hebben vormgegeven in de Binnenstadscafés is (reeds bij het Inrichtingsplan Bussen over West, waarbij uw raad hierover is geïnformeerd in het bijbehorende raadsvoorstel) besloten dit te formaliseren voor de inrichtingsplannen Herinrichting Binnenstad West. De inspraak vindt plaats middels het instellen van Binnenstadscafé, waarbij betrokkenene, belanghebbenden en organisaties voorafgaand de vaststelling van inrichtingsplannen mee kunnen praten over de planvorming, zodat ons college en de gemeenteraad op het moment van besluitvorming weten hoe men over de plannen denkt. De wijze waarop wij de participatie vormgeven wordt overwegend als zeer prettig ervaren. De mensen waarderen het dat men aan de voorkant mag meepraten en tonen begrip dat de gemeente keuzes moet maken en dat niet alle wensen gehonoreerd kunnen worden.

Het ontwerp zoals dat voorligt in het Inrichtingsplan ABM is opgesteld in een interactief proces met belanghebbenden en betrokkenen. In november 2015 zijn op locatie Westerhaven diverse gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van belangengroepen en omwonenden, met als onderwerp zowel de nieuwe busroute als de herinrichting van ABM. Gelijkzeitig is van 12 tot en met 21 november het Ontwerpcafé gehouden op de begane grond van het Stripmuseum. Het Ontwerpcafé is met circa 350 bezoekers goed bezocht, waarbij aanvullingen, aandachtspunten en vragen zijn gesteld en/of meegegeven aan de hand van een praatplaat voor de herinrichting van de westelijke binnenstad. Het accent heeft vervolgens eerst gelegen bij het project Bussen over West. Najaar 2016 is de herinrichting van de ABM verder opgepakt, startend met een placegame voor de ABM op 24 oktober. Tijdens deze placegame is met verschillende stakeholders (bewoners, ondernemers en belanghebbenden) gesproken over de kracht van de straten, de plekken en de vereisten waaraan het ontwerp zou moeten voldoen. Variërend van dromen tot zeer realistische ideeën die uitgewerkt kunnen worden. Uit de deelnemers van de Placegame is het 'Plekken-team' ontstaan, een groep zeer betrokken mensen die samen met ons werken aan de tot standkoming van de plekken in het gebied. De resultaten van de placegame zijn verwerkt in een drietal

modellen (stromen, verblijven en geschakelde plekken) die we tijdens Let's Gro 2016 van 9 t/m 12 november hebben laten zien in het Binnenstadscafé. Betrokkenen en belanghebbenden konden tijdens dit binnenstadscafé hun mening geven over de modellen en hun op- en aanmerkingen geven voor het vervolg.

Uiteindelijk heeft deze participatie, aangevuld met verschillende een op een gesprekken met partijen, ondernemers en belanghebbenden, geleid tot het concept Inrichtingsplan ABM dat op 3 mei 2017 is gepresenteerd tijdens het Binnenstadscafé aan het Ged. Zuiderdiep 98.

De resultaten uit deze participatie zijn opgenomen in het document "Resultaten Binnenstadscafé ABM" dat als bijlage 4 is opgenomen bij dit raadsvoorstel. De getoonde panelen tijdens het binnenstadscafé op 3 mei 2017 zijn als bijlage 5 opgenomen.

Vanuit dit perspectief vinden wij het van belang te melden dat vanuit de participatie de nadruk wordt gelegd op:

1. Men vindt het over het algemeen een mooi plan waarbij de verblijfskwaliteit voor de voetganger wordt vergroot, terwijl de fietser haar weg door de Binnenstad blijft vinden;
2. Zorg voor voldoende stallingsmogelijkheden voor de fiets;
3. Zorg voor een goede handhaving op het gebruik, zowel door de fietser (gedrag en fietsparkeren), het overige gemotoriseerde verkeer (venstertijden, tegen de richting in) en gebruik door terras en uitstalling;
4. Verschillende meningen over het gebruik van de zone langs de gevel (de stoepzone). Is dit een zone voor de voetganger of juist te gebruiken door de ondernemer/bewoner.

Financiële consequenties

In de Binnenstadvisie hebben wij een aanzet tot een uitvoeringsprogramma opgenomen, bestaande uit de infrastructurele maatregelen voor de bereikbaarheid en de inrichting van de openbare ruimte. In totaal zijn de kosten daarvoor geraamd op 22,5 miljoen euro. Binnen deze raming kunnen wij de maatregelen realiseren om de bussen te verplaatsen naar de west- en oostkant van de Binnenstad. Gelijktijdig kunnen wij de ruimte die de bussen nu innemen in de binnenstad herinrichten om deze gebieden terug te geven aan de voetganger en de fietser. De maatregelen zijn in het raadsvoorstel Bussen over West, via een bijlage met een aparte notitie, uitgebreid toegelicht.

Uw raad heeft op 24 februari bij raadsbesluit nr 8a, een krediet beschikbaar gesteld van € 2.544.000,- voor de planontwikkelingskosten voor de projecten in de jaren 2015, 16 en 17, ingenieurs en voorbereidingskosten voor de westkant van de binnenstad, opstartkosten voor het communicatietraject en de programmaorganisatie en een bijdrage in de kosten voor de herinrichting van de Diepenring. Vervolgens heeft uw raad op 29 juni 2016 een uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld van € 3.202.000,- voor het Inrichtingsplan Bussen over West. Met dit voorstel vragen wij uw raad een aanvullend uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van € 1.170.000,- voor het Inrichtingsplan ABM. Met dit geraamde bedrag kunnen wij de Astraat (met plek Astraat), de plek Abrug (exclusief het verder doortrekken van de plek langs de Diepenring), de Brugstraat en de Munnekeholm realiseren.

De flankerende maatregelen voor de fiets en de vergrote plekken voor de Akerk en langs de Diepenring bij de Abrug worden meegenomen bij de herijking van het Uitvoeringsprogramma van de Binnenstadvisie, die uw raad naar verwachting in september van dit jaar wordt voorgelegd. Hierbij dient voor de flankerende fietsmaatregelen (Hoge der A, Kleine der A, Reitmakersrijge, Westerhavenstraat, vergrote plek Abrug) rekening gehouden te worden met een extra bedrag bovenop de basisraming (22,5 miljoen euro) van de Binnenstadvisie van ca. € 560.000,-. Voor de vergrote plek bij de A-Kerk dient in het Uitvoeringsprogramma rekening gehouden te worden met een dekking van ca. € 330.000,-. Overigens zijn in dit voorstel voor fietsenstallingen anders dan in de openbare ruimte, geen kosten opgenomen.

Resumerend vragen wij krediet aan voor:

Het nieuwe (straat)profiel van de entreepiek van de Astraat, de Astraat, de bijzondere plek op en direct rond de Abrug, de Brugstraat en de Munnekeholm. In dit krediet zit ook het verwijderen van het asfalt en realiseren van een "gele" pleininrichting bij de Akerk en bij Minerva.

Op een later moment vragen wij u het krediet voor de inrichtingsplannen voor de plekken bij de Atoren/Akerkhof (met een eventueel hogere ambitie dan alleen het vervangen van asfalt door gele stenen) en Zuiderdiep/Minerva (voor zover dat niet in het nu aangevraagde krediet past). U krijgt dan ook een

kredietvoorstel voor de flankerende maatregelen om de fietser te spreiden cq. alternatieven te bieden in de trajecten:

- Westerhavenstraat – Museumbrug – Singels;
- Kleine der A – Reitemakersrijge – Zuiderdiep (inclusief vergrote plek A-brug);
- Hoge der A – Noorderhaven.

Indien uw raad instemt met het beschikbaar stellen van het aanvullend uitvoeringskrediet van € 1.170.000,-- komt het totale krediet daarmee uit op € 6.916.000,-- passend binnen de totale geraamde kosten van 22,5 miljoen euro. Voor de aanpassingen van de infrastructuur ten behoeve van de bussen en het herinrichten van de wegen waar de bus door de binnenstad heeft gereden is 22,5 miljoen euro geraamd. Voor elk deelproject wordt uw raad om een uitvoeringskrediet gevraagd, gerelateerd aan dit budget. Voor aanvullende maatregelen wordt apart dekking gezocht. Het beschikbare budget is hiermee leidend, waardoor het geen effect heeft op het weerstandsvermogen.

Wij stellen uw raad voor de jaarlijkse kapitaallasten van € 56.160,-- vanaf 2017 en verder te dekken uit de gemeentebegroting 2017, waarin vanaf 2017 structureel een bedrag is opgenomen van 1 miljoen euro als dekking voor de 'aanpak Diepenring'.

Risico's

Financieel

De financiële risico's hebben voornamelijk betrekking op de hoogte van de investeringskosten. Deze risico's worden zoveel mogelijk teruggebracht en beheerst door uitgewerkte plannen en kostenramingen. De financiële risico's hebben voor dit project geen gevolgen voor het benodigde weerstandsvermogen. Uitgangspunt is dat risico's binnen de beschikbare middelen van het project worden opgelost: door het realiseren van bezuinigingen zodat extra kosten binnen het project kunnen worden opgevangen.

Overige

Uitvoeringsprojecten in de binnenstad brengen vanwege hun complexiteit en grote hoeveelheid verschillende belangen de nodige uitvoeringsrisico's met zich mee op het gebied van communicatie en planning. Naast gebruikelijke risico's zoals continue bereikbaarheid, veiligheid, en leefbaarheid, waarvoor een BLVC-plan voor aanvang van de uitvoering wordt opgesteld, gelden hier ook nog de volgende specifieke risico's:

- Uitvoering in een bijzonder dynamische vol-continue omgeving vergt de nodige creativiteit in de wijze waarop het wordt uitgevoerd. Afstemming en communicatie voorafgaand en tijdens de uitvoering is van wezenlijk belang;
- Het alternatief vervoer gaat reeds rijden vanaf het moment dat de bussen een nieuwe route gaan rijden, dit vergt continue afstemming tussen het werk en de exploitant van het alternatief vervoer.

Format begrotingswijziging aanvullend uitvoeringskrediet:

Begrotingswijziging Investeren 2017							
Bestemming Binnenstad: Inrichtingsplan Astraat, Brugstraat en Munnekeholm							
Betrokken directie(s)	Stadsontwikkeling						
Titel Raads- / Collegevoorstel	Bestemming Binnenstad: Inrichtingsplan Astraat, Brugstraat en Munnekeholm						
Besluitvorming (orgaan + datum)	Raad						
Incidenteel / Structureel	I						
Looptijd	2017-2018						
Soort wijziging	Investering						
Financiële begrotingswijziging						<i>Bedragen x 1.000 euro</i>	
	Programma	Deelprogramma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo te activeren
	02. Economie en werkgelegenheid	02.2 Binnenstad en toerisme	SO Ontwikkeling en Uitv	I	1.170		-1.170
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING					1.170	0	-1.170

Overige consequenties

Met dit voorstel zetten wij de eerste echte stap voor de herinrichting van de westelijke binnenstad. Dit deel van de binnenstad krijgt zijn eigen gezicht en wordt in zijn geheel vernieuwd met de nieuwe gele stenen. De planvorming voor de pleinen van het Akerkhof en Minervaplein gaat nog door, met veel participatie. De ontwikkeling van de Leidraad herinrichting openbare ruimte zoals benoemd in het Uitvoeringsprogramma is samen opgegaan met het ontwerpproces van de ABM en zal uw raad in september worden voorgelegd. Beide projecten zijn sterk aan elkaar gelieerd en hebben over en weer veel aan elkaar gehad.

Vervolg

Na het vaststellen van dit Inrichtingsplan werken wij het plan uit tot een definitief ontwerp. Het College van B&W stelt het DO vast en zal uw raad daarover per brief informeren. Voor de Astraat zal dit in de zomerperiode gebeuren, voor de overige straten en de plekken rondom Akerkhof en nabij Minerva dit najaar (november). Vervolgens gaan wij de plannen verder uitwerken en aanbesteden opdat de Astraat in het najaar van 2017 gerealiseerd kan worden. De overige plannen worden vervolgens na de winter, begin 2018 gerealiseerd zodat voor de zomer van 2018 de westelijke binnenstad gereed is. Voor de vergrote plekken en/of de flankerende fietsmaatregelen wordt de kredietaanvraag meegenomen bij de herijking van het Uitvoeringsprogramma van de Binnenstadsvisie

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink



Inrichtingsplan Astraat, Brugstraat en Munnekeholm

Stromen en verblijven in geschakelde plekken
voorlopig ontwerp



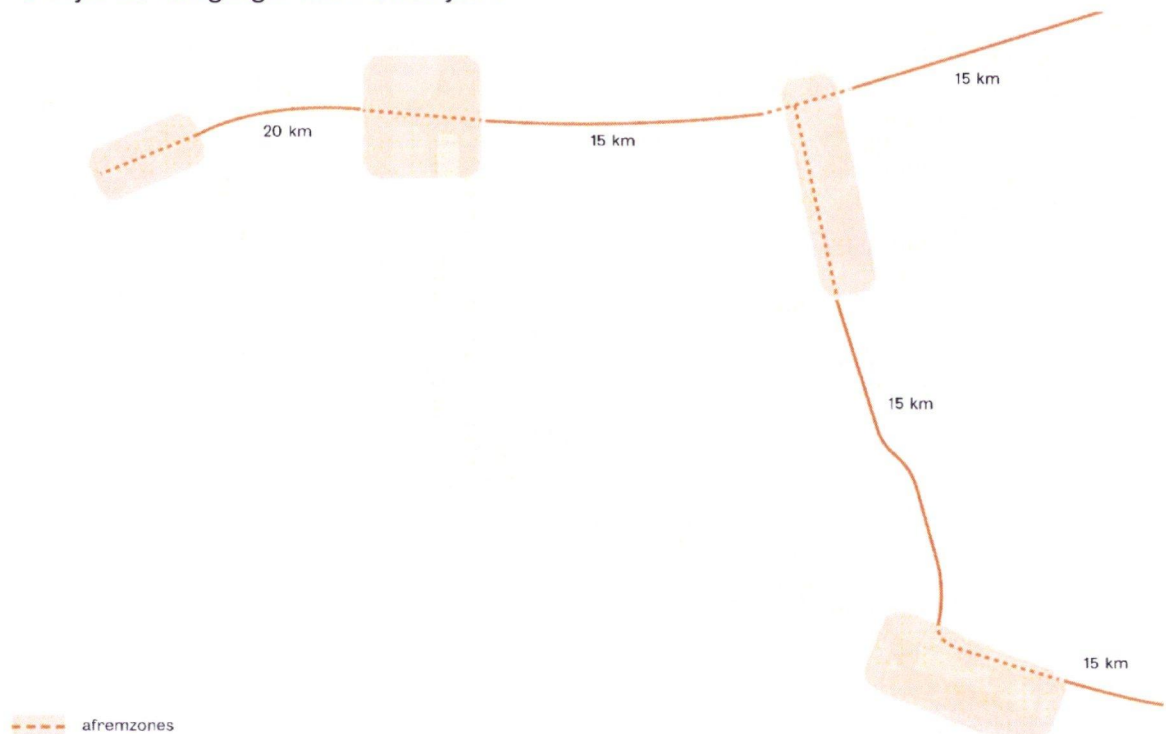


INHOUDSOPGAVE

1. Algemeen	3
2. De Plekken	5
3. De Leidraad.....	9
4. Stromen.....	12
5. Gebruik.....	13
6. Materialen.....	19
7. Ontwerp Inrichtingsplan.....	22

1. Algemeen

Het inrichtingsplan voor de A-straat, Brugstraat en Munnekeholm is vooral gericht op het verhogen van de verblijfsmogelijkheden. Eén vierkante kilometer verblijfsruimte! Dit nieuw verblijfsgebied is vooral gericht op het gebruik en comfort van de voetgangers. Een verblijfsruimte waar de voetganger als ultieme gebruiker graag komt. Prettig en veilig verblijft. De voetganger van 8 tot 80 jaar!



Dit verblijfsgebied bestaat uit een aaneenschakeling van plekken. De plekken uit de binnenstadsvisie: de verbindende schakels en de plekken van de A-straat, de A-brug, de plek voor de A-toren, het Zuiderdiep bij Academie Minerva. Het ontwerp bouwt deels voort op de huidige inrichting van de binnenstad, maar voegt daar ook nieuwe elementen aan toe. De inrichting bestaat uit de gele vloerbedekking met accenten van historische materialen zoals bijvoorbeeld de hoog gewaardeerde granieten banden en scoriabricks. Beide materialen die al meer dan een eeuw in onze stad aanwezig zijn. En daarmee herkenbaar zijn in onze binnenstadinrichting. Bij het definitief ontwerp wordt de uiteindelijke materiaalkeuze gemaakt.

De inzet van het ontwerp is een vanzelfsprekende moderne inrichting. Een inrichting gericht op de lage snelheid en gedrag van de voetganger en daardoor een inrichting die niet uitgaat van verkeersregels, maar van gedrag en aanpassing. Dat kan als snelheden dicht bij elkaar komen te liggen en niet het recht van de sterkste en snelste gaat gelden. Meer rekening met elkaar houden.

De verbijzonderde plekken worden de dragers van de nieuwe openbare ruimte. Deze plekken kunnen we sterker maken door gebruik te maken van het bijzondere karakter. Een verbreding van een straat, een historische plek bij monumentale bomen of een plek voor moderne kunst. Plekken die allemaal een eigen verblijfstijd kennen. De A-brug als plek voor

enkele minuten om de omgeving te bewonderen en de plek voor de A-toren om met een cappuccino een kwartier de krant te lezen, een plek op het Zuiderdiep om te lunchen met je vriendin of te borrelen met collega's.

Het geheel wordt zo ingericht dat je als voetganger je thuis voelt, je welkom en veilig voelt. De plekken worden geschakeld met de stromende onderdelen van de routes. Niet alleen bij deze plekken, ook in deze stromende delen staat veiligheid en comfort voor de voetganger voorop.

Gezien het wisselende gebruik in de tijd is het van belang dat een ruimte ook flexibel is in gebruik. Soms is er meer ruimte nodig en soms minder. Dat vertaalt zich in duidelijke onderdelen van de routes waar de betreffende gebruikers zich bewegen. Met een duidelijk zichtbaar en voelbaar gemaakt onderscheid. Zichtbaar en voelbaar door zich onderscheidende materialen. Meest essentieel in het gebruik en de beleving van de ruimte is de 250 cm brede (tot 400 cm op de A-kerkhof) vrije ruimte voor de voetganger, voor de oriëntatie dicht bij de gevel gesitueerd en logisch dicht bij de etalages. Een zonering waardoor de 'vrij' indeelbare ruimte zo groot en aaneengesloten mogelijk wordt.

Vanzelfsprekend gaat de aandacht uit naar deze bruikbare (over-)ruimte. Deze ruimte kan voor verschillende doeleinden worden gebruikt. Dat kan zijn voor terrassen, voor laden en lossen, voor het stallen van de fiets of ander straatmeubilair. *Maar kan soms ook bewust niet geprogrammeerd zijn. Het grootste gevaar en risico is dat alle vrije ruimte gelijk wordt vergeven en ingevuld. Ook het niet invullen, maar open laten is zeker in de steeds drukker wordende binnenstad een grote kwaliteit.* Publieke ruimte! In de uitwerking naar het definitief ontwerp moet zowel over het precieze gebruik van de gevelzone als aan de vrije ruimte invulling worden gegeven

2. De Plekken

A-straat. De toonzetting

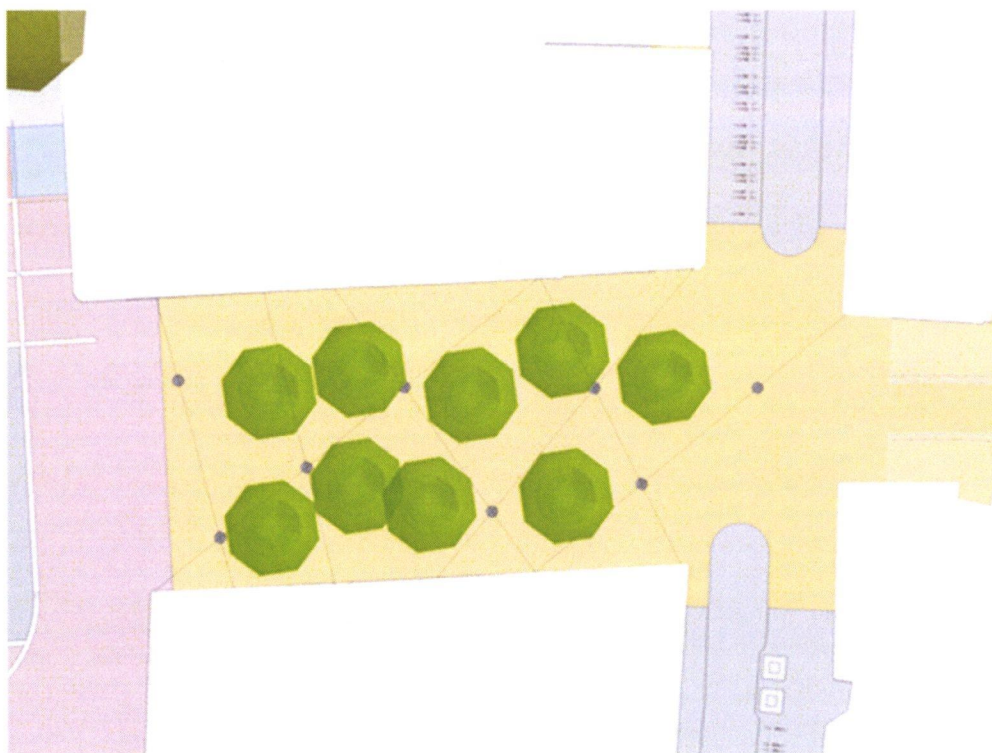
Het eerste deel vanaf de westzijde is breed en kort. Het begin van de A-straat bij de Westerkade is **de** entree van de binnenstad. Hier kom je vanuit de westkant de stad in. Bomen staan in het voorstel gestrooid in een brede open ruimte. Transparante boomkruinen zoals een acacia of een valse christusdoorn 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. De fietser wordt verleid om af te slaan en een alternatieve route via de Westerhavenstraat of Pottebakkersrijge te kiezen. In het vervolgonwerp zullen we onderzoeken hoe we dat op een goede en logische manier kunnen vormgeven.

De voetgangers kunnen gebruik maken van de volledige ruimte, zowel in de randen als in het midden, er is geen rijbaan of rijstrook. Met bescheiden zitplekken rond een boom of een achteloos aanwezige lange bank.

Als gevolg van deze inrichting wordt het de eerste verbijzonderde plek in een reeks en deze plek zet de toon voor het vervolg van de route.

Randvoorwaarde is dat de ruimte niet volledig ingevuld wordt met terrassen en fietsenstalling er is voldoende ruimte voor laden en lossen en voor overzicht.

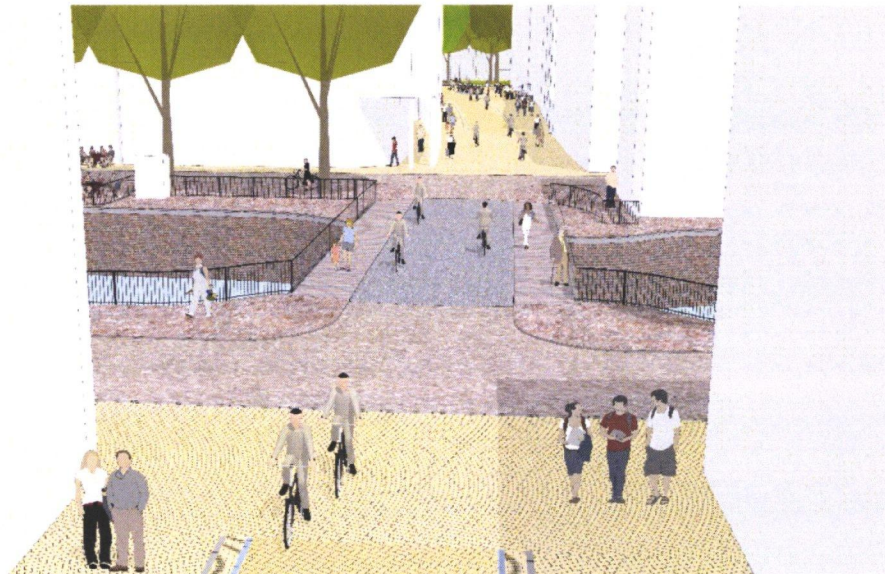
In twee zijstraten kan door het opheffen van parkeerplaatsen (6 st) extra fietsenstalling (ca.45 st) worden gerealiseerd, zowel in de Westerhavenstraat als in de Westerbinnensingel. Om geen extra objecten in de straat te plaatsen wordt de openbare verlichting waar mogelijk aan spandraden opgehangen.



A-brug. Een indruk.

Op de brug is de ansichtkaart van Groningen te zien. Schilderachtig. De A-brug is de plek waar bezoekers van Groningen een selfie maken met het Hoge der A op de achtergrond. Even een blik naar het water met mooie schepen en de statige huizen. Even een foto en dan weer verder.

De brug is in de reis naar de binnenstad smaller dan de straten zelf. Een mooie bottleneck. Het samen met alle verkeersdeelnemers gebruik maken van de brug moet veilig gebeuren. Randvoorwaarde is dat er op de brug een ruim voetgangersdeel is. Dit deel wordt verbreed ten opzichte van de huidige situatie naar een meer comfortabele breedte. Van 140 cm (net te krap voor twee voetgangers) naar 180 cm. Je durft nu weer even stil te staan. De brug is een onderdeel van de bijzondere kruising van water- en land-weg. Maar is ook een onderdeel van de overgang in de westelijke route van de binnenstad waar een geleidelijke verkleuring optreedt. Deze overgang bestaat uit meerdere elementen. De kades, de kademuren, de aansluitende en kruisende wegen. Belangrijk is hier dat de overgang voelbaar en zichtbaar wordt gemaakt naar een gebied waar de voetganger belangrijk is. Geen vanzelfsprekende plek meer voor rijdend verkeer! De snelheid gaat omlaag.



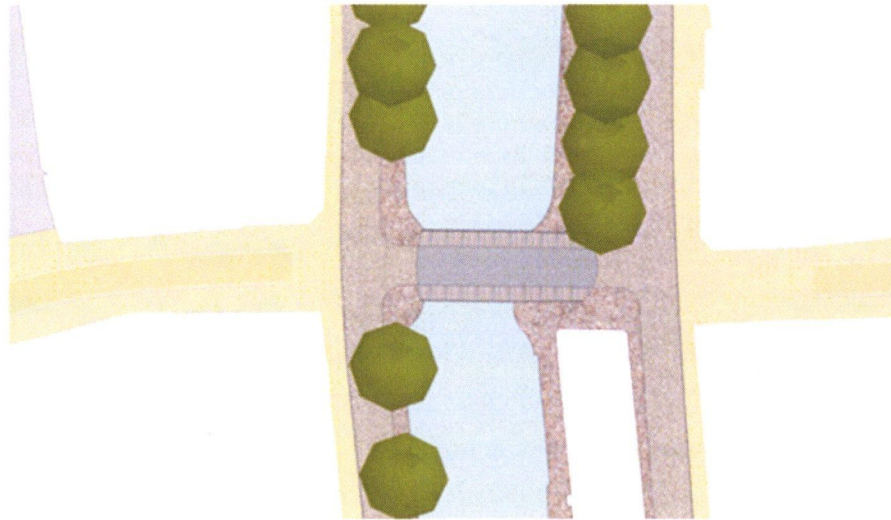
De fietser wordt ook hier duidelijk gemaakt en verleid om alternatieve routes te kiezen. Dit kan door een aantal maatregelen. We benadrukken de kruising met Pottebakkersrijge, kleine der A en Hoge der A, door gebruik te maken van een afwijkende en maar goed fietsbare bestrating met voornamelijk granietkeien. De Hoge der A zou dan ook moeten worden uitgevoerd in afgevlakte, befietsbare granietkeien. De overgang wordt in materialisering dan duidelijk zichtbaar. Je steekt over en dat zie je dan ook. Dit wordt benadrukt door de overgang ook voelbaar als 'inrit' uitte voeren en aan de waterzijde uit te voeren met bochtbanden in plaats van een doorgetrokken trottoir.

Het eerste deel van de Brugstraat wordt tot aan de ingang van het Scheepvaartmuseum uitgevoerd als shared space. Gezien de inmiddels opgedane positieve ervaring met de

koppen van de Folkingestraat lijkt het verder terugleggen van de hybride zone (zie later) mogelijk.

Voorwaarde is dat de toegepaste materialen, o.a. bestrating en verlichting, passen in het ontwerp van de diepenring en daar dan een onderdeel van uitmaken.

Op de kade worden een zestal autoparkeerplaatsen gebruikt voor fietsenstalling.



A-toren. Lommerrijk (nadere uitwerking in het definitief ontwerp)

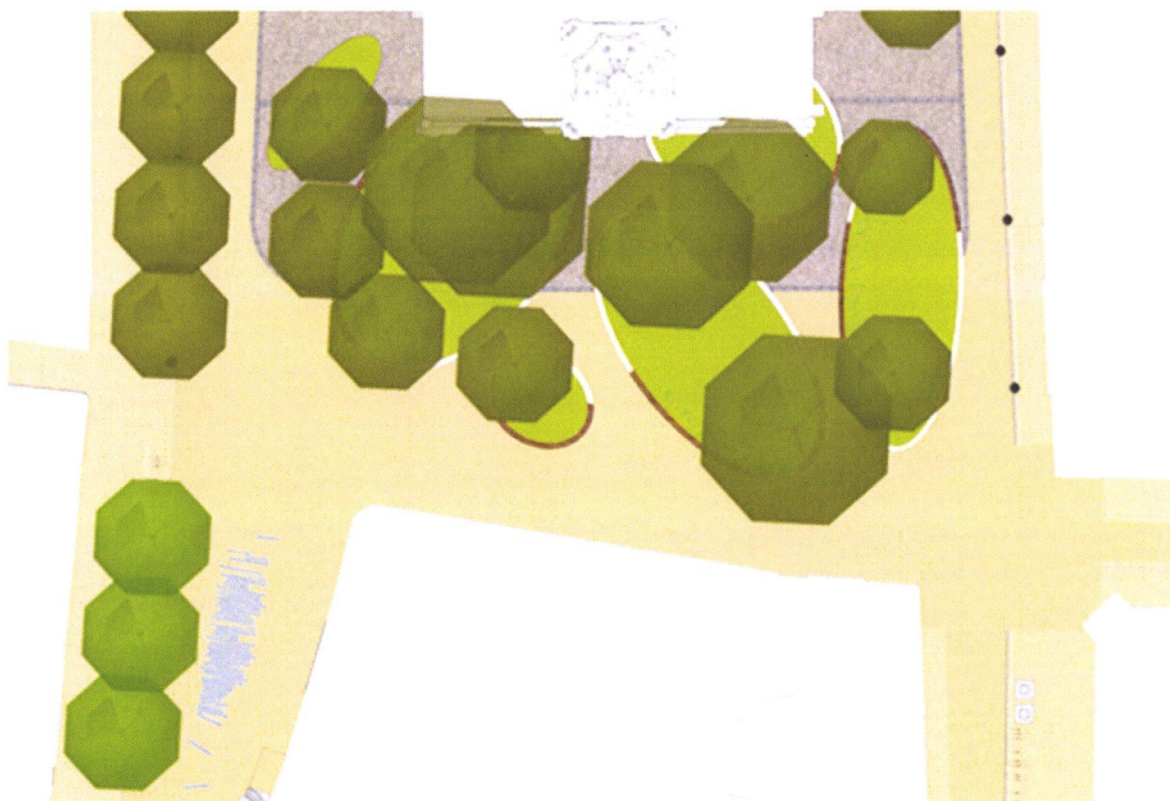
De volgende plek in de reeks is van een ongekeerde kracht, vanuit de smalle Brugstraat een plek aan de voet van de opdoemende hoge A-toren. De nieuw ingerichte plek maakt nieuwsgierig, met monumentale bomen, openbare zitplekken en mooi groen. De plek ligt op een belangrijk knooppunt van ruimtes, de Brugstraat, het begin van het A-kerkhof en Munnekeholm.

Een plek met potentie waar de ruimte aanwezig is om een echte mooie en onderscheidende plek te maken. Zelfs een plek met uitbreidingskansen en potentie ook aan de zuidkant van het A-kerkhof, een plek in de zon. Een plek die onderdeel wordt van het A-kerkhof, niet meer afgescheiden door asfalt en bushalte. Het knooppunt is volledig shared space ingericht. Een deel van de fietsroute buigt hier af naar de Munnekeholm.

De plek is nog niet ontworpen, maar schetsmatig verkend. Tijdens de komende participatie moet goed gekeken worden hoe en onder welke randvoorwaarden de plek verder uitgewerkt kan worden. In de participatie zullen gebruikers en omwonenden mee gaan denken en input geven aan de uitwerking.

Randvoorwaarde is dat er onderzoek plaats vindt naar de kansen en mogelijkheden van het bestaand groen: de bomen en het gras. Ecologie en natuurwaarden zijn kernwoorden. Ook cultuurhistorisch wordt de plek positief gewaardeerd. Vooral als relict van het oude kerkhof.

Er zal uiteindelijk een duidelijke afweging moeten plaats vinden met de bestaande natuur- en historische waarde, het huidige gebruik en de kansen voor een beter toekomstig gebruik. Tijdens de participatie gaan we in overleg met de ondernemers en bijvoorbeeld de Stichting der A-kerk hoe deze een rol kunnen spelen in programmering. Een belangrijke opgave is de plek vrij te maken en te houden van geparkeerde fietsen.



Munnekeholm

De plek in de Munnekeholm is benoemd als plek, en eigenlijk een mooie verspringsing in de straat. We benadrukken deze plek subtiel door geen rijbaan aan te geven. De kans om deze plek groen in de vorm van bomen toe te voegen zijn ivm ondergrondse kabels en leidingen nagenoeg nihil. In de uitwerking naar het definitief ontwerp kijken we wat wel mogelijk is.

Minervaplein - Kansen (nadere uitwerking in het definitief ontwerp)

Het Minervaplein aan het einde van het Zuiderdiep is de entree naar het voetgangersgebied en biedt de mogelijkheden om dit als plek te markeren. Het deel tussen Stationsstraat en Munnekeholm is niet groot, maar kan door een goed ontwerp van gevel tot gevel een sterk eigen karakter krijgen. Er is nog geen uitgewerkt ontwerp.

Een eigen karakter als entree, een eigen karakter met de creativiteit van de kunstacademie. Een podium van de kunst? Bomen, meer groen, water? Voorwaarde en de grote kans is dat de plek, inclusief de Reitemakersrijge, onderdeel wordt van een groter gebied tot aan de kleine der A. Hierin liggen nieuwe kansen voor de binnenstad om oude structuren te 'herstellen'. Deze ruimte gaat een belangrijke rol spelen als alternatieve fietsroute.



In de participatie zullen gebruikers en omwonenden mee gaan denken en input geven aan de uitwerking.

Randvoorwaarde voor de uitwerking van het ontwerp is dat het plein onderdeel wordt van het totaal gebied tussen Stationsstraat en kleine der A. De uitvoering wordt gefaseerd. Het gebied wordt geschikt gemaakt als alternatieve route voor fietsverkeer.

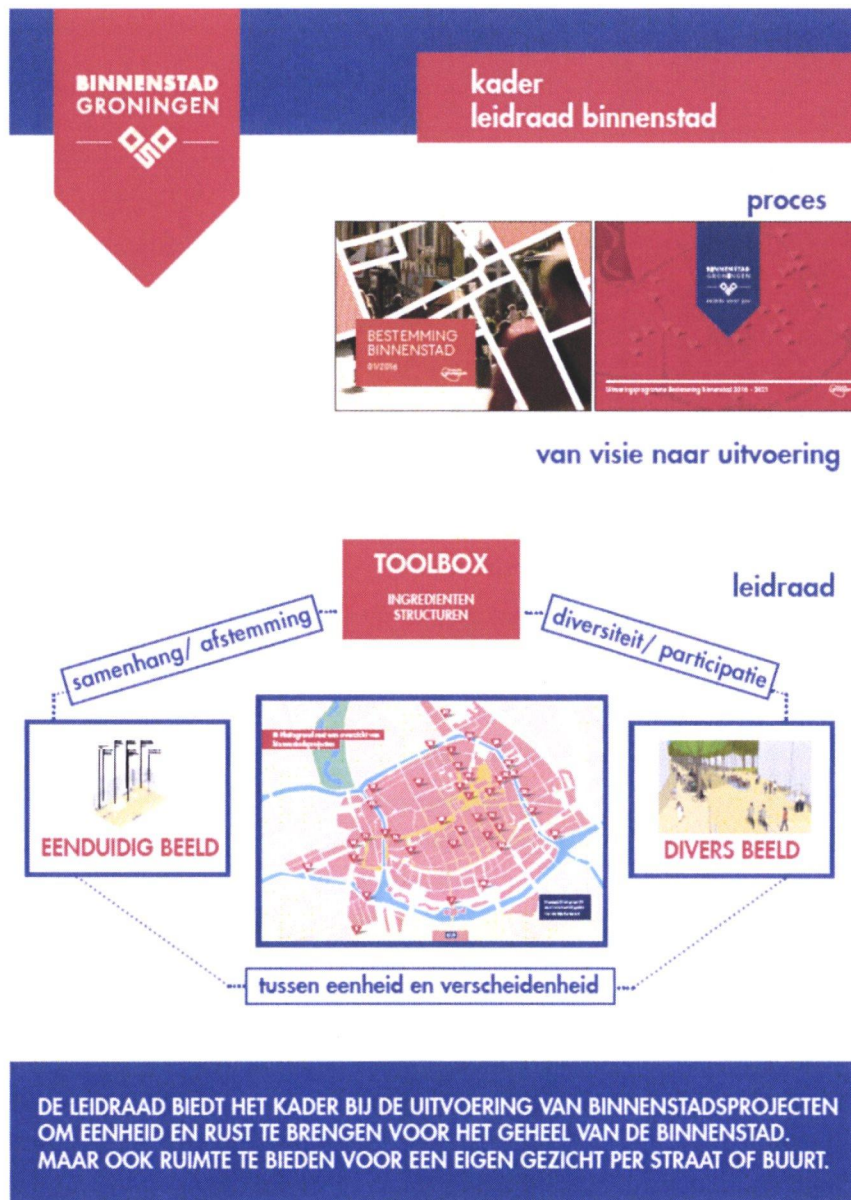
De ruimtelijke kwaliteit en de bijzondere sfeer van de bestaande dak-platanen voor de Kale Jonker kan als uitgangspunt worden genomen. Maar moet worden afgewogen tegen andere kansen van gebruik. De lindes aan de noordzijde zijn zeer wisselend van kwaliteit. Een deel van de bomen ziet er slecht uit. Nader onderzoek moet uitwijzen wat de kansen op korte en

lange termijn zijn. Voor wat betreft de inrichting zal een programmering voor en door de omgeving de basis zijn voor het ontwerp. In het ontwerp moet voldoende aandacht zijn voor de fietsstallingsopgave van Minerva. Op toptijden tot wel 300 fietsen!



3. Leidraad

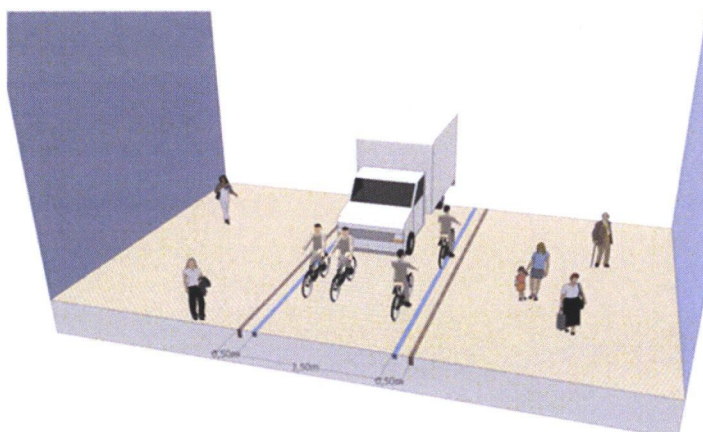
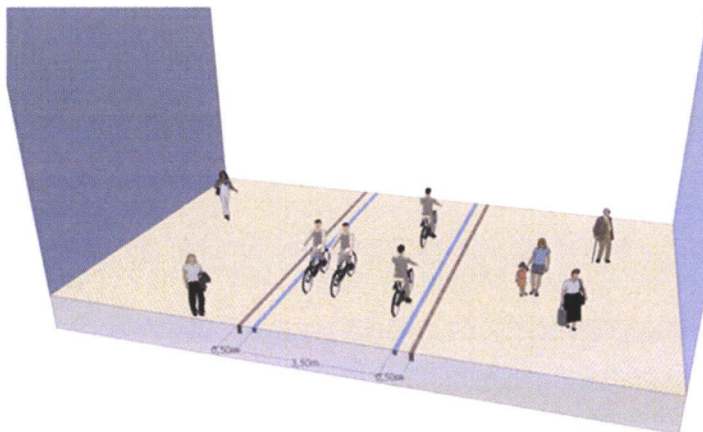
Het traject van de totstandkoming van de leidraad loopt parallel met het traject voor de A-straat, Brugstraat en Munnekeholm. Alhoewel beide projecten een ander abstractieniveau kennen is gekeken waar de projecten elkaar raken en daarbij is inhoudelijke de samenwerking gezocht. Beide trajecten zijn op een goede wijze met elkaar verbonden met een wederzijdse wisselwerking op inhoud.



4. Het Stromen

De straatruimtes die de plekken verbinden zijn meer gericht op stromen, het stromen van voetgangers en het stromen van ander verkeer.

Deze ruimtes zijn de smalle delen van de A-straat, de Brugstraat en de Munnekeholm. Hier moet het duidelijk zijn voor de voetganger waar de veilige zone overgaat in een zone waar andere snelheden zijn. Deze zone noemen we de hybride zone vanwege de margeruimte die aanwezig is en beide gebruikers naar kunnen uitwijken. De hybride zone wordt met een dubbele lijn aangegeven. De rijloper is 3.5 m breed en een obstakelvrije ruimte van 4.5 m. Op de noodzakelijke afvoer van regenwater na worden de stroomdelen a niveau aangelegd. De overgang in het profiel, de randen van deze zone, wordt op een subtiele manier aangegeven. In dit voorstel wordt dit gedaan met historische materialen, granieten banden en scoriabricks. We onderzoeken echter nog hoe de hybride zone exact vorm moet krijgen. De overgang moet zo worden aangelegd en uitgevoerd, dat deze voelbaar is voor blinden en slechtzienden. Deze materialen zorgen voor duidelijkheid, maar maken binnen het profiel ook een margeruimte, waardoor uitwijken mogelijk is. In de uitwerking naar het definitief ontwerp wordt deze zone verder uitgewerkt en getest met blinden en slechtzienden. Op de route van A-straat en Brugstraat en Munnekeholm worden op enkele plaatsen noodzakelijke oversteken aangelegd, waardoor blinden en slechtzienden kunnen oversteken en wisselen van straatkant.



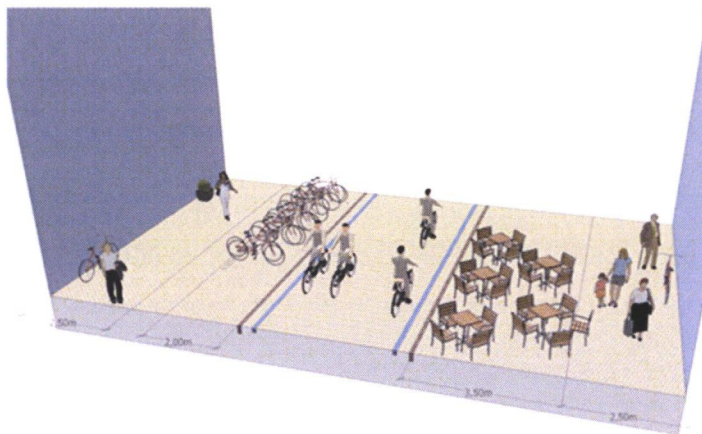
5. Het Gebruik

Vrije ruimte

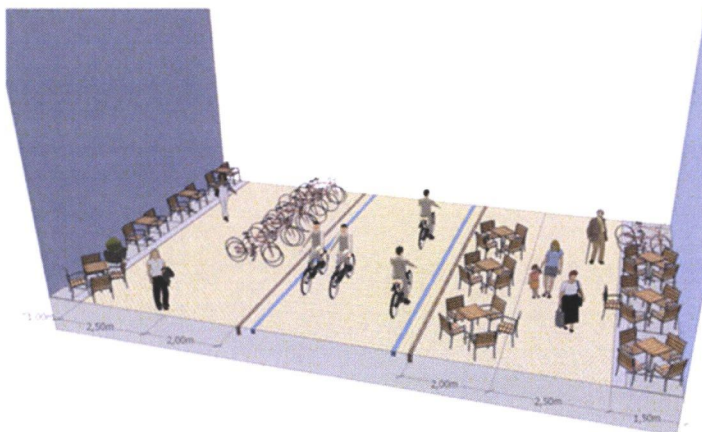
Het doel van de herinrichting is dat er meer ruimte ontstaat voor de voetganger. Ruimte die allereerst beschikbaar komt door de rijbaanversmalling als gevolg van het wegvallen van de busroute. De ruimte tussen de gevels kan opnieuw worden ingedeeld.

In deze verblijfsruimte willen we dat de voetganger comfortabel de ruimte kan gebruiken. De minimale voetgangersruimte varieert van 2.50 m. tot 4.00 m. Naast deze voetgangers ruimte is een minimale obstakelvrije ruimte van 4.50 m. noodzakelijk voor de bereikbaarheid en hulpdiensten.

Het 'overige' gebied is 'vrij inzetbare' ruimte of 'flexruimte'. Deze vrije ruimte kan op verschillende manieren worden ingezet. In de eerste plaats natuurlijk voor lopen, maar daarnaast ook voor laden en lossen, voor fietsenstalling en voor terras of als open ruimte. De uiteindelijke verdeling is een zaak van keuzes en prioriteiten en vereist altijd maatwerk in overleg met de omgeving. In het definitief ontwerp zijn keuzes nodig die direct te maken hebben met het terrassenbeleid versus de noodzaak van een comfortzone en oriëntatie voor de (kwetsbare) voetganger.



250 cm vrije loopruimte



250 cm vrije loopruimte met stoepzone 150 cm

Stoepzone

Een stoepzone van 1.50 m. is, in het nog niet vastgesteld terrassenbeleid, geïntroduceerd. Geïntroduceerd als zone voor de gevel waarin gevelterras en kleine uitstallingen kunnen staan. Hierdoor is meer uitwisseling mogelijk tussen winkel en openbare ruimte en biedt ruimte voor een actieve plint. Cultuurhistorisch wordt de stoep als belangrijk ruimtelijk element gewaardeerd. Stoepen kwamen tot de jaren 20 algemeen voor, maar zijn nu vrij zeldzaam. Ze versterkten het profiel van de straat en waren een belangrijk functioneel onderdeel van het huis naast vergroting van de formele uitstraling van het pand.

Toegankelijkheid

Voor de voetganger is een loopzone van voldoende maat en dicht bij de gevel vanzelfsprekend. De loopzone moet een comfortzone zijn. Comfortabel lopen, langs etalages kijken, naar binnen lopen, maar ook de beschutting van de gevel als natuurlijke looplijn en oriëntatie.

Toegankelijkheid voor de gebruikers, van klant tot ondernemer, van voetganger tot rolstoeler. Iedereen is gebaat bij een goede toegang. De toegankelijkheid van het gebied voor voetgangers in het algemeen wordt verhoogd door het optimaal verbreden van trottoirs en waar mogelijk met een minimale vrije doorloopruimte van 2.50 meter. Waar nodig - en mogelijk - zullen entrees tot winkels en bedrijven vlak worden aangesloten op het trottoir, rekening houdend met dwarshelling en afwatering. Vooral blinden en slechtzienden oriënteren zich het beste dicht bij gevel. Hoe meer afstand tot de gevel hoe moeilijker de oriëntatie. Als een stoepzone als uit te geven gevelzone wordt geïntroduceerd, wordt de afstand tot de natuurlijke gidslijn groter. Deze stoep zelf is niet of nauwelijks bruikbaar als geleidelijn, vooral met uitstekend terrasmeubiliar werkt dit desoriënterend.

- We zijn in gesprek met blinden en slechtzienden hoe de gevellijn als natuurlijke gidslijn zo goed mogelijk bruikbaar kan blijven. Een belangrijk thema in relatie tot uitgifte van uitstalling en terrassen en het mogelijk aanleggen van historische stoepen. Fietsen, terrassen, uitstallingen e.d. op trottoirs vormen obstakels die desoriënterend en verwarrend werken. Dit dilemma zal in de uitwerking naar een definitief ontwerp verder worden besproken en onderzocht.
- De trottoirs richting Abrug moeten worden verbreed ten behoeve van de toegankelijkheid
- Er wordt aandacht gevraagd voor het plaatsen van een openbaar toilet in de openbare ruimte om daarmee de toegankelijkheid voor anders mobilen te verbeteren en vanuit het idee van gastvrijheid. Dit is een nadere invulling van het definitief ontwerp.

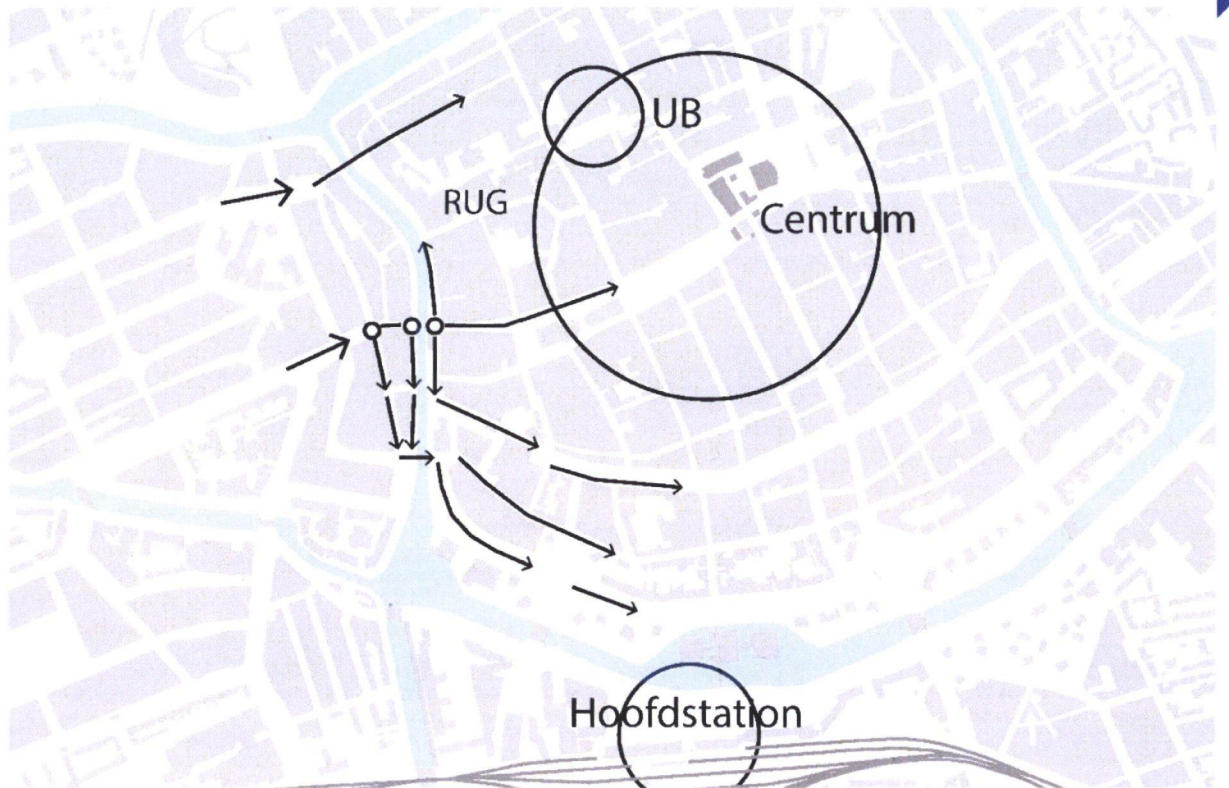
Voor- en nadelen van de voetgangerszone zone aan de gevel, versus 1.50 m stoepzone aan de gevel staan in de tabel weergegeven.

Afwegingen van een comfortzone voor de voetganger versus stoepen	
Loopzone langs de gevel	Loopzone langs een stoep (1.50 m*)
<p>Zonerings 3-5 deling</p> <ul style="list-style-type: none"> • heldere en aaneengesloten flexzone voor meubilair en gebruik • gevel als een duidelijke gidslijn • grote eilandterrassen / flexzone • openbaar gebied tot aan de gevel 	<p>Zonerings 3-7 deling</p> <ul style="list-style-type: none"> • stoep intermediair gevel en straat • stoep is nieuw beeldelement • stoep is cultuurhistorische referentie • gevelterrassen zijn comfortabel, meer beschermt • duidelijk kader voor terras en uitstalling
<ul style="list-style-type: none"> - eilandterrassen zijn minder comfortabel → wind met schotten - afwijkend v terrassenbeleid (niet vastgesteld) - kwetsbaar voor plaatsing van objecten langs de gevel 	<ul style="list-style-type: none"> - versnippering en opdeling zones - stoepzone is niet goed van voelbare gidslijn te voorzien - smalle eilandterrassen / flexzone - openbare ruimte wordt geprivatiseerd

Het hiervoor geschetste dilemma tussen terrassenbeleid en loopcomfort zal in de voortgang naar een definitief ontwerp verder besproken en uitgewerkt moeten worden. Al dan niet logische en bruikbare looplijnen, versnippering van vrije ruimte of een meer aaneengesloten vrije ruimte, al dan niet vermindering van de effectieve ruimte voor lopen vanwege gebruik in de randen.

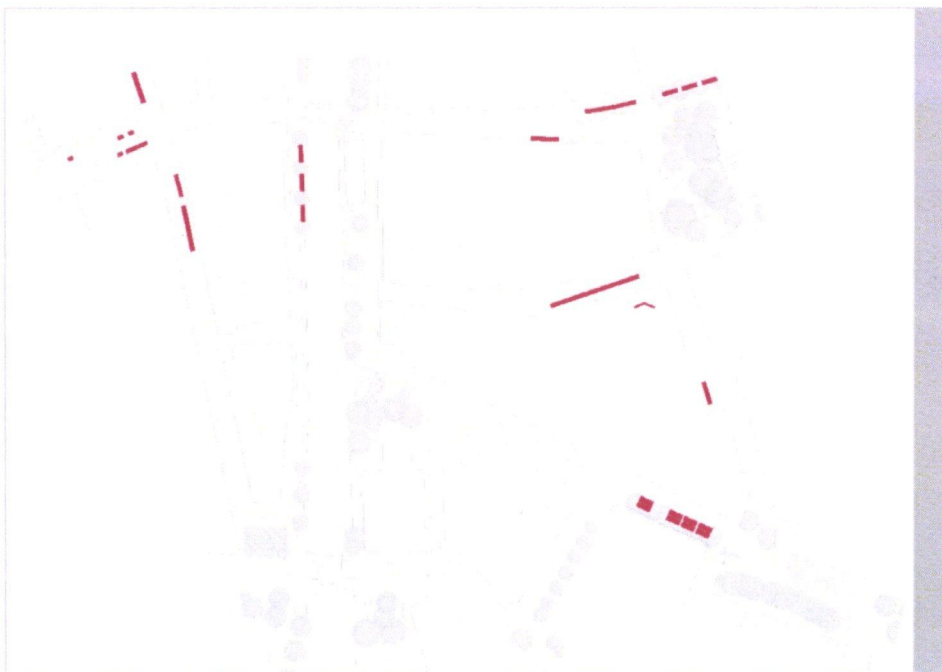
Alternatieve fietsroutes – spreiden van de fietser

Het ontwerp beperkt zich nu strikt tot de opgave van A-straat, Brugstraat en Munnekeholm. Om het fietsverkeer de mogelijkheid te geven andere en alternatieve routes te kiezen is het nodig om enkele zijstraten waar mogelijk zo te herinrichten dat een goed befietsbaar alternatief ontstaat. Vooral op piekmomenten van bv markt en kermis is het zowel voor de voetganger en de fietser prettig als er alternatieven beschikbaar zijn. Bij het voorstel horen de routes van de Westerhavenstraat en de Pottebakkersrijge naar de Museumbrug, de kleine der A naar de Reitemakersrijge en Zuiderdiep. Evenals het befietsbaar maken van de Hoge der A.



Gestalde fietsen

Op diverse plekken concentreren we het stallen van fietsen in de openbare ruimte. Dit is vergelijkbaar met de bestaande situatie, met dien verstande dat het 'beter' geordend is met fietsvakken. In enkele zijstraten stellen we voor om auto-parkeerplaatsen om te ruilen voor fietsparkeervakken.



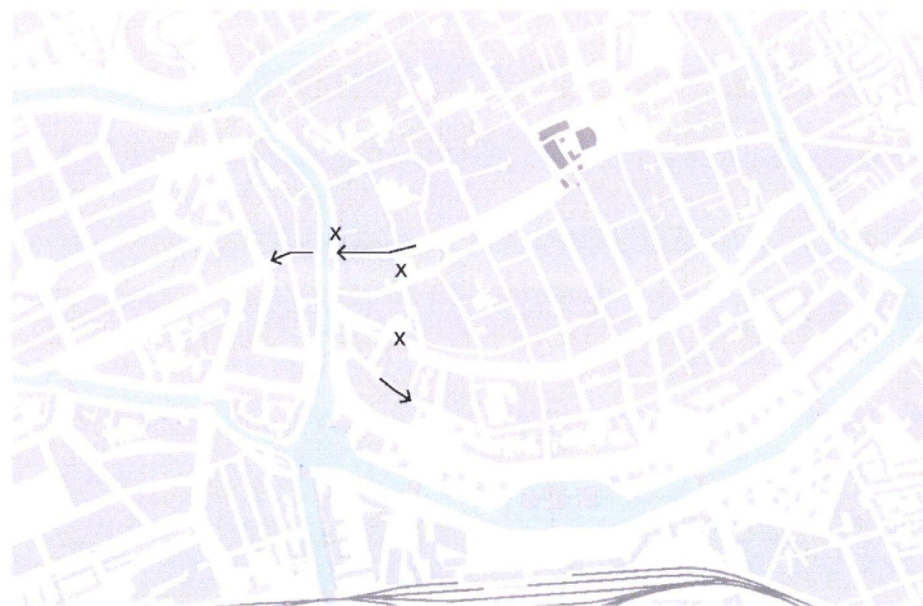
Geconstateerd is dat het totale aanbod van fietsparkeerplekken op straat in deze omgeving nog niet voldoende is om de totale vraag van te parkeren fietsen op te vangen. Met name in de omgeving Brugstraat/AKerkhof, maar ook op het plein voor Minerva dienen tijdens het vervolgonwerp-proces oplossingen onderzocht te worden voor het stallen van fietsen. Naast het fysieke aanbod gaat het hier ook om de wijze waarop toezicht en handhaving op het fietsparkeren wordt georganiseerd.

Beperken gemotoriseerd verkeer

Naast het spreiden van de fietser behoort ook het beperken van gemotoriseerd verkeer tot het voorstel. De bus krijgt uiteraard al een andere route via de Westerhaven en de Eeldersingel. Voor het overige gemotoriseerde verkeer wordt eenrichtingsverkeer ingesteld. Dit betekent dat, in tegenstelling tot de huidige situatie, ook de taxi alleen Brug- en Astraat 'stad uit' kan. Het AKerkhof maken we zoveel mogelijk shared-space, waarbij het gemotoriseerd verkeer geweerd wordt. Voor het alternatief vervoer en het marktwezen worden uitzonderingen gemaakt. Rondom de pilot van het alternatief vervoer, maar ook voor de markt wordt maatwerk verricht, opdat dit vervoer gewaarborgd is cq. blijft.

Naast het instellen van éénrichtingsverkeer, wordt voorgesteld om de Hoge der A nabij de Abrug af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Deze maatregel heeft verschillende effecten:

- Verkeer dat de binnenstad uit wil vanaf de parkeerterreinen in het A-kwartier (RUG en Agaathof) gaat momenteel vaak tegen de richting in via de Turftorenstraat om de short cut via de Abrug te nemen. Dat wordt met deze maatregel voorkomen
- Parkeerzoekverkeer voor de beperkt aanwezige openbare parkeerplaatsen op het Hoge der A rijdt rondjes via o.a. de Abrug. Ook dat wordt voorkomen.
- Het aantal verkeersbewegingen op de Abrug neemt hierdoor drastisch af, wat de verkeersveiligheid in dit gebied vergroot. Hetzelfde geldt oa voor de Turftorenstraat, aangezien hier niet meer tegen de richting in wordt gereden.



Om het spreiden van de fietser te vergemakkelijken en tevens een veiliger situatie te realiseren bij het Minervaplein/aansluiting Zuiderdiep wordt voorgesteld om de Zuiderkuipen, ter hoogte van de parkeergarage bij de Academie van de Bouwkunst, af te sluiten voor doorgaand verkeer. Om de verkeerscirculatie te waarborgen dient dan wel de rijrichting in de Ganzevoortsingel te worden omgedraaid.

6. Materialen

a. Bestrating

De bestrating binnen het voorstel bestaat uit twee soorten gele klinker in verschillende verbanden. Een waalformaat en een groot formaat 12 x 24 cm. Halfsteens, keper, wildverband. Verder worden bestaande en historische materialen zoals granietbanden en scoriabricks gebruikt. En waar mogelijk wordt het graniet van de trottoirbanden op een andere manier verwerkt als accent.

b. Afwatering

Het regenwater wordt afgevoerd naar de rand van de flexibele zone als molgootmet straatkolken. Onderzocht wordt of de hemelwaterafvoer meer zichtbaar gemaakt kan worden.

c. Groen

Het meest opvallende groen in een stad zijn bomen. Met name op de plekken wordt gezocht naar versterking en verbetering van het groen met bomen. De bomen in het plangebied zijn in november 2015 reeds geïnventariseerd. Daar waar de bomen goed zijn worden deze behouden, en waar mogelijk versterkt en verbeterd. Passend in de aanwezige groenstructuur of als versterking van een plek. Op enkele plaatsenvoegen we extra bomen toe:

- In het brede deel van de de A-straat zien we kans om bomen zo te (her-)plaatsen en aan te vullen dat het een plek wordt, meer een bosje dan de strenge begeleiding van een gevel. Uit aanvullend wortel onderzoek van mei 2017 is de conclusie getrokken dat de bestaande bomen geen goede kluitvorming hebben, dat verplanten moeilijk is en er geen goed toekomstverwachting is. 2 gezonde bomen zullen op hun plek blijven staan, de overige 4 zullen worden gekapt, deze bomen zijn niet vergunningsplichtig. Voor de te kappen bomen zullen we 7 nieuwe bomen van de zelfde soort terug planten in dit gedeelte van de A-weg.
- In de Brugstraat worden één of meer accentbomen toegevoegd.
- Vanwege de 'Franse'sfeer worden de bestaande dakplatanen op het Zuiderdiep positief gewaardeerd. Bij de uitwerking van het ontwerp moet samen met de omwonenden worden onderzocht wat de kwaliteiten zijn en moeten zijn van het plein. Waar mogelijk aanvullen met nieuwe bomen om het karakter van de Diepenring als bomenlint te versterken.
- We gaan nog onderzoek hoe om te gaan met de slechte kwaliteit van enkele lindes, zijn deze wel of niet te handhaven en/of te vervangen?

Een andere vorm van groen zijn de grasperken bij de A-toren. In de verdere uitwerking van het ontwerp zal onderzoek worden gedaan naar een andere vormgeving, invulling en ander gebruik. Ook op het ged.Zuiderdiep en in de zone tussen het kleine der A en het Minervaplein kan in het vervolgonwerp gekeken naar een ander vorm van begroeiing. Verder is in de zijstraten kleinschaliger groen mogelijk. Geveltuintjes met bv stokrozen of klimplanten, wat de informele sfeer kan versterken.



d. Verlichting

Er kan onderscheid gemaakt worden in a. de openbare verlichting en in b. aanvullende verlichting.

- Openbare verlichting zorgt voor een goede en veilige omgeving. Functionele verlichting voor gebruik van de straat en herkenning van personen met een prettige lichtkleur en een bij het verblijfsgebied passend lichtniveau. Momenteel bestaat de verlichting uit spandraad-verlichting en paaltoparmaturen. Onderzocht wordt of deze spandraadverlichting met gevelverlichting kan worden aangevuld of vervangen. Voordeel van gevelverlichting is dat het zicht naar boven niet meer wordt belemmerd door draden in de lucht en historische gevels ook 's avonds tot leven komen.
De bestaande hoge masten op de A-sstraat en Zuiderdiep worden vervangen door lagere lichtpunten en masten.
- Aanvullende verlichting is het gebruik van bijvoorbeeld de bestaande verlichting van de A-toren, de grondspots bij de A-kerk en de spots in de Brugstraat. Daarnaast kunnen we denken aan aanlichting van bomen of verlichting vanuit bijvoorbeeld zitobjecten. Een vorm van verlichting die sterk de sfeer mee bepaalt.. Op dit moment is voor deze vorm van verlichting geen duidelijk beleid of richtlijn maar is het ook niet structureel gefinancierd. In onze monumentale binnenstad zijn richtlijnen en financiering dan ook nodig. In de Leidraad zal hier aandacht aan worden besteed.
- Advies is om in het nog te schrijven beleidsplan openbare verlichting ruimte te maken voor deze vorm van additionele verlichting. Het beleidsplan moet uitspraken doen over energie, duurzaamheid, maar ook over sfeer, lichtkleur en een vorm van standaardisering. Waar nodig zal in specifieke gevallen, zoals de vervanging van de torenverlichting of verlichting van andere bijzonder objecten, hulp nodig zijn van externe lichtadviseurs.



e. Zitten

In het ontwerp voor de binnenstad als gastvrij verblijfsgebied mogen zitmogelijkheden niet ontbreken. Er zijn binnen het ontwerp voldoende mogelijkheden om zitruimte aan de stad toe te voegen. Zitruimte om even te genieten, zitruimte om even uit te blazen. Zitruimte zonder een verplichte consumptie. In het gebied ontstaat ruimte om ook hier beter in te voorzien, dit zal in het ontwerp nader worden uitgewerkt..

Uiteraard op de plekken, maar ook op minder prominente locaties. Zitranden rondom groen of een lange bank.



7. Ontwerp Inrichtingsplan

Het voorgaande resulteert in het volgende concept inrichtingsplan voor het totaal:



Het principe van deze nieuwe inrichting is dus het aaneenrijgen van plekken (voor verblijf) met stroomdelen (verblijven langs de gevel en rijloper door het midden) aangevuld met het meer laten spreiden van de fietser door goede alternatieven aan te bieden.

Hierbij zorgen we voor:

- Een goed verblijfsgebied voor de voetganger, toegankelijk en comfortabel. De fietser met bestemming binnenstad is hier te gast en fietst door een aantrekkelijk verblijfsgebied, waar zij op gezette tijden wordt herinnerd aan het verlagen van de snelheid en het gezamenlijk gebruik maken van de openbare ruimte. De afwisseling van plek, stroom, plek, lichte verhoging, verenigen en verbreden.
- Het doorgaande fietsverkeer krijgt alternatieven, waar zij eenvoudig gebruik van kan maken en "sneller" kan fietsen zoals de Westerhavenstraat, de Kleine der A/Reitemakersrijke en de Hoge der A.

Voor het ontwerp van de straten waar we de fiets willen laten spreiden, volgt nog een ontwerp. Het inrichtingsplan zoals dat nu voorligt behelst:



Datum : 17-05-2017

Onderwerp: Afwegingsnotitie Slimmer omgaan met de Ruimte

In deze notitie wordt u meegenomen in de afwegingen die zijn gemaakt om te komen tot het voorliggend ontwerp voor de A-straat, Brugstraat en de Munnekeholm (vanaf hier ABM). Het resultaat staat beschreven en verbeeld in het Inrichtingsplan ABM. In dat document wordt beschreven en verbeeld hoe de toekomstige inrichting voor de ABM, inclusief de entreeplek Astraat en de plek rondom de A-brug zou kunnen zijn, inclusief de kansen en voorwaarden voor de verdere ontwikkeling van de plekken bij de A-toren en het Minervaplein.

1. De opgave voor Astraat, Brugstraat en Munnekeholm

In de binnenstad willen we een uitbreiding van het aaneengesloten voetgangersgebied en een netwerk van herkenbare en attractieve looproutes. Toegankelijkheid voor anders mobiele mensen, zoals blinden en slechtzienden, mensen in een rolstoel, ouderen, kinderen is hierbij vanzelfsprekend. De Westerhaven is een van de entreegebieden van de binnenstad, met naast de parkeergarage en het winkelgebied straks ook de centrumhalte West. Er is een grote functionele samenhang met het stadshart, maar de verbindende route Astraat/Brugstraat is nu onvoldoende ingesteld op voetgangers en fietsers. De trottoirs zijn er te smal voor voetgangers en het gemotoriseerde verkeer in twee richtingen is druk en onveilig. Met de komst van een internationale retailers naar de Westerhaven neem het aantal passanten (te voet en op de fiets) toe en wordt de problematiek nog nijpender. Dat lossen we op door deze route, die voert langs een prachtig monumentaal deel van de binnenstad, te ontdoen van busverkeer en asfalt. De openbare ruimte wordt hierbij volledig gericht op voetgangers en fietsers. Dit alles vanuit de overtuiging dat als de openbare ruimte geschikt is voor mensen van 8 tot 80 jaar, de binnenstad toegankelijk en bruikbaar is voor iedereen.

Dit heeft geleid tot de volgende opgave:

Maak voor de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm, inclusief de plekken, een integraal ontwerp van een kwalitatief verblijfsgebied, met terrassen, fietsparkeren en bevoorradingsplekken waarbij de toegankelijkheid, bereikbaarheid en bruikbaarheid voor iedereen van 8 tot 80 jaar gewaarborgd is.

De belangrijkste uitgangspunten die we hierbij gehanteerd hebben, zijn:

- Een aantrekkelijke, bruikbare en bereikbare binnenstad maken voor iedereen;
- De Binnenstad voorbereiden op de toekomst;
- Voetgangers én fietsers de ruimte krijgen;
- Beter benutten van de openbare ruimte;
- Het realiseren van een toegankelijke, leefbare en veilige binnenstad;

2. De opgave geanalyseerd

De Astraat/Brugstraat maakt onderdeel uit van de historische oost-westroute door de binnenstad via de Vismarkt/ Grote Markt en de Poelestraat. De Munnekeholm is een rustige gemengde stadsstraat die de verbinding legt tussen het Gedempte Zuiderdiep en de Brugstraat/Vismarkt.

De Astraat-Brugstraat kan gezien worden als de ontvangstruimte van de binnenstad langs deze westelijke toegangsroute. Ook al functioneert de route nog steeds als toevoer naar de binnenstad, in de nieuwe situatie treedt geleidelijk vanaf de Westerhaven een verkleuring op waarbij het karakter steeds meer verandert naar verblijfsgebied. De Westerhaven functioneert daarbij als bronpunt voor het kernwinkelgebied van waar voetgangers de binnenstad in lopen. Fietsverkeer met bestemming binnenstad mengt zich steeds meer met de voetganger of wordt door gunstig gelegen fietsparkeervoorzieningen verleid te voet verder te gaan. Doorgaande fietsstromen worden afgeleid.

De nieuwe routing van de bussen door de binnenstad betekent een grote kans voor de openbare ruimte. Gemotoriseerd verkeer door de binnenstad neemt verder af. De echte hoofdrolspelers zijn

vanaf nu de voetgangers en de fietsers, in een wisselende sequentie van gebruik op verschillende tijdstippen. De Binnenstadsvisie zet de voetganger op 1. Wil de binnenstad daadwerkelijk de huiskamer zijn van de voetganger, zal in de eerste plaats aan de hoofdgebruiker dus voldoende ruimte en comfort geboden moeten worden. Bovendien straalt de nieuwe binnenstad in de inrichting zoveel mogelijk het karakter uit van een verblijfsgebied, waarbij het overig verkeer te gast is.

De openbare ruimte kent naast verblijf ook een functioneel en logistiek gebruik, bevoorradingsverkeer, taxi's en de hulpdiensten maakt gedeeld gebruik van de straten, maar bepaalt niet de fysieke inrichting. Waar het fietsverkeer vanwege hoge intensiteiten het gebruik en de beleving van de ruimte te zwaar belast, zoals in de drukke aanloopstraten, zijn twee ingrepen nodig: fietsverkeer afleiden via alternatieve routes en verlagen van de snelheid van de fietser. Afbuigen van de hoofdstroom doorgaand fietsverkeer kan door alternatieven aan te bieden die snel, veilig en comfortabel zijn, dit brengt het aantal gebruikers in de aanloopstraten omlaag. Een inrichting die meer gericht is op verblijfskwaliteit, bedoeld voor gebruik door voetgangers en minder op doorstroming, brengt vervolgens de snelheid van fietsers binnen het stadshart verder omlaag.

Van doorstroming naar verblijf

De druk op de binnenstad neemt nog steeds toe. De beschikbare ruimte op zich zelf is een vaststaand gegeven binnen de historische context. De afstemming van de verschillende gebruiksvormen van de openbare ruimte met grote verschillen in dalen en pieken, vraagt om een nieuwe vertaling naar de inrichting. De toename van het fietsverkeer is een succesfactor voor de binnenstad. Tegelijkertijd ontstaat ook steeds meer druk op de ruimte vanuit voetgangersstromen, en neemt vooral de vraag naar veilige en comfortabele verblijfsruimte toe, waarin het doorgaande fietsverkeer minder dominant aanwezig is. Hoe kan dit binnen de beperkte ruimte tot een succesvolle inrichting worden samengebracht?

De straten binnen het plangebied zijn nu vooral functioneel ingericht op doorstroming. De beleving van de ruimte is totaal anders vanuit verblijf dan vanuit doorstroming. Een wandelende voetganger door de Brugstraat is minimaal 2 minuten onderweg, een gemiddelde fietser slechts 20 seconden. Ruimte om even ergens te zitten wordt gemist. Het integreren van verschillen in snelheden, stilstand, lopen of fietsen, met wisselende intensiteiten, vraagt om keuzes en een specifieke inrichting. Zowel het doorstromen als het verblijven zijn kenmerkend voor succesvolle aanloopstraten. Het doel is om het karakter van de Astraat-Brugstraat-Munnekeholm te veranderen zodat de verblijfsfunctie toeneemt.

Geschakelde plekken

Om recht te doen aan zowel het uiteenlopende gebruik, als aan de bijzondere ruimtelijke kwaliteiten van de binnenstad, wordt het huidige op doorstroming gerichte inrichtingsprincipe voor de aanloopstraten vervangen door het concept van 'geschakelde plekken', waarbij vanuit de snelheid van de gebruiker wordt ontworpen.

De ruimte wordt in de eerste plaats ingericht voor voetgangers en fietsers. Alle 'zwaardere' weggebruikers zijn "te gast". Van een lineaire inrichting gericht op doorstroming verandert de aanloopstraat in een aangename route die bestaat uit plekken (ingericht op verblijfskwaliteit, waar de voetganger het primaat heeft) met daartussen korte lijnstukken (waar de inrichting ook gericht is op verblijfskwaliteit, de voetganger zijn eigen veilige comfortzone heeft aan weerszijden met in het midden een duidelijke – doch beperkte - stroomruimte voor de fietser .

De herinrichting levert een volledig nieuw beeld op voor de drie straten, die alle een verschillende verblijfs-en gebruiksfunctie . In de Astraat is beperkt ruimte voor verblijf vanwege de combinatie met gemotoriseerd verkeer, met uitzondering van het brede deel nabij de Westerhaven. Hier maken we een aantrekkelijke verblijfsruimte met bomen als entree naar de binnenstad.

De Brugstraat is een karaktervolle historische binnenstadsstraat met prachtige gevels, winkels en horeca in een levendige plint en een schilderachtig doorzicht naar de Akerk. De aansluiting op het voetgangersgebied van de Vismarkt en Grote Markt bepaalt mede het karakter van het gebruik, doorstroming wordt meer en meer vermengd met verblijf. De Munnekeholm is een karakteristieke straat die zowel functioneel als ruimtelijk een belangrijke schakel is tussen het Zuiderdiep en de Brugstraat.

De opgave is dus vooral gericht op het stellen van een nieuwe ambitie voor de aanloopstraten naar de binnenstad. Voor de Astraat-Brugstraat-Munnekeholm als eerste uitvloeisel van de Leidraad voor de Openbare Ruimte in de Binnenstad staat de vraag centraal hoe fietsverkeer en voetgangers op een vanzelfsprekende manier samen komen in een logische inrichting, zonder hierbij afbreuk te doen aan de verblijfskwaliteit en met de voetganger op 1.

3. Onderzoekend ontwerpen

Al onderzoekend zijn we gekomen tot de uitwerking van een tweetal ontwerpen. Een asymmetrisch en een symmetrische model. Beide modellen zijn onderzocht in de participatierondes. Tevens is een advies gevraagd bij een expert specifiek gericht op de voetganger en verblijven. (andere bijlage bij dit raadsvoorstel)

A-symmetrisch model



- In het a-symmetrische model is er zoveel mogelijk een vlak voor alle modaliteiten. Voetgangers hebben langs de lange stukken in de route altijd ergens in het profiel een veilige zone; deze zone verspringt van de ene naar de andere kant. Op een aantal plekken is er sprake van volledige shared space (een vlak van gevel tot gevel): busplein A-weg, beide zijden A-Brug, kop Brugstraat, langs A-Kerkhof tussen Brugstraat en Munnekeholm en bij het uiteinde van de Munnekeholm bij het Gedempte Zuiderdiep.
- De inrichting oogt als een verblijfsgebied met minimale geleiding van doorgaand verkeer. Dit zou kunnen werken als de verhouding tussen voetgangers en fietsers anders zou liggen. Als er meer voetgangers zouden zijn en minder fietsers (en auto's), kunnen voetgangers makkelijk gebruik maken van de hele breedte van het profiel en fietsers zo dwingen snelheid te minderen. Dit is echter niet het geval. Er is juist sprake van een dominante fietsverkeerstream die ook nog (deels) doorgaand van karakter is. Het snelheidsverschil tussen een doorgaande fietser en een winkelende voetganger of een voetganger met een beperking is te groot om soepel te kunnen mengen, zeker als de voetgangers in de minderheid zijn en dus niet bepalend voor de snelheid van de overige weggebruikers.

- Zoveel mogelijk mengen van verkeer leidt tot ervaren onveiligheid, wat het nodig maakt om op te letten, vaart te minderen en oogcontact te maken. Dit kan gunstig zijn voor de werkelijke verkeersveiligheid. Zo lang achter elkaar opletten is echter voor de meeste mensen niet prettig en voor een deel van de mensen ondoenlijk. Dit doet af aan de verblijfskwaliteit en kan ook leiden tot verkeersonveiligheid als mensen niet overal goed opletten.
- Het model komt over als een compromis; Het profiel is asymmetrisch terwijl de situatie met aan weerszijden winkels en horeca daar geen aanleiding toe geeft. Het model heeft daardoor geen logische opzet. Dat is voor veel mensen niet prettig (Wat is dit nu voor ruimte? Hoe moet ik me hier gedragen? Heb ik nu een eigen zone of niet?) en voor een deel van de mensen, waaronder blinden en slechtzienden, niet te navigeren.
- Kleine kinderen en mensen met een beperking die de veilige zone nodig hebben, kunnen nog maar aan een zijde van de weg veilig komen. Dat beperkt hun mogelijkheden. Omdat de zone verspringt moeten ze, ook als ze de route als doorgangsroute gebruiken, relatief vaak oversteken.
- Als fietser of automobilist heb je in principe de ruimte tot aan de gevel (aan een kant van het profiel in ieder geval). Dat betekent dat je ook makkelijker doorfietst tot aan de gevel en je fiets ertegenaan zet en dat je als automobilist ook makkelijker je auto even neerzet dicht bij de gevel. Voor je gevoel laat je dan het 'belangrijke' verkeer de ruimte, namelijk de doorgaande auto's en fietsers, maar de voetganger komt dan mogelijk in de knel.

Symmetrisch model



- In het symmetrische model is er een rijloper voor fietsers en gemotoriseerd verkeer op de lange stukken van de route. De voetganger heeft aan beide zijden van de rijloper een eigen zone. Er is op een aantal plekken langs de route sprake van volledige shared space (een vlak van gevel tot gevel): busplein A-weg, beide zijden A-Brug, kop Brugstraat, langs A-Kerkhof tussen Brugstraat en Munnekeholm en bij het uiteinde van de Munnekeholm bij het Gedempte Zuiderdiep.
- De inrichting oogt als een soort fietsstraat, waar de fietser een eigen zone heeft waar de auto te gast is. Voetgangers hebben hun eigen zone aan beide zijden van de rijloper. Dit is in lijn met het verwachte gebruik van de route: voornamelijk fietsers, waarvan een deel doorgaand verkeer en een deel bestemmingsverkeer, een klein deel autoverkeer en een redelijke hoeveelheid voetgangers, die de route gebruiken als doorgangsroute, maar ook om te winkelen en gebruik te maken van de aanwezige horecagelegenheden.
- Volledig mengen van verkeer gebeurt alleen op een aantal plekken, zodat verkeersdeelnemers telkens even moeten opletten, maar verder rustig hun eigen zone kunnen gebruiken. Dat is gunstig. Wel blijven de volledig als shared space ingerichte plekken lastig voor sommige groepen mensen, waaronder blinden en slechtzienden. Het is belangrijk dat zij ook op deze weggedeelten hun weg kunnen vinden. Dat kan bijvoorbeeld door het mogelijk te maken de gevellijn te volgen (en daar dus geen uitstallingen toe te staan) en oversteekplekken duidelijk te markeren.

- De opzet is helder en daarom goed te begrijpen voor iedereen. Het is duidelijk waar je mag fietsen en rijden en waar niet. Dat is prettig voor iedereen en zeker voor kinderen en mensen met een beperking.
- Fietsers en automobilisten zullen minder snel doorrijden tot aan de gevel en minder de neiging hebben hun fiets of auto in de vrije voetgangerszone te stallen dan in het asymmetrische profiel.

Keuze voor symmetrisch model

Beide modellen bezitten nog niet de ambitie die we beogen met onze opgave voor de ABM.

Beredeneerd vanuit de belangrijkste opgave in de binnenstadsvisie: creëer een toegankelijke, bereikbare en bruikbare binnenstad voor iedereen van 8 tot 80 jaar, moeten we concluderen dat het asymmetrische model afvalt. In dit model wordt onveiligheid “ervaren” en het beperkt sterk de mogelijkheden voor kinderen en/of ouderen. Doordat aan één zijde een geleiding ontbreekt, kan verrommeling ontstaan waardoor de toegankelijkheid verslechterd.

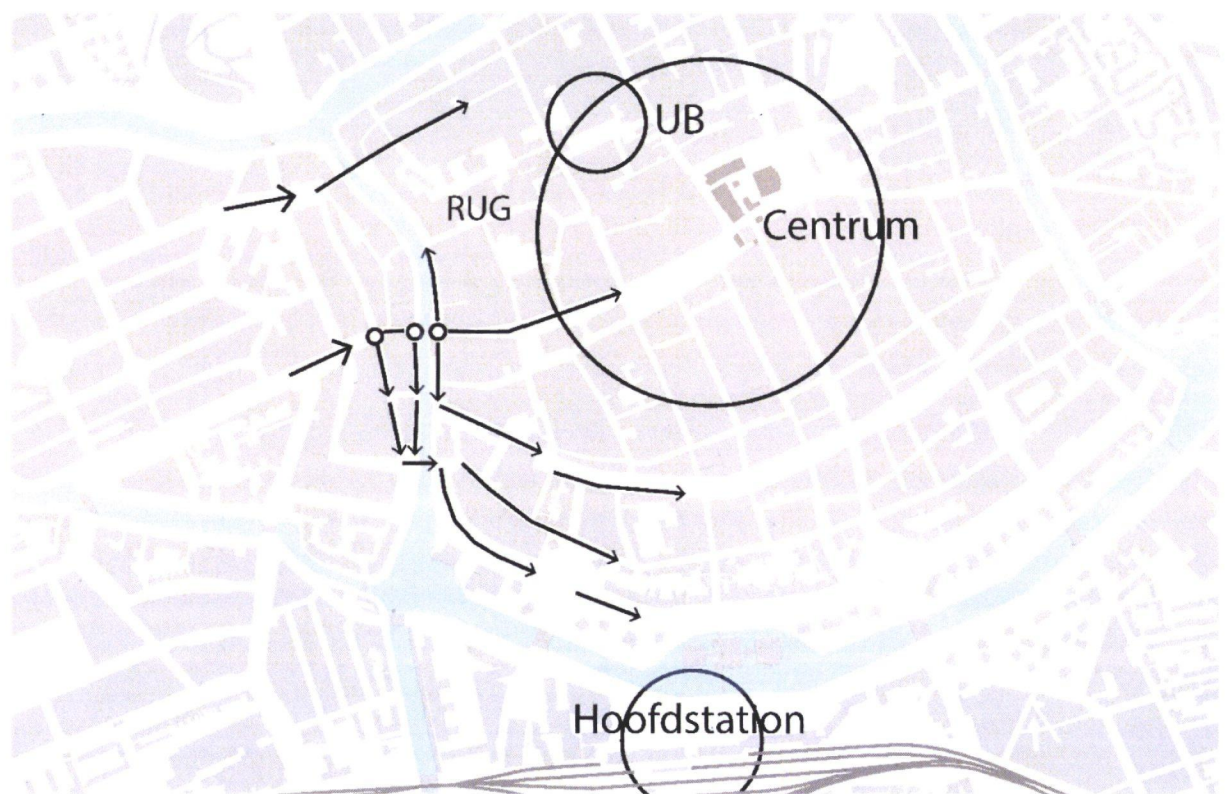
Ook aan het symmetrische model kleven echter nog nadelen, die in het vervolgproces, onderbouwd met maatregelen, kunnen worden weggenomen. Één van die maatregelen betreft het verminderen van het fietsgebruik en overig gemotoriseerd verkeer door de ABM.

4. Flankerende maatregelen fiets en motorvoertuigen

Gezien het huidig gebruik van dit gebied, ook als de bus uit het straatbeeld is verdwenen, vergt dit ingrepen en maatregelen die verder gaan dan alleen het herinrichten van de genoemde straten en plekken. Het is noodzakelijk om het gehele systeem van de westelijke binnenstad te beschouwen en dan met name op het gebied van de verkeersstromen. Het is meer dan ooit gewenst om het aangenaam verblijven van voetgangers en fietsers te bevorderen in de binnenstad. Het is een belangrijk doel om gemotoriseerd verkeer te beperken tot noodzakelijk verkeer en ook ordening aan te brengen in tijd. Een middel is eenrichtingverkeer, tijdvensters en een obstakelvrije doch hybride inrichting van de openbare ruimte. De Astraat en Brugstraat kunnen dan meer op verblijven worden ingericht. Flankerende maatregelen om bijvoorbeeld de fiets te verleiden andere routes te nemen, ondersteunen deze maatregelen, waarbij een goede inrichting en daarbij behorende gebruiksregels de gebruiker verleiden om de ruimte goed en gewenst te gebruiken.

Het flankerende beleid uit zich in:

- Eenrichtingsverkeer Brugstraat en Astraat voor al het gemotoriseerde verkeer;
- Venstertijden in de Brugstraat voor bevoorradingsverkeer, met beperkte ontheffingen en inclusief handhaving;
- Slimme fietsroute van NS-station naar Zernike via Paterswoldseweg – Herman Collenisstraat (separaat voorstel);
- Introduceren van gelaagde en goed aangegeven fietsroutes om en door de binnenstad, zodat de fietser goede alternatieven heeft en kan spreiden, zoals:
 - o Westerhavenstraat – Museumbrug – Singels
 - o Pottebakkersrijge – Museumbrug – Singels
 - o Kleine der A – Reitemakersrijge – Zuiderdiep
 - o Hoge der A – Noorderhaven
- Het aangaan van gebruiksregels met de ondernemers in de straten opdat maatwerk kan worden verleend voor de inzet van de vrije ruimte gedurende de piek en dalmomenten in de straat en tijdens evenementen.



Alternatieve fietsroutes om en door de binnenstad

De flankerende maatregelen zijn binnen de totale verkeersstructuur van de westelijke binnenstad afgezet. Een verkeerskundige afweging is gemaakt per vervoersmodaliteit. Uitgangspunt hierbij is de wens om het aantal verkeersbewegingen in de ABM te verlagen. De belangrijkste maatregelen om dit te kunnen realiseren betreffen:

- Inrichten van het gebied als verblijfsgebied waar voetgangers zich comfortabel en veilig voelen, terwijl de doorstroming voor de fietser – in zijn aantallen en op zijn momenten – gewaarborgd blijft;
- Zorgdragen voor goede fietsverbindingen buiten de ABM om, waar de fietser comfort ervaart;
- A-kerkhof en Reitemakersrijge inrichten als voet-fietsgebied (weren motorvoertuig);
 - o Uitzondering: marktverkeer op A-Kerkhof;
- Eenrichtingsverkeer voor al het gemotoriseerd verkeer in de Astraat en Brugstraat;
- Doorgaand gemotoriseerd verkeer Hoge der A tussen Turftorenstraat en Brugstraat weren, verkeersafwikkeling via Turftorenstraat;
- Befietsbaar maken van de Hoge der A.
- De Zuiderkuipen, ter hoogte van de parkeergarage bij de Academie van de Bouwkunst, afsluiten voor doorgaand verkeer en omdraaien rijrichting in de Ganzevoortsingel.

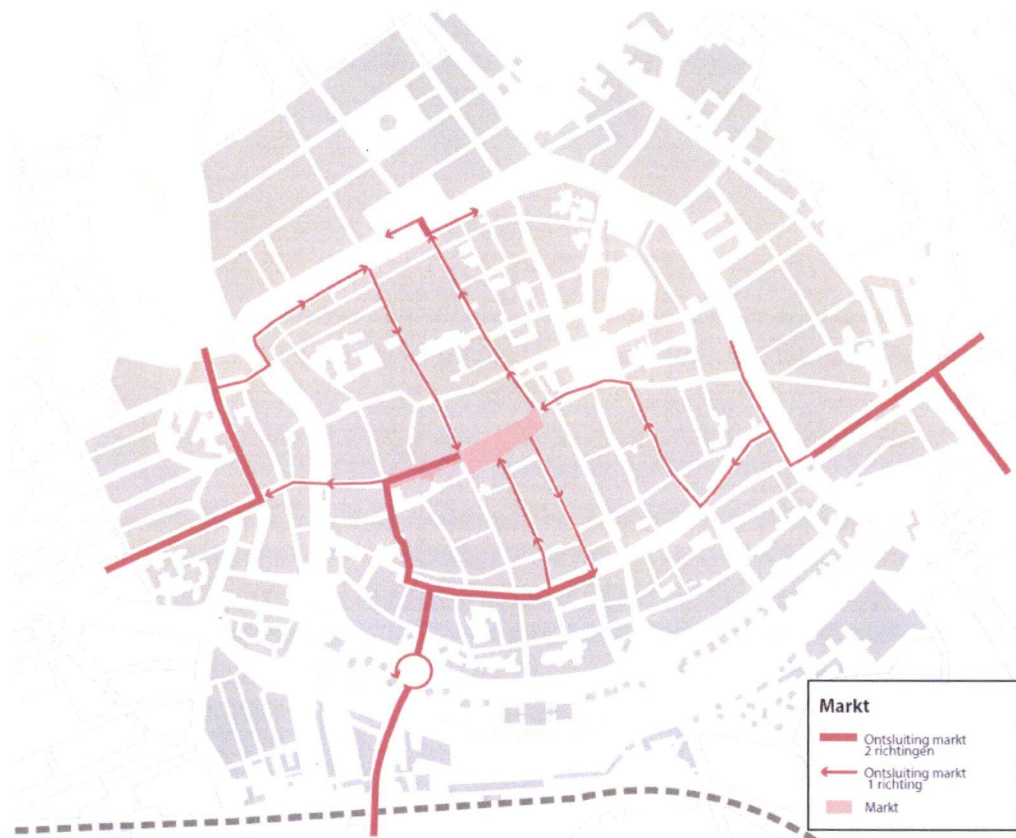
Dit tezamen leidt er toe dat voor de auto, de bevoorrading en het marktverkeer de toekomstige situatie wijzigt in dit gebied. In de volgende figuren hebben wij dit weergegeven.



Maatregelen gemotoriseerd verkeer



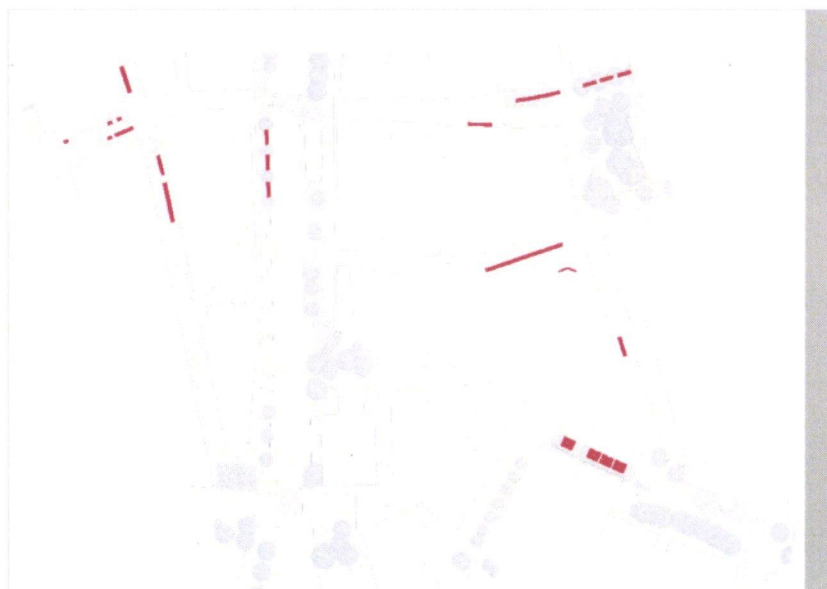
Maatregelen bevoorrading



Marktverkeer

Inmiddels is afgestemd met de hulpverleningsdiensten, aangezien de calamiteitenroute van west naar oost door de Astraat en Brugstraat gaat (tegengesteld aan het overige gemotoriseerde verkeer). De hulpdiensten zijn akkoord mits er een goede en duidelijke plek is voor de voetganger en fietser om naar toe te “vluchten” op het moment dat de hulpverleningsdiensten er langs moeten.

Een laatste, niet onbelangrijke, maatregel is het stallen van de fiets. Op diverse plekken concentreren we het stallen van fietsen in de openbare ruimte. Dit is vergelijkbaar met de bestaande situatie, met dien verstande dat het ‘beter’ geordend is met fietsvakken. In enkele zijstraten stellen we voor om auto-parkeerplaatsen om te ruilen voor fietsparkeervakken.



Locaties fietsparkeren

Geconstateerd is dat het totale aanbod van fietsparkeerplekken op straat in deze omgeving nog niet voldoende is om de totale vraag van te parkeren fietsen op te vangen. Met name in de omgeving Brugstraat/AKerkhof, maar ook op het plein voor Minerva dienen tijdens het vervolgon ontwerp-proces oplossingen onderzocht te worden voor het stallen van fietsen. Naast het fysieke aanbod gaat het hier ook om de wijze waarop toezicht en handhaving op het fietsparkeren wordt georganiseerd.

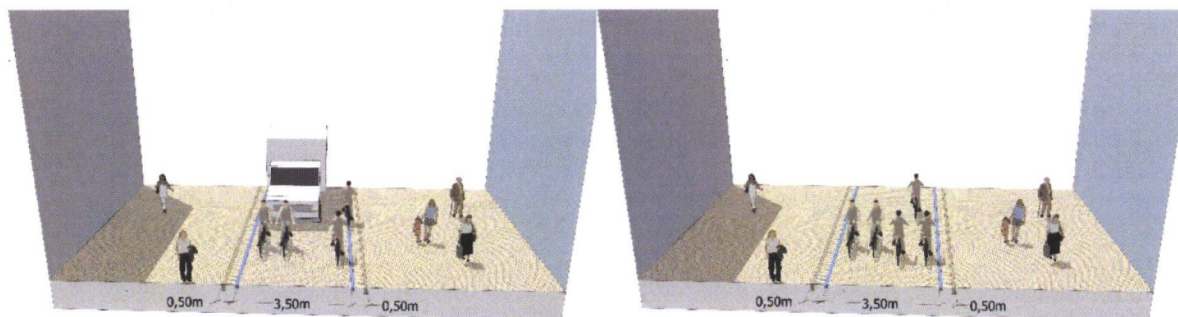
5. *Bijzonderheden in het Inrichtingsplan ABM*

Binnen het ontwerp van de ABM zijn enkele nieuwe inrichtingsprincipes uitgewerkt. Het betreft zowel de vormgeving van de rijloper, het realiseren van verblijfplekken inclusief de wijze waarop de overgang van deze plekken naar stroomdelen wordt vormgegeven.

De hybride rijloper

Het zorgen voor goede routes voor de fiets, waarbij bestemmingsverkeer buiten de binnenstad niet meer door de binnenstad fietst is één. Het faciliteren van de overblijvende stroom fietsers, met als bestemming de kern van de binnenstad én niet te vergeten de Brugstraat zelf, is twee. Daarbij komt dat het niet altijd gelijktijdig druk is met alle vervoersmodaliteiten en dat we de snelheid van de fietser omlaag willen brengen. Om die reden introduceren wij voor de ABM de hybride rijloper.

Met de hybride rijloper zorgen we voor een inrichting die gelezen wordt door de druk die er vanuit het gebruik op staat. Het verblijfsgebied en de comfortruimte voor de voetganger is gemaximaliseerd, waarbij de vaste ruimte voor het stroomdeel optisch wordt versmald (referentie de 60 km/u weg buiten de bebouwde kom). Op het moment dat het rustig is met het stromende verkeer kan de voetganger dan meer gebruik maken van de straat. Op momenten dat het drukker wordt met het stromende verkeer, of dit verkeer gemengd wordt (fiets en bevoorrading) is fysiek meer ruimte benodigd voor het stromen. Die minimaal benodigde maat, binnen de contouren van de optische versmalling, is een rijbreedte waarbij 4 fietsers goed – maar rustig en dus met lagere snelheid!– naast elkaar kunnen fietsen.



Het principe van de hybride rijloper gaan we toepassen. De wijze waarop wij de hybride rijloper exact gaan vormgeven (de randen en de wijze waarop de optische versmalling wordt vormgegeven) is onderwerp voor het Definitief Ontwerp. Met de stakeholders (gebruikers, ondernemers, bewoners) willen we het gesprek aangaan om te komen tot een definitief voorstel voor deze inrichting. In het voorliggend ontwerp gaan we uit van de granietbanden aan de buitenzijde, als harde afscheiding. Aan de binnenzijde van de rijloper is de scoriabrix verwerkt voor de optische versmalling, de steen die momenteel in de binnenstad al als markeringssteen wordt gebruikt. Maar dit is nog niet de definitieve keuze.

De verblijfplekken

De plekken en met name de overgangen van de plekken naar het stroomdeel, zijn de belangrijkste schakels in het ontwerp van de ABM. Zij zorgen voor het verlagen van de snelheid, voor ander

gebruik, voor spreading van fietser en kansen voor nieuwe programmering. In het inrichtingsplan ABM die als bijlage is opgenomen, wordt uitgebreid ingegaan op de volgende plekken en overgangen:

- plek A-straat + afbuiging fiets Westerhavenstraat
- plek A-brug + werking afbuigingen Hoge der A, Kleine der A (materialisering etc.) en overgang naar begindeel Brugstraat vanaf Abrug;
- plek Brugstraat oost en Atoeren/Akerkhof;
- plek Minervaplein met overgangen naar Munnekeholm en Rijtemakersrijge.

Binnen het voorliggende inrichtingsplan ABM (zie afbeelding) zijn de belangrijkste punten per plek als volgt:



Plek A-straat:

De voetgangers kunnen gebruik maken van de volledige ruimte, zowel in de randen als in het midden, er is geen rijbaan of rijstrook. Er zijn bescheiden zitplekken rond een boom of een achteloos aanwezige lange bank. De gehele ruimte wordt niet toebedeeld, er is ruimte nodig voor o.a. overzicht en geleiding van de fietser naar de Westerhavenstraat (a-niveau ingericht).

Plek A-brug

De fietser wordt ook hier duidelijk gemaakt en verleid om alternatieve routes te kiezen. Dit kan door een aantal maatregelen. We benadrukken de kruising met Pottebakkersrijge, Kleine der A en Hoge der A, door gebruik te maken van een afwijkende, maar goed fietsbare bestrating met voornamelijk granietkeien. De Hoge der A zou dan ook moeten worden uitgevoerd in comfortabeler befietsbare granietkeien (materialisering nader te bepalen). De overgang wordt in materialisering dan duidelijk zichtbaar. Je steekt over en dat zie je dan ook. Dit wordt benadrukt door de overgang ook voelbaar als 'inrit' uit te voeren en aan de waterzijde uit te voeren als bocht. Het eerste deel van de Brugstraat wordt tot aan de ingang van het Scheepvaartmuseum uitgevoerd als shared space. Gezien de inmiddels opgedane positieve ervaring met de koppen van de Folkingerstraat is dit terugleggen van de hybride zone mogelijk.

Plek Brugstraat oost en Atoeren/Akerkhof

Deze plek is van ongekeerde kracht, waarvan op dit moment de kwaliteit vrijwel niet wordt gebruikt. De plek is schetsmatig verkend, maar nog niet ontworpen. Tijdens de komende participatie moet goed gekeken worden hoe en onder welke randvoorwaarden de plek verder uitgewerkt kan worden. Belangrijk onderdeel is dat we kijken naar de kansen en mogelijkheden van het bestaand groen: de bomen en het gras. Ecologie en natuurwaarden. Cultuurhistorie. Kansen voor korte en lange termijn om de plek sterker en beter te maken. Tijdens de participatie gaan we in overleg met de ondernemers of bijvoorbeeld de Stichting der A-kerk hoe deze een rol kunnen spelen in programmering en gebruik van deze plek. De tekening is de randvoorwaardelijke begrenzing van het gebied, behorend bij de plek-gedachte zoals we hier momenteel op ontwerpen.

Plek Minervaplein

Deze plek krijgt heeft als kans om een eigen karakter als entree van dit gebied te realiseren, een eigen karakter met de creativiteit van de kunstacademie. Een podium van de kunst? Bomen, groen, of water? Voorwaarde en een grote kans is dat de plek als onderdeel van een groter gebied wordt ontworpen. Het grotere gebied vanaf Stationsstraat tot aan het Kleine der A. Inclusief de Reitemakersrijge. Hierin liggen nieuwe kansen voor de binnenstad om oude structuren te herstellen. Deze ruimte gaat een belangrijke rol spelen als alternatieve fietsroute. De route van Kleine der A naar Reitemakersrijge en Zuiderdiep en vice versa. Voor wat betreft de inrichting zal een programmering voor en door de omgeving de basis zijn voor het verdere ontwerp.

Inzet vrije ruimte

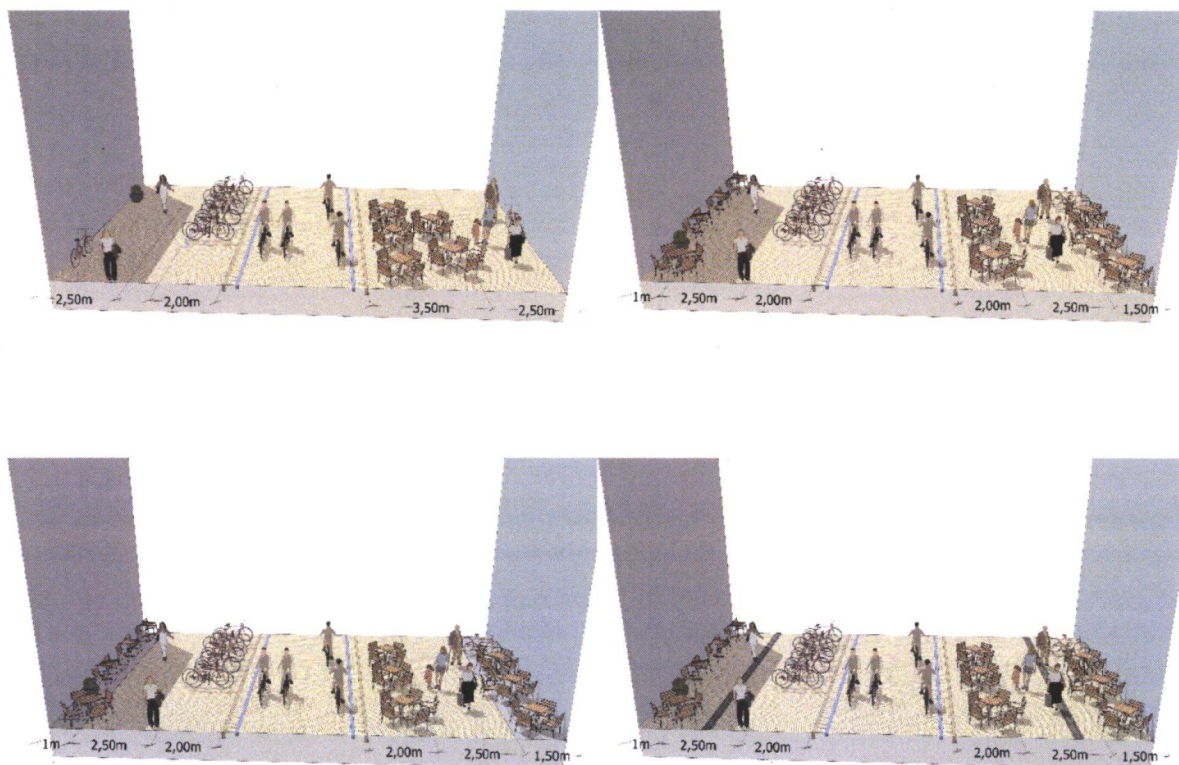
De 'vrije ruimte' of 'flexruimte' is beschikbaar voor verschillend gebruik:

- Terras
- Fietsparkeren
- Laden en lossen
- Bomen
- Straatmeubilair
- Niets?

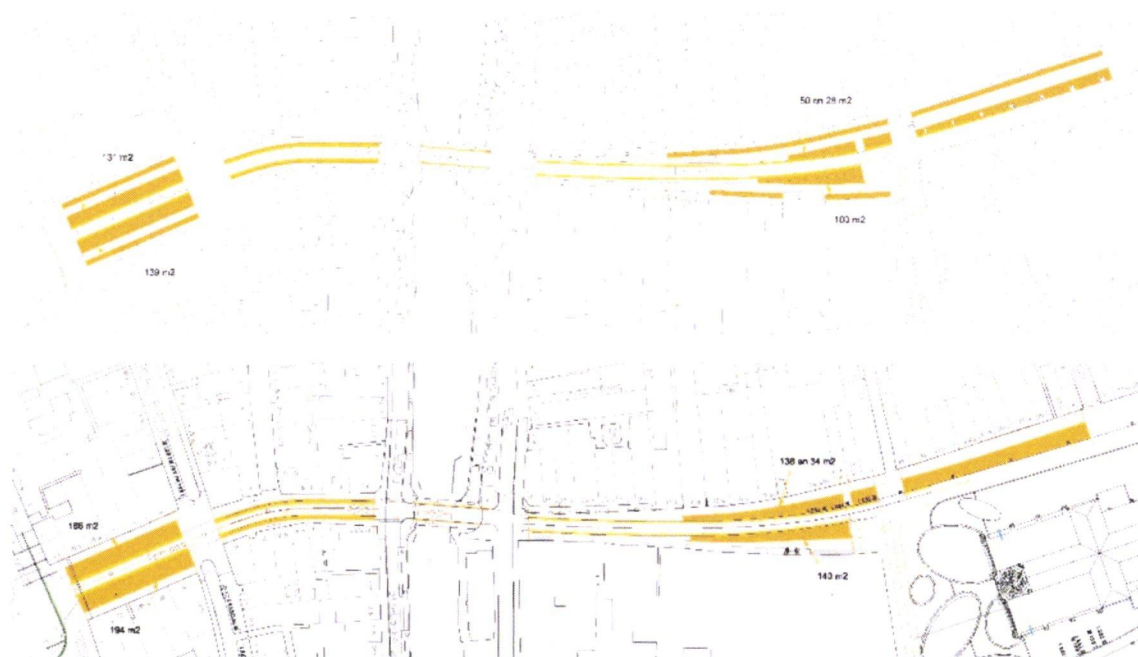
De 'vrije ruimte' is per definitie flexibel wat betreft de invulling en wordt hoeft niet perse als zodanig in de inrichting gematerialiseerd te worden. Een fysiek onderscheid t.o.v. de overige ruimte binnen de straat is mogelijk in de vorm van een stoep.

De 'vrije ruimte' in de zin van programmeerbare ruimte buiten het functioneel noodzakelijke gebruik van de straat (zoals calamiteitenroutes voor hulpdiensten, comfortzones voor voetgangers etc.) kan op twee verschillende manieren worden benaderd.

1. de gevel wordt vrijgehouden, vanuit de benadering dat kwetsbare gebruikers, ouderen en Anders Mobielen vooral hier houvast vinden in de straat en zich oriënteren op de gevels. Voor de Brugstraat als geheel is dit niet zo'n gekke gedachte, aangezien voor het smalle deel en ook voor het aansluitende deel van de Astraat vanwege de geringe straatbreedte de ruimte voor een stoepzone simpelweg ontbreekt. De vrije ruimte ontstaat in dit geval buiten de 2,5 m brede comfortzone vanuit de gevel gezien, als een aaneengesloten zone die vrij in de ruimte ligt.
2. direct aan de gevel wordt een 1,5 m brede stoepzone ingericht met een flexibel gebruik. Voor deze zone wordt een comfortzone van 2,5 m vrij gehouden voor de voetganger. Waar de straatbreedte te gering is prevaleert de voetgangerszone en vervalt de stoepzone als zodanig. Waar de straatbreedte het toelaat, ontstaat ook vrije ruimte buiten de comfortzone. De comfortzone voor de voetganger ligt in het brede deel ingesloten tussen twee zones vrije ruimte.



We gaan in het DO op zoek naar logische looplijnen, zonder verstoringen en met zo min mogelijk verspringen. Een logisch aaneengesloten zone van min. 2,5 en max. 4 m als comfortzone voor de voetganger is altijd aanwezig. Daarbij zoeken wij naar een logische en vanzelfsprekende aansluiting op de naastgelegen straatdelen (de Vismarkt of de Astraat). De wijze hoe we hiermee omgaan maakt onderdeel uit van het vervolproces in het Definitief Ontwerp. Samen met betrokkenen (o.a. Anders Mobielen en ondernemers) werken we dit uit. Maatwerk zal hier een vereiste in zijn.



Beschikbare 'vrije ruimte' die nader ingevuld kan worden bij de verschillende invullingen