Bestuursdienst

gemeente Groningen

RAADSVOORSTEL:
2009-2010
Ons kenmerk: RO 10.2289706
Registratienummer : GR 10.
Ingekomen op :

Onderwerp: Kredietaanvraag herinrichting Steentilstraat

Groningen, 10 SEP 2010

Aan de raad,

Eind 2011 is de parkeergarage Damsterdiep klaar. Veel automobilisten uit oostelijke en zuidelijke richting zullen daar parkeren en als voetganger de binnenstad ingaan. De Steentilstraat, een levendige straat met een kleurrijke mix van wonen, winkelen en horeca, wordt dan aantrekkelijk als aanlooproute. Doordat de nieuwe parkeergarage een voetgangersentree dichtbij de Steentilstraat krijgt en een andere bij de Nieuweweg, kan tussen de binnenstad en de parkeergarage ook een logisch rondwandelcircuit ontstaan.

Het ligt in de rede ervoor te zorgen dat de Steentilstraat gereed is voor de nieuwe voetgangersstroom als de Damsterdiepgarage opengaat. Daarom leggen wij u thans dit voorstel voor, zodat het tijdig kan worden uitgevoerd.

Inrichting als looproute.
Voor de nieuwe voetgangersfunctie zijn in de Steentilstraat geen grote fysieke ingrepen nodig.
In zijn huidige *vorm* is de straat al redelijk geschikt. Vooral aan de uiteinden, waar de trottoirs smal zijn, is de route nog niet voldoende vrij van obstakels. Daarom zijn voor dit voorstel nut en noodzaak van verkeersborden, terrassen, fietsenstallingen en parkeren tegen het licht gehouden.

Het is vooral de huidige *functie* die verandering behoeft. Nu gebruikt het autoverkeer de Steentilstraat en ook de Winschoterkade als kortsluitende route door de binnenstad. Mede vanwege de grote stroom fietsers is de snelheid laag. Stagnaties en conflicten in de doorstroming vormen een dagelijks beeld en de filevorming op het eind van de middagen draagt niet bij aan een aangenaam winkelklimaat. Om de verblijfskwaliteit in de straat te realiseren is het dan ook nodig het doorgaande autoverkeer er uit te halen.

Overleg.
In een vroeg stadium hebben wij de bewoners en ondernemers - alsmede de GCC - betrokken bij ons voornemen het verkeersregime en de inrichting van de Steentilstraat onder de loep te nemen (bijlage 1). Tijdens een informatiebijeenkomst zijn de belanghebbenden uitgenodigd in het ontwerpproces mee te denken over een optimale oplossing. Hierop is een klankbordgroep gevormd, die bij de uitwerking een belangrijke rol heeft gespeeld.

De noodzaak tot reductie van het autoverkeer door de straat heeft diverse varianten opgeleverd, elk met voors en tegens. De ondernemers in de klankbordgroep verwelkomen uiteraard de nieuwe wandelstroom van potentiële klanten, maar achten het ook van vitaal belang voldoende mogelijkheden voor hun bevoorrading te houden. Voor het eigen werk vindt de politie een harde knip in de doorgaande autoroute problematisch.
Uiteindelijk is gekozen voor de invoering en handhaving van venstertijden, waarbij laden en lossen mogelijk is van 05-11 en van 18-20 uur.

Het ontwerp.
Het herinrichtingsontwerp (bijlage 2) is sober gehouden en maakt de Steentilstraat optimaal geschikt voor haar toekomstige functie. Het straatprofiel wordt minimaal aangepast door het weghalen van de parkeerstroken. Bij de huidige rijbaanbreedte van 4,50 meter hebben de voetgangers dan voldoende trottoirruimte om comfortabel van en naar de binnenstad te lopen.
Ook voor fietsers - de Steentilstraat maakt deel uit van het stedelijk fietsnetwerk - verbeteren de omstandigheden in de Steentilstraat aanzienlijk doordat er veel minder auto's rijden. De fietsers houden ook hun huidig aantal van 50 fietsklemmen, die wat anders worden gerangschikt.

Naar verwachting zal de stroom auto's sterk in omvang afnemen. Na de invoering van venstertijden zal in de straat alleen nog bestemmingsverkeer rijden. De herinrichting en de handhavingsconsequenties zijn met de politie besproken, die heeft aangegeven verscherpt toe te zien op de handhaving.

Tijd voor een experiment.
In dit verband heeft de politie ook haar voorkeur te kennen gegeven voor de mogelijkheid van een fysieke afsluiting buiten de venstertijden. Die wens is behalve door de komende herinrichting mede ingegeven door de huidige overlastsituatie van de coffeeshops in de Steentilstraat. Bij wijze van experiment hebben wij daarom besloten op korte termijn reeds een stopverbod in te voeren voor de rijbaan in de Steentilstraat en de parkeerplaatsen de status van laad- en losstrook te geven.
Tot dit experiment hoort, zij het in een later stadium - als de venstertijden worden ingevoerd en het Damsterdiep weer is opengesteld voor autoverkeer - een fysieke afsluiting van de Steentilstraat door inzinkbare, selectieve toegangspalen, de zgn. zakpalen. De politie ondersteunt dit experiment waarvan de kosten, ca. € 60.000,-- worden betaald uit de exploitatie van het Parkeerbedrijf. Ook de ondernemers zijn voor dit experiment.

Beheerparagraaf.
Het ontwerp van de Steentilstraat verandert het huidige beheerareaal slechts marginaal. Wat onderhoud betreft blijft dit gebied behoren tot het huidige Borgniveau "hoog" en het ontwerp heeft naar verwachting geen gevolgen voor het huidige onderhoudsbudget. Beheer en onderhoud van de 2 zakpalen wordt ondergebracht bij het Parkeerbedrijf, dat ook wordt betrokken bij de keuze en aanschaf ervan. In het kader van dit experiment zal het Parkeerbedrijf de consequenties van het toepassen van zakpalen verder uitwerken.

Financiële paragraaf.
De herinrichting van de Steentilstraat is een van de deelprojecten van het grote project "Herinrichting Diepenring/Binnenstad Zuidoost". Voor de verschillende deelprojecten is een afzonderlijk budget beschikbaar met eigen dekking.
Voor de Steentilstraat gaat het om € 260.000,-- waarvan inmiddels voor € 67.000,-- aan brede doeluitkering (BDU) de provinciale beschikking is ontvangen.
Voor het overige wordt het budget gedekt door € 100.000,-- als investering ten laste van "kleine verkeersreconstructies en maatregelen 2007-2010", waarvan de kapitaallasten, € 7.000,-- ten laste van het reeds begrote structurele budget worden gebracht; daarnaast nog € 33.000,-- ten laste van "verkeer en vervoer onvoorzien" en € 60.000,-- voor het experiment ten laste van de exploitatie van het parkeerbedrijf.

Begrotingswijziging 2010

Naam voorstel	Herinrichting Steentilstraat
Incidenteel / Structureel	Incidenteel
Soort wijziging	Investering
Tijdsplanning krediet	2010-2011

Pr.gr.	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.05	Verkeer en vervoer	260.000	160.000	100.000-			100.000-
	Totalen begrotingswijziging	**260.000**	**160.000**	**100.000-**	-	-	**100.000-**

Voor de kapitaallasten is geen begrotingswijziging nodig. Deze zijn al verwerkt in de begroting 2010.

Op grond van het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:
I. het herinrichtingsplan voor de Steentilstraat vast te stellen;
II. voor de uitvoering van het herinrichtingsplan een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van € 260.000,--;
III. het uitvoeringskrediet te dekken uit:
   a) € 100.000,-- verkeersreconstructies en verkeersmaatregelen waarvan de kapitaallasten van € 7.000,-- ten laste van het reeds begrote structurele budget worden gebracht;
   b) € 33.000,-- verkeer en vervoer onvoorzien;
   c) € 67.000,-- uit bijdragen van derden (BDU);
   d) € 60.000,-- voor de zakpalen te dekken uit de exploitatie van het Parkeerbedrijf;
IV. de gemeentebegroting 2010 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester, de secretaris,

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel. drs. L.J. (Leo) Bosdijk.

BIJLAGE

INSPRAAKDOCUMENT

Herinrichting Steentilstraat

Juni 2010

Samenvatting

De herinrichting van de Steentilstraat stelt de voetganger centraal en verbindt de Damsterdiepgarage met het hart van de binnenstad van Groningen.
Het college kiest voor een sobere en doelmatige herinrichting van de Steentilstraat. Dat betekent invoering van venstertijden van 05 tot 11 uur en van 18 tot 20 uur, met laden en lossen op het 4,50 meter brede wegprofiel en goed beloopbare trottoirs met weinig obstakels.

Het ontwerp van de herinrichting Steentilstraat heeft van 26 februari tot en met 23 april 2010 ter visie gelegen. Belangstellenden hebben mondeling en schriftelijk kunnen reageren.
Inzage was mogelijk, bij:
- het Loket Bouwen en Wonen van de dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken, Ged. Zuiderdiep 98, op werkdagen 9.00-17.00 uur,
- en het Gemeentelijk Informatiecentrum GIC, Kreupelstraat 1 (Prefectenhof), op maandag van 13.00-16.00 uur, dinsdag t/m vrijdag van 9.00-16.00 uur, op donderdag bovendien van 18.00-20.00 uur,
- en via de website: www.diepenring.groningen.nl

Als experiment wordt op korte termijn een stopverbod ingevoerd voor de Steentilstraat en zullen bij de invoering van venstertijden selectieve toegangspalen worden toegepast.

De aankondiging is via de Groninger Gezinsbode gepubliceerd onder de kop Stadsberichten. Ook is een bewonersbrief huis aan huis verspreid in de Steentilstraat en de omgeving.

Er zijn inspraakavonden gehouden op 15 maart en op 14 april.
Op de beide inspraakavonden konden belangstellenden een mondelinge reactie geven.
De schriftelijke reacties konden niet alleen per brief maar ook via een speciaal daarvoor ontworpen reactieformulier via de website worden ingezonden.
Zowel de verslagen van de inspraakavonden als alle schriftelijke reacties zijn verwerkt in voorliggend inspraakdocument.
Er zijn 23 schriftelijke reacties ingediend. Ca. 18 mensen hebben de inspraakavond op 15 maart bezocht en op 14 april waren er 42 belangstellenden aanwezig waarvan 36 personen de presentielijst hebben getekend.

Dit inspraakdocument bevat:

1. verslag van de inspraakavond van 15 maart
2. presentielijst inspraakavond van 15 maart
3. verslag van de inspraakavond van 14 april
4. presentielijst van de inspraakavond van 14 april
5. antwoord op de schriftelijke reacties
6. overzicht van de schriftelijke reacties
7. kopie van de schriftelijke reacties

1. verslag van de inspraakavond van 15 maart 2010

Inspraakavond herinrichting Steentilstraat.

Maandag 15 maart 2010, Hampshire hotel, Radesingel 50 te Groningen
Aanvang 20.00 uur.

Onafhankelijk voorzitter Ale Woudstra
Aanwezig namens de gemeente (dienst RO/EZ): Jan Nijhoff, projectleider; Lisa Blom, projectsecretaris (notulen); Han Vriens, verkeerskundige ontwerper.
18 aanwezigen volgens bijgevoegde presentielijst.

1. Opening, mededelingen
De voorzitter, de heer Ale Woudstra, opent de vergadering en heet iedereen welkom. Hij stelt de medewerkers van de gemeente voor en geeft een toelichting op het verloop van de avond.

2. Toelichting op het ontwerp door Han Vriens
De heer Vriens geeft een toelichting op het herinrichtingsvoorstel van de Steentilstraat, dat het college heeft vrijgegeven voor inspraak. Aan de hand van een PowerPoint presentatie wordt het voorstel toegelicht. In dit verslag is hiervan een samenvatting opgenomen.

Voorgeschiedenis en beleidskader.
Het beleidskader voor de herinrichting van de Steentilstraat is de nota Binnenstad.nu. De gemeente zet de komende jaren in op een groei van het aantal bezoekers van de binnenstad, waarbij de Steentilstraat een belangrijke schakel is als looproute tussen de te realiseren parkeergarage Damsterdiep en de Grote Markt. Als thema voor het ontwerp van de herinrichting is gekozen voor de slagzin: 'de Steentilstraat, een straat om te verbinden'.
De Damsterdiepgarage is één van de extra parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad, die goed bereikbaar is voor autoverkeer. De parkeergarage Damsterdiep krijgt een capaciteit van 500-550 parkeerplaatsen. Via de Steentilstraat is het centrum goed bereikbaar voor de bezoekers van de binnenstad.

Verkeer
In het verleden had de Steentilstraat een belangrijke functie voor het autoverkeer, in de 60er jaren was er zelfs autoverkeer in beide richtingen. Rond 1995 is besloten, in overleg met de Groningen City club, dat de Steentilstraat bereikbaar zou blijven voor autoverkeer en dat de straat een beperkte functie zou hebben voor verkeer dat het centrum gebruikt als kortsluiting. Gekozen is voor een inrichting van de straat waarbij de doorstroming minder vlot is als gevolg van activiteiten als laden en lossen en fietsverkeer in beide richtingen (filterfunctie). De doorstroming van het autoverkeer wordt niet gestimuleerd. In deze situatie rijden er circa 7.000 auto's per etmaal door de Steentilstraat, waarvan 80% een herkomst of bestemming heeft in de stad.
In 2010 is het beleid erop gericht om de Steentilstraat meer in te richten als een straat voor fietsers en voetgangers. Het verkeer tussen Binnenstad oost en Groningen zuid wordt straks, na realisatie van de garage Damsterdiep, via de diepenring geleid. Voor de herinrichting van de Steentilstraat kiezen we voor de invoering van venstertijden. Van 05-11 uur en van 18-20 uur is laden en lossen toegestaan op de rijbaan. In de nieuwe situatie blijft de breedte van de rijbaan gelijk aan de huidige situatie, namelijk 4,5 meter breed. De stoep wordt waar mogelijk verbreed naar ten minste 3,5 meter en obstakelvrij ingericht. De parkeerplaatsen in de straat

komen te vervallen. Voor zover nu bekend is loopt het tracé van de tram niet door de Steentilstraat. Als het tramtracé is vastgesteld zal de inrichting en verkeersveiligheid van het kruispunt bij de Steentilbrug onderdeel zijn van de ontwerpopgave.

Functionele invulling.
De Steentilstraat is een winkelstraat met een divers winkelaanbod en een goede presentatie. De straat ligt net aan de rand van het kernwinkelgebied van het centrum. Er zijn een paar horecabedrijven met een relatie naar het Kattendiep en er zijn woningen met zowel kamerbewoning als particuliere bewoning.

Een referentiebeeld voor de inrichting van de Steentilstraat is de Stoeldraaiersstraat waar ook venstertijden gelden met een mix van fietserverkeer en voetgangers. Om meer loopruimte te maken voor de voetganger is het voorstel om de trottoirs in de Steentilstraat obstakelvrij te maken. Zo wordt een deel van de fietsenrekken, alle parkeerplaatsen, de beschermkorven rond de bomen en een aantal verkeersborden weggehaald. Op enkele plaatsen krijgt het verblijven nadrukkelijk vorm door het toestaan van terrassen.

Op 26 januari 2009 is het project gestart met een informatieavond. Er is een klankbordgroep geformeerd met vertegenwoordigers van bewonersorganisaties, ondernemers en bewoners van de Steentilstraat. In de loop van 2009 is in samenwerking met de klankbordgroep een voorstel uitgewerkt.

Er zijn verschillende opvattingen over hoe je het autoverkeer kunt verminderen. De klankbordgroep wil al het doorgaande verkeer weren met de realisatie van een circuit waarbij de Steentilstraat 24 uur per dag bereikbaar is voor bestemmingsverkeer. Dit verkeer verlaat de Steentilstraat via de Kostersgang en de Winschoterkade. Bij het politiebureau aan de Rademarkt moet dan een fysieke afsluiting worden aangebracht (een knip), waardoor doorgaand verkeer onmogelijk wordt gemaakt.

In het vooroverleg met verschillende betrokken gemeentelijke diensten is het circuitvoorstel ook besproken met de politie. De politie had bezwaren tegen het circuitvoorstel in verband met de bereikbaarheid van het politiebureau en het functioneren als uitvalsbasis in spoedeisende situaties en in geval van calamiteiten in relatie tot het centrumgebied.

Mede daarom heeft het college besloten om het venstertijdenmodel aan te houden en dat model in de inspraak te brengen.

De bezwaren tegen het circuitmodel zijn:
1. dat de bereikbaarheid van het centrum voor de politie direct gekoppeld is aan de uitgang Kostersgang;
2. dat dit model gevolgen heeft voor de circulatie in een ruimer gebied dan de Steentilstraat en Kostersgang, namelijk ook voor de omgeving van het politiebureau en de omgeving van de parkeergarage Rademarkt;
3. dat de hoeveelheid verkeer vooral in de Kostersgang toeneemt. Hierover is niet eerder met de omgeving gecommuniceerd;
4. dat het circuitvoorstel veel ingrijpender is dan het collegevoorstel en daarmee ook duurder. Zo zal de Rademarkt fysiek afgesloten moeten worden en zal de inrichting van de Kostersgang moeten worden aangepast.

De schriftelijke en mondelinge reacties op het plan (model venstertijden) en het standpunt van de klankbordgroep zijn weergegeven in het inspraakrapport. Het college neemt daarover een standpunt in en legt dit voor aan de raad. Uiteindelijk besluit de raad over het voorstel.

Is er zicht op hoeveel de verkeersdruk wordt verminderd met venstertijden?.
In de huidige situatie rijden er ongeveer 5.000 auto's door de Steentilstraat per etmaal. De heer Vriens verwacht een vermindering van het autoverkeer tot ongeveer 2000 voertuigen per etmaal (40 % van het totaal). Dit is een inschatting op basis van eerdere tellingen. Het bestemmingsverkeer voor de Steentilstraat is een veel kleiner gedeelte van deze verkeersstroom. We weten niet hoeveel laden en lossen er plaatsvindt.

De heer Lannooij stelt dat het laden en lossen niet zodanig is dat er nog steeds 2.000 voertuigen in de Steentilstraat rijden. Het laden en lossen betreft het direct afgeven en halen van goederen.

De heer Snippe zou graag meer toelichting willen op de bezwaren van de politie tegen het circuitvoorstel.

De heer Vriens: Het is de bedoeling dat de Steentilstraat aansluit op de geldende venstertijden voor laden en lossen in het kernwinkelgebied van het centrum. Daarbij is laden en lossen toegestaan van 05-11 uur en van 18-20 uur. Daarbuiten geldt het bord 'gesloten verklaring'. De politie is bereid om te handhaven op de venstertijden. Zo nodig kunnen er fysieke maatregelen getroffen worden om doorgaand verkeer te weren.

De bloemist en de slagerij zijn afhankelijk van specifieke leveranciers. Omdat het om versproducten gaat, verwachten zij problemen met levering binnen de venstertijden. Voor de slager geldt dat zijn leveranciers van ver komen. Vanwege de hygiënewetgeving (HACCP) en de temperatuur van het product en de werktijden van de leverancier moet er rond 16.00 uur geleverd kunnen worden en niet vanaf 18.00 uur. Een bevoorrading aan de achterzijde van de winkel is niet mogelijk.

De heer Vriens: dezelfde problemen doen zich ook voor in anderen delen van de binnenstad zoals de Poelestraat. Een logistiek systeem van versdistributie bestaat al, maar stuit vooral op bezwaren bij ondernemers. De gemeente is bereid om de juridische kaders op te zetten voor distributie van verswaar voor de binnenstad.

De raad heeft, al in 1995, de Steentilstraat aangewezen als looproute van/naar de binnenstad. Daarom worden er verschillende maatregelen getroffen om het parkeren en andere fysieke obstakels weg te halen en het trottoir te verbreden. Het aantal fietsenrekken wordt minder. De fietsenrekken worden ruimer opgesteld, verspreid over de straat. Er komt zo meer gelegenheid en ruimte voor terrassen waar dat wenselijk en mogelijk is.

Recent zijn twee fietsclusters weggehaald. Dit heeft een andere achtergrond namelijk het verminderen van de overlast rond de koffieshops. Op last van de burgemeester (Wallage) is, als experiment, deze maatregel genomen. Ook wilde hij een stopverbod instellen voor de Steentilstraat. De gedachte is dat het weghalen van de fietsenrekken het hanggedrag verminderd en meer bewegingsruimte geeft, waardoor mensen zich relatief veiliger voelen. Inmiddels zijn er al veel weesfietsen uit het straatbeeld verdwenen. In de komende maanden worden de maatregelen met de politie geëvalueerd. Ondernemers en bewoners die zich

betrokken voelen kunnen zich bij mevrouw Blom of de heer Vriens aanmelden om hun mening te geven.

Voor het fietsparkeren zijn drie gebruikersgroepen aan te wijzen. Het merendeel van de fietsen op straat is van bewoners. De rest is van bezoekers en personeel van de bedrijven.

Verschillende aanwezigen vragen zich af of de situatie nu gaat verergeren. Waar moeten bewoners hun fiets parkeren. Voor bovenwoningen zijn er soms geen alternatieven voor het straatparkeren en je moet je fiets ergens aan kunnen vastmaken. Waarom is alles zo gericht op de voetganger en houdt de gemeente geen rekening met fietsers, bewoners en ondernemers.

De heer Vriens: de gemeente is deels verantwoordelijk voor het fietsparkeren van kamerbewoners. Er ligt ook een verantwoordelijkheid bij de eigenaar en de bewoners van het pand. In een deel van de stad heeft de gemeente op grond van het kamerverhuurbesluit voorzieningen aangebracht. Elders in de stad zijn er voorbeelden waar de eigenaren van verschillende kamerverhuurpanden zelf een voorziening hebben gerealiseerd. In de Soephuisgang is door een kamerverhuurder bijvoorbeeld een garage ingericht als fietsenstalling. De betrokkenen worden uitgenodigd om mee te zoeken naar oplossingen.

Een meneer uit de zaal merkt op dat er in de Steentilstraat (bedrijfs)panden zijn die de mogelijkheid bieden om de achtertuin in gebruik te geven of te verhuren voor het stallen van fietsen.

De heer Vriens noemt als voorbeeld ook de Folkingestraat. Deze straat is ook zo'n verbindende route naar de binnenstad waar het winkelende publiek veel gebruik van maakt via de museumbrug.

Vraag; is er wel voldoende belang bij deze route? Er komt vanuit het station meer publiek naar het centrum dan vanuit een parkeergarage. Alles is nogal gericht op bezoekers in plaats van op ondernemers en bewoners.

Antwoord: wij verwachten dat de parkeergarage veel gebruikt gaat worden door bezoekers uit de omgeving van Groningen.

De heer Lestestuiver merkt op dat de straat al ingericht is op fietsers en de voetgangers. De gemeente heeft zelf de aantrekkingskracht van het verkeer bevorderd. Als de parkeergarage Damsterdiep klaar is zal de verkeersstroom wel verminderen.

De voorzitter vat de discussie samen. De aanwezigen vragen aandacht voor het belang van bewoners en ondernemers. Het belang van de politie moet nader worden toegelicht. Er moet worden gekeken naar een goede oplossing voor het laden en lossen van versproducten. Ten aanzien van het fietsparkeren is er begrip voor het opruimen van een aantal voorzieningen en er is ook zorg over het fietsparkeren voor bewoners.

De vormgeving van de entree van de Steentilstraat en uitgang van de straat wordt opgepakt zodra meer helderheid is over het tracé van de tram en de route langs de Steentilbrug.
In de rest van de stad wordt de verlichting aan spandraden in het kader van groot onderhoud vervangen door lampen die beter gericht kunnen worden op de straat. Deze lampen zijn ook toegepast bij de openbare bibliotheek in de Oude Boteringestraat.

Meer reacties en opmerkingen
Een mevrouw vindt de gepresenteerde schets niet realistisch vanwege het laden en lossen dat niet is weergegeven.
De heer Vriens: we stellen voor dat het laden en lossen op straat plaatsvindt bij voorkeur aan de rechterzijde en zo rechtstreeks mogelijk gekoppeld aan de winkel. De handhaving moet daarbij worden ingezet.

Verschillende sprekers vragen of inspraak nog zinvol is of dat het allemaal al is vastgelegd?
De heer Nijhoff geeft aan dat het zeker van belang is dat u uw mening mondeling en schriftelijk kenbaar maakt. Het college heeft een inrichtingsontwerp voorgelegd en neemt een standpunt in op basis van de inspraakreacties. Het college zal het voorstel vervolgens aan de raad voorleggen. Tijdens de vergadering van de raadscommissie kunt u inspreken om uw mening kracht bij te zetten.

De heer Lannooij van de klankbordgroep vindt het jammer dat de politie niet wil meewerken aan de knip bij de Rademarkt. Hij had graag professionele ondersteuning gehad bij het doorrekenen van het circuitmodel. Hij zou het effect van het circuitmodel alsnog willen laten doorrekenen. Het circuitmodel heeft in zijn ogen brede steun van ondernemers en bewoners en maakt het mogelijk dat de Steentilstraat 24 uur per dag bereikbaar blijft voor autoverkeer. Laden en lossen kan dan gedurende de hele dag plaatsvinden.

De heer Snippe van de klankbordgroep steunt die mening. Het circulatieplan verdient volgens hem nader onderzoek met name richting de bereikbaarheid van het politiebureau. Het circuit geeft juist het bestemmingsverkeer toegang tot de Steentilstraat, dus vooral bewoners en winkeliers. Parkeren voor de koffieshops blijft een probleem.

De heer Zhou is positief over de wandelroute. Hij opent binnenkort een koffiehuis (geen koffieshop) in de Steentilstraat. Voor wat betreft de overlast van rondhangende mensen in de straat maakt het niet uit of je vensterstijden hanteert of dat er een circuit is. Vooral de looproute is aantrekkelijk voor winkels.

De heer Wiersema van Q-park Rademarkt.
Welke gevolgen heeft het afsluiten voor de Rademarkt garage en de bereikbaarheid van de garage?

De heer Vriens: de Rademarkt garage is straks niet meer opgenomen in de bewegwijzering vanuit de richting van de Steentilbrug. Het de bedoeling dat de Rademarktgarage zich richt op het verkeer vanuit het zuidelijk deel van de stad. Het parkeerinformatiesysteem is hier destijds op ingericht vanuit de beleidskaders van "AZG randzone", uit 2002. Omdat het verkeer nu vanuit twee richtingen bij de garage komt wordt de doorstroming bij de entree van de garage in de piekuren (koopavond en zaterdag) gefrustreerd. Het effect op het aantal gebruikers van de Rademarktgarage is niet onderzocht.

De heer De Haan woont in de Kostersgang en is blij met het verdwijnen van files en autoverkeer. Het vindt het juist goed dat de Rademarktgarage niet meer bereikbaar is vanuit de oostzijde. Door het instellen van een circuit zal het verkeer in de Kostersgang toenemen. Dit nadeel van het circuit komt bij de bewoners van de Kostersgang te liggen. Hij geeft daarom sterk de voorkeur aan venstertijden. De handhaving kan worden ondersteund met fysieke maatregelen zoals het plaatsen van paaltjes.

Andere aanwezigen hebben weinig vertrouwen in de handhaving door de politie.

Een mevrouw heeft een privégarage aan het Kattendiep en heeft problemen met de toegang van de garage omdat er vaak voor de ingang wordt geparkeerd. Zij heeft hier al eerder contact over gehad met de heer Vriens. Als door de politie niet wordt gehandhaafd kan zij haar auto niet kwijt in haar eigen garage in dat geval vindt zij het een redelijk alternatief om in de Kostersgang te parkeren.

De heer Vriens; uw klacht is bekend. Er zijn vandaag verkeersborden bijgeplaatst en de politie is geattendeerd op de situatie. U kunt verwachten dat de situatie in de nabije toekomst verbetert. Wij gaan geen parkeerplaatsen opheffen in de Kostersgang.

De heer Westerkamp is het eens met de heer Lannooij. Hoe zwaar weegt het als iedereen voor een circulatieplan is?
Antwoord: uw mening wordt meegenomen in het verslag en voorgelegd aan het college/raad. Wij hebben ook in het ontwerpvoorstel duidelijk gemeld dat de klankbordgroep een andere mening heeft.

Een meneer van De Groef audio heeft ook problemen met de venstertijden in verband met de bereikbaarheid van de winkel voor de technische dienst voor de reparatie van apparatuur.

Een mevrouw verwijst naar de Westerhaven, waar ook een circuit is ingevoerd zodat de fa. Bossina via de Pottenbakkersrijge kan worden bevoorraad.

De heer Prins woont op de Radesingel en heeft in het weekend veel overlast van rondscheurende auto's naar de Steentilstraat. Er is veel lawaai tot diep in de nacht. Hij hoopt dat de overlast voorbij is als de Steentilstraat wordt afgesloten voor verkeer.

De heer Snippe onderschrijft dat mensen weinig vertrouwen hebben in het handhaven door de politie.

De heer Vriens geeft aan dat de politie goed kan handhaven als de situatie helder is. Het moet daarom duidelijk zijn waneer er sprake is van laden en lossen en wanneer er geparkeerd wordt.

De heer Lestestuiver vindt dat er gekeken moet worden naar een veilige oversteek voor voetgangers bij de Winschoterkade naar het Damsterdiep. Misschien ontstaat er een sluiproute vanuit de Oosterstraat. Hoe is de situatie als de tram komt?

De heer Vriens verwacht geen grote problemen met de voetgangersstroom vanuit de Damsterdiepgarage. Bezoekers steken waarschijnlijk over naar de zonzijde van de straat. Overigens zal de hele inrichting rond de Steentilbrug nader moeten worden bekeken vanuit het traject van de tram. Wellicht komt er een nieuwe brug en wordt de kade verlegd.

De heer Snippe roept de aanwezigen op om schriftelijk in de inspraakperiode of mondeling in de raadscommissie een reactie te geven over het circuitvoorstel, de raad beslist over het voorstel.

5. Toelichting op de procedure.
De heer Nijhoff geeft een toelichting op het vervolgtraject. Tot en met 26 maart ligt het plan ter inzage. Tot de 26ste kunt uw mening nog schriftelijk indienen. Uw mondelinge reactie van vanavond wordt meegenomen in het inspraakverslag. Alle schriftelijke en mondelinge reacties worden samengevoegd in het inspraakdocument dat wordt voorgelegd aan het college van B&W. Het college kan het inrichtingsontwerp op punten aan passen naar aanleiding van de inspraak. Vervolgens wordt het voorstel voorgelegd aan de raad. Wij verwachten dat het voorstel rond juni in de raad wordt behandeld.

Het verslag van de inspraakavond wordt zo spoedig mogelijk afgerond, zo mogelijk voor het eind van de inspraakperiode. Alle aanwezigen die de presentielijst tekenen krijgen een kopie van het verslag toegezonden. Het verslag wordt ook op de website gepubliceerd. Iedereen die mondeling of schriftelijk heeft gereageerd ontvangt ook het inspraakdocument, dat met het inrichtingsontwerp naar de raad gaat.

De kern van de opdracht van het college is om een looproute te realiseren van de garage Damsterdiep naar de binnenstad. Het is aan het college en de raad om te beslissen over de uitvoering van het plan.

De heer Snippe wil graag dat een cijfermatige onderbouwing van de verkeersstromen en de gevolgen van een circuit in het inspraakrapport wordt opgenomen.

De heer Vriens zal in het inspraakrapport een onderbouwing meenemen op basis van beschikbare gegevens. Het college kan besluiten om extra verkeerskundig onderzoek te laten verrichten.

De heer Lestestuiver meldt dat de Steentilstraat nog recentelijk op de schop is geweest en dat de riolering ook is vernieuwd, Belangrijk is dat de openbare ruimte goed wordt onderhouden.

6. Afronding
Op verzoek van enkele aanwezigen organiseert de projectleiding een vervolgoverleg. De inspraak is na 26 maart formeel afgerond.
De voorzitter dankt de aanwezigen voor hun deelname en sluit de avond.

Naschrift
Op verzoek van de wethouder is een tweede avond georganiseerd op 14 april, aanvang 20.00 uur in het Hampshire hotel, Radesingel 50, te Groningen. De wethouder is dan ook zelf aanwezig. De mogelijkheid om schriftelijk te reageren is verlengd tot en met 23 april. Een uitnodiging is huis aan huis verspreid in de omgeving van de Steentilstraat. In de Groninger Gezinsbode van 8 april 2010 is de vervolgbijeenkomst aangekondigd.

2. presentielijst inspraakavond 15 maart 2010

Presentielijst inspraakavond herinrichting Steentilstraat
15 maart 2010. Hampshire hotel, Radesingel 50 te Groningen

1.	Bert Snippe	St Jansstraat 17a	9712 JM Groningen
2.	Hans Lannooij	Steentilstraat 27b	9711 GK Groningen
3.	Yang Zhou	Steentilstraat 28	9711 GN Groningen
4.	J. Lestestuiver	Steentilstraat 9a	9711 GJ Groningen
5.	Drewes de Haan	Kostersgang 24-e	9711 CX Groningen
6.	C. Wiersema, Q-park	Rademarkt	Groningen
7.	Maaike Trimbach	Steentilstraat 27a	9711 GK Groningen
8.	M.G.M. Megens	Steentilstraat 10a	9711 GM Groningen
9.	A.N. Remmelink	Steentilstraat 41a	9711 GL Groningen
10.	I.L. Brummel	Steemtilstraat 41a	9711 GL Groningen
11.	R. van Blaaderen	Schuitendiep 49	9711 RB Groningen
12, 13	Renè en Claudia Julsing (bloemist)	Steentilstraat 27	9711 GL Groningen
14.	Wieger de Graaf, Ferwerda	Steentilstraat 47	9711 GL Groningen
15.	Crebas	Steentilstraat 7	9711 GJ Groningen
16.	M.A. Fendhuizen Kunsthandel Columbus	Steentilstraat 15/15a	9711 GJ Groningen
17.	De Groef audio	Steentilstraat 26	9711 GM Groningen
18.	Prins Consultancy	Radesingel 41c	9711 EH Groningen

3. verslag van de inspraakavond van 14 april 2010

Inspraakavond (2) herinrichting Steentilstraat
Datum : 14 april 2010.
Plaats : Hampshire hotel, Radesingel 50 te Groningen
Onafhankelijk voorzitter mevrouw Liesbeth Bunnik

Aanwezig namens de gemeente:
Mevrouw Karin Dekker, wethouder verkeer en vervoer
De heer Jan Nijhoff, projectleider
Mevrouw Lisa Blom, projectsecretaris (notulen)
De heer Han Vriens, verkeerskundige

En in de zaal ca 42 belangstellenden waarvan 36 personen de presentielijst hebben getekend.

1. Opening door de voorzitter mevrouw Liesbeth Bunnik

Mevrouw Bunnik heet iedereen welkom. Doel van de avond is om iedereen te informeren over het herinrichtingsplan voor de Steentilstraat en om vragen te beantwoorden. Alle opmerkingen, mondeling en schriftelijk, worden meegenomen in het inspraakdocument dat voor besluitvorming wordt voorgelegd aan de raad.

De aanwezigen die de presentielijst tekenen krijgen het verslag van deze inspraakavond toegezonden. Informatie over het project is te vinden op de website diepenring.groningen.nl. Via de website kunt u ook een schriftelijke reactie geven. De inspraakperiode is verlengd tot vrijdag 23 april.

2. Inleiding door de wethouder verkeer mevrouw Dekker

Op 15 maart 2010 is een eerste inspraakavond gehouden over de herinrichting Steentilstraat. Toen is ook een alternatief voorstel (circuit via Kostersgang) besproken dat vanuit de bewoners/ondernemers is ingediend via de klankbordgroep. De aanwezige personen op de eerste bijeenkomst hebben aangegeven nog verder te willen praten. De wethouder was graag bij die eerste bijeenkomst geweest en wil ook nu graag persoonlijk het collegevoorstel toelichten en met de betrokkenen in gesprek gaan. Daarom is er een tweede inspraakavond georganiseerd en is de inspraakperiode verlengd.

De gemeenteraad van Groningen wil al langer dat de Steentilstraat autoluw wordt gemaakt met een comfortabele looproute voor bezoekers vanuit de garage Damsterdiep en een prettige en ook veilige route voor fietsers. De voorgenomen herinrichting sluit goed aan op het beleid voor de hele binnenstad waarbij het college kiest voor versterking van de verblijfsfunctie van de binnenstad. Het college wil graag van de aanwezigen ieders mening horen over het herinrichtingsvoorstel voor de Steentilstraat.

3. Toelichting op het ontwerp door de verkeerskundige de heer Vriens

Het beleidskader voor de herinrichting van de Steentilstraat komt uit de nota Binnenstad.nu (2008). Het thema is:'een straat om te verbinden'.Vanaf 1993 (Binnenstad Beter) is het gemeentelijke beleid al gericht op het verbeteren van de verblijfsfunctie van de binnenstad. De bezoekersaantallen moeten toenemen en de voetganger staat centraal. Het merendeel van de binnenstadsbezoekers uit de stad Groningen komt op de fiets. De bezoekers uit het Groninger Ommeland zijn belangrijke consumenten en komen hoofdzakelijk met de auto en een aanzienlijk deel ook met het openbaar vervoer. Automobilisten kunnen in de parkeergarages dichtbij het centrum parkeren of komen met de P+R bus van parkeerterreinen aan de rand van de stad en transformeren zo tot voetganger binnen de diepenring.

Bij het ontwerp spelen drie functies in de Steentilstraat een rol:

- de verkeersfunctie;
- de ruimtelijke en functionele functie;
- de inrichting.

Bij de herinrichting van de binnenstad is al eerder discussie gevoerd over de rijrichting van het verkeer in de Steentilstraat en de verkeersfunctie van de Steentilstraat. De Steentilstraat heeft vanaf 1997 een beperkte verkeersfunctie. Een kortsluitende route door de binnenstad, waarbij de doorstroming minder vlot hoeft te zijn omdat verblijven en laden en lossen hier prioriteit heeft.

Inmiddels is de capaciteit van het hoofdwegennet verbeterd en zijn er bijvoorbeeld verschillende aanpassingen uitgevoerd bij de Europaweg en Zuidelijke Ringweg. Als de nieuwe Berlagebrug over het Eemskanaal (t.h.v. Ikea) geopend wordt zal de verkeersdruk op de Europaweg sterk afnemen. Het is wenselijk om het doorgaande verkeer niet langer door het centrum te leiden, maar via het hoofdwegennet. In aansluiting op de realisatie van de parkeergarage Damsterdiep kan de Steentilstraat nu worden ingericht als verblijfsgebied met het primaat voor voetgangers en fietsers.

De Steentilstraat is een mooie, licht gebogen straat met enkele bomen aan de rand van het kernwinkelapparaat. De straat is goed aangesloten en toegankelijk vanuit de oostelijke stadswijken. Er is sprake van een goede functiemix met food/non food, horeca, speciaalzaken, startende ondernemingen en ook oud gedienden. Op de begane grond zijn winkels en het wonen is op de verdieping in de vorm van kamerverhuur en ook is er particulier woningbezit,

De Stoeldraaierstraat is een referentiebeeld voor de herinrichting van de Steentilstraat, met relatief brede trottoirs, een verkeersbeeld waarbij voetgangers en fietsers dominant zijn, venstertijden waarin laden en lossen mogelijk is en plaatselijk een extra voorziening om het verblijven te ondersteunen in de vorm van een terras, fietsenstalling, extra vrije loopruimte en in de gevellijn aandacht voor presentatie en verlichting.

In de loop van 2009 zijn met de klankbordgroep een tweetal verkeersmodellen besproken. Uitgangspunten voor de herinrichting zijn:

- veel minder doorgaand verkeer;
- geen tram door de Steentilstraat;
- meer obstakelvrije ruimte voor de voetganger;
- veiliger kruispunten, vooral bij de Steentilbrug.

De gemeente kiest voor een herinrichting van de Steentilstraat met venstertijden in aansluiting op het geldende regime in de binnenstad. Binnen de venstertijden van 05-11 uur en van 18-20 uur is laden en lossen toegestaan.

De maatvoering van de rijbaan blijft ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie, die is nu 4.50 m. breed. Het trottoir aan de noordkant (zonzijde) kan worden verbreed door het opheffen van de parkeerplaatsen aan die zijde. De parkeergarages Damsterdiep en Rademarkt voorzien op loopafstand in ruime mate in de parkeerbehoefte van winkelbezoekers.
Verder wordt er gekeken naar een andere organisatie van het fietsparkeren in de straat. Dit onderwerp is op de inspraakavond van 15 maart uitgebreid toegelicht en besproken. De gemeente vraagt aan de aanwezigen om mee te denken over alternatieven, ook op eigen erf.
Als experiment zijn begin 2010 ter hoogte van de koffieshops beugelrekken weggehaald als ondersteunende maatregel om de overlast bij de koffieshops te verminderen en de doorloop te verbeteren. De uitkomsten van dat experiment zijn nog niet bekend. Als mensen de behoefte hebben om te reageren op dit experiment dan kunnen ze dat aan mevrouw Blom of aan de heer Vriens doorgeven.

De gemeente verwacht dat door instelling van venstertijden het autoverkeer fors zal afnemen, van circa 5000 naar maximaal 2000 motorvoertuigen per etmaal.
NB: Binnen de venstertijden is de Steentilstraat toegankelijk voor verkeer, dus ook voor bezoekers van de parkeergarage Rademarkt en het Politiebureau.
De Steentilstraat is voor automobilisten als doorgaande route aantrekkelijker dan bijvoorbeeld de Oosterstraat. Het handhaven op het laden en lossen binnen de venstertijden is daarmee een aandachtspunt. Dit kan met inzet van de politie (handhaven met menskracht) en eventueel ook versterkt met een fysieke afsluiting van de straat.

In juni 2010 wordt naar verwachting een besluit genomen over de route van tramlijn 2, die mogelijk over het Kattendiep en Oostersingel gaat rijden. Bij de Steentilbrug gaat er dan veel veranderen. Als bekend is hoe de situatie gaat worden, kunnen we verder kijken naar een verkeersveilige inrichting van deze kruising. Op het Zuiderdiep, op de parallelrijbaan ter hoogte van de Albert Heijn, wordt waarschijnlijk tweerichtingsverkeer voor fietsers ingevoerd als de tram er komt. De aanwezigen worden uitgenodigd om in de hal van de dienst RO/EZ de maquette en tekeningen van de tramroute te komen bekijken .

Als alternatief voor de herinrichting met venstertijden is er in de Klankbordgroep een circuitvoorstel gedaan dat wordt ondersteund door een aantal ondernemers uit de Steentilstraat. Het voorstel houdt in dat er een knip, een barrière wordt gemaakt ter hoogte van de kruising Prinsenstraat - Rademarkt. Het autoverkeer kan door de Steentilstraat en Kostersgang circuleren waardoor de Steentilstraat alleen aantrekkelijk is voor bestemmingsverkeer, maar wel 24 uur per dag bereikbaar blijft voor ondernemers en bewoners.
Op de inspraakavond van 15 maart 2010 is er veel zorg uitgesproken over de bereikbaarheid van verschillende winkels gedurende de venstertijden. Vooral de levering van verse goederen (vlees, bloemen, brood en banket) was een punt van zorg.

4 a. Inventarisatie vragen en reacties
De **heer Tuni**, van De Bron Textiel (lid van de klankbordgroep), merkt op dat er in de Kostersgang achter de Steentilstraat nog een opvangcentrum is voor daklozen. Wat is het gemeentelijke beleid hierin gezien de huidige overlast door de klanten van de koffieshops?

Een **bewoonster** van een studentenhuis: kan de klankbordgroep toelichten waarom het Kattendiep geen onderdeel is van het circuitvoorstel? En waarom neemt de gemeente het circuitmodel niet over? Is er nagedacht over fietsenstalling voor bewoners? Er is nu een tekort aan stallingmogelijkheid voor studenten.

De heer Strengholt sluit zich daarbij aan. Biedt de gemeente stallingmogelijkheden aan als er ook stallingplaatsen verdwijnen?

Mevrouw Eenhuizen woont boven haar winkel en heeft vaak overlast van fietsen van omwonenden die in de portiek van de winkel worden geplaatst. Zij pleit daarom ook voor meer stallingplaatsen voor fietsen op straat.

De **heer Lannooij** (klankbordgroep): in de vorige bijeenkomst is gevraagd of de politie een toelichting zou kunnen geven op de handhaving op venstertijden en op de bereikbaarheid van het politiebureau. De politie is echter opnieuw niet aanwezig, wat is daarvan de reden?
Hij antwoordt op de vraag over het circuit dat de gemeente om een aantal redenen het circuitmodel niet heeft overgenomen. De uitvoering past niet in het gestelde budget en de politie heeft aangegeven niet akkoord te gaan met de knip vanwege de bereikbaarheid van het hoofdbureau. De klankbordgroep heeft aangegeven een cijfermatige onderbouwing te willen op de verkeersreductie met het circuitvoorstel. Dit is bij de uitwerking niet uitgevoerd. Het Kattendiep is niet meegenomen in het circuitvoorstel o.a. vanwege het geplande tramtracé.

De **heer Julsing**, la Bouquetterie: is het mogelijk om met een vergunning te kunnen laden en lossen buiten de venstertijden? Zijn bloemenwinkel is daar sterk van afhankelijk.

Mevrouw Snoeijer is aanwezig met een aantal bewoners uit de Kostersgang. Men is geschrokken van het circuitmodel van de ondernemers. De bewoners van de Kostersgang voelen er niets voor dat er al vanaf 05 uur in de ochtend extra verkeer door de straat komt. Wat denkt de gemeente te doen aan verkeersoverlast, mocht dit plan toch doorgaan? Het circuit kan beter langs het Kattendiep lopen. De bewoners zijn wel voor een goede wandelroute door de Steentilstraat, maar tegen een circuit door de Kostersgang omdat daarmee de verkeersproblemen verplaatst worden naar de Kostersgang.

Juwelier Zandvliet is geen voorstander van het circuitmodel, maar wil wel af van het autoverkeer vooral vanwege de overlast rond zijn winkel, vanwege bezoek aan de koffieshops. De hele dag door worden er drugs afgeleverd. De heer Zandvliet geeft de voorkeur aan het model met venstertijden van de gemeente.

De **heer Lannooij** denkt dat de verkeersdruk in de Kostersgang niet zal toenemen met het circuitvoorstel. Er moet wel worden gehandhaafd op verkeer voor de koffieshops.

De **eigenaar van Café Kult** vindt het belangrijk voor ondernemers dat hun zaak ook buiten de venstertijden bereikbaar is.

De **heer Ypey,** mede namens de Groninger City Club. Kan de heer Vriens toelichten of er een sluipverkeerroute gaat ontstaan over de Radesingel?

De **heer Lestestuiver** vraagt of er een alternatieve route is voor de afvoer van auto's, het vrachtverkeer gaat zeker niet achteruit rijden.

De **heer Oostindier** woont aan de Radesingel en ziet veel verkeer vanuit de Steentilstraat naar de Oosterbrug rijden. De gemeente moet voorkomen dat er sluipverkeer ontstaat bij beide varianten vanaf de Steentilbrug naar de Oosterbrug via de Kleine Steentilstraat, Kleine Molenstraat, Trompstraat en Radesingel noordzijde.

De **heer Moesker, Dimension plus.** Er worden in Groningen steeds meer venstertijden ingevoerd. Welke garantie kan de gemeente geven dat expediteurs de goederen kunnen blijven uitleveren? De heer Moesker zegt dat hij de helft van zijn omzet kwijt raakt als er een dag later wordt geleverd. De heer Moesker pleit voor een systeem zoals in Delft waar de straat kan worden afgesloten met beweegbare paaltjes met een pasjessysteem voor de toegang.

Een **spreker**; blijven de trottoirs in de Steentilstraat wel of niet gehandhaafd?

4b. Antwoord gemeente:

Mevrouw Dekker.
Bijna iedereen wil minder verkeersdrukte en een beter verblijfsklimaat. En iedereen ziet de voordelen van minder auto's in de Steentilstraat. Daarover zijn we het eens.

Veiligheid
In de Kostersgang zit al heel lang een vestiging van het Leger des Heils. Wij zijn een grote stad en moeten mensen opvangen op een aantal locaties. Over deze opvanglocatie zijn weinig klachten bekend en deze locatie is al jaren in gebruik.

Fietsparkeren
De behoefte aan fietsenstallingen is een belangrijk onderwerp voor de hele binnenstad. Het college van B&W komt voor de zomer van 2010 met een plan van aanpak voor het stallen van fietsen in de binnenstad. Waar het mogelijk is kijken we naar inpandige oplossingen.

Venstertijden en bevoorrading winkels
Het college ondersteunt het voorstel van de venstertijden. Wij verwachten daarmee ook een verbetering van het verblijfsklimaat in de Kostersgang.
De politie heeft bij het hoofdbureau een ingang aan de Kostersgang met een spoedhek om snel te kunnen uitrukken. De politie vindt het circuit via de Kostersgang niet aanvaardbaar omdat ze bij het snel moeten uitrukken worden gehinderd in het adequaat uitvoeren van hun taken.

Er is zorg over de bevoorrading van winkels in de venstertijden vooral als het gaat om verse waren (vlees, brood, bloemen). De ervaringen in de rest van de binnenstad met venstertijden zijn goed. De gemeente Groningen hanteert ruime venstertijden in vergelijking met andere steden. Mevrouw Dekker is een groot voorstander van maatwerk met een systeem van paaltjes en pasjes. Hiermee wordt het handhaven aanzienlijk makkelijker. Op het ogenblik ontbreekt hiervoor echter de steun in de gemeenteraad, onder andere vanwege de kosten. Ook de GCC heeft aangegeven dit idee niet te ondersteunen omdat dit het open uitnodigende karakter van de Groninger binnenstad aantast. Misschien wil de GCC haar standpunt hierin heroverwegen.

De **heer Lestestuiver.** Als de bevoorrading niet goed geregeld is zullen winkels verdwijnen.

Mevrouw Dekker. Ik heb begrip voor uw zorg. Elders in de stad is er ook zorg geweest rond de invoering van de venstertijden. Tot dusver zijn de ervaringen positief en hebben winkels voordeel van het systeem.
De heer Julsing van La Bouquetterie, vraagt om stukje coulance voor zijn bloemenwinkel, de enige in het centrum. In verband met de veilingtijden moet er vaak na 11 uur geleverd worden.

Mevrouw Dekker; Er zijn meer bedrijven met verse waren en ook horecabedrijven in het centrum. Uw situatie is niet uniek. Handhaven door de politie wordt bemoeilijkt als er uitzonderingen worden gemaakt.

Reactie van de heer Vriens (verkeerskundige)
Bevoorrading winkels
Versdistributie, cateraars (warm en koud) en bloemen zijn bijzondere bevoorradings categorieën in de binnenstad. Zij hebben te maken met strenge wetgeving (HACCP) en een bijzonder tijdpad gelet op de bedrijfsvoering. Deze distributie kan goed worden opgelost met een paaltjes variant (selectieve toegankelijkheid). Van rijkswege zijn er ook uitzonderingen mogelijk zoals geldtransporten. Het zou goed zijn als de gemeente een vergunning zou kunnen verstrekken voor dit soort bedrijven waarvoor een uitzondering kan worden gemaakt op de venstertijden. De gemeenteraad zou zich hierover moeten uitspreken.

Venstertijden, sluipverkeer
Wij verwachten geen sluipverkeer in de richting van de Rademarkt omdat de rijrichting op de Winschoterkade blijft zoals die is. Er zijn verder geen echt aantrekkelijke alternatieve routes. Het lokale verkeer dat naar het zuiden wil, kan na realisatie van de garage Damsterdiep prima gebruik maken van de Europaweg. Als de Berlagebrug gerealiseerd is zal de verkeersdruk op de Europaweg sterk verminderen.

Een **spreker** vraagt waarom de venstertijd al om 05.00 uur ingaat.
De heer Vriens; dat is vooral in verband met de bereikbaarheid van de markt en dat is ook in het belang van de reiniging van het centrum (afval) Laden en lossen in de Steentilstraat is mogelijk op de rijbaan. De trottoirs blijven gehandhaafd.

Spreker: Op het eind van de Kostersgang (bij de Winschoterkade) is een bijzonder smalle rijbaan. De heer Vriens: wij kennen die situatie en de gemeente verdedigt op dit ogenblik ook niet de circuitvariant.

Over de afwezigheid van de regiopolitie wordt opgemerkt dat de politie is uitgenodigd om aanwezig te zijn. De politie heeft echter aangegeven geen partij te willen zijn in de discussie over de herinrichting en zich te willen beperken tot hun adviesrol.

Pauze

5a. Vervolg reacties.
De voorzitter inventariseert de overige vragen.

De **heer Tuni.** Wat gaat de gemeente doen aan de overlast rond de koffieshops?

De **heer Zandvliet.** Welke visie heeft het college op de overlast rond de koffieshops, het hangen en dealen. Wij verwachten dat de overlast zich gaat verspreiden naar de zijstraten en naar het Damsterdiep.

Mevrouw Milosavljevic woont in de Kostersgang. Nogal wat verkeer voor de koffieshop parkeert hier op de stoep. De bewoners vrezen een toename van overlast door illegaal parkeren.

De **heer Moesker.** Ons winkelpersoneel start om 9.45 uur vlak voor de opening van de winkel. Welke garantie geeft de gemeente dat goederen in venstertijden geleverd kunnen worden?

De **heer Van der Weg, de Groef audio.** Onze winkel heeft openingstijden die buiten de venstertijden liggen. Klanten moeten met spullen die zwaar zijn naar hun auto lopen.

Mevrouw Brummel. Kan het circuit ook via het Kattendiep lopen.?

De **heer Kooi.** Wat vindt het college een reden om de paaltjes niet te gebruiken.

De **heer Lannooij.** Kan de rijrichting in de Steentilstraat worden omgedraaid als onderdeel van de tramroute?
De **heer Ypey (GCC)** vraagt of er een derde oplossing mogelijk is door de rijrichting in de Steentilstraat om te draaien?

Spreker: komt er meer fietsparkeergelegenheid in de straat? Het ruimen van weesfietsen duurt soms heel lang.

5b. Reactie Gemeente
Fietsparkeren
Mevrouw Dekker geeft aan dat weesfietsen regelmatig worden weggehaald door de milieudienst. Er komt een plan van aanpak voor het fietsparkeren in de binnenstad. Wij kunnen nu nog geen concrete maatregelen toezeggen.

De **heer Moesker** merkt op dat hij blij is met het verdwijnen van het fietsenrek voor koffieshop de Glory. Verschillende sprekers willen graag dat de gemeente zich inzet voor het opheffen van de overlast rond de koffieshops bijvoorbeeld door het sluiten of verplaatsen van de koffieshops.

Overlast
Mevrouw Dekker geeft een toelichting op het standpunt van het college met betrekking tot de overlast situatie. De gemeente is gehouden aan het vergunningenbeleid voor de koffieshops en het college wil in principe de koffieshops niet sluiten. Onder verantwoordelijkheid van de burgemeester wordt er in overleg met de politie gewerkt aan de veiligheid. Met de politie wordt onder andere gekeken naar de mogelijkheid om een stopverbod in te stellen. Zolang mensen op straat geen strafbare feiten plegen en alleen maar hangen kan er niet worden ingegrepen door de politie. Mevrouw Dekker zegt toe dat de gemeente binnen een maand een aparte bijeenkomst zal organiseren over de overlast situatie rond de koffieshops. De aanwezigen worden via de presentielijst hiervoor uitgenodigd.

Bereikbaarheid winkels
Met betrekking tot het laden en lossen voor klanten en expediteurs is er in de gemeente een bezorgdienst voor het halen en brengen van pakketten.
De heer Moesker. Een en ander sluit niet aan op de werktijd van het personeel. Releases in de winkel moeten op tijd geleverd worden. Expediteurs moeten steeds meer rekening houden met venstertijden.
De heer Vriens. Groningen kent ruime venstertijden. U bent als winkelier ook opdrachtgever. Het aanpassen van winkeltijden is aan u, als ook het maken van afspraken over de belevering. Wij kennen in Groningen een stadsdistributiesysteem waarmee men de mogelijkheid heeft om goederen op elke tijd aangeleverd te krijgen.

De heer Moesker stelt dat hij als winkelier geen invloed heeft op de levertijd van goederen. De heer Vriens. Men kan lid worden van de stadsdistributie en deze kan buiten de venstertijden de binnenstad in.

Circuit Kattendiep
Over een circuit langs het Kattendiep merkt de heer Vriens op dat dit geen optie is vanwege de tramroute, de bereikbaarheid van de parkeergarage Rademarkt en de veiligheid voor voetgangers richting de Grote markt.

Rijrichting Steentilstraat
In het voorstel voor tramlijn 2 wordt de rijrichting omgekeerd van het Zuiderdiep naar het Damsterdiep. De besluitvorming rond de tramroute moet nog worden afgerond in een afzonderlijk traject en de detaillering wordt nog uitgewerkt.
Het derde alternatief voor het reduceren van het autoverkeer in de Steentilstraat is het omdraaien van de rijrichting. Wij moeten bekijken hoe dit zou aansluiten op een mogelijke tramroute waarin het Hereplein mogelijk wordt afgesloten voor autoverkeer en een situatie waarbij de zuidelijke parallelrijbaan van het Zuiderdiep mogelijk een fietsroute wordt in beide richtingen.

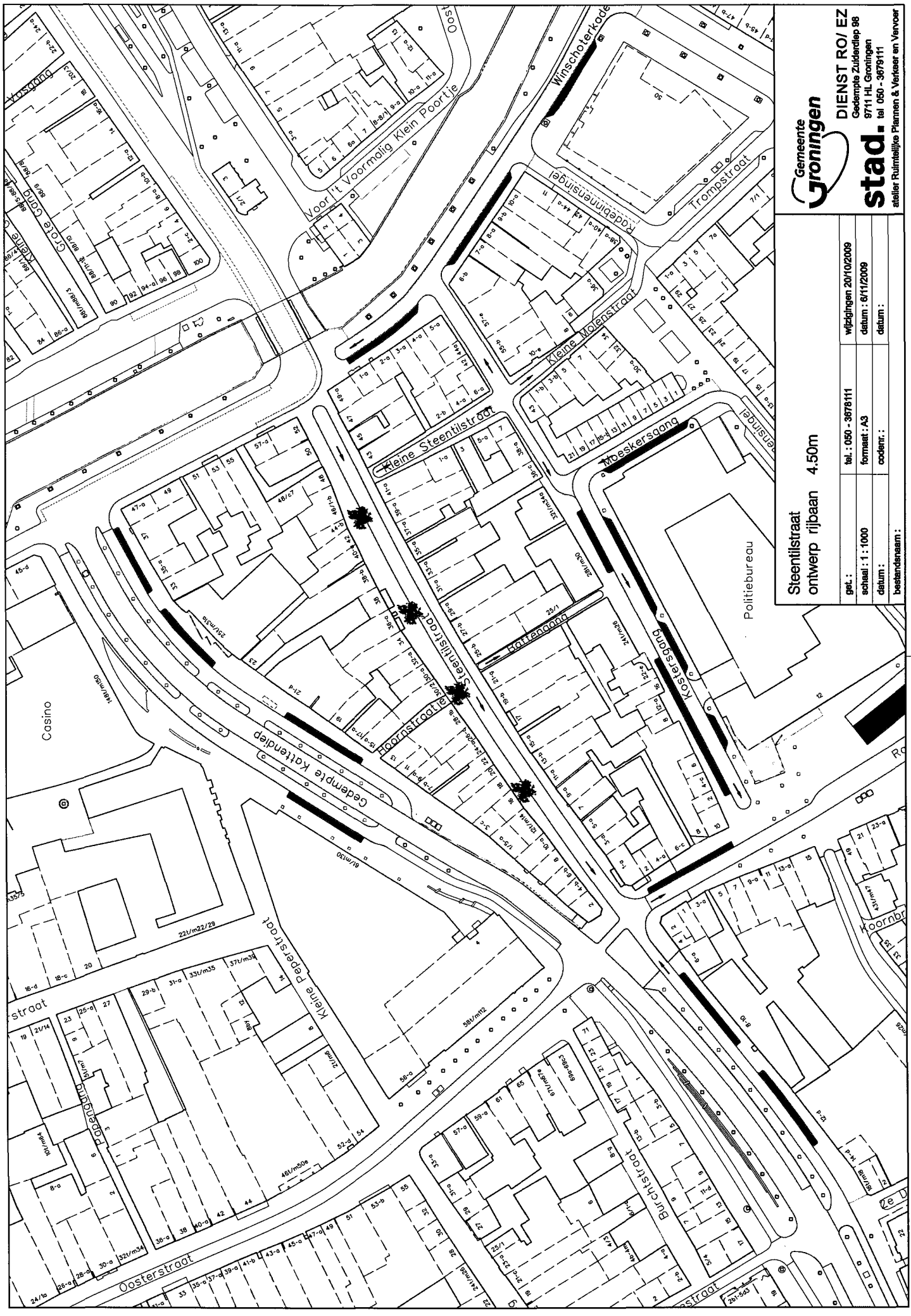
Mevrouw Milosavljevic; er is zorg over het parkeren in de Kostersgang. Als de Steentilstraat wordt afgesloten dan parkeren klanten van de koffieshops in de zijstraten zoals via de Moeskersgang.
De huidige situatie kan daartoe inderdaad aanleiding geven, gelet op het brede trottoir en de inritsituatie in de Kostersgang. Hier kan alleen handhaving een antwoord bieden.

6. Toelichting op de vervolgprocedure door de projectleider de heer Nijhoff.
Tot en met 23 april 2010 kunt u nog schriftelijk, per brief of via de website reageren. Wij verwachten het verslag van deze avond medio mei beschikbaar te hebben. U krijgt dit dan toegezonden. Het verslag is ook beschikbaar op de website.

In de komende tijd worden de schriftelijke en mondelinge reacties gebundeld en verwerkt in een inspraakdocument dat met het inrichtingsvoorstel van het college voor besluitvorming wordt voorgelegd aan de raad. Wij proberen het voorstel op de agenda van de raad van juni geplaatst te krijgen.

In de raadscommissie verkeer en vervoer kunt u spreektijd aanvragen via de griffier. Wanneer de nota wordt behandeld in de raadscommissie en raad wordt dit gepubliceerd in de Gezinsbode van donderdag in de rubriek stadsberichten. Voorafgaand aan de vergadering.

De voorzitter sluit de bijeenkomst en dankt iedereen voor zijn/ haar inzet en aanwezigheid.

– HERINRICHTINGSPLAN –

BIJLAGE