



Herverdeling openbare ruimte ten gunste van fietsers en voetgangers

Factsheets

Auteur
Mobycon

versie 2020



ASTRAAT/BRUGSTRAAT Groningen

Kenmerken:

- Flexibiliteit
- Netwerkbenadering
- Verblijfsruimte

Doel(en)

Belangrijkste doel van dit project was het **verbeteren van het verblijfsklimaat** ('place to be' in plaats van alleen 'place to buy'). Daarnaast wilde de gemeente meer ruimte voor de voetganger en fietser. Hierbij is het van belang dat de ruimte geschikt en toegankelijk is voor iedereen. Ook het versterken van het economisch klimaat is daarbij een doel.



Achtergrond

Deze herinrichting en de achterliggende doelen zijn onderdeel van een programma naar aanleiding van de visie **'Bestemming Binnenstad'**. Deze is in 2015 tot stand gekomen na een uitgebreid participatietraject. Om het verblijfsklimaat te verbeteren worden een **aantal busroutes omgelegd** zodat ze niet meer dwars door de binnenstad gaan. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor lopen, fietsen en verblijven. De auto was al grotendeels uit de binnenstad verdwenen als gevolg van het (legendarische) Verkeerscirculatieplan uit 1977.

De gemeente heeft de ontwerpmethodiek **'Verkeer in de Stad'** toegepast en heeft op basis daarvan ontwerpprincipes geformuleerd voor de herinrichting.

Maatregelen

Om de herinrichting mogelijk te maken zijn busroutes omgelegd en zijn er **alternatieve fietsroutes** gecreëerd; op lokaal niveau maar ook rondom de binnenstad. De route was de drukste fietsroute van

Voor



Na



Bron: CycloMedia

de stad, waardoor het lastig is om zonder spreiding van fietsers ook een goed verblijfsgebied te kunnen maken.

Bij de herinrichting is gekozen voor een **oopenvolging van verblijfsgebieden en stroomroutes** voor langzaam verkeer. Alleen hulpdiensten, auto's van bewoners en voertuigen voor bevoorrading van winkels en markt worden als gast toegelaten.



Bron: Gemeente Groningen. Groningen heeft de principes van Verkeer in de Stad toegepast op het traject Astraat-Brugstraat-Munnekeholm. Dit heeft geleid tot een oopenvolging van verblijfsruimtes en stroomgebieden voor langzaam verkeer. Er is ontworpen op basis van gewenste snelheden.

Financiering

Naast reguliere budgetten voor onderhoud en beheer is er geld vrijgemaakt vanuit het **binnenstadsprogramma** om een kwaliteitsslag te kunnen maken. Er is geen gebruik gemaakt van private financiering of andere financieringsbronnen.

Ontwerp

De verblijfsgebieden zijn ingericht als **groene shared spaces** waar de fietser en motorvoertuigen te gast zijn in voetgangersgebied. De tussenliggende stroomgebieden kennen geen noemenswaardige hoogteverschillen maar een subtiele zonering: altijd is er sprake van een **hybride rijloper met dubbele lengtemarkeringen** (3,5-4,5 meter afhankelijk van drukte) en een minimaal voetgangersprofiel dat voldoet aan de eisen van toegankelijkheid. Waar mogelijk is de rest bestemd als vrije ruimte. Dat kunnen stoepzones zijn of andere vrije ruimte voor terrassen of groen, afhankelijk van de breedte ter plekke. **Continue looproutes en toegankelijkheidsprincipes hebben** daarbij **prioriteit**.

'Shared space'



Op dit moment is nog niet al die vrije ruimte bestemd om ook in de praktijk te kunnen testen wat wel werkt en wat niet. Parallel aan deze herinrichting is ook een **leidraad openbare ruimte voor de binnenstad opgesteld**.

Voor het gemotoriseerd verkeer (alleen bestemmingsverkeer) geldt nu **eenrichtingsverkeer de stad uit**.

Participatie

Het grote participatietraject vond eigenlijk al plaats in de periode 2013-2015 in het kader van de binnenstadsvisie. Ook bij de herinrichting is **uitgebreid gesproken met ondernemers en omwonenden** en een speciale werkgroep toegankelijkheid. Dit vond plaats in diverse gesprekken en **ontwerpcafé's** maar ook in **binnenstadscafé's** voor een groter publiek. Stakeholders konden meedenken in het ontwerptraject. Door middel van de **placegame methode** is het toekomstig gebruik geactiveerd. Dit heeft o.a. geleid tot de oprichting van een lokale winkeliersvereniging. Zowel gemeente als stakeholders zijn tevreden over het participatietraject



Bron: CycloMedia

Evaluatie en resultaten

Er zijn nog geen metingen gedaan naar intensiteiten. Deels verplaatst het fietsverkeer zich, deels trekt het weghalen van de bussen nieuwe (o.a. meer kwetsbare) fietsers aan. De hybride rijloper functioneert prima en wordt gebruikt zoals bedoeld.

In de verblijfsgebieden is de voetganger echt dominant en de rest past zich aan. In de stroomgebieden zijn oversteekbaarheid en het stallen van fietsen wel aandachtspunten omdat er nog steeds heel veel fietsers zijn. Er heeft een uitgebreide evaluatie op het gebied van toegankelijkheid plaatsgevonden met de werkgroep toegankelijkheid met suggesties voor verbeteringen. Er gebeuren geen ongelukken en het verkeer regelt zichzelf zoals ook de bedoeling is.

Afgezien van deze aandachtspunten krijgt de gemeente **positieve feedback** van alle stakeholders

Belangrijkste lessen

- Ga eerst of op z'n minst gelijktijdig flankerende maatregelen realiseren, dan kan de gebruiker vanaf dag 1 ook gebruik maken van alternatieven.
- Analyseer huidige gebruik ook op netwerkniveau en leg dat naast beoogd gebruik.
- Uitgebreide participatie erg belangrijk. Niet op bezuinigen.
- Vertel de waarheid, ook over evt. negatieve aspecten/gevolgen.
- Probeer flexibiliteit in te bouwen.
- Maak gebruik van een werkgroep / ervaringsdeskundigen die zich bezig houden met toegankelijkheid.
- Het is en blijft een samenspel tussen inrichting, gebruik / programmering en toezicht / handhaving. Daarbij is 'eigenaarschap' van de straat en belangrijk punt.