

Participatieverslag

Doorwaadbare Stad

Lijzijde



Versie: oktober 2024

Inhoud

1.	Inleiding.....	3
2.	Stappenplan leidraad openbare ruimte.....	3
3.	Ophalen	6
4.	Klankbordgroep	6
5.	Laten zien	7
6.	Overleg ondernemers.....	7
7.	Samenvatting	8

1. Inleiding

In de mobiliteitsvisie nemen we op veel plekken in onze gemeente afscheid van het uitgangspunt dat de auto centraal staat. We kiezen voor een doorwaadbare stad, waarin fietsen en/of lopen de makkelijkste manier is om je te verplaatsen.

Dit doen we door op (bijna) alle wegen binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid te verlagen van 50 km/h naar 30 km/h. We focussen ons op de herverdeling van de openbare ruimte; minder ruimte voor auto's en meer voor groen, ontmoeten, voetgangers en fietsers.

De Lijzijde is onderdeel van de doorwaadbare stad. Samen met bewoners en belanghebbenden werken we aan hand van de Leidraad Openbare Ruimte aan een nieuwe inrichting van de Lijzijde.

Dit participatieverslag omvat een samenvatting van alle participatiemomenten en de opgehaalde reacties en ideeën van belanghebbenden. Het verslag dient als naslagwerk voor betrokkenen, de projectgroep en de politiek.

2. Stappenplan leidraad openbare ruimte

De leidraad openbare ruimte is een inspiratiedocument voor een andere openbare ruimte. De leidraad kan bij het ontwerpproces helpen in het gesprek met buurten en straten over de kans de leefkwaliteit in het projectgebied te verhogen. Voor de participatie zijn hiervoor een aantal processtappen uitgewerkt:

- Voorwerk; zoek uit welke achtergrondinformatie en beleidsdocumenten invloed hebben op het plangebied en stel aan de hand van de leidraad openbare ruimte de raamwerken voor het plangebied op.
- Ophalen; haal bij bewoners en gebruikers op wat er leeft in de buurt, waar de knelpunten zitten in het plangebied en welke wensen en ideeën er zijn.
- Klankbordgroep; vorm een diverse klankbordgroep van actieve bewoners en gebruikers en werk samen met de klankbordgroep aan het schetsontwerp. Bijvoorbeeld door het organiseren van buurtwandelingen of ontwerpessies.
- Laten zien; werk het schetsontwerp uit tot een voorlopig ontwerp en leg deze voor aan de buurt. Haal op hoe de bewoners en gebruikers tegen het voorlopig ontwerp aan kijken en of zij nog verbeterpunten zien.
- Bestuurlijke besluitvorming.

Belevings raamwerk

Legenda

- ontwerp beperkt voor bebouwing
- verbetere bebouwing
- plein / ontmoetingsruimte
- plein om te ontmoeten
- strategie / open gebied
- kunstuurk
- ruimte voor dominante markten
- Citywide strategische locaties
- Verspreiden met voldoende ruimte voor ontmoeting en water
- Beleidsgebieden van de gemeenschap

- 
- De straat heeft identiteit
- De straat stimuleert de beleving

Groen-blauw raamwerk

Legenda

- Groen (gas en beperking)
- Water
- Blauw ruimte voor groen
- Doorgaande groenstructuur / park
- Verbeteren landstructuur
- Groene koran met volwassen bomen
- Karakteristieke landschappelijke groenstructuur
- Oversticht in begroting
- Schaduwwerking van bomen
- Vermindering verharding

- 
- De straat is een ecosysteem
- De straat is klimaatadaptief

Raamwerk Sociaal

Legenda

- Verregeringsgebied
- Ruimte voor de verrijping
- Meer ruimte voor de verrijping
- Prestige ingrepen
- Elke keer / open gebied
- Ruimte voor (cultureel) evenementen
- Verregeringsgebied en verrijping
- Ruimte voor foodtruck / restaurant
- Faciliteit ruimte voor buurt evenementen
- Terrace voor terras
- Verregeringsgebied en verrijping
- Verregeringsgebied en verrijping
- Verregeringsgebied en verrijping

- 
- De straat creëert waarde
- De straat is een gezonde omgeving
- De straat is openbaar domein
- Gemeente Groningen

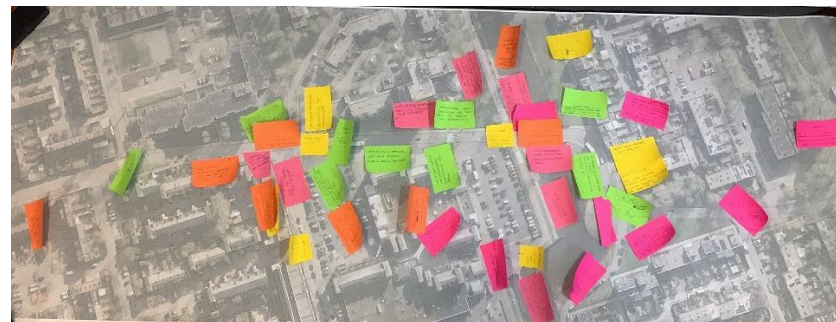
[illegible]

- 
- De straat is voor iedereen
- De straat is veilig
- De straat heeft mobiliteit op maat

3. Ophalen

Op 4 maart 2024 is de eerste inloopavond gehouden. Op deze avond hebben we met behulp van posters uitgelegd wat het project inhoudt (opdracht) en waar wij als gemeente rekening mee moeten houden (kaders). Aan de hand van een plattegrond van het gebied konden geïnteresseerden aangeven waar de knelpunten in het plangebied liggen en welke wensen en ideeën zij hebben voor de straat. Daarnaast is een gemeentelijke webpagina over het project opgericht en via contactformulieren, gesprekken en mails is ook de nodige input opgehaald. Ook is aan de geïnteresseerden gevraagd of zij verder willen meedenken in de vorm van een klankbordgroep. Op deze inloopavond zijn ongeveer 50 mensen langsgekomen.

De rode lijn van de binnengekomen reacties is de zorg over de verkeersveiligheid in dit gebied: er wordt te hard gereden, een aantal plekken is onoverzichtelijk en er is vraag naar goed verlichte zebrapaden. Daarnaast zijn er suggesties voor de aankleding van het gebied. Er is m.n. behoefte aan meer zitplekken.



4. Klankbordgroep

Op 21 mei werd een schetsontwerp voorgelegd aan de klankbordgroep. Er waren negen aanmeldingen voor de klankbordgroep, maar bij deze bijeenkomst waren vier leden aanwezig. Zij vertegenwoordigende m.n. de oudere generatie bewoners. Er was één wat jongere bewoner aanwezig. Tijdens deze bijeenkomst was er discussie over de veiligheid rondom het kruisende fietspad, over de plek van de fietser in het straatbeeld en over de onoverzichtelijke bocht bij de Kombuis. Ook de inrichting van de parkeerplaats en de mogelijkheden voor een standplaats voor de WMO-taxi/bezorgdiensten voor de flat aan de Lijzijde kwamen ter sprake.

5. Laten zien

Het schetsontwerp is uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp aan de hand van de sessies met de klankbordgroep. Dit voorlopig ontwerp hebben we tijdens een inloopavond op 5 september 2024 laten zien aan de buurt. Ook deze avond is goed bezocht door ongeveer 65 geïnteresseerden.

De reacties op het voorlopig ontwerp waren over het algemeen positief. Er was vooral veel lof over het feit dat de Lijzijde daadwerkelijk wordt aangepakt. Er waren nog een aantal suggesties voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Deze gingen met name over de inrichting van de parkeerplaats en het gebruik van deze parkeerplaats door marktkramen en vrachtwagens.



6. Overleg ondernemers

Het voorlopig ontwerp is apart met de ondernemers gesproken. Omdat de inritten versmald worden, heeft dat consequenties voor het laad en losgedrag zoals dat nu gebeurt. Voor het bevoorraden van de winkels in de zuidwestelijke hoek van het winkelcentrum is in de huidige situatie een laad en losplek voor bakwagens en busjes geacommodeerd aan de westkant van het zuidelijk parkeerplein. Voor grotere (vracht)wagens zijn drie laad en losvoorzieningen rondom het winkelcentrum beschikbaar. In zowel het ontwerp voor de openbare ruimte rondom het winkelcentrum, als het ontwerp voor de Lijzijde blijft deze situatie bestaan. Ook met het versmallen van de inritten kunnen bakwagens en busjes de draaicirkel maken.

Wat echter nu gebeurt is dat ook grote vrachtwagens het parkeerplein gebruiken om enkele winkels in deze hoek te bevoorraden. Omdat vrachtwagens de draaicirkel rondom de parkeerplekken niet kunnen maken steken zij achteruit in. Hierdoor ontstaan niet alleen onveilige situaties met voetgangers die over het parkeerplein lopen, maar worden ook tijdens het lossen (gehandicapt) parkeerplekken tijdelijk geblokkeerd worden. Met het versmallen van de inritten van het parkeerplein kan dit niet meer.

Deze ondernemers geven aan dat het belangrijk is dat de winkels in de zuidwest hoek bevoorrad kunnen blijven worden, ook met vrachtwagens. Ondanks dat ze het verbeteren van de leefkwaliteit rondom het winkelcentrum ondersteunen, moet dit hun inziens niet ten koste gaan van de logistieke mogelijkheden. Het gebruiken van de daarvoor aangewezen laad en losplekken is in hun ogen

geen goed alternatief, omdat de vrachtwagen dan onbeheerd achterblijft.

Daarnaast is ook het verwijderen van 12 parkeerplekken besproken. Deze parkeerplekken moeten verwijderd worden ten behoeve van het verbeteren van de looproutes en de algehele beleving rondom het winkelcentrum, plus het tegengaan van de hittestress en het bevorderen van de afwatering op de parkeerpleinen. De ondernemers geven aan alle parkeerplekken nodig te hebben voor hun klanten. Het verwijderen van de parkeerplekken is onderdeel van het project herinrichting winkelcentrum Lewenborg en niet van de herinrichting Lijzijde. Dit plan is op 3 april 2024 goedgekeurd door de raad.

7. Samenvatting

Tijdens het participatieproces zijn er in totaal 50 verschillende schriftelijke reacties opgehaald, naast de vele gesprekken die we gevoerd hebben met geïnteresseerden tijdens de inlopen of losse gesprekken. De reacties zijn te verdelen in vijf categorieën. Hieronder leest u per categorie een samenvatting van de binnengekomen reacties en wat we hier mee gedaan hebben.

Groen

Het toevoegen van meer groen wordt toegejuicht. Naast dat dit aantrekkelijk is voor de omgeving, zorgt meer groen ook voor demping van geluid, betere afwatering, het opnemen van fijnstof en verkoeling.

Verkeersveiligheid

Een grote meerderheid van de reacties gaat over de verkeersveiligheid en dan met name de snelheid op de Lijzijde. Er worden suggesties aangedragen om deze te verminderen, bijvoorbeeld in de vorm van drempels. Drempels zijn echter niet mogelijk vanwege de bus die over deze weg rijdt. In plaats daarvan versmallen we de weg, waardoor er vooral een visuele belemmering ontstaat.

Ook de inritten naar de parkeerpleinen worden veel genoemd als onveilig. De inritten worden versmald zodat verkeer niet meer kriskras door elkaar loopt. We proberen met de aanpassingen de diverse verkeersstromen beter te scheiden. Dit plan kan op veel steun rekening vanuit de belanghebbenden. Ondernemers in het winkelcentrum zien wel problemen met deze verandering. Vrachtwagens kunnen hierdoor niet meer laden en lossen op het parkeerplein, wat in de huidige situatie ook niet mag, maar in de praktijk wel plaatsvindt. Als laden en lossen met vrachtwagens wel mogelijk gemaakt wordt op het parkeerplein, dan zal dat ten koste gaan van nog eens minimaal 10 parkeerplekken. Het verlies van nog meer parkeerplekken is voor de ondernemers niet aanvaardbaar. Er zijn drie laad- en losplekken voor vrachtwagens rondom het winkelcentrum die gebruikt kunnen worden. Gebruik hiervan voorkomt het vervallen van parkeerplekken en verhoogt de verkeersveiligheid en beleving op het parkeerplein. Daarom wordt vastgehouden aan het gebruik van de reeds drie bestaande laad- en losplekken.

Daarnaast klinkt de roep tot het verplaatsen van de zebrapaden om zo veiliger over te kunnen steken. Deze krijgen in het ontwerp inderdaad een nieuwe locatie zodat de looproutes logischer worden. Daarbij worden de zebrapaden iets verhoogd aangelegd zodat de oversteek toegankelijker wordt voor mensen in een rolstoel of met een rollator.

Leefbaarheid

In het kader van leefbaarheid zijn er enkele reacties binnengekomen, met name over het toevoegen van meer zitgelegenheid. In het ontwerp zijn dan ook meer zitplekken toegevoegd.

Parkeren

Een klein aantal reacties gaat over het verwijderen van parkeerplekken ten behoeve van groen en verkeersveiligheid. Met name de ondernemers zien het liefst geen parkeerplekken verdwijnen. Dit is echter onvermijdelijk gelet op het scheiden van de verkeersstromen, de algehele verkeersveiligheid, leefbaarheid en hittestress. Bovendien is dit al meegenomen in het plan voor de herinrichting van de openbare ruimte rondom het winkelcentrum waarover de raad op 3 april 2024 een beslissing heeft genomen.

Om te onderbouwen dat het verwijderen van parkeerplekken geen significante problemen oplevert, heeft een uitgebreid parkeeronderzoek plaatsgevonden. Verspreidt over meerdere dagen waaronder 2 marktdagen is gekeken naar de parkeerdruk op de parkeerpleinen, maar ook rondom het

winkelcentrum. Daarbij is ook gekeken naar de tijdsduur van de geparkeerde voertuigen.

Uit de parkeermeting blijkt dat op marktdagen de parkeerdruk erg hoog is, waar vooral op de parkeerpleinen en de Kajuit direct naast de markt ook fout wordt geparkeerd. Er is echter nog wel ruimte in de nabije omgeving rondom het winkelcentrum. Op de overige dagen ligt de parkeerdruk op en rondom het winkelcentrum niet hoger dan 70%. Hierbij hebben we alleen gekeken naar de parkeerplekken direct rondom het winkelcentrum. Kijken we naar de woonstraten in de buurt, ligt de parkeerdruk nog lager.

Opmerkelijk is dat slechts 40% van de geparkeerde auto's op de parkeerpleinen er maximaal 4 uur staat. Ongeveer hetzelfde percentage staat er langer dan 6 uur geparkeerd. In de avonduren ligt de parkeerdruk rond de 25%.

Gelet op de uitkomsten van het parkeeronderzoek en de voordelen die het verwijderen van parkeerplekken oplevert voor de leefbaarheid, verkeersveiligheid en klimaatadaptatie, vinden wij het acceptabel om 12 parkeerplekken van de ruim 400 op te offeren ten gunste van de algehele beleving.

Alle gedane suggesties zijn zo goed als mogelijk verwerkt in het ontwerp.