

BIJLAGEN

ONTWERPLEIDRAAD LEEFKWALITEIT OPENBARE RUIMTE



Gemeente
Groningen

felixx
LANDSCAPE ARCHITECTS
& PLANNERS



COLOFON

FELIXX

Michiel van Driessche
John de Groot
Elan Redekop van der Meulen
Cherk Ga Leung
Shuangyun Chen

ADVISEURS:

GOUDAPPEL

Christiaan Kwantes
Stijn van der Slot

STIPO

Sander van der Ham

UNIVERSITEIT VAN AMSTERDAM

Marco te Brömmelstroet

IN OPDRACHT VAN / IN SAMENWERKING MET GEMEENTE GRONINGEN

UITGAVE

2021





INHOUDSOPGAVE BIJLAGEN

BIJLAGE 1: Oosterhamrikzone

<i>Ontwikkelzone Oosterhamrikzone</i>	256
<i>Twee toekomstige dragers</i>	260
<i>Alternatieve organisatie</i>	261
<i>Mobiliteit</i>	262
<i>Strategische raamwerken</i>	263
<i>Alternatieve organisatie</i>	264
<i>Oosterhamrikkade</i>	268
<i>E. Thomassen à Thuessinklaan</i>	270
<i>Wielewaalplein</i>	278
<i>Vinkenstraat St Franciscusschool</i>	284
<i>Vinkenstraat Doorsteek</i>	290
	296

BIJLAGE 2: Principes vanuit de 14 straattypologieën

<i>Landschappelijke context</i>	302
<i>Sociaal Programmatische context</i>	304
<i>Mobiliteitscontext</i>	305
<i>Cultuurhistorische context</i>	306
	307

BIJLAGE 3: Principes vanuit beleidsterreinen

<i>Inrichtingsprincipe gebiedsontsluitingsweg</i>	308
<i>Toegankelijke openbare ruimte</i>	310
<i>Kunst op straat percentageregeling</i>	314
<i>Beheerlijnen ontwerp openbare ruimte</i>	318
<i>Regenwater stroomschema</i>	320
<i>Ambitieweb Groningen duurzaam GWW</i>	324
<i>Richtlijn fietsvriendelijke voorzieningen</i>	332
	334

BIJLAGE 4: Agenda voor andere beleidsterreinen

<i>Parkeerstrategie</i>	336
<i>Beheer</i>	338
<i>Stadstoezicht / Veiligheid</i>	340
	342



BIJLAGE 1

Oosterhamrikzone



OOSTERHAMRIKZONE

In de voorliggende bijlage is de opgave voor de Oosterhamrikzone doordacht en verbeeld vanuit de Leidraad Openbare Ruimte. De Oosterhamrikzone heeft hier een andere status dan de iconische plekken die in de Leidraad zijn verbeeld, omdat de Oosterhamrikzone reeds een eigen specifieke projectopgave heeft. De Oosterhamrikzone is één van de ontwikkelzones van Groningen, waarbij de brede zone langs het Oosterhamrikkanaal zich ontwikkelt tot een veelzijdige stadsradiaal. Belangrijk onderdeel van de opgave zijn betere verbindingen met de oostzijde van de stad en het behoud van duurzaam openbaar vervoer. Maar minstens zo belangrijk is de ruimtelijke vernieuwing van dit stadsdeel, waarbij de kanaalzone als recreatieve 'ruggengraat' gaat werken. In de langsricting van binnenstad tot in Kardinge, in de dwarsrichting tussen de Oosterparkwijk en de Korrewegwijk.

De Mobiliteitsvisie en de Leidraad Openbare Ruimte hebben de opgave voor de Oosterhamrikzone in een nieuw daglicht gezet. Voor de Oosterhamrikzone is het 'herwinnen van de openbare ruimte' een enorme kans, zowel voor de buurt zelf als om de vraag naar goede verbindingen in een nieuw perspectief te zetten. De principes die de Leidraad aanhaalt: de 10 nieuwe dimensies van de straat en de alternatieve organisatie van de buurt zijn helpende methodes om te onderzoeken hoe binnen de opgave Oosterhamrikzone de 'nieuwe stedelijkheid' in het straatbeeld kan worden getekend. Het onderzoek toont aan dat de opgave voor de Oosterhamrikzone zich niet beperkt tot nieuwe routes langs bestaande wijken, maar dat de echte opgave is om de eigenheid van de wijken zelf en de nieuwe kansen voor de kanaalzone elkaar te laten versterken. Met de kanaalzone krijgen de buurten een geheel nieuwe kwaliteit openbare ruimte, ontstaat een toekomstbeeld om de eigenheid en leefkwaliteit van de wijken zelf te kunnen versterken en sluiten de buurt en de kanaalzone onderling stevig op elkaar aan tot een aantrekkelijk en krachtig stadsdeel.

De toepassing van de Leidraad Openbare Ruimte op de Oosterhamrikzone betekent een herformulering van de opgave en geeft middels de methode van straatdimensies, straatbeelden en buurtnetwerken aan hoe de opgave voor de Oosterhamrikzone zich vanuit dit nieuwe perspectief verder kan ontwikkelen. Er zijn geen ontwerpen gepresenteerd, maar inspiratiebeelden gebaseerd op de leidraad, als een mogelijke basis bij de volgende ontwerpogaven.



Zaagmuldersbrug 1954



Zaagmuldersbrug ca. 1940



Huidige Oosterhamrikkade

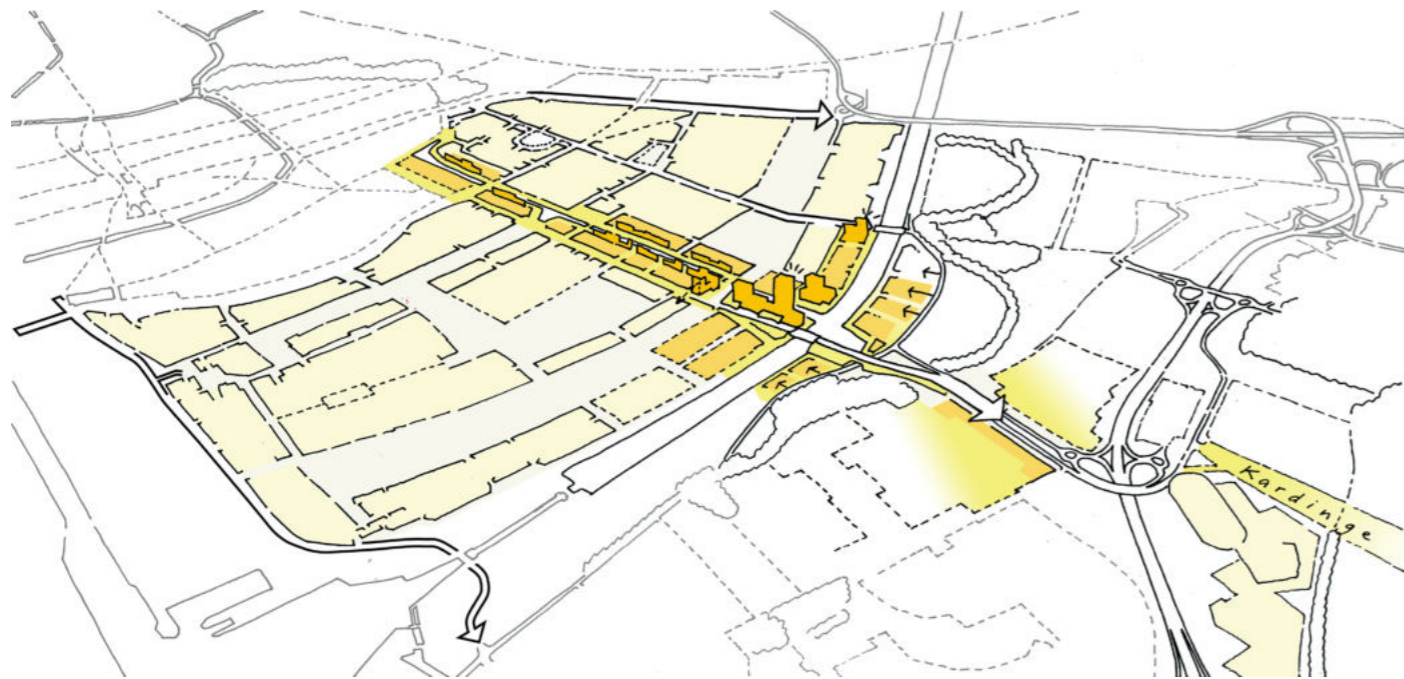
OOSTERHAMRIKZONE

CENTRALE DRAGERS ALS SCHAKEL NAAR EEN GROTERE STADSRADIAAL

De Oosterhamrikzone als ontwikkelzone heeft het potentieel een aanjager te zijn voor een veel groter oostelijk stadsdeel (The Next City). De kanaalzone heeft niet (meer) de kwaliteit die ze zou kunnen en moeten hebben. Het Oosterhamrikkanaal als waterlijn is daarin een prachtige ruimtelijke drager: een waterspiegel die in één keer doorverbindt van de buitenschil (het Van Starckenborghkanaal) tot de rand van het nieuwe Ebbingekwartier. Bovendien is het de overgang tussen de Korrewegwijk en de Oosterparkwijk: wijken met veel cultuurhistorisch erfgoed, architectonische zeer waardevolle publieke gebouwen en het groene tuinstadkarakter met de architectuur van de Groningse School. Juist langs het Oosterhamrikkanaal en op plekken daaromheen is de ruimte echter rommelig en sleets geworden, met buitensporig veel asfalt en functionele verkeersruimte. De Oosterhamrikzone heeft het potentieel een prachtige en krachtige stadslijn te worden, vorm gegeven als een aantrekkelijke, groene en representatieve kanaalzone.

Al in het plan Berlage werd de zone met een verbinding over het Van Starckenborghkanaal ingetekend. Door de jaren heen is er steeds een ruimtelijke en vervoerkundige behoefte geweest om de stad hier door te verbinden naar de oostelijke buitenstad. De busbaan met de Busbaanbrug is hier een uitvloeisel van, die als OV-verbinding heel goed functioneert,

maar voor de oevers van het Oosterhamrikkanaal vooral een verslechtering van de ruimtelijke en sociale kwaliteit heeft gebracht. Bovendien werkt de verbinding niet voor de voetganger, fiets en auto. Een volwaardige oeververbinding voor alle verkeersmodaliteiten is essentieel voor de ontwikkeling van Groningen-Oost als stadsdeel en ondersteunt de transformatie van het Oosterhamrikkanaal tot de ruimtelijk-aantrekkelijke kanaalzone die het kan zijn. De nieuwe oeververbinding wordt een volwaardige schakel voor de stad, niet alleen een autoverbinding. Het stratennetwerk, het stadsweefsel wordt onderling verbonden zodat er een samenhangend groter stadsdeel kan ontstaan. Betekenisvolle plekken komen opeens in een nieuw netwerk te liggen, bestaande kwaliteiten komen beter tot hun recht en er ontstaan logische routes en verbindingen die er tot nu toe niet waren. De oeververbinding vormt als het ware de kwartiermaker voor een nieuwe stadsstructuur die bestaat van het buitengebied, het stadslandschap Kardinge, de Hunzezone, de Oude Wijken tot en met het Ebbingekwartier en de binnenstad.



DE BREDE KANAALZONE

TWEE TOEKOMSTIGE DRAGERS

In de Oosterhamrikzone zelf vormen het Oosterhamrikkanaal en de route Vinkenstraat – E. Thomas à Thuessinklaan twee ruimtelijke dragers, die samen de brede kanaalzone vormen en die als nieuwe ruggengraat werken voor de aanliggende wijken. Deze brede kanaalzone biedt plek aan de busroute (duurzaam Hoogwaardig Openbaar Vervoer) en heeft betere verbindingen met de oostelijke buitenstad nodig om tot volledig wasdom te kunnen komen. Dat betekent: een nieuwe oeververbinding die toegankelijk is voor bus, fiets, voetganger én auto en in de brede kanaalzone zelf een herpositionering van de busroute en nieuwe routes voor auto, fiets en voetganger.

Keuzes vanuit eigen identiteit

De methode van de Leidraad Openbare Ruimte zet het laten spreken van de eigen identiteit van de straat, van de stadsruimte, voorop, en maakt op basis daarvan keuzes voor de beste opbouw van het straatbeeld. Bepalend is daarom de eigen kwaliteit van de kanaalruimte en van de buurtas Vinkenstraat – E. Thomas à Thuessinklaan, die leidend kan zijn voor de nieuwe inrichting. Voor de kanaalzone is dit de basis als groen-blauwe en recreatieve drager en voor de zone Vinkenstraat de basis als stedelijke buurtstraat met een woonkarakter. De keuzes voor de ligging van de bus-, auto- en fietsroute zijn afgestemd op dit eigen

karakter van de twee dragers.

De huidige kanaaloever wordt op dit moment vooral bezet door de busbaan. De kanaaloever is nu een no-go area, uitgevoerd in asfalt met een vangrail op een damwand en met bushaltes die uitbuiken in het kanaal. De huidige busbaan met busbaanbrug maakt de toegankelijkheid van het kanaal voor de gehele wijken aan beide zijden onmogelijk. De busroute zelf heeft nu geen toegevoegde waarde voor de buurt: hij ligt buiten de wijk en inwoners moeten de buurt uit om een bushalte te bereiken die moeilijk benaderbaar is door de ligging op de waterkant.

De keuze om de busroute in de Oosterparkwijk te leggen wordt vanuit de Leidraad Openbare Ruimte vanuit twee richtingen ondersteund. Ten eerste de ligging in de wijk, Openbaar Vervoer dat makkelijk te voet bereikbaar is binnen de wijk zelf en waar overstappunten onderdeel zijn van dynamische buurtpleinen die méér herbergen dan alleen de halte. Ten tweede de kans voor de ruimte aan het kanaal. Bij verplaatsing van de busbaan komen de kanaaloevers vrij voor de inwoners van de wijken en de stad als wél werkelijke toegankelijke, groene en recreatieve oevers. Dit is niet alleen een kans voor bewoners aan het kanaal, maar juist ook voor de hele wijk die opeens direct verbonden is met de nieuwe, groen-recreatieve kanaalzone.

Oosterhamrikkanaal

- Stedelijke drager
- Groenblauwe structuur
- Recreatieve parkzone
- Grens tussen de Oosterparkwijk en de Korrewegwijk



E. Thomassen à Thuessinklaan + Vinkenstraat

- Woonstraten met leefkwaliteit voorop
- Busverbinding met haltes in de buurt
- Wielewaalplein met voorzieningen als sociaal hart

ALTERNATIEVE ORGANISATIE

OOSTERHAMRIKZONE

Optimum van leefkwaliteit en route

De hoofdkeuze tot verplaatsing van de busbaan en inrichting van de nieuwe route als buurtstraat met woonkwaliteit, maakt ook duidelijk dat de hoofdfietsroute bij voorkeur in de kanaalruimte ligt, in plaats van de buurtas Vinkenstraat – E. Thomas à Thuessinklaan. Het nieuwe straatbeeld in de buurtas bestaat naast de busbaan geheel uit een leefstraat, met plekken op straat voor eigen tuinen, speelruimte en verblijfsplekken en waar de auto of de bezorgbus wel kan komen maar slechts te gast is. De inrichting van de buurtas kent als optimum de volle keuze voor de leefstraat met de busroute dóór de buurt. En leent zich niet goed om ook nog eens een hoofdfietsroute in te passen, omdat dat ten koste gaat van het leefstraatkarakter. Op deze manier ontwikkelt de zone Vinkenstraat – E. Thomas à Thuessinklaan zich heel duidelijk als een echte stedelijke buurtstraat, waar zowel de bus rijdt als gewoon wordt en die ten opzichte van de reuring aan het kanaal van fietsers, auto's en voetgangers meer in de luwte ligt.

In de ruimte van het Oosterhamrikkanaal spelen de componenten van recreatieve drager langs de oevers en woonkwaliteit aan de randen de hoofdrol. De auto, fiets en wandelroutes krijgen hierin hun eigen ruimte en positie. De kanaalruimte is toegankelijk en groen van gevel tot gevel, en kent daarbinnen verschillende ruimtes om doorheen te bewegen en te verblijven. In de dwarsrichting komt de kanaalruimte op veel meer plekken en veel vriendelijker dan nu in verbinding te liggen met de woonstraten, plantsoenen en parken van de wijken.

Alternatieve organisatie

De bovenstaande invulling van straten past in een nieuwe, alternatieve organisatie op schaal van de buurt. De wijken komen via nieuwe en vriendelijker dwarsverbindingen veel beter aan de buurtas en de kanaalzone te liggen. Vanuit vier thema's krijgt de buurt van binnenuit een veelzijdiger en gebruiksvriendelijke openbare ruimte. Daarvoor wordt ten eerste het netwerk van woonstraten op een andere manier ingericht en verbonden. De buurt blijft doorwaadbaar, maar de straat werkt niet meer slechts als doorrijdruimte en standplaats voor auto's. Vanuit dit vertrekpunt wordt er ruimte gemaakt voor andere dimensies: de groene kwaliteit, de sociale dimensie en de belevingswaarde van de buurt. Op deze manier kunnen routes tussen de parken groener worden ingericht, werkt het Wielewaalplein weer als daadwerkelijk hart van de buurt en komen karakteristieke plekken beter tot hun recht. Dit beeld komt in stappen van ontwikkeling tot stand. In de praktijk volgt dit een proces waarbij de buurt (naast de grotere transformaties) in meerdere kleine stappen langzaam van kleur verschiet.

MOBILITEIT

EEN NIEUW PERSPECTIEF OP DE STRAAT

Voor de mobiliteit in de Oosterhamrikzone staat een duurzame inrichting voor de (nabije) toekomst voorop. De mobiliteitsvisie beschrijft het belang van hoogwaardig openbaar busvervoer door de zone, over het Van Starkborghkanaal. De opwaardering van deze vaarweg impliceert onder ander de vervanging van de busbaanbrug door een nieuwe oeververbinding die voorziet in de ongehinderde passage van het openbaar vervoer. Voor de nieuwe oeververbinding is een voorkeur voor een zuidelijke ligging in het verlengde van de Vinkenstraat, vanwege de relatie met de gebiedsontwikkeling Oosterhamrikzone. Vanuit de mobiliteitsvisie is gewenst dat de oeververbinding ook ruimte biedt aan de fiets, voetganger en autoverkeer. Voor de ligging en inpassing van de hoofdinfrastructuur in de Oosterhamrikzone is in 2018 de voorkeursvariant "Splitsing" vastgesteld. Deze sluit aan op de hiervoor beschreven ambities voor de ruimtelijke kwaliteit van de zone, met een hoogwaardige busverbinding in de Vinkenstraat en E. Thomassen à Thuessinklaan en het autoverkeer op de Oosterhamrikkade Noordzijde. De mobiliteitsvisie gaat uit van een vrijliggende busroute, met een snelheid van 50 km/u tussen de haltes en stelt verder vooral de leefkwaliteit voorop, waarbij er beduidend minder ruimte wordt gegeven voor de dominantie van de auto in de straat. De uitgewerkte inspiratiemodellen voor de inrichting nemen die leefkwaliteit als uitgangspunt. De visie beschrijft ook een nieuwe hoofdfietsroute naar Karding/Lewenborg (ligging nog te bepalen) en benoemd duidelijk en expliciet de wenselijkheid van een nieuwe autoverbinding vanuit de wijken naar de Oostelijke Ringweg. In de vormgeving als een buurtstraat (30 km/u) met langsparkeren is de ruimte voor de auto beperkt en blijven er veel mogelijkheden over voor het toevoegen van een fietsverbinding, verblijfskwaliteit en groen en voor de bereikbaarheid van het water.

De andere positie van de auto in de openbare ruimte vertaalt zich ook in het lokale stratennetwerk. Verbindingen kunnen onderbroken worden, één-

richtingsstraten en woonstraten zijn opties bij de inrichting en parkeren kan anders en met minder ruimte worden ingevuld. In de uitgewerkte modellen voor de Oosterhamrikkade en Vinkenstraat/E. Thomassen à Thuessinklaan worden inspiratiebeelden en strategische raamwerken getoond waarmee zichtbaar wordt hoe straten kunnen worden met minder of geen auto's.

De auto blijft een onderdeel van de stedelijke mobiliteit en vergt dan andere manieren voor het autoparkeren. In de aanpak daarvan in de Oosterhamrikzone verschillen de mogelijke oplossingen per straat en gebied. Uitgangspunt van de parkeerstrategie is de optimale afstemming van vraag en aanbod door middel van een parkeerbalans en waarin er geen overbodige parkeerruimte meer is, gebaseerd op een minimale parkeernorm. De Leidraad Openbare Ruimte biedt daarvoor een ambitie en werkwijze. Op de Oosterhamrikkade is er ruimte voor parkeren op straat in het totale profiel van de kade en nieuwbouwontwikkelingen langs het kanaal en in de Vinkenstraat voorzien zelf in de parkeerbehoefte op eigen terrein. Met leefruimte en beperkte aanwezigheid van de auto als uitgangspunten voor de andere delen van de Vinkenstraat en de E. Thomassen à Thuessinklaan geven de inspiratiebeelden een opgave voor het autoparkeren. In de gemeentelijke ambitie wordt echter niet meer alle parkeervraag in de (eigen) straat opgelost en biedt het parkeerbeleid handvatten voor het beperken van die parkeervraag, bijvoorbeeld met stringenter regulering. Tegelijkertijd is er nog onbenutte parkeerruimte (openbaar of privaat) in naastgelegen straten, op binnenterreinen en bijvoorbeeld het parkeerdek Wielewaalplein. Voor commercieel parkeren op het Wielewaalplein is minder ruimte, mede op te vangen met een optimale bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets. Een strategie voor de duurzame organisatie van autoparkeren op gebiedsniveau, te ontwikkelen in samenspraak met de inwoners, is noodzakelijk om te kunnen komen tot leefbare en betekenisvolle straten.

HUIDIGE SITUATIE



! Busbaan als barrière langs het kanaal

! 22% minimahuishoudens in de wijk



ALTERNATIEVE ORGANISATIE



- Woonstraten met leefkwaliteit
- Wielewaalplein als sociaal hart
- Recreatief Oosterhamrikkanaal



STRATEGISCHE RAAMWERKEN

OOSTERHAMRIKZONE



MOBILITEITS RAAMWERK

- De HOV as komt in de Vinkenstraat/E. Thomassen à Thuessinklaan in het verlengde van de nieuwe busbaanbrug.
- Oosterhamrikkade noordzijde wordt ingericht als 30 km/u buurtstraat (GOW30).
- De Oosterparkwijk is (voor de auto) niet meer direct verbonden met de Petrus Campersingel via de E. Thomassen à Thuessinklaan.
- De Korreweg wordt omgevormd tot een fietsstraat.
- Versterken van een fijnmazig netwerk van langzaamverkeersroutes die verbindingen tussen de afzonderlijke buurten en met het Oosterhamrikkanaal verbeteren.
- Parkeren op basis van minimum norm moet duurzaam worden aangelegd.
- Strategisch bundelen van parkeerplekken zodat er ruimte vrijgespeeld kan worden voor verblijfskwaliteit in de openbare ruimte met voldoende groen, spelen, klimaatadaptatie en duurzame mobiliteit.
- Voornamelijk in woonstraten is parkeren op straat in de openbare ruimte, niet meer vanzelfsprekend.
- Bij nieuwbouwtontwikkelingen wordt de parkeeropgave op eigen terrein opgelost.
- Langsparkeren zoveel als mogelijk in parkeervakken op de trottoirs in plaats van op de rijbaan, om de rijbaan visueel te versmallen.
- Vinkenstraat/E. Thomassen à Thuessinklaan wordt ingericht als nieuwe woonstraat met ruimte voor leefkwaliteit, verblijf, groen, klimaatadaptatie en duurzaam openbaar vervoer.
- Geen autoparkeren op straat in de Vinkenstraat/E. Thomassen à Thuessinklaan.
- Er zijn drie segmenten te onderscheiden: 1) *segmenten autovrij*: niet toegankelijk voor de auto, alleen te gebruiken voor fietsers, voetgangers en hulpdiensten. 2) *segmenten auto incidenteel*: incidenteel gebruik door bezorgdiensten of verhuishuiswagens mogelijk. 3) *segmenten auto toegankelijk*: auto maakt gebruik van de ruimte maar is te gast.
- E. Thomassen à Thuessinklaan heeft 1 en de Vinkenstraat heeft 2 oversteekmogelijkheden voor voetgangers over de busbaan.



GROENBLAUWE RAAMWERK

- Het Oosterhamrikkanaal vormt de groenblauwe ruggengraat van de Oosterhamrikzone, een kwalitatieve parkruimte van de binnenstad tot het Van Starkenburgkanaal.
- De Oosterhamrikkade noordzijde en zuidzijde worden omgevormd tot een recreatieve routestructuur voor langzaamverkeer met verblijfsplekken aan het water.
- Gorechtkade inzetten als recreatieve groenblauwe corridor door de buurt.
- Voeg groene verbindingen tussen de Korrewegwijk en de Oosterparkwijk toe om een fijnmazig routenetwerk te complementeren.
- Versterken van de groene verbinding tussen het Park Oost-Indische buurt en het Pionerpark (het oude Berlage trace).
- Verbind de groene kwaliteiten in de wijk, zoals het Oosterpark, met andere groene plekken en realiseer een fijnmazig groennetwerk.
- Versterken van de groenblauwe singelstructuur van de Petrus Campersingel.
- Stimuleer bewoners om de groene tuinen in de woonstraten in te zetten als kwalitatieve verblijfsplekken met ruimte voor klimaatadaptatie en biodiversiteit.
- Voeg een herkenbare en doorgaande bomenstructuur toe aan de Vinkenstraat/E. Thomassen à Thuessinklaan
- Groene berm langs de busbaan worden ingezet voor verblijfskwaliteit, biodiversiteit en tijdelijke waterberging dat kan afwateren naar grotere groengebieden, zoals bijvoorbeeld de Gorechtkade.
- Onthard en vergroen de pleinruimtes, zoals het Wielewaalplein, met grote beplantingsvakken en bomen voor een beter verblijfsklimaat
- Meer groenoppervlak op het plein biedt ruimte voor tijdelijke waterberging.
- Een bladerdak over het Wielewaalplein biedt meer schaduw en draagt bij aan het verminderen van hittestress.

STRATEGISCHE RAAMWERKEN

OOSTERHAMRIKZONE



SOCIAAL RAAMWERK

- De bewoners van de wijken zijn betrokken bij hun buurt. Betrek ze bij het ontwerpen van hun eigen wijk, buurt en/of straat.
- Bied ruimte voor ontmoeting op het Wielewaalplein en Oliemuldersplein met activiteit en programma op de schaal van de wijk. Denk hierbij aan het inpassen van de bloemenkiosk Bloemen & Zo en tabakspeciaalzaak Knollema. Op deze manier worden de pleinen het hart van de wijk.
- Kleinschalige pleinen (bijvoorbeeld op het Koekoeksplein) activeren met programma op buurtschaal zoals speeltuintjes, buitensport en/of zitplekken.
- Woonstraten zijn zoveel als mogelijk vrij van parkeren op straat om meer ruimte te realiseren voor verblijf, ontmoeting, spel en sociale interactie in de openbare ruimte.
- Het Oosterpark versterken als de centrale groene parkbestemming in de wijk, waar kinderen via een veilig en overzichtelijk routenetwerk naar toe kunnen.
- Maak prettige, groene routes met voldoende ruimte voor de voetganger van en naar de pleinen en parken in de wijken.
- Maak verblijfsplekken aan het Oosterhamrikkanaal waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en gebruik kunnen maken van het water voor onder andere vissen en kanoën.



BELEVINGSRAAMWERK

- Het Oosterhamrikkanaal als recreatieve en landschappelijke identiteitsdrager van de Oosterhamrikzone.
- Herwinnen van de openbare ruimte op mobiliteit en parkeren schept ruimte voor de voetganger, verblijfskwaliteit, leefkwaliteit en nieuwe klimaatdoelstellingen van de gemeente in de woonstraten.
- Door het Wielewaalplein autovrij te maken ontstaat er een comfortabele en aantrekkelijk plein met meer ruimte voor verblijf, ontmoeting en groen. Het Wielewaalplein wordt daarmee het nieuwe plein voor de buurt met een sterke herkenbare identiteit.
- Bestaande pleinen vergroenen en met elkaar verbinden.
- Een comfortabel en fijnmazig wandelnetwerk waar de voetganger en beleving voorop staat.
- Door voor woonstraten gebruik te maken van klinkerverharding krijgt de straat een prettigere uitstraling, die beter aansluit op de beleving van de voetganger. De busroute zal in asfalt worden uitgevoerd.
- Niveaunderschillen in het straatniveau beperken tot een minimum.
- Maak wandelroutes langs het water om de beleving van het water te stimuleren.
- De groene structuur tussen het Park Oost Indische buurt en het Pioenpark sterker aanzetten als recreatieve zone.
- Maak obstakelvrije hardlooperoutes door de buurt, waar men gemakkelijk een actieve levensstijl kan uitoefenen

ALTERNATIEVE ORGANISATIE

OOSTERHAMRIKZONE

De vier raamwerken vormen gezamenlijk de alternatieve organisatie van de Oosterhamrikzone. Dit raamwerk is een globale weergave waarin op hoofdlijnen de aanpassingen die worden gemaakt aan de opzet van de wijk zijn weergegeven. Om een gedetailleerder beeld te geven van de ingrepen op de straat zijn er vijf straatprofielen uitgewerkt volgens de methode van de leidraad openbare ruimte.

De vijf straatprofielen zijn:

1. Oosterhamrikkade
2. E. Thomassen à Thuessinklaan
3. Wielewaalplein
4. Vinkenstraat St Franciscusschool
5. Vinkenstraat doorsteek



OOSTERHAMRIKKADE

CONCEPT

■ HUIDIGE SITUATIE

De Oosterhamrikkade bevindt zich naast het Oosterhamrikkanaal, een historische waterverbinding tussen de binnenstad van Groningen en het rurale ommeland. Zowel de noord- als de zuidzijde begeleiden het rechtlijnige water waarbij er een overduidelijk verschil zit tussen rand van de noord- en de zuidzijde. De noordkant van de Oosterhamrikkade is ingericht als een harde, rechte kade. Direct naast de betonnen dekstenen op de damwandprofielen staat een vangrail met daarachter een vrijliggende busbaan (Oosterhamrikbaan) van 7meter breed. De rest van het noordelijke profiel wordt ingevuld met een groenstrook van 3m, een straat met aan weerszijden langsparkeren en een trottoir van 3m. Het is op dit moment niet mogelijk om langs het kanaal te wandelen of fietsen. Er is ook geen plek waar het water beleefbaar is of een zichtbare relatie of verbinding met het kanaal is. De busbaan werpt letterlijk een barrière op waardoor de Korrewegwijk geen relatie heeft met het water en waardoor er geen routes zijn die dit mogelijk maken. Ruimte voor een aangename en attractieve langzaamverkeersroute, als onderdeel van een groter recreatief routenetwerk, langs het

water met verbindingen tot de wijk is er ook niet. Er is hiervoor geen ruimte en de busbaan maakt de toegankelijkheid van een dergelijke route onmogelijk.

De zuidzijde heeft een ander karakter. Hier wordt het kanaal begrensd door een groene oever met woonboten. Een groot gedeelte van de oever wordt gebruikt door de bewoners van woonboten als tuin, opslag, berging of parkeerplek. De resterende ruimte is voor beplanting, groen en bomen. Direct grenzend aan de groenstrook ligt de Oosterhamrikkade Zuid met langsparkeren, een rijbaan en een trottoir van 3m. De zuidzijde van het Oosterhamrikkanaal heeft een zichtbaar andere inrichting, maar de barrièrewerking is gelijk aan die van de noordzijde. De woonboten en de inrichting van de oever dragen niet bij aan de beleving van het water of de verblijfskwaliteit van de oever. En de Oosterparkwijk en de nieuwe gebiedsontwikkeling Oosterhamrikkade Zuid zijn niet verbonden met het kanaal waardoor de woningen vanuit de beleving van de bewoners ver verwijderd zijn van het water. Verder draagt de zuidzijde niet bij aan een groter recreatief langzaamverkeersnetwerk.

■ STRAKS

De Oosterhamrikkade noordzijde kan binnen de herontwikkeling van de Oosterhamrikzone een belangrijke rol vervullen als landschappelijke, recreatieve identiteitsdrager. De oever kan opnieuw toegankelijk gemaakt worden door het verwijderen van de busbaan langs het water. Dit biedt de kans om een groen oeverpark te realiseren, die reikt tot aan de gevel van de woningen, waar omwonenden kunnen wandelen, fietsen en verblijven. Met deze groene parkidentiteit draagt het Oosterhamrikkanaal met de Oosterhamrikkade bij aan het versterken van deze groenblauwe ruggengraat van de omliggende wijken met ruimte voor biodiversiteit en klimaatadaptatie.

Het oeverpark op de Oosterhamrikkade noordzijde krijgt een wandelpad langs het water met verblijfsplekken aan en op het water. De fietsroute is onderdeel van het hoofdfietsnetwerk in de stad en een belangrijke nieuwe verbinding tussen binnenstad en Karding. Daarbij is het fietsen langs het kanaal in een groene setting ook nog eens recreatief aantrekkelijk. Deze kwalitatieve fietsroute profiteert namelijk van de rijke waterbeleving van het Oosterhamrikkanaal en de groene parkbeleving van de oever.

In de zone tussen de waterkant en de woningen loopt een buurtstraat (GOW30) met op korte afstand gelegen oversteekmogelijkheden, waardoor direct aanwonenden, maar ook bewoners uit de Korrewegwijk, veilig en comfortabel naar de groene waterkant toe kunnen wandelen. Naast de rijbaan worden langsparkerplaatsen gerealiseerd. Ze worden op het niveau van de stoep uitgevoerd om hiermee de rijbaan visueel te versmallen en het trottoir breder te maken wanneer er niet wordt geparkeerd. Tussen de parkeerplaatsen staan bomen in ruimte groenvakken. De parksfeer reikt hierdoor tot aan de woningen waardoor de bewoners van de Oosterhamrikkade noordzijde direct aan het park wonen. Voor de woningen is een zone gereserveerd voor tuintjes, waar men de ruimte krijgt om te tuinieren en te verblijven. De stoep krijgt voldoende maat om sociale interactie te stimuleren tussen de bewoners onderling.

Oosterhamrikkanaal zuidzijde wordt volledig heringericht waarbij zicht op en contact met het water een belangrijk uitgangspunt is. Hiervoor krijgen de tuinen van de woonboten een 'make-over' met voldoende ruimte om zichtlijnen te maken tussen de nieuwbouw en het water. Op een aantal plekken is er ook aan deze zijde de ruimte om verblijfsplekken aan het water te maken.



OOSTERHAMRIKKADE CONCEPT

Inrichting met 30 of 50 km/u: wat maakt het anders

Voor de Oosterhamrikkade Noordzijde werd in 2018, vóór de ontwikkelingen van de Mobiliteitsvisie en de Leidraad Openbare Ruimte, nog uitgegaan van een gebiedsontsluitingsweg (G.O.W.) met 50 km/u. Dit uitgangspunt is nu veranderd naar een buurtstraat waar 30km/u wordt gereden en die heel anders in de ruimte kan liggen. De buurtstraat maakt onderdeel uit van de lokale inrichting van woning tot waterkant, in plaats van een G.O.W.-50 die nog steeds een barrière in stand hield tussen de woonkant en het kanaal.

Buurtstraat -30km/u: onderdeel van de lokale openbare ruimte

Bij de keuze om 30 km per uur te rijden past een heel ander straatbeeld en inrichtingsprincipe dan bij de G.O.W.-50km/uur. De straat krijgt een informele uitstraling en inrichting: deels uitgevoerd in klinkers, zonder rijbaanstrepen en net zoals bij een woonstraat veel meer gelegenheid om vrij over te steken en door de ruimte te bewegen. De buurtstraat is één straat die vooral de wijken en daarmee ook de woningen ontsluit, met parkeren langs de weg. Het is niet meer nodig om een aparte ventweg te maken, de buurtstraat is ook de woonstraat. Daarmee is de buurtstraat onderdeel van de hele ruimte van woning tot waterkant, en komt er letterlijk meer ruimte vrij om te leven en te verblijven.

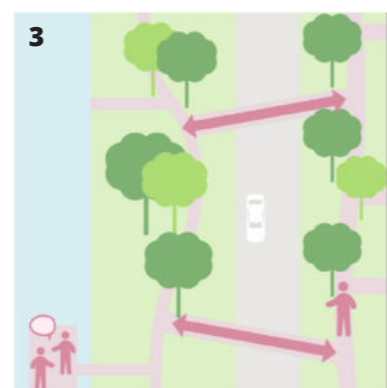
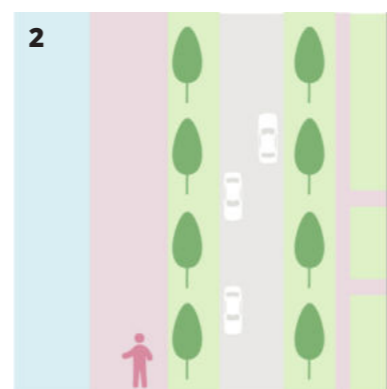
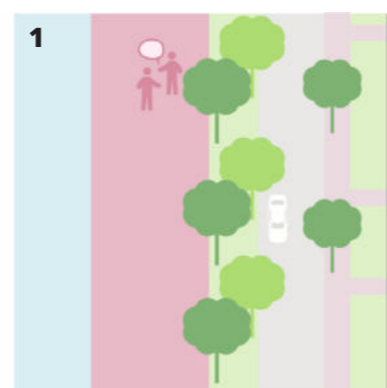
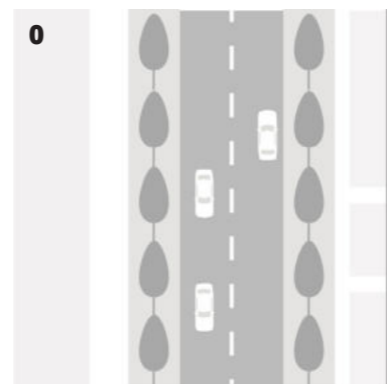
G.O.W.-50km/u: barrière veroorzaakt twee smalle leefkanten

De G.O.W.-50 uit 2018 splitste de ruimte nog steeds op in twee delen. Aan de woonzijde was een extra ventweg voorzien, om zodoende voor de bewoners een 'eigen ruimte' te creëren los van de doorgaande weg. Aan de waterkant bleef een smalle strook over die als wandelpad en recreatieve kant gebruikt kon worden. Op oversteekpunten konden deze ruimtes met elkaar verbonden worden, maar met dit model kon er nog geen prioriteit en invulling gegeven worden aan de leefkwaliteit in de zone en langs het water

Drie basismodellen

Drie basismodellen voor de buurtstraat 30 km/uur zijn verkend die laten zien hoe de huidige Oosterhamrikkade Noordzijde van straatbeeld kan veranderen. Het opvallendst daarin is de inrichting met deels klinkers, een veel groener straatbeeld en een ruimte die van woning tot waterkant veel meer als één ruimte toegankelijk is. Nu ontstaat ook daadwerkelijk de mogelijkheid om leefruimte en recreatieve ruimte te maken. Niet alleen de Oosterhamrikkade Noordzijde, maar de hele kanaalruimte van de Oosterhamrikkade Noordzijde en Zuidzijde kan zo als één toegankelijke en aantrekkelijke stadsruimte gaan werken.

De drie verschillende modellen laten steeds net een andere opbouw zien, waardoor de nadruk op een kade (waterkant), een laan (groen langs de route) of een park (een groene wandelomgeving aan het water) wordt getoond. Juist die bandbreedte laat zien dat er verschillende beelden mogelijk zijn door de openbare ruimte anders te ordenen. De basismodellen zijn een vertrekpunt. Ter verdere inspiratie is het model park verder uitgewerkt vanuit de kansen van de Leidraad Openbare Ruimte. Daarin zijn ook specifieke thema's dieper uitgewerkt, zoals de leefruimte bij de woning, een brede recreatieve oever en de buurtstraat als onderdeel van de gehele ruimte.



0. Laan variant (50km/u):
Een gebiedsontsluitingsweg met 50km/u met aan weerszijden een haag en bomenrijen.



1. Kade variant (30km/u):
Een promenade langs het water met een groene strip tussen de promenade en de gebiedsontsluitingsweg.



2. Laan variant (30km/u):
Bomenrijen aan weerszijden van de gebiedsontsluitingsweg.



3. Park variant (30km/u):
Een groene invulling van de kade waar de gebiedsontsluitingsweg in het park en de woningen direct aan het park liggen.

Renderbeelden door gemeente uit eerder proces

OOSTERHAMRIKKADE

INSPIRATIEBEELD



	Tuinen woonboten	Oosterhamrikkanaal	Park	Rijbaan	Parkeren	Stoep	Tuin
Mobiliteit							
Veiligheid							
Toegankelijkheid							
Gezondheid							
Sociaal							
Economie							
Beleving							
Ecologie							
Klimaatadaptatie							
Identiteit							

E. THOMASSEN À THUESSINKLAAN

CONCEPT

■ HUIDIGE SITUATIE

De Thomassen à Thuessinklaan is een woonstraat van 24 meter breed. Het straatprofiel wordt gedomineerd door een brede asfalt rijbaan met aan weerszijden parkeerplaatsen op het niveau van de rijbaan. Dit zorgt ervoor dat de straat voor minimaal 70% verhard en stenig is. De woningen aan beide zijden van de straat hebben tuinen, meestal omsloten door hoge groene hagen. Hierdoor is er weinig interactie tussen de woningen en de straat. De tuinen zijn geen onderdeel

van de perceelsgrenzen van de woningen en bevinden zich op openbaar terrein. Een groot gedeelte van de tuinen wordt voornamelijk gebruikt voor het stallen van fietsen en zijn vaak verhard met betontegels. De bomen in de straat hebben een klein formaat. Dit zou deels kunnen liggen aan de slechte groeiomstandigheden van de bomen. De straat bevindt zich namelijk op zware zeelei en de bomen staan in de verharding met een minimale boomspiegel.



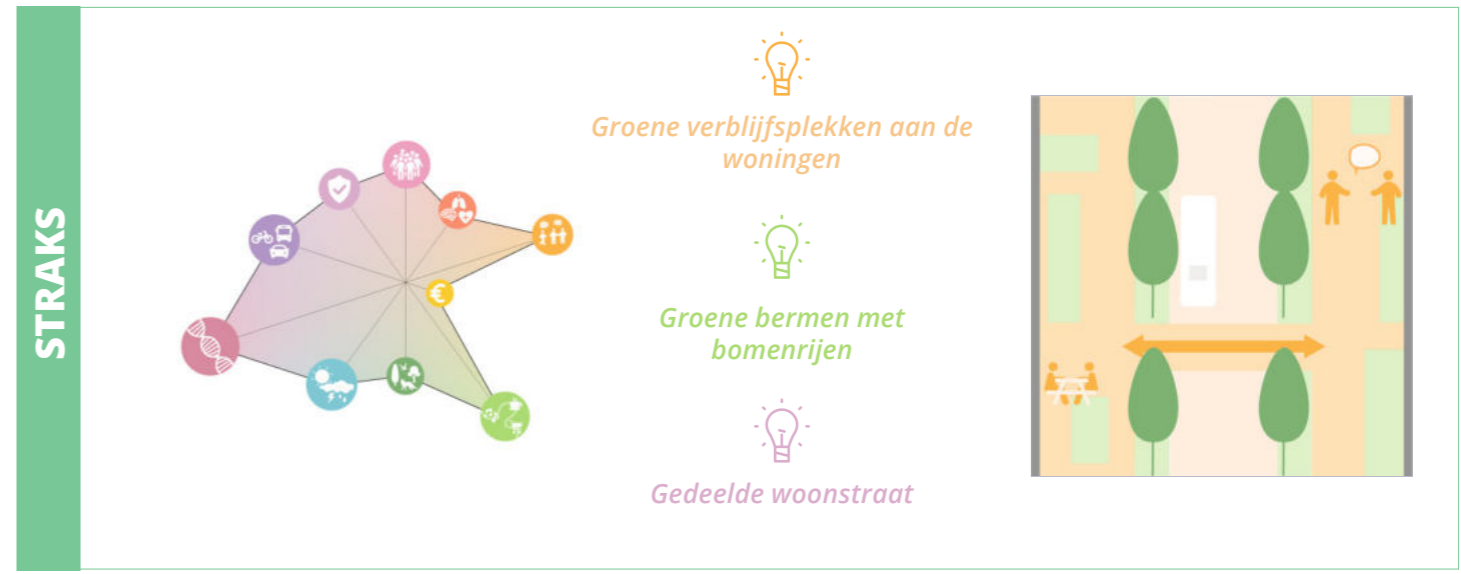
■ STRAKS

De E. Thomassen à Thuessinklaan kan binnen de herontwikkeling van de Oosterhamrikzone een nieuwe rol vervullen als onderdeel van een nieuwe structuurdrager voor de buurt met buurtpleintjes. De structuurdrager bestaat uit drie hoofdsegmenten: de E. Thomassen à Thuessinklaan, het Wielewaalplein en de Vinkenstraat. Deze buurtas vervult een belangrijke rol voor de Oosterhamrikzone namelijk het voorzien van duurzame mobiliteit en toekomstbestendig openbaar vervoer in de wijk. De E. Thomassen à Thuessinklaan kan een autoluwe woonstraat worden met verblijfskwaliteit, ontmoeting, groen en ruimte voor de bus op straat.

en verblijfskwaliteit waar de voetganger en ontmoeting voorop staat. Deze ruimte is een gedeelde ruimte waar kinderen veilig kunnen spelen, en bewoners kunnen verblijven.

De noordzijde van de E. Thomassen à Thuessinklaan kan worden ingericht als woonpad dat incidenteel gebruikt wordt door bezorgdiensten, hulpdiensten en/of bewoners om hun boodschappen etc uit te laden. Direct langs en dichtbij de woningen is ruimte voor bewoners om te tuinieren en elkaar te ontmoeten in groene verblijfsplekken die bewoners gezamenlijk in een participatief proces kunnen inrichten. Als gevolg van de nieuwe indeling van de openbare ruimte zullen dit geen privetuinen zijn.

Aan de zuidzijde van de E. Thomassen à Thuessinklaan kan de straat ingericht worden als een kwalitatieve woonstraat, een gedeelde ruimte met de voetganger en fietser voorop. De auto is hier te gast om de circulatie van de omliggende straten te waarborgen. Ook aan deze kant is er ruimte voor groene verblijfsplekken, plek voor ontmoeting, maar ook voor bijvoorbeeld fietsparkeren. De groenvakken worden strategisch ingezet om de snelheid in de straat laag te houden zodat de veiligheid op straat wordt gegarandeerd.



E. THOMASSEN À THUESSINKLAAN

HUIDIGE SITUATIE



66% auto/ 9% lopen



Gesloten erfafscheidingen



Slechte groeiplaats voor bomen

	Tuinen	Stoep	Parkeren	Rijbaan	Parkeren	Stoep	Tuinen
Mobiliteit		🚶	P	🚗	P	🚶	
Veiligheid		🚶				🚶	
Toegankelijkheid		🚶				🚶	
Gezondheid							
Sociaal		👥				👥	
Economie							
Beleving						👥	
Ecologie	🌳		🌳			🌳	🌳
Klimaatadaptatie			🌳			🌳	
Identiteit	🌳		🌳			🌳	🌳

E. THOMASSEN À THUESSINKLAAN

INSPIRATIEBEELD



Groene verblijfsplekken aan de woningen



Groene bermen met bomenrijen



Gedeelde woonstraat

	Tuin	Woonpad	Berm	Busbaan	Berm	Woonstraat	Tuinen
Mobiliteit		🚶		🚌		🚶	
Veiligheid	ⓂⓂ	🚶		🚶		🚶	ⓂⓂ
Toegankelijkheid		👥				👥	
Gezondheid			🌳		🌳		
Sociaal	👥	👥				👥	👥
Economie							
Beleving	🌳		ⓂⓂ		ⓂⓂ		
Ecologie	🌳		🌳		🌳		🌳
Klimaatadaptatie	🌳		🌳		🌳		🌳
Identiteit			👓		👓		

WIELEWAALPLEIN

CONCEPT

■ HUIDIGE SITUATIE

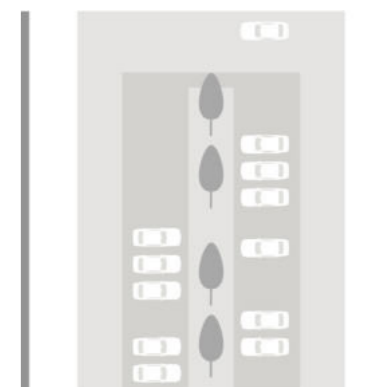
Het Wielewaalplein is een versteende ruimte die voornamelijk wordt gebruikt voor het parkeren van auto's en fietsen. De ruimte wordt aan twee zijden begrenst door bouwblokken, maar wordt vanwege de invulling en het gebruik niet als plein ervaren. Aan het plein liggen 'de Groenling', een 62 meter hoge woontoren, een Lidl en een Action, twee winkels die bezoekers trekken van binnen en buiten de wijk. Deze winkels hebben anonieme gesloten plinten die het gebrek aan verblijfskwaliteit versterken. Het 'plein' heeft geen verblijfs- of zitplekken en wordt voornamelijk gebruikt als beweegruimte door mensen

die komen en zo snel mogelijk weer weg gaan. Naast het grote aantal parkeerplaatsen is er ook een kleine kiosk met een bloemenwinkeltje. Tussen de parkeerplaatsen bevindt zich een groene berm met struiken en kleine bomen. De overige delen van het plein zijn volledig verhard. Dit zorgt voor hitteoverlast in de zomer, wat de verblijfskwaliteit niet ten goede komt. Boven op de Lidl ligt een parkeerdek. Dit parkeerdek is gebouwd voor de bewoners van de woontoren, maar wordt niet optimaal gebruikt. De meeste mensen maken waarschijnlijk gebruik van de parkeerplaatsen op straat.

HUIDIGE SITUATIE



- ! Veel ruimte voor parkeren
- ! Hitte overlast ivm verharding
- ! Anonieme plinten van de winkels



■ STRAKS

Het Wielewaalplein is onderdeel van de nieuwe buurtas en bevindt zich tussen de E. Thomassen à Thuessinklaan en de Vinkenstraat. Door de nieuwe busroute en bushaltes in de wijk te plaatsen heeft het Wielewaalplein de potentie om als pleinruimte een sociaal en programmatisch hart van de omliggende buurten te worden. Het Wielewaalplein is een vanzelfsprekende plek om een bushalte te plaatsen omdat het direct aansluit op het aanliggende programma, er voldoende beschikbare ruimte is en de plek centraal in de wijk ligt.

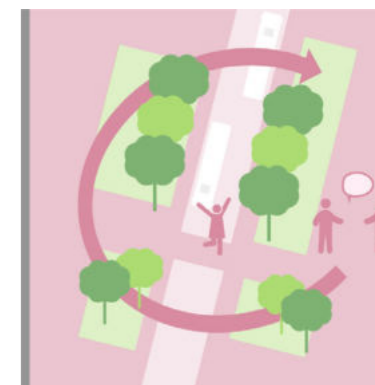
De busroute loopt diagonaal over het plein en de bussen halteren midden op de pleinruimte. De bushaltes worden ingepast in grote groenvakken met vaste planten, die bijdragen aan de verblijfskwaliteit van het plein, maar ook ruimte bieden voor klimaatadaptatie, een verbeterde waterberging en een sterkere biodiversiteit. In de groenvakken worden bomen van de eerste grootte (>15m maximum hoogte) geplant, waardoor het plein een doorlopend bladerdak krijgt. Zo wordt de ruimte als één geheel ervaren en krijgt het een duidelijke identiteit. Er is voldoende ruimte over voor de bevoorrading van de supermarkt. Langs de dichte geveldelen van de Action worden groenvakken geplaatst met een zitrand, waar buurtbewoners elkaar kunnen ontmoeten.

De parkeerplaatsen langs de Zaagmuldersweg blijven gehandhaafd. De verwijderde parkeerplaatsen worden deels gecompenseerd in de buurt. Mogelijk kan het parkeerdek op de Lidl daar een rol in spelen of kan er een gebouwde parkeervoorziening worden gerealiseerd. Dit vraagt een verdere studie in het vervolgproces.

STRAKS



- 💡 Groene verblijfsplekken op het plein
- 💡 Doorgaand bladerdak
- 💡 Groene pleinruimte



WIELEWAALPLEIN

HUDIGE SITUATIE



	Stoep	Rijbaan	Parkeren	Berm	Parkeren	Rijbaan	Parkeren	Stoep
Mobiliteit	Icon: person walking	Icon: bus	Icon: P		Icon: P	Icon: bus	Icon: P	Icon: person walking
Veiligheid	Icon: person walking							Icon: person walking
Toegankelijkheid	Icon: person with stroller							Icon: person with stroller
Gezondheid				Icon: tree				
Sociaal								
Economie								
Beleving				Icon: tree				
Ecologie				Icon: water drop, tree, recycling				
Klimaatadaptatie				Icon: water drop, tree, recycling				
Identiteit								

WIELEWAALPLEIN

INSPIRATIEBEELD



		Bushalte	Busbaan	Plein	Bushalte	Groene scherf	Fietspad
Mobiliteit		🚶	🚌	🚶		🚲	
Veiligheid	👤	🚶	🚶	🚶	👤	🚶	👤
Toegankelijkheid		👤			👤		👤
Gezondheid		🌳			🌳		
Sociaal		👤		👤			👤
Economie							
Beleving		🌳			🌳		🌳
Ecologie		🌳			🌳		🌳
Klimaatadaptatie		🌳	🌳		🌳		🌳
Identiteit		👤			👤		

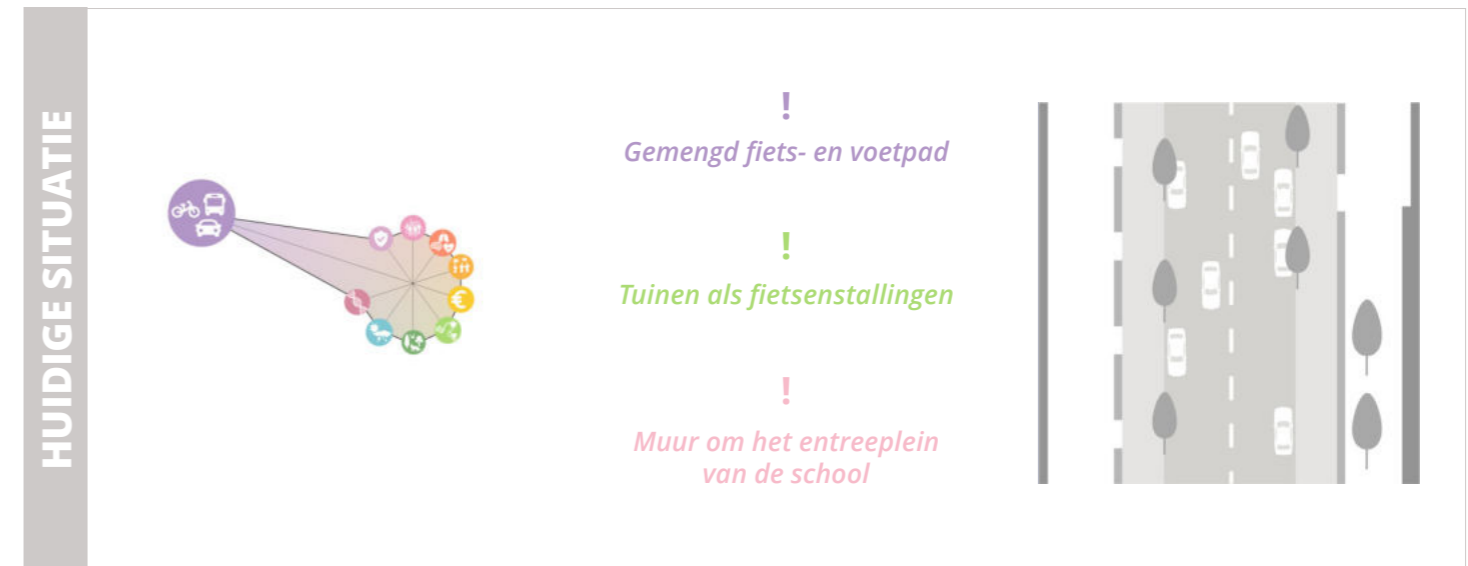
VINKENSTRAAT ST FRANCISCUSSCHOOL

CONCEPT

■ HUIDIGE SITUATIE

Het gedeelte van de Vinkenstraat tussen de Zaagmuldersweg en het Koekoekplein, langs de Sint-Franciscuskerk en de Sint-Franciscusschool, is het smalste segment binnen de buurtas. Direct grenzend aan de woningen aan de noordzijde van de straat bevinden zich tuinen die omsloten zijn met een groene haag. De tuinen zijn afwisselend en divers ingericht, soms verhard met geparkeerde fietsen en soms groen met beplanting. In de tuinen staan af en toe karakteristieke bomen en heesters. Aan de

andere kant van de straat liggen de monumentale Sint-Franciscusschool en -kerk. De school heeft een verharde voorzone langs de gevel met een karakteristiek gemetseld muurtje als erfafscheiding. In deze zone staan monumentale bomen (Populus nigra 'Italica'). De kerk heeft een groene haag als erfafscheiding. Het midden van het profiel is ingericht voor de auto, met een asfalt rijbaan, langsparkeren en trottoirs.

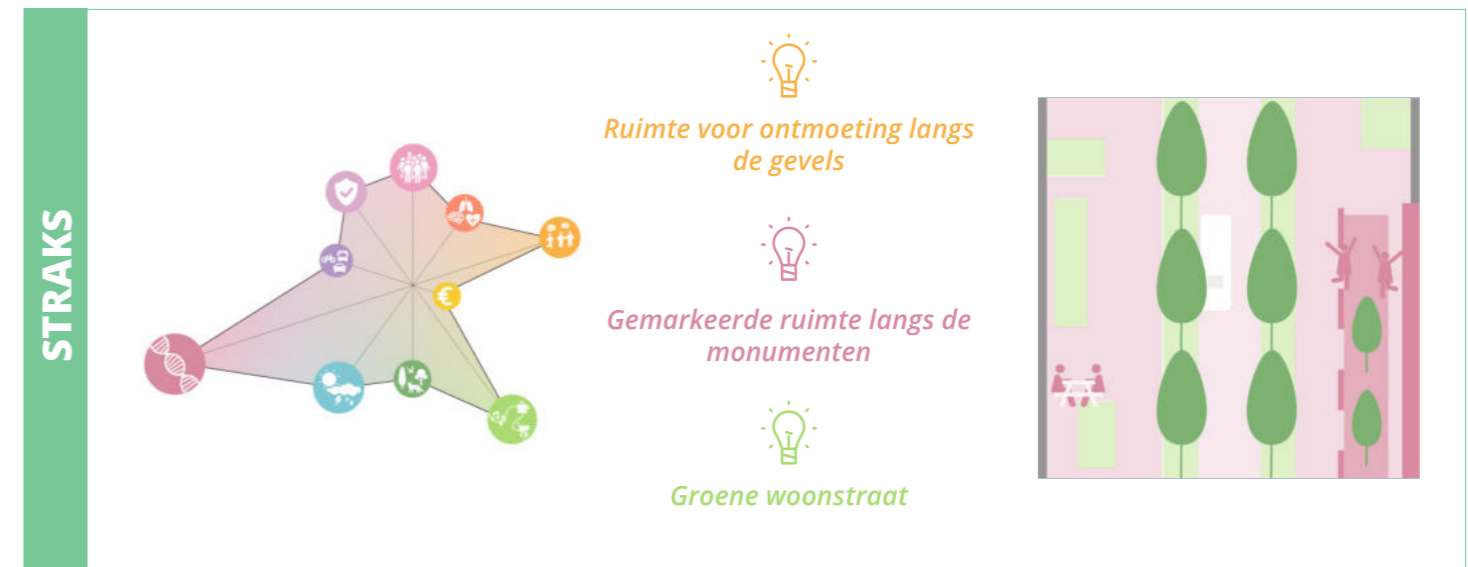


■ STRAKS

De Vinkenstraat kan binnen de herontwikkeling van de Oosterhamrikzone een nieuwe rol vervullen als onderdeel van een nieuwe buurtas met buurtpleintjes. De Vinkenstraat is op te delen in twee segmenten. Een deel waar de monumentale Sint-Franciscuskerk en Sint-Franciscusschool aan liggen en het deel met alleen woningbouw, ten oosten van het Koekoekplein. Het gedeelte met de kerk en school kan een autovrij woonpad worden met verblijfskwaliteit, ontmoeting, groen en ruimte voor de busroute.

voetgangers, maar kan incidenteel gebruikt worden door bezorgdiensten, hulpdiensten en/of bewoners indien nodig.

Aan de zuidkant van de straat van de school biedt de verplaatsing van het gemetselde muurtje ruimte voor een wandel- en fietspad langs de school. Aan de zuidkant van de populieren is ruimte om het muurtje terug te plaatsen. Het trottoir langs de school wordt uitgevoerd in een karakteristieke bestrating met een bijzonder legpatroon om het monumentale pand te markeren en de identiteit van de plek te versterken. In het midden van het straatprofiel is ruimte voor de busroute ingepast met aan weerszijden groene berm met een opstaande zitrand. De groene berm met twee parallelle bomenrijen dragen bij aan een sterkere biodiversiteit, groenbeleving, waterberging en klimaatadaptatie.



VINKENSTRAAT ST FRANCISCUSSCHOOL

HUIDIGE SITUATIE



66% auto/ 9% lopen



Tuinen als fietsenstallingen



Muur om het entreeplein van de school

	Tuinen	Stoep	Parkeren	Rijbaan	Parkeren	Stoep	Tuinen
Mobiliteit		🚶	P	🚗	P	🚶	
Veiligheid	🚦	🚦	🚦	🚦	🚦	🚦	🚦
Toegankelijkheid	🚦	🚦	🚦	🚦	🚦	🚦	🚦
Gezondheid	🌿	🌿	🌿	🌿	🌿	🌿	🌿
Sociaal	🌿	🌿	🌿	🌿	🌿	🌿	🌿
Economie	🌿	🌿	🌿	🌿	🌿	🌿	🌿
Beleving	👨👩👧	👨👩👧	👨👩👧	👨👩👧	👨👩👧	👨👩👧	👨👩👧
Ecologie	🌿	🌿	🌿	🌿	🌿	🌿	🌿
Klimaatadaptatie	🌿	🌿	🌿	🌿	🌿	🌿	🌿
Identiteit	🌿	🌿	🌿	🌿	🌿	🌿	🌿

VINKENSTRAAT ST FRANCISCUSSCHOOL

INSPIRATIEBEELD



Groene verblijfsplekken aan de woningen



Groene bermen met bomenrijen



Fiets- en voetpad langs de school

	Tuinen	Woonpad	Berm	Busbaan	Berm	Pad	Voorzone
Mobiliteit		🚶		🚌		🚲	
Veiligheid	🚰	🚶				🚲	🚰
Toegankelijkheid		👥				👥	
Gezondheid			🌳		🌳		
Sociaal	👥	👥				👥	👥
Economie							
Beleving	🌳		🌳		🌳		
Ecologie	🌳		🌳		🌳		🌳
Klimaatadaptatie	💧		💧		💧		💧
Identiteit			🎭		🎭		

VINKENSTRAAT NIEUWBOUW

CONCEPT

■ HUIDIGE SITUATIE

Het deel van de Vinkenstraat tussen de twee woonblokken is een groene woonstraat. Aan weerszijden van de straat hebben de woningen tuinen omsloten door groene hagen. In de diepe tuinen staan karakteristieke bomen en heesters. Een deel van de tuinen wordt gebruikt voor het stallen van fietsen. De tuinen van de woningen aan de noordzijde hebben beduidend meer kwaliteit dan de tuinen aan de zuidzijde. Het midden van het straatprofiel is stenig

met een rijbaan in asfalt. Het parkeren verspringt met deels aan beide zijde parkeren zodat er een versmalling plaats vind en je op elkaar moet wachten omdat de rijbaan te smal om elkaar te kunnen passeren, dit zorgt voor een snelheidsverlaging. Tussen de parkeerplaatsen staan monumentale hoge bomen (Alnus cordata) die een duidelijke identiteit geven aan de straat.



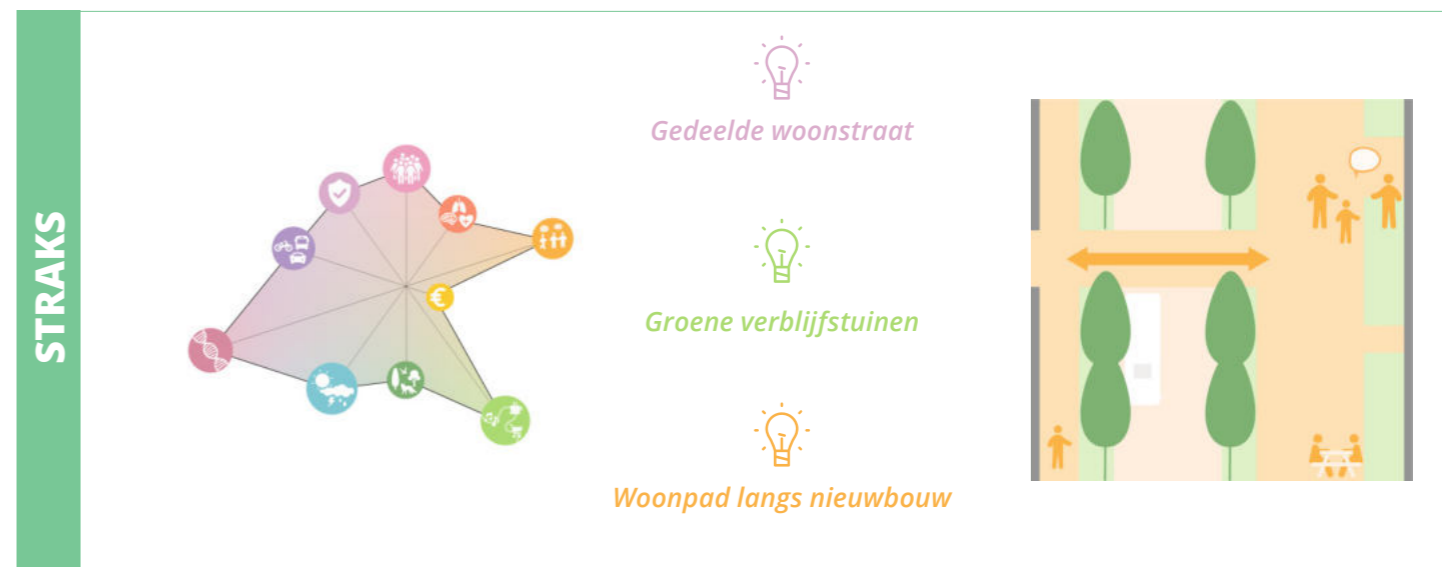
■ STRAKS

De Vinkenstraat kan binnen de herontwikkeling van de Oosterhamrikzone een nieuwe rol vervullen en is onderdeel van een nieuwe buurtas met buurtpleintjes. De Vinkenstraat is op te delen in twee segmenten. Het tweede deel van de Vinkenstraat heeft aan weerszijden woningen. De straatwand en woningen aan de noorzijde van de Vinkenstraat worden vervangen door nieuwbouw. De rooilijn van de nieuwe bouwblokken zal twee meter opschuiven naar het noorden, met meer ruimte in het straatprofiel. Hierdoor ontstaat er extra lucht in het straatprofiel van de Vinkenstraat voor een autoluwe woonstraat met verblijfskwaliteit, ontmoeting, groen en plek voor de busroute.

met meer sociale interactie tussen de bewoners.

De andere kant van het woonpad wordt begrensd door een groenstrook met een verhoogde zitrand voor ontmoeting en verblijf. De groenstrook wordt beplant met een diversiteit aan vaste planten die bijdraagt aan de biodiversiteit in de straat. Met deze strook wordt ook de busroute ingepast.

Aan de zuidzijde van de Vinkenstraat blijven de bestaande tuinen gehandhaafd. Hier ligt de nadruk op het verbeteren van de groeninrichting, meer verblijfskwaliteit en een diversiteit aan tuinvulling. Door de tuinen een meer open karakter richting de straat te geven wordt het verblijfsgebied vergroot tot en met de straat met meer aandacht voor sociale interactie, verblijfsruimte, biodiversiteit en klimaatadaptatie. Langs de tuinen ligt een shared space zone die door auto's, fietsers en voetgangers wordt gedeeld, maar primair ingericht is voor voetgangers.



VINKENSTRAAT NIEUWBOUW

HUIDIGE SITUATIE



	Tuinen	Stoep	Parkeren	Rijbaan	Parkeren	Stoep	Tuinen
Mobiliteit		🚶	P	🚗	P	🚶	
Veiligheid	////	////	////	////	////	////	////
Toegankelijkheid		////				////	
Gezondheid	////	////			////	////	////
Sociaal	////	////			////	////	////
Economie	////	////			////	////	////
Beleving	////	👨👩👦			👨👩👦	////	👨👩👦
Ecologie	////	🌳			🌳	////	🌳
Klimaatadaptatie	////	🌬️			🌬️	////	🌬️
Identiteit	////	////			////	////	////

VINKENSTRAAT NIEUWBOUW

INSPIRATIEBEELD



	Woonpad	Berm	Busbaan	Berm	Woonstraat	Tuinen
Mobiliteit	Icon: Person walking		Icon: Bus		Icon: Person walking	
Veiligheid	Icon: Person walking		Icon: Person walking		Icon: Bicycle	Icon: Person walking
Toegankelijkheid	Icon: Person with stroller					Icon: Person with stroller
Gezondheid		Icon: Tree		Icon: Tree		
Sociaal	Icon: Group of people				Icon: Group of people	
Economie					Icon: Group of people	
Beleving	Icon: Tree				Icon: Group of people	Icon: Group of people
Ecologie		Icon: Tree		Icon: Tree	Icon: Group of people	Icon: Group of people
Klimaatadaptatie		Icon: Tree	Icon: Water drop	Icon: Tree		Icon: Water drop
Identiteit		Icon: Person with glasses		Icon: Person with glasses		



Woonstraat
Foto door Kayla

BIJLAGE 2

Principes vanuit de 14 straattypologieën

PRINCIPES VANUIT DE 14 STRAATTYPOLOGIEËN

LANDSCHAPPELIJKE CONTEXT

ONDERGROND:

Op zware zeeklei:

- Hoogteverschillen in het groen om water te bufferen.
- Wadi:
- Bioswale:
- Goot in de bestrating
- Bij het planten van bomen minimaal 25m³ aan bomenzand

Op zand:

- Infiltratie in groen:
- Waterdoorlatende verharding.
- Een rijke variatie aan bomen die het goed doen op zand zoals: Acer platanoides, Gleditsia triacanthos, Quercus robur.

ALGEMEEN:

- Straat op een oor
- Oppervlakte water
- Toevoegen van bomen
- Bomen in een groene berm van minimaal 3m breed
- Diversiteit in beplanting

SOCIAAL PROGRAMMATISCHE CONTEXT

PROGRAMMA:

Winkels:

- Plek met de leefkwaliteit voorop
- Snelheid minder dan 30km/u
- Verblijfsplekken in de openbare ruimte
- Flaneerruimte langs de winkels
- Bladerdak van bomen voor prettig klimaat
- Oppervlakte water voor prettig klimaat

Scholen:

- Plek met de leefkwaliteit voorop
- Snelheid minder dan 30km/u
- Entreeplein ruimte aan de straat
- Bladerdak van bomen voor prettig klimaat
- Oppervlakte water voor prettig klimaat

Horeca:

- Plek met de leefkwaliteit voorop
- Snelheid minder dan 30km/u
- Verblijfsplekken in de openbare ruimte
- Bladerdak van bomen voor prettig klimaat
- Oppervlakte water voor prettig klimaat
- Ruimte bieden voor terrassen.

Dorpscentrum:

- Plek met de leefkwaliteit voorop
- Snelheid minder dan 30km/u
- Verblijfsplekken in de openbare ruimte
- Bladerdak van bomen voor prettig klimaat
- Oppervlakte water voor prettig klimaat
- Ruimte voor kleinschalige evenementen

Monofunctionele woonwijk:

- Toevoegen van kleinschalige buurtfuncties

Monofunctionele bedrijventerrein:

- Toevoegen van verzamelfuncties

BEWONERS:

Ouderen:

- Zitplekken (bankjes) als rustplekken tijdens een wandeling door de buurt
- Sportvoorzieningen in de openbare ruimte
- Obstakelvrije stoep voor mindervalide ouderen
- Prettige en veilige oversteekmogelijkheden

Mindervaliden en slechtzienden:

- Hoogteverschillen van 2cm in het straatoppervlak, die voelbaar zijn voor blinden en slechtzienden en rolstoeltoegankelijk zijn.

Kinderen:

- Speelvoorzieningen in de straat
- Autovrije wandelroutes

Studenten:

- Verblijfsplekken op straat
- Fietsparkeergelegenheden

PRINCIPES VANUIT DE 14 STRAATTYPOLOGIEËN

MOBILITEITS CONTEXT

AUTOFUNCTIE:

Aanrijroute en Verbindingswegen:

- 50km/u
- Rijbaan in asfalt
- Vrijliggende fietspaden
- Veilige oversteekplaatsen met groene middenberm als vluchtheuvel

Buurtstraat:

- 30km/u
- Rijbaan in elementenverharding
- Fietssuggestiestroken of gemengd verkeer

Buiten de bebouwde kom:

- 60km/u
- Rijbaan in asfalt
- Vrijliggende fietspaden
- Groene berm tussen fietspad en rijbaan

Woonstraat:

- 30km/u
- Rijbaan en trottoir in elementenverharding
- Gemengd verkeer met de voetganger voorop
- Straten op een niveau (met een subtiel hoogteverschil van 2cm voor blinden en slechtzienden)

Woonerf:

- 15km/u
- Woonerf in elementenverharding
- Voetganger voorop / Fiets en Auto te gast
- Straten op een niveau (met een subtiel hoogteverschil van 2cm voor blinden en slechtzienden)

Woonpad:

- 5km/u
- Pad in elementenverharding
- Autovrij / Voetganger voorop

Bedrijfsstraat:

- 50km/u
- Rijbaan in asfalt
- Fietsers gebruiken de rijbaan
- Doorlopende trottoirs

FIETSFUNCTIE:

Fietsstraat:

- Rijbaan in rood asfalt of elementenverharding met rabat in elementenverharding
- 30km/u
- Gemengd verkeer met de fietser voorop

Recreatieve fietsroute:

- Vrijliggende fietspaden
- Groene berm met bloemrijke en geurrijke beplanting

CULTUURHISTORISCHE CONTEXT

STEDELIJK WEEFSEL:

Vroege uitbreidingswijken:

- Parkeren zoveel als mogelijk concentreren aan de rand van de wijk
- Geveltuinen
- De monumentale meter
- Kleinschalige verblijfsplekken op straat

Naoorlogse uitbreidingswijken:

- Parkeren zoveel als mogelijk concentreren aan de achterkanten van de bouwblokken
- Groene verblijfsplekken aan de straatkant
- speel- en sportvoorzieningen op straat
- Karakteristieke beplanting planten om identiteit te geven aan een plek.

Woonerfwijken:

- Collectieve groene tuinen als woonerven
- Picnicktafels op het woonerf
- Lage en groene erfafscheidingen van voortuinen, om sociale veiligheid te bewerkstelligen.

Dorpswijken:

- Bomenrij om de straat te begeleiden
- Bomen in groene bermen
- Groene erfafscheidingen

Bedrijventerreinen:

- Ruimte voor lunchplekken in de buitenruimte

MONUMENTEN EN KUNST OP STRAAT:

Rijksmonument:

- Zichtlijnen maken richting het rijksmonument
-

Pleinruimtes:

- Kunst in de openbare ruimte



Martinikerkhof
Foto door Mark Boss

BIJLAGE 3

Principes vanuit beleidsterreinen

INRICHTINGSPRINCIPES GEBIEDSONTSLUITINGSWEG

PRINCIPES VANUIT BELEIDSTERREINEN

Gebiedsontsluitingsweg 50

Algemeen

- CROW richtlijnen mede bepalend.
- Gebiedsontsluitingsweg 50 voorrang op gebiedsontsluitingsweg 30 en erftoegangsweg.
- Asmarkering.

Fietsvoorzieningen

- Vrijliggend fietspad, bij ruimtegebrek fietsstrook.
- Geen fietsstraat.
- Breedte fietspad en fietsstrook afhankelijk van fietsintensiteit.
- Bromfietsen, speedpedelecs op de rijbaan.

Openbaar Vervoer

- Halteren buiten de rijbaan.
- Haltes toegankelijk voor mindervaliden.
- Halteren op de rijbaan afhankelijk van gewenste doorstroming autoverkeer.
- Rijbaanbreedte minimaal 6,50 meter.

Parkeren en laden en lossen

- Toestaan afhankelijk van gewenste doorstroming autoverkeer.
- Naast de rijbaan.
- Langs de rijbaan, niet haaks.

Oversteken

- Middengeleider bij (belangrijke) kruisende fiets- en voetgangersroutes.

Snelheidsremmende maatregelen

- Asverspringing.
- Middengeleider.
- Rotonde.
- Terughoudend met toepassen verhoging (drempel, plateau, verhoogd kruispunt).
- Verhoging met 40-50 km/uur te passeren.
- Gebruik door bussen stelt extra eisen aan verhoging.

Verharding

- Rijbaan asphalt.
- Fietspad asphalt. Op kruisingsvlakken rood asphalt. Buiten kruisingsvlakken rode slijtlaag.

Gebiedsontsluitingsweg 30

Algemeen

- Continue bebouwing in de nabijheid van de weg.
- CROW richtlijnen mede bepalend.
- Gebiedsontsluitingsweg 30 heeft voorrang op erftoegangsweg.
- Geen asmarkering.

Fietsvoorzieningen

- Vrijliggende fietspad, fietsstrook of fietsstraat afhankelijk van auto- en fietsintensiteit, percentage vrachtverkeer en plaats in fiets- en openbaar vervoernetwerk.
- Keuze vrijliggend fietspad of fietsstrook afhankelijk van beschikbare ruimte.
- Breedte fietspad, fietsstrook en fietsstraat afhankelijk van fietsintensiteit.
- Bromfietsen, snorfietsen, speedpedelecs op de rijbaan.

Openbaar Vervoer

- Halteren op de rijbaan.
- Haltes toegankelijk voor mindervaliden.
- Rijbaanbreedte minimaal 6,50 meter.

Parkeren en laden en lossen

- Naast of op de rijbaan als overgebleven rijbaanbreedte voldoende is voor tweerichtingsverkeer.
- Langs de rijbaan.
- Haaksparkeren mogelijk als parkeervak voldoende diep is.

Oversteken

- Middengeleider bij (belangrijke) kruisende fiets- en voetgangersroutes afhankelijk van autointensiteit.

Snelheidsremmende maatregelen

- Asverspringing.
- Middengeleider.
- Rotonde.
- Drempel.
- Plateau.
- Verhoogd kruispunt.
- Verhoging met 30 km/uur te passeren.
- Terughoudend met toepassen verhoging (drempel, plateau, verhoogd kruispunt) op busroute. Mate waarin afhankelijk van soort busroute. Gebruik door bussen stelt extra eisen aan verhoging.

Verharding

- Rijbaan asphalt met aan zijkanten klinkers. Op busroutes aan zijkanten streetprint of andere visuele versmalling in gesloten verharding.
- Klinkers op bijzondere plekken.
- Fietspad asphalt. Op kruisingsvlakken rood asphalt. Buiten kruisingsvlakken rode slijtlaag.
- Fietsstraat asphalt met aan zijkanten klinkers.

INRICHTINGSPRINCIPES GEBIEDSONTSLUITINGSWEG

PRINCIPES VANUIT BELEIDSTERREINEN

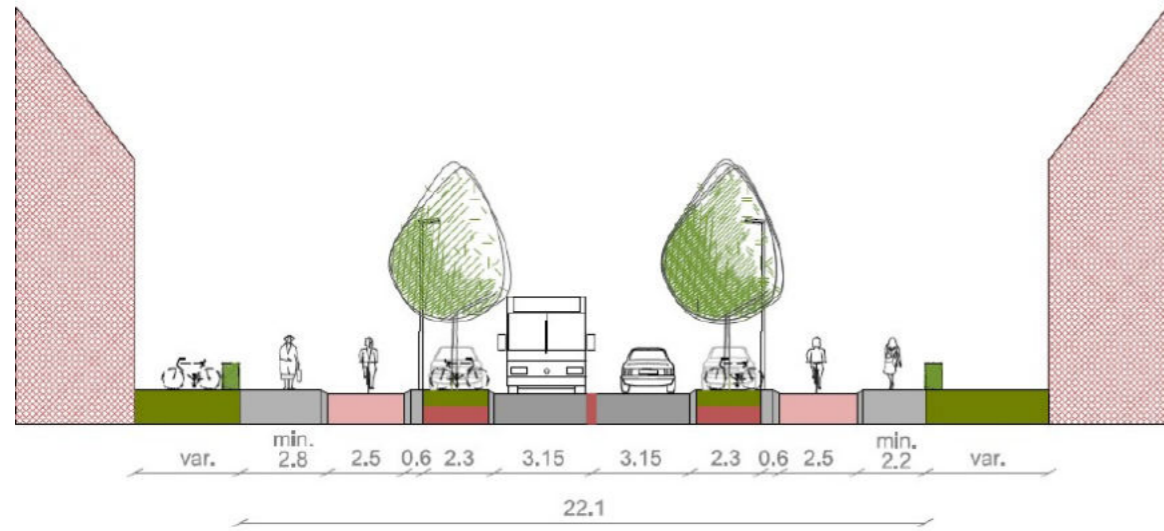
Gebiedsontsluitingsweg 30 Referentie beelden



Gebiedsontsluitingsweg 30 zonder bus



Gebiedsontsluitingsweg 30 met bus



Gebiedsontsluitingsweg 30 zonder bus



Gebiedsontsluitingsweg 30 met bus



Gebiedsontsluitingsweg 30 zonder bus

TOEGANKELIJKE OPENBARE RUIMTE

PRINCIPES VANUIT BELEIDSTERREINEN

VN-verdrag 'Gelijke rechten/kansen van en voor mensen met een handicap': werk in uitvoering.

INLEIDING

Het VN-verdrag 'Gelijke rechten en kansen van en voor mensen met een handicap'.

In 2017 heeft Nederland het VN-verdrag 'Gelijke rechten' geratificeerd. Vanaf dat moment ligt er een mooie, maar soms best ingewikkelde taak bij de overheid en de burgers zelf om uitvoering te geven aan wat is afgesproken. Een Inclusieve samenleving klinkt makkelijk, maar is in de praktijk een behoorlijke inspanningsverplichting. De Gemeente Groningen is met nog 24 andere Gemeenten koploper-gemeente in het kader van het VN-verdrag. Dat zegt iets over hoe belangrijk de Groningse gemeenschap het vindt dat alle burgers de kans krijgen om actief deel te nemen aan hun samenleving.

Koers Inclusief.

Groningen kiest voor Inclusief beleid. Dat betekent: zoveel mogelijk burgers meenemen in algemeen beleid, zodat er minder aanpassingen en hulpconstructies nodig zijn. Maar als er een bijzondere regeling nodig is om zo gewoon mogelijk mee te kunnen doen, dan hoeven burgers er niet om te bedelen. Het doel: gelijke kansen en mee kunnen participeren, weegt immers zwaarder dan de middelen die daarvoor nodig zijn. Ideaal is en blijft om ruimte te maken in de 'mainstream maatschappij'. Dat is de koninklijke weg en draagt bij aan een duurzaam sociaal leefklimaat waar we allemaal plezier van hebben. Inclusief beleid is verstandig investeren in de toekomst.

Betrokken burgers: de Werkgroep Toegankelijk Groningen.

De Werkgroep Toegankelijk Groningen (WTG) is een netwerk van en voor burgers met een handicap/beperking in de Gemeente Groningen.

Mensen zijn natuurlijk niet in een hokje te vangen, maar om de 'kruiwagen kikkers' enigszins in te delen, zijn er 5 'bloedgroepen':

1. mensen met een fysieke handicap en mobiliteitsgedoe
2. blinden/slechtzienden
3. de dovengemeenschap en slechthorenden
4. mensen met een verstandelijke beperking
5. mensen met een psychische handicap

Dat feit is uniek in Nederland: wij zijn met z'n allen daadwerkelijk 'handicap-breed' vertegenwoordigd en actief.

Respect voor verschil in combinatie met solidariteit en slim gebruik maken van elkaars bijzondere kwaliteiten, blijkt een sterk recept. Reden waarom we een open netwerk zijn en blijven: zo is er gelegenheid voor alle ervaringsdeskundigen om te zijn wie we zijn en te doen waar we goed in zijn, allemaal anders.

Verskil van mening of belang, is voor ons geen probleem: naast A en B is altijd een C of D oplossing te verzinnen.

De WTG ziet als haar bestaansrecht het helpen van de Gemeente Groningen om het VN-verdrag handen en voeten te geven.

Voor dat goede doel waar we zelf ook belang bij hebben, dragen we graag onze expertise en ervaring bij.

Universele aandachtspunten

- A. Bewustwording en beeldvorming
- B. Communicatie en contact
- C. Participatie en burgerschap
- D. Keuzevrijheid

Thema's VN-verdrag en deel-domeinen van de Gemeente

1. Bouwen en wonen
2. Werk en inkomen
3. Onderwijs en ontwikkeling
4. Vrije tijd: recreatie, evenementen, horeca, musea, theaters, natuurgebieden ...
5. Sport
6. Gezondheid en welzijn
7. **Toegankelijkheid openbare ruimte**
8. Toegankelijkheid openbare gebouwen en algemene voorzieningen
9. Mobiliteit
10. Veiligheid

7. TOEGANKELIJKHEID OPENBARE RUIMTE

7.1 PROJECT PROCES

1. Betrek de WTG direct bij de start van projecten die verandering van de openbare ruimte betreffen.
2. Breng bij een project betrokken partijen met elkaar in contact, vooral als hun gezichtspunten ver uit elkaar liggen.
3. Benut de experts van de WTG bij en tijdens de uitvoering van een project. Zodat goede bedoelingen ook goed gerealiseerd worden. Een methode om projectleiders en uitvoerende medewerkers bewust te maken van obstakels en knelpunten, is mensen zelf een handicap laten ervaren: de 'belevingsexcursie'.

7.2 VEILIGHEID

1. Zorg voor veilige oversteekplaatsen voor blinden en slechtzienden. Ook mensen die langzaam ter been of wielen zijn, hebben daar belang bij. Het weghalen van zebra's, stoplichten en rateltickers is voor deze burgers gevaarlijk.
2. Zorg voor blindegeleidelijnen volgens de geldende richtlijnen en in overleg met de WTG. Zo nodig kan er een professioneel adviesbureau bij geraadpleegd worden. Dit is ook van toepassing op andere aanpassingen: verzin niet zomaar een eigen variant. Dat geeft verwarring.
3. Maak medeburgers bewust van de zin en betekenis van vrije blindegeleidelijnen. Is dat niet voldoende? Zorg dan voor handhaving.
4. Zorg bij werkzaamheden aan rijweg en voetpad voor duidelijke hekken en borden. Als de situatie druk of complex is, zorg dan ook voor verkeersregelaars.
5. Shared space is een probleem voor blinden, maar voor mensen in een rolstoel een oplossing. Als ervoor gekozen wordt, moet de oriëntatie en de veiligheid geborgd worden door goede geleidelijnen, verschillende steenstructuren, veilige oversteekplaatsen en herkenningspunten.

7.3 TOEGANKELIJKHEID

1. Zorg voor een veilig en begaanbaar voetpad met zo min mogelijke obstakels, breed genoeg voor 2 personen of een kinderwagen/rolstoel.
2. Maak beleid voor fiets-parkeren en handhaaf dat ook.
3. Maak één integraal beleid voor uitstallingen en terrassen. Handhaven!
4. Houd op/afritten open. Zo nodig: handhaven.
5. Zorg voor zo min mogelijk niveaoverschillen bij woningen en winkels (maximaal 2 cm).
6. Plaats zo nodig signaal-tegels voor blinden en slechtzienden.

TOEGANKELIJKE OPENBARE RUIMTE

PRINCIPES VANUIT BELEIDSTERREINEN

7. Een overdosis verkeersborden en instructies werkt niet en geeft zeker problemen voor burgers die niet zo veel informatie tegelijk kunnen verwerken. Vaak kan het best minder.

7.4 BRUIKBAARHEID

1. Zorg voor voldoende toegankelijke openbare toiletten. Met name in de binnenstad.
2. Denk aan zitplekjes voor mensen die dat nodig hebben of gewoon gezellig vinden.
3. Sommige burgers hebben belang bij een prikkelarme en rustige omgeving zonder storende bijgeluiden. Maak daar gelegenheid voor in en om de drukke binnenstad.
4. Wees algemeen alert op lawaai. Vooral de geluiden en de drukte die je als minder gevoelige burger niet meer waarneemt. Vaak kan het een stuk minder.
5. Houd bij de verlichting rekening met slechtziende mensen en mensen die last hebben van te fel of flikkerend licht.
6. Zorg voor goede informatie over de stad op verschillende (voor bezoekers en toeristen) logische plaatsen. Zowel visueel als auditief en/of tactiel.

KUNST OP STRAAT PERCENTAGEREGELING

PRINCIPES VANUIT BELEIDSTERREINEN

In onze cultuurnota *Kunst en cultuur voor iedereen*, geven we aan dat kunst op straat een waardevolle bijdrage levert aan de openbare ruimte. Kunst stimuleert een levendig en aantrekkelijk leefklimaat, het verhoogt de kwaliteit van de openbare ruimte en kan als motor in gebiedsontwikkeling werken. Door kunst een nadrukkelijke rol te geven in de openbare ruimte kunnen inwoners en bezoekers laagdrempelig in aanraking komen met kunstwerken. Naast de fysieke kwaliteit van kunst in de openbare ruimte, kan beeldende kunst uitnodigen tot ontmoeting, reflectie, beleving, beweging en anders denken en zien.

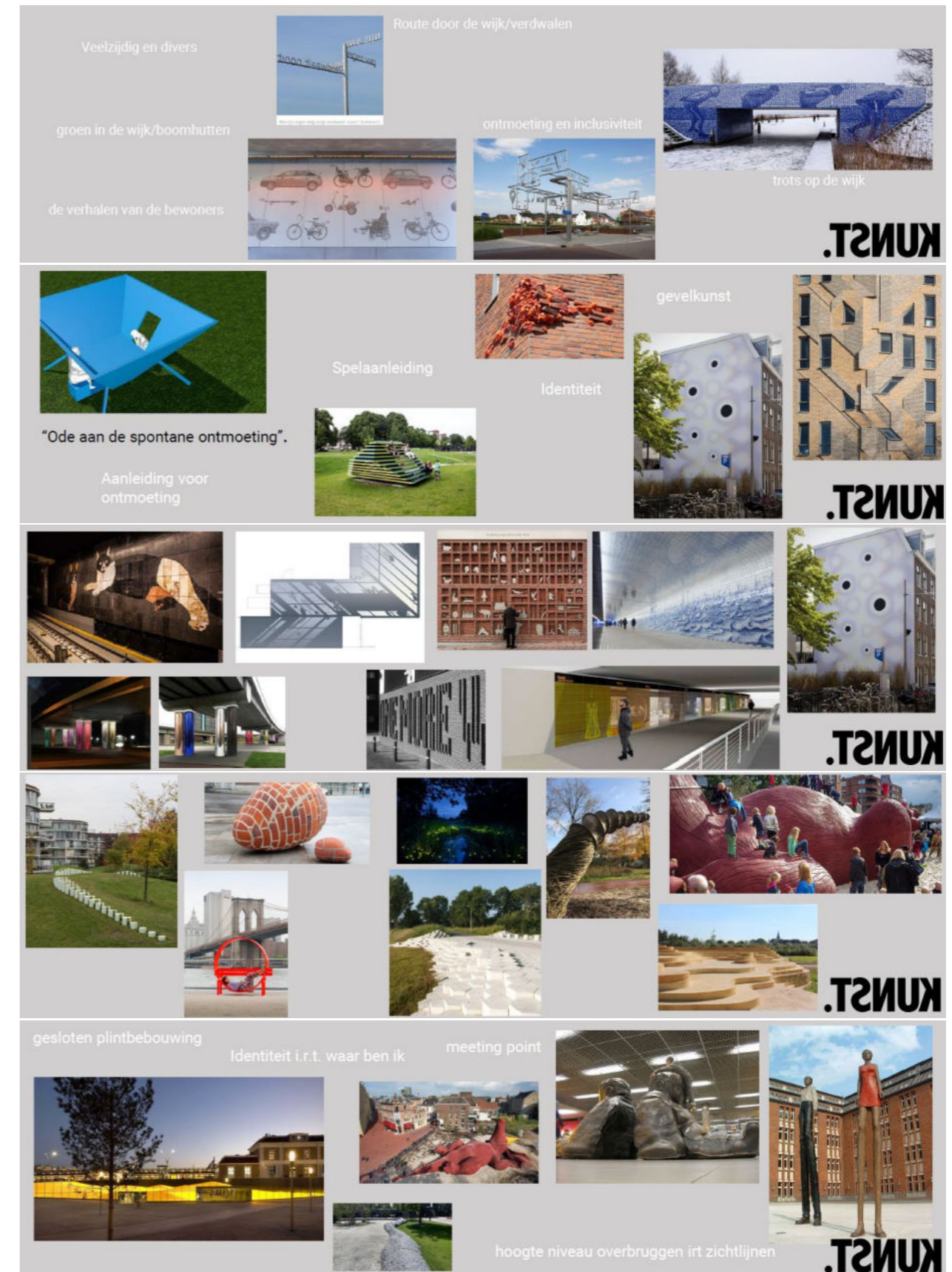
Om meer kunstwerken in de openbare ruimte te kunnen realiseren is in 2019 de *Kunst op Straat percentageregeling* ontwikkeld. Bij elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling bij stads- of gebiedsontwikkelingen wegen we af wat de meerwaarde van kunst in een ontwikkeling kan zijn en hoe kunst dan het best geïntegreerd kan worden in het ontwerp. Kunstpunt (voorheen CBK) adviseert en onderzoekt met de projectleiders van de gebiedsontwikkeling wat passend is bij de ontwikkeling.

De toegevoegde waarde van kunst kan verschillend zijn en diverse uitingsvormen hebben:

- kunst kan het verhaal, de identiteit of de geschiedenis van het gebied vertellen,
- kunst kan aandacht vragen voor, of bijdragen aan thema's als duurzaamheid en vergroening,
- kunst kan ontmoeting en beweging stimuleren,
- maar kunst kan ook een bijdrage leveren aan praktische oplossingen voor routing door, verbinding van en ontsluiting van gebieden.

Het budget voor *Kunst op Straat* maakt deel uit van het de betreffende exploitatie van de civieltechnische kosten. Het bedrag voor *Kunst op Straat* is in beginsel circa één procent van de begroting. Het percentage wordt gemaximeerd op een bepaald bedrag, passend bij de omvang van het project. De financiering van dit bedrag komt uit de exploitatie van het project zelf en aanvullende middelen vanuit het SIF. De coördinatie door Kunstpunt wordt bekostigd uit de reguliere subsidie. Kunstpunt gaat in een vroeg stadium van de gebiedsontwikkeling in gesprek met de projectleiders van de gemeente om aansluiting te zoeken bij de vraagstukken in de wijken en de betreffende locaties. Het doel is om kunst als programmaonderdeel te borgen in gebiedsontwikkelingen en wijkvernieuwingen. Door deze integrale werkwijze wordt kunst een waardevolle aanvulling die bijdraagt aan de betreffende gebiedsontwikkeling.

Op de volgende bladzijde worden een aantal referenties getoond voor kunst op straat.



BEHEERRICHTLIJNEN ONTWERP OPENBARE RUIMTE

PRINCIPES VANUIT BELEIDSTERREINEN

Schoonhouden verhardingen en gladheidsbestrijding

Zwerfvuilbestrijding vindt grotendeels plaats door mechanisch vegen en het bestrijden van onkruiden op verhardingen vindt plaats door met harde stalen borstels het onkruid van het oppervlakte af te borstelen. Dit houdt in dat openbare ruimtes goed bereikbaar moeten zijn.

- Obstakels dienen zo veel mogelijk vermeden te worden. Indien vanuit functionaliteit onvermijdelijk, dan zodanig uitgevoerd dat machinale reiniging rondom mogelijk blijft.
- Voorkom inwendige hoeken van 90 graden bij randen en kanten.
- In situaties waarin er hoogteverschillen zijn, zal het vuil (zwerfvuil, zand, blad e.d.) zich met name verzamelen op de laagste plaatsen. Vooral op deze plaatsen dient de bereikbaarheid maximaal te zijn.
- parkeerplaatsen op zelfde niveau als voetgangersverharding (ivm vegen goten)

Gladheidsbestrijding wordt eveneens mechanisch verzorgd. Ruimten die onder invloed staan van sneeuw- en vorstoverlast moeten mechanisch bereikbaar zijn. De inzet vanuit de gladheidsbestrijding is gericht op het blijvend functioneren van de hoofdstructuur voor fiets- en autoverkeer. Bij langdurige gladheid en/of wanneer de hoofdstructuur onder controle is, wordt ook op buurtniveau mechanische gladheidsbestrijding uitgevoerd.

Inzamelen van afval

De bereikbaarheid van de inzamelpunten voor afval vraagt aandacht. Het verzamelen van bedrijfs- en huishoudelijk afval vindt plaats met specialistische voertuigen.

- De omvang van deze voertuigen vraagt extra aandacht voor de bereikbaarheid van de diverse aanbiedpunten van afval en de zwaarte van de wegconstructie. Daar waar dubbel of éénzijdig geparkeerd wordt is een vrije doorgang vereist van ca. 3,5 meter. Het aanbieden van regulier huisvuil dient dan aan de vrije kant plaats te vinden.
- Bij nauwere straten moet de bochtstraal voldoende zijn voor een huisvuilwagen.
- In woonerven, doodlopende straten en/of nauwe straten worden clusterplaatsen gemaakt voor (ondergronds) huisvuil.
- Uit oogpunt van verkeersveiligheid dient huisvuil direct aan de rijweg en vrij toegankelijk voor de inzamelaar te worden aangeboden door bewoners. De maximale loopafstanden voor de burger is vanuit de perceelgrens gerekend 75 meter. In bijzondere gevallen kan B&W besluiten dit op te hogen tot 125 meter.
- Bij drukke doorgaande routes moet het aanbieden van huisvuil worden vermeden, daar o.a. de stagnatie van het verkeer door inzamelactiviteiten veelal als ongewenst wordt beschouwd.
- Ook het noodzakelijk kruisen van drukke wegen en fietspaden voor het verzamelen moet uit veiligheidsoverwegingen vermeden worden.
- Bij straten waarbij éénzijdig parkeren mogelijk zou moeten zijn, dient vermeden te worden dat de weg-as verspringt t.g.v. van wisselende parkeervakken. Dit belemmert de doorgang voor vrachtverkeer.
- Tot slot dient in verband met de veiligheid te worden voorkomen dat de huisvuilwagen achteruit moet rijden.

Mindervaliden

- Het ontwerp dient afgestemd te zijn op minder validen.
- Voorzieningen voor invaliden dienen met gangbaar materieel te kunnen worden onderhouden.
- Ondergrondse container/milieu-eilanden dienen goed toegankelijk te zijn voor mindervaliden

Bomen

- Rekening houden met de volwassen vorm in relatie tot omliggende bebouwing (schaduw/ruimte)
- Bij voorkeur bomen in het groen planten en niet in de verharding.
- Geen opstaande rand rondom de boomspiegel bij bomen in verharding.
- Houd rekening met locatie met betrekking tot (bladluis)plak en wortelopdruk.
- Bermen waar bomen in staan dienen minimaal 3 meter breed te zijn.

Groenvakken

- Streven naar aaneengesloten doorlopende groenvakken.
- Voorkom reststroken die snippergroen worden.
- Op zichthoeken beplantingssoorten die maximaal 0,50 meter hoog worden.
- Vakbreedte van bosplantsoen met boomvormers dient minimaal 10 meter te zijn.
- Vakbreedte van bosplantsoen zonder boomvormers dient minimaal 5 meter te zijn.

Gras

- Grasvegetaties dienen met zelfrijdend materieel te kunnen worden gemaaid in een voorwaartse werkgang.
- Grasvegetaties dienen met gangbaar materieel te kunnen worden gemaaid
- Grasvegetaties die als gazon zijn aangelegd dienen een maximale helling hebben van < 12° (1 : 4).
- Grasvegetaties die als bloemrijk grasland zijn aangelegd hebben bij voorkeur een maximale helling van < 14°.

Openbare verlichting

- Verlichting dient vandalismebestendig te zijn.
- Verlichting dient op voldoende afstand van bomen te staan waarbij dient te worden uitgegaan van het stadium waarin de boom volwassen is.
- Lichtmasten in verharding dienen te worden afgekit. Bij voorkeur lichtmasten “achter de trottoirs” in plaats van “in de trottoirs”.

Hout

- Geen hout toepassen met uitzondering van speeltoestellen, banken en handgreep (brug)leuningen.

Hemelwaterafvoer

- Geen inspectieputten op slecht bereikbare locaties.
- Afstand afvoerbuis tot boom dient minimaal 5 meter te zijn.
- Waar mogelijk hemelwater afkomstig van verharding infiltreren.
- Straatkolken in een molgoot dienen een hol rooster te hebben. De maat van de straatkolk dient te zijn afgestemd op de breedte van de molgoot, zodanig dat de straatkolk niet breder is dan de molgoot en er geen kieren ontstaan.
- Straatkolken dienen mechanisch bereikbaar te zijn. Een goot dient dus bereikbaar te zijn uit oogpunt van onkruidverwijdering, mechanisch vegen, zwerfvuilverwijdering en uit oogpunt van mechanisch schoonmaken van straatkolken.
- Het rooster van lijngoten en straatkolken dient met een puthaak te kunnen worden geopend.
- Kolken in pleinen of bestratingsvlakken dienen te zijn voorzien van een vlak rooster.
- Lijngoten dienen een opening te hebben met een breedte van ten minste 0,08 meter ten behoeve van het reinigen en te zijn voorzien van een zandvang.
- Gebruik maken van “stroomschema regenwater” (zie bijlage)

BEHEERRICHTLIJNEN ONTWERP OPENBARE RUIMTE

PRINCIPES VANUIT BELEIDSTERREINEN

Graffiti

- Graffiti- en aanplakgevoelige elementen in de openbare ruimte zoals banken, panelen, schermen, muren, nutskasten, etc. dienen te zijn voorzien van een anti-graffiti en -aanplak-coating van B-Wax of een coating van vergelijkbare kwaliteit.

Verharding

- Verharding moet voldoen aan stroefheidseisen,
- reinigbaar met stalen borstels,
- gebruik maken van standaard verhardingsmaterialen

REGENWATER STROOMSCHEMA

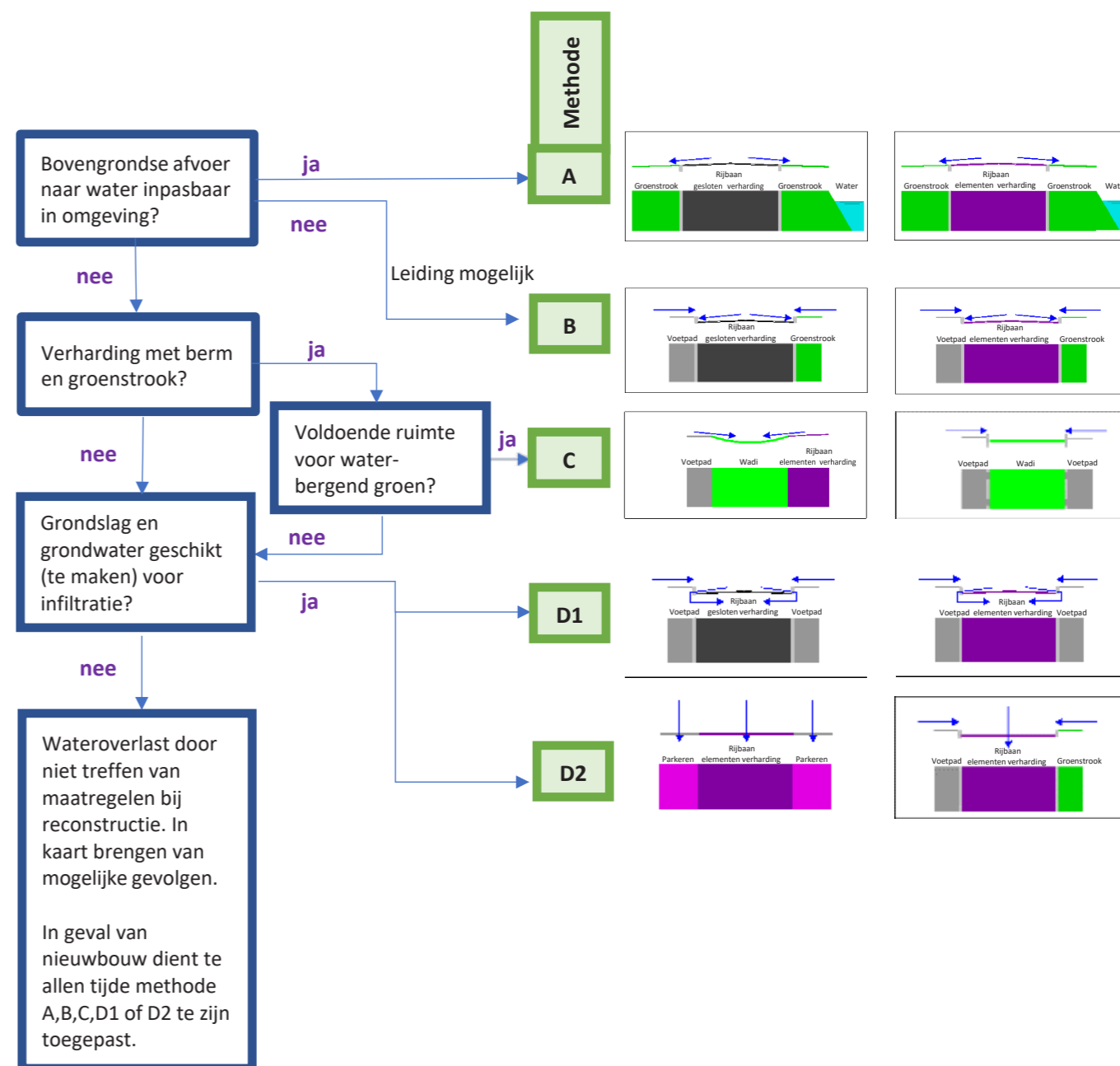
PRINCIPES VANUIT BELEIDSTERREINEN

AANLEIDING

In de gemeente Groningen vinden constant bouwactiviteiten plaats in de openbare ruimte. Dit gebeurt deels in het verstedelijkte gebied maar ook aan de randen die voorheen veelal als landbouwgrond in gebruik zijn geweest. Wat met deze bouwactiviteiten steeds meer aandacht vraagt is de verwerking van regenwater ten gevolge van de toenemende intensiteit van regenbuien. Dit geldt zowel voor het water afkomstig van daken van gebouwen als voor het water van de straat. In de meest gunstige situatie is er een nabij gelegen watergang waar op kan worden geloosd. Echter is dit in een stedelijke omgeving veelal niet aan de orde en moet worden gekozen voor een alternatieve voorziening. Zo hebben we alweer enkele tientallen jaren ervaring kunnen op doen met zogenaamde wadi's en waterdoorlatende verharding waarin regenwater tijdelijk wordt gebufferd waarna het vertraagd wordt afgevoerd. De uitdaging ligt in een regenwaterstelsel met een acceptabel gedimensioneerd stelsel en waar nodig is uitgebreid met een voorziening voor het tijdelijk opvangen van pieken.

De markt speelt hier op in met diverse producten. Voor de gemeente Groningen aanleiding om te inventariseren wat de meeste gewenste oplossingen zijn en te voorkomen dat we een veelvoud aan producten krijgen in de stad. In dit document hebben we gekeken naar oplossingen die wij voor onze gemeente toepasbaar achten. Dit hebben we gedaan in de vorm van een stroomschema waarin we beginnen met de eenvoudigste oplossing waarbij regenwater oppervlakkig wordt afgevoerd naar de aangrenzende groenstrook en of watergang. Naar gelang de omstandigheden complexer zijn wordt ook de wijze van bufferen en afvoeren complexer. Dit kan zelfs betekenen dat we noodgedwongen water tijdelijk in het profiel van de weg moeten opslaan voordat het via een ondergronds leidingwerk kan worden afgevoerd naar het dichtst bij zijnde oppervlaktewater.

In Nederland, maar ook buiten de landsgrenzen, wordt veelvuldig geëxperimenteerd met klimaatadaptieve oplossingen. Dit levert veel inspiratie op waar we een aantal voorbeelden van laten zien. Daarbij opgemerkt dat wij open staan voor innovatieve ideeën en ontwikkelingen maar we met betrekking tot beheerbaarheid, duurzaamheid, betrouwbaarheid, levensduur en kosten graag een vinger aan de pols houden.



REGENWATER STROOMSCHEMA

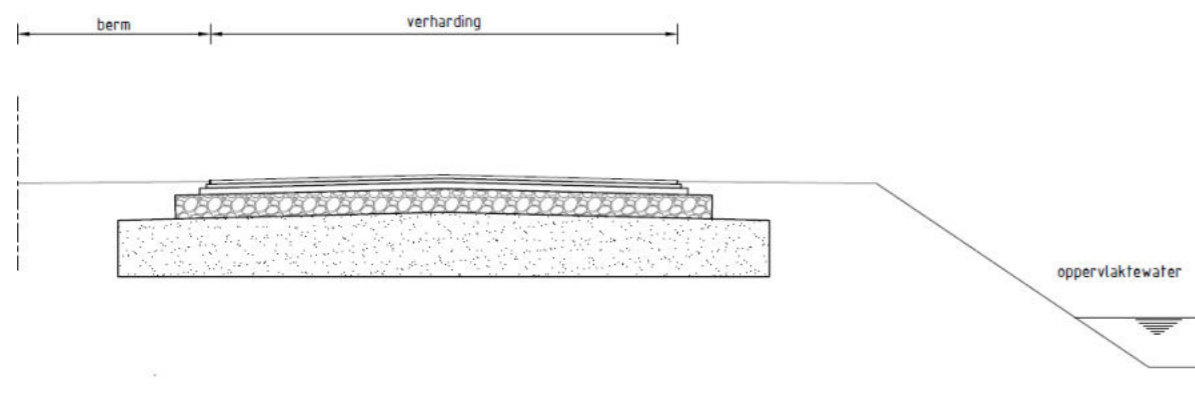
PRINCIPES VANUIT BELEIDSTERREINEN

Methode A

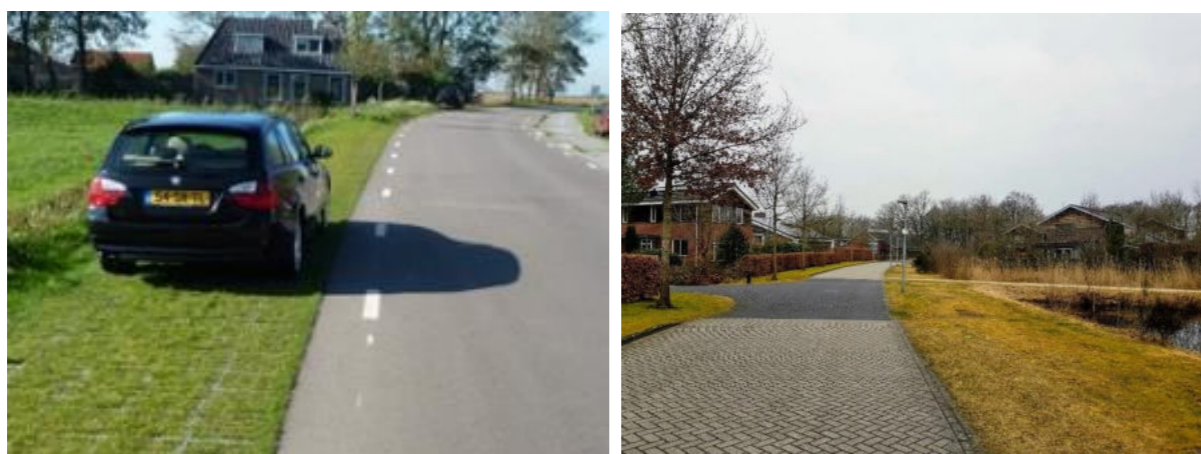
Bovengrondse afvoer naar berm of oppervlaktewater

Kolken komen niet in dit wegprofiel voor en het water stroomt vanaf de kruin van de verharding naar de zijkant in de aangrenzende vegetatie. Bij de inrichting dient de vegetatie voldoende infiltratiecapaciteit te hebben aan zijden waar zich geen watergang bevindt. Als het een grasvegetatie betreft die als parkeervoorziening fungeert dan moeten hiervoor maatregelen worden getroffen in de vorm van grasbetonstenen of ritterplaten in combinatie met een waterdoorlatende fundering om een snelle infiltratie mogelijk te maken. Dit is de meest praktische en wenselijke methode waar bij het water oppervlakkig via de bodem of watergang wordt afgevoerd. De verharding kan bestaan uit een gesloten verharding, een open verharding of een halfverharding.

Standaardprofiel gesloten of open verharding
(Voor detailinformatie zie : Wateroverlast profielen.pdf)



Voorbeelden

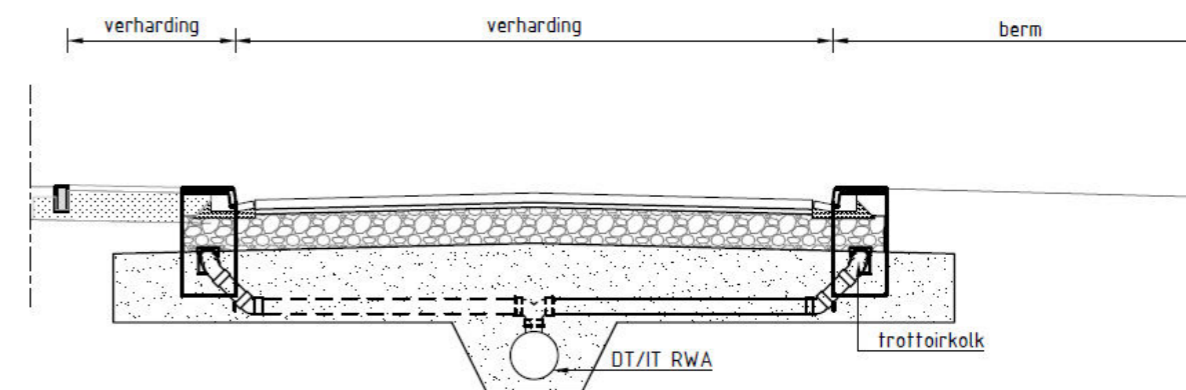


Methode B

Afvoer naar oppervlaktewater via leiding

Aan weerszijden van het wegprofiel bevinden zich opsluitbanden met afhankelijk van het profiel kolken in de band of in het hart van de weg. Via de kolken wordt het water verzameld en rechtstreeks geloosd op het oppervlaktewater. Bij een hevige stortbui dient de rijbaan samen met de opsluitbanden als tijdelijke buffer van water. De verharding kan bestaan uit een gesloten verharding of een open verharding.

Standaardprofiel gesloten of open verharding
(Voor detailinformatie zie : Wateroverlast profielen.pdf)



Voorbeeld



REGENWATER STROOMSCHEMA

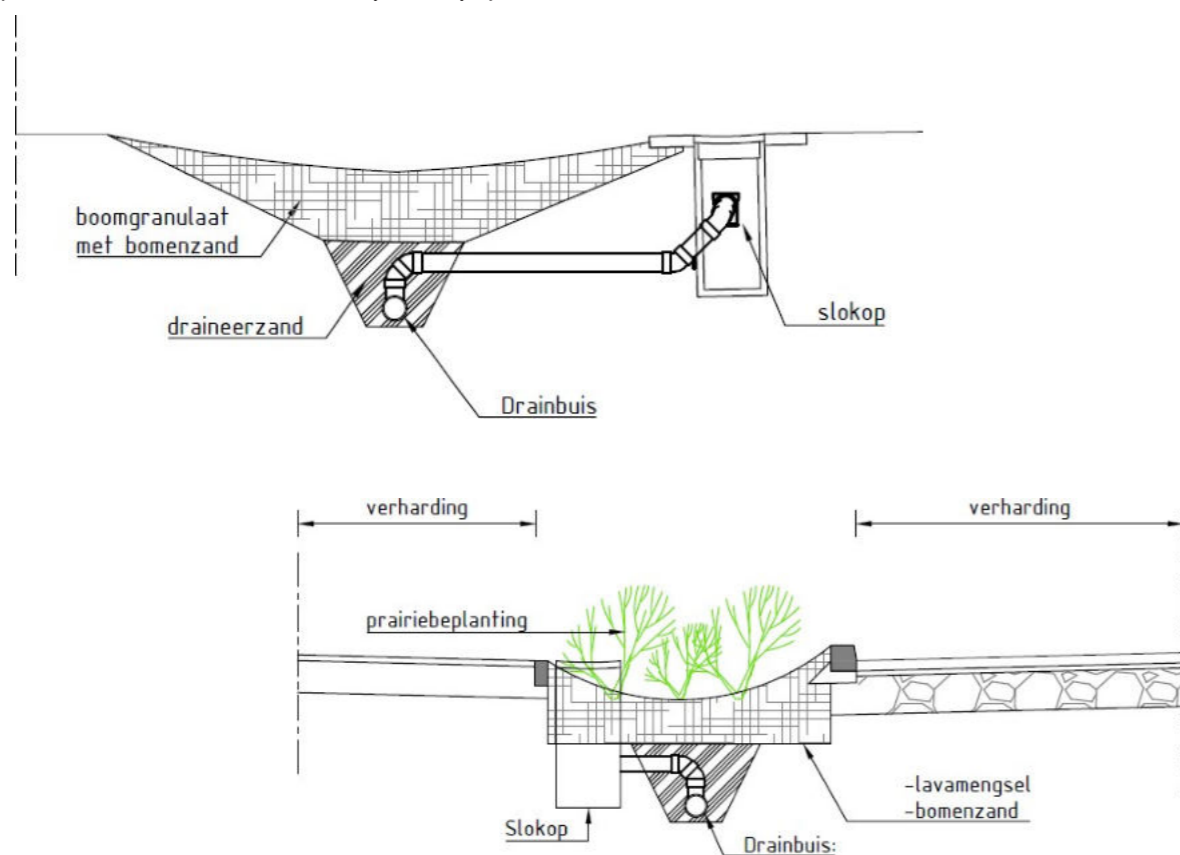
PRINCIPES VANUIT BELEIDSTERREINEN

Methode C

Water afvoeren naar wadi of waterbergende groenstrook

Straat en/of trottoirkolken komen niet in dit wegprofiel voor en het water stroomt van de verharding naar de zijkant in het aangrenzende verlaagde vegetatievlak. Water wordt tijdelijk geborgen in de wadi en moet binnen 24 uur na de bui het water via drainerende laag en slokop te hebben afgevoerd naar oppervlaktewater of hemelwaterriool. De aangrenzende verharding kan bestaan uit een gesloten verharding of een open verharding. Wel moet de grondwaterstand laag genoeg zijn om water te kunnen bufferen en afvoeren. Maaien van de wadi met zelfrijdend materieel waarbij verdichting van de wadi met te zwaar materieel moet worden voorkomen.

Standaardprofiel gesloten of open verharding
(Voor detailinformatie zie : Wateroverlast profielen.pdf)



Voorbeelden

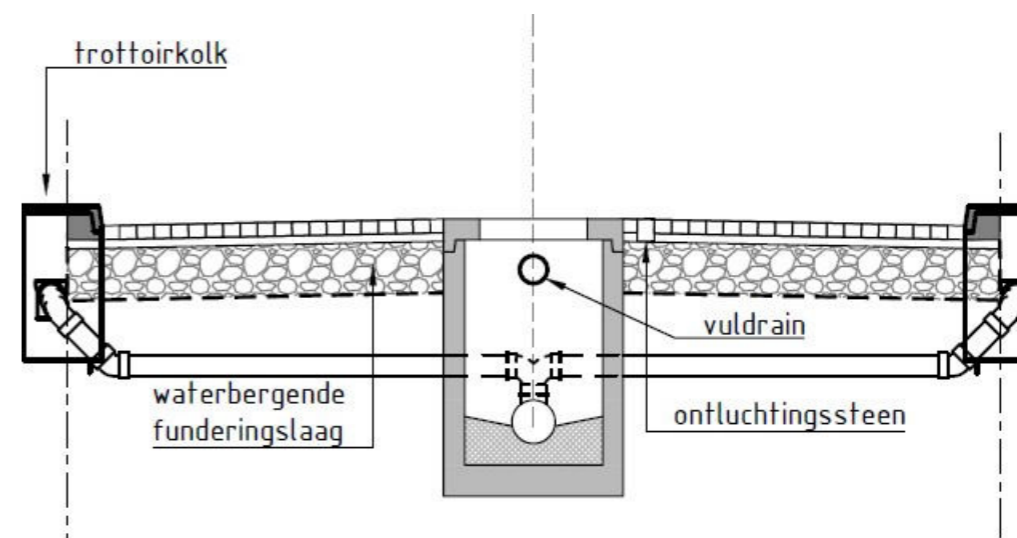


Methode D1

Water bergen en afvoeren via waterbergende fundering

In het wegprofiel zitten kolken en een waterbergende fundering. In dit systeem wordt het water in eerste instantie via de kolken afgevoerd naar het oppervlaktewater. Bij hevige regenval wordt een deel van het water via inspectieputten tijdelijk gebufferd in de fundering. De met water gebufferde fundering zal geleidelijk infiltreren in de bodem en overtollig water via het DT-riool naar het oppervlaktewater worden afgevoerd. De verharding kan bestaan uit een gesloten verharding of een open verharding. Aandachtspunt bij de toepassing is de haalbaarheid in de combinatie met de ondergrondse groei-eisen van bomen. Kruisende kabels en leidingen dienen in een mantelbuis te worden aangebracht om graafwerk in de opbouw te voorkomen.

Standaardprofiel gesloten of open verharding
(Voor detailinformatie zie : Wateroverlast profielen.pdf)



Voorbeeld



REGENWATER STROOMSCHEMA

PRINCIPES VANUIT BELEIDSTERREINEN



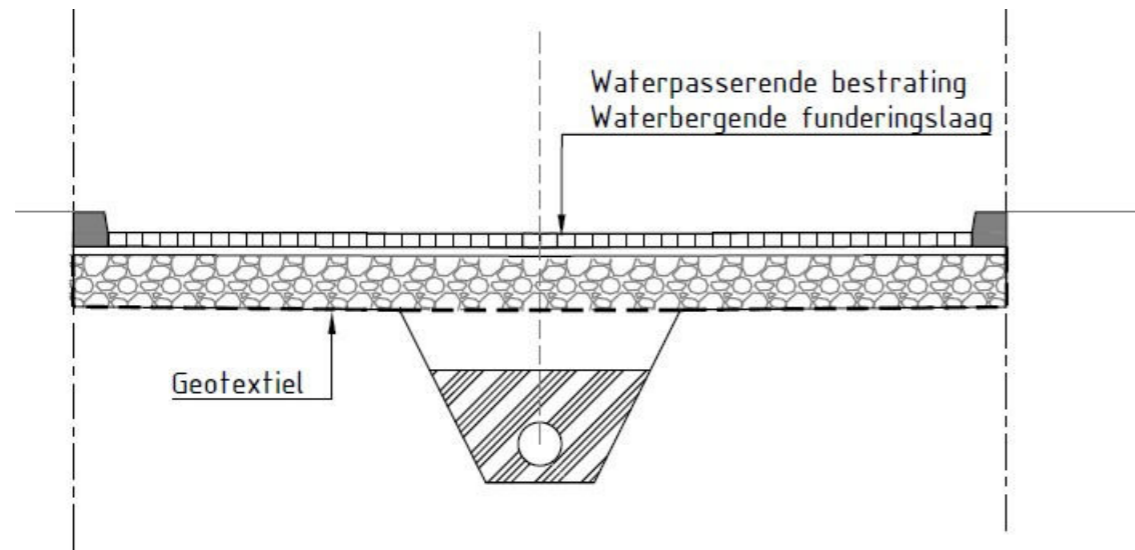
Methode D2

Water afvoeren via waterpasserende bestrating

Kolken ontbreken in dit profiel. Regenwater infiltreert via de waterpasserende stenen naar de ondergrond. Waterdoorlatende stenen worden in verband met de opgedane ervaringen niet meertoegepast. In het wegprofiel zitten kolken en een waterbergende fundering. Bij toepassing van dit systeem kan korte tijd water op straat staan dat geleidelijk naar de ondergrond verdwijnt. Wel moet de grondwaterstand laag genoeg zijn om water te kunnen bufferen en afvoeren.

Aandachtspunt bij de toepassing is de haalbaarheid in de combinatie met de ondergrondse groei-eisen van bomen. Kruisende kabels en leidingen dienen in een mantelbuis te worden aangebracht om graafwerk in de opbouw te voorkomen. afvoer van het regenwater kan via DIT-riool (Drainage, Infiltratie en Transportriool) of via een waterbergende fundering naar de ondergrond.

Principeprofiel waterpasserende verharding gesloten of open verharding
(Voor detailinformatie zie : [Wateroverlast profielen.pdf](#))



Voorbeeld:



AMBITIEWEB GRONINGEN DUURZAAM GWW

PRINCIPES VANUIT BELEIDSTERREINEN

We moeten duurzamer worden. Want er staat veel op het spel. Daarom zijn er de laatste jaren door overheden op alle niveaus afspraken gemaakt over het terugbrengen van onze CO₂-uitstoot en andere milieubelastende gedragingen. De gemeente Groningen wil nadrukkelijk haar verantwoordelijkheid nemen.

In 2011 heeft de gemeenteraad uitgesproken dat de gemeente Groningen in 2035 CO₂-neutraal moet zijn. Dat betekent dat we in al ons beleid en in al onze gedragingen steeds moeten proberen (nog) duurzamer te werken. Dus ook waar we als gemeente aan het werk zijn met wegen, bruggen, viaducten, water en groen. Of in vaktermen: met GWW (Grond, Weg- en Waterbouw). GWW-projecten zijn vaak complex, met een lange voorbereidingstijd. Als het werk in uitvoering komt zijn veel beslissingen al genomen. Als we duurzamer willen werken is het dus belangrijk daar zo vroeg mogelijk met alle betrokkenen over na te denken, de mogelijkheden voor (extra) verduurzaming in kaart te brengen, de haalbaarheid te onderzoeken en vervolgens duidelijke keuzes te maken.

Van Green Deal naar Ambitiweb GWW

Als één van de ruim 85 organisaties, ondertekende de gemeente Groningen begin 2017 de Green Deal Duurzaam GWW. Met deze ondertekening heeft zij uitgesproken werk te willen maken van duurzaamheid in projecten in de openbare ruimte en infrastructuur. Alle ondertekenende partijen doen dit volgens een gezamenlijke aanpak: de Aanpak Duurzaam GWW. De gemeente Groningen heeft inmiddels een Gronings Ambitiweb DGWW opgesteld.

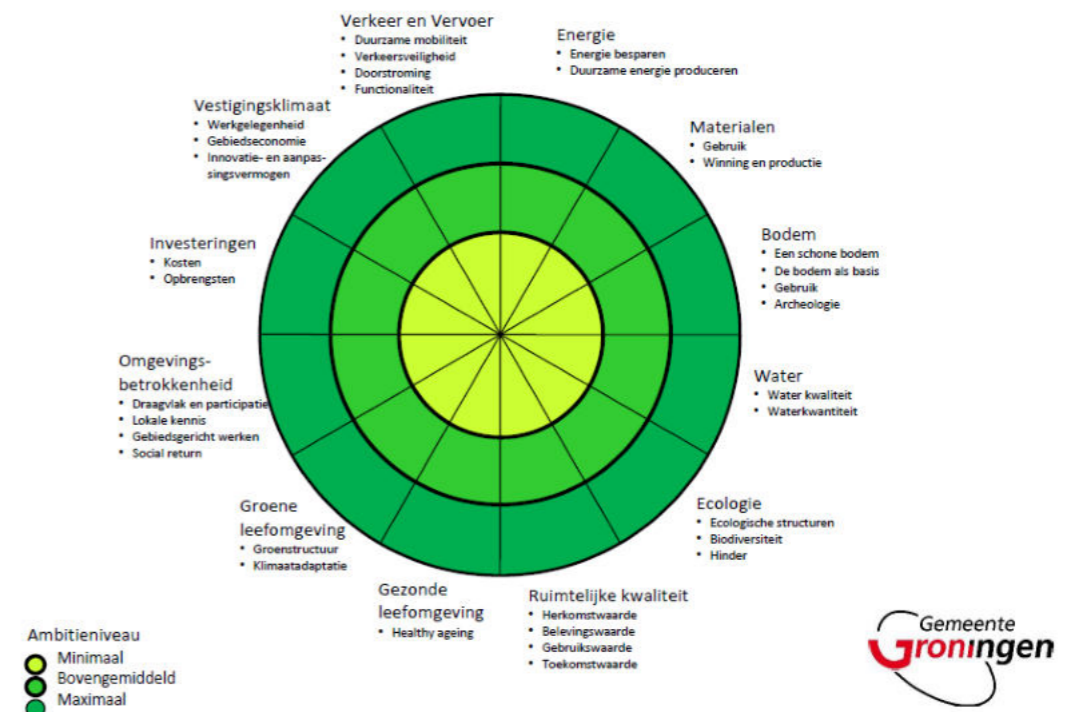
Het Ambitiweb is een overzichtelijk hulpmiddel dat je helpt om bij de start van een project met alle betrokkenen na te denken over alle duurzaamheidsaspecten en haalbare keuzes te maken. Vervolgens brengt het Ambitiweb je ambities ook in beeld, zodat in één oogopslag voor iedereen zichtbaar is wat je wilt bereiken. Zo helpt het Ambitiweb om de koers uit te zetten én vast te houden!

Twaalf aspecten, drie ambitieniveaus

Het Ambitiweb onderscheidt twaalf verschillende aspecten van duurzaamheid. Bij elk aspect (thema) vind je allerlei aandachtspunten die je helpen bij het nadenken over hoe je duurzaamheid in de praktijk zou kunnen brengen. Vervolgens stelt het Ambitiweb je de vraag hoe ver je wilt en kunt gaan: Voldoen aan de normen? Een schepje er bovenop? Of kies je voor het maximaal haalbare? Het Ambitiweb koppelt meetbare en haalbare doelen aan je ambities en houdt je zo met beide benen op de grond.

Op de volgende bladzijde wordt het Groninger Ambitiweb DGWW getoond.

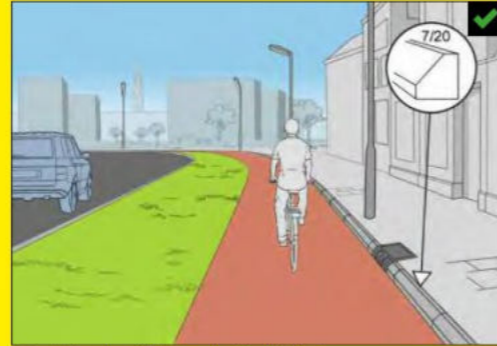
Meer informatie: <https://vng.nl/sites/default/files/2019-12/groninger-ambitiweb-2019.pdf>





Richtlijnen voor de aanleg en het beheer van fietsvriendelijke voorzieningen

1 Fietspad in één richting bereden



Fietspad bij voorkeur 2,50 m breed (minimaal 2,25 m).
Als fietspad niet kan, een fietsstrook bij voorkeur 2,00 m breed (minimaal 1,75 m).

2 Fietspad in twee richtingen bereden



Fietspad bij voorkeur 4,00 m breed (minimaal 3,50 m) en bij voorkeur zonder paaltje.
Een strook van minimaal 1,00 m aan- en afrijden.

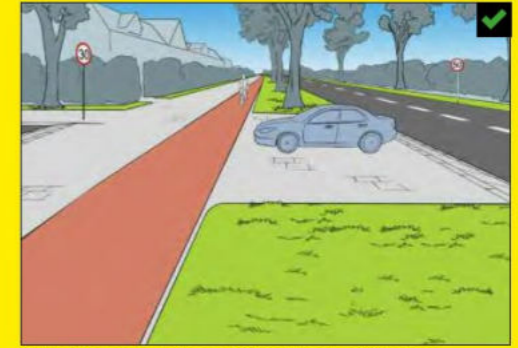
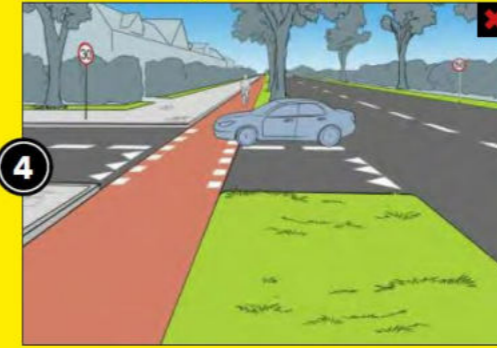
3 Fietsoversteek



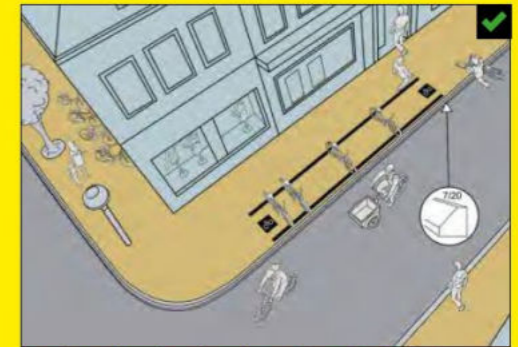
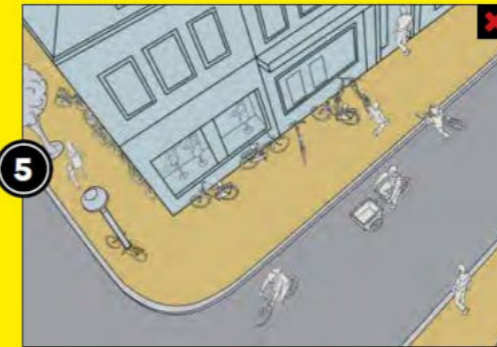
Fietsoversteek met middenveld van minimaal 3,00 m breed en bij voorkeur verhoogd.

Richtlijnen voor de aanleg en het beheer van fietsvriendelijke voorzieningen

4 Fietspad ter hoogte van een zijstraat

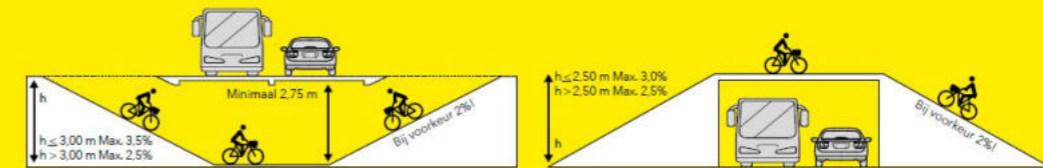


5 Fietsparkeren



Fietsparkeren in fietsparkeervakken en fietsenstallingen volgen FietsParKeur.

Specificaties voor de aanleg van een fietstunnel en fietsviaduct



Deze uitgave is mede mogelijk gemaakt door:



Dit is een uitgave van de gemeente Groningen. Voor meer informatie, mail info@groningenfietsstad.nl of bezoek www.groningenfietsstad.nl



Diepenring vanaf de Vissersbrug
Foto door Alexei Maridashvili

BIJLAGE 4

Agenda voor andere beleidsterreinen

PARKEERSTRATEGIE

AGENDA VOOR ANDERE BELEIDSTERREINEN

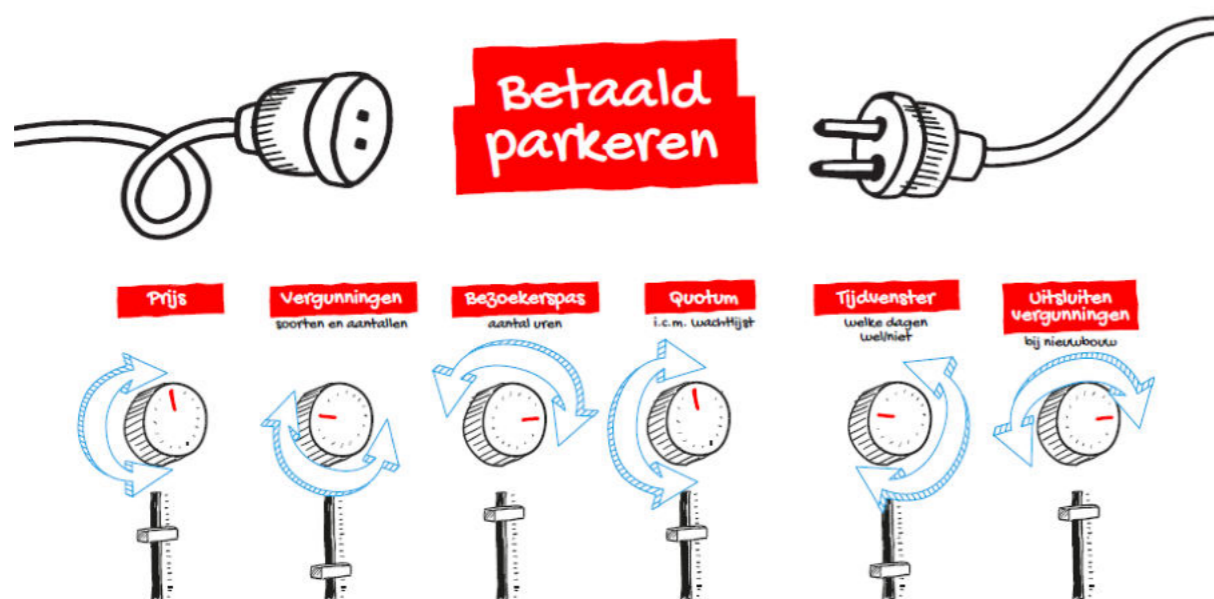
In deze Leidraad wordt invulling gegeven aan de gemeentelijke ambitie om de openbare ruimte te herwinnen. De Leidraad gaat uit van een multi-dimensionaal perspectief op de straten. Hierbij is mobiliteit niet langer maatgevend, maar maken toegankelijkheid, veiligheid, beleving, sociale interactie, ecologie, klimaatadaptatie, economie en identiteit samen de straat. De autologica wordt daarbij losgelaten. Deze koerswijziging heeft gevolgen voor andere beleidsterreinen. In dit hoofdstuk gaan we daar dieper op in.

Parkeren

In lijn met omgevingsvisie The Next City en coalitieakkoord Gezond, Groen, Gelukkig Groningen wil de gemeente Groningen de mens centraal stellen en de openbare ruimte herwinnen. Het terugbrengen van auto- en fietsparkeren en stallingen in de openbare ruimte betekent meer ruimte voor groen, sporten, spelen en ontmoeten. Zo leveren we een positieve bijdrage aan de gezondheid. Daarbij heeft de auto niet langer de eerste rechten op het gebruik van de openbare ruimte. Ook is het niet vanzelfsprekend dat privégebruik van de openbare ruimte (bijvoorbeeld het stallen van een auto) gratis is. Dat werd al vastgesteld vast in o.a. de Parkeervisie.

Daarbij is betaald parkeren een belangrijke randvoorwaarde om op parkeergedrag te kunnen sturen. Het geeft ons een stuur om auto's van straat te halen, parkeeroverlast terug te dringen en forenzen en wijkvreemd verkeer tot een andere parkeerkeuze te nopen. Daarmee creëren we ruimte (en scheppen we de voorwaarden voor) de herinrichting van de openbare ruimte. Voor bewoners is het daarmee ook direct helder dat er iets terugkomt voor betaald parkeren: een openbare ruimte met een optimale leefkwaliteit en ruimte voor de eigen auto, én voor de andere functies van de straat, zoals ecologie, klimaatadaptatie, ontmoeten, sporten, spelen, etc.

Op onderstaande afbeelding is te zien welke middelen we hebben om de parkeerdruk naar beneden te brengen in gebieden waar betaald parkeren geldt.



In gebieden waar parkeren gratis is, kunnen we alleen verlokken: we kunnen mensen vragen een andere parkeerkeuze te maken. Ook kunnen we de fysieke ruimte anders inrichten, bijvoorbeeld door parkeerplaatsen op te heffen of te clusteren aan de rand van een wijk of straat. Zo kunnen we openbare ruimte herwinnen. We kunnen de parkeerdruk echter niet naar beneden brengen door bijvoorbeeld mensen met een eigen parkeerplek uit te sluiten van het recht op een vergunning op straat of door geen bezoekerspassen uit te geven: in gebieden waar parkeren gratis is, geven we geen vergunningen of bezoekerspassen uit.

In gebieden waar wél betaald parkeren geldt, hebben we een breed instrumentarium om de parkeerdruk te reguleren. We kunnen bijvoorbeeld een quotum aan vergunningen i.c.m. een wachtlijst hanteren, zoals we in de binnenstad al langer doen. Ook kunnen we ophouden met het uitgeven van tweede vergunningen, of we kunnen bewoners met een eigen plek uitsluiten van het recht op een vergunning op straat. Ook kunnen we ophouden met het uitgeven van bezoekerspassen. Ook een andere prijsstelling op straat kan kortparkeeders laten nadenken over aantrekkelijker alternatieven, zoals een gratis P+R-terrein aan de rand van de stad. Ook deelauto's zijn in gebieden waar betaald parkeren geldt een interessante mobiliteitsoplossing. In gebieden waar je je eigen auto gratis naast een deelauto kunt parkeren is dat minder het geval.

	Betaald parkeren	derde schil?	Terugdringen parkeeroverlast / herwinnen openbare ruimte door	flankerend
H.W. Mesdagstraat	ja	-	- quotum vergunningen* - geen tweede vergunningen - uitsluiten nieuwbouw - geen bezoekerspassen (- i.c.m. verlokken)	- deelmobiliteit in openbare ruimte - plekken in garages***
Bedumerweg	Deels (de secundaire rijbaan tot het kruispunt Asingastraat)	ja	deel 1 (al betaald): zie H.W. Mesdagstraat deel 2 (nog gratis): beprijzen, daarna zie H.W. Mesdag	- 'losse' plekken opheffen is weinig kostenefficiënt en leidt tot verhoging parkeerdruk. Parkeerkoffers maken evt. opheffen (straks) makkelijker
Diamantlaan	nee	nee	verlokken (er zijn geen manieren de parkeerdruk omlaag te brengen)	-
Stavangerweg**	nee	nee	n.v.t.	parkeerverbod i.v.m. langsparkerende / overnachtende vrachtauto's en vrijhouden in- en uitritten
Paterswoldseweg	tot kruising A7	ja	deel 1 (al betaald): zie H.W. Mesdagstraat deel 2 (nog gratis): beprijzen, daarna zie H.W. Mesdag	Zie Bedumerweg
Griffeweg**	Ja	-	n.v.t.	-
Dukdalf	nee	nee	zie Diamantlaan	Zie Bedumerweg
Zuidveld**	nee	nee	n.v.t.	-
Van Iddekingeweg	nee	ja	nu: beprijzen. Straks: zie H.W. Mesdagstraat	Zie Bedumerweg
Zonnelaan	nee	ja	nu: beprijzen. Straks: zie H.W. Mesdagstraat	Zie Bedumerweg
Bloedkoraalstraat	nee	nee	zie Diamantlaan	Herinrichten parkeerkoffers i.c.m. verbod langsparkeren clustert het parkeren. Dat kost nauwelijks plekken en scheelt wel ruimte.

* bij het instellen van een quotum geven we minder vergunningen uit dan er parkeerplekken op straat zijn – bijvoorbeeld 80%. Dat is een vrij verstrekkende maatregel omdat nieuwe bewoners géén vergunning meer krijgen. Het is wel dé manier parkeerdruk omlaag te brengen.

**voor Zuidveld, de Stavangerweg en Griffeweg geldt dat parkeren een minimaal onderdeel van de openbare ruimte is – al kent de Griffeweg aardig wat plekken op eigen terrein. Die worden hier buiten beschouwing gelaten.

*** omdat we in een commerciële markt opereren, moeten die plekken tegen commerciële tarieven worden aangeboden.

BEHEER

AGENDA VOOR ANDERE BELEIDSTERREINEN

Herinrichting van straten in lijn met de Leidraad Openbare Ruimte kan veel maatschappelijke waarde toevoegen aan de straten en wijken in de stad en dorpen van Groningen. Maar het betekent ook een mogelijke verzwaring van de onderhoudskosten. We hebben voor één van de voorbeelduitwerkingen in de Leidraad Openbare Ruimte de jaarlijkse kosten voor het dagelijks onderhoud en de vervangingsreservering aan het eind van de levensduur doorgerekend in de huidige en toekomstige situatie. Daarbij is de keuze gemaakt voor de Bedumerweg, waar veel van de thema's samenkomen. Uitkomst is dat de jaarlijkse kosten voor dagelijks onderhoud ongeveer met een derde toenemen. De vervangingsreservering aan het einde van de levensduur blijft ongeveer gelijk. Deze resultaten zijn niet 1-op-1 te vertalen naar de andere voorbeeldstraten, maar geven wel een globaal beeld.

Op de volgende bladzijde wordt in een tabel een berekening van Stadsbeheer weergegeven wat de onderhoudskosten en de vervangingskosten zijn in zowel de oude en de nieuwe situatie van de Bedumerweg.

Als toelichting en aanvulling op de tabellen:

- Stadsbeheer heeft in het excelbestand onderscheid gemaakt tussen de kosten voor onderhoud en de kosten voor vervanging aan het einde van de (technische) levensduur. Budgetten voor de onderhoudskosten zijn standaard onderdeel van de jaarlijkse onderhoudsbegroting, Vervangingsbudgetten zijn geen standaardonderdeel in de onderhoudsbegroting, maar wel relevant op het niveau van de gemeente(begroting). Voor vervanging worden namelijk aanvullende middelen aangevraagd wanneer zich dat voordoet.
- Voor de onderhoudskosten van de inrichtingselementen (zitelementen, prullenbakken, speelvoorzieningen, openbare verlichting fietsstandaards) heeft Stadsbeheer een globale inschatting gemaakt.
- Meer verblijfsruimte in de straat zal leiden tot een nadrukkelijker beleving van de openbare ruimte en van de kwaliteit van het onderhoud daarvan. Stadsbeheer verwacht dat dit (zeker met het huidige lage onderhoudsniveau) zal leiden tot meer meldingen/ klachten/ communicatie. De afhandeling daarvan zal ongetwijfeld leiden tot hogere kosten. Stadsbeheer heeft daar echter geen concrete ervaringscijfers van en heeft het om die reden nog niet meegenomen in de berekeningen.
- Stadsbeheer verwacht dat de wijziging van onderhoudskosten in andere (voorbeeld)straten kan en zal afwijken van deze berekeningen voor de Bedumerweg. Deze cijfers kunnen daarom niet zonder meer worden geëxtrapoleerd naar de andere straten.

Dagelijks en groot onderhoud

Onderhoud type	Areaal	Eenheid	Eenheidsprijs	Dagelijks onderhoud	Groot onderhoud	Areaal	Eenheid	Eenheidsprijs	Dagelijks onderhoud	Groot onderhoud
GROEN										
BOMEN										
Straat- en parkbomen	59	stuk	€ 18,80	€ 637,00	€ 472,00	96	stuk	€ 18,80	€ 1.030	€ 767,00
GRASVELDEN										
Gazon normaal > 2 are	35,48	are	€ 41,01	€ 1.370	€ 85,00	101,45	are	€ 41,01	€ 4.480	€ 242,00
VERHARDING										
GESLOTEN VERHARDING										
Asfalt algemeen Wegtype 3-4	64,5	are	€ 82,79	€ 2.110	€ 3.230	37,03	are	€ 82,79	€ 1.210	€ 1.850
OPEN VERHARDING										
Betontegels wegtype 6-7	53,95	are	€ 56,53	€ 1.580	€ 1.470	40,31	are	€ 56,53	€ 1.180	€ 1.100
Natuursteen verharding	2,14	are	€ 81,78	€ 51,00	€ 124,00	51,72	are	€ 81,78	€ 1.070	€ 1.890
Gebakken klinkers	47,62	are	€ 57,20	€ 984,00	€ 1.740					
REINIGING										
VUIL IN GROEN										
Natuurlijk afval op gazon	35,48	are	€ 2,93	€ 104,00	€ 0,00	101,45	are	€ 2,93	€ 297,00	€ 0,00
Vuil op gazon	35,48	are	€ 0,48	€ 17,00	€ 0,00	101,45	are	€ 0,48	€ 47,00	€ 0,00
VUIL OP (HALF)VERHARDING										
Vuil op verharding	168,21	are	€ 4,70	€ 791,00	€ 0,00	129,06	are	€ 4,70	€ 607,00	€ 0,00
Natuurlijk afval (mn blad) verwijderen verharding	168,21	are	€ 2,25	€ 379,00	€ 0,00	129,06	are	€ 2,25	€ 291,00	€ 0,00
ONKRUID OP VERHARDING										
Onkruid op open verharding	103,71	are	€ 7,65	€ 793,00	€ 0,00	92,03	are	€ 7,65	€ 704,00	€ 0,00
MEUBILAIR										
OVERIG		PM		€ 4.000	€ 2.500		PM		€ 8.000	€ 5.000
TOTALEN				€ 12.816,00	€ 9.621,00				€ 18.916,00	€ 10.849,00
										€ 29.765,00

Vervangingsreservering

Onderhoud type	Bestaand				Nieuw			
	Areaal	Eenheid	Eenheidsprijs	Vervanging	Areaal	Eenheid	Eenheidsprijs	Vervanging
GROEN								
BOMEN								
Straat- en parkbomen	59	stuk	€ 9,59	€ 566,00	96	stuk	€ 9,59	€ 922,00
GRASVELDEN								
Gazon normaal > 2 are	35,48	are	€ 1,55	€ 55,00	101,45	are	€ 1,55	€ 157,00
VERHARDING								
GESLOTEN VERHARDING								
Asfalt algemeen Wegtype 3-4	64,5	are	€ 89,46	€ 5.770	37,03	are	€ 89,46	€ 3.310
OPEN VERHARDING								
Betontegels wegtype 6-7	53,95	are	€ 43,93	€ 2.370	40,31	are	€ 43,93	€ 1.770
Natuursteen verharding	2,14	are	€ 280,84	€ 601,00	51,72	are	€ 280,84	€ 3.220
Gebakken klinkers	47,62	are	€ 62,16	€ 2.960				
REINIGING								
VUIL IN GROEN								
Natuurlijk afval op gazon	35,48	are	€ 0,00	€ 0,00	101,45	are	€ 0,00	€ 0,00
Vuil op gazon	35,48	are	€ 0,00	€ 0,00	101,45	are	€ 0,00	€ 0,00
VUIL OP (HALF)VERHARDING								
Vuil op verharding	168,21	are	€ 0,00	€ 0,00	129,06	are	€ 0,00	€ 0,00
Natuurlijk afval (mn blad) verwijderen verharding	168,21	are	€ 0,00	€ 0,00	129,06	are	€ 0,00	€ 0,00
ONKRUID OP VERHARDING								
Onkruid op open verharding	103,71	are	€ 0,00	€ 0,00	92,03	are	€ 0,00	€ 0,00
SUBTOTALEN								
MEUBILAIR								
OVERIG		PM		€ 2.500	0		€ 0,00	€ 5.000
TOTALEN				€ 14.822,00				€ 14.379,00

STADSTOEZICHT / VEILIGHEID

AGENDA VOOR ANDERE BELEIDSTERREINEN

Stadstoezicht

De extra aandacht voor verlichting vergroot het gevoel van veiligheid bij inwoners. Met name bij bedrijventerreinen zou het wellicht interessant zijn om te zien of de inrichting kan bijdragen in het voorkomen van onveiligheid en criminaliteit. Let wel dat verlichting bij bepaalde camera's soms kan conflicteren met de beeldkwaliteit van onze camera's die nodig zijn om op openbare ordeproblematiek te kunnen sturen (dan gaat met name om de gemeentelijke camera's die in het centrum van Groningen hangen en af en toe bij tijdelijke cameratoezicht op overlast-hotspots, die worden echter zeer terughoudend ingezet).

Het mogelijk maken van samenkomsten wordt toegejuicht. Verwachting is dat er na de coronacrisis ook sterke behoefte is aan evenementen in eigen buurt. Mooi als de inrichting van de openbare ruimte gebaseerd is op tijdelijk gebruik, maar ook trends kan faciliteren. Advies is om bij verkenning van mogelijkheden voor kleinschalige evenementen (voor wijkgerichte vrijetijdsgenieters) en wat er nodig is aan fysieke en beheersaspecten om bepaalde evenementen mogelijk te maken de gemeentelijke adviseurs van Stadstoezicht te raadplegen.

Een aantrekkelijke openbare ruimte kan bijdragen aan het veiligheidsgevoel en kan ook een preventieve werking hebben op kleine misdrijven zoals vandalisme en wildplassen. Wel is er meer risico op (geluids-)overlast als de ruimte zo aantrekkelijk wordt als bijvoorbeeld het stadsstrand. Dat vraagt de nodige aandacht voor evenwicht tussen recreatie, verblijf en de leefbaarheid in de buurt.

Aandachtspunt bij het beleefbaar maken van water aan kades is het ruimte geven aan fietsers en voetgangers die het als doorgaande route gebruiken, maar ook aan recreanten die speciaal voor het uitzicht naar het water komen. Het beleefbaar maken van het water geeft wederom een vraagstuk over balans tussen recreatie en andere vormen van gebruik van de openbare ruimte.

