

NIEUWE RUIMTE

**ONTWERPLEIDRAAD LEEFKWALITEIT OPENBARE RUIMTE**

# Colofon

## FELIXX LANDSCAPE ARCHITECTS & PLANNERS:

- 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:

december 2021

## Inhoudsopgave

INLEIDING .....	5
AANLEIDING EN DOEL .....	6
KADER.....	8
GRONINGEN ALS PIONIER .....	9
PROCES .....	10
ESSAY MARCO TE BRÖMMELSTROET .....	11
METHODE .....	14
DE STRAAT ALS KATALYSATOR .....	15
LEEF- EN KLIMAATSTRATEN.....	16
TIEN DIMENSIES VAN DE STRAAT .....	17
NU, STRAKS EN LATER .....	28
HANDLEIDINGEN EN ICONEN .....	29
DE STRAAT .....	30
STADSRADIAAL AANRIJROUTE.....	34
STADSRADIAAL BUURTSTRAAT .....	37
CONCENTRISCHE VERBINDINGSWEG .....	40
CONCENTRISCHE BUURTSTRAAT.....	43
PLEK MET LEEFKWALITEIT VOOROP .....	47
RAND VAN DE BINNENSTAD.....	50
WOONSTRAAT VROEGE UITBREIDING .....	53
WOONSTRAAT NAOORLOGSE WIJK .....	57
WOONERF.....	60
BEDRIJFSSTRAAT.....	63
DOORGAANDE DORPSSTRAAT .....	66
NIET-DOORGAANDE DORPSSTRAAT .....	69
‘HARENS’ PROFIEL DORPSSTRAAT .....	72
BUITEN DE BEBOUWDE KOM .....	75
DE BUURT .....	79
VROEGE UITBREIDING .....	82
NAOORLOGSE WIJK .....	85
WOONERFWIJK.....	89
STADSRAND.....	92
DORPSKERN .....	95
BEDRIJVENTERREIN .....	98

DE GEMEENTE .....	102
STATIONSWEG.....	104
AWEG.....	107
EIKENLAAN .....	110
IN GESPREK OVER DE LEIDRAAD .....	113

# INLEIDING

“De nieuwe gemeente is groen, gezond, sociaal en duurzaam”

## AANLEIDING EN DOEL

**De afgelopen jaren is de druk op de openbare ruimte fors toegenomen. Het aantal inwoners in de stad en de omliggende dorpen is gegroeid, maar de openbare ruimte is niet in dezelfde mate meegegroeid. Er komen meer bezoekers in onze binnenstad en er ligt een grotere druk op de wijken door binnenstedelijke verdichting of doordat werknemers van buiten de stad er bijvoorbeeld hun auto parkeren. Ook moet onze gemeente toegankelijk zijn voor iedereen, jong en oud, en met of zonder beperking. We willen een inclusieve openbare ruimte.**

Behalve in de uitbreidingswijken komt er geen openbare ruimte bij, maar er zijn veel meer mensen die dezelfde ruimte willen gebruiken. Daarbij gaat het om de toenemende druk van meer inwoners en bezoekers, maar ook van verschillende concurrerende, soms nieuwe functies. Er zijn allerlei functies die beslag leggen op dezelfde openbare ruimte, zoals: verkeer, parkeren, ruimte om te lopen, spelen, groen, water, terrassen en fietsparkeren. Deze leggen beslag op de bovengrondse openbare ruimte, maar er is ook ruimte ondergronds nodig voor boomspiegels, cunetten, kabels & leidingen, etc.

In het gebruik en de druk verschuiven accenten. Zo brengt het veranderende klimaat problemen als hitte en wateroverlast met zich mee. Het bieden van oplossingen daarvoor vraagt om meer ruimte voor bomen, groen en water. Het is noodzakelijk meer koelte te bieden en het duurzaam opvangen van hemelwater mogelijk te maken. De energietransitie brengt in de ondergrond ook nieuwe vragen met zich mee: mogelijk minder ruimte voor gasleidingen, maar de vraag naar warmtenetwerken en bijvoorbeeld ondergrondse ruimte voor warmte-koude opslag neemt toe. Dit zijn fikse ruimtebeslagen in de toch al volle ondergrond. De nieuwe ruimtevragen voortkomend uit de energietransitie en de noodzaak een klimaatbestendige ruimte te realiseren leiden tot nog meer druk en verschuivende belangen. Tenslotte is het zo dat bij enquêtes onder inwoners van onze gemeente in bredere zin steeds sterker de behoefte aan meer ruimte voor groen en ontmoeting wordt aangegeven.

Bovengenoemde ontwikkelingen waren aanleiding voor het college om in het coalitieakkoord de mens centraal te stellen en het herwinnen van de openbare ruimte aan te kondigen. Het coalitieakkoord zegt er het volgende over: "Nu de gemeente steeds verder groeit, is het herwinnen van openbare ruimte een belangrijke opgave voor de komende periode. De aantrekkelijkheid van de binnenstad, de wijken en de dorpen is gebaat bij voldoende openbare ruimte. Om dit te waarborgen nemen we het gebruik van de openbare ruimte kritisch onder de loep. Het terugbrengen van auto- en fietsparkeren en uitstallingen in de openbare ruimte betekent meer ruimte voor groen, sporten, spelen en ontmoeten en levert zo een positieve bijdrage aan de gezondheid."

Het coalitieakkoord introduceerde daarvoor de Leidraad Openbare Ruimte als hulpmiddel. De doelstelling van de Leidraad Openbare Ruimte is het leveren van inspiratie en een kwaliteitskader van een andere openbare ruimte: een 'herwonnen openbare ruimte', waarin de ruimte anders is verdeeld en waarin meer ruimte is voor 'groen, sporten, spelen en ontmoeten'. De Leidraad moet helpen om een nieuwe balans te vinden en zo nodig keuzes te maken tussen alle claims die op de openbare ruimte worden gelegd.

De Ontwerpleidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte is een inspiratiedocument voor toekomstige projecten. Een beeldend product waar met foto's, profielen, 3D-beelden en korte toelichtingen een veranderende openbare ruimte in beeld wordt gebracht. De Leidraad brengt in beeld hoe een openbare ruimte met meer ruimte voor ontmoeting, voetgangers en fietsers, groen eruit ziet. De Leidraad doet dat voor verschillende typen, straten, gebieden en wijken in de gemeente. In de Leidraad worden principes en uitgangspunten die nodig zijn om een andere openbare ruimte te realiseren benoemd, passend bij de identiteit van die ruimte. En de Leidraad brengt consequenties voor alle thema's en gebruikers van de ruimte in beeld, zowel boven- als ondergronds.

Aan de Leidraad zelf is nog geen uitvoering gekoppeld. De beelden die getoond worden in de Leidraad zijn inspiratiebeelden, maar nadrukkelijk geen ontwerpen. De Leidraad geeft een doorkijk om op een andere wijze te kijken naar de stad. Er blijft maatwerk nodig als een straat wordt heringericht. De Ontwerpleidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte wil daar een goede handleiding bij zijn.

## KADER

**Diverse beleidskaders vormden het vertrekpunt voor de Ontwerpleidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte. In de Leidraad zijn de ambities, principes en ontwerprichtlijnen uit de relevante beleidsdocumenten getest. Het gaat om onder andere: Mobiliteitsvisie, Groenplan 'Vitamine G', uitvoeringsagenda Klimaatbestendig Groningen, Visie Binnenstad, the Next City, actieplan Toegankelijk Groningen, Gezonde Stad, Visie op de Ondergrond, de Fietsstrategie 2015-2025 en Boomstructuurplan 'Sterke Stammen'.**

In het bijzonder is voor de Leidraad Openbare Ruimte de koppeling gezocht met de Mobiliteitsvisie. Juist op plekken waar bijvoorbeeld de snelheid naar beneden wordt gebracht van 50 naar 30 km/u of waar een knip wordt aangebracht voor autoverkeer ontstaan kansen voor leefkwaliteit. Die koppeling is er ook met de Parkeervisie. Betaald parkeren is een belangrijke voorwaarde om invulling te geven aan mooie plannen voor straten en wijken. Het geeft ons een stuur om het aantal geparkeerde auto's te verlagen, parkeeroverlast terug te dringen en forenzen en wijkvreemd verkeer tot een andere parkeerkeuze te nopen. De Leidraad toont door middel van analyse en beelden aan welke kansen er liggen.

Omdat in 2018 al een Leidraad voor de Binnenstad is opgesteld, wordt de binnenstad buiten beschouwing gelaten in de Ontwerpleidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte. Wel is met de projectgroep Binnenstad gesproken over de lessen die zijn geleerd bij de Leidraad voor de inrichting van de Binnenstad op het gebied van onder andere toegankelijkheid, verandering of adaptiviteit en verwachtingenmanagement.

Pagina met voorbladen van de relevante beleidsdocumenten:

- Coalitieakkoord Groen, Gezond, Gelukkig Groningen
- Omgevingsvisie Next City
- Groenplan Vitamine G
- Mobiliteitsvisie Groningen Goed Op Weg
- De G6 voor een Gezonde Stad
- Parkeervisie Ruimte voor de Stad
- Sport- en Beweegvisie
- Uitvoeringsagenda Klimaat
- Cultuurnota Kunst & Cultuur
- Fietsstrategie Wij Zijn Groningen Fietsstad
- Actieplan Toegankelijk Groningen
- Leidraad voor de openbare ruimte van de binnenstad van Groningen



## GRONINGEN ALS PIONIER

**Groningen heeft een belangrijke rol gespeeld in het anders denken over onze steden. In 1977 introduceerde het als eerste Nederlandse stad een verkeerscirculatieplan, en pionierde later met het autovrij maken van het centrum. De afgelopen jaren is de druk op de openbare ruimte fors toegenomen. De compacte, zich verdichtende stad en omliggende dorpen hebben invloed op hoe de ruimte gebruikt wordt. De huidige doelstelling, om de openbare ruimte te herwinnen en de leefkwaliteit in de openbare ruimte te vergroten, past ook nu weer in een groter maatschappelijk debat over de manier waarop we onze stedelijke omgeving inrichten. Groningen heeft opnieuw de mogelijkheid een voortrekkersrol te vervullen.**

Er ligt een sterke relatie tussen mobiliteit en openbare ruimte, vooral in onze straten. Immers: infrastructuur en verkeersstromen hebben ook een plek in de openbare ruimte. Groningen vervult al decennia een voortrekkersrol als het gaat om het denken over mobiliteit en openbare ruimte. Met de nieuwe Mobiliteitsvisie kiest de gemeente voor een nieuwe balans tussen de verschillende vervoerwijzen, waarbij de auto zich meer als gast zal moeten gedragen. Voetgangers en fietsers zullen sterker als hoofdvervoerwijzen gaan functioneren. Achterliggende gedachten zijn onder andere het stimuleren van ruimte-efficiënte, schone en gezonde vormen van mobiliteit. Maar ook nieuwe technologische ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid zoals: Intelligent Speed Assistance maken het anders denken over de straat mogelijk. Op deze wijze wordt de groei van de stad Groningen opgevangen en draagt mobiliteit bij aan een veilige duurzaamheidstransitie.

## PROCES

**De Ontwerpleidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte is een inspiratiedocument, die een nieuwe blik geeft op de openbare ruimte. Het document is ook een handleiding die de verschillende straten en buurten van de gemeente typeert met bijbehorende ontwerpprincipes en maatregelen. Echter de Leidraad is ook een instrument om samen aan een toekomstbestendige openbare ruimte te werken voor iedereen. Een betoog voor een ideaal proces. Het document laat namelijk zien welke dimensies noodzakelijk zijn voor een kwalitatieve en gewaardeerde openbare ruimte. En dat er tijdens het (ontwerp)proces gezamenlijk afgewogen keuzes worden gemaakt. Zowel op de schaal van de straat, buurt of stad, maar ook in dienst van de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte, een goede bereikbaarheid, klimaatdoelstellingen, etc.**

De Leidraad is meer dan een document het is een methode dat vraagt om samenwerkingen tussen bewoners, belanghebbenden en de gemeente. Een stappenplan op basis van de leefkwaliteit dat tijdens het ontwerp- en realisatieproces gebruikt kan worden. Het is daarbij belangrijk om te onthouden dat geen plek in Groningen hetzelfde is. Maatwerk zal altijd nodig blijven, en dat doen we samen!

## ESSAY MARCO TE BRÖMMELSTROET

**De Leidraad Openbare Ruimte is niets minder dan een paradigma-shift. Als we die kans grijpen zullen we het hier over veertig jaar nog over hebben. Net als dat we nu wereldwijd nog over het Groninger verkeerscirculatieplan van 40 jaar geleden hebben.**

De taal die we gebruiken om de werkelijkheid te beschrijven, is niet alleen een spiegel van die werkelijkheid, maar beïnvloedt in sterke mate hoe we die werkelijkheid vorm geven. Het beste voorbeeld hiervan vinden we in het bos.

Bossen zijn complexe, zichzelf regulerende systemen die in alle klimaten en continenten hun eigen balans vinden. Een plek waar je makkelijk kunt schuilen, makkelijk kunt jagen, makkelijk kunt nestelen, spelen en groeien.

Een plek kortom waar een ongekeerde variëteit aan flora en fauna allemaal een eigen rol speelt in een dynamisch evenwicht.

Dat veranderde aan het eind 18e eeuw. In de periode neemt het belang van hout snel toe. Hout is een belangrijke grondstof, bouwstof en brandstof en grootgrondbezitters willen daarom weten hoe ze hun bos efficiënter kunnen managen voor houtproductie.

De wetenschappelijke bosbouw doet zijn intrede en zij vervangt de boom met zijn enorme rijkdom aan functies met een abstract idee: de Normalbaum, de Standaardboom. Een ideaal-typisch object vanuit de optiek van optimale houtproductie.

Door vervolgens langzaam maar zeker onze bossen naar dit beeld te gaan vormen, ontstond een nieuw soort bos: het PRODUCTIEBOS. Dit verspreidde zich snel over Europa.

Bossen met dezelfde bomen, keurig tegelijk aangeplant in rijtjes en zonder laag struikgewas. Makkelijk te rooien en in theorie de meeste houtopbrengst per hectare.

Na verloop van tijd bleken de enorme ecologische gevolgen van deze eendimensionale benadering. Ga maar eens jagen in een productiebos. Of schuilen. Of nestelen.

Zo verdwenen grote leefgebieden voor allerlei soorten dieren en planten. Dat viel buiten de modellen van de bosbouw; de versimpeling die nodig was om het bos te beheren leidde tot een onmiskenbare blinde vlek. Met enorme gevolgen voor de wereld om ons heen.

Net als het bos is ook de straat, onze openbare ruimte, een complex ecosysteem dat millennia lang functioneerde voor een veelheid aan functies en een diversiteit aan gebruikers.

"De overgebleven ruimte tussen gebouwen" diende om te handelen, te spelen, te ontmoeten, te verblijven en doorheen te verplaatsen. Ook hier ging dat in een dynamisch evenwicht.

Dat veranderde zo'n honderd jaar geleden. Met de plotselinge massa-introductie van gemotoriseerde voertuigen op straat kwam dat evenwicht enorm onder druk.

Tussen 1920 en 1930 vond een enorme worsteling plaats om tot een nieuw begrip te komen. Dat begon als een gesprek over rechtvaardigheid, maar was nog geen tien jaar later een gesprek over efficiëntie, controle en de vrijheid van de individuele automobilist.

Net als in de bosbouw kreeg ook de straat haar wetenschappelijke manager: na 1930 werd de verkeerskunde opgetuigd. Dat vak bestond nog helemaal niet, en werd eerst ingevuld door waterbouwkundige ingenieurs. Maar dat veranderde snel.

Nu hebben we getrainde verkeerskundigen, gewapend met ruim drie jaar aan studie. Waarin ze een eigen taal leren spreken waarmee keuzes gemaakt kunnen worden over hoe we onze straten inrichten.

*"De grenzen van mijn taal betekenen de grenzen van mijn wereld."*

- L. Wittgenstein

Welke taal spreken we nu over de straat? En welke keuzes liggen daarin opgesloten?

We zijn die keuzes voor lief gaan nemen. In meeste gevallen lang geleden gemaakt en inmiddels gestold in richtlijnen, in normen en in verkeersmodellen. In wetten, instituties en in gedrag. In asfalt, beton en in technologieën.

En uiteindelijk, Iwan Illich noemt dat een radicale monopolie, is het gestold in onze verbeelding. We zien niet meer dat er alternatieve manieren van kijken zijn. En dat er dus keuzes worden gemaakt.

Die keuzes zijn veelal geladen met metaforen en concepten vanuit economische en natuurkundige theorieën. Wat is daarbij het bepalende idee?

In de laatste honderd jaar zijn we steeds meer de straat gaan beschouwen als pijpleiding, een verdeelstation om mensen zo efficiënt mogelijk van A naar B te verplaatsen, en dan vooral van wonen naar werk.

Reizen werd gezien als een afgeleide vraag: mensen wel of op A of op B zijn, want daar ontlenen ze nut aan.

Reistijd werd daarmee een disnut, iets om te minimaliseren. Het netwerk mag niet vastlopen tijdens piekmomenten want dat zijn dan voertuigverliesuren.

Reistijdwinst en doorstroming worden zo logische beleidsdoelen en worden niet meer ter discussie gesteld. Ieder half uur horen we daarom op alle radiostations allemaal de filemeldingen. Zelfs op eerste kerstdag en zelfs tijdens de corona lockdown.

En we kijken er niet eens meer van op.

Maar net als in het geval van het bos, veranderde onze OERstraat zo langzamerhand in een PRODUCTIEstraat. Een ruimte die vooral maar 1 doel dient: een efficiënt netwerk zijn voor de optimale doorstroming van verkeer.

Natuurlijk komen daar ook secundaire doelen bij, zoals veiligheid. En natuurlijk verandert dat in NL van een focus op de auto naar een focus op de fiets.

Maar in essentie blijft de straat, zonder dat we daar echt voor kiezen, het domein van de afdeling verkeerskunde en de wethouder mobiliteit.

En blijft de straat ongeschikt als openbare ruimte en moeten we onze parken sluiten als mensen dat massaal opzoeken.

En blijft het in veel gevallen een bron van stedelijke hittestress in plaats van een plek waar we juist verkoeling creëren.

En moeten onze kinderen of spelen op afstand (en leren we ze om zo veilig mogelijk naar de speeltuin te gaan) of in toenemende mate juist heel dichtbij (en houden we ze in toenemende mate gevangen in eigen tuin).

De taal die we gebruiken om de werkelijkheid te beschrijven, is niet alleen een spiegel van die werkelijkheid, maar beïnvloedt in sterke mate hoe we die werkelijkheid vorm geven.

Maar die taal is geen gegeven. Taal is een levend ding, dat we voortdurend aanpassen aan veranderende omstandigheden. We kunnen de taal dus veranderen. En daarmee kunnen we veranderen welke toekomsten we mogelijk maken. En bepalen hoe we over onze straten WILLEN nadenken.

In zekere zin heeft Groningen dit al eens eerder gedaan. Het wereldberoemde Verkeerscirculatieplan brak met een idee dat de stad vooral een efficiënte machine moest zijn. Waarin doorgaand verkeer ten koste van alles tot op de Grote Markt werd gefaciliteerd.

En Circuleren: wie kon daar nou tegen zijn!

Van een afstandje zien we dat Groningen hier vervolgens op heeft doorgebouwd. Het knippen van de stad bleek een gouden zet en de nieuwe taal stelde vervolgens in richtlijnen, in modellen, in normen en in asfalt en beton.

En nu voedt het de verbeelding van steden over de hele wereld.

Maar. Hoe krachtig dit ook was, de straat bleef zo het domein van de verkeerskunde. Tot op de dag van vandaag denken we nog over wie waar primaat heeft.

De auto vaak niet meer, maar dan toch nog steeds de fietser, de bus of de voetganger. Maar de vraagstukken die steeds meer om ruimte schreeuwen en het belang van hogere kwaliteit van onze openbare ruimte schreeuwen nu weer om een nieuwe taal.

De Ontwerpleidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte biedt die mogelijkheid. Niet langer hoeft mobiliteit maatgevend te zijn over wat er wel en wat er niet kan in onze straten. Daar kunnen we nog steeds voor kiezen, maar door een alternatief kader te hebben, is het duidelijk dat dat een keuze is. En dus altijd al was.

Onze straten zijn onze openbare ruimte.

En onze openbare ruimte is per definitie complex. We zullen daarom altijd tegen dilemma's tussen verschillende doelen aanlopen. En dan moeten we keuzes maken. En het conflict niet vermijden

Laten we die keuzes en conflicten zichtbaar maken in plaats van ze te verstoppen in een technocratie.

Laten we gaan zoeken hoe zoveel mogelijke doelen goed bediend kunnen worden in plaats van 1 radicale monopolie.

En laten we zo proberen om niet het productiebos te managen, maar leren om te tuinieren in het oerbos.

# METHODE

“De persoonlijke kwaliteit van leven is leidend in onze benadering van het gemeentelijk beleid. Dat betekent dat we de traditionele sectorale benadering van overheden en instanties willen doorbreken en essentiële verbindingen willen maken tussen verduurzamen, woningbouw, gezondheid, welzijn en groen.”

## DE STRAAT ALS KATALYSATOR VOOR STEDELIJKE TRANSFORMATIE

**De straat onderscheidt zich van andere soorten openbare ruimte in de stad. Het is de plek waar de combinatie van verkeersstromen en plekken het meest aanwezig is. De straat vormt namelijk een functionele verbinding van A naar B, denk hierbij aan waterstructuren, ondergrondse kabels en leidingen, maar ook verkeersstromen als busbanen, fietspaden en autowegen. Daarnaast is de straat ook een belangrijke sociale, economische en recreatieve ontmoetingsplek waar het openbare leven zich afspeelt. In straten komen deze, voor de gemeente Groningen, belangrijke aspecten samen. In straten ontmoeten mensen elkaar, hebben winkels hun adres en wordt gefietst en gewandeld. De Leidraad streeft naar een goede balans van plekken en stromen, zodat er antwoord gegeven kan worden op de sociale-, economische- en klimaat vraagstukken van onze tijd.**

Hoe kunnen we een goede balans vinden tussen het maken van plekken en ruimte bieden voor stromen? Straten waren lange tijd de gedeelde ruimtes in de stad en dorpen. Er werd gerecreëerd en handel bedreven, bewoners en bezoekers ontmoetten er elkaar. Vanaf de naoorlogse periode zijn onze steden echter terechtgekomen in een negatieve spiraal van ontmengen en verspreiding van functies. Dat heeft gezorgd voor steeds meer mobiliteit en minder leven op straat.

Straten zijn geworden tot functionele verbindingen, tussen diverse bestemmingen. Snelheid is daarbij sturend geworden. De snelste manier van bewegen is maatgevend voor de inrichting. Daardoor neemt de auto steeds de meeste ruimte in, gevolgd door de fiets. Het domein van de voetgangers bestaat uit de ruimte die overblijft. Er is daardoor letterlijk minder plaats voor spontane ontmoetingen, sociale contacten gaan verloren en eenzaamheid wordt versterkt. De relatie met lokale voorzieningen en bedrijvigheid vermindert en de buurteconomie brokkelt af. Wegen zijn verhard, met weinig ruimte voor groen en water. In de zomer warmen ze snel op en in de winter ontbreekt het aan ruimte om water te bergen of te infiltreren. Kortom, de huidige staat van de straat, draagt bij aan de sociale en ecologische opgaven in de stad en dorpen.

## LEEF- EN KLIMAATSTRATEN

### EEN NIEUW PERSPECTIEF OP DE STRAAT

**Wanneer we straten op een andere manier willen inrichten, met meer ruimte voor beleving en niet enkel voor beweging, moeten we ook weg van het doel dat straten primair ingericht worden als functionele verbindingen.**

*“Achter alle modellen, richtlijnen, handboeken en algoritmes waarmee we het recht van de snelste vormgeven, zit een strategie, die is versteend op straat. We kunnen doorgaan op de ingeslagen weg. Dan kiezen we voor het recht van de snelste, de efficiëntste, de comfortabelste. Maar dan kiezen we dus niet voor al het andere. Voor het recht om zonder hulp van technologie of een bedrijf ergens te kunnen komen. Voor het recht om zonder angst met een kind op straat te kunnen zijn. Voor het recht op rust in de publieke ruimte. Voor het recht op gezonde lucht. Voor het recht om niet dood te gaan of een ander per ongeluk dood te maken. Voor gelijkwaardigheid op straat. Wat gebeurt er als je dat wel doet?”*

- Recht van de Snelste, T. Verkade & M. te Brommelstroet

De straat is integraal verbonden met meerdere stedelijke systemen en een goed ontwerp maakt dat de straat beter is toegerust op de functie die het zou moeten hebben. We willen een openbare ruimte die uitnodigt tot gebruik, spelen en ontmoeten. Allereerst is dit goed voor onze inwoners en ondernemers. Samen met parken en pleinen vormen straten de openbare ruimte van een stad en dorpen. Groningen heeft haar bijzondere plekken zoals het Noorderplantsoen, het Stadspark, de Grote Markt en het dorpscentrum van Haren. Terwijl deze bijzondere plekken in belangrijke mate aan de stad haar identiteit verlenen, zijn het de straten die de sfeer van alledag bepalen. Daar vindt het ‘gewone’ stedelijke en dorpse leven plaats.

Nadrukkelijk vorm geven aan klimaatadaptatie opgaven in de straat, biedt de kans om de samenhang tussen de ecologische en culturele identiteit van Groningen te hernieuwen, en als geheel te versterken. Duurzaam waterbeheer in het netwerk van straten kan daarbij een fundamentele rol spelen. Stedelijke omgevingen worden geconfronteerd met de paradox van water overvloed en -schaarste. Infiltratie en berging van water kan zowel de impact van zware wolkbreuken verlichten, als droogte en hittestress verminderen. De strategie om van een drainage- naar een sponsstad te transformeren, waar elke reghdruppel telt, legt de basis voor het vernieuwde Groningse stratennetwerk.



## TIEN DIMENSIES VAN DE STRAAT

**Om straten te ontwerpen voor mensen is het belangrijk dat we de straat opnieuw gaan zien als 'een gedeelde ruimte', een openbare ruimte voor mensen in plaats van functionele verbindingen.**

De opgaven voor de straat zijn veranderd, de druk is hoger en de behoefte naar meer verblijfskwaliteit is gewenst. Daarnaast ligt bij de herinrichting van de straat de focus op het realiseren van straten waarbij water, groen en verblijf een aanvullende ruimteclaim leggen op het straatprofiel en de werking daarvan. Ze worden toekomstbestendig ontworpen zodat ze een bijdrage leveren aan de vraagstukken en ruimtelijke uitdagingen waarmee de gemeente Groningen de komende jaren aan de slag gaat. Daarom hanteert de Leidraad Openbare Ruimte een nieuwe benadering van het ontwerpen van straten. Er wordt niet uitgegaan van een ééndimensionale perspectief op de straat. De Leidraad Openbare Ruimte gaat uit van een multidimensionale ontwerpmethodologie voor de straten van de gemeente Groningen, waar mobiliteit niet maatgevend is maar waar toegankelijkheid, veiligheid, beleving, gezondheid, sociale interactie, ecologie, klimaatadaptatie, economie en cultuurhistorie samen de straat maken."

Afbeelding waarin de 10 dimensies worden uitgebeeld, namelijk:

1. De straat is voor iedereen
2. De straat is veilig
3. De straat heeft mobiliteit op maat
4. De straat is een ecosysteem
5. De straat stimuleert de beleving
6. De straat is klimaatadaptief
7. De straat is een gezonde omgeving
8. De straat creëert waarde
9. De straat is openbaar domein
10. De straat heeft een identiteit

## 1. De straat is voor iedereen (*toegankelijkheid*)

Onze straten moeten inclusief zijn. Dat betekent toegankelijk voor iedereen, ongeacht inkomen, beperking, geslacht, cultuur of leeftijd. Een inclusieve openbare ruimte vraagt om bijzondere aandacht voor mensen met een beperking, ouderen en kinderen. Kan je met een rolstoel over de drempel? Is er een voelbaar niveauverschil tussen stoep en straat voor blinden en slechtzienden? Of kan je met een scootmobiel comfortabel over de keienbestrating? Door obstakels weg te nemen en vrije maar voelbare doorgangen te realiseren, bevorderen we ontmoeting in de openbare ruimte. Hiermee krijgt iedereen gelijke kansen en is de straat voor iedereen.

### MAATREGELEN:

- Pas geleidelijnen toe op drukke plekken
- Rolstoeltoegankelijke oversteekplaatsen
- Een straat zonder niveauverschillen
- Ontwerp met natuurlijke gidslijnen
- Voorkom obstakels op straat en bundel inrichtingselementen
- Ontwerp de straat voor alle leeftijden van 0-99

### REFERENTIES:

- Foto Paleisbrug, Den Bosch door Nanda Sluijsmans
- Foto Mariahilferstrasse, Wenen door B+B / Ricky Rijkenberg

## 2. De straat is veilig (veiligheid)

Dat mensen zich veilig voelen in de stad of het dorp, in hun buurt, straat en huis is van essentieel belang voor welbevinden. Dit geldt voor zowel verkeersveiligheid als sociale veiligheid in de openbare ruimte. Veiligheid en leefbaarheid kunnen worden gestimuleerd in de fysieke inrichting van onze straten. Dit kan door prioriteit te geven aan de veiligheid van de meest kwetsbare gebruikers van de straat; kinderen, senioren en mensen met een handicap. Maar ook voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers zoals voetgangers en fietsers. Door (plint) programma en openbare ruimte met elkaar te verbinden wordt sociale controle versterkt wat bijdraagt aan het gevoel van veiligheid op straat. En voorkom achterkantsituaties of rommelige openbare ruimtes die als onveilig worden ervaren.

### MAATREGELEN:

- Goede verlichting
- Ontwerp de straat overzichtelijk en leesbaar
- Voldoende en veilige oversteekplekken
- Verbind (plint)programma met openbare ruimte en stimuleer verschillend gebruik door de hele dag zodat de sociale controle in de straat wordt versterkt

### REFERENTIES:

- Foto referentie fietsrotonde Wilhelminakade, Groningen door gemeente Groningen
- Foto referentie Exhibition Road, Londen door Gary J. Wood
- Foto referentie BIGyard, Berlijn door Simon Menges

### 3. De straat stimuleert de beleving (beleving)

Met een goed ontwerp van onze straten kunnen we verleid worden om te lopen. Een goed ontwerp van onze straten verleidt ons om te lopen. Nu is de ruimte voor voetgangers vaak de ruimte die overblijft nadat gemotoriseerde vormen van vervoer en fietsverkeer met hun regels en eisen de openbare ruimte hebben ingenomen. De ruimte voor lopen wordt vaak ontworpen volgens dezelfde 'mechanische' logica als die van rijwegen. De beleving onderweg is dan ondergeschikt aan het zo snel mogelijk bereiken van de bestemming. Meer focus op een prettige beleving van de route, is de eerste stap naar een bewandelbare omgeving, waar mensen ervoor kiezen om te gaan lopen. De efficiëntie van lopen ligt niet in tijd, maar in de kwaliteit en de toegevoegde waarde van de wandeling. Straten zijn multidimensionale dynamische ruimtes die mensen ervaren met al hun zintuigen. Deze manier van denken zal niet alleen voor lopen zijn vruchten afwerpen, maar fietsen en andere vormen van langzaam verkeer kunnen hier ook van profiteren.

#### MAATREGELEN:

- Wandelroutes met voldoende variatie zoals: diversiteit in groen en beleefbaarheid van water
- Toepassen van elementenverharding
- Ontwerp obstakelvrije looproutes
- Stimuleer kunst in de openbare ruimte
- Zitplekken langs wandelroutes
- Faciliteer voldoende bestemmingen langs een wandelroute

#### REFERENTIES:

- Foto Noorderplantsoen, Groningen door indebuurt Groningen
- Foto Heemraadssingel, Rotterdam door Yoreh Schipper
- Foto Place d'Youville, Montreal door Claude Cormier + Associés

#### 4. De straat is een gezonde omgeving (*gezondheid*)

We hebben te maken met toenemende gezondheidsverschillen tussen groepen en wijken. Ook stijgt het aantal ongezonde levensjaren. De inwoners van onze stad leven korter dan het landelijke gemiddelde. Bewoners van Groningen Noord leven zelfs gemiddeld 7 jaar korter en 19 jaar langer in ongezondheid dan het gemiddelde van de gemeente. Ook op het fysieke terrein hebben we een aantal opgaven: de stad groeit en de druk op de openbare ruimte neemt toe. Hoe we onze groeiende, compacte stad leefbaar en aantrekkelijk houden voor alle leeftijdsgroepen is een belangrijk vraagstuk dat in de huidige en geactualiseerde, nieuwe Omgevingsvisie (The Next City) centraal staat. Gezondheid is hierin een verbindend thema. Het inzicht dat naast allerlei preventieve gezondheidsmaatregelen ook de sociale en fysieke leefomgeving een belangrijke bijdrage kan leveren aan de verbetering van de gezondheid van inwoners van steden, krijgt de laatste jaren steeds meer aandacht. Het feit dat een belangrijk deel van de ziektelast omgevingsgerelateerd is, is niet nieuw maar raakt in deze periode van een toenemende verstedelijking steeds meer in zwang. Een aantrekkelijke en goed ingerichte leefomgeving stimuleert een gezonde leefstijl met voldoende beweging. Wie in een groene omgeving leeft, voelt zich gezonder en bezoekt minder vaak de huisarts. In het gezondheidsbeleid van de gemeente Groningen lanceerden we enkele jaren geleden al de G6 voor een gezonde leefomgeving.

##### MAATREGELEN:

- Sportaanleidingen in de openbare ruimte
- Zorg voor afwisseling tussen beschutte en open plekken
- Verschillende 'ommetjes' kunnen maken, divers in beleving en afstand
- Maak ontmoetingsplekken
- Voldoende speelplekken, formeel en informeel
- Realiseer voldoende wandel- en hardlooproutes
- Ruimte om te tuinieren

##### REFERENTIES:

- Foto Sportplek Oosterkade door Humankind
- Foto Drapers Field, London door Adrian Taylor
- Foto Solvallsparken, Uppsala door Alex Giacomini

## 5. De straat is openbaar domein (*openbaar*)

Straten spelen een grote rol in het openbare leven van steden en gemeenschappen. Ze moeten ontworpen worden als toegankelijke openbare ruimte die ontmoeting en contact stimuleert. Het is de plek waar buurtbewoners een gevoel van saamhorigheid creëren, een plek die bewoners zich eigen kunnen maken.

### MAATREGELEN:

- Voldoende verblijfsplekken/ontmoetingsplekken
- Voorzie in (plein)ruimtes voor (culturele) evenementen
- Ontwerp de straat samen met bewoners
- Creëer zitgelegenheid voor verschillende groepsgroottes (individueel, koppel of groepen)
- Stimuleer collectieve tuinen
- Verbind sociaal maatschappelijk programma en openbare verblijfsplekken met elkaar
- De monumentale meter, een overgangszone langs de gevel waaraan bewoners van de aangrenzende woning zelf invulling kunnen geven (bankje, bloembakken).

### REFERENTIES:

- Foto Dans op Damsterplein door Stichting Tango Argentino Groningen (STAG)
- Foto Leefstraat, Gent door Lab van Troje
- Foto Pluktuin 'De Witte Velden' door Pluktuin 'De Witte Velden'

## 6. De straat heeft mobiliteit op maat (*mobiliteit*)

Mobiliteit en bereikbaarheid dragen bij aan de leefkwaliteit. Het zorgt dat mensen naar onderwijs, werk en zorgvoorzieningen kunnen reizen, en sociale contacten kunnen onderhouden. Ook moeten winkels bevoorrad worden. De gemeente kiest in de Mobiliteitsvisie voor een nieuwe balans tussen vervoerwijzen: voetganger en fiets staan voortaan op nummer 1. Ook doorstroming en betrouwbaarheid voor het openbaar vervoer en de 'doorwaadbare' stad voor het autoverkeer zijn belangrijk. De auto moet zich op veel meer plekken in snelheid en gedrag aanpassen aan de omgeving. Zo zorgt de gemeente dat het mobiliteitsgebruik aansluit op de behoeften van de inwoners en bezoekers van de gemeente.

De nieuwe balans verschilt van plek tot plek. In straten met een belangrijke woon- en/of winkelfunctie zijn wandelsnelheden leidend. Belangrijke doorgaande OV-verbindingen (maar ook de ringweg en enkele autoverbindingswegen) vereisen een hogere snelheid omwille van reistijden en het functioneren van het verkeerssysteem. Vanuit mobiliteit geldt dan ook dat de inrichtingsmogelijkheden van straten altijd gekoppeld zijn aan de positie in het totale mobiliteitsnetwerk.

### MAATREGELEN:

- Meer ruimte voor voetgangers en fietsers
- Mengten van verkeer waar mogelijk om de verkeersruimte compact te houden
- Strategisch clusteren van parkeren
- Waarborgen van de doorstroming en betrouwbaarheid van Openbaar Vervoer
- Versmallen rijbaan
- Parkeren niet op de rijbaan
- Parkeren in de straat in principe op het trottoir en niet op de rijbaan, om de hoeveelheid asfalt laag te houden en de snelheid van het autoverkeer te remmen door een smalle rijbaan.

### REFERENTIES:

- Foto Herman Colleniusstraat door Gemeente Groningen
- Foto Frans Halsbuurt, Amsterdam door Gemeente Amsterdam
- Foto Maijweg, Den Bosch door A.F.A.M. Wetzer

## 7. De straat is een ecosysteem (*ecologie*)

Natuur en biodiversiteit zijn van groot belang. Zo hebben insecten een essentiële rol in de voedselketen en de voedselproductie. De natuur is echter kwetsbaar. De biodiversiteit neemt om diverse redenen af door onder andere: verstedelijking, een andere manier waarop we ons land gebruiken en klimaatverandering. Het is daarom belangrijk om onze stedelijke omgevingen te zien als ecosystemen. Ook onze steden en landelijke omgevingen hebben specifieke natuurlijke kenmerken, zoals klimaat, topografie, landschapstype en ondergrond. Het ontwerp voor de straat speelt in op deze kenmerken en heeft de juiste bomen en planten die passen bij de natuurlijke omstandigheden. Zo maken we robuuste groenstructuren. Met het juiste beheer versterken we de biodiversiteit voor een veerkrachtige groene omgeving.

### MAATREGELEN

- Groene ecologische bermen
- Ontwerp integraal tussen gebouw en straat
- Bloemrijk gras
- Diversiteit in beplanting
- Groene lanen met volwassen bomen
- Geveltuinen (tegel eruit, plant erin!) en collectieve buurttuinen
- Ecologisch beheer
- Ontwikkel gesloten ecosystemen voor flora en fauna

### REFERENTIES

- Foto Drielanden, Waterland door Henk Tammens
- Foto Jaktgatan, Stockholm door Kasper Dudzik
- Foto Boulogne-Billancourt, Parijs door AAUPC



## 8. De straat is klimaatadaptief (*klimaatadaptatie*)

Het klimaat verandert. Het KNMI geeft aan dat “In de periode tot 2050 de jaargemiddelde temperatuur stijgt (het wordt warmer), de hoeveelheid neerslag in de zomers sterk afneemt (het wordt droger), de hoeveelheid neerslag toeneemt (het wordt natter en extremer) en de zeespiegel stijgt (grotere kans op overstromingen)”. De leefbaarheid van Groningen kan onder druk komen te staan door de veranderingen in het klimaat. Een goed ontwerp van de straat bereidt zich voor op de negatieve effecten van klimaatverandering. Het toevoegen van groen helpt de gevolgen van klimaatverandering op te vangen. Het draagt bij aan temperatuurbeheersing, het dempen van de gevolgen van hevige regenval, zonder dat we onze rioolcapaciteit hoeven uit te breiden. Met maatregelen wordt de straat bestand tegen extremere weersomstandigheden. Bomen kunnen daarbij een grote rol spelen, ze bieden een toevluchtsoord ten tijde van hete zomerdagen. Een ander belangrijke maatregel is om het rioleringsysteem robuuster te maken, door middel van het aanleggen van gescheiden rioolstelsels. Hierin scheiden we de afvoer van ‘hemelwater’ (regen, sneeuw en hagel) en de afvoer van afvalwater van huishoudens en bedrijven. Openbaar groen, zoals parken en plantsoenen, kan een essentiële bijdrage leveren door het hemelwater te bergen gedurende hevige regenbuien en te benutten in drogere perioden.

### MAATREGELEN:

- Wadi
- Schaduwwerking bomen
- Verminderen verharding
- Creëer meer oppervlaktewater
- Bioswale
- Infiltratie groen
- Hemelwater afvoeren in aangrenzende groen gebieden of oppervlaktewater
- Voer hemelwater vertraagd af

### REFERENTIES:

- Foto Wadi in Helpermaar door Kuiper Compagnons
- Foto Passeig de Sant Joan, Barcelona door Adrià Goula
- Foto Kluyster Park, Delft door Karres en Brands

## 9. De straat creëert waarde (*economie*)

Straten zijn de economische drijfveren van onze steden en dorpen. Goed ontworpen straten creëren omgevingen die mensen verleiden langer te blijven, wat inkomsten genereert voor ondernemingen en een hogere waarde voor huiseigenaren.

### MAATREGELEN:

- Terrasruimtes voor horeca
- Faciliteer ruimte voor (buurt)evenementen
- Verdichten
- Kleinschalige buurtfuncties
- Wonen in een groene, leefbare straat heeft een positieve bijdrage aan de waarde van een woning

### REFERENTIES:

- Foto winkels in de Folkingestraat door Onbekend
- Foto Wasbar, Antwerpen door WASBAR
- Foto Botermarkt, Mechelen door Joost Joossen

## 10. De straat heeft een identiteit (*identiteit*)

Straten zijn vaak ontworpen vanuit de logica van de auto. Ze volgen de vooraf vastgestelde maatvoering die de auto of de fiets nodig heeft. Onze straten zijn daardoor vrij generiek geworden en lastig van elkaar te onderscheiden. De straat wordt pas uniek als deze beschikt over een eigen identiteit die als het ware symbool staat voor die straat. Met specifieke straten kunnen mensen zich identificeren en zich er thuis voelen. De identiteit van een straat kan niet gegenereerd worden door het toevoegen van een opvallend object, maar komt voort uit de functionaliteit, cultuurhistorie of het onderliggende landschap. Dit moeten uitgangspunten zijn voor het inrichten van de straat.

### MAATREGELEN:

- Waarborgen monumenten
- Cultuurhistorische elementen en lijnen behouden
- Plaats de straat in zijn historische context (buurt, wijk, stad) en versterk daarmee de identiteit van de straat
- Specifieke ingrepen per landschapstype
- Ontwikkel straten met nieuwe functies en gebruiken

### REFERENTIES:

- Foto Rijksstraatweg, Haren door Rijksdienst Cultureel Erfgoed
- Foto Pingoruïne bij de Appelbergen, Glimmen door Jannes van Echten
- Foto Roombeek, Enschede door Sant en Co

## NU, STRAKS EN LATER

**In de Leidraad worden analyses en inventarisaties gemaakt van de huidige situatie, het 'Nu', ontwerpen en inspiratiebeelden voor de toekomst zijn 'Straks' en 'Later'. Het ontwerpvoorstel voor 'Straks' geeft maximaal vorm aan de verschillende beleidsdomeinen, binnen de randvoorwaarden die gesteld zijn in de mobiliteitsvisie. We nemen hiervoor een tijdsperiode tot aan 2040.**

Voor een aantal straattypologieën is ook een "Later" inspiratiebeeld opgezet. Met de toekomstige ontwikkelingen rondom het stedelijk leven, zoals 'Intelligent Speed Assistance (ISA)' en innovatieve parkeeroplossingen zal mobiliteit een minder grote stempel drukken in de organisatie van de straat. Door inzicht te krijgen in de mogelijke scenario's voor de verdere toekomst kan met korte termijn ingrepen voorgesorteerd worden op een gewenst toekomstbeeld. Het ontwerp voor 'Later' laat zien hoe en met welke ontwerpmiddelen de andere beleidsthema's sturend kunnen zijn in het mobiliteitsvraagstuk van de toekomst. Dit beeld geeft een doorkijk van de toekomst na 2040.

- Voorbeeld Inspiratiebeeld nu
- Voorbeeld Inspiratiebeeld straks
- Voorbeeld Inspiratiebeeld later

## HANDLEIDINGEN EN ICONEN

De Ontwerpleidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte zet twee middelen in om stappen te zetten richting het herwinnen van de openbare ruimte. In de enorme diversiteit aan straten binnen de gemeente maakt de Leidraad een organisatie van straattypologieën. Per straattypologie is een representatief straatstuk van 200m uitgekozen, waar verschillende opgaven en condities worden gestapeld. Zo zijn er straten geselecteerd met een diversiteit aan mobiliteitsfuncties, een onderscheidend ecologisch profiel of met een specifieke brede programmering. Zo is er ontworpen aan een rijk palet aan openbare ruimte, straatmilieus en plekken binnen het stedelijk weefsel en de dorpskernen. De ontwerpen zijn geen uitgewerkte plannen voor de straten, maar zijn een voorbeelduitwerking die vertaald moet kunnen worden naar meerdere locaties binnen de gemeente. Uit de ontwerpen van de specifieke straatstukken zijn generieke ontwerp oplossingen gedestilleerd, die bruikbaar zijn voor vergelijkbare straten in de gemeente Groningen.

De ontwerpprincipes van de straattypologieën vormen vervolgens de basis voor ontwerpstudies op buurt-schaal. Op de schaal van de buurt zijn er 6 soorten stedelijk weefsel gekozen die representatief zijn voor de verschillende buurten van de gemeente. We testen hoe de nieuwe straattypologieën kunnen leiden tot een alternatieve organisatie van de buurten en wat de consequenties zijn van keuzes die zijn gemaakt op straatniveau.

Als tegenhanger van de representatieve ontwerpen zijn er een drietal iconische plekken uitgewerkt. Dit zijn unieke plekken die op een voetstuk zijn geplaatst om te verleiden en te inspireren. Het zijn plekken waar mensen aan gehecht zijn, waar het nieuw perspectief op de openbare ruimte tot de verbeelding zal spreken. Deze voorbeeldstellende ontwerpen geven actuele problemen een zetje. Hiermee kan er een trendbreuk ontstaan. Vanwege het belang van deze iconische plekken bereiken we een groter deel van de inwoners van de gemeente Groningen.

*Luchtfoto gemeente Groningen door Koos Boertjens*

# DE STRAAT

“Het terugbrengen van auto- en fietsparkeren en uitstallingen in de openbare ruimte betekent meer ruimte voor groen, sporten, spelen en ontmoeten en levert zo een positieve bijdrage aan de gezondheid.”

## Straattypologieën

**Het stratennetwerk en de openbare ruimte van Groningen is niet in één typologie of kenmerkend straatprofiel te vatten. Geen een straat is hetzelfde, de breedte tussen de gevels varieert, het programma is anders en het gebruik verandert gedurende de dag.**

Voor de Leidraad is een selectie van 14 straattypologieën uitgewerkt. Met dit rijke palet aan straten is het de bedoeling dat elke straat in Groningen binnen het stedelijk weefsel gepositioneerd kan worden. Vervolgens kunnen de tien dimensies, passend bij de juiste straat, toegepast worden tijdens een herinrichtingsopgave. De 14 straattypologieën zijn:

- Stadsradiaal Aanrijroute
- Stadsradiaal Buurtstraat
- Concentrische straat Verbindingsweg
- Concentrische straat Buurtstraat
- Plek met leefkwaliteit voorop
- Rand van de binnenstad
- Woonstraat Vroege uitbreiding
- Woonstraat Naoorlogse wijk
- Woonerf
- Bedrijfsstraat
- Dorpsstraat Doorgaand verkeer
- Dorpsstraat zonder doorgaand verkeer
- Dorpsstraat 'Harens profiel'
- Buiten de bebouwde kom
- Fietsstraat Bessemoerstraat
- Leefstraat Grote Appelstraat
- Zandwegen

Om de ruimtelijke opgaven van de toekomstige straat in beeld te brengen is voor elke straattypologie op basis van de 'tien dimensie methode', een concept met een bestaand en een inspirerend ontwerpprofiel aansluitend bij de Mobiliteitsvisie 2040 opgezet. Let op, het gaat hier niet om de inrichting van de specifieke straten. De gekozen straten zijn nadrukkelijk bedoeld als inspiratiebeeld per straattypologie.

Foto's uitgewerkte voorbeeldstraten:

1. Bedumerweg, De Hoogte
2. Paterswoldseweg, Grunobuurt
3. Diamantlaan, Vinkhuizen
4. Van iddekingeweg, Helpman
5. Zonnelaan, Paddepoel
6. Griffeweg, Oosterpoortwijk
7. H.W. Mesdagstraat, Schildersbuurt
8. Bloedkoraalstraat, Vinkhuizen
9. Dukdalf, Lewenborg
10. Stavangerweg, Eemspoort
11. Gaykingastraat, Ten Boer
12. Stadsweg, Winneweer
13. Westerse Drift, Haren
14. Zuidveld

## De straat en mobiliteit

### Mobiliteitsgebruik en de positie van straten binnen ruimtelijke milieus

De mobiliteitsbehoefte is sterk gekoppeld aan het ruimtelijk milieu. Nabij het hoofdstation en de historische binnenstad reizen mensen anders dan in de uitbreidingsschil of van en naar de dorpen. Zie beeld op de volgende pagina, met een globale indeling op basis van stedelijke schillen. Vooral de historische binnenstad en de vroege uitbreidingsschil, de (hoog)stedelijke milieus, kennen hogere functiedichtheden en -menging en een grotere druk op de openbare ruimte. Het gaat ook veelal om andere bouwperiodes. Het feitelijke mobiliteitsgebruik richt zich in deze gebieden nu al sterker op wandelen, fietsen en OV-gebruik. Ook liggen juist hier de grootste kansen én de grootste urgentie om ruimte-efficiënter om te gaan met het stallen van auto's en fietsen.

### Positie van de straat in de stedelijke mobiliteitsnetwerken

Straten vervullen ook een functie in grotere stedelijke mobiliteitsnetwerken. Sommige straten liggen in hoogstedelijke zones, of juist in een meer dorpse omgeving. Dit heeft consequenties voor onder andere de verdeling van de openbare ruimte tussen vervoerwijzen en parkeren (van auto's en fietsen). Daarnaast zijn bepaalde straten onderdeel van een wandelroute of regionale fietsroute naar de binnenstad, of onderdeel van een drukke Qlink-busverbinding naar het hoofdstation of een verbinding tussen de ringweg en de centrumparkeergarages. Dit kan eisen stellen aan de inrichting van de openbare ruimte van straten en werkt door in de snelheden en typen voertuigen die moeten worden gefaciliteerd binnen de openbare ruimte van een straat. De Mobiliteitsvisie benoemt o.a. doorfietsroutes, HOV-routes (axiaal en tangentiaal), Ringweg en verbindingswegen (auto).

### Ordening naar snelheden omwille van verkeersveilige bereikbaarheid

Vanuit verkeersveilige bereikbaarheid moeten de stedelijke mobiliteitsnetwerken een koppeling krijgen aan (ontwerp)snelheden in de openbare ruimte. Dit draagt ook bij een gezonde balans tussen verkeersstromen en verblijven. Zie onderstaand schema, waarin ook nieuwe mobiliteitsvormen een plek kunnen krijgen in de openbare ruimte. Binnen straten met een brede openbare ruimte is het mogelijk om meerdere snelheden te faciliteren; bijvoorbeeld met een wandelzone met daarnaast fietspaden en een autoverbindingsweg of busbaan. Bij straten met een krappe openbare ruimte of in straten met speciale eisen aan de openbare ruimte is een hoofdkeuze nodig, waarbij andere snelheden zich aanpassen aan de maatgevende mobiliteitsvormen. In die gevallen is de lagere snelheid leidend, vanuit verkeersveilige bereikbaarheid.

Kaart met gebiedstypologieën:

- Vroege uitbreidingsschil
- Historische Binnenstad
- Naoorlogse uitbreidingsschil
- Suburbane kernen
- Dorpskernen
- Bedrijventerrein kernen

Kaart met ontwerpsnelheden:

- Lopen (10 km/u)
- Fiets (20km/u)
- Auto / OV te gast (30 km/u)
- HOV / aanrijroutes (50 km/u)
- Ring/hoofdwegen (70 km/ u)



# Leeswijzer De Straat

## Locatie

Op de kaart van de gemeente Groningen worden de straten aangegeven die binnen de specifieke straattypologie vallen. Deze straten zijn vergelijkbaar met het representatieve straatstuk.

## Spindiagram

Het spindiagram of het radardiagram is een webvormig diagram dat wordt gebruikt binnen de statistiek om de relatieve invloed van verschillende numerieke parameters aan te duiden. Bij de 14 straatontwerpen geeft de spindiagram de waardering aan van de 10 dimensies van de straat.

Het diagram is opgezet voor de huidige situatie alsmede voor de ontwerpprofielen van de 'straks' en 'later' situatie. Op deze manier wordt inzichtelijk gemaakt welke dimensies veranderen en op welke thema's de straat verbetert. De spindiagrammen laten in één oogopslag de hiërarchie van de dimensies per straat zien. Naast de spindiagram van de huidige situatie zijn een aantal kenmerken (met een uitroepteken) genoteerd vanuit de analyse van de straat of context. Naast het spindiagram van de ontwerpprofielen 'straks' en 'later' worden een aantal ontwerpprincipes (met een lampje) benoemd.

## Concept schema's

De zwart-wit schema's naast de spindiagrammen laten de conceptmatige ontwikkeling van de straat zien.

## Plankaart van de huidige situatie

De schematische plankaart toont de verschillende mobiliteitsstromen die gebruik maken van de straat. Het geeft de scheiding of menging weer van verschillende verkeersdeelnemers.

## Schuifbalken onder de ontwerpprofielen

Onder de perspectivische ontwerpprofielen zijn er tien balken getekend die aangeven waar de verschillende dimensies een plek krijgen binnen het straatprofiel. Iconen verduidelijken waar en welke ontwerpprincipes zijn gehanteerd om de ruimtelijke opgaven van de straat te realiseren.

## STADSRADIAAL AANRIJROUTE

Stadsradialen zijn de lange lijnen in de stad. Ze hebben vaak een omvangrijke geschiedenis en verbinden de binnenstad met de diverse dorpskernen en het omliggende landschap. De stadsradialen doorsnijden de verschillende historische schillen van de stad wat vraagt om een herkenbaar en continue straatprofiel. Aan een stadsradiaal bevindt zich doorgaans een divers palet aan bestemmingen en programma, zoals scholen en winkelcentra. Een aantal van de stadsradialen vervult de functie van aanrijroute; een directe verbindingsweg tussen de Ringweg en de binnenstad. Ze gelden als belangrijke verkeersaders van het mobiliteitsnetwerk van Groningen.

De Bedumerweg was oorspronkelijk de route naar Bedum die begeleid werd door het Boterdiep. Het is nu een van de vijf aanrijroutes vanaf de Ringweg naar de binnenstad van Groningen. De weg is opgespannen tussen de Noordelijke ringweg (N370) en de Nieuwe Ebbingestraat/Rodeweg dat in het zuiden overgaat in het Boterdiep. De huidige Bedumerweg is gebouwd op het voormalige Boterdiep en vormt de grens tussen de Oost-Indische buurt en De Hoogte.

De Bedumerweg is een hoofd verkeersontsluiting van en naar het centrum van Groningen. Het straatprofiel varieert tussen de 50 en 70 meter breed met aan weerszijden een ventweg met direct grenzend daaraan bebouwing met hoofdzakelijk woonprogramma. Het brede profiel bestaat voornamelijk uit verharding en is een echt 'mobiliteitsprofiel' waarin de (geparkeerde) auto een dominante rol vervult.

*Foto Bedumerweg, Groningen door Henk Tammens*

Voorbeelden stadsradialen:

- Bedumerweg (Aanrijroute)
- Damsterdiep (Aanrijroute)
- Europaweg (Aanrijroute)
- Emmaviaduct (Aanrijroute)
- Hoendiep (Aanrijroute)
- Hereweg
- Paterswoldseweg
- Peizerweg
- Zonnelaan
- Kastanjelaan
- Korreweg
- Oosterhamrikkade
- Damsterdiep
- Helperzoom

## CONCEPT BEDUMERWEG

### HUIDIGE SITUATIE

Door de dominantie van de auto en de fiets is er geen ruimte over voor verblijfsplekken en is de straat vrij anoniem. En het gebrek aan oversteekmogelijkheden over de Bedumerweg zorgt ervoor dat de aanrijroute een barrière vormt voor de omliggende wijken. De grote hoeveelheid verhard oppervlak in combinatie met de slecht waterdoorlatende bodem zorgt ervoor dat er veel wateroverlast is bij hevige regenbuien. Bovendien stroomt regenwater uit de directe omgeving naar de Bedumerweg, waardoor de wateroverlast wordt vergroot. Hittestress is ook een thema in deze straat vanwege beperkte schaduwwerking, veel asfalt en verharding.

- *60% auto/ 19% lopen*
- *20% minimahuishoudens*
- *slechte infiltratie ivm zware zeeklei*

### STRAKS

Het brede profiel van de Bedumerweg ten zuiden van de Asingastraat biedt de ruimte om een bestemming te worden voor de omliggende buurten. Doordat de Bedumerweg zich bevindt tussen het Noorderplantsoen en het Park Oost Indische buurt ontstaat de kans dat deze plek een stapsteen en groene verbinding kan worden tussen deze twee groengebieden.

Op de korte termijn kunnen de ventwegen heringericht worden tot prettige 'shared spaces' met meer ruimte voor de voetganger waar buurtbewoners elkaar kunnen ontmoeten en verblijven. Het parkeren wordt gegroepeerd in parkeerpockets waardoor de woningen een directe verbinding hebben met de groenzones grenzend aan de straat. Het groen in de Bedumerweg wordt diverser, nodigt uit om in te spelen en draagt bij aan de wateropgave van de stad. Het toevoegen van verschillende soorten beplanting draagt vervolgens bij aan de biodiversiteit van het gebied.

- *Verblijfsplekken in het groen*
- *Diversiteit in beplanting*
- *Wadi's*

### LATER

Op de lange termijn ontstaat de kans om de ventwegen te verwijderen en het gehele straatprofiel van gevel tot gevel groen te maken. De Bedumerweg wordt dan het Bedumerpark met slingerende parkpaden door het groen. Ook de voor auto bestemde rijbaan meandert als een parkway door deze groene ruimte.

Het deel van de Bedumerweg ten zuiden van de Asingastraat bevindt zich in de schilwijken met betaald parkeren. Het terugdringen van parkeren en daarmee herwinnen van de openbare ruimte is mogelijk door: geen bezoekerspassen en/of tweede vergunningen uit te delen, nieuwbouw uit te sluiten van parkeervergunningen op straat, en een quotum te stellen op vergunningen. Bij het instellen van een quotum worden er minder vergunningen uitgedeeld 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 om de parkeerdruk omlaag te brengen en leefkwaliteit toe te voegen. Met deze maatregelen kunnen we rekening houden met een verwachte reductie van parkeren van 20 tot 30%.

- *Groen van gevel tot gevel*
- *Parkway*

*Weergave van getekende dwarsprofielen Bedumerweg:*

- *Huidige situatie*
- *Inspiratiebeeld straks*
- *Inspiratiebeeld later*

## STADSRADIAAL BUURTSTRAAT

Stadsradialen zijn de lange lijnen in de stad. Ze hebben vaak een omvangrijke geschiedenis en verbinden de binnenstad met de diverse dorpskernen en het omliggende landschap. De Stadsradialen doorsnijden de verschillende historische schillen van de stad met daaraan verbonden divers stedelijk programma zoals: scholen, winkels of culturele en maatschappelijke functies. De Stadsradialen hebben dus vaak verschillende bestemmingen onderweg. In de mobiliteitsvisie wordt een aantal stukken van de stadsradialen gebiedsontsluitingswegen met 30 km/u, oftewel buurtstraten (GOW 30). Deze "Stadsradiaal buurtstraten" bevinden zich voornamelijk binnen de Ringweg en hebben vaak functies in de plinten.

De Paterswoldseweg was oorspronkelijke de route naar Paterswolde en het Paterswoldse meer waar vroeger zelfs de motortram reed tussen Eelde en Groningen. Nu verbindt dit stedelijke lint de binnenstad van Groningen met het Stadspark, Corpus den Hoorn, het Martini Ziekenhuis, de Piccardthofplas en loopt langs de Hoornseplas en het Hoornsemeer richting Paterswolde. Het deel van de Paterswoldseweg van de binnenstad tot aan de Leonard Springerlaan wordt een buurtstraat met 30km/u (GOW 30), terwijl het deel erna een verbindingsweg is met 50km/u.

*Foto Paterswoldseweg. Foto door Henk Tammens*

Voorbeelden van stadsradialen:

- Paterswoldseweg (Buurtstraat)
- Hereweg (Buurtstraat)
- Korreweg (Buurtstraat)
- Meeuwerderweg (Buurtstraat)
- Peizerweg
- Zonnelaan
- Kastanjelaan
- Oosterhamrikkade
- Damsterdiep
- Helperzoom
- Bedumerweg
- Damsterdiep
- Europaweg
- Emmaviaduct
- Hoendiep

## CONCEPT PATERSWOLDSEWEG

### HUIDIGE SITUATIE

De Paterswoldseweg is een historisch lint met verschillende gezichten. De weg reageert op de verschillende stukken stad en omgeving die het doorsnijdt. Het gekozen deel van de Paterswoldseweg grenst direct aan het Stadspark waar de snelheid wordt verlaagd naar 30km/u. De Paterswoldseweg wordt veel gebruikt als recreatieve fietsroute en is een belangrijke verbinding tussen de binnenstad en het ommeland. Op de fiets ben je binnen een half uur vanaf de Vismarkt bij het Paterswoldsemeer. De nabijheid en recreatieve kwaliteit van deze route wordt op dit moment niet voldoende beleefd.

- 43% auto/ 14% lopen
- Entree van het Stadspark
- Recreatieve route van stad naar ommeland

### STRAKS

De inrichting van de Paterswoldseweg is niet afgestemd op zijn rol als recreatieve (fiets)verbinding tussen het landschap en de stad Groningen. In het nieuwe straatprofiel kan de fietser een belangrijke positie krijgen, waarbij de Paterswoldseweg wordt ingericht als een prettige fietsroute met vrijliggende fietspaden. Een route die de beleving van de zintuigen stimuleert en uitnodigt om te bewegen en recreëren. Het karakter van het 'dorpslint' met aan weerszijden de kenmerkende bomenrijen (een boom, twee langspaarvakken, een boom, etcetera) wordt versterkt. Waar mogelijk wordt het groene beeld van het lint vergroot en uitgebreid, bijvoorbeeld bij het Stadspark. We zien de Paterswoldseweg als een kralensnoer die de verschillende schillen en wijken die het doorkruist met elkaar verbindt. Daarmee ontstaat de kans om de entree van het Stadspark zichtbaar te maken en uitnodigend in te richten. De groene parkbeleving wordt als het ware tot aan de oostgevel van de Paterswoldseweg doorgetrokken. Op deze manier loopt het 'dorpslint' door het park en niet ernaast. Hiermee worden de omliggende buurten beter verbonden met het park en de woningen opgewaardeerd tot 'parkwoningen'. De entree van het park wordt als een verblijfsplek ingericht en gemarkeerd door een kunstwerk.

Deze plek vervult daarnaast een belangrijke schakel in het versterken en verbeteren van de wandelroute tussen de zuidkant van het Centraal Station en het Martini Trade park.

Het deel van de Paterswoldseweg rond de entree van het Stadspark bevindt zich in de schilwijken met betaald parkeren. Met maatregelen (zie bijlage 4) kunnen we rekening houden met een verwachte reductie van parkeren van 20 tot 30%.

- Markeren entree van het park
- Zintuiglijke fietsroute
- Terrassen voor horeca

*Weergave getekende dwarsprofielen Paterswoldseweg:*

- *Huidige situatie*
- *Inspiratiebeeld straks*

## CONCENTRISCHE VERBINDINGSWEG

Concentrische straten zijn de ringvormige straten door de schillen rond de binnenstad. Ze zijn vaak gepland met de ontwikkeling van de wijk en hebben in tegenstelling tot de stadsradialen vaak nog een relatief korte geschiedenis. De concentrische verbindingswegen (met een snelheidslimiet van 50km/u) bevinden zich voornamelijk in de naoorlogse uitbreidingsschil van de stad en vormen daar belangrijke verkeersaders. Hierbij vervullen ze enerzijds een belangrijke rol als buurtontsluiting, maar anderzijds ook als doorgaande verbinding tussen wijken onderling en als onderdeel van het busroutenetwerk. Voor de buurt hebben de straten ook een programmatische betekenis als het gaat om scholen, winkelcentra of maatschappelijke functies. Het zijn straten waaraan bewoners elkaar spontaan en informeel kunnen ontmoeten.

De Diamantlaan is één van de concentrische straten door de naoorlogse wijk Vinkhuizen. Het is een ruimtelijke structuurdrager voor Vinkhuizen. Aan de Diamantlaan bevinden zich een aantal buurtfuncties zoals een winkelcentrum, scholen, wijkcentrum en sportvoorzieningen. Over de Diamantlaan loopt een belangrijke Q-link buslijn. Dit is het snelle busnet tussen Groningen Stad en de grotere woon-werkgebieden daaromheen.

*Foto Diamantlaan door Henk Tammens*

Voorbeelden Concentrische straten:

- Diamantlaan (50km/u)
- Siersteenlaan (50km/u)
- Goeman Borgesiuslaan (50km/u)
- Laan Corpus Den Hoorn (50km/u)
- Van Ketwich Verschuurlaan (50km/u)
- Van Swietenlaan (50km/u)
- Pleiadenlaan (50km/u)
- Van Iddekingeweg
- Asingastraat
- Sumatralaan
- Eikenlaan
- Savornin Lohmanlaan
- Petrus Campersingel
- Oostersingel
- Zaagmuldersweg
- Ulgersmaweg
- Pop Dijkemaweg
- De Held



## CONCEPT DIAMANTLAAN

### HUIDIGE SITUATIE

Naoorlogse wijken zijn georganiseerd om het publieke leven zoveel als mogelijk los te koppelen van het verkeer. Het ruime straatprofiel heeft afwisselend vrijstaande gebouwencomplexen, groene parkruimtes en appartementengebouwen, maar geen directe adressering aan de straat. Hierdoor voelt de Diamantlaan als een anonieme weg. Samen met de brede rijbanen zorgt dit ervoor dat er hard wordt gereden. Daarbij zal de verkeersdruk op het zuidelijke deel van de Diamantlaan de komende jaren groter worden door de ontwikkelingen in het gebied waaronder de Suikerzijde.

- Functies van de straat af gericht
- 15,4% 65-plussers
- 38% openbaar vervoer/28% auto/ 19% lopen

### STRAKS

De Diamantlaan heeft de potentie om op korte termijn te transformeren naar een groene laan, die de verschillende groenstructuren in Vinkhuizen met elkaar verbindt. De Diamantlaan is dan de schakel tussen de groenzone rond het sportpark West End, het Diamantpark en het Park Kornalijnlaan in het noorden van Vinkhuizen en vormt een verbindende structuurdrager binnen Vinkhuizen. Met de toevoeging van een groene middenberm met bomen krijgt de Diamantlaan de uitstraling van een groene laan. Het biedt voetgangers ook een plek om tijdelijk veilig te kunnen wachten tijdens het oversteken. De middenberm bevordert op deze manier een veilige oversteekbaarheid door afstanden te halveren.

- Groene middenberm
- Vluchtheuvel voor oversteekbaarheid

### LATER

De huidige busroute over het deel van de Diamantlaan ten zuiden van de Siersteenlaan, maakt het op de korte termijn niet mogelijk om de snelheid van het verkeer van 50km/u naar 30km/u te brengen. Mogelijk zijn er in de verdere toekomst kansen om de snelheid te verlagen. Als dit het geval is zien wij de kans om de bestaande functies naar de Diamantlaan te richten en een adres te geven aan de straat. Zo wordt de Diamantlaan naast een groene laan ook een levendige laan met activiteit en programma. De Diamantlaan bevindt zich buiten de uitbreidingszone betaald parkeren (derde schil). Er zijn nog geen plannen om hier betaald parkeren in te voeren. Er zijn voor dit gebied geen middelen om de parkeerdruk omlaag te brengen, behalve het verlokken van mensen om minder gebruik te maken van de auto. We houden daarom rekening met een verwachte reductie van de parkeerdruk van slechts 0 tot 10%. De bestaande parkeerplaatsen in het brede profiel van de Diamantlaan veroorzaken geen problemen en blijven gehandhaafd in de 'straks'-variant.

- Functies adresseren aan de straat
- Rijbaan in elementenverharding

*Weergave getekende dwarsprofielen Diamantlaan:*

- *Huidige situatie*
- *Inspiratiebeeld straks*
- *Inspiratiebeeld later*

## CONCENTRISCHE BUURTSTRAAT

Concentrische straten zijn de ringvormige straten door de schillen rond de binnenstad. Ze zijn vaak gepland met de ontwikkeling van de wijk en hebben in tegenstelling tot de stadsradialen vaak nog een relatief korte geschiedenis. Concentrische straten met een snelheidslimiet van 30 km/u worden aangeduid als buurtstraten (GOW30). Desondanks vervullen ze voor de wijken onderling ook een rol als ontsluitingsweg met op sommige plekken wijkprogramma en buurtfuncties. Deze concentrische buurtstraten bevinden zich veel in de vroege uitbreidingswijken en soms ook in de naoorlogse uitbreidingswijken.

De Van Iddekingeweg is een concentrische buurtstraat in Helpman. De straat voorziet op dit moment voornamelijk in parkeerplekken voor de woningen waardoor er weinig ruimte overblijft voor lopen en verblijven.

*Foto Van Iddekingeweg. Foto door Henk Tammens*

Voorbeelden concentrische straten:

- Van Iddekingeweg (30km/u)
- Asingastraat (30km/u)
- Sumatralaan (30km/u)
- De Savornin Lohmanlaan (30km/u)
- Pop Dijkemaweg (30km/u)
- De Held (30km/u)
- Petrus Campersingel (30km/u)
- Oostersingel (30km/u)
- Zaagmuldersweg (30km/u)
- Ulgersmaweg (30km/u)
- Diamantlaan
- Siersteenlaan
- Goeman Borgesiuslaan
- Laan Corpus Den Hoorn
- Van Ketwich Verschuurlaan
- Van Swietenlaan
- Pleiadenlaan
- Eikenlaan

## CONCEPT VAN IDDEKINGEWEG

### HUIDIGE SITUATIE

Het deel van de Van Iddekingeweg tussen de Hora Siccamasingel en de Verlengde Hereweg bevindt zich op de flank van de Hondsrug en kent een hoogteverschil van ca. vijf meter (hoger aan de Hereweg). Dit landschapstype heeft specifieke kenmerken die, wanneer toegepast bij de herinrichting van een straat, de identiteit van de plek kan versterken.

- 60% auto/ 19% lopen
- Esdorpenlandschap op zand
- Hittestress i.v.m. winkelcentrum Helpman

### STRAKS

De zandgrond van de Hondsrug biedt de mogelijkheid om regenwater makkelijk te infiltreren en is een goede bodem voor specifieke bomen zoals *Acer platanoides*, *Gleditsia triacanthos*, *Quercus robur*. Door een rijke variatie aan bomen en planten, passend bij de ondergrond, wordt de biodiversiteit in het gebied versterkt. De Van Iddekingeweg maakt onderdeel uit van de hoofdfietsroute en daar gaat de snelheid van 50 naar 30 km/u. Dit biedt de kans om deze buurtstraat om te vormen tot fietsstraat met een lagere snelheid voor het autoverkeer en meer ruimte voor bewoners om te verblijven, spelen en elkaar te ontmoeten. Straten hoeven niet symmetrisch ontworpen te worden. De openbare ruimte reageert op de klimatologische condities van de straat. Verblijfsplekken in de zon zullen als prettiger ervaren worden dan plekken in de schaduw. Door een aantal parkeerplekken aan de noordkant van de straat te verwijderen kan deze ruimte gebruikt worden als prettige verblijfsplek in de zon.

De Van Iddekingeweg bevindt zich in de uitbreidingszone van het betaald parkeren (derde schil). Het beprijzen van het parkeren zal zorgen voor een reductie van de parkeerdruk. We houden rekening met een verwachte reductie van 10 tot 20%. In dit gebied kan deelmobiliteit bijdragen om de parkeerdruk te reduceren.

- Planten van diverse boomsoorten
- Infiltratie groen
- Speelplekken in de zon

*Weergave getekende dwarsprofielen Van Iddekingeweg:*

- *Huidige situatie*
- *Inspiratiebeeld straks. Bron Felixx*

## Voorbeeld fietsstraat Bessemoerstraat

Foto Bessemoerstraat door Woonstad Groningen

Fietsstraten zijn er inmiddels in vele maten en soorten. Als we ons beperken tot situaties binnen de bebouwde kom hebben ze veelal gemeen dat er sprake is een flinke stroom doorgaande fietsers, gecombineerd met een erftoegangsfunctie voor de auto. De kunst daarbij is om vorm, functie en gebruik zo goed mogelijk te combineren. Groningen kent al meerdere voorbeelden van fietsstraten, waarvan één de Bessemoerstraat.

De vernieuwde Bessemoerstraat is onderdeel van de 'slimme fietsroute' van de binnenstad naar het Zernikecomplex. Om onder meer de Zonnelaan te ontlasten van fietsverkeer, wordt er geëxperimenteerd met een doorgaande fietsweg. Op de Zonnelaan kom je nogal wat verkeerslichten tegen en fietsers belemmerden in de ochtendspits de doorstroming van verkeer naar de op- en afritten van de ringweg. De alternatieven waren er al: vrijliggende fietspaden zonder verkeerslichten langs het Reitdiep en door Park Selwerd. De routes werden in eerste instantie alleen een naam gegeven en zijn studenten verleid om die te nemen. De doelgroep was nieuwe studenten omdat je ouderejaars moeilijker kunt beïnvloeden. Er werd een campagne gestart, borden neergezet, folders uitgedeeld aan studenten die wachtten bij verkeerslichten en fietsers die de Slimme Route fietsen werden beloond. Het werd een succes. De straat heeft een vier meter brede rode asfaltlaag met aan de zijanten uitwijkstroken. In de Bessemoerstraat maakt de fietser de dienst uit en fietst midden op de weg. De automobilist kan hierdoor moeilijker fietsers inhalen en krijgt het idee: ik moet mij aanpassen en ben te gast.

Je kunt niet van elke straat waar veel fietsers rijden fietsstraat maken. Voorwaarde is dat er veel meer fietsverkeer is dan auto's. In de Bessemoerstraat is die verhouding 3:1.

CROW-fietsberaad heeft samen met Rijkswaterstaat een onderzoek gedaan naar fietsstraten. Uit het onderzoek komen tien vormgevingselementen voor de ideale fietsstrook naar voren:

1. Rijbaanbreedte sluit aan bij de maatgevende voertuigcombinatie. Voorkom kritische inhaalmanoeuvres.
2. Rijbaanindeling benadrukt zowel fiets- als verblijfskarakter:
  - a. Rabatstroken aan beide zijden (0,5 m),
  - b. Rijlopers met fietspad/-strookbreedte,
  - c. Eventueel middenstrook (0,7 tot 1,5 m),
  - d. Geen lengtemarkering.
3. Verharding versterkt fiets- en verblijfskarakter:
  - a. Rijlopers: rood of roodachtig asfalt;
  - b. Rabat en middenstroken: klinkers, strak gestraat.
4. Lage snelheid autoverkeer gegarandeerd: indien nodig sinusvormige 30 km-drempels.
5. Verkeerscirculatiemaatregelen: indien nodig knip of (alternerend) eenrichtingsverkeer voor motorvoertuigen.
6. Kruispunten met ETW's: uitritconstructie of voorrangskuispunt, profiel doorzetten.
7. Geen parkeren, laden & lossen, kiss & ride op rijbaan: eventueel aparte voorzieningen in langsricting.
8. Voorkom conflicten met voetgangers, trottoir(s) en eventueel oversteekvoorzieningen.
9. Bebording, symbolen en bewegwijzering: fietsstraatbord L51.
10. Lichtmasten, bomen en andere verticale elementen kunnen zowel de verblijfsfunctie als het fietskarakter benadrukken.

## PLEK MET LEEFKWALITEIT VOOROP

Een aantal plekken in de stad zijn in de mobiliteitsvisie gemarkeerd als locaties waar de leefkwaliteit voorop komt te staan. Dit zijn plekken rondom buurt- en wijkfuncties zoals scholen en winkelcentra waar mobiliteit, veiligheid, leefbaarheid en verblijven samenkomen. Het zijn ook plekken waar kansen liggen om de snelheid naar beneden te brengen (van 50km/u naar 30km/u of lager) en de leefkwaliteit te verbeteren. De mobiliteitsvisie stelt hier dat de voetganger en de fietser centraal staan.

De Zonnelaan ter hoogte van het winkelcentrum Paddepoel is een voorbeeld van een plek waar de leefkwaliteit voorop komt te staan. Het winkelcentrum is een belangrijke bestemming in de wijk en zal getransformeerd worden naar een multifunctioneel wijkcentrum.

*Foto Zonnelaan door Henk Tammens*

Voorbeelden van 'plekken met leefkwaliteit voorop':

- *Zonnelaan/Winkelcentrum Paddepoel*
- *Nieuwe Ebbingestraat/Rodeweg*
- *Boterdiep/Turfsingel*
- *Astraat/Aweg*
- *Stationsweg*
- *Overwinningsplein*
- *Rijksstraatweg/Centrum Haren*
- *Verlengde Hereweg/WC Helpman*
- *Princesseweg/Nassauplein*
- *Gaykingastraat/Buurhoes*
- *Gaykingastraat/Burgemeester Triesenbergstraat*

## CONCEPT ZONNELAAN

### HUIDIGE SITUATIE

Paddepoel is geïsoleerd van zijn directe omgeving door de omliggende straten. In het gebied bevinden zich bijvoorbeeld veel kwetsbare ouderen die lastig het winkelcentrum kunnen bereiken. De informele oversteekplekken zijn niet goed toegankelijk voor hen vanwege de hoogteverschillen en smalle verharding. Maar ook bij de inrichting van de straten ligt de nadruk op het autogebruik en niet op het comfort van de voetganger. De verschillende verkeersstromen zijn gescheiden om de veiligheid te garanderen. Over een lengte van 150 meter zijn hekwerken geplaatst wat exemplarisch is voor het denken in gescheiden mobiliteitsstromen.

- Slechte oversteekbaarheid
- 23,5% 65-plussers
  - Hittestress i.v.m. winkelcentrum Paddepoel

### STRAKS

De Zonnelaan gaat meer ruimte bieden voor 'kriskras bewegingen' om vanuit de buurt naar de winkels te lopen en andersom. Deze bewegingen voldoen aan een aantal simpele randvoorwaarden: toegankelijk voor iedereen (ouderen, mindervaliden, blinden en/of slechtzienden, etc.) herkenbaar en overzichtelijk. Door de helft van het wegoppervlak in te ruilen voor pleinruimte wordt in eerste instantie de straat een minder grote barrière. Het smallere wegdeel wordt vervolgens heringericht, waarbij diagonale oversteekplaatsen in het verhardingsvlak zijn opgenomen. Deze oversteekplaatsen hebben een hoogteverschil van slechts 2cm waardoor er directe looproutes ontstaan naar het winkelcentrum voor iedereen. Aan de oostzijde van het straatprofiel kan een pleinruimte ontstaan, direct grenzend aan de voorzieningen waardoor een prettig leefklimaat ontstaat met voldoende ruimte voor buurtbewoners om elkaar te ontmoeten.

De Zonnelaan bevindt zich in de uitbreidingszone van het betaald parkeren (derde schil). Het beprijzen van het parkeren zal zorgen voor een reductie van de parkeerdruk. Als plek met leefkwaliteit voorop zal de parkeerdruk stilliger en actiever gereduceerd moeten worden. We houden daarom rekening met een grotere reductie dan de verwachte 10 tot 20 %. Het parkeren voor het winkelcentrum Paddepoel is geregeld op een tweetal grote parkeerterreinen. Dit zijn private parkeerterreinen waarbij parkeerplekken tegen commerciële tarieven worden aangeboden.

- Winkels aan een pleinzone
- Waterpartij op het plein
- Kriskras oversteekplaatsen



*Weergave getekende dwarsprofielen Zonnelaan:*

- *Huidige situatie*
- *Inspiratiebeeld straks*

## RAND VAN DE BINNENSTAD

Met de groei van de stad neemt de druk op de binnenstad de komende jaren fors toe. Dit heeft zijn weerslag op de gebieden direct grenzend aan de binnenstad of aan de andere kant van de Diepenring. Denk bijvoorbeeld aan het Ebbingekwartier. Hier bevinden zich op dit moment al plekken die een binnenstedelijk karakter hebben met een hoge dichtheid aan programma en een intensief gebruik van de openbare ruimte. Deze gebieden vragen om een nieuwe frisse blik op de openbare ruimte met meer plek voor de voetganger en de fiets. Het stationsgebied met de Stationsweg is een goed voorbeeld hiervan. Naast de Stationsweg zijn er nog een aantal andere plekken aan de rand van de binnenstad waar aanleiding is om een kwaliteitsimpuls te geven. Zoals de Ossenmarkt, Damsterplein, Verlengde Visserstraat of het Boterdiep/Dudok.

De Griffeweg is een van deze plekken met een directe verbinding naar de binnenstad via de Trompbrug. De weg doorsnijdt een ruimte die de potentie heeft om als een plein te functioneren voor het aangrenzende programma, maar dit wordt nu nog niet zo ervaren. In de mobiliteitsvisie wordt voorgesteld om het autoverkeer op de Stationsweg te verminderen. De verkeersfunctie van de Griffeweg zal daarmee veranderen wat kansen biedt om de snelheid naar beneden te brengen (van 50km/u naar 30km/u of lager) en de leefkwaliteit te verbeteren. Dit biedt kansen om de Griffeweg in zijn huidige staat aan te passen.

*Foto Griffeweg door Henk Tammens*

Voorbeelden van straten aan de 'Rand van de binnenstad':

- Griffeweg
- Stationsweg
- Astraat
- Damsterplein
- Ossenmarkt
- Westerkade
- Boterdiep/Turfsingel
- Verlengde Visserstraat

## CONCEPT GRIFFEWEG

### HUIDIGE SITUATIE

De Griffeweg is op dit moment een onsamenvangende plek die de maat en schaal heeft van een stedelijke pleinruimte. Echter deze ruimte wordt door de Meeuwerderweg en de Griffeweg in drie losse delen geknipt. De drie afzonderlijke delen worden niet als één pleinruimte ervaren met name door het gebrek aan samenhang en er zijn onvoldoende oversteekmogelijkheden. Het plein is ook een hotspot als het gaat om hittestress vanwege de grote hoeveelheid verharding.

- Straat knipt het plein in drieën
- Hittestress i.v.m. verharding
- Oosterpoort en het conservatorium

### STRAKS

De Griffeweg kan een A-locatie worden grenzend aan de binnenstad. De nabijheid van Muziekcentrum de Oosterpoort en het conservatorium zijn aanknopingspunten om van dit gebied, een culturele hotspot te maken; een publiek plein met ruimte om te verblijven en plek voor culturele evenementen. Daarbij ligt het gebied op een steenworp afstand van de Trompbrug, een directe langzaamverkeersverbinding over de Diepenring. Door de drie afzonderlijke pleindelen met elkaar te verbinden ontstaat er een pleinruimte direct aansluitend bij het programma grenzend aan het plein. Een doorlopend bladerdak zorgt voor eenheid, voldoende beschutting en een prettig verblijfsklimaat. De groene middenberm wordt verwijderd en de rijlopers van de Griffeweg en Meeuwerderweg zijn onderdeel van het verhardingspatroon van de pleinruimte, de auto is te gast. Een subtiel onderscheid tussen rijbaan en trottoir (ruw en glad) draagt bij aan een veiligere oversteekbaarheid voor mindervaliden.

De Griffeweg is op deze manier een waardevolle aanvulling op bestaande pleinruimtes van Groningen met een binnenstedelijk karakter.

De Griffeweg kan met de kwaliteitsimpuls onderdeel worden van de parkeerzone van het centrumgebied. We houden daarom rekening met een verwachte reductie van de parkeerdruk van 30 tot 50%. De parkeerplaatsen die gehandhaafd blijven worden geconcentreerd aan de randen van het gebied om het plein zelf vrij te houden van geparkeerde auto's.

- Auto te gast
- Functies aan het plein
- Integreerend bladerdak

*Weergave getekende dwarsprofielen Griffeweg:*

- *Huidige situatie*
- *Inspiratiebeeld straks*

## WOONSTRAAT VROEGE UITBREIDING

Wijken die onderdeel zijn van de stadsvernieuwing worden getypeerd door het nauwe stratenpatroon met gesloten bouwblokken. Deze wijken zijn gebouwd aan het einde van de 19e eeuw en het begin van de 20ste eeuw, nog voor de intrede van de auto in het straatbeeld. De auto heeft hier achteraf zijn ruimte opgeëist ondanks dat hier vaak niet genoeg ruimte voor is.

De H.W. Mesdagstraat bevindt zich in de Schildersbuurt, een beschermd stadsgezicht van Groningen. Het is is een monumentale straat met veel beeldbepalende panden. De buurt ligt op steenworp afstand van de binnenstad.

*Foto H.W. Mesdagstraat door Henk Tammens*

Voorbeelden van 'woonstraat vroege uitbreiding':

- HW Mesdagstraat
- Nieuwe Blekerstraat
- Wassenberghstraat
- Graaf Adolfstraat
- Baanstraat
- Louise Henriëttestraat
- Tweede Willemstraat
- Van Heemskerckstraat
- Floresstraat
- Plantsoenstraat
- IJsselstraat
- Sophiastreet
- Soerabajastraat
- Cortinghlaan
- Fruitstraat

## CONCEPT H.W. MESDAGSTRAAT

### HUIDIGE SITUATIE

Op dit moment wordt het grootste gedeelte van het straatprofiel ingenomen door geparkeerde auto's en fietsen. Er is daardoor weinig tot geen verblijfsruimte in de straat. Er is een enkele ontmoetingsruimte te vinden direct aan de voordeur met soms een geveltuintje. Deze straattypologie kenmerkt zich door hoofdzakelijk woonprogramma. De verharding bestaat uit kasseien, passend bij het historische karakter van de straat. Voor fietsers is dit type verharding echter niet comfortabel, zij gebruiken vaak de stoep, waardoor er onveilige situaties langs de voordeuren ontstaan.

- Fietsparkeren op het trottoir
- Beschermd Stadsgezicht
- Wateroverlast ivm hoge grondwaterstand

### STRAKS

De H.W. Mesdagstraat heeft veel ruimtelijke kwaliteiten die niet tot hun recht komen door de dominantie van de auto in het straatbeeld. Door een deel van het parkeren te verwijderen ontstaat er schuifruimte binnen het straatprofiel. Deze ruimte kan ingezet worden om kwalitatieve verblijfsplekken te maken waar buurtbewoners elkaar kunnen ontmoeten of om de straat te vergroenen. Het karakteristieke verhardingsmateriaal van de rijloper blijft gehandhaafd. Het is onderdeel van de cultuurhistorische identiteit van de plek. Het is mogelijk om bij herinrichtingsopgaven de kasseien te zagen voordat ze worden hergebruikt. Hierdoor wordt het voor de fietser prettiger en comfortabeler om de rijloper te gebruiken. Op die manier wordt de zone langs de voordeuren vrijgespeeld en ingericht als een sociale ontmoetingsplek met geveltuintjes die een prettige overgang maken tussen privé en openbaar. Bij een leefstraat wordt het hele straatprofiel uitgevoerd met minimale hoogteverschillen (tenminste 2cm) zodat het duidelijk is dat de straat het domein is van de voetganger en de fiets en de auto's te gast zijn.

- Kleinschalige buurtfuncties
- De straat op één niveau
- Kris kras oversteekplaatsen

### LATER

Met de technische ontwikkelingen rond toekomstige mobiliteit is het op de lange termijn denkbaar dat de auto een minder dominante rol zal spelen in woonstraten. Een woonstraat als de H.W. Mesdagstraat kan mogelijk helemaal vrijgemaakt worden van auto's. Dit is alleen mogelijk als er een parkeeroplossing is en het geen overlast geeft voor andere straten in de buurt. Een straat zonder auto's biedt ruimte voor een creatieve en leefbare inrichting wat uitnodigt tot gezamenlijke activiteiten. Zo komt er ruimte vrij voor bewoners om elkaar te ontmoeten en kinderen veilig op straat te laten spelen. Fietsparkeerplekken kunnen geclusterd worden met een hogere capaciteit zodat geparkeerde fietsen geen belemmeringen meer vormen op de stoep. Op die manier wordt de mens centraal gezet.

De H.W. Mesdagstraat bevindt zich in de schilwijken met betaald parkeren. Met maatregelen houden we rekening met een verwachte reductie van het parkeren van 20 tot 30%. In dit gebied kan deelmobiliteit bijdragen aan het verlichten van de parkeerdruk.

- Autovrije leefstraat
- Kinderen spelen op straat

*Weergave getekende dwarsprofielen H.W. Mesdagstraat:*

- *Huidige situatie*
- *Inspiratiebeeld straks*
- *Inspiratiebeeld later*

## Voorbeeld leefstraat Grote Appelstraat

*Foto Grote Appelstraat door Alfred Makelaars & Adviseurs*

De Grote Appelstraat in de Hortusbuurt in Groningen is heringericht als leefstraat. De bewoners hebben zelf het initiatief genomen om hun straat te vergroenen en ruimte te maken voor ontmoeting. Het project wordt gesubsidieerd door de gemeente, maar bewoners leveren zelf ook een waardevolle bijdrage door het planten van het groen en het toekomstige beheer en onderhoud. De straat bood weinig ruimte voor sociale interactie en er was veel verharding. Daarnaast was er behoefte naar een structurele oplossing voor te hard rijden in de straat en geparkeerde fietsen op het trottoir. Samen met de gemeente Groningen is een plan uitgewerkt, waarbij automobilisten snelheid moeten minderen en met plantenbakken krijgt de straat meer groen en kleur. Extra fietsenrekken zorgen voor een opgeruimd beeld, terwijl bankjes uitnodigen om te verblijven en ontmoeten.

De Grote Appelstraat is een goed voorbeeld voor woonstraten in vroege uitbreidingswijken waar weinig verkeer op zit in Groningen, waarbij bewoners een belangrijke rol kunnen spelen in het verbeteren van hun leefomgeving.



## WOONSTRAAT NAOORLOGSE WIJK

In de jaren zestig van de vorige eeuw werd stempel- en strokenbouw, een herhalende woningbouw, gezien als het antwoord op de enorme woningvraag. Het stratennetwerk vormt de basis voor het ruimtelijke raamwerk, waarbij de straat ruimte biedt voor de auto en het parkeren ervan. Functies als speelplekken zijn zoveel als mogelijk losgekoppeld van verkeer in de groene binnengebieden van de stempel.

De Bloedkoraalstraat is een naoorlogse woonstraat in Vinkhuizen-Noord.

*Foto Bloedkoraalstraat door Henk Tammens*

Voorbeelden van woonstraat naoorlogse wijk:

- Bloedkoraalstraat
- Hazelaarstraat
- Bosboom-Tussaintstraat
- Duindoornstraat
- Abraham Kuyperlaan
- Regulusstraat
- Madame Curiestraat
- Spicastraat
- Amethiststraat
- Mangaanstraat
- Reviusstraat

## CONCEPT BLOEDKORAALSTRAAT

### HUIDIGE SITUATIE

In de straat vinden we typische naoorlogse bouwblokken met anonieme plinten met bergingen aan de straat. De achterzijde van het appartementenblok heeft een smal trottoir die het mogelijk maakt voor autoverkeer om de garages te bereiken. Het straatprofiel wordt aan één kant begeleid door een langsgevel van een vierlaags appartementenblok. Aan de andere kant zijn de kopse gevels van tweelaagse grondgebonden woningen zichtbaar. Het straatbeeld wordt gedomineerd door geparkeerde auto's en ongebruikte groenstroken. In Vinkhuizen wonen veel kwetsbare ouderen, die graag wandelingen door de buurt willen maken.

- 44% voor de auto/ 22% voor lopen
- 15,4% 65-plussers

### STRAKS

Door parkeren strategisch te concentreren ontstaan er kansen om in de Naoorlogse wijken de straat anders in te richten. Dit varieert van een woonstraat met auto, auto te gast of (gedeeltelijk) autovrij. In de Bloedkoraalstraat is gekozen om het laatste in beeld te brengen. De straat wordt grotendeels vrijgemaakt van geparkeerde auto's. De overige parkeerplekken worden geconcentreerd aan het begin en einde van de straat. Op deze manier is de doorgaande functie van de straat overbodig en is er ruimte voor verblijf en sociale buurtactiviteiten. De autovrije straat kan onderdeel worden van een prettige wandelroute door de buurt, een leefstraat met voldoende sport- en speelaanleidingen voor jong en oud. Bij woonstraten in naoorlogse wijken ontbreekt het vaak aan een specifiek karakter. Door het toevoegen van nieuwe beplanting met zowel gebruikswaarde (fruitbomen) als belevingswaarde krijgt het gebied een nieuwe identiteit: groen, klimaatadaptief en klaar voor de toekomst.

De Bloedkoraalstraat bevindt zich buiten de derde schil. Er zijn nog geen plannen om hier betaald parkeren in te voeren. Er zijn voor dit gebied geen middelen om de parkeerdruk omlaag te brengen, behalve het verlokken van mensen om minder gebruik te maken van de auto. De nadruk ligt in dit gebied op het verplaatsen en concentreren van parkeerplaatsen in plaats van het verwijderen van parkeerplaatsen. Wel kan rekening gehouden worden met een kleine reductie van de parkeerdruk door het aanbieden van deelmobiliteit.

- Parkeerplaatsen aan de achterkant
- Speel- en sportvoorzieningen
- Autovrije woonstraat

*Weergave getekende dwarsprofielen Bloedkoraalstraat:*

- *Huidige situatie*
- *Inspiratiebeeld straks. Bron: Felixx*

## WOONERF

Sinds de jaren zeventig zijn in Nederland uitbreidingswijken gebouwd die zich kenmerken door een sterk hiërarchisch, maar onoverzichtelijk verkeersnetwerk. Collectieve woonerven vormen de uiteinden van de zogenaamde 'bloemkoolstructuur'. Het woonerf werd gezien als een nieuwe interpretatie van de straat met een snelheidslimiet van 15km/u (stapvoets). Waar functies als auto- en fietsverkeer en/of speelruimte voorheen gescheiden waren, werden die op het woonerf juist samengebracht met als doel ontmoetingen te stimuleren. In werkelijkheid zijn de woonerven grotendeels vol komen te staan met geparkeerde auto's en is er weinig ruimte voor verblijf en ontmoeting.

Dukdalf is een straat in Lewenborg-Zuid waar drie woonerven het einde vormen van een stukje 'bloemkoolstructuur'. Het woonerf is typerend voor de woonwijken in Lewenborg en Beijum.

*Foto Dukdalf door Henk Tammens*

Voorbeelden van woonerven:

- Dukdalf
- Jaltadaheerd
- Fultsemaheerd
- Boelemaheerd
- Bunnemaheerd
- Kluisgat
- Vaargeul
- Du Perronlaan
- Ten Oeverlaan
- Orchideestraat
- Hans Lodeizenstraat
- Barthstraat
- Voetiusstraat

## CONCEPT DUKDALF

### HUIDIGE SITUATIE

Het originele idee achter het woonerf is om spelen, verblijven, te combineren op straat en deze verkeersruimte te delen met de auto. Echter de substantiële toename van het bezit en gebruik van de auto resulteert in woonerven die volledig gevuld zijn met geparkeerde auto's. Het woonerf kenmerkt zich daarnaast door een grote hoeveelheid verhard oppervlak (voornamelijk gesloten verharding zoals asfalt) met als gevolg; hitte eilanden, een zware belasting van het rioolstelsel en een uitdagende wateropgave. De 'bloemkoolwijken' hebben een bijzondere stedenbouwkundige opbouw. Een opvallend gevolg is een dubbele oriëntatie van de woningen met bijvoorbeeld entree en voortuinen aan het woonerf. De tuinen zijn echter vaak omsloten door hoge schuttingen en hagen om het zicht op de geparkeerde auto's te weren. Er is weinig samenhang waardoor een rommelig beeld ontstaat. Dit zorgt voor een anonieme beleving van het woonerf, een lage verblijfskwaliteit en de beoogde spontane sociale ontmoeting is er niet.

- 37,3% gezinnen met kinderen
- Gesloten erfafscheidingen
- 66% auto/ 9% lopen

### STRAKS

De ruimtelijke en stedenbouwkundige opzet van het woonerf voorziet in de ideale randvoorwaarden om een sociale ontmoetingsruimte te zijn voor de buurt. Door het parkeren efficiënter te organiseren en op een aantal plekken in de buurt te clusteren, kan het woonerf vrijgespeeld worden van parkeren. Deelmobiliteit kan hier ook deels een oplossing voor zijn om een bijdrage te leveren aan het verminderen van de hoeveelheid parkeren. Met deze 'speelruimte' ontstaat de kans om het woonerf weer terug te geven aan de buurtbewoners en direct aanwonenden. Het woonerf kan een groene ruimte worden met picknicktafels, boomgaard en informele speelplekken. De hoge schuttingen en erfafscheidingen kunnen in overleg met de woningbouwcorporatie en bewoners een overtuigend herontwerp krijgen waarbij overzicht en samenhang wordt nagestreefd. Het nieuwe groene woonerf is namelijk een fijn uitzicht, een verlengde van je woonkamer. Daarom is het goed denkbaar dat de erfafscheidingen verlaagd worden om op deze manier de sociale ontmoeting en het collectieve gevoel te versterken.

- Collectieve tuinen
- Clusteren van het parkeren
- Lage erfafscheidingen

*Weergave getekende dwarsprofielen Dukdalf:*

- *Huidige situatie*
- *Inspiratiebeeld straks*
- *Inspiratiebeeld later*

## BEDRIJFSSTRAAT

Geparkeerde auto's, busjes en vrachtwagens domineren het straatbeeld op bedrijventerreinen. De straten worden begrensd door lange blinde gevels of stalen hekwerken als erfafscheiding van de afzonderlijke kavels. Dit zorgt voor een rommelig en anoniem straatbeeld. De openbare ruimte is primair ontworpen voor gemotoriseerd verkeer met brede wegen, waarbij er weinig tot geen aandacht of ruimte is besteed aan de voetganger en de fietser. De Stavangerweg is een voorbeeld van een typische bedrijfsstraat.

*Foto Stavangerweg door Henk Tammens*

Voorbeelden van bedrijfsstraten:

- Stavangerweg
- Protonstraat
- Koldingweg
- Rigaweg
- Bremenweg
- Rouaanstraat
- Felland Noord
- Smirnofstraat
- Lamsoor
- Beckerweg
- Bieslookstraat
- Gotenburgweg
- Pop Dijkemaweg
- Bedrijvenweg
- Sylviuslaan

## CONCEPT STAVANGERWEG

### HUIDIGE SITUATIE

Het bedrijventerrein bestaat voor bijna 100% uit verharding zowel in de openbare ruimte, op de kavels als op het dakoppervlak. Dit soort gebieden zijn dan ook binnen de gemeente bekend als hitte-eilanden waar ook een substantiële kwalitatieve wateropgave ligt. De Stavangerweg bevindt zich in Eemspoort, een bedrijventerrein dat langs de Hunzezone is gebouwd. Ondanks dat er twee bedrijventerreinen direct aan dit natuurgebied grenzen, zijn de verbinding en de routes er naar toe minimaal benut.

- 56% voor vrachtverkeer / 14% voor lopen
- Anonieme erfafscheidingen
- Hittestress i.v.m. bedrijventerrein

### STRAKS

De opgave voor klimaatadaptatie in dit soort gebieden is urgent en groot. De straten moeten klimaatbestendig worden ingericht, voorbereid op de toekomst. 'De straat is klimaatadaptief' en 'de straat is een ecosysteem' zijn de belangrijkste dimensies voor een bedrijfsstraat. Langs de rijbaan wordt een bioswale voorzien die het vervuilde regenwater van het wegdek en het dakoppervlak verzamelt om vervolgens te filteren voordat het afgevoerd wordt naar de Hunzezone. Naast een waterzuiverende en -bergende functie biedt het beschutting voor voetgangers en draagt het bij aan de biodiversiteit. Het naastgelegen voetpad heeft een directe verbinding met het natuurgebied, waardoor werknemers een aantrekkelijke wandeling kunnen maken tijdens de lunch.

- Wandelroute naar natuurgebied
- Groene kavelgrenzen
- Bioswale

### LATER

Aansluitend bij de voorstellen die gepresenteerd zijn tijdens de Klimaatmanifestatie van januari 2021 kan het bedrijventerrein in de toekomst verder geïntensiveerd worden. Door functies te stapelen kan een hogere dichtheid worden gerealiseerd om het omliggende groene landschap te besparen van nieuwe ontwikkelingen. De openbare ruimte vraagt met een hogere dichtheid om een inrichting die voorziet in kwalitatieve routes en uitnodigende verblijfsplekken. De straat wordt dan steeds meer van de voetganger en de fietser. De bedrijfsmatige functionaliteit van de straat met vrachtverkeer en grote draaicirkels is dan niet meer vanzelfsprekend.

De bedrijfsstraten leveren officieel geen bijdrage aan parkeervoorzieningen in de openbare ruimte. De brede bedrijfsstraten nodigen echter wel uit om een auto op de rijbaan te parkeren. Onder andere door werknemers die niet in het gebied zelf werkzaam zijn, maar hier gratis kunnen parkeren. Om ruimte te winnen en de verblijfskwaliteit te verbeteren kan hiervoor een parkeerverbod ingesteld worden.

- Gemengd district
- Uitnodigde verblijfsplekken



*Weergave getekende dwarsprofielen Stavangerweg:*

- *Huidige situatie*
- *Inspiratiebeeld straks*
- *Inspiratiebeeld later*

## DOORGAANDE DORPSSTRAAT

Deze dorpsstraat-typologie is meestal terug te vinden in de dorpskernen rondom de stadskern zoals bijvoorbeeld; Ten Boer, Zuidwolde, Woltersum, Schildwolde, Noordlaren, etc. Maar er zijn ook gebieden dicht bij de binnenstad die overeenkomstige kenmerken hebben passend bij deze typologie. Denk hierbij aan Hoogkerk en centrum Haren. Dorpsstraten met een doorgaande functie hebben verschillende soorten gebruikers. Van fietsers en voetgangers tot auto's, bussen en landbouwverkeer. Omdat deze straten vaak dwars door het dorp heen gaan kan dit voor conflicten zorgen.

De Gaykingastraat is zo'n doorgaande straat die het dorp Ten Boer doorkruist dwars door het dorpscentrum met het dorpsplein en het buurhoes. Dit deel van de Gaykingastraat is dan ook aangegeven als een plek waar de leefkwaliteit voorop moet komen te staan.

*Foto Gaykingastraat (Ten Boer) door Henk Tammens*

Voorbeelden van doorgaande dorpsstraten:

- Gaykingastraat (Ten Boer)
- Stadsweg (Ten Boer)
- Riekele Prinsstraat (Ten Boer)
- Eestumerweg (Ten Post)
- B. Kuiperweg (Ten Post)
- Rijksweg (Ten Post)
- Felland (Haren)
- Rijkstraatweg (Glimmen)
- Dorpsweg (Onnen)

## CONCEPT GAYKINGASTRAAT

### HUIDIGE SITUATIE

Het deel van de Gaykingastraat tussen het dorpsplein en het buurhoes is een plek waar de straat letterlijk een barrière vormt tussen woningen, winkels, ontmoetingscentrum en de aangrenzende openbare ruimte. Dit komt door de materialisering, maar ook door het beperkt aantal oversteekmogelijkheden. Plein en buurhoes zijn ruimtelijk twee losse plekken omdat ze beiden geen relatie aangaan met de straat en met elkaar.

- Straat scheidt pleinruimtes
- Dorpsplein en Buurhoes
- Hittestress

### STRAKS

Zowel plein als buurhoes zijn twee belangrijke bestemmingen in het dorp voor verblijf en sociale ontmoeting. Echter de interactie en de meerwaarde die dat oplevert ontbreekt. Door het plein en buurhoes met elkaar te verbinden ontstaat er een nieuw dorpshart voor Ten Boer. Een plek waar grotere evenementen plaats kunnen vinden, maar ook de plek waar je je bruiloft wilt vieren in de zomer. Het voorstel is om de pleinvloer een nieuwe materialisering te geven die de pleinruimte versterkt en begrenst. Autoverkeer is hier te gast en de snelheid wordt verlaagd.

- Integrerend bladerdak
- Evenementenruimte voor het Buurhoes

*Weergave getekende dwarsprofielen Gaykingastraat:*

- *Huidige situatie*
- *Inspiratiebeeld straks*

## NIET-DOORGAANDE DORPSSTRAAT

De dorpsstraat-typologie is te vinden in de dorpskernen van de gemeente. Dorpsstraten door de kleine kernen met historische lintbebouwing hebben vaak geen doorgaande functie. Ze werken meer als woonstraat en worden voornamelijk gebruikt door aanwonenden. Dorpslinten hebben een sterk landelijk en informeel karakter. Dit wordt gekenmerkt door een rafelige rand van vrijstaande bebouwing. De kavels zijn relatief groot, wat zorgt voor een open structuur en zicht op het achterliggende (landelijke) gebied.

De Stadsweg in Winneweer is een voorbeeld van een dorpsstraat zonder doorgaand verkeer. De kern bevindt zich in het meest noordelijke deel van de gemeente Groningen en loopt parallel aan het Damsterdiep. Aan de straat liggen zowel vrijstaande woningen als bedrijfshallen.

*Foto Griffeweg door Henk Tammens*

Voorbeelden van niet-doorgaande dorpsstraten

- Stadsweg (Winneweer)
- Hoofdweg (Woltersum)
- Rijksweg (Garrelswaar)
- Mottenbrink (Onnen)
- Kerkstraat (Thesinge)

## CONCEPT STADSWEG, WINNEWEER

### HUIDIGE SITUATIE

De Stadsweg is een smalle dorpsstraat, bestaande uit een zes meter brede rijbaan en een smalle sloot. De rijbaan is deels uitgevoerd in asfalt en deels in elementenverharding, wat zorgt voor een rommelig beeld. De kavels hebben een kleine verharde voortuin aan de straat en een grote groene achtertuin aan het Damsterdiep. De levendigheid speelt zich met name af in de achtertuinen. Hierdoor voelt de Stadsweg als een anonieme straat, waar ook nog eens hard wordt gereden omdat de rijbaan breed is.

- 44% voor auto/ 13% voor lopen
- 26,2% 65-plussers
- Hard rijdend verkeer

### STRAKS

Ondanks de brede rijbaan biedt het smalle profiel van de Stadsweg weinig ruimte voor een andere opzet. Het is lastig om de straat structureel aan te passen. De straat kan opgewaardeerd worden met aanpassingen aan de materialisatie. Elementenverharding sluit beter aan op het gebruik en geeft de straat een zachtere uitstraling. Bomen kunnen optisch de rijbaan versmallen en gebruikt worden als natuurlijke markering tussen auto en voetganger. Ruimte om tegemoetkomend verkeer te laten passeren kan worden ingepast in het straatontwerp.

- Toevoegen van een bomenrij
- Straat in elementenverharding

*Weergave getekende dwarsprofielen Stadsweg, Winneweer:*

- *Huidige situatie*
- *Inspiratiebeeld straks*

## 'HARENS' PROFIEL DORPSSTRAAT

Het dorp Haren heeft een raamwerk van straten met een kenmerkend straatprofiel wat zichtbaar is en terugkomt in de hele kern; het zogenoemde 'Harens profiel'. De opbouw van het straatprofiel bestaat uit een rooilijn, een tuin, een groene erfafscheiding, een trottoir van gesloten asfaltverharding, een groene berm met bomen en dan de rijbaan en vervolgens weer hetzelfde aan de andere zijde van de weg-as. Opvallend is dat dit resulteert in een groene en weelderige beleving van de straat. Het rijke en diverse palet aan verschillende boomsoorten in de groene bermen is hierbij kenmerkend.

De Westerse Drift is een typische straat in Haren, waarvan een gedeelte al is opgebouwd uit dit karakteristieke 'Harens profiel'.

*Foto Westerse Drift door Henk Tammens*

Voorbeelden van 'Harens' profiel dorpsstraat:

- Westerse Drift
- Emmalaan
- Vondellaan
- Onnerweg
- Mellensteeg
- Kaverlaan
- Rijksstraatweg
- Molenweg
- Kromme Elleboog
- Spinozalaan
- Wilhelminalaan
- Julianalaan



## CONCEPT WESTERSE DRIFT

### HUIDIGE SITUATIE

Het programma langs de Westerse Drift bestaat voornamelijk uit vrijstaande woningen waarvan een aantal een cultuurhistorische waarde hebben. Het deel van de Westerse Drift rond de brandweerkazerne en de gemeentewerf is op dit moment een verhard gebied. Het 'Harens profiel' is hier nog afwezig in verband met de hulpdiensten. De Westerse Drift wordt tevens gebruikt als sluiproute voor verkeer dat vanuit Haren naar de snelweg moet. Dit heeft deels te maken met de breedte van de rijbaan.

- 79% voor de auto/ 21% voor lopen
- Sluipverkeer door de woonstraat
- Geasfalteerd trottoir

### STRAKS

Het samenhangende groene beeld van het 'Harens profiel' is een belangrijke identiteits- en structuurdrager voor Haren. Aangezien een gedeelte van de Westerse Drift al is ingericht met dit straatprofiel is de keuze voor de rest van de straat evident. De landschappelijke identiteit en het groene karakter kan worden versterkt. 'De straat is een ecosysteem' en 'de straat heeft identiteit' sluiten naadloos aan bij het 'Harens profiel'.

Er zijn plannen om de brandweerkazerne te verplaatsen naar een ander gebied. Dit maakt het mogelijk om het straatprofiel aan te passen. De brede rijbaan kan versmald worden, waardoor er ruimte vrijgespeeld wordt om de kenmerkende groene bermen met een rijke variatie aan beplanting en bomen van het 'Harens profiel' te realiseren. Dit versterkt het groene karakter en draagt bij aan de biodiversiteit in het gebied. Voorstel is om het trottoir uit te voeren in elementenverharding, omdat dit bijdraagt aan een betere infiltratie en een prettige uitstraling heeft voor een woonstraat. Bij de huidige brandweerkazerne, waar het straatprofiel een stuk breder is, is er ruimte om een verblijfsplek te realiseren voor ontmoeting. Een groene plek met wat zitgelegenheid draagt bij aan de beleving van de wandelaar die een rondje loopt door de buurt.

- Toevoegen van het Harens profiel
- Straat in elementenverharding
- Ecologische groene bermen

*Weergave getekende dwarsprofielen Westerse Drift:*

- *Huidige situatie*
- *Inspiratiebeeld straks*

## BUITEN DE BEBOUWDE KOM

Rond de bebouwde stads- en dorpskernen bevinden zich landschappelijke straten die de kernen onderling met elkaar verbinden. Het zijn straten die voornamelijk te vinden zijn buiten de stad in landbouw- en natuurgebieden en ze hebben vaak ook een recreatief gebruik. De straten kenmerken zich door een smalle rijbaan begeleid door landschapselementen zoals; bomenrijen, sloten of hagen. Deze straten buiten de bebouwde kom hebben een snelheidslimiet van 60km/u. Er zijn straten buiten de bebouwde kom waar fietsers gebruik kunnen maken van een vrijliggend fietspad, maar er zijn ook straten met een gemengd profiel, waar de fietsers en auto's dezelfde rijbaan delen.

Zuidveld bevindt zich tussen de dorpskernen Onnen en Noordlaren. De weg wordt voornamelijk gebruikt door landbouwverkeer, direct aanwonenden en gebruikers die vanuit Noordlaren richting Haren of Groningen rijden. Ook recreatief fietsverkeer maakt gebruik van Zuidveld (onderdeel van knooppunten-route). Aan weerszijden van Zuidveld liggen agrarische graslanden.

*Foto Zuidveld door Henk Tammens*

Voorbeelden van straten buiten de bebouwde kom:

- Zuidveld
- B. Kuiperweg
- Boersterweg
- Driebondsweg
- Eemskanaalzone Zuid.
- Groningerweg
- Hoendiep
- Noodweg
- Winschoterweg
- Zuidlaarderweg
- Slochterdiep
- Rijksweg

## CONCEPT ZUIDVELD

### HUIDIGE SITUATIE

Zuidveld is een historisch lint in het buitengebied tussen Onnen en Noordlaren. Het bevindt zich op de oostelijke flank van de Hondsrug en heeft open zichtlijnen over het beekdal van de Hunze. Recreatie, mobiliteit, landschap en wonen komen hier allemaal samen. Op dit moment is er een smal fietspad dat in twee richtingen wordt gebruikt waar ook voetgangers gebruik van maken. Dit zorgt voor onveilige en onoverzichtelijke situaties. Lopen en fietsen wordt hierdoor als niet uitnodigend ervaren.

- Gemengd fiets- en voetpad
- Bomenlaan aan Hunzedal
- Esdorpenlandschap

### LATER

Op de korte termijn is er binnen het bestaande smalle profiel weinig mogelijk. Een fietspad aan weerszijden van het straatprofiel is gewenst, maar in verband met eigendomsgrenzen is hier nu geen ruimte voor. Het onteigenen van grond is op dit moment geen optie. Recentelijk is dit gebied heringericht waarbij gebieden zijn aangewezen voor noodberging in combinatie met natuurontwikkeling en daarbij is een duidelijk onderscheid gemaakt tussen NNN-natuur, beheer natuur en meer reguliere landbouw. Tijdens de klimaatmanifestatie in het begin van 2021 is er een mogelijke toekomst van dit gebied geschetst. Hierin wordt de focus gelegd op het verder versterken van natuur en waterberging, waardoor er kansen ontstaan om het profiel van Zuidveld aan te passen. Met dergelijke ontwikkelingen kan het recreatieve gebruik van Zuidveld versterkt worden en is het toevoegen van een tweede fietspad wenselijk. De fietsroute kan in dit scenario open zichtlijnen krijgen over het nieuwe natuurlijke veenlandschap wat de beleving van de route verrijkt.

- Recreatief fietspad langs natuurlijk Hunzedal
- Fietspad aan weerszijden

*Weergave getekende dwarsprofielen Zuidveld:*

- *Huidige situatie*
- *Inspiratiebeeld later*

## Zandwegen

*Foto Duinweg, Noordlaren door Henk Tammens*

In het landelijke gebied van de Hondsrug bevinden zich historische zandwegen en andere onverharde paden. Ze vormen de basis van een fijnmazig recreatief netwerk van wandel- en fietspaden of ruiterroutes dat gekoesterd en gewaardeerd wordt in de wijde omgeving.

De zandwegen zijn van grote betekenis vanwege de hoge landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische waarden. Ze dragen bij aan de herkenbaarheid en afleesbaarheid van de landschapsgeschiedenis van dit deel van de Hondsrug. De landschappelijke verschijningsvorm (de ligging, de samenhang met de omgeving en het van oorsprong aanwezige zand uit de laatste ijstijd) is zeer bepalend voor de identiteit van het esdorpenlandschap. De zandwegen vertegenwoordigen bovendien een hoge ecologische waarde omdat ze bijdragen aan een groene dooradering van het landelijke gebied. Zandwegen zijn belangrijk voor het leefgebied van (zeldzame) planten- en dierengemeenschappen. Dieren kunnen zich langs bermen en hout- en bossingels verplaatsen en daarnaast zijn onverharde wegen – makkelijk neembare - ecologische verbindingen tussen natuurgebieden.

De zandwegen horen bij het karakter van het gebied. Maar het gebruik van de zandwegen is in de loop der jaren veranderd. Er is meer verkeer bijgekomen, de recreatie (in allerlei vormen) is toegenomen terwijl de agrarische functie minder is geworden, maar niet verdwenen. Deze verandering van gebruik heeft invloed op de gebruiks- en belevingswaarde van zandwegen maar ook op de manier waarop het beheer en onderhoud van de zandwegen moet gebeuren.

Vanuit de Leidraad koesteren we de landschappelijke, recreatieve en ecologische waarde van de zandwegen, maar onderkennen ook de problematiek. Ontwerpprincipes voor zandwegen zijn niet opgenomen in dit document, wel zijn hiernaast aanbevelingen opgenomen die bijdragen aan de versterking van de zandwegen.

### Aanbevelingen:

- Verharderen van de zandwegen is in principe uitgesloten;
- Behoud van de zandwegen en -paden in hun oorspronkelijke landschappelijke en cultuurhistorische opzet;
- Versterk de landschappelijke en cultuurhistorische beleving;
- Verspreid het verhaal van de zandwegen door voorlichting, promotie of exposities;
- Herstel "verdwenen" zandpaden wanneer kansen zich aandienen;
- Zorg voor voldoende en duidelijke bebording;
- Onderzoek (de noodzaak van) snelheidsbeperkende maatregelen;
- Ontwikkel een beleidsvisie met beheerplan die de ecologische waarde versterkt;
- Onderzoek de mogelijkheden en wenselijkheid tot afsluiten van bepaalde zandwegen voor niet bestemmingsverkeer;
- Onderhoud de zandwegen en -paden volgens een hanteerbare norm.

# DE BUURT

“Groningen herbergt verschillende leefwerelden, ieder met een eigen karakter. Deze eigenheid schatten we op waarde en koesteren we.”

## Buurten

**Binnen het stedelijk weefsel vormen de straten, samen met parken en pleinen, de openbare ruimte van een stad. Deze straattypologieën staan echter niet op zichzelf. Ze zijn namelijk altijd onderdeel van een netwerk, van een wijk of buurt en van de stad en omliggende dorpen. Op de grotere (buurt) schaal zijn er andere krachten die invloed hebben op de inrichting van de straat en de openbare ruimte. Soms ligt de prioriteit meer bij oversteekbaarheid en verkeersveiligheid, wanneer bijvoorbeeld leerlingen van een (basis)school een stadsradiaal moeten oversteken. Soms kan het juist een schakel zijn in een groenblauw netwerk waarmee je in één klap een substantiële bijdrage levert aan de klimaatopgave. De buurtschaal kan hierin een grotere slagkracht vervullen.**

Daarom is voor de buurtschaal getest hoe de nieuwe straattypologieën kunnen leiden tot een alternatieve organisatie van de verschillende buurten. Het belangrijkste uitgangspunt hierbij is het stimuleren van lopen, bewegen en de belevingswaarde verhogen. Op een strategisch niveau is de organisatiestructuur onderzocht en zijn de straten getest op buurtschaal. Het resultaat is 4 strategische raamwerken per buurt, met 'maatregelen' en 'verfijningen' voor zowel de buurtschaal als de straattypologieën. Voor de raamwerkkaarten zijn de tien dimensies gegroepeerd in vier specifieke thema's: Mobiliteit (Mobiliteit, Veiligheid en Toegankelijkheid), Groenblauw (Ecologie en Klimaatadaptatie), Sociaal (Sociale cohesie, Gezonde omgeving en Economie) en Beleving (Beleving en Identiteit).

Om tijdens het opstellen van de raamwerkkaarten de juiste informatie boven water te krijgen, is er een participatief proces opgezet. Herinrichting van de openbare ruimte is niet een 'top down' proces. Een buurt maak je samen met bewoners, ondernemers en andere stakeholders. Daarom zijn er tijdens het opstellen van Leidraad in elke buurt 'belevingswandelingen' georganiseerd samen met bewoners, belangstellenden en de gebiedsteams. Tijdens de wandelingen zijn de indrukken op kaart aangegeven, de opgaven en aandachtspunten benoemd en in tweetallen vertaald naar het scherpstellen van de buurtopgaven en de straattypologieën.

De buurten staan, net als de straattypologieën, niet op zich. In overleg met de gebiedsmanagers zijn zes buurten uitgekozen passend bij de historische ontwikkeling (en verschillende schillen) van de stad, die een specifieke stedenbouwkundige opzet representeren. Dit zijn: de Vroege uitbreiding, de Naoorlogse uitbreiding, Woonerfwijk, Stadsrand, Dorpskern en Bedrijventerrein.

De volgende buurten zijn uitgewerkt:

1. De Hoogte
2. Coenderborg
3. Lewenborg-zuid
4. De Held/ Vinkhuizen
5. Haren
6. Eemspoort



## Leeswijzer De Buurt

### Locatie

Op de kaart van de gemeente Groningen worden de buurten aangegeven die binnen dit specifieke stedelijke weefsel vallen.

### Spindiagram

Het spindiagram of het radar diagram is een webvormig diagram dat wordt gebruikt binnen de statistiek om de relatieve invloed van verschillende numerieke parameters aan te duiden. Bij de 6 buurten geeft het spindiagram de waardering aan van de 10 dimensies op buurtschaal. Het diagram is opgezet voor de huidige situatie als voor de alternatieve organisatie van de buurt. Op deze manier wordt inzichtelijk gemaakt welke dimensies veranderen en op welke thema's de buurt verbeterd. De spindiagrammen laten in één oogopslag de hiërarchie van de dimensies per buurt zien. Naast de spindiagram van de huidige situatie zijn een aantal kenmerken (met een uitroep teken) genoteerd vanuit de analyse van de buurt of context. Naast het spindiagram van de buurten 'straks' worden een aantal ontwerpprincipes (met een lampje) benoemd.

### Concept schema's

De gekleurde schema's naast de spindiagrammen laten de conceptmatige ontwikkeling van de buurt organisatie zien.

### Alternatieve organisatie

De schematische plankaart toont de alternatieve organisatie van de buurt. Het is een globale weergave van een nieuw toekomstbestendig ruimtelijk raamwerk. Hierbij zijn de 10 dimensies van de straat gebundeld in vier thematische kaartlagen voor de buurt; mobiliteit, sociaal, beleving en groenblauw.

### Strategische raamwerken

De vier strategische raamwerken zijn afzonderlijk weergegeven. Ze laten zien waar per thema de kansen liggen voor de tien dimensies met bijbehorende maatregelen.

## VROEGE UITBREIDING

**Wijken die onderdeel waren van de stadsvernieuwing bevatten elementen van verschillende bouwperiodes. Zo is de basis van het smalle stratenpatroon met gesloten bouwblokken opgezet aan het einde van 19e eeuw tot aan het begin van de 20e eeuw. In de jaren zeventig was de kwaliteit van de woningen dusdanig slecht dat ze werden gerenoveerd of gesloopt en soms ook vervangen door nieuwbouw. Volgens diverse studies zijn veel stadsvernieuwingswijken nu opnieuw toe aan een nieuwe transformatie ronde.**

*Luchtfoto De Hoogte. Bron: gemeente Groningen*

De Hoogte is een woonwijk in het noorden van de stad Groningen. De wijk wordt in het zuidwesten begrensd door de Noorderstationsstraat, in het westen door de spoorlijn Groningen-Delfzijl, in het noorden door het Van Starckenborghkanaal en in het oosten door de Bedumerweg en Indische Buurt. Tot 1953 liep op de plaats van de huidige Bedumerweg het Boterdiep, de vaarweg van Groningen naar Bedum en het noorden van de provincie. De spoorlijn naar Delfzijl werd in 1884 aangelegd. Het Van Starckenborghkanaal werd in 1938 voltooid.

Het deel direct ten noorden van de Noorderstationsstraat is de buurt Selwerderwijk-Zuid, die zich uitstrekt tot de Asingastraat. De buurt is onderdeel van het gebied 'Oude Wijken'.

Vergelijkbare buurten:

- Indische buurt
- Professorenbuurt
- Oranjebuurt
- Noorderplantsoenbuurt
- Schildersbuurt
- Zeeheldenbuurt
- Badstratenbuurt

## ORGANISATIE EN OPGAVEN

Vroege uitbreidingswijken hebben een kenmerkende stedenbouwkundige opzet. De Hoogte kent een dicht patroon van woonstraten met weinig onderlinge hiërarchie. De geparkeerde auto drukt een zware stempel op de verblijfskwaliteit van straten in de buurt. Maar ook de geparkeerde fiets draagt niet bij aan een prettige leefomgeving op straat. De woonstraten zijn niet royaal opgezet, ze hebben smalle trottoirs waardoor inrichtingselementen of geparkeerde fietsen al snel obstakels vormen. De straten zijn ingericht op het autoverkeer met een verhoogde trottoirband tussen trottoir en rijbaan. Het straatprofiel is 'opgeknijpt' waardoor de verschillende gebruikers een eenzijdige beleving hebben van de straat. Het niveauverschil draagt niet bij aan de toegankelijkheid van de straat of kris-kras bewegingen.

De buurt heeft veel verhard oppervlak in de openbare ruimte waardoor er regelmatig wateroverlast is. De oorzaak is deels te vinden in de ondergrond, namelijk een zware kleibodem, die slecht water infiltreert, maar ook vanwege het gebrek aan groene plekken om het water op te vangen. Het bestaande spoortalud is een groenblauwe zone aan de rand van de buurt. Het is onderdeel van de Stedelijke Ecologische Structuur (SES) van Groningen en draagt bij aan een groene beleving in de buurt. De ecologische structuur is echter geen onderdeel van een netwerk en beperkt verbonden met andere groene plekken in de buurt, zoals de pluktuin aan de Johan de Wittstraat. Pluktuin 'De Witte Velden' is opgezet en aangeplant door één van de bewoners en vormt het groene hart van de buurt. Maar het draagt ook bij aan de klimaatopgave en biodiversiteit. Dit soort initiatieven dragen bij aan het vergroenen van de buurt en heeft een bijzondere meerwaarde voor de sociale cohesie in een wijk. Naast de pluktuin zijn er vrij weinig groene verblijfsplekken. Het dichtstbijzijnde park is het Noorderplantsoen, maar om dit park te bereiken moet men meerdere drukke straten oversteken.

De Hoogte wordt begrensd door drukke verkeersstraten die ervaren worden als ruimtelijke barrières. De Bedumerweg is een van deze barrières als aanrijroute van de Ringweg naar de binnenstad en heeft een gebrek aan voldoende oversteekmogelijkheden. Hierdoor is er in de buurt een gebrek aan comfortabele wandelroutes.

De Hoogte is op dit moment een monofunctionele woonwijk met gebrek aan buurtfuncties zoals een buurtsuper of koffietent en speelplekken en pleintjes hebben een matige verblijfskwaliteit. Bewoners realiseren zelf een prachtige pluktuin die het groene hart is geworden van de wijk met zelfs een educatieve functie. Om de hoek zit 'Handig in de buurt' een werkplaats waar je gereedschap kunt lenen of een kleine reparatie kunt laten uitvoeren.

Huidige situatie:

- Omliggende straten als barrières
- 20% minimahuishoudens

Alternatieve organisatie:

- Groene verblijfsplekken
- Bedumerweg als Bedumerpark
- Woonstraten als woonerven

## STRATEGISCHE RAAMWERKEN

### MOBILITEITSRAAMWERK:

- Het strategisch bundelen van parkeerplekken zodat er ruimte vrijgespeeld kan worden voor groen, spelen en verblijf.
- Een deel van het parkeren concentreren aan de rand van de buurt.
- De woonstraten stapsgewijs transformeren naar leefstraten met voldoende groen, meer ruimte voor de voetganger en plek voor ontmoeting.
- De Bedumerweg inrichten als parkway die ruimte biedt voor veilige oversteekplekken, zodat er prettige wandelroutes ontstaan van en naar de buurt. Het 'parkway concept' geldt voor de gehele Bedumerweg, maar reageert wel op de verschillende segmenten met betrekking tot verkeersintensiteit.
- Compacter maken van de kruising Bedumerweg- Sumatralaan, door anders om te gaan met de parallelwegen.

### GROENBLAUWE RAAMWERK:

- De Bedumerweg als groene verbinding tussen het Noorderplantsoen en het Park Oost-Indische buurt.
- Twee haaks liggende woonstraten als groene lopers om de verschillende groene verblijfsplekjes onderling te verbinden en prettige wandelroutes van en naar de buurt te maken.

### SOCIAAL RAAMWERK:

- Meer ruimte voor verblijf en sociale interactie in de woonstraten als woonerven.
- De Bedumerweg als groene park-bestemming dicht bij de buurt, waar kinderen veilig naar toe kunnen.

### BELEVINGSRAAMWERK:

- Niveauverschillen in het straatniveau beperken tot een minimum
- Terugdringen van parkeren schept ruimte voor de voetganger in de woonstraten
- Bestaande verblijfsplekken vergroenen en met elkaar verbinden
- Een comfortabel en fijnmazig wandelnetwerk waar de voetganger voorop staat
- Groene woonerven die de Hoogte verbinden met de omliggende buurten, maar ook verblijfsplekken binnen de buurt onderling met elkaar
- De Bedumerweg als Bedumerpark inrichten. De groene parkinrichting biedt een prettige verblijfs-en wandelomgeving en is een schakel naar de binnenstad en het Noorderplantsoen.

## NAOORLOGSE WIJK

**Net als in de rest van Nederland werd in Groningen na 1945 gepoogd de enorme woningnood op te lossen. De meeste bouwplannen die direct na de oorlog werden opgesteld, zijn zo snel en goedkoop mogelijk ontwikkeld met de beschikbare materialen. Dit gebiedstype kent een duidelijke ruimtelijke hiërarchie van hoofdstraten, woonstraten, pleinen en openbaar groen, zowel op buurt- als wijkniveau. Wijken zijn ontworpen als autonoom functionerende eenheden met een centraal gelegen wijkcentrum en een grote diversiteit aan woningtypen. De bouwvolumes zijn georganiseerd in zich herhalende patronen of stempels.**

*Luchtfoto Coendersborg. Bron: gemeente Groningen*

Coendersborg is een wijk in het zuiden van de stad Groningen gelegen tussen Helpman en de spoorlijn Groningen-Assen. Het oudere deel van de wijk wordt gekenmerkt door sociale woningbouw uit de jaren zestig en zeventig van de twintigste eeuw. Het nieuwere deel bestaat voornamelijk uit duurdere koopwoningen uit het eind van de twintigste eeuw.

Vergelijkbare buurten:

- Vinkhuizen-Noord
- Paddepoel-Noord
- Paddepoel-Zuid
- Selwerd
- De Wijert-Noord
- Corpus Den Hoorn-Noord

## ORGANISATIE EN OPGAVEN

Coendersborg is gebouwd in een periode, waar er een enorme groei in autoverkeer plaatsvond. De auto speelt dan ook een belangrijke rol in de buurt. De wijk wordt doorkruist door drie belangrijke oost-west verbindingen, de Helper Brink, De Savornin Lohmanlaan en de Goeman Borgesiuslaan. Tussen de hoofdwegen ligt er een fijnmazig netwerk van woonstraten. De bebouwing bestaat grotendeels uit een stempel van hoogbouw (drie à vier lagen) en laagbouw dat zich meermaals herhaalt. Binnen de stempel ligt een bajonet-vormige woonstraat waaraan een 10 meter brede groenzone is ingepast. Deze groenzones fungeren als centrale groene long en leefruimte voor de omliggende woningen en hun bewoners. Achter de eengezinswoningen zijn er versteende parkeerterreinen met garageboxen gebouwd om de parkeerdruk in de woonstraten te verlichten. Ondanks de parkeerclusters staan de woonstraten vol met geparkeerde auto's. Achter de appartementenblokken liggen rustgevend groene binnentuinen, die slecht toegankelijk zijn vanaf de straat en weinig worden gebruikt. Ze functioneren voornamelijk als kijkgroen vanuit de omliggende appartementen.

Coendersborg kent een aantal waardevolle groene kwaliteiten; zoals het park Groenestein, het landgoed van Coendersborgh en de begraafplaats Esserveld. Een groen wandelnetwerk verbindt de begraafplaats en het landgoed met elkaar, maar er ontbreekt een wandelverbinding naar het park Groenestein. Naast de landgoederen vormt de Helperzoom een groene structuur door de wijk. Het brede profiel van de Helperzoom bestaat uit brede groenstroken en een sloot met ecologische rietoevers.

De wijkfuncties zijn geconcentreerd aan de oost-westelijke lanen. Aan De Savornin Lohmanlaan ligt het centrale winkelcentrum en aan de Helper Brink liggen een aantal scholen en verzorgingstehuizen. Met de aanleg van de Helperzoomtunnel is de hoeveelheid verkeer door de wijk toegenomen. Op de Helper Brink is er de keuze gemaakt om een knip te maken voor autoverkeer, in verband met de kwetsbare doelgroepen die gebruik maken van de laan (ouderen en kinderen). Dit heeft ervoor gezorgd dat de verkeersdruk op De Savornin Lohmanlaan sterk is gestegen, ondanks dat de laan aangegeven is als buurtstraat in de mobiliteitsvisie.

Huidige situatie:

- Verkeeroverlast i.v.m. Helperzoomtunnel
- Cultuurhistorische landgoederen

Alternatieve organisatie:

- Autoluwe binnengebieden
- Groene wandelroutes
- Versmallen Savornin Lohmanlaan

*Schets van alternatieve organisatie Coendersborg. Bron: Felixx*

## STRATEGISCHE RAAMWERKEN

### MOBILITEITSRAAMWERK:

- Door De Savornin Lohmanlaan smaller in te richten met een andere materialisatie (denk aan gedeeltelijk elementenverharding) zal de straat de uitstraling krijgen van een buurtstraat en minder uitnodigend worden voor autoverkeer.
- Het plein voor het winkelcentrum meer voor de voetganger inrichten, de auto is te gast.
- Verbeter de oversteekbaarheid van de 'doorgaande (auto)straten'(oost-west) met een sterke langzaamverkeerroutes en oversteekmogelijkheden in noord-zuid richting,
- Versmal de rijbaan en geef meer ruimte aan de fietser,
- Langsparkeren zoveel als mogelijk in parkeervakken op de trottoirs in plaats van op de rijbaan, om de rijbaan visueel te versmallen,
- Maak de straten minder het domein van de auto: minder asfalt, meer gebakken klinkerverharding, meer ruimte voor de voetganger en de fiets,
- Meer variatie en asymmetrie in het straatprofiel,
- De bajonet-vormige woonstraten kunnen autoluw worden om zo voetgangersvriendelijke binnengebieden te maken waar kinderen veilig kunnen spelen.

### GROENBLAUWE RAAMWERK:

- Het landgoed van Coendersborgh en het park Groenestein met elkaar verbinden door het groen rond de tennisvelden en school complexen open te stellen als groene corridor met parkpaden,
- Verbind groene kwaliteiten in de wijk met elkaar en realiseer een fijnmazig groennetwerk, zoals het zichtbaar maken van Landgoed Coendersborgh in de buurt,
- Versterken van de groene laankwaliteit van De Savornin Lohmanlaan door de bestaande groenstrook aan de zuidkant van de rijbaan ook aan de noordkant te realiseren,
- De groene longen aan de bajonet-vormige woonstraten kunnen samengevoegd worden met de binnentuinen achter de appartementenblokken om groene wandel verbindingen te maken binnen de stempel en richting het landgoed van Coendersborgh,
- Versterk de biodiversiteit met groene erfafscheidingen, diverse soorten bomen en groene (voor)tuinen, als voorbeeld de Troelstralaan,
- Koester de groene binnengebieden als oases van rust.

### SOCIAAL RAAMWERK:

- Door de bajonet-vormige woonstraten autoluw te maken worden de centrale groenzones versterkt als verblijfsplekken voor sociale interactie tussen buurtbewoners.
- Biedt ruimte voor ontmoeting op het plein rond het winkelcentrum aan De Savornin Lohmanlaan. Zo wordt het plein het sociale hart van de buurt.
- Bewoners zijn betrokken, betrek ze bij het ontwerpen van hun eigen buurt en/of straat zoals aan de Groen van Prinsterelaan.

### BELEVINGSRAAMWERK:

- Het gebied binnen de stempel wordt het domein van de voetganger, waar men comfortabel kan bewegen en verblijven
- Versterk de contrasten binnen de wijk met verborgen groene oases binnen de stempels, meer spelen en verblijven in de woonstraten en versterk een gedeeld gebruik bij van de straat bij de oost-west lanen en noord-zuid straten
- Maak sportgebieden onderdeel van een routenetwerk: 'Zien bewegen, doet bewegen'

- Versterk het gebied rond het winkelcentrum aan De Savornin Lohmanlaan als comfortabele pleinzone. De hoogbouw dat eraan ligt vormt een oriëntatiepunt binnen de buurt
- Maak verschillende 'wandelrondjes' zichtbaar en beleefbaar
- Versterk de routes, zichtbaarheid en verbindingen met een krachtige identiteitsdrager als Landgoed Coendersborg en de buurt.



## WOONERFWIJK

**De grootschalige opzet van het naoorlogse weefsel werd in de jaren zeventig beantwoord met de woonerven. Het weefsel richt zich voornamelijk op kwaliteiten als rust, groen en intimiteit als alternatief voor de drukte van de binnenstad. Het doorgaande verkeer werd uit de woonbuurten gehouden. Geknikte straten en verkeersdrempels moesten de snelheid van het verkeer remmen. De wijken kennen hierdoor een sterk vertakte plattegrond waarvan de woonstraten merendeels eindigen in doodlopende erven.**

*Luchtfoto Lewenborg-zuid. Bron: gemeente Groningen*

Lewenborg is een wijk in het oosten van de stad Groningen. Lewenborg ligt buiten de ringweg en wordt begrensd door het Damsterdiep aan de zuidkant en het ommeland aan de noord- en oostkant. De bouw van de wijk begon in 1971.

Vergelijkbare buurten:

- Beijum
- De Wijert-Zuid
- Oosterhoogebrug
- Gravenburg
- De Held

## ORGANISATIE EN OPGAVEN

Lewenborg wordt gekenmerkt door een zogenoemde boom-vormige verkeersstructuur. De doodlopende woonstraten eindigen in omsloten woonerven. Het zijn monofunctionele woonerven zonder commercieel programma of voorzieningen. De woonerfwijk is oorspronkelijk bedacht als groene rustige woonwijk, waar de voetganger en fietser voorop staan. In werkelijkheid worden de woonerven gedomineerd door de auto. De woonerven staan vol met geparkeerde auto's, die vaak rommelig en inefficiënt zijn geplaatst. Ze zijn grotendeels geasfalteerd met weinig groen. De omliggende woningen hebben hun voortuinen aan het woonerf. De tuinen zijn echter vaak omsloten door hoge schuttingen en hagen om het zicht op de geparkeerde auto's te weren. Dit zorgt voor een anonieme beleving van het woonerf, een lage verblijfskwaliteit en de beoogde spontane sociale ontmoeting is er niet.

De achterzijdes van de woningen grenzen aan een groenstructuur die grotendeels bestaat uit ondoordringbaar struikgewas. Het wonen in een woonerf heeft daardoor een zeer privaat karakter. De doorlopende groenstructuur is een belangrijke identiteitsdrager en is gevuld met speelvoorzieningen en sportvelden. Vanwege het gebrek aan doorgaande wandelroutes kunnen deze groenzones anoniem aanvoelen.

De Bakboordswal is de verkeersader die de woonerven aaneenschakelt en Lewenborg met de rest van de stad verbindt. Aan deze groene laan bevinden zich de bushaltes. In Lewenborg-Zuid is er een onderscheid te maken tussen het deel met koopwoningen en het deel met huurwoningen. De delen met veel sociale huur hebben veel doorloop van bewoners, waardoor er minder sociale cohesie ontstaat. Dit is zichtbaar in de staat van de openbare ruimte. Het deel van de wijk met koopwoningen is ontzettend verhard, maar ziet er beter onderhouden uit. Mensen voelen meer eigenaarschap van de openbare ruimte voor hun huis.

Huidige situatie:

- Inefficiënte parkeerplaatsen
- Ontoegankelijk groen

Alternatieve organisatie:

- Collectieve tuinen
- Wandelroutes door het groen
- Clusteren van parkeren

*Schets van alternatieve organisatie Lewenborg-zuid. Bron: Felixx*

## STRATEGISCHE RAAMWERKEN

### MOBILITEITSRAAMWERK:

- Door het parkeren op een aantal punten zo dicht mogelijk bij de Bakboordswal te clusteren, kunnen de woonerven vrij gehouden worden van geparkeerde auto's. De auto's zullen dan ook minder ver de buurt in rijden, waardoor er ruimte ontstaat voor ontmoeting en activiteit;
- Parkeren in de wijk strategisch clusteren (bijvoorbeeld aan de zijkanten van woningen waar geen adressen zijn) om ruimte vrij te maken in de karakteristieke woonerven;
- Mobiliteitshub plaatsen aan de Bakboordswal gecombineerd met pakket- en briefautomaat;
- De groene ring om de buurt kan geactiveerd worden door een goed fiets- en wandelnetwerk met goede verbindingen de woonerven in,
- Straten opnieuw herinrichten zodat de snelheid wordt verminderd;
- De Bakboordswal inzetten als hoogwaardige openbaar vervoer ring door de buurt.

### GROENBLAUWE RAAMWERK:

- De groene ring om de buurt biedt veel kansen. Door de groengebieden een stuk toegankelijker te maken door middel van wandel- en fietsverbindingen, kunnen de groengebieden de nieuwe voorkant worden waar mensen de buurt binnen komen,
- Hoogteverschillen in het maaiveld ontnemen het zicht op de auto,
- Verbind de gefragmenteerde groengebieden met elkaar tot een overzichtelijk fijnmazig groen netwerk,
- Groene erfafscheidingen geven een rustig beeld, mits voldoende samenhang en adequaat beheer en onderhoud,
- Meer variatie in groen qua beeld, beleving en biodiversiteit,
- Beter onderhoud van het groen, om doorzichten te verbeteren en het rommelige groen een kwaliteitsimpuls te geven.

### SOCIAAL RAAMWERK:

- Het private karakter van de woonerven kan als startpunt dienen om de erven te transformeren tot collectieve binnentuinen. Hier kunnen de buurtbewoners elkaar ontmoeten, terwijl ze een gevoel van eigenaarschap en verantwoordelijkheid hebben voor de ruimte,
- Meer diversiteit in verblijfsplekken in de openbare ruimte en koppel die aan het aangrenzende programma waar de behoefte het grootst is, bijvoorbeeld bij appartementengebouwen,
- De groene ring in en door de buurt zal geactiveerd worden met doorgaande fiets- en wandelroutes, waar het publieke programma zoals speelvoorzieningen aan ligt.

### BELEVINGSRAAMWERK:

- De groene structuur wordt de comfortabele beweegroute door de buurt. In de groene structuur bevinden zich de openbare buurtfuncties zoals speelplekken,
- Breng meer variatie in speel- en verblijfsplekken,
- De woonerven worden de collectieve buurttuinen waar burens elkaar ontmoeten en voetgangers zich vrij kunnen bewegen,
- Maak heldere en overzichtelijke voor- en achterkanten die de structuur van de wijk versterken om de rommelige openbare ruimte te verbeteren,
- Erfafscheidingen richting het woonerf verlagen om meer sociale controle te creëren.

## STADSRAND

**De stadsrand is de overgangszone tussen stad en landschap. In de stadsrand is er naast wonen en bedrijvigheid ook ruimte voor onder andere volkstuincomplexen, grootschalige groengebieden en recreatiegebieden. Daarnaast zien we dat stadsranden steeds meer in beeld komen voor opwekking van duurzame energie uit zon en/of wind. Per stadsrand is de samenstelling van deze verschillende functies anders. Maar alle randen hebben gemeen, dat zij als een 'bufferzone' werken: een gebied dat de wrijving tussen het hoogstedelijke rood en landschappelijke groen verbindt.**

*Luchtfoto De Held - Vinkhuizen. Bron: gemeente Groningen*

De wijk Vinkhuizen ligt in het noordwesten van de stad, ten westen van de westelijke Ringweg (de Friesestraatweg). De zuidelijke begrenzing wordt gevormd door het Hoendiep, de wijk Kostverloren en het bedrijventerrein West-end. Aan de westzijde liggen De Held, het Roege Bos en het landelijk gebied Westpark en aan de noordzijde grenst het gebied aan het landelijke Golden Raand, waar ook een volkstuincomplex ligt.

Vergelijkbare buurten:

- Reitdiep
- Gravenburg
- Hoornse Meer
- Piccardthof

## ORGANISATIE EN OPGAVEN

Vinkhuizen is net als Coendersborg ontworpen in de periode na de tweede wereldoorlog. De enorme woningnood zorgde ervoor dat de wijk in een snel tempo is gebouwd. Dat betekende de meest vergaande standaardisatie en rationalisatie van de bouwpraktijk die de stad Groningen in haar geschiedenis heeft gekend. De hoofdstructuur van Vinkhuizen bestaat in oost-west richting uit de Siersteenlaan en in noord-zuid richting uit de Diamantlaan. Aangehaakt op deze verkeersaders liggen de buurten met een fijnmazig netwerk van woonstraten. De woonstraten zijn vrij verhard met weinig groen, waardoor de wijk regelmatig last heeft van wateroverlast en hittestress. De groene verblijfsplekken in de buurt zijn voornamelijk geconcentreerd achter de bouwblokken. De straat heeft een anonieme sfeer mede dankzij de hoeveelheid parkeren dat zich op straat bevindt. Een aantal woonstraten is ingericht als autovrije woonpaden. Ook deze woonpaden zijn vaak vrij verhard, maar bieden de ruimte voor spelende kinderen. Naast gezinnen met kinderen wonen er veel ouderen in Vinkhuizen, met name in de appartementenblokken. Deze kwetsbare groepen vragen om veilige en comfortabele leefomgeving.

De commerciële functies en voorzieningen zijn centraal in de wijk geclusterd. Aan de Siersteenlaan ligt het winkelcentrum Vinkhuizen en de vensterschool. Aan de Diamantlaan rondom de Metaallaan liggen scholen die geen adres hebben aan de straat zijn gekeerd. Dit is mede vanwege het drukke verkeer op de Diamantlaan. Die verkeersdruk zal de komende jaren alleen maar toenemen in verband met de geplande ontwikkelingen net buiten de wijk Vinkhuizen. In het zuiden zal er een verbinding komen met de nieuwe woonwijk Suikerzijde en in het westen zijn er ontwikkelplannen voor het gebied rond De Held.

Tussen De Held en Vinkhuizen liggen de recreatieve groengebieden het Roege Bos en het Westpark. Ondanks de nabijheid van deze groengebieden is de relatie tussen stad en landschap nog onbenut. Het Diamantpark en het Park Kornalijnlaan zijn een eerste aanzet om het groene landschap de wijk in te trekken. Desondanks is het omliggende landschap niet erg zichtbaar of beleefbaar in de buurten.

### Huidige situatie:

- Verharde woonstraten
- Kwetsbare ouderen

### Alternatieve organisatie:

- Woonstraten als woonpaden
- Omliggend landschap de buurt in
- Parkeren aan de achterkant

## STRATEGISCHE RAAMWERKEN

### MOBILITEITSRAAMWERK:

- Door meerdere woonstraten om te vormen naar collectieve woonbuurten ontstaat er een autovrij voetgangersnetwerk door de buurt,
- De parkeerplaatsen in deze veranderende woonstraten worden zoveel mogelijk naar de achterkanten van de bouwblokken verplaatst,
- Strategisch concentreren van parkeren,
- Stimuleren van deelmobiliteit in de buurt,
- Parkeren op de rijbaan verplaatsen naar parkeren op het trottoir.

### GROENBLAUWE RAAMWERK:

- Realiseer een sterkere verbinding met de landschappelijke zone (bijvoorbeeld Het Roege Bos) en trek deze groene kwaliteit de buurt in door straten te vergroenen,
- Meer groen en minder verharding draagt bij aan het verminderen van hittestress,
- De Diamantlaan en Siersteenlaan kunnen als groene lanen de structuurdragers van het ruimtelijk raamwerk van de wijk worden,
- Versterk de biodiversiteit met groene erfafscheidingen, diverse soorten bomen en groene (voor)tuinen.

### SOCIAAL RAAMWERK:

- Door de parkeerplaatsen zoveel mogelijk aan de achterkanten van de bouwblokken te plaatsen komen de woonstraten vrij voor activiteit en levendigheid. Zo ontstaan er gezellige straten met sociale interactie aan de voorkanten van de woningen,
- Verbind sociaal maatschappelijk programma met de buurt en de direct aangrenzende openbare ruimte,
- Transformeer wijk- en buurtfuncties naar aantrekkelijke verblijfsplekken,
- Betrek bewoners bij het ontwerpen van hun eigen buurt en/of straat.

### BELEVINGSRAAMWERK:

- Realiseer een groen (wandel)netwerk wat verbonden is met een aangrenzende landschappelijke zone (zoals Het Roege Bos) en verbind dit met de buurt,
- Maak een netwerk van autovrije woonpaden wat zorgt voor prettige wandelroutes voor alle leeftijden in en door de buurt,
- Introduceer meer variatie in speel- en verblijfsplekken,
- Geef bij een herinrichtingsopgave de straat een nieuwe identiteit die het karakter van de plek versterkt of een nieuwe eigenheid introduceert.

## DORPSKERN

**Sinds de gemeentelijke herindeling op 1 januari 2019 zijn de dorpen in de voormalige gemeenten Haren en Ten Boer en de stad Groningen samengevoegd in een nieuwe gemeente. De dorpskernen hebben veelal een groene opzet met een lage bebouwingsdichtheid en bestaan vaak uit historische lintbebouwing en esdorpen dat organisch is gegroeid. Diverse linten in de gemeente Groningen hebben een sterk landelijk en informeel karakter. Ze worden gekenmerkt door een rafelige rand van vrijstaande bebouwing. De kavels zijn relatief groot, wat zorgt voor een open structuur en zicht op het achterliggende (landelijke) gebied.**

*Luchtfoto dorpskern Haren. Bron: gemeente Groningen*

Haren ligt direct ten zuidoosten van de stad Groningen. Mede door die ligging is het een typische forenzenplaats. De vroegste sporen van bewoning op het grondgebied van de huidige gemeente Haren gaan terug tot zo'n 4500 jaar geleden. Haren is de grootste dorpskern van de gemeente Groningen en is qua stedenbouwkundige opzet verschillend van de andere kleinere dorpskernen.

Vergelijkbare buurten:

- Ten Boer
- Ten Post
- Woltersum
- Hoogkerk

## ORGANISATIE EN OPGAVEN

Haren wordt verbonden met de binnenstad van Groningen via de Rijksstraatweg. De Rijksstraatweg is een stadsradiaal die dwars door het dorpscentrum van Haren gaat. De straat is in het centrum ingericht als 'shared space' en functioneert als het winkelhart van het dorp. Aan de straat liggen bijvoorbeeld het Raadhuisplein en de dorpskerk als belangrijk landmark van het dorp. De Vondellaan en Emmalaan liggen haaks op de Rijksstraatweg en verbinden het dorp met de snelweg (A28). De lanen hebben een karakteristiek 'Harens profiel' met monumentale bomenrijen en groene bermen met daaraan gelegen vrijstaande dorpswoningen met grote groene kavels. De lanen en tuinen geven Haren een groene uitstraling met een robuust groen raamwerk. Desondanks zijn er nog ontbrekende verbindingen waaronder de Westerse Drift. Het deel van de Westerse Drift rond de brandweer is breed uitgevoerd en verhard in verband met de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Ook het dorpscentrum is vrij verhard en draagt bij aan hittestress. Het Raadhuisplein vormt een ontmoetingsplein en biedt ruimte voor kleinschalige evenementen, maar heeft een gebrek aan groen.

Het woongebied tussen de hoofdwegen bestaat uit smalle woonstraten. De straten in het dorp zijn grotendeels geasfalteerd, waarbij de trottoirs ook zijn uitgevoerd in gesloten asfaltverharding. Het groen in het straatbeeld bestaat voornamelijk uit het groen op privé terrein. Er is een aantal openbare groene plekken met speelvoorzieningen, waar buurtbewoners elkaar kunnen ontmoeten. Deze plekken missen nog wel verblijfskwaliteit.

Huidige situatie:

- Doorgaand verkeer dorpscentrum
- Versteend dorpscentrum

Alternatieve organisatie:

- Groene verblijfsplekken
- Harens profiel
- Woonstraten als woonerven

*Schets van alternatieve organisatie dorpskern Haren*



## STRATEGISCHE RAAMWERKEN

### MOBILITEITSRAAMWERK:

- Voorkom doorgaand verkeer door dorpskernen. In Haren het doorgaande verkeer via de Emmalaan en Vondellaan richting de snelweg brengen. Hierdoor kan het centrum deels vrijgemaakt worden van doorgaand verkeer.
- De woonstraten in de buurt inrichten als woonerven,
- Oversteekbaarheid Vondellaan verbeteren,
- Ontwerp buurtstraten op een maximale snelheid van 30km/u,
- Herinrichting Rijksstraatweg evalueren om vervolgens de oversteekbaarheid te verbeteren.

### GROENBLAUWE RAAMWERK:

- Haren is een dorp met een duidelijke groenstructuur. De opgave ligt met name bij het invullen van de ontbrekende schakels van het groene raamwerk,
- Vergroenen van de Rijksstraatweg passend bij de hoge gebruiksintensiteit,
- Koester de (groene) driehoekige verblijfsplekken binnen de kern,
- Behoud bestaande bomen bij herinrichting van de straatprofielen,
- Behoud en versterk de bestaande biodiversiteit,
- Vergroen het dorpshart en begin bij het Raadhuisplein wat de potentie heeft om een prettige groene verblijfsplek te zijn zonder hittestress.

### SOCIAAL RAAMWERK:

- Belangrijk voor het versterken van het sociale raamwerk van Haren is vooral het maken van prettige routes van en naar het dorpscentrum,
- De bewoners van de dorpskernen zijn betrokken bij hun buurt. Betrek ze bij het ontwerpen van hun eigen buurt en/of straat,
- Maak de verblijfsplekken divers en passend bij het aangrenzende programma,
- In de buurt zelf kunnen de groene plekken geactiveerd worden met kleinschalig programma als speeltuintjes en/of zitplekken.

### BELEVINGSRAAMWERK:

- Door voor woonstraten gebruik te maken van klinkerverharding krijgt de straat een veel zachtere uitstraling, waar de voetganger zich thuis voelt,
- De verschillende doorsteken in de kern zijn verrassend en creëren een fijnmazig (haast verborgen) wandelnetwerk. Versterk dit netwerk en maak het zichtbaar,
- Koester het 'Harens profiel' het geeft identiteit aan de dorpskern,
- Maak het Hendrik de Vriesplantsoen beter beleefbaar en verbind de molen en speelplaats Multatuli met dit plantsoen en de kern,
- Zorg voor een overzichtelijke routenetwerk tussen de kern het buitengebied (recreatie, de zandwegen).

## BEDRIJVENTERREIN

**Bedrijventerreinen bevinden zich vaak langs spoorwegen, waterwegen en autosnelwegen. Ze liggen op afstand van stadscentra vanwege logistieke redenen of grondprijs en zijn hierdoor vaak moeilijker te bereiken te voet of met het openbaar vervoer. Bedrijventerreinen zijn rationeel gepland en compleet georganiseerd vanuit de logica van auto- en vrachtverkeer. De gebieden zijn monofunctioneel en hebben over het algemeen vrij weinig verblijfskwaliteit.**

*Luchtfoto Eemspoort. Bron: gemeente Groningen*

Eemspoort is een bedrijventerrein ten zuidoosten van de binnenstad van Groningen. Het bedrijventerrein is gebouwd langs de Hunzezone dat onderdeel is van de Stedelijke Ecologische Structuur. Het terrein is gevuld met bedrijfsloodsen, bedrijfsverzamelgebouwen, kantoren en detailhandel van variërende groottes.

Vergelijkbare buurten:

- Ulgersmaborg
- Peizerweg
- Vierverlaten
- Felland
- Winschoterdiep
- Industriebuurt

## ORGANISATIE EN OPGAVEN

Eemspoort is een monofunctioneel bedrijventerrein met kantoren en loodsen. Het stratennetwerk bestaat uit rationele parallelle bedrijfsstraten die compleet ten dienste staan van vrachtverkeer. De rijbaan is breed en geasfalteerd om ruimte te bieden voor de draaicirkels van vrachtwagens. Aan de straten liggen grote parkeerplaatsen op privé terrein omsloten door stalen hekwerken. Het gebied is volledig verhard. Dit gebied is daarom een rode vlek op de hittestresskaart, maar ook wateroverlast komt hier regelmatig voor. De bedrijfsstraten zijn niet ingericht voor de voetganger. Het trottoir is een reststrook, een overblijfsel nadat alle andere mobiliteitsfuncties een plek binnen het straatprofiel zijn toebedeeld.

Aangrenzend aan het bedrijventerrein ligt de Hunzezone. Een restant van het landschap van de Hunze, een beek die vanuit Drenthe richting de Waddenzee stroomde. Dat dit stukje Hunze behouden is gebleven, hebben we vooral te danken aan de heer Thies Dijkhuis. Z'n leven lang spande de heer Dijkhuis zich in om het land van zijn familie te behouden. Dit natuurgebied is onderdeel van de Stedelijke Ecologische Structuur van de stad. Naast de ecologische waarde is het gebied ook verantwoordelijk voor de waterhuishouding van de omliggende bedrijventerreinen. Door het gebied loopt een recreatieve fietsroute en er is een aantal boerderijen bewaard gebleven, waaronder de boerderij van Thies Dijkhuis. Echter, aanhechting en verbinding tussen het bedrijventerrein en de Hunzezone is nog onderbenut. Er is maar een enkele toegang tot het natuurgebied vanuit het bedrijventerrein.

Het bedrijventerrein heeft verder geen openbare of collectieve verblijfsplekken. Langs een aantal kantoorpanden zijn picknicktafels geplaatst waar werknemers bij mooi weer buiten kunnen lunchen. De vraag naar verblijfsplekken in de open lucht is er dus wel!

Huidige situatie:

- Monofunctioneel bedrijventerrein
- Hittestress bedrijventerrein

Alternatieve organisatie:

- Toevoegen voorzieningen
- Wandelroutes naar de Hunzezone
- Neerslag afvoeren naar de Hunzeloop

*Schets van alternatieve organisatie Eemspoort. Bron: Felixx*

## STRATEGISCHE RAAMWERKEN

### MOBILITEITSRAAMWERK:

- Verbeter de continuïteit en het comfort van de trottoirs, maak ze breder, maak ze continu en geef de voetganger meer ruimte op straat,
- Versterk de wandelroutes naar de landschappelijke Hunzezone,
- Geen parkeren op de rijbaan,
- Zet lege bedrijfskavels in voor dubbelgebruik zoals: parkeren
- Realiseren van een voetgangersnetwerk om de beloopbaarheid van het gebied (rondjes lopen) te verbeteren, bijvoorbeeld door meer doorsteken tussen de bedrijfsstraten onderling.
- Verbeter de bereikbaarheid van het bedrijventerrein per fiets, om de auto-afhankelijkheid tegen te gaan.

### GROENBLAUWE RAAMWERK:

- Vergroenen van de straatprofielen voor een klimaatadaptieve straat, zoals bioswales of wadi's voor het filteren en afvoeren van hemelwater of divers groen om de biodiversiteit te versterken,
- Toevoegen van volwassen bomen in het straatprofiel,
- Vergroenen van verharde oppervlaktes zoals parkeerplekken bij detailhandel,
- Verbind de groene landschappelijke kwaliteit van de Hunzezone met het bedrijventerrein en trek deze groene kwaliteit het terrein in door straten te vergroenen,
- Gebruik vergroening of verduurzaming om meerwaarde te creëren aan de snelwegzone,
- Stimuleren van ondernemers om de kavel te vergroenen voor een betere hemelwaterinfiltratie en verblijfskwaliteit op de kavel.

### SOCIAAL RAAMWERK:

- Maak het landschappelijk programma zichtbaar bij de gebruiker, de appelboomgaard is bijvoorbeeld niet zichtbaar voor passanten,
- Gebruik leegstaande boerderijen om voorzieningen een plek te geven zodat werknemers van het bedrijventerrein er gebruik van kunnen maken,
- Voeg kwalitatieve verblijfsplekken toe aan de Hunzezone voor medewerkers, maar ook recreanten,
- Verspreid de speerpunten van bedrijvenvereniging Zuidoost: schoon, veilig, heel, duurzaam en cybersecurity,
- Versterk de samenwerking tussen stakeholders binnen het gebied zoals: Groninger Landschap, gemeente Groningen, ondernemers en bedrijvenvereniging Zuidoost,
- Verbind ondernemers en stimuleer collectiviteit tussen bedrijven onderling in bijvoorbeeld: energievoorziening, parkeren, deelmobiliteit, wateropgave, groenvoorziening, maar ook collectieve verblijfsplekken,
- Denk na over verdichting en intensivering om de uitbreidingsvraag op te vangen,
- Nu revitaliseren is waardecreatie voor de toekomst voor vastgoed en het gebied.

### BELEVINGSRAAMWERK:

- Maak de Hunzezone zichtbaar en beleefbaar voor werknemers van het bedrijventerrein en recreanten door entrees toe te voegen,
- Versterk een bewandelbare Hunzezone en bedrijventerrein, maak bijvoorbeeld een lunchwandeling door het natuurgebied zichtbaar. Het gevoel van nabijheid wordt hiermee vergroot waardoor werknemers gestimuleerd worden een actieve leefstijl te hebben,
- Vertel de geschiedenis van de plek (Boer Ties) en communiceer dit breed onder de gebruikers,

- Gebruik de inrichting van de openbare ruimte om (fiets)routes en beleving te versterken,
- Verbind verblijfsplekken in de openbare ruimte aan de schaal van de bedrijven.

# DE GEMEENTE

“De aantrekkelijkheid van de binnenstad, de wijken en de dorpen is gebaat bij voldoende openbare ruimte. Om dit te waarborgen nemen we het gebruik van de openbare ruimte kritisch onder de loep.”

## Drie iconische plekken

**Met de Leidraad Openbare Ruimte bieden we een wenkend toekomstperspectief voor de gemeente Groningen, stad en dorpskernen. Met de straattypologieën, strategische raamwerken en ontwerpprincipes is een handleiding en ontwerpmethodiek ontwikkeld die voorbij gaat aan traditioneel ontwerpen. Een Leidraad die richting en handvatten geeft aan ontwerpers, beleidsmakers en bewoners.**

Echter de Leidraad is meer dan een handboek. Met de Leidraad herwinnen we de openbare ruimte en geven die terug aan de rechtmatige gebruikers. Hiervoor is een lange adem en een mentaliteitsverandering nodig voor iedereen die onderdeel uitmaakt van het stedelijk leven op straat en daar actief een bijdrage aan wil leveren. Dit vraagt ook om inspirerende vergezichten die laten zien hoe de toekomst van de stad er uit kan zien. Iets om naar uit te kijken. Daarom zijn er in de Leidraad drie iconische plekken uitgekozen waar een toekomstdroom is gevisualiseerd. Op drie representatieve 'Groningse plekken' zijn de 10 dimensies voor de straat toegepast met bijbehorende straattypologieën. Maar ook de verankering met de buurtraamwerken en de positie in de stad zijn verwerkt in deze drie schetsontwerpen. Hiermee wordt de Leidraad als handboek geïmplementeerd en getest.

De drie plekken nemen, ieder op zijn eigen manier, een waardevolle positie in het stedelijk weefsel in. Elke plek vervult ook een specifieke identiteit en rol binnen de Groningse planningscontext, vroeger, nu en in de toekomst.

De drie iconische plekken zijn:

- Aweg/Hoendiepskade
- Stationsweg
- Eikenlaan

*Luchtfoto Groningen door Esri*

## STATIONSWEG

**Het hoofdstation van Groningen vormt de entree van de stad voor bezoekers die met de trein en bus aankomen. De monumentale Stationshal is tussen 1895 en 1898 gebouwd. Het gebouw lag oorspronkelijk aan een informele pleinruimte dat direct verbonden was met het water van het Verbindingskanaal. In de zestiger jaren zijn er in verband met de steeds populairdere auto, rijbanen aangelegd tussen het station en het water. Vervolgens is met de aanleg van het Stadsbalkon in 2007 de relatie tussen stationshal en het water verder verloren gegaan.**

*Foto Stationsweg door Elan Redekop*

In het Verbindingskanaal is in 1994 het Groninger Museum gebouwd. Het gebouw bestaat uit drie grote volumes in het water en wordt verbonden door gangen en twee pleinen. Het museumgebouw geldt als één van de hoogtepunten van het postmodernisme. Onderdeel van het Groninger Museum is de H.N. Werkmanbrug, een voetgangersbrug dat het stationsgebied verbindt met de binnenstad. De brug ligt in het verlengde van de Folkingestraat en Ubbo Emmiusstraat die samen een directe verbinding vormen naar de Vismarkt. Deze route geldt als een belangrijke voetgangersroute de binnenstad in.

Het hoofdstation van Groningen wordt vernieuwd. Het is de bedoeling dat er in 2023 een splinternieuw station is opgeleverd. Het gebied moet aantrekkelijker worden met een goede verbinding met de binnenstad. Op dit moment is de noordzijde van Station Groningen een onoverzichtelijke verharde verkeersruimte, een haast onneembare barrière met beperkte verblijfskwaliteit. Er is geen samenhang, de ruimtelijke beleving is ondermaats, het ontbreekt aan heldere zichtlijnen en het Stadsbalkon ontnemt het zicht op het hoofdgebouw vanaf de H.N. Werkmanbrug.

*Foto Stationsplein 1927*

*Foto Stationsplein 1950-1960*

*Foto Stationsplein Nu*

*Schets ontwerp Stationsweg, met weergegeven de ligging in de groene structuur rondom de binnenstad. Bron: Felixx*



Door de nieuwbouw van het station verhuist het busperron naar de zuidzijde en ontstaat er ruimte om de noordzijde van het station herin te richten. Doorgaand autoverkeer over de Stationsweg wordt ontmoedigd, dit levert kansen op voor de route tussen binnenstad en station te verbeteren met meer ruimte voor de voetganger en verblijfskwaliteit. Het Groninger Museum is een indrukwekkend icoon voor de stad, maar er ontbreekt een herkenbare stadsentree. Het concept voor de Stationsweg is onmiskenbaar; de groenblauwe kwaliteit van de Diepenring doortrekken tot aan het nieuwe stationsgebouw. Hierdoor ontstaat een groene pleinruimte met verblijfskwaliteit aan het water, een nieuw adres voor de stad Groningen. En het Groninger Museum krijgt een groene parkruimte die de monumentaliteit van het museum verheft, een beeldenpark voor het Groninger Museum. Het statige stationsgebouw wordt weer verbonden met het water refererend naar het originele stationsplein. Maar nu meer ingericht voor de voetganger en de fietser. Het stationsgebouw staat op een formele pleinruimte en met een royale vijverpartij ontstaat een directe route en zichtrelatie met het water. Richting het Groninger Museum loopt een informele route met gebogen paden door het groen. Aan de noordzijde van het station komt een grid van bomen met een groen, maar open en transparant bladerdak. Hierdoor ontstaat een omsloten ruimte die beter aansluit op de schaal van het gebied en de beleving van de voetganger. Een belangrijk uitgangspunt hierbij is dat het zicht op het station en de zichtrelatie tussen het stationsgebouw en het Groninger Museum duidelijk leesbaar en beleefbaar is. Binnen het bladerdak zijn een aantal rechthoekige pleinruimtes orthogonaal gepositioneerd passend bij de abstracte volumes van het Groninger Museum. De pleinen zijn comfortabele verblijfsplekken voor ontmoeting, geschikt voor evenementen of het tentoonstellen van kunst in de openbare ruimte. (NB. Logistieke routes, plek voor hulpdiensten of de auto te gast worden vanzelfsprekend verder uitgewerkt binnen de projectgroep die verantwoordelijk is voor de uitwerking van deze herinrichtingsopgave)

*Kaart 1: uitwerking Stationsweg als groen voorplein van het station. Bron: Felixx*

*Kaart 2: concept voor Stationsweg. 1 Verbinden Groninger Museum met voorplein station, 2) zorg voor meer rechtstreekse looplijn naar stationshal en 3) zorg voor meer waterbeleving*

**Toegankelijkheid:**

- *Obstakelvrije wandelroutes tussen het stationsgebouw en de H.N. Werkmanbrug.*

**Veiligheid:**

- *Verblijfskwaliteit op het stationsplein voor sociale veiligheid*
- *Stationsplein als voetgangersruimte*

**Mobiliteit:**

- *Entrees naar de ondergrondse fietstunnel aan de randen van het plein*
- *Vrijliggend fietspad over het plein dat toegankelijk is voor hulpdiensten.*

**Ecologie:**

- *Natuurlijke groene oever*
- *Nestmogelijkheden in de bomen op het plein*
- *Groene pleinvloer met diverse beplanting*

**Beleving:**

- *Sculpturen als begeleiding van de route naar de binnenstad*
- *Promenade langs het water*

**Klimaatadaptatie:**

- *Spiegelrijver voor de entree van het stationsgebouw voor verkoeling*
- *Doorgaand bladerdak over het stationsplein voor een prettig klimaat.*

**Gezondheid:**

- *Luchtzuivering door het groen op het stationsplein*
- *Stationsplein ingericht voor wandelen en fietsen*

**Economie:**

- *Aanmeerplaats van de rondvaartboot aan het stationsplein*
- *Mogelijkheid voor kleinschalige paviljoenen met horeca ondernemingen op het plein.*

**Sociaal:**

- *Het stationsplein als ontmoetingsplek*
- *Verblijfsplekken aan het water*

**Identiteit:**

- *Goede zichtlijnen naar het stationsgebouw als rijksmonument*
- *Het stationsplein als beeldentuin van het Groninger Museum*

## AWEG

**De Aweg vormt samen met het Hoendiep en de Astraat één van de aanrijroutes vanaf de Westelijke Ringweg naar de binnenstad. De straat bestaat uit twee rijbanen met verkeer de binnenstad uit (Aweg) en één rijbaan met verkeer richting de binnenstad (Hoendiepskade). Tussen deze rijbanen ligt een parkeerterrein, waar marktkooplieden van de Groninger Markt hun busjes stallen. Aan de zuidzijde van de straat liggen monumentale panden, waarvan een aantal aangemerkt zijn als rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten.**

*Foto Aweg door Elan Redekop*

Op de plek van het huidige parkeerterrein lag vroeger een deel van het Hoendiep. Het Hoendiep was een belangrijke scheepvaartroute tussen Groningen en Zuidhorn. Om de bochtige scheepvaartroute te verbeteren, is in 1909 het Eendrachtskanaal in gebruik genomen. Later zijn de Westerhaven en het gedeelte van het Hoendiep tussen de haven en het Eendrachtskanaal gedempt.

Met de ontwikkeling van de Suikerzijde zal de Aweg een belangrijke entree worden aan de westkant van de historische binnenstad. Er is een langzaam verkeersverbinding (LVV Suikerzijde) gepland tussen het nieuwe stadsdeel en de binnenstad. De fietsroute zal aan de zuidelijke oever van het Hoendiep liggen. Het is denkbaar dat deze fietsroute wordt doorgetrokken richting de binnenstad. De precieze invulling daarvan wordt de komende tijd verder uitgewerkt.

*Foto Hoendiep 1965*

*Foto Hoendiep 1950*

*Foto pakhuizen 1974*

*Schets ontwerp Aweg, als onderdeel van een nieuwe entree naar de binnenstad vanaf Suikerzijde. Bron: Felìxx*

De binnenstad van Groningen heeft een herkenbare historische stedelijke opzet, waarbij binnen de Diepenring nog een groot gedeelte van de oude Hanzestad bewaard is gebleven. Het Hoendiep is al zichtbaar op de kaart van 1871 als een belangrijke landschappelijke verbinding tussen Hoogkerk en de Diepenring. Maar door de mobiliteitsdruk van de naoorlogse stadsontwikkeling is dit water weggegomd uit het stedelijk weefsel van de stad.

Met de ontwikkeling van De Suikerzijde ontstaat de kans om de binnenstad beter te verbinden met het landschap en de openbare ruimte van een stadsentree als de Aweg opnieuw in te richten. Het concept voor deze plek is evident: herwin de openbare ruimte en geef die terug aan de stad. De bestaande parkeerplaats wordt getransformeerd naar een nieuw park voor aangrenzende buurten. Vroege uitbreidingswijken zijn compact opgezet met beperkte groene kwaliteit in de straat zelf. Een grote, groene kwalitatieve verblijfspot op loopafstand is daarom gewenst. De groene parkruimte versterkt de ecologische kansen en recreatieve verbindingen tussen het landschap, De Suikerzijde en de binnenstad. Aan de noordkant versterkt een harde parkrand de stedelijke beleving van de stadsentree met een vrijliggend fietspad (tussen Suikerzijde en de binnenstad) begeleidt met volwassen bomen voor voldoende schaduw. Aan de zuidkant is een zachte overgang van park naar straat met groene terrassen en bomen. De parkruimte ligt lager en voorziet in voldoende waterberging voor de aangrenzende straten en openbare ruimte met aan de westkant een aantal watertrappen met waterzuiverende beplanting. Tijdens piekbuien kan het park vollopen met water. Er ontstaat een 'natte' parkbeleving wat refereert naar het gedempte Hoendiep wat de meest kenmerkende identiteitsdrager voor dit gebied was. Hiermee geven we cultuurhistorie een nieuwe plek in het ontwerp van de openbare ruimte. Op de kop van de Eendrachtskade Noordzijde ligt een houten platform wat de beleving van het water weer mogelijk maakt.

*Kaart 1: uitwerking Aweg als onderdeel van de langzaamverkeer-route van en naar Suikerzijde. Bron: Felixx*

*Kaart 2: concept voor Stationsweg. Doortrekken van de nieuwe fietsverbinding vanaf Suikerzijde naar de binnenstad. Bron: Felixx*

**Toegankelijkheid:**

- *Veilige en rolstoeltoegankelijke oversteekplekken met voelbare randen slechtzienden*
- *Voelbare rand voor slechtzienden en blinden tussen fietspad en wandelpad.*

**Veiligheid:**

- *Veilige oversteekplekken over de aanrijroute van de binnenstad*

**Mobiliteit:**

- *Fietsroute tussen de binnenstad en de ontwikkelingen van de Suikerzijde*

**Ecologie:**

- *Natuurlijke groene oever*
- *Nestmogelijkheden in de bomen*
- *Diverse beplanting langs de fietsroute*

**Beleving:**

- *Steiger over het water*
- *Centrale boom als oriëntatiepunt en ontmoetingsplek*

**Klimaatadaptatie:**

- *Schaduwwerking van het bladerdak*

**Gezondheid:**

- *Luchtzuivering door het groen*

**Economie:**

- *Horeca voorzieningen*

**Sociaal:**

- *Park voor de omliggende buurten*
- *Verblijfsplekken aan het water*

**Identiteit:**

- *Zichtlijn naar de binnenstad met de Martinitoren*
- *Rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten aan het park*

## EIKENLAAN

**De Eikenlaan is op dit moment een concentrische straat met een functie als verbindingsweg. Aan de Eikenlaan liggen verschillende publieke voorzieningen zoals winkelcentra, scholen en een zwembad. Haaks op de Eikenlaan bevindt zich het Wilgenpad als de drukste fietsroute van Nederland. Deze slimme fietsroute is het oostelijke onderdeel van de Zernike route, een fietsverbinding tussen de binnenstad en de Zernike Campus.**

*Foto Eikenlaan door Elan Redekop*

De fietsroute loopt door Park Selwerd en het Bessemoerpark, die beide deel uitmaken van de Stedelijke Ecologische Structuur van Groningen. De SES is een instrument dat inzicht geeft in op te lossen knelpunten binnen de groenstructuur van de gemeente Groningen. Het laat zien waar doelsoorten zich wel en niet goed kunnen verplaatsen. In Park Selwerd liggen een aantal sportvelden die zorgen voor knelpunten, met name rond de Vensterschool. De Vensterschool is een verzamelgebouw met een basisschool, jeugdcentrum, bibliotheek, sporthal, buurtcentrum en een zwembad. Het verharde dakoppervlak en parkeerplein rond het gebouwencomplex zorgen voor hittestress en wateroverlast op de locatie.

De gemeente maakt plannen om de Zernike-route te verbeteren. In de Mobiliteitsvisie is de keuze gemaakt om een knip te maken in de Eikenlaan. Bussen blijven gebruik maken van de straat, maar auto's hebben straks geen doorgaande verbinding meer. Hierdoor wordt de oversteekbaarheid van de Eikenlaan sterk verbeterd voor fietsers. Het station Groningen Noord zal de komende jaren ook steeds belangrijker worden. Een goede fietsverbinding zal noodzakelijk zijn tussen het Wilgenpad en het treinstation. Deze route zal over het Sleedoornpad en een deel van de Kastanjelaan lopen.

*Foto Paddepoel 1975*

*Foto Paddepoel 1971-1972*

*Schets ontwerp Eikenlaan, als onderdeel van de slimme fietsroute en de Stedelijke Ecologische Structuur. Bron: Felixx*

Het karakter van het gebied waar de Eikenlaan onderdeel van uitmaakt is groen, ecologisch en open. Het open landschappelijke karakter ten noorden van Groningen wordt tussen Zernike Campus en het Selwerderhof door Park Selwerd de stad ingetrokken. Deze Stedelijke Ecologische Structuur biedt ruimte voor recreatie, verblijf, sport en is kansrijk voor het vervullen van de klimaatdoelstellingen van de gemeente Groningen. Met het concept voor de Eikenlaan is het versterken van de Stedelijke Ecologische Structuur dan ook een logische vervolgstap. De laanstructuur van de Eikenlaan wordt vergroend.

Door de auto een andere plek te geven krijgen fietsers en voetgangers nadrukkelijk meer de ruimte met extra verbindingen en betere oversteekbaarheid over de Eikenlaan. De bus halteert recht tegenover het gebouwcomplex met daarin de Vensterschool, zwembad de Parrel met Sporthal Selwerd. Hierdoor ontstaat een overzichtelijke pleinruimte, opgespannen tussen de noordelijke straatwand en de hoofdentree aan de zuidkant. Hier staat de voetganger voorop met een veilige oversteek en speel- en verblijfsruimte. Aan de westkant ligt de Zernike Route, de 'drukste fietsroute van Nederland'. Door de groene ecologische kwaliteit van het gebied ook in oost-west richting uit te breiden kom dit vrijliggende fietspad los in het groen te liggen. Bij de oversteek met de Eikenlaan is de (fiets)oversteekbaarheid verbeterd omdat hier geen auto's meer rijden. Aan de oost- en noordkant van het gebouwcomplex wordt verharding ingeruild voor meer groen. Hemelwater wordt hier in een grote wadi (bufferings- en infiltratievoorziening in het groen) opgevangen en vertraagd afgevoerd naar de Paddepoelstergracht. Nieuw te planten bomen en beplanting versterken de biodiversiteit en geven voldoende beschutting tijdens warme dagen.

*Kaart 1: uitwerking Eikenlaan. Bron: Felixx*

*Kaart 2: concept voor Stationsweg. Bron: Felixx*

**Toegankelijkheid:**

- Rolstoeltoegankelijke wandelpaden door het park

**Veiligheid:**

- Knip voor de auto (nog wel toegankelijk voor de bus)

**Mobiliteit:**

- Slimme fietsroute naar Zernike Campus

**Ecologie:**

- Ecologisch onderhoud
- Nestmogelijkheden voor verschillende soorten
- Doorgaande groenstructuur

**Beleving:**

- Informele wandelpaden door het groen

**Klimaatadaptatie:**

- Spiegelvijver voor de entree van het stationsgebouw voor verkoeling
- Doorgaand bladerdak over het stationsplein voor een prettig klimaat.

**Gezondheid:**

- Luchtzuivering door het groen
- Speelmogelijkheden voor kinderen in het groen

**Economie:**

- Clusteren van openbare buurtfuncties

**Sociaal:**

- Verblijfsplekken in het groen om sociale interactie te stimuleren.

**Identiteit:**

- Buurtcampus als groen hart van de wijk.



## IN GESPREK OVER DE LEIDRAAD

**Op maandag 5 juli 2021 vond de bijeenkomst 'In gesprek over de leidraad Openbare Ruimte' plaats in Forum Groningen. Tijdens de avond zijn inwoners, belangengroepen en andere geïnteresseerden bijgepraat over de voorlopige versie van de Leidraad Openbare Ruimte. Gespreksleider Alfred Kazemier (directeur Stadsontwikkeling) voerde een gesprek over de hoofdthema's uit de Leidraad met wethouders Roeland van der Schaaf (o.a. Ruimtelijk Ontwikkeling, Wijkvernieuwing) en Philip Broeksma (o.a. Verkeer & Vervoer, Energietransitie) en met Ingrid Bolhuis (programma-manager Leefkwaliteit). Marco te Brömmelstroet (hoogleraar Urban Mobility, UvA) droeg een essay voor en landschapsonwerper Michiel van Driessche van bureau Felixx lichtte het plan toe. Tijdens de avond werd de mogelijkheid geboden om vragen te stellen vanuit het publiek of via de chat. Hieronder gaan we in op de belangrijkste thema's die aan de orde kwamen.**

*Foto bijeenkomst "In gesprek over de Leidraad" in Forum Groningen. Foto: Elan Redekop*

### *Koerswending*

Bij de start van het college is in het coalitieakkoord Gezond, Groen, Gelukkig Groningen (2019- 2022) een hele duidelijke keuze gemaakt om de openbare ruimte te herwinnen. Roeland van der Schaaf: "we gaan écht op een andere manier kijken naar de openbare ruimte. De openbare ruimte moet voor iedereen zijn. We hebben de openbare ruimte nodig om het groen ruimte te geven, voor klimaatadaptatie, om te ontmoeten en te spelen. De Leidraad is een keuze voor een inclusieve samenleving waar iedereen zich thuisvoelt in de openbare ruimte en waar niet alleen het recht van de sterkste geldt".

De Leidraad Openbare Ruimte is gekoppeld aan de nieuwe mobiliteitsvisie. Op plekken waar de auto minder dominant wordt, ontstaan immers kansen om leefkwaliteit toe te voegen. Philip Broeksma zegt dat de ruimte die mobiliteit inneemt, rijdend of geparkeerd, in het verleden als vanzelfsprekend werd gegeven aan de auto. De beide wethouders vinden dat niet meer van deze tijd. Verkeer heeft namelijk ook aspecten als uitstoot, lawaai, onveiligheid, etc. Philip Broeksma: "we moeten niet eerst kijken in hoeverre we ruimte nodig hebben voor automobilititeit en parkeren. Het is andersom: welke vormen van mobiliteit passen bij de openbare ruimte die we hebben?"

Tijdens de avond wordt de vergelijking gemaakt met het besluit in 1998 om niet langer doorgaand autoverkeer toe te staan in het Noorderplantsoen. Als je nu kijkt is het een park waar je doorheen fietst, waar veel gesport wordt, waar mensen elkaar ontmoeten, kinderen spelen en de natuur weer voelbaar en beleefbaar is. Het besluit om geen auto's meer toe te staan is daar de katalysator voor geweest. Met de Leidraad Openbare Ruimte staan we aan de vooravond van vergelijkbare keuzes bij herinrichtingen van straten, wijk- en dorpsvernieuwing, etc.

Roeland van der Schaaf voegt toe dat als wij onze wereld, maar ook onze steden en dorpen, voor toekomstige generaties leefbaar willen maken, we nú moeten beginnen met het maken van andere keuzes over de inrichting. "Met de inspiratiebeelden in de Leidraad Openbare Ruimte proberen we daar draagvlak voor te krijgen. We kunnen dat als gemeente niet alleen. De bewoners van de straten in de stad en de dorpen moeten het ook dragen."

### *Praktische uitvoering*

Als de lijn wordt doorgetrokken van omgevingsvisie The Next City (2018), het coalitieakkoord (2019) en de beleidsvisies die daarop volgden (groenplan, klimaatadaptatie, mobiliteitsvisie), dan kan de Leidraad Openbare Ruimte worden gezien als de methode die dit samenpakt. Het gereedschap om het te realiseren.

Roeland van der Schaaf: "wil je een echte koerswending realiseren, dan moet je het ook maken. Het gaat om een systematische aanpak waarbij je op basis van een aantal principes gaat werken, die bovendien inspirerend zijn en enthousiasme oproepen bij de mensen in de stad en de dorpen." Dat is niet vrijblijvend volgens de wethouder. De gemeente wil de komende tijd met deze Leidraad het gesprek

aan om de straten in de gemeente in deze richting te veranderen. De Leidraad is daarbij geen blauwdruk, maar het begin van een gesprek.

In de Leidraad Openbare Ruimte zijn de ambities uit het coalitieakkoord vertaald naar inspiratie-beelden voor verschillende straten en plekken in Groningen. Volgens Ingrid Bolhuis is het de bedoeling dat straten gefaseerd worden omgebouwd. "Het gebeurt niet in één keer. Daar hebben we het geld niet voor. Daarom worden de straten tegelijk met andere werkzaamheden aangepakt: het verleggen van kabels & leidingen, het vervangen van de riolering, de aanleg van het warmtenet, of bij de wijk- en dorpsvernieuwing."

Ingrid Bolhuis voegt toe: "we moeten intern bij de gemeente dit verhaal goed uitdragen aan de mensen die met ontwerp bezig zijn, bij het gemeentelijk ingenieursbureau en de mensen die in de wijken en dorpen bezig zijn. Zodat we, als werkzaamheden plaatsvinden, weten: met deze inspiratiebeelden kunnen we het gesprek voeren met de bewoners en langs deze lijn kunnen we ontwerpen."

Roeland van der Schaaf kan zich ook voorstellen dat mensen kritisch zijn. "Het zijn mooie beelden, maar kunnen we dat allemaal betalen en onderhouden en kan het allemaal in één keer? En waar blijven dan de fietsen en de auto's?" Dat zijn volgens de wethouder terechte vragen, maar alles begint met een droom. Een droom om een stad, een dorp of een wijk mooier en leefbaarder te maken en de mens weer centraal te stellen. "De beelden hebben als doel om de mensen in de wijken, buurten en dorpen te inspireren en te enthousiasmeren om mét ons aan de slag te gaan om onze gemeente nog mooier te maken."

### *Toegankelijkheid*

Tijdens de avond wordt vanuit het publiek een vraag gesteld over de toegankelijkheid van de openbare ruimte. Toegankelijkheid is een thema waarbij sprake is van tegenstrijdige belangen. Rolstoelgebruikers willen bijvoorbeeld graag een ruimte zonder drempels of stoepen. Daar worden de mensen die blind of slechtziend zijn ongelukkig van, omdat zij dan de oriëntatie in de ruimte kwijt zijn. Dat wordt nog versterkt, doordat alles steeds meer elektrisch wordt, waardoor fietsers en auto's ook minder hoorbaar zijn. Het zou mooi zijn als daar een integrale oplossing voor gevonden kan worden. Michiel van Driessche (Felixx) geeft aan dat er op gebied van elektrisch vervoer technologieën zijn die op dit moment worden onderzocht en hier een oplossing voor kunnen bieden. "Dat heet Intelligent Speed Assistance (ISA). Dan zijn er sensoren die ervoor zorgen dat elektrische auto's vertraagd worden of afremmen in aansluiting op de maximaal toegestane snelheid, wat bijdraagt aan een veilige situatie op deze plekken." Daarnaast blijft de ruimtelijke opgave om ervoor te zorgen dat de afstapjes niet te hoog zijn voor rolstoelgebruikers en er tegelijk nog steeds demarcaties zijn voor blinden en slechtzienden. Dat wordt vaak té zwart-wit opgelost en dan is 'shared space' een vlakke ruimte waar geen geleiding meer is. Daarbij moet nadrukkelijk gekeken worden hoe we alle gebruikers op een zo goed mogelijke manier kunnen faciliteren. Marco te Brömmelstroet voegt toe dat dit laat zien, dat op het moment dat we afscheid nemen van de autologica, dat ook mensen daarbij verliezen. Het betekent niet dat dit dé conflictvrije alternatieve oplossing is. En dat het juist interessant wordt om die conflicten naar boven te laten komen en het daarover met elkaar te hebben. "We moeten leren accepteren dat er geen conflict-vrije openbare ruimte bestaat. Er zullen altijd keuzes gemaakt moeten worden. Maar die moeten we met elkaar blijven maken. De Leidraad Openbare Ruimte kan helpen om deze keuzes in ieder geval veel scherper, duidelijker en zichtbaarder te maken."

### *Sociale impact*

Tijdens de bijeenkomst wordt de vraag gesteld of, als we zoveel investeren in woningbouw, straten en onderhoud, ook wordt gekeken hoe we de werkloosheid kunnen terugdringen. Eén van de beste manieren om uit de armoede te komen is betaald werk. Worden op dat vlak verplichtingen neergelegd bij partijen die dit werk gaan uitvoeren? Roeland van der Schaaf geeft aan dat de gemeente al veel doet via social return. Dat is de eis dat een deel van wat door de gemeente in opdracht wordt gegeven op een sociale manier wordt ingezet. "Daarbovenop proberen we bij de wijkvernieuwing in Selwerd nu al dat bedrijven die werkzaamheden gaan uitvoeren niet alleen moeten zorgen dat mensen aan het werk

komen die op dit moment in armoede zitten of werkloos zijn, maar dat zij zich daarbij specifiek richten op de mensen uit die wijken. Dan is sprake van social return op wijkniveau. In Selwerd zien we daar al de eerste voorbeelden van. De wethouder kan zich voorstellen dat dat voorbeeld wordt vertaald naar andere wijken.

In de Leidraad Openbare Ruimte gaat het om fysieke aspecten zoals bomen, auto's en oversteekplaatsen. Uiteindelijk doen we dit volgens Roeland van der Schaaf ook, en daarom investeren we met prioriteit in de noordelijke wijken, omdat we denken dat de winst voor de bewoners het grootst is als we daar investeren in openbare ruimte. "Niet alleen omdat sommige van hen er direct een baan aan overhouden, maar juist ook omdat de kwaliteit van de woonomgeving erop vooruit gaat en uitnodigt om te bewegen, te ontmoeten of te spelen. Dan maken we winst in het welzijn en de gezondheid van mensen".

EINDE