

An architectural rendering of a modern urban street. The foreground is dominated by a lush, green meadow filled with various wildflowers in shades of red, yellow, and purple. A paved path with a reddish-brown surface runs along the left side. In the middle ground, several people are walking and playing on a small, elevated platform. A white bus is visible on the right side of the street. The background features a multi-story building with large windows and balconies, surrounded by mature trees. The sky is clear and blue.

LEEF- EN KLIMAATSTRATEN EEN NIEUW PERSPECTIEF OP DE STRAAT

**VOORLOPIGE
VERSIE**

LEIDRAAD OPENBARE RUIMTE GRONINGEN



INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING:	04
Aanleiding en doel	06
Kader	08
Groningen als pionier	10
Leidraad als proces	12
2. METHODE:	14
De straat als katalysator voor stedelijke transformatie	16
Leef- en klimaatstraten	18
Tien dimensies van de straat	20
Handleidingen en iconen	42
Nu, straks en later	44
3. DE STRAAT:	46
Stadsradiaal Aanrijroute	52
Stadsradiaal Buurtstraat	62
Concentrische Verbindingsweg	70
Concentrische Buurtstraat	80
Plek met leefkwaliteit voorop	86
Rand van de Binnenstad	95
Woonstraat Vroege Uitbreiding	103
Woonstraat Naoorlogse Uitbreiding	111
Woonerf	118
Bedrijfsstraat	128
Doorgaande Dorpsstraat	136
Niet Doorgaande Dorpsstraat	144
'Harens Profiel' Dorpsstraat	150
Buiten de bebouwde kom	156
4. DE BUURT:	164
Vroege Uitbreiding	168
Naoorlogse Uitbreiding	174
Woonerfwijk	180
Stadsrand	186
Dorpskern	192
Bedrijventerrein	198
5. DE GEMEENTE:	204
Drie iconische plekken	206
Uitkomsten gesprek met de samenleving	232
Stads- en dorpslandschappen	234
Agenda voor verschillende beleidsterreinen	236
6. BIJLAGEN:	238

Fietser in Groningen

Foto door Kayla
kayla_ih/Unsplash

INLEIDING

“De nieuwe gemeente ziet de toekomst met trots en vertrouwen tegemoet en 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 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 Leidraad 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 Leidraad Openbare Ruimte wil daar een goede handleiding bij zijn.



KADER

Diverse beleidskaders vormden het vertrekpunt voor de Leidraad 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, Next City, actieplan Toegankelijk Groningen, Gezonde Stad, Visie op de Ondergrond 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. Pas met betaald parkeren ontstaat er een kans om auto's van straat te dwingen, parkeeroverlast terug te dringen en wijkvreemd verkeer van straat te halen. 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 Leidraad Openbare Ruimte. Wel is met de projectgroep Binnenstad gesproken over de lessen die zijn geleerd bij de Leidraad voor de Binnenstad op het gebied van onder andere toegankelijkheid, verandering of adaptiviteit en verwachtingenmanagement.



Coalitieakkoord



Omgevingsvisie



Vitamine G - Groenplan



Mobiliteitsvisie



De g6 voor een gezonde stad



Parkeervisie



Sport- en bewegisvisie



Uitvoeringsagenda klimaat

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 herdenken van de straat mogelijk. Op deze wijze wordt de groei van de stad Groningen opgevangen en draagt mobiliteit bij aan een veilige duurzaamheidstransitie.

Fietsers in Groningen
Foto door Onbekend



PROCES

De Leidraad 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.

Stappenplan op basis van de tien dimensies. Afvinklijstje beschrijven vanuit de tien dimensies bij de start van herinrichtingsopgaven.
(Nader in te vullen met kernteam)



Buurtwandeling in Coendersborg
Foto door Elan Redekop

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 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. De Leidraad is vervolgens een handig instrument voor beleidsmakers en ontwerpers om tot een goede inrichting te komen. 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 dorps leven plaats.

De straat zich onderscheidt 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.

Het netwerk van straten is ook de verbinding tussen het 'oude' Groningen en de uitbreidingen en nieuwe kernen. Het is een structurerend element in de gemeente. De straten verbinden de verschillende losse gebieden tot één gemeente en geeft alle bewoners de mogelijkheid ze te gebruiken.



"People Standing About"
Schilderij door L.S. Lowry (1887-1976)

LEEF- EN KLIMAATSTRATEN

EEN NIEUW PERSPECTIEF OP DE STRAAT

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.

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?”

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 regendruppel telt, legt de basis voor het vernieuwde Groningse stratennetwerk.

Roost aan de singel, Utrecht
Foto door Michiel Ton



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 ontwerpmethode 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.



De straat is voor iedereen



De straat heeft mobiliteit op maat



De straat is veilig



De straat is een ecosysteem



De straat stimuleert de beleving



De straat is klimaatadaptief



De straat is een gezonde omgeving



De straat creëert waarde



De straat is openbaar domein

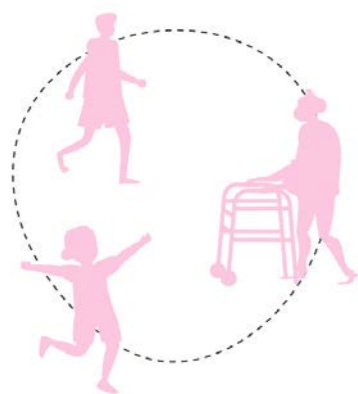


De straat heeft een identiteit

1. DE STRAAT IS VOOR IEDEREEN



Rolstoeltoegankelijkheid?
Foto door Onbekend



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.

- Coalitieakkoord
- The Next City
- Actieplan Toegankelijk Groningen
- Sport- en bewegisvie

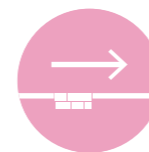
MAATREGELEN



Rolstoeltoegankelijke oversteekplaatsen



Pas geleidelijnen toe op drukke plekken



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



Mariahilferstrasse, Wenen
Foto door B+B / Ricky Rijkenberg



Paleisbrug, Den Bosch
Foto door Nanda Sluijsmans

2. DE STRAAT IS VEILIG



Fietsrotonde Wilhelminakade
Foto door Gemeente



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.

- Mobiliteitsvisie
- Coalitieakkoord

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



Exhibition Road, Londen
Foto door Gary J. Wood



BIGyard, Berlijn
Foto door Simon Menges

3. DE STRAAT STIMULEERT DE BELEVING



Noorderplantsoen, Groningen
Foto door inderbuurt Groningen



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.

- Coalitieakkoord
- The Next City
- Sport- en bewegisvie

MAATREGELEN



Wandelroutes met voldoende variatie zoals: diversiteit in groen en beleefbaarheid van water



Ontwerp obstakelvrije looproutes



Stimuleer kunst in de openbare ruimte



Zitplekken langs wandelroutes



Toepassen van elementenverharding



Faciliteer voldoende bestemmingen langs een wandelroute

REFERENTIES



Place d'Youville, Montreal
Foto door Claude Cormier + Associés

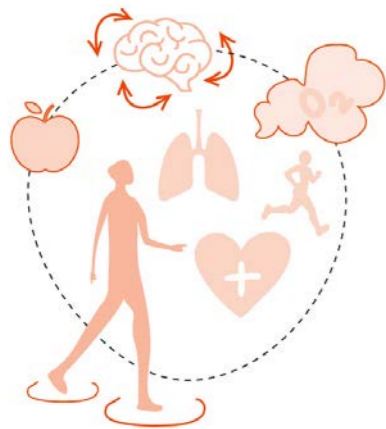


Heemraadssingel, Rotterdam
Foto door Yoreh Schipper

4. DE STRAAT IS EEN GEZONDE OMGEVING



Sportplek Oosterkade
Foto door Siebrand H. Wiegman



- Coalitieakkoord
- Vitamine G
- G6 voor een gezonde stad Gro.
- Sport- en bewegvisie

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



Zorg voor afwisseling tussen beschutte en open plekken



Voldoende speelplekken, formeel en informeel



Sportaanleidingen in de openbare ruimte



Realiseer voldoende wandel- en hardlooproutes



Verschillende 'ommetjes' kunnen maken, divers in beleving en afstand



Ruimte om te tuinieren



Maak ontmoetingsplekken

REFERENTIES



Solvallsparken, Uppsala
Foto door Alex Giacomini

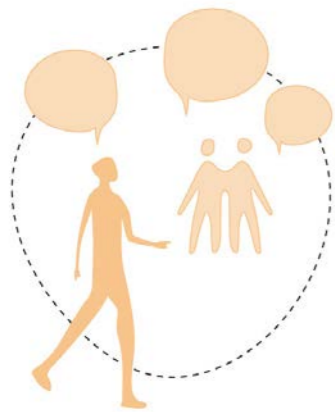


Drapers Field, London
Foto door Adrian Taylor

5. DE STRAAT IS OPENBAAR DOMEIN



Dans op Damsterplein
Foto door Stichting Tango
Argentino Groningen (STAG)



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.

- Coalitieakkoord
- G6 voor een gezonde stad Gro.
- Sport- en bewegisvisie

MAATREGELEN



Voldoende verblijfsplekken/
ontmoetingsplekken



Creëer zitgelegenheid voor
verschillende groepsgroottes
(individueel, koppel of
groepen)



Voorzie in (plein)ruimtes voor
(culturele) evenementen



De monumentale meter,
een overgangszone langs
de gevel waaraan bewoners
van de aangrenzende woning
zelf invulling kunnen geven
(bankje, bloembakken).



Ontwerp de straat samen met
bewoners



Stimuleer collectieve tuinen



Verbind sociaal
maatschappelijk programma
en openbare verblijfsplekken
met elkaar

REFERENTIES



Pluktuin 'De Witte Velden'
Foto door Pluktuin 'De Witte Velden'



Leefstraat, Gent
Foto door Lab van Troje

6. DE STRAAT HEEFT MOBILITEIT OP MAAT



Fietsstraat Herman Colleniusstraat
Foto door Gemeente



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 bevoorraad 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.

- Mobiliteitsvisie
- Parkeervisie
- G6 voor een gezonde stad Gro.

MAATREGELEN



Meer ruimte voor voetgangers en fietsers



Waarborgen van de doorstroming en betrouwbaarheid van Openbaar Vervoer



Mengen van verkeer waar mogelijk om de verkeersruimte compact te houden



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.

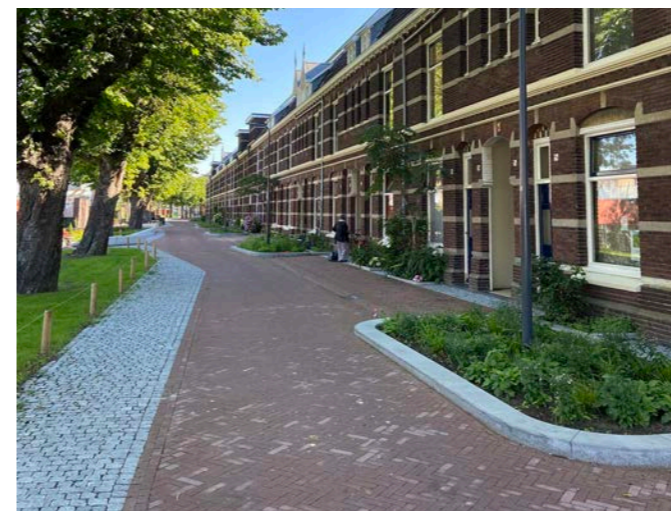


Strategisch clusteren van parkeren



Versmallen rijbaan

REFERENTIES



Maijweg, Den Bosch
Foto door A.F.A.M. Wetzer



Frans Halsbuurt, Amsterdam
Foto door Gemeente Amsterdam

7. DE STRAAT IS EEN ECOSYSTEEM



Drielanden Waterland
Foto door Henk Tammens



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.

- Vitamine G
- Coalitieakkoord
- The Next City

MAATREGELEN



Groene ecologische bermen



Groene lanen met volwassen bomen



Ontwerp integraal tussen gebouw en straat



Geveltuinen (tegel eruit, plant erin!) en collectieve buurttuinen



Bloemrijk gras



Ecologisch beheer



Diversiteit in beplanting



Ontwikkel gesloten ecosystemen voor flora en fauna

REFERENTIES



Boulogne-Billancourt, Parijs
Foto door AAUPC



Jaktgatan, Stockholm
Foto door Kasper Dudzik

8. DE STRAAT IS KLIMAATADAPTIEF



Wadi in Euvelgunne

Foto door Salomon's Metalen BV



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 rioelstelsels. 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.

- The Next City
- Coalitieakkoord
- Vitamine G
- Klimaatbestendig Groningen

MAATREGELEN



Wadi



Bioswale



Schaduwwerking bomen



Infiltratie groen



Verminderen verharding



Hemelwater afvoeren in aangrenzende groen gebieden of oppervlaktewater



Creer meer oppervlaktewater



Voer hemelwater vertraagd af

REFERENTIES



Kluyver Park, Delft

Foto door Karres en Brands



Passeig de Sant Joan, Barcelona

Foto door Adrià Goula

9. DE STRAAT CREËERT WAARDE



Winkels aan de Folkingestraat
Foto door Onbekend



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.

- Coalitieakkoord
- The Next City

MAATREGELEN



Terrasruimtes voor horeca



Kleinschalige buurtfuncties



Faciliteer ruimte voor (buurt) evenementen



Wonen in een groene, leefbare straat heeft een positieve bijdrage aan de waarde van een woning



Verdichten

REFERENTIES



Botermarkt, Mechelen
Foto door Joost Joossen



Wasbar, Antwerpen
Foto door WASBAR

10. DE STRAAT HEEFT EEN IDENTITEIT



Rijksstraatweg, Haren
Foto door Jildo Tim Hof
Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed



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 gegeneerd 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.

- Vitamine G
- Coalitieakkoord
- Cultuurnota

MAATREGELEN



Waarborgen monumenten



Specifieke ingrepen per landschapstype



Cultuurhistorische elementen en lijnen behouden

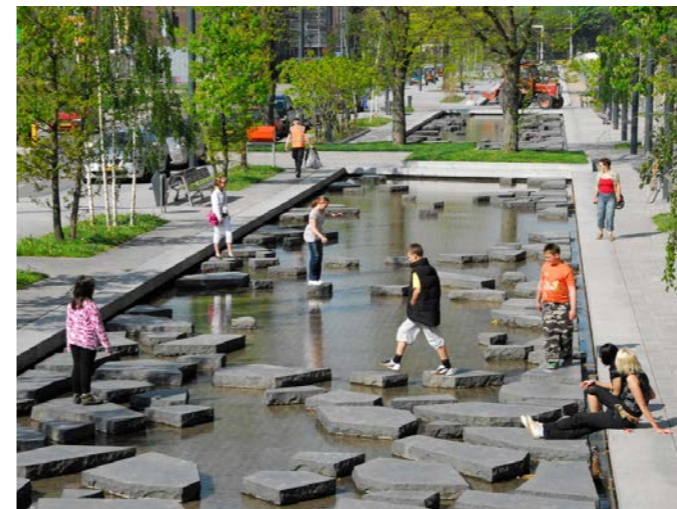


Ontwikkel straten met nieuwe functies en gebruiken



Plaats de straat in zijn historische context (buurt, wijk, stad) en versterk daarmee de identiteit van de straat

REFERENTIES



Roombeek, Enschede
Foto door Sant en Co



Houtwal, Hengelo
Foto van Omgevingsvisie Hengelo

HANDLEIDINGEN EN ICONEN

De Leidraad 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 voorbeeld uitwerking 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 Groningen
Foto door Marco van Middelkoop

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.



Nu



Straks



Later

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

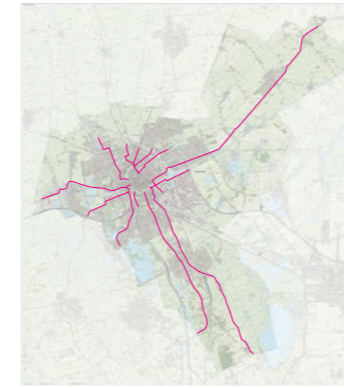
Het stratennetwerk en de openbare ruimte van Groningen is niet in één typologie of kenmerkend straatprofiel te vatten. Geen een straat is hetzelfde, de breedte tussen de gevels varieert, het programma is anders en het gebruik verandert gedurende de dag.

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 geïntegreerd 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
-
- Zandwegen
 - Leefstraat Grote Appelstraat

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.

LEESWIJZER DE STRAAT



Locatie

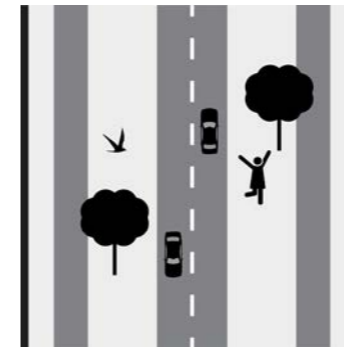
Op de kaart van de gemeente Groningen worden de straten aangegeven die binnen de specifieke straattypologie vallen. Deze straten zijn vergelijkbaar met het representatieve straatstuk.



Spindigram

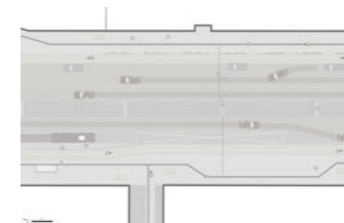
Het spindigram of het radardiagram is een webvormig diagram dat wordt gebruikt binnen de statistiek om de relatieve invloed van verschillende numerieke parameters aan te duiden. Bij de 14 straatontwerpen geeft de spindigram de waardering aan van de 10 dimensies van de straat.

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 verbeterd wordt. De spindigrammen laten in één oogopslag de hiërarchie van de dimensies per straat zien. Naast de spindigram van de huidige situatie zijn een aantal kenmerken (met een uitroepteken) genoteerd vanuit de analyse van de straat of context. Naast het spindigram van de ontwerpprofielen 'straks' en 'later' worden een aantal ontwerpprincipes (met een lampje) benoemd.



Concept schema's

De zwart-wit schema's naast de spindigrammen 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.



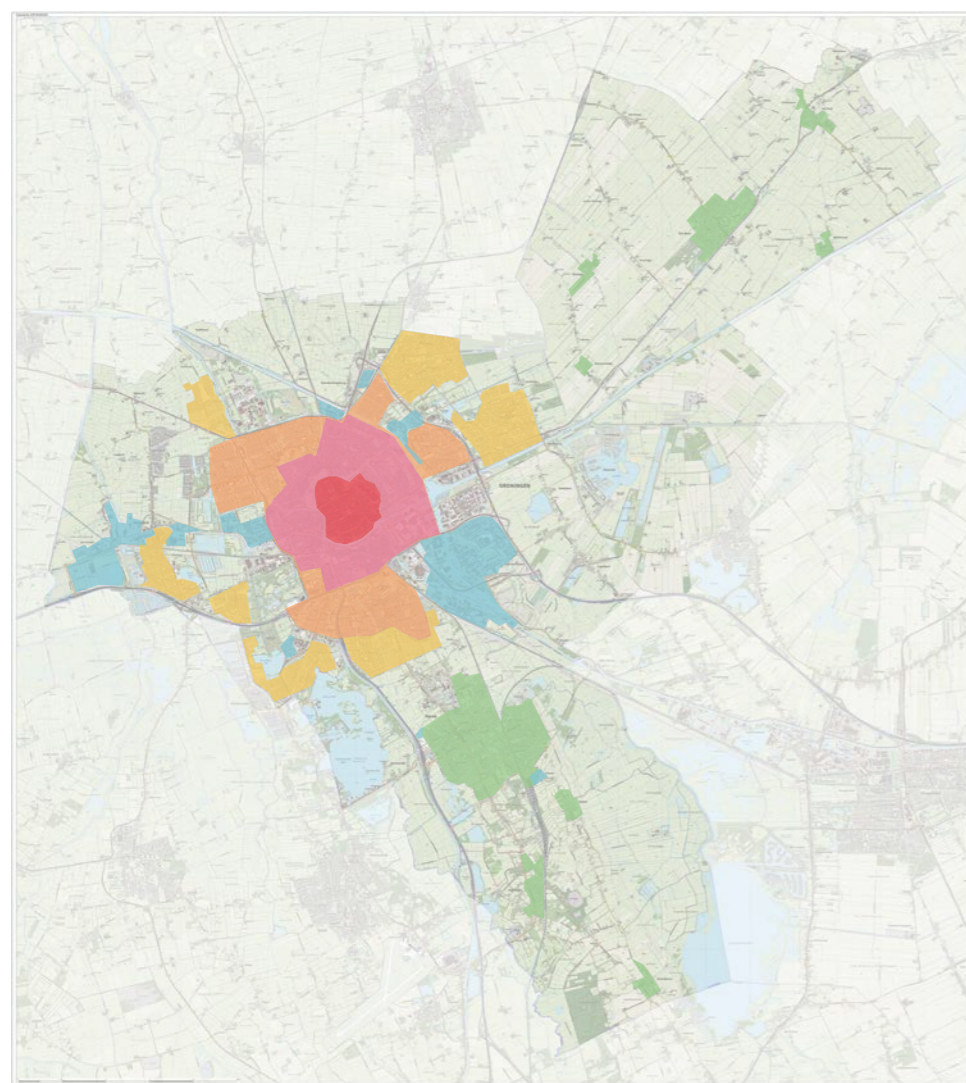
Schuifbalken onder de ontwerpprofielen

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.

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 onderstaand beeld, 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.



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

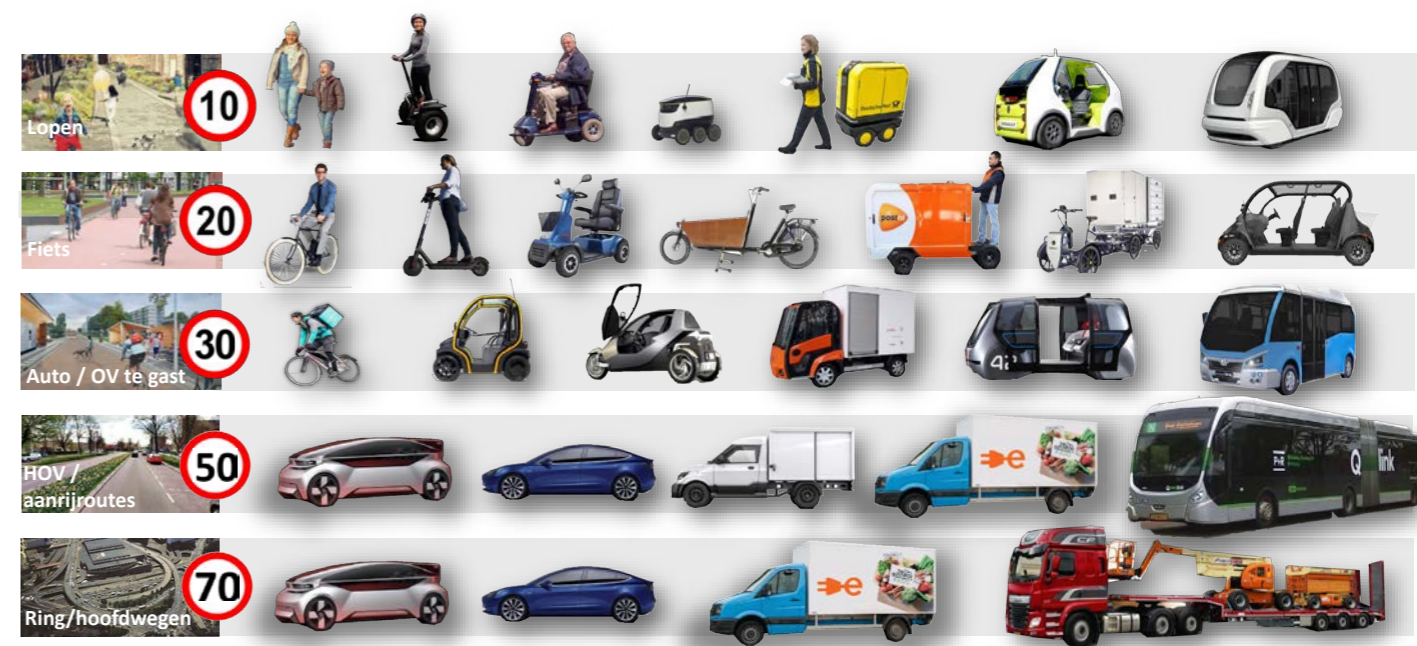
Positie van de straat in de stedelijke mobiliteitsnetwerken

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 vervoerwijken 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 tangential), Ringweg en verbindingswegen (auto).

Ordering 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.

Ontwerpsnelheden





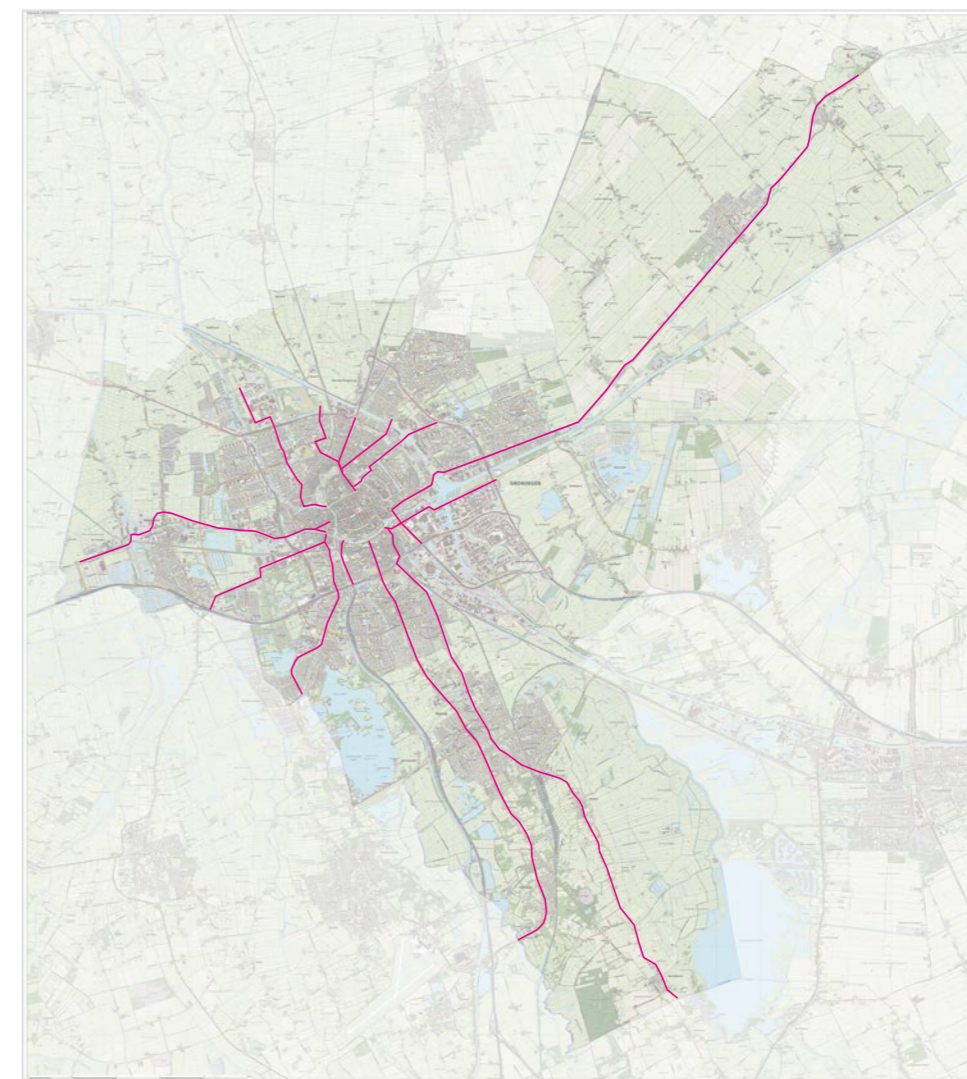
STADSRADIAAL AANRIJROUTE



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.



Stadsradialen:

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

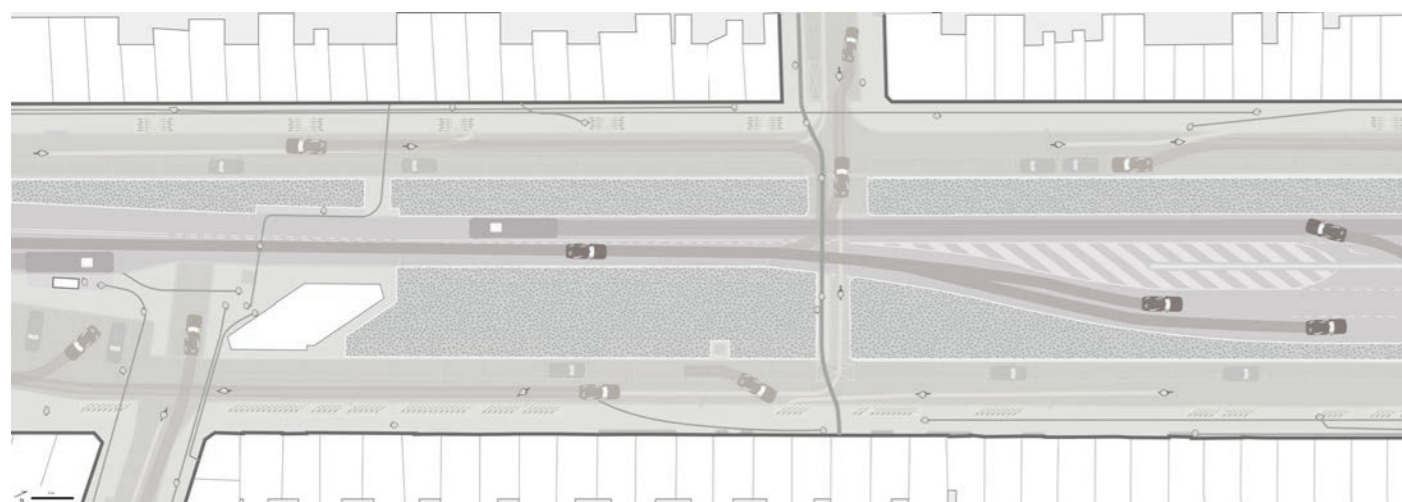
CONCEPT

STADSRADIAAL AANRIJROUTE

HUDIGIGE 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.



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.

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.

Op de korte termijn kunnen de ventwegen heringericht worden tot prettige 'shared spaces' met meer ruimte

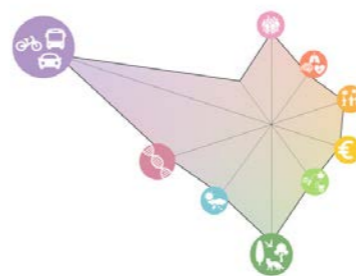
LATER

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%.

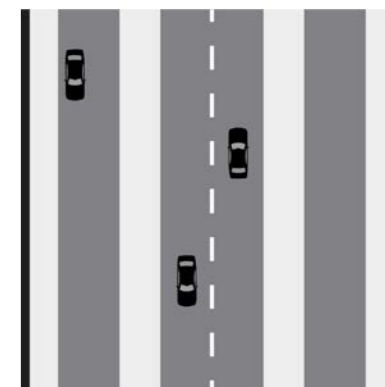
HUDIGIGE SITUATIE



! 60% auto/ 19% lopen

! 20% minimahuishoudens

! slechte infiltratie ivm zware zeelei



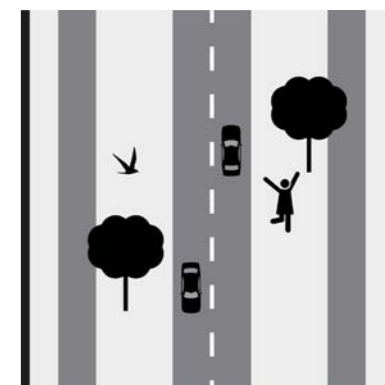
STRAKS



! Verbljfsplekken in het groen

! Diversiteit in beplanting

! Wadi's

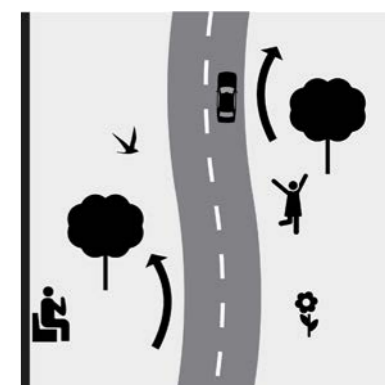


LATER



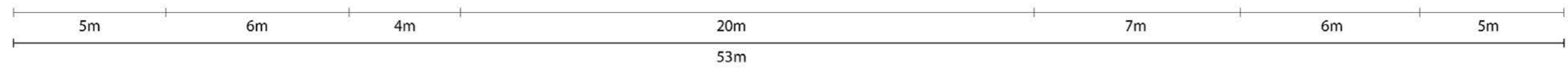
! Groen van gevel tot gevel

! Parkway



STADSRADIAAL AANRIJROUTE

HUIDIGE SITUATIE

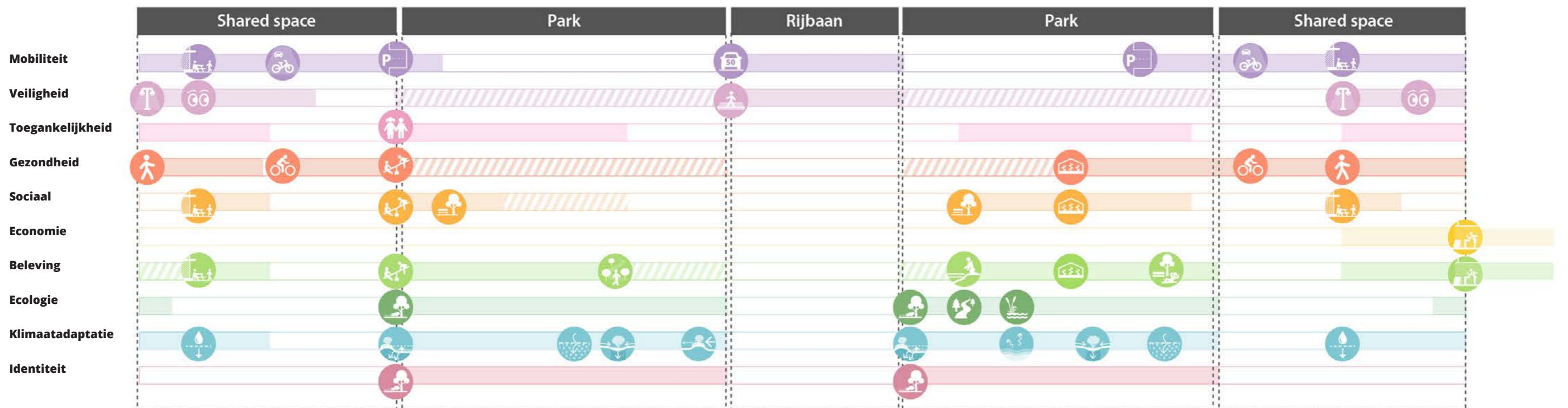


	Ventweg	Berm	Asfalt rijbanen	Berm	Ventweg
Mobiliteit	Icons: Pedestrian, Bicycle, Car, Parking (P)	Icon: Bus			Icon: Parking (P), Car, Bicycle, Pedestrian
Veiligheid	Icon: Street Light		Icon: Pedestrian		Icon: Street Light
Toegankelijkheid					
Gezondheid					
Sociaal		Icon: Tree			
Economie					
Beleving		Icon: Tree		Icon: Tree	
Ecologie	Icon: Tree	Icon: Tree		Icon: Tree	Icon: Tree
Klimaatadaptatie		Icon: Tree	Icon: Rain	Icon: Tree	
Identiteit		Icon: Tree		Icon: Tree	

STADSRADIAAL AANRIJROUTE

INSPIRATIEBEELD STRAKS

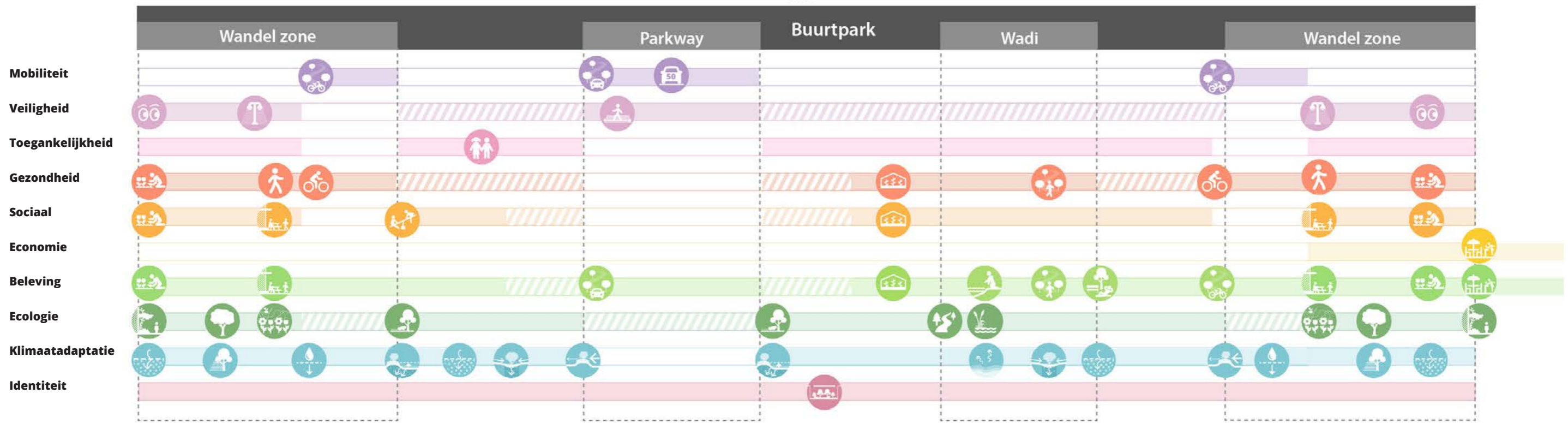
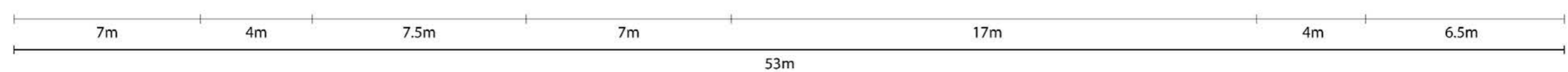
* Dit is een inspiratiebeeld en géén ontwerp



STADSRADIAAL AANRIJROUTE

INSPIRATIEBEELD LATER

* Dit is een inspiratiebeeld en géén ontwerp



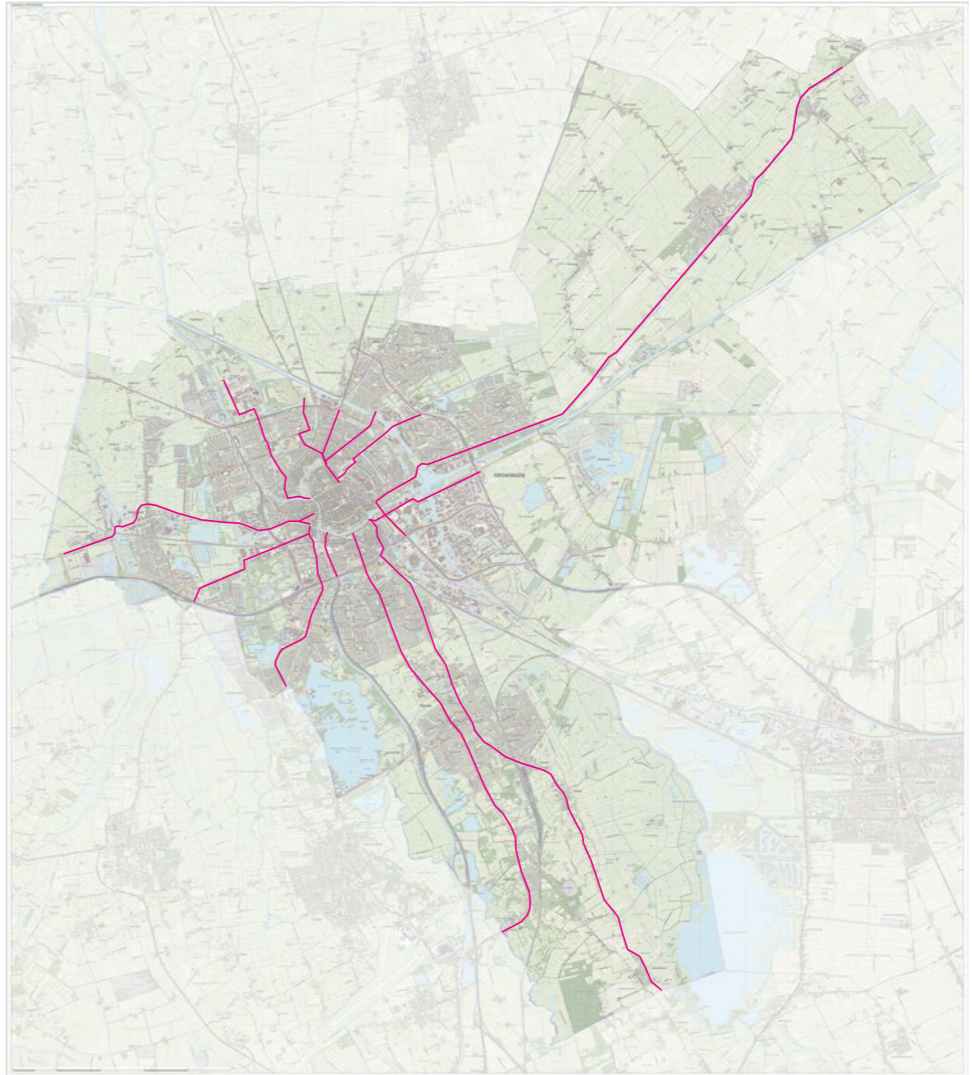


STADSRADIAAL BUURTSTRAAT



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. 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, terwijl het deel erna een verbindingsweg is met 50km/u.



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

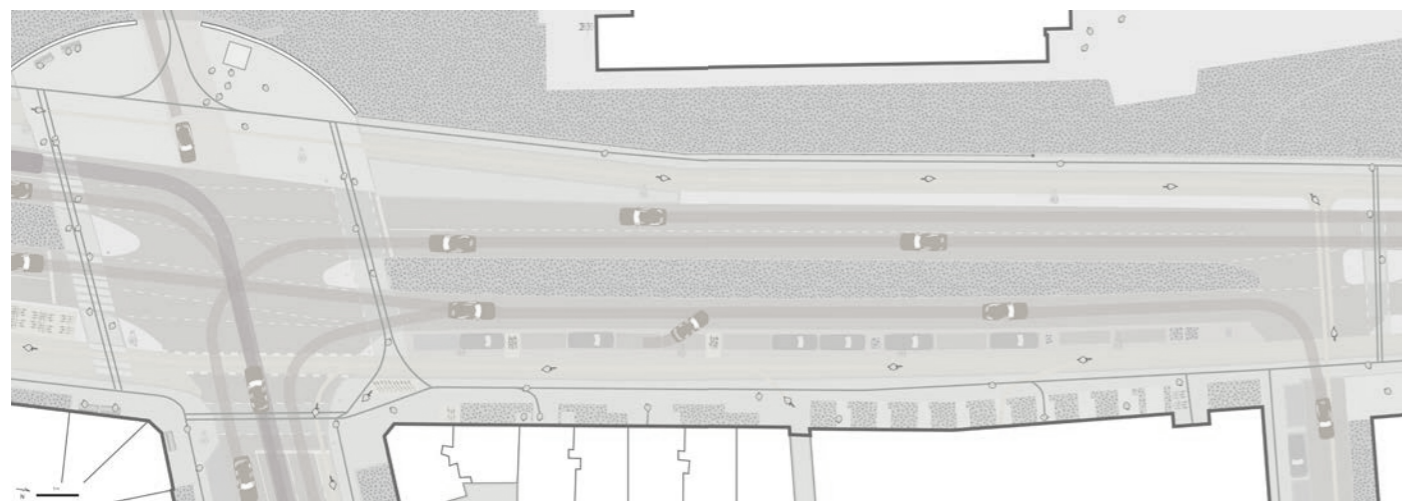
CONCEPT

STADSRADIAAL BUURTSTRAAT

HUDIGE 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.



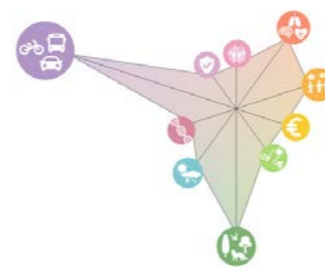
STRAKS

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 langspaarkeervakken, 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'. 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 (refereren naar pagina in hoofdstuk 3) kunnen we rekening houden met een verwachte reductie van parkeren van 20 tot 30%.

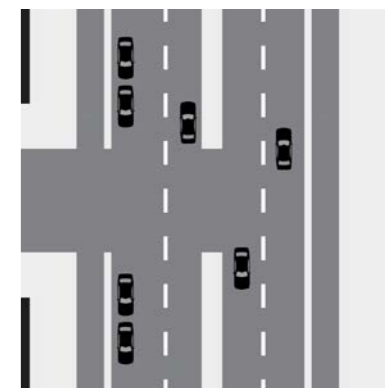
HUDIGE SITUATIE



! 43% auto/ 14% lopen

! Entree van het Stadspark

! Recreatieve route van stad naar ommeland



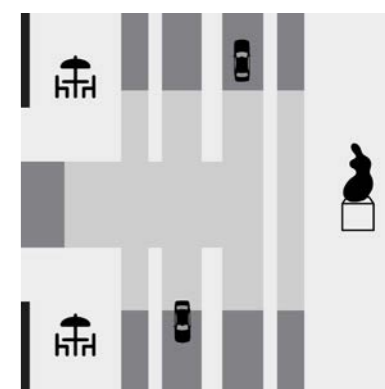
STRAKS



! Markeren entree van het park

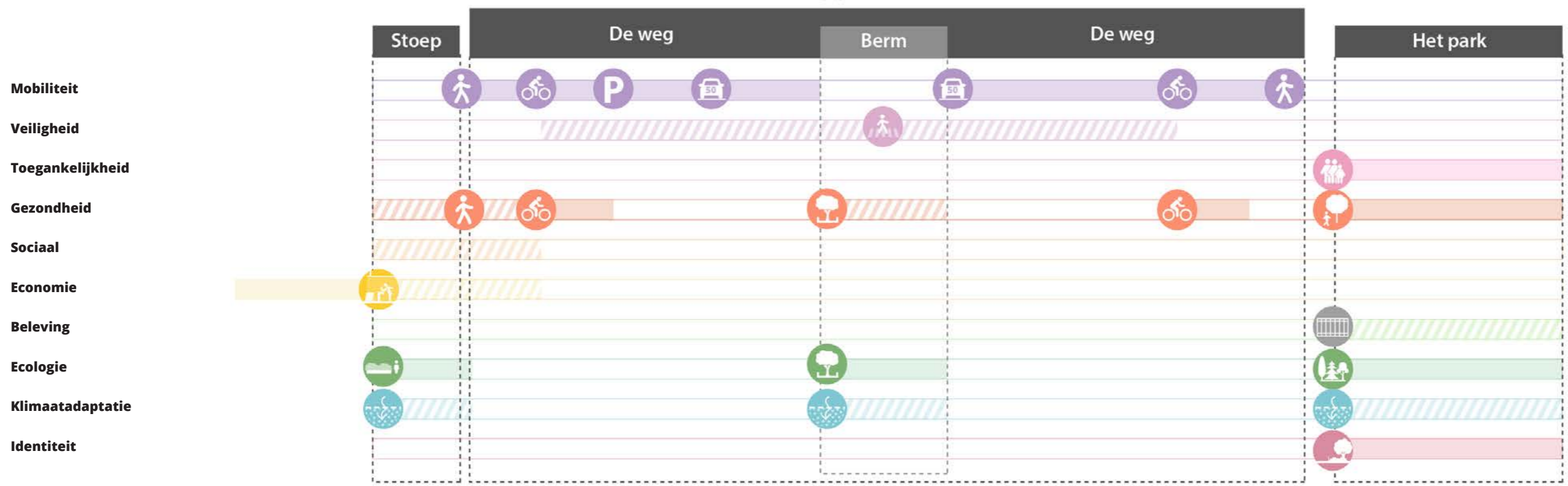
! Zintuiglijke fietsroute

! Terrassen voor horeca



STADSRADIAAL BUURTSTRAAT

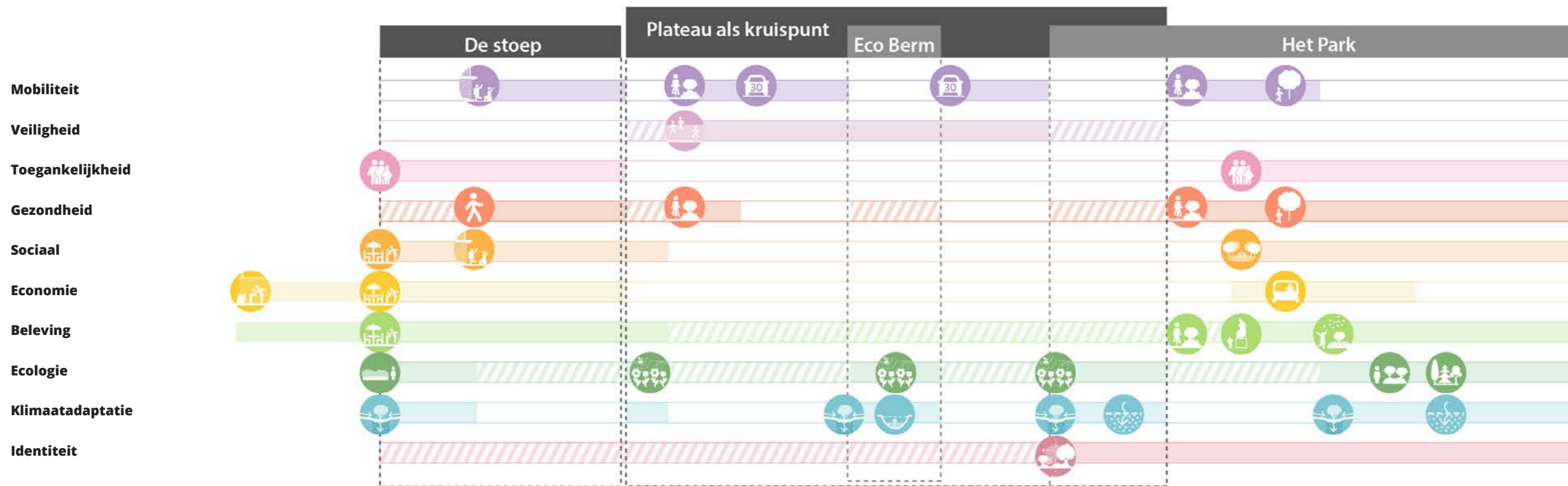
HUIDIGE SITUATIE



STADSRADIAAL BUURTSTRAAT

INSPIRATIEBEELD STRAKS

* Dit is een inspiratiebeeld en géén ontwerp



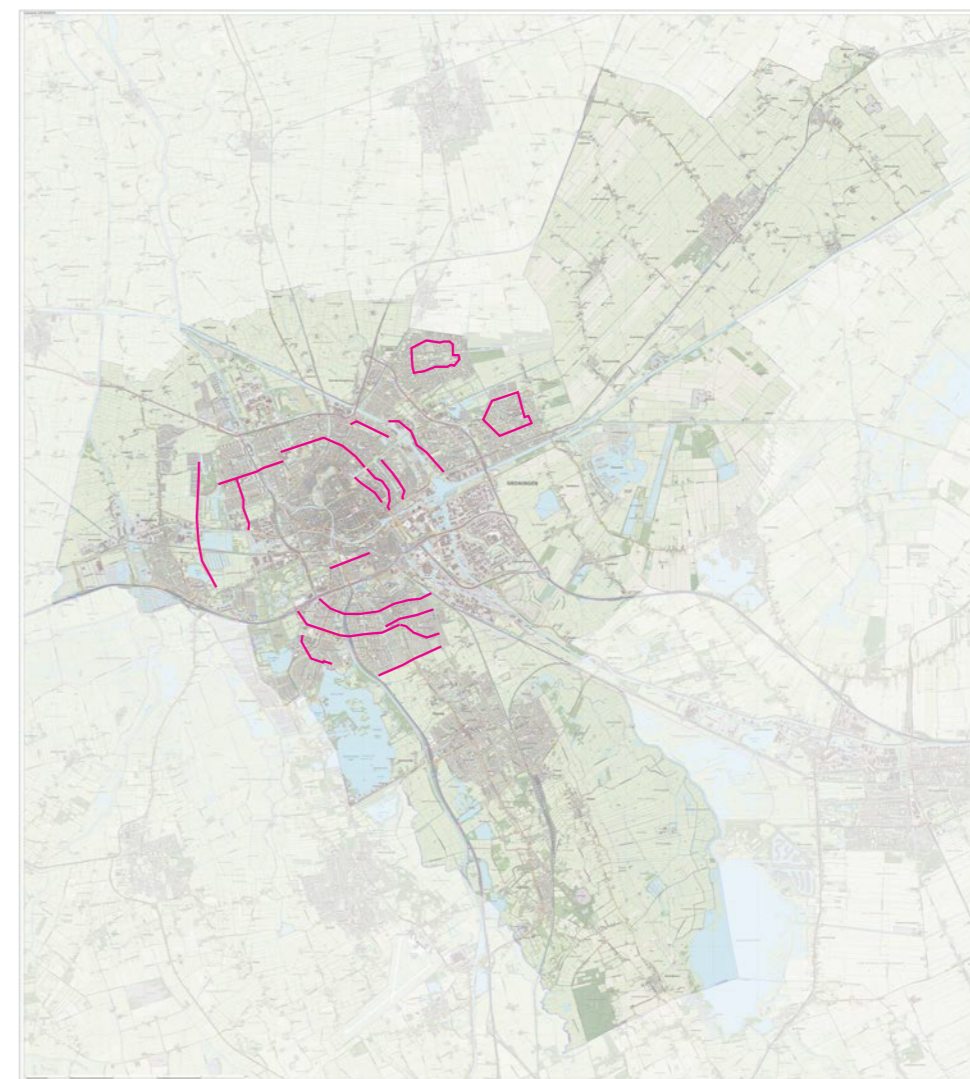


CONCENTRISCHE VERBINDINGSWEG



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.



Concentrische straten:

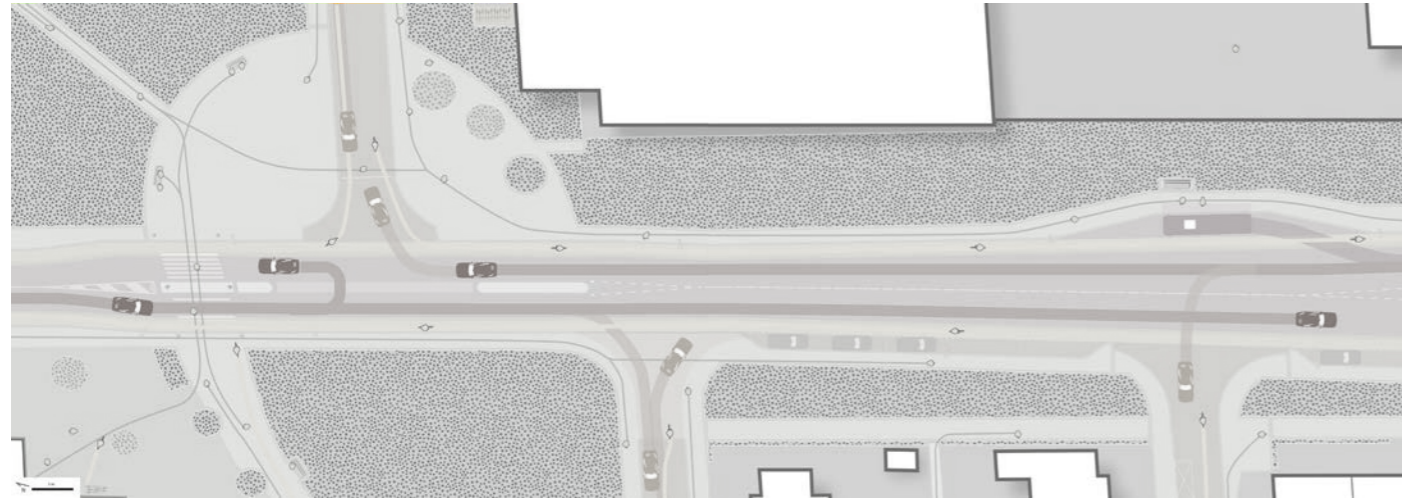
- Diamantlaan (50km/u)
- Siersteenlaan (50km/u)
- Goeman Borgesiuslaan (50km/u)
- Laan Corpus Den Hoorn (50km/u)
- Van Ketwich Verschuurlaan (50km/u)
- Van Swietenlaan (50km/u)
- Pleiadenlaan (50km/u)
- Van Iddekingeweg
- Asingastraat
- Sumatralaan
- Eikenlaan
- Savornin Lohmanlaan
- Petrus Campersingel
- 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.



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.

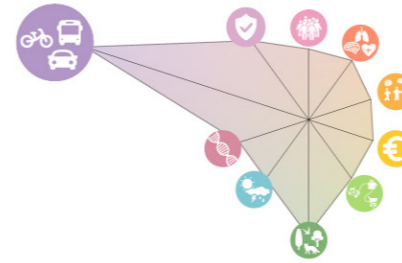
LATER

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.

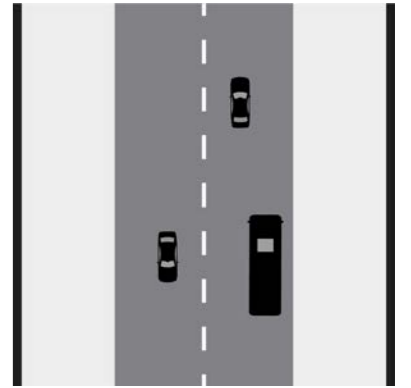
HUIDIGE SITUATIE



! 15,4% 65-plussers

! Functies van de straat afgericht

! 38% openbaar vervoer/
28% auto/ 19% lopen

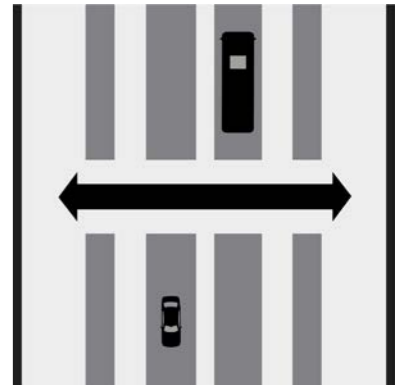


STRAKS



! Groene middenberm

! Vluchtheuvel voor oversteekbaarheid

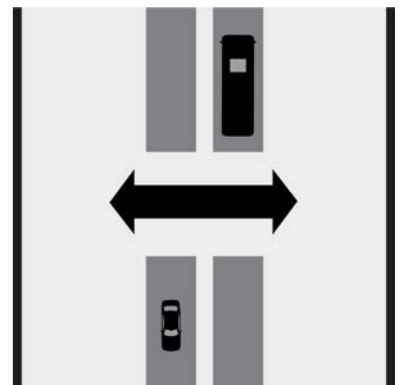


LATER



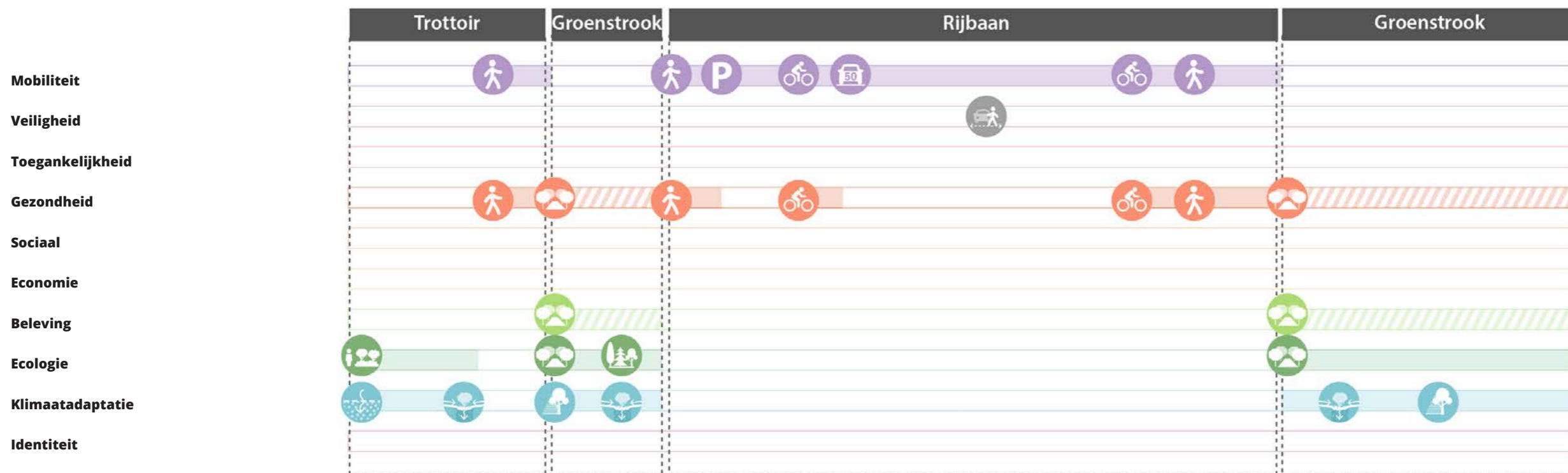
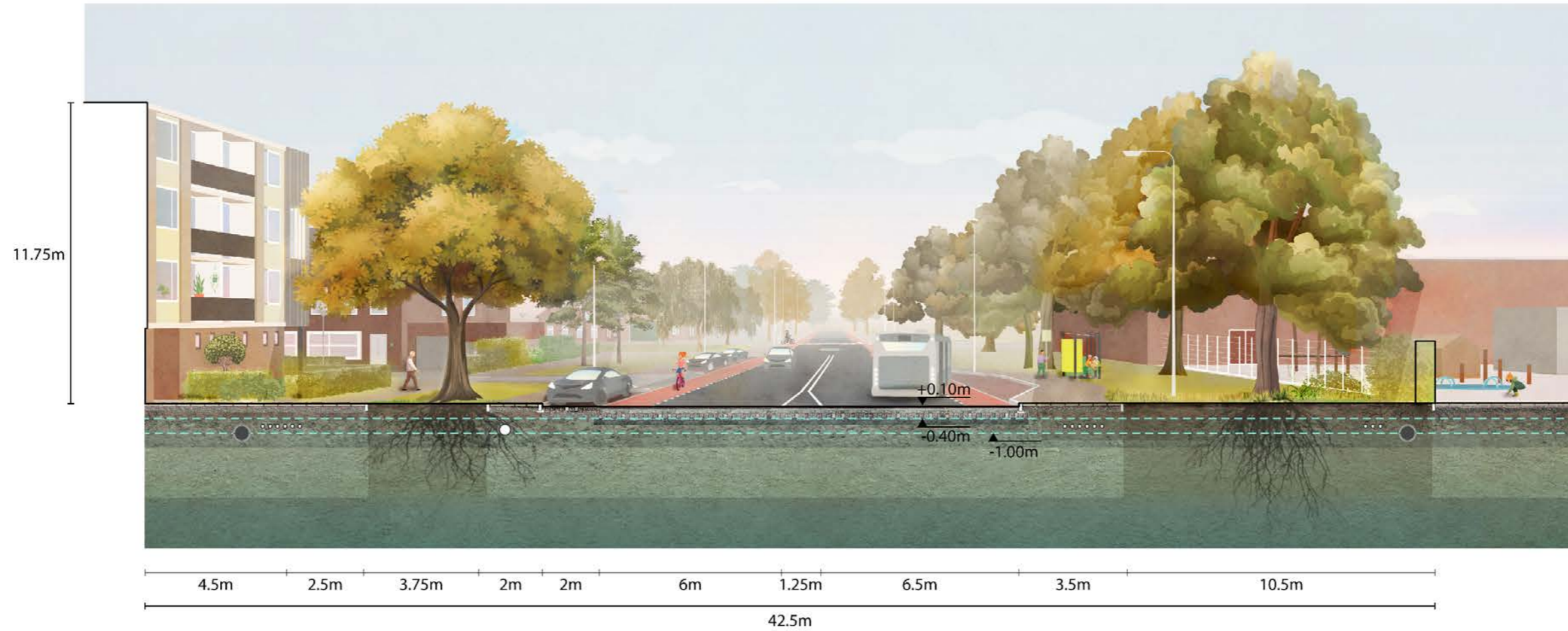
! Functies adresseren aan de straat

! Rijbaan in elementenverharding



CONCENTRISCHE VERBINDINGSWEG

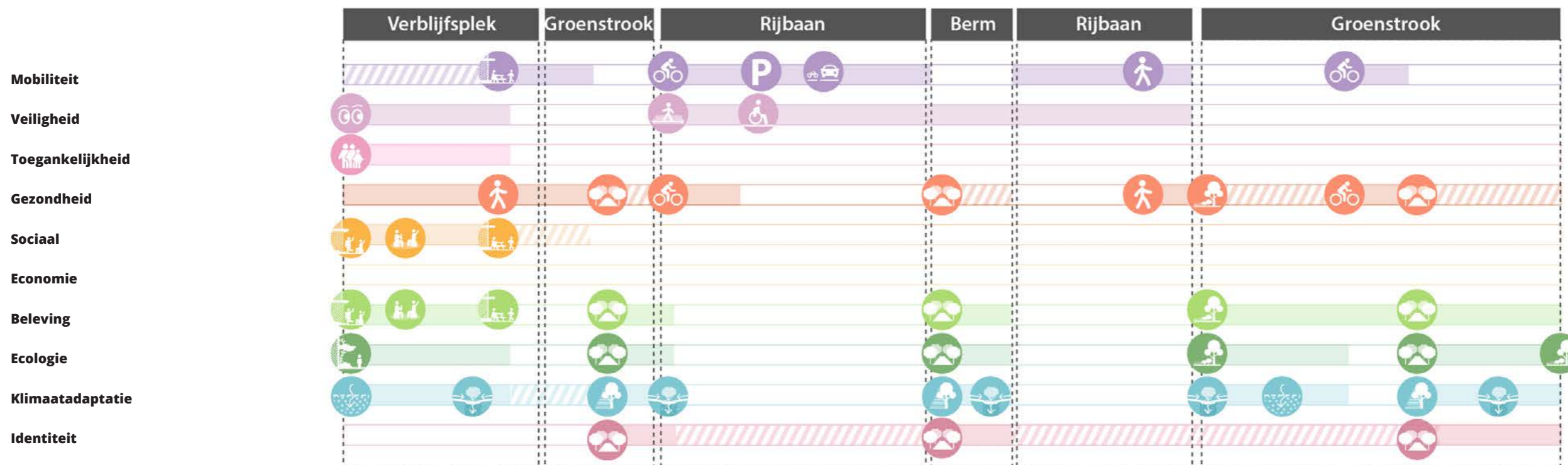
HUIDIGE SITUATIE



CONCENTRISCHE VERBINDINGSWEG

INSPIRATIEBEELD STRAKS (50 KM/U)

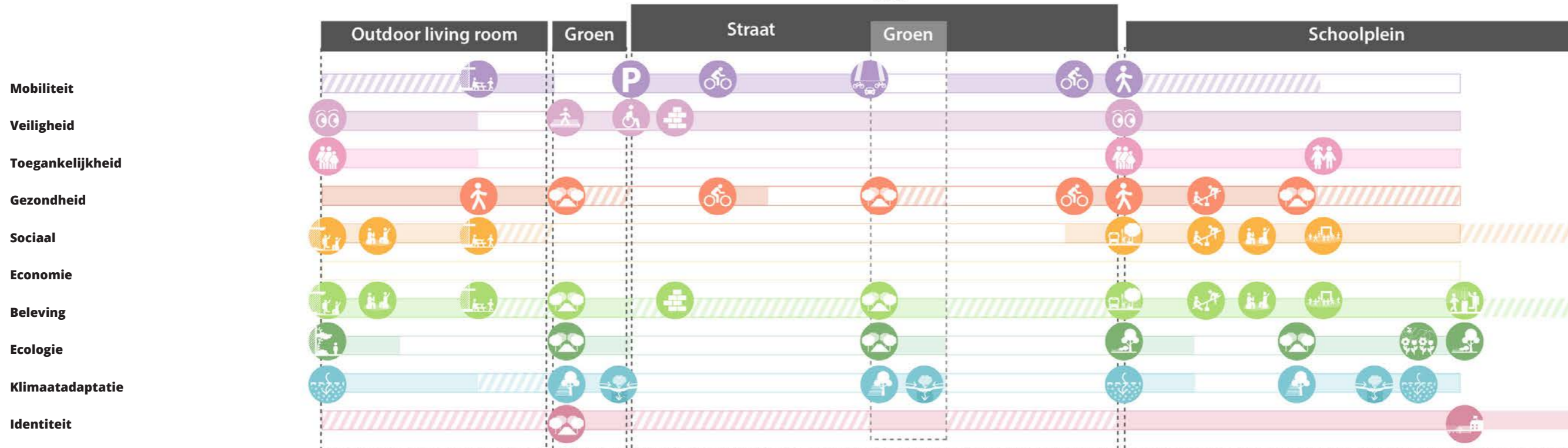
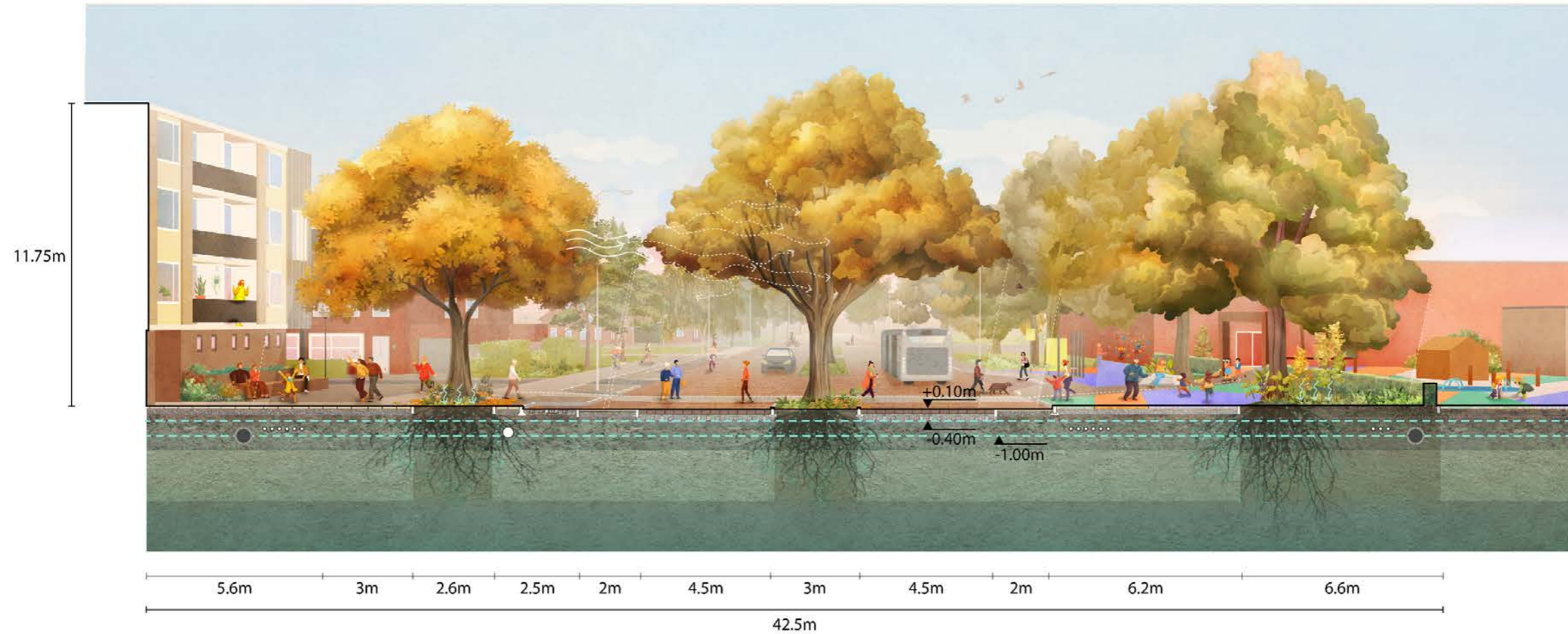
* Dit is een inspiratiebeeld en géén ontwerp



CONCENTRISCHE VERBINDINGSWEG

INSPIRATIEBEELD LATER (30 KM/U)

* Dit is een inspiratiebeeld en géén ontwerp

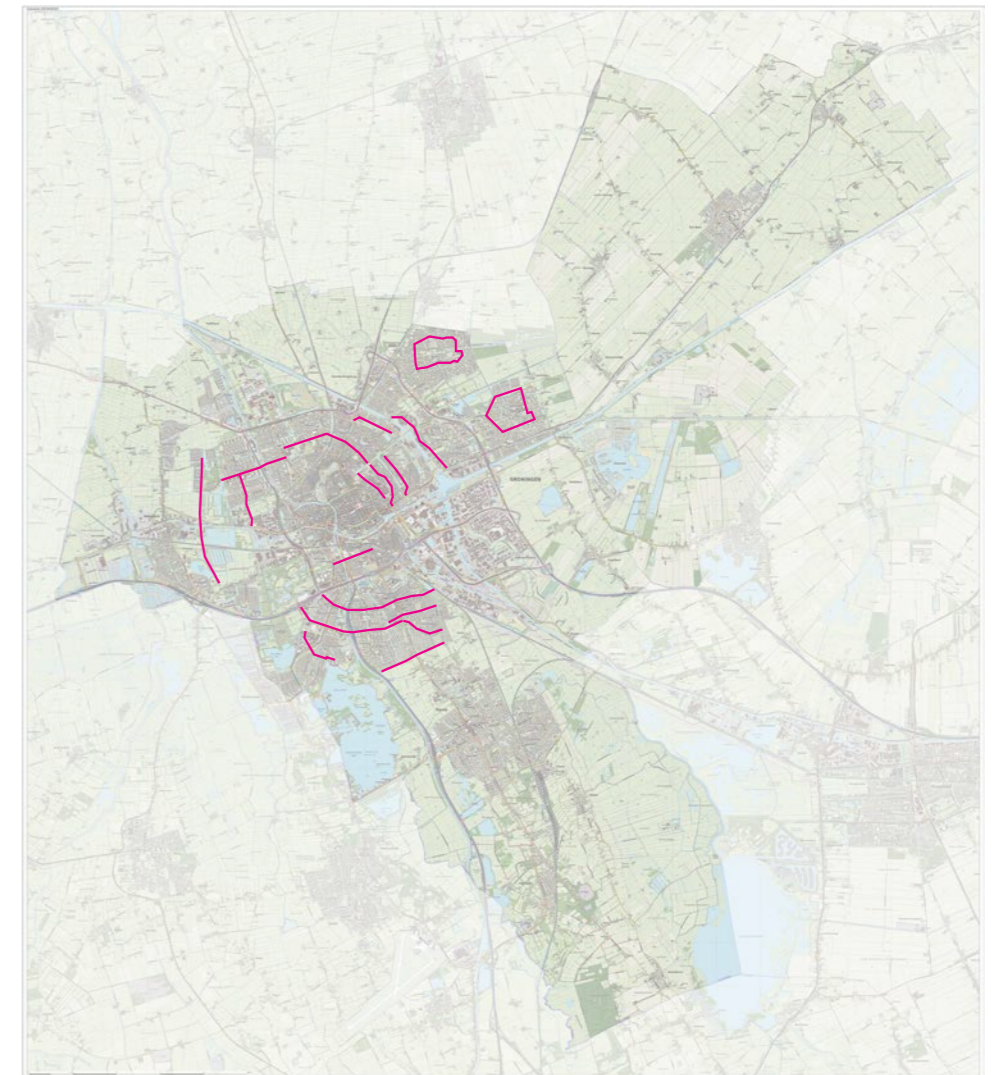




CONCENTRISCHE BUURTSTRAAT VAN IDDEKINGEWEG

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. 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.



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

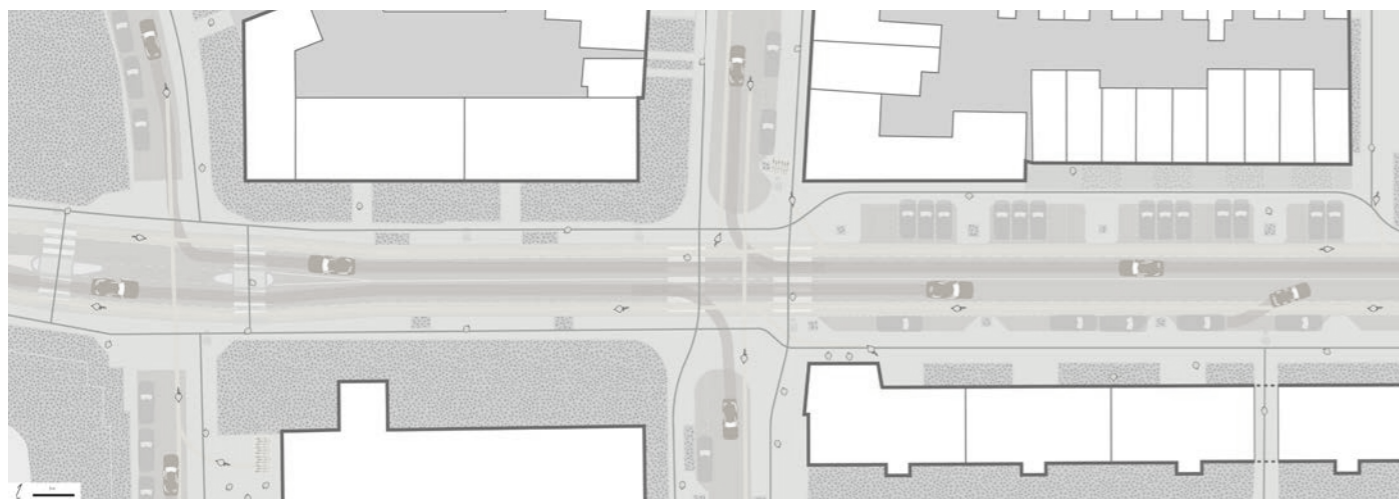
CONCEPT

VAN IDDEKINGEWEG

HUDIGE 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.



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 kan een buurtstraat worden 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

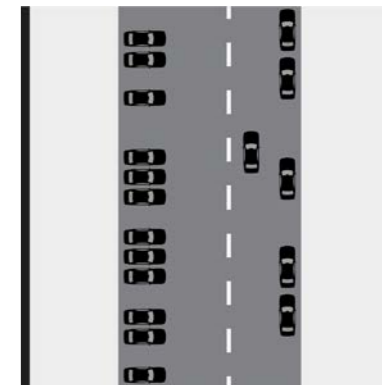
ervaren worden dan plekken in de schaduw. Door een aantal parkeerplekken aan de noordkant van de straat te verwijderen kan deze ruimte gebruikt worden als prettige verblijfsplek in de zon.

De Van Iddekingeweg bevindt zich in de uitbreidingszone van het betaald parkeren (derde schil). Het bepalen 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.

HUDIGE SITUATIE



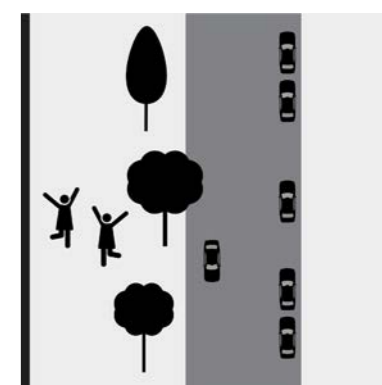
- ! 60% auto/ 19% lopen
- ! Estdorpenlandschap op zand
- ! Hittestress ivm winkelcentrum Helpman



STRAKS

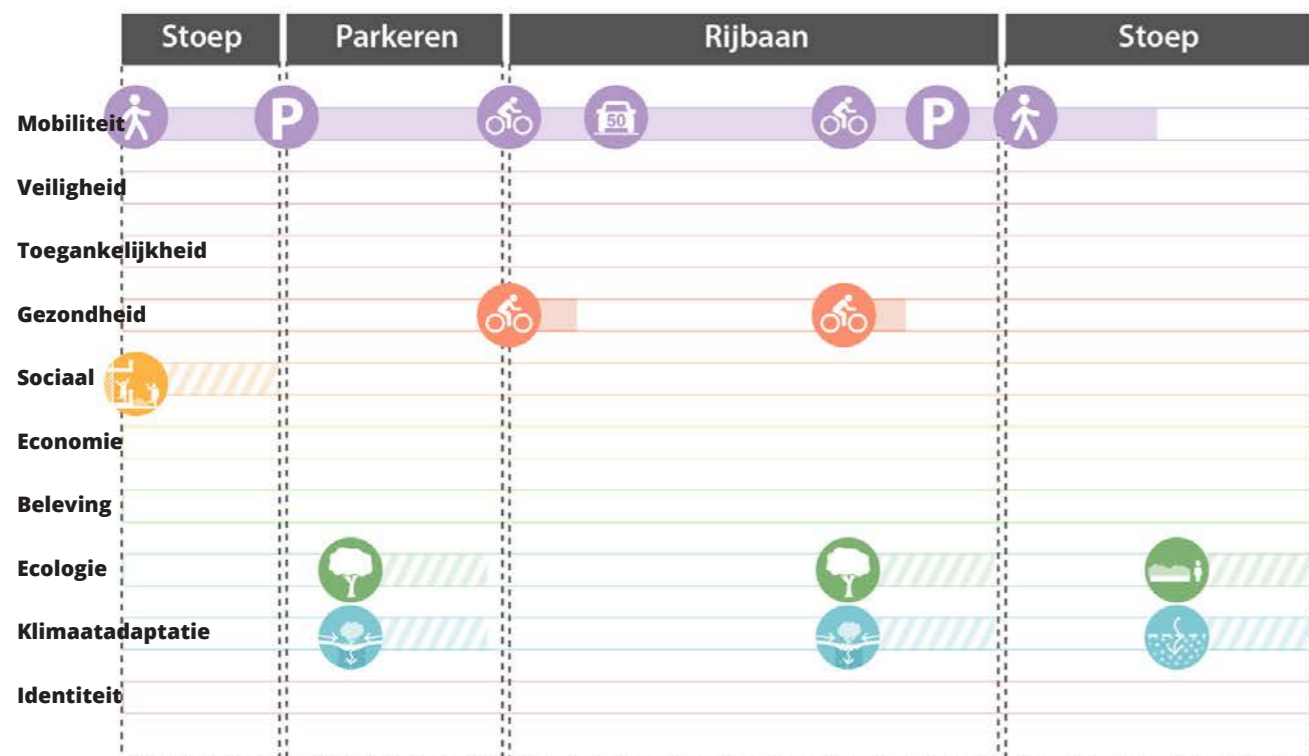


- Planten van diverse boomsoorten
- Infiltratie groen
- Speelplekken in de zon



CONCENTRISCHE BUURTSTRAAT

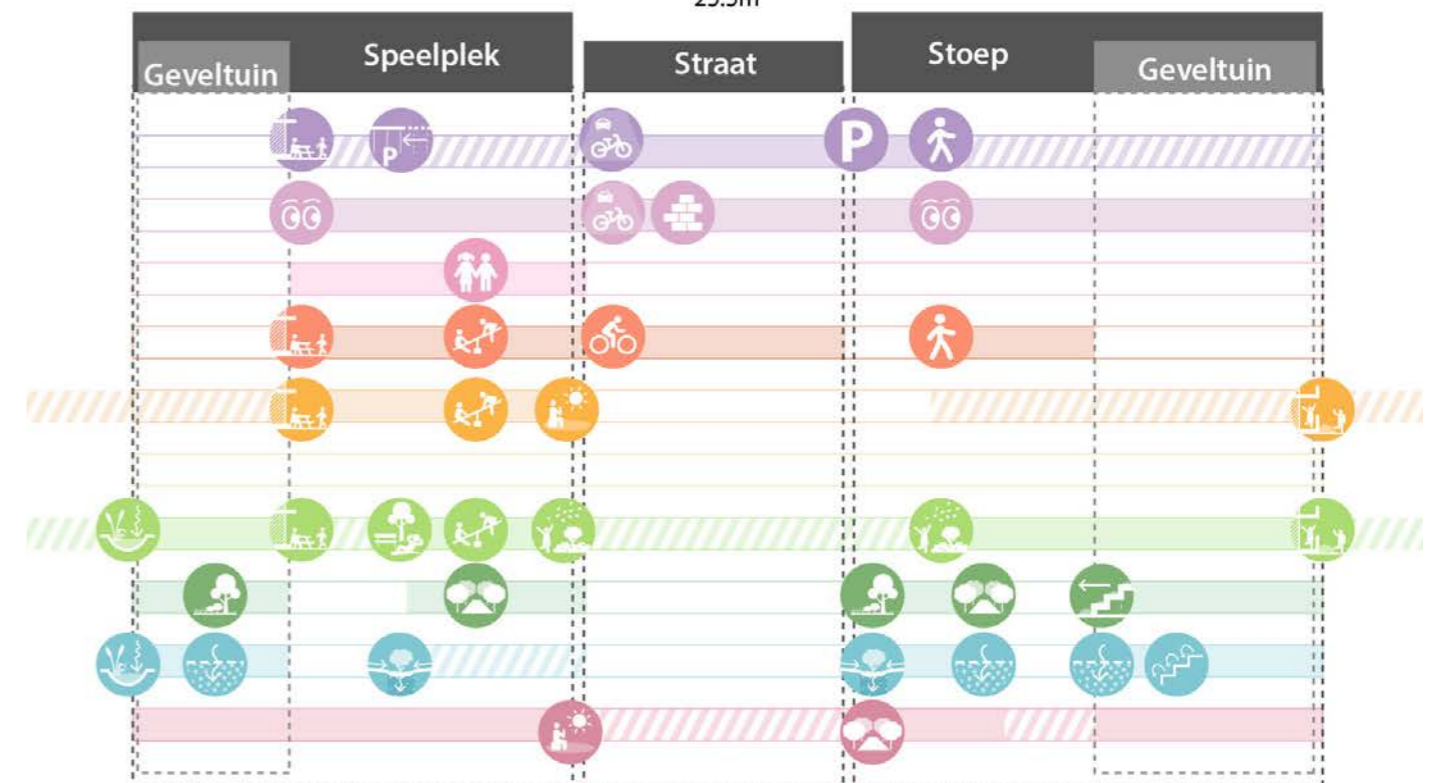
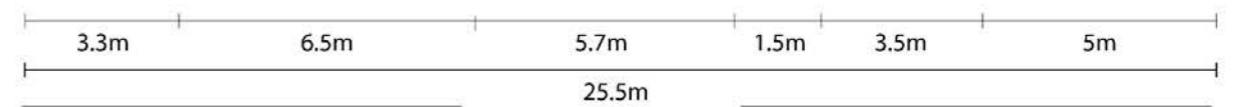
HUIDIGE SITUATIE



CONCENTRISCHE BUURTSTRAAT

INSPIRATIEBEELD STRAKS

* Dit is een inspiratiebeeld en géén ontwerp

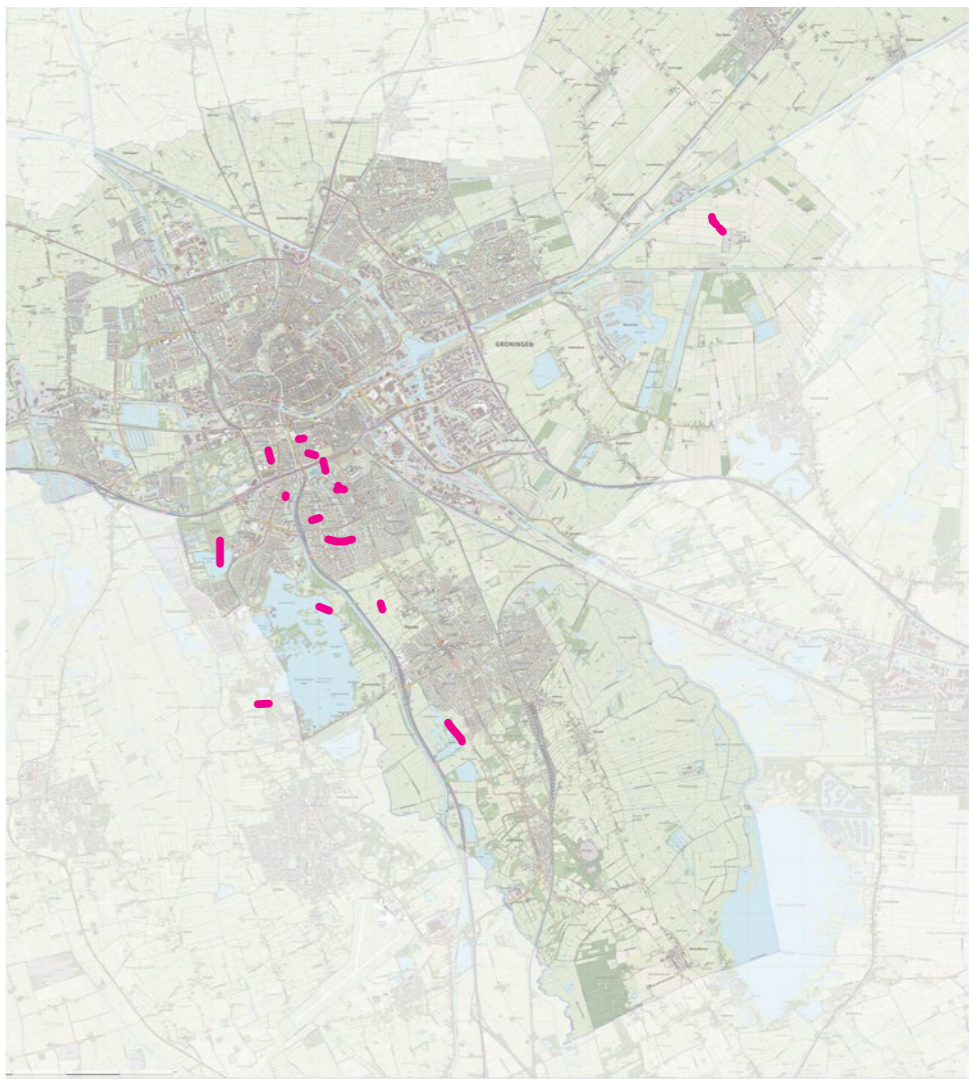




PLEK MET LEEFKWALITEIT VOOROP ZONNELAAN

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.



- Plekken met leefkwaliteit voorop:**
- Zonnelaan/WC Paddepoel
 - Nieuwe Ebbingestraat/Rodeweg
 - Boterdiep/Turfsingel
 - Astraat/Aweg
 - Stationsweg
 - Overwinningsplein
 - Rijksstraatweg/Centrum Haren
 - Verlengde Hereweg/WC Helpman
 - Princesseweg/Nassauplein
 - Gaykingastraat/Buurhoes
 - Gaykingastraat/Burgemeester
 - Triezenbergstraat

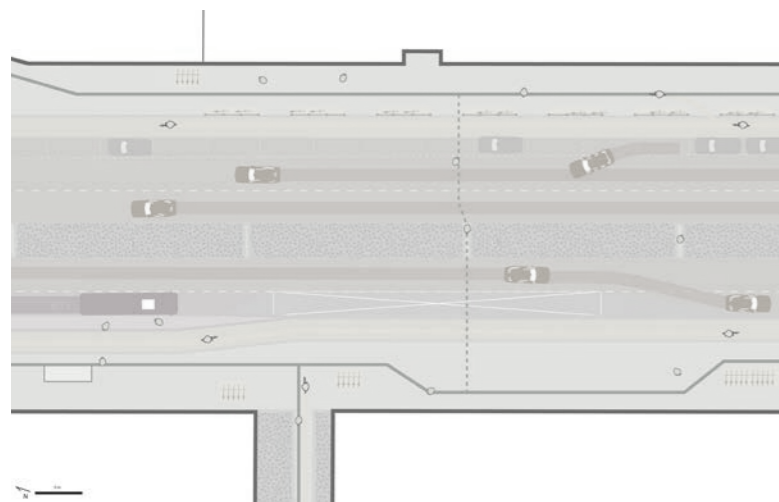
CONCEPT

ZONNELAAN

HUDIGE 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.



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 beprijsen 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.

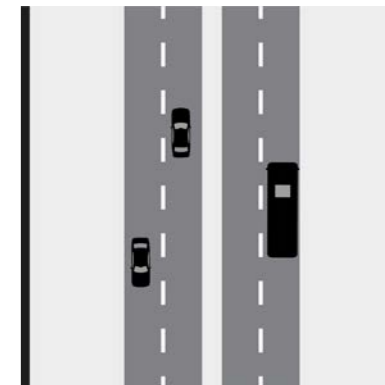
HUDIGE SITUATIE



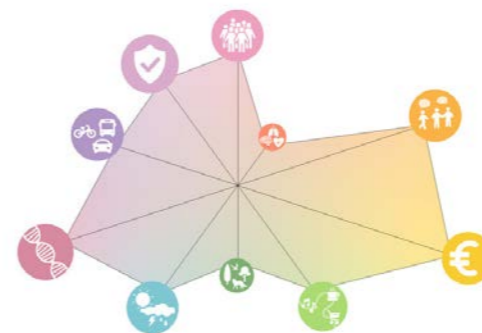
! Slechte oversteekbaarheid

! 23,5% 65-plussers

! Hittestress ivm Winkelcentrum Paddepoel



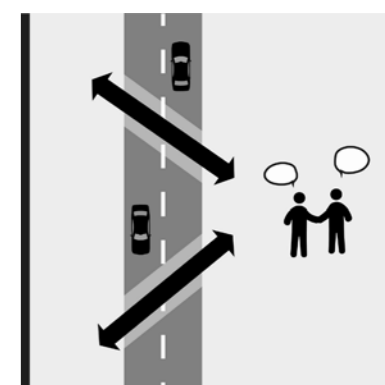
STRAKS



💡 Winkels aan een pleinzone

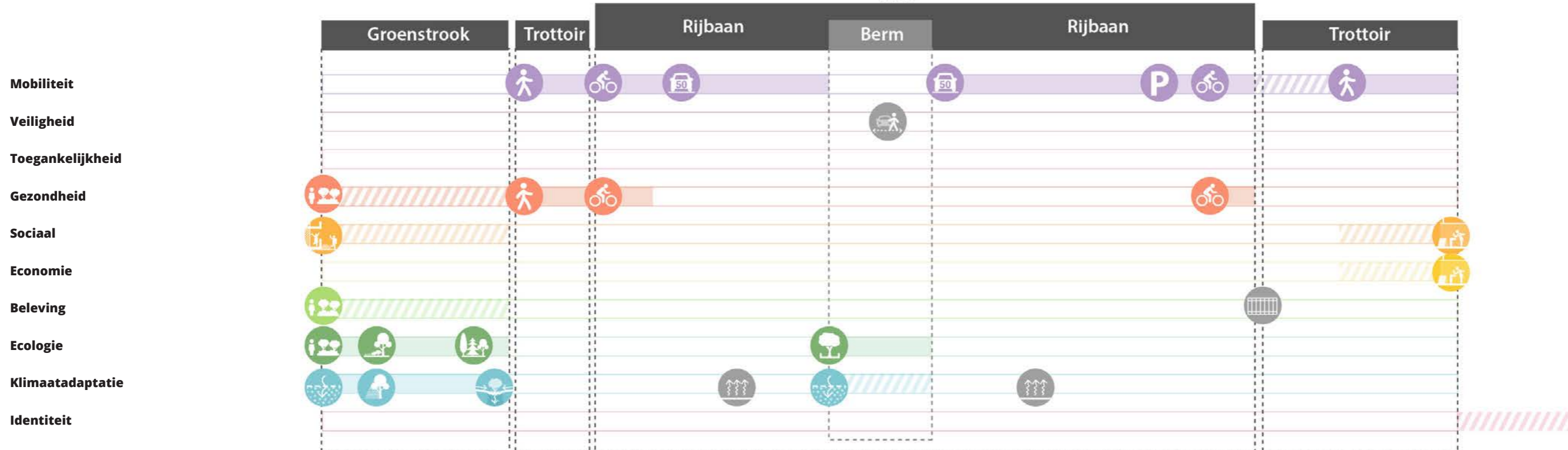
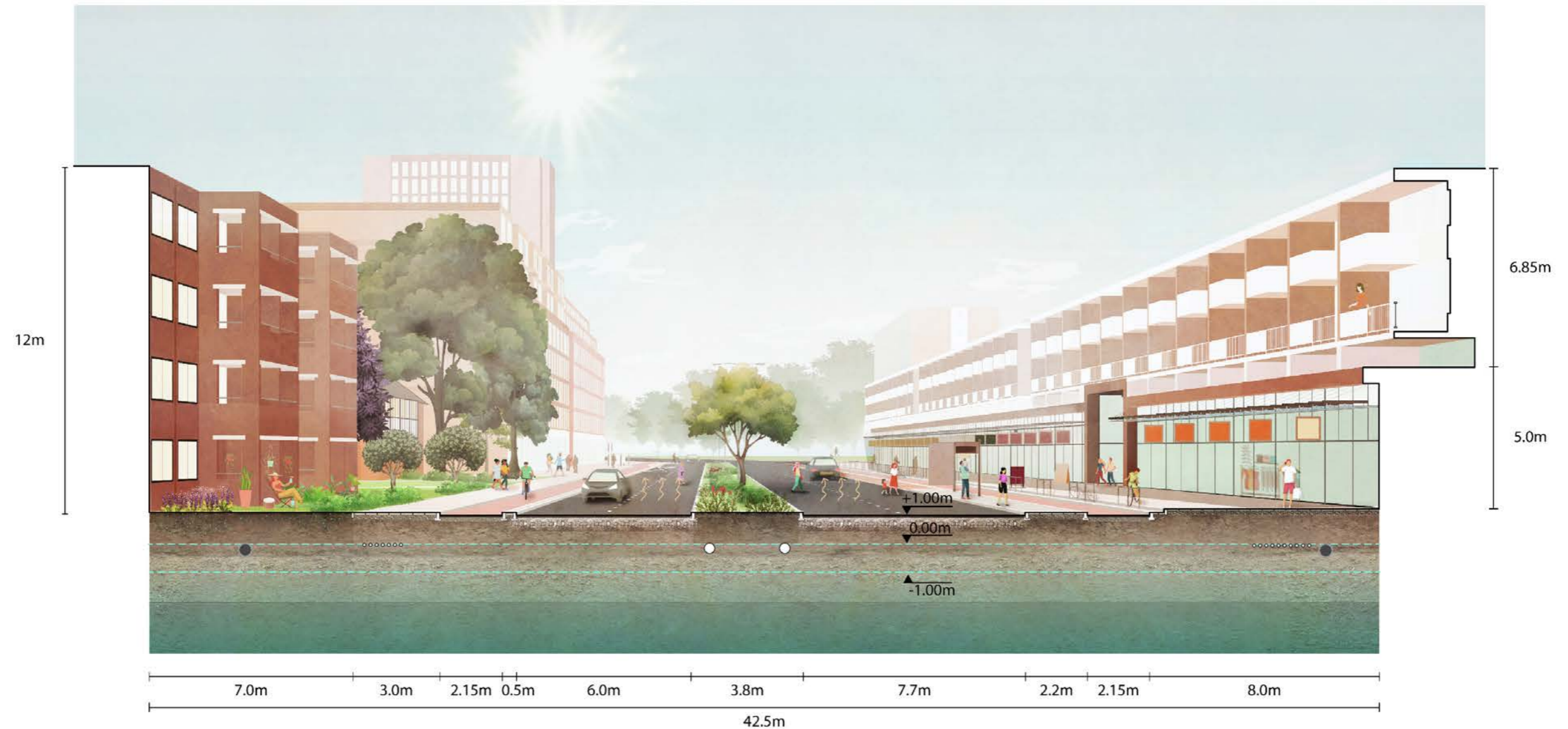
💡 Waterpartij op het plein

💡 Kris kras oversteekplaatsen



PLEK MET LEEFKWALITEIT VOOROP

HUIDIGE SITUATIE



PLEK MET LEEFKWALITEIT VOOROP

INSPIRATIEBEELD STRAKS

* Dit is een inspiratiebeeld en géén ontwerp





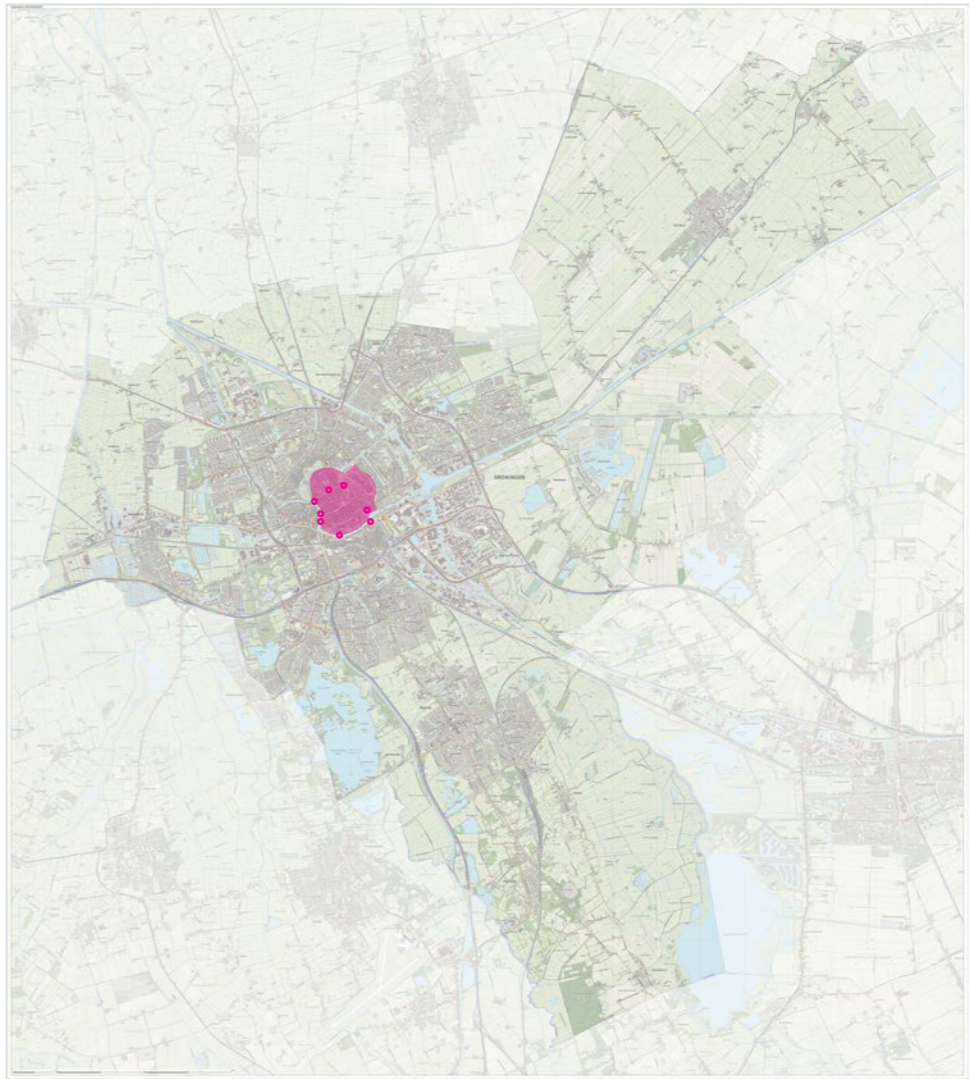
RAND VAN DE BINNENSTAD

GRIFFEWEG



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.



Rand van de binnenstad:

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

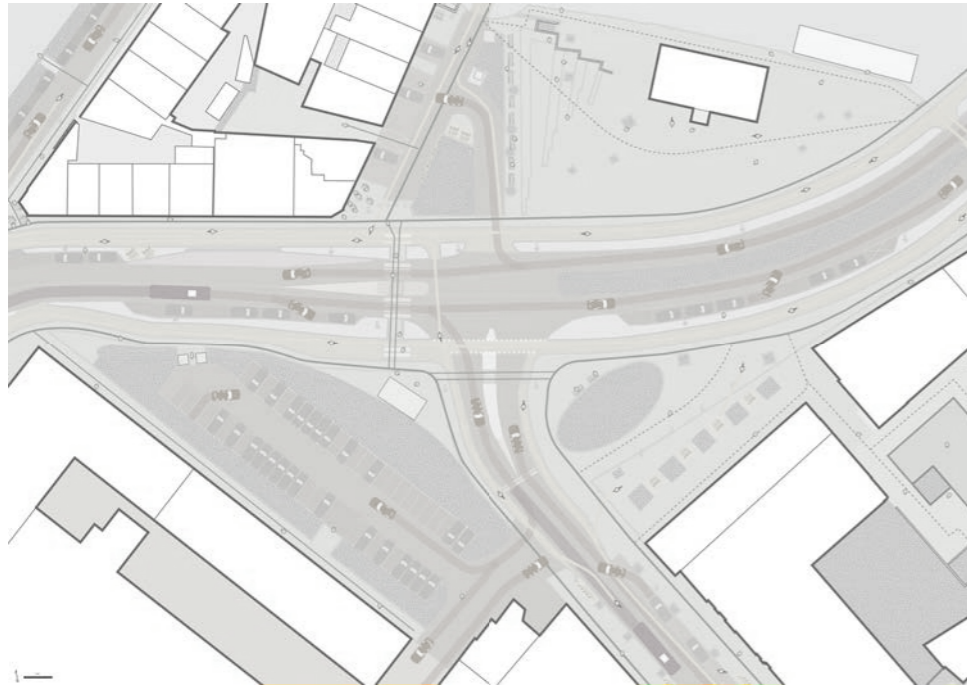
CONCEPT

GRIFFEWEG

HUDIGE 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 en het beperkte aantal bomen.



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 rijloper 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.

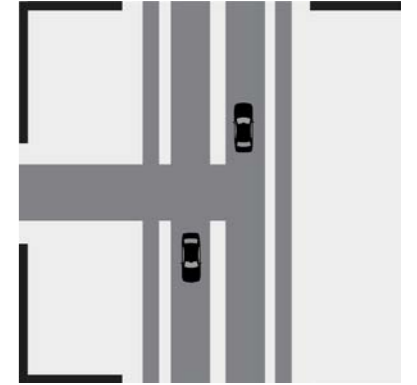
De Griffeweg is op deze manier een waardevolle aanvulling op bestaande pleinruimtes van Groningen met een binnenstedelijk karakter.

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.

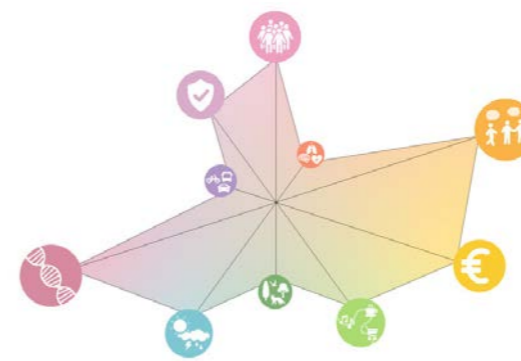
HUDIGE SITUATIE



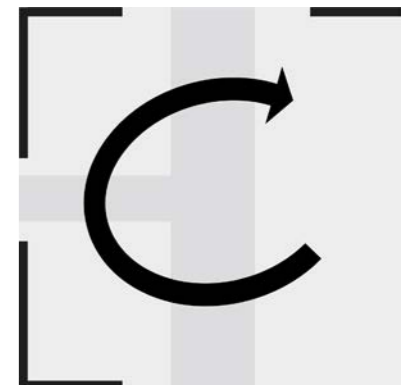
- ! *Straat knipt het plein in drieën*
- ! *Oosterpoort en het conservatorium*
- ! *Hittestress ivm verharding*



STRAKS



- 💡 *Auto te gast*
- 💡 *Functionies aan het plein*
- 💡 *Integrerend bladerdak*

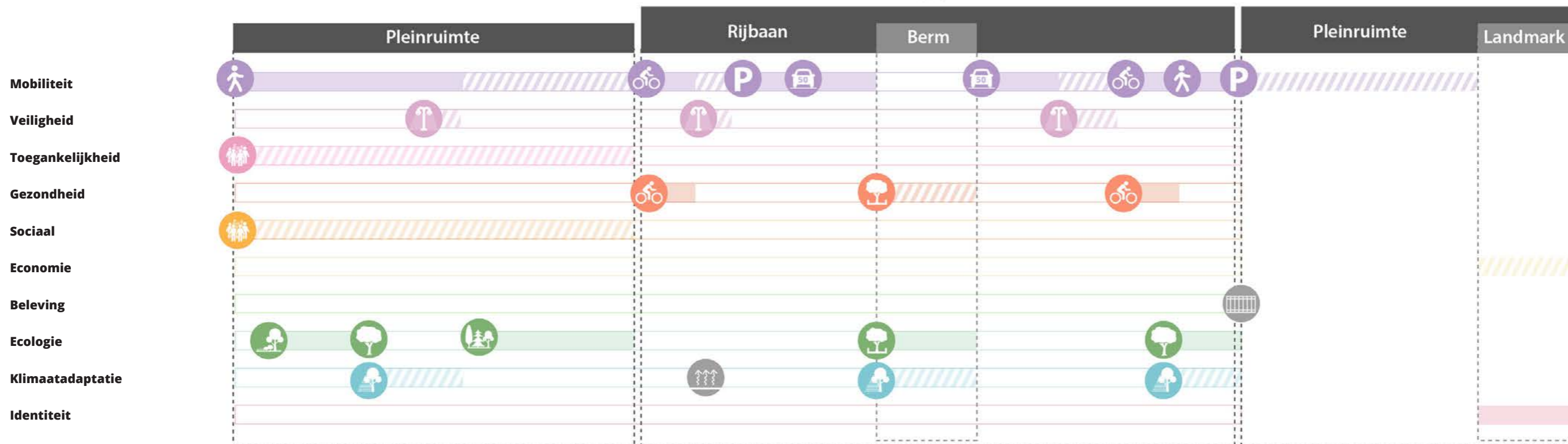


RAND VAN DE BINNENSTAD

HUIDIGE SITUATIE



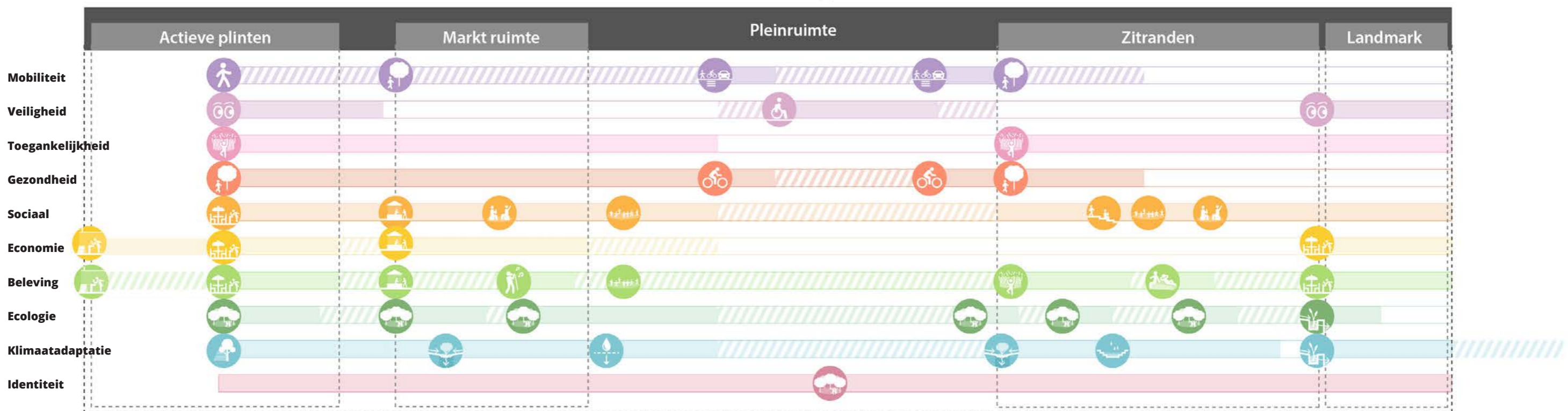
15.25m 2.25m 1.5m 2.1m 3.5m 3.75m 3.25m 2m 2.25m 2.5m
23.25m



RAND VAN DE BINNENSTAD

INSPIRATIEBEELD STRAKS

* Dit is een inspiratiebeeld en géén ontwerp

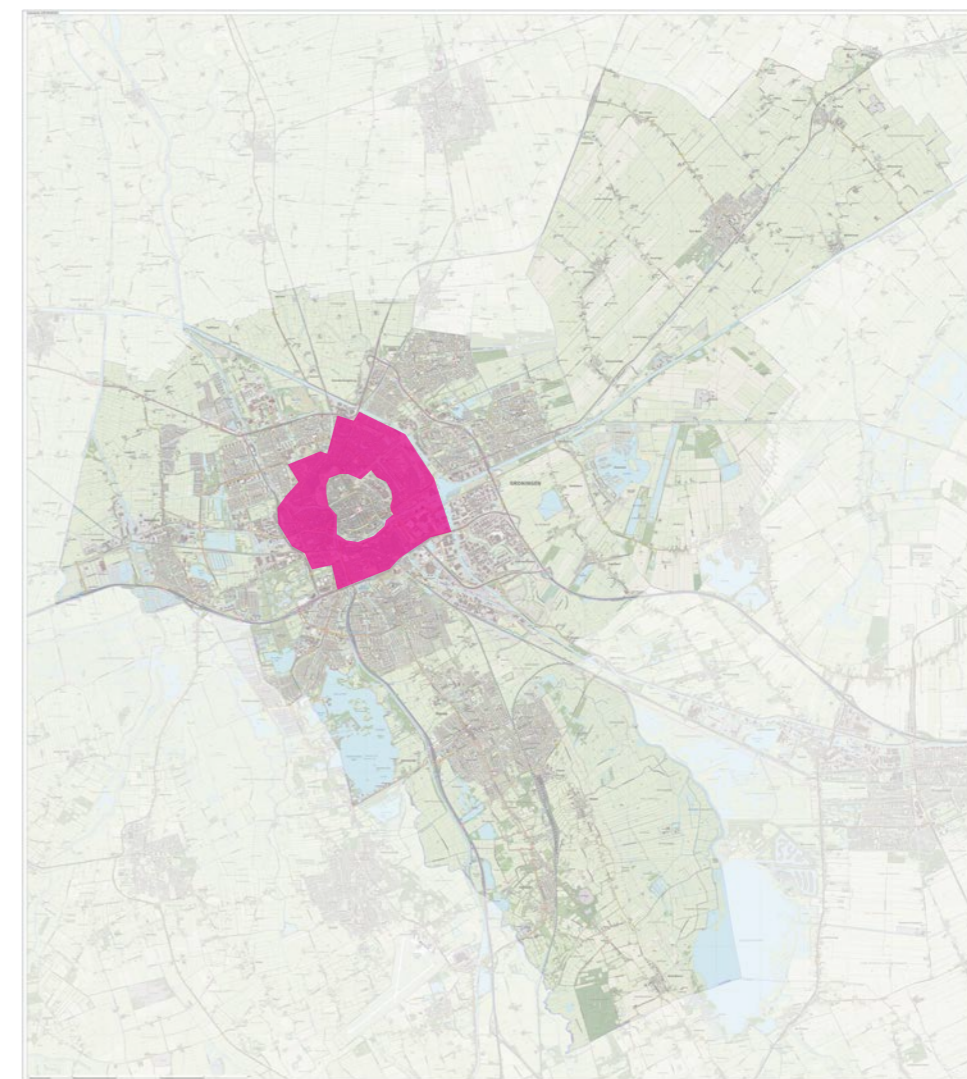




WOONSTRAAT VROEGE UITBREIDING HW MESDAGSTRAAT

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.



Woonstraten vroege uitbreiding:

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

CONCEPT

HW MESDAGSTRAAT

HUDIDIGE 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.



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 comfortabel 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.

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 (refereren naar pagina in hoofdstuk 3) houden we rekening met een verwachte reductie van het parkeren van 20 tot 30%. Een ander middel kan het doorverwijzen/faciliteren zijn van abonnementen in garages of P&R aan de stadsrand. Dit klinkt redelijk pijnloos, maar we opereren in een commerciële markt, en die plekken zullen echter wel tegen commerciële tarieven moeten worden aangeboden. In dit gebied kan deelmobiliteit bijdragen aan het verlichten van de parkeerdruk.

Bewoners van de straat kunnen zelf ook een bijdrage leveren door in de plantenbakken bloeiende planten aan te brengen en deze in de toekomst ook te onderhouden.

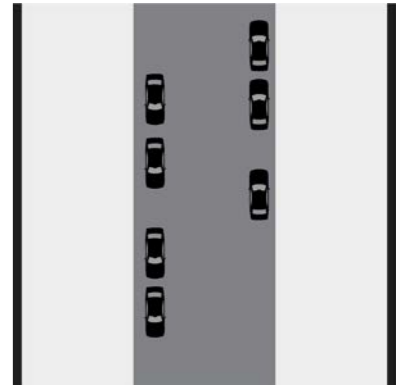
HUDIDIGE SITUATIE



! *Fietsparkeren op het trottoir*

! *Beschermd Stadsgezicht*

! *Wateroverlast ivm hoge grondwaterstand*



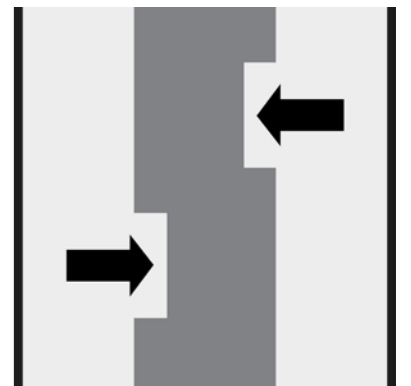
STRAKS



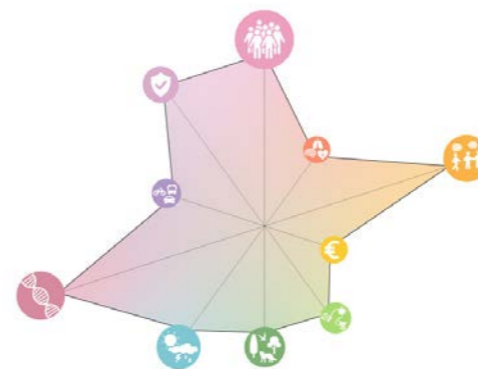
💡 *Kleinschalige buurtfuncties*

💡 *De straat op één niveau*

💡 *Kris kras oversteekplaatsen*



LATER



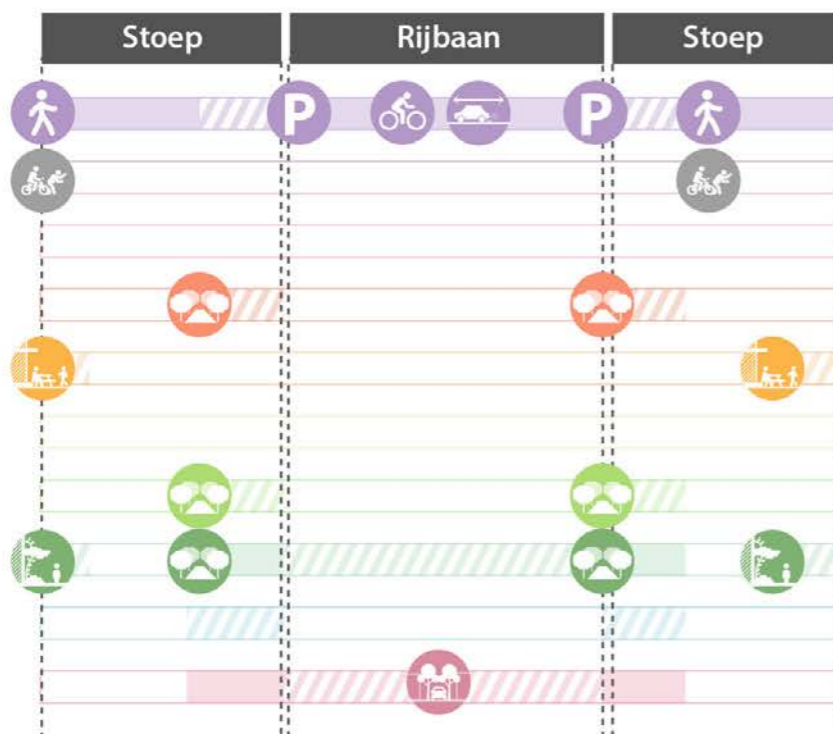
💡 *Autovrije leefstraat*

💡 *Kinderen spelen op straat*



WOONSTRAAT VROEGE UITBREIDING

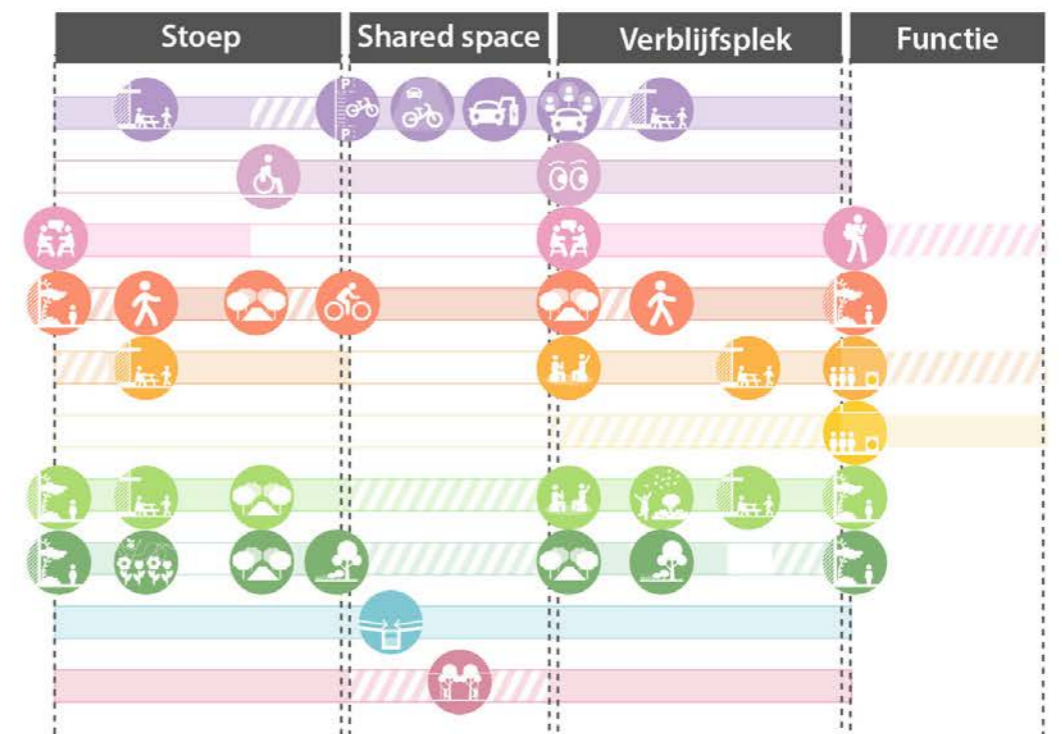
HUIDIGE SITUATIE



WOONSTRAAT VROEGE UITBREIDING

INSPIRATIEBEELD STRAKS

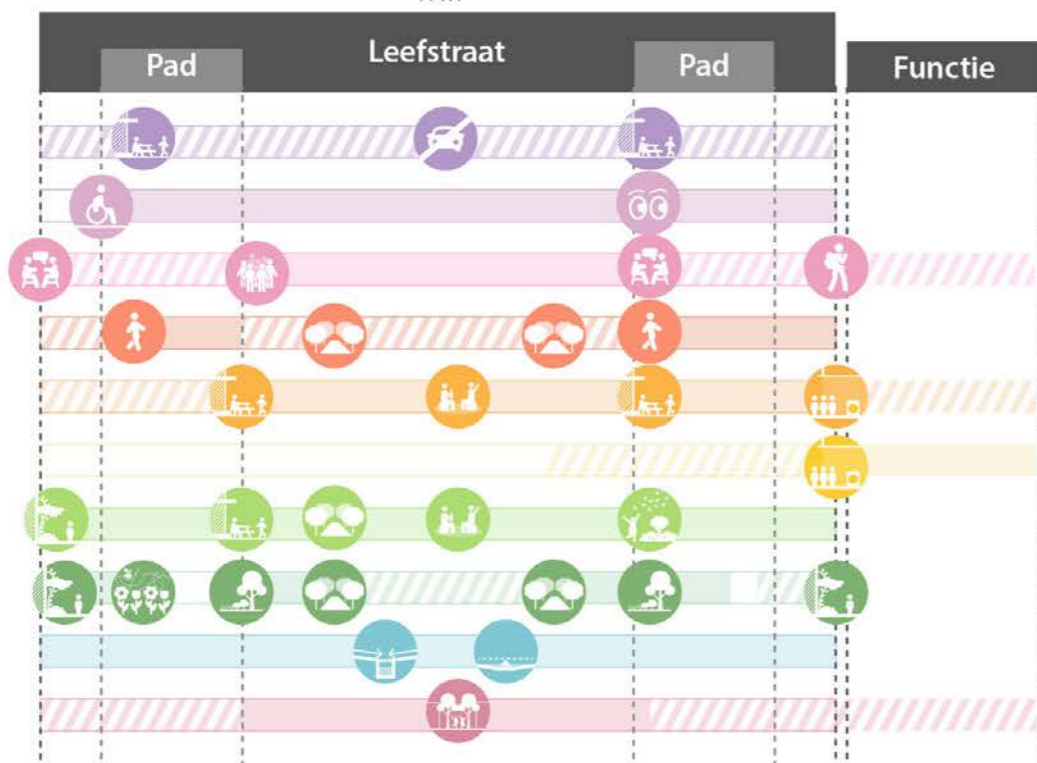
* Dit is een inspiratiebeeld en géén ontwerp



WOONSTRAAT VROEGE UITBREIDING

INSPIRATIEBEELD LATER

* Dit is een inspiratiebeeld en géén ontwerp



VOORBEELD LEEFSTRAAT

GROTE APPELSTRAAT



Grote Appelstraat

Foto 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.

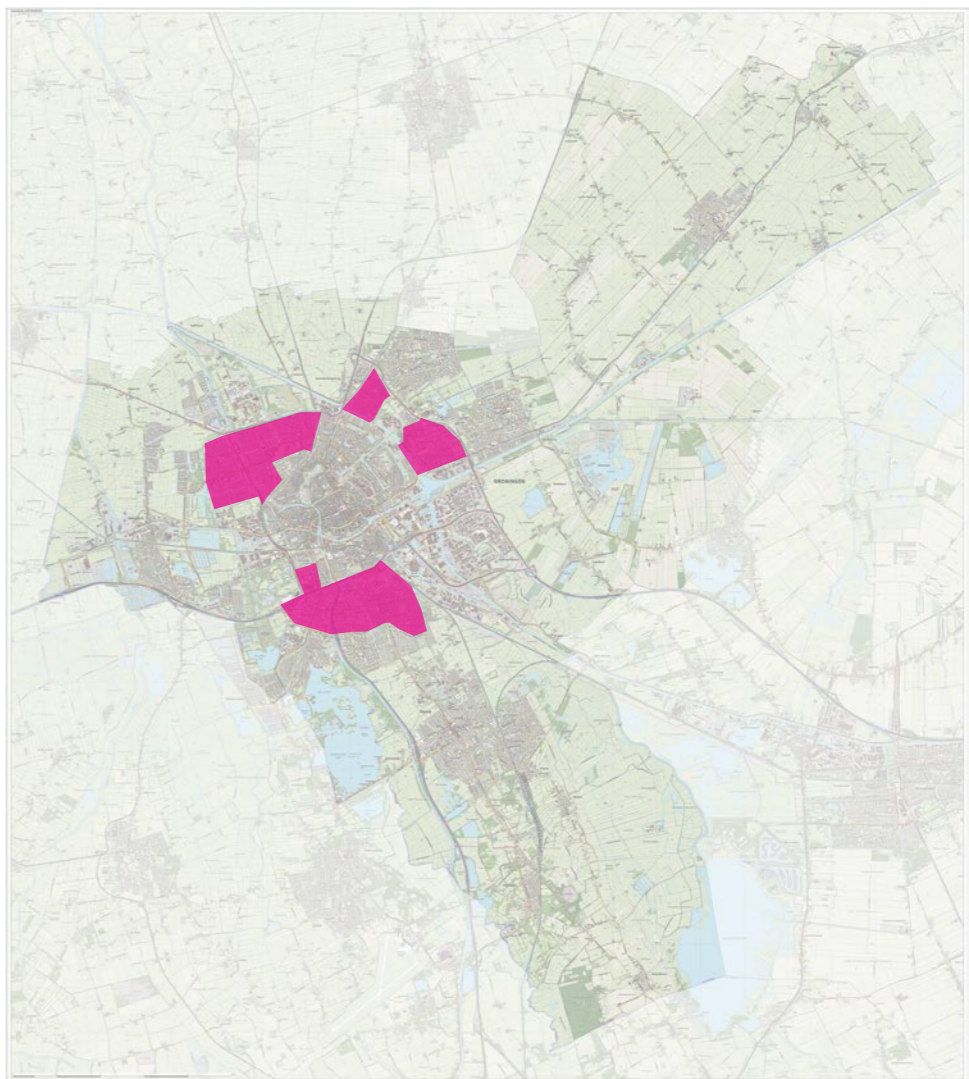
De Grote Appelstraat is een goed voorbeeld voor woonstraten in vroege uitbreidingswijken waar weinig verkeer op zit in Groningen, waarbij bewoners een belangrijke rol kunnen spelen in het verbeteren van hun leefomgeving.



WOONSTRAAT NAOORLOGSE WIJK BLOEDKORAALSTRAAT

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.



- Woonstraten naoorlogse wijk:**
- Bloedkoraalstraat
 - Hazelaarstraat
 - Bosboom-Tussaintstraat
 - Duindoornstraat
 - Abraham Kuiperlaan
 - Regulusstraat
 - Madame Curiestraat
 - Spicastraat
 - Amethyststraat
 - Mangaanstraat
 - Reviusstraat

CONCEPT

BLOEDKORAALSTRAAT

HUDIGIGE 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 langsgel 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.



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 gebruik-

swaarde (fruitbomen) als belevingswaarde krijgt het gebied een nieuwe identiteit: groen, klimaatadaptief en klaar voor de toekomst.

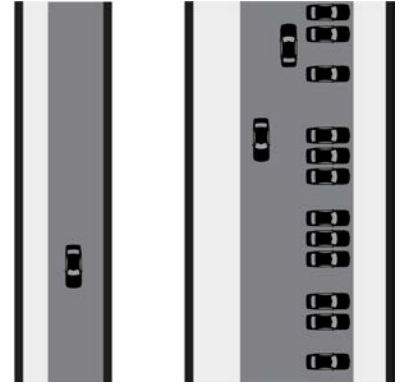
De Bloedkoraalstraat bevindt zich buiten de derde schil. Er zijn nog geen plannen om hier betaald parkeren in te voeren. Er zijn voor dit gebied geen middelen om de parkeerdruk omlaag te brengen, behalve het verlokken van mensen om minder gebruik te maken van de auto. De nadruk ligt in dit gebied op 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.

HUDIGIGE SITUATIE



! 44% voor de auto/
22% voor lopen

! 15,4% 65-plussers



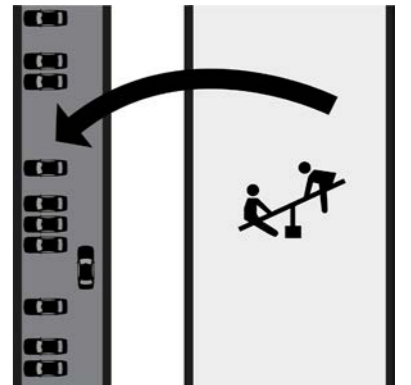
STRAKS



Parkeerplaatsen aan de achterkanten

Speel- en Sportvoorzieningen

Autovrije woonstraat



WOONSTRAAT NAOORLOGSE WIJK

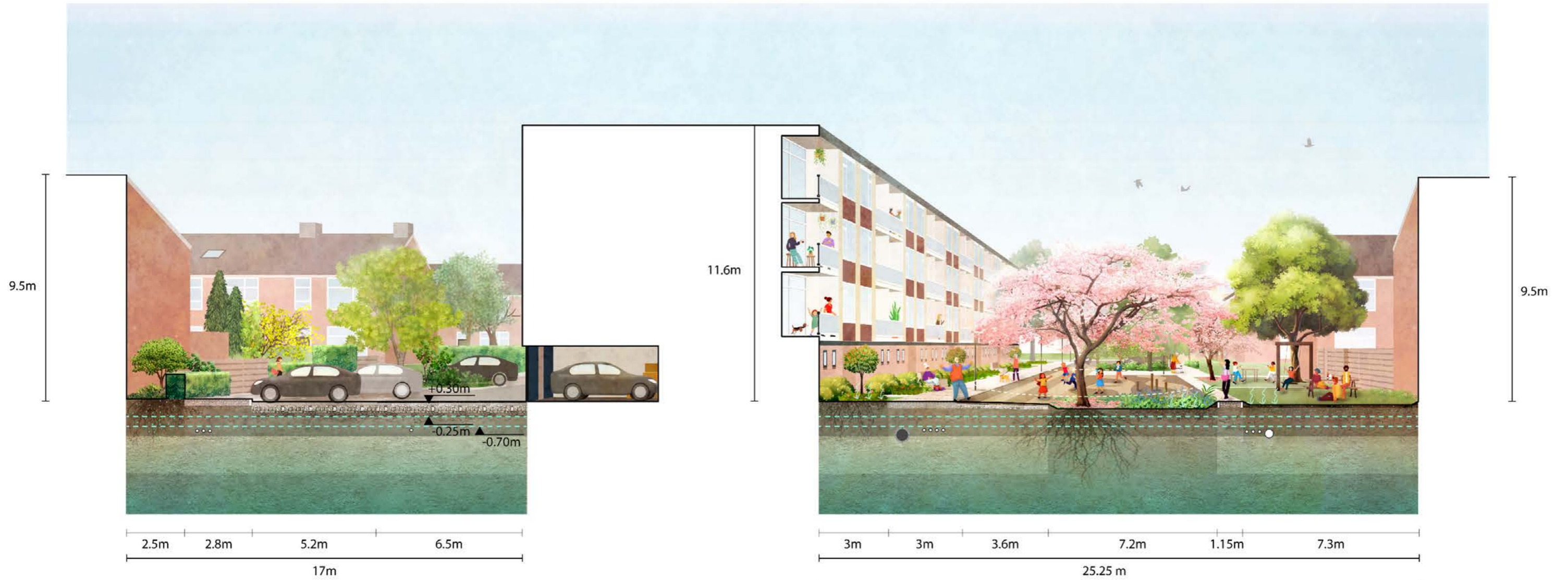
HUIDIGE SITUATIE



WOONSTRAAT NAOORLOGSE WIJK

INSPIRATIEBEELD STRAKS

* Dit is een inspiratiebeeld en géén ontwerp



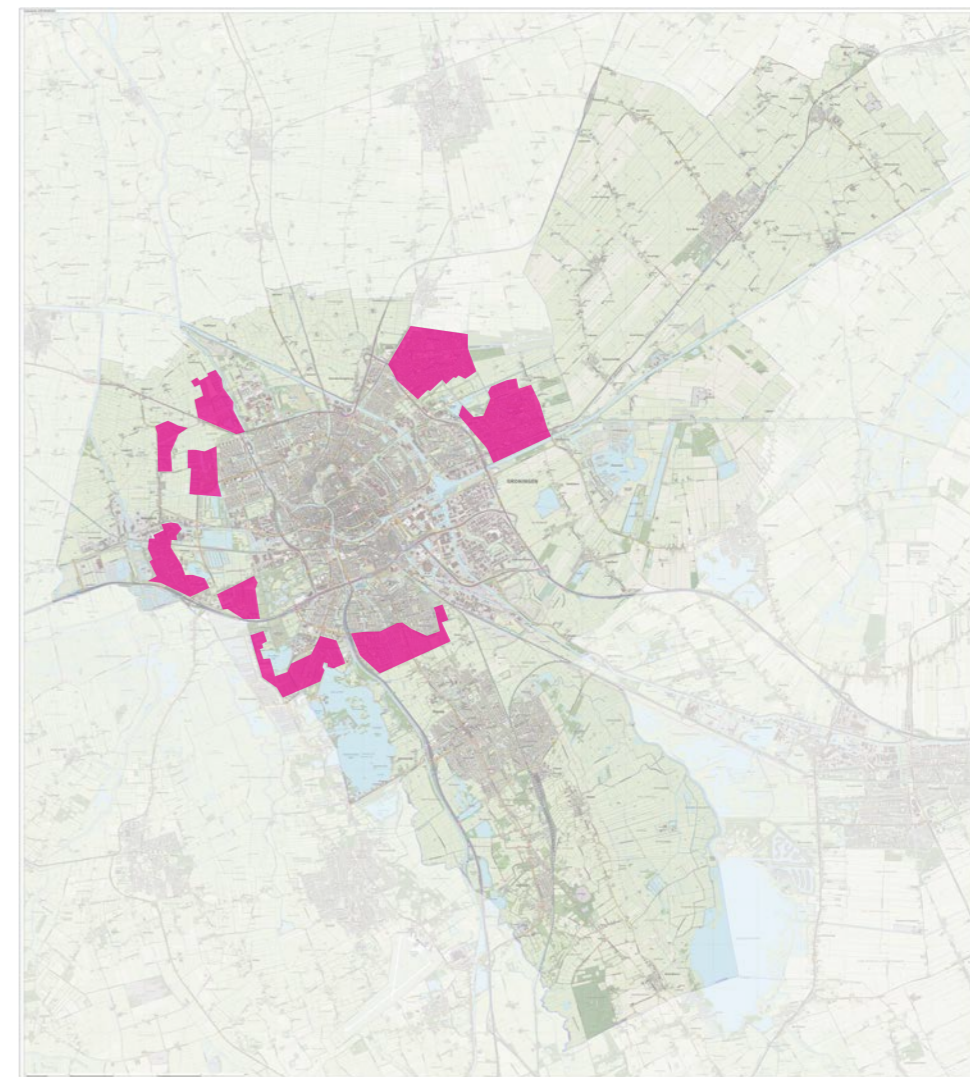


WOONERF DUKDALF



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.



Woonerven:

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

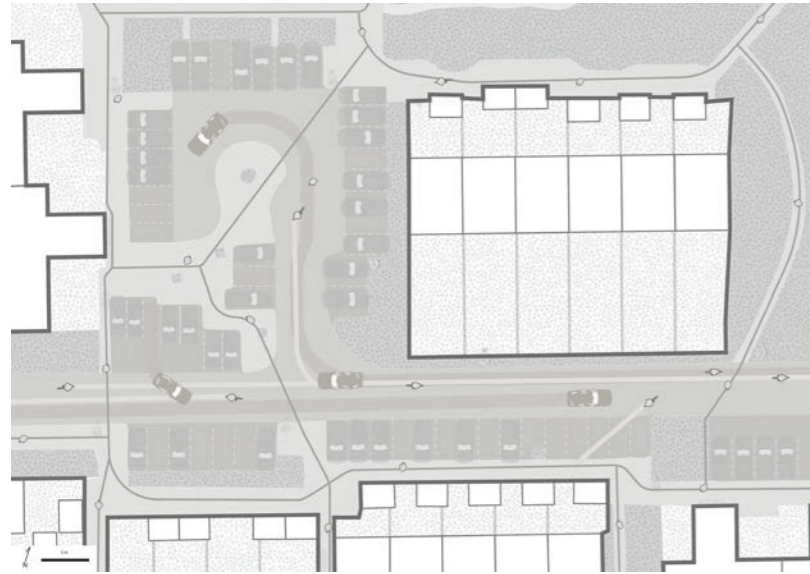
CONCEPT

DUKDALF

HUDIGE 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.



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.

LATER

Op de lange termijn zien we kansen dat het woonerf een zelfvoorzienende plek binnen de wijk kan worden. Een collectieve moestuin en kassen zorgen voor voedselproductie, met kleinschalige windmolens en zonnepanelen die zorgen voor de opwekking van energie. Hiervoor zal er een stevige ondergrondse infrastructuur nodig zijn met bijvoorbeeld een warmte-koude opslag. De openbare ruimte wordt op dat moment meer dan alleen een plek voor recreatie en sociale interactie. Het vervult de wens van de gemeente voor een toekomstbestendige stad. Duldalf 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. De aanwezige parkeerplaatsen zijn zeer inefficiënt verspreid door de wijk. Het concentreren van de parkeerplaatsen dicht bij de verbindingswegen zal ervoor zorgen dat de woonerven meer ruimte bieden voor verblijf en sociale interactie. We kunnen wel rekening houden met een kleine reductie (0-10%) van de parkeerdruk door het aanbieden van deelmobiliteit.

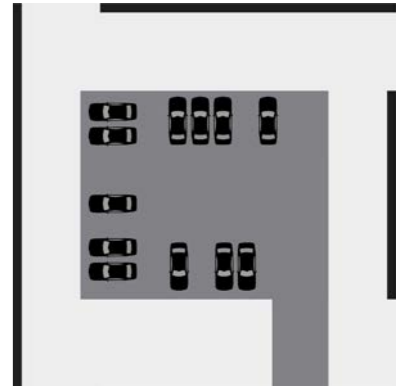
HUDIGE SITUATIE



! 66% auto/ 9% lopen

! 37,3% gezinnen met kinderen

! Gesloten erfafscheidingen



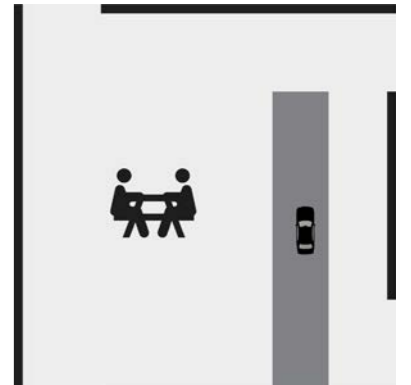
STRAKS



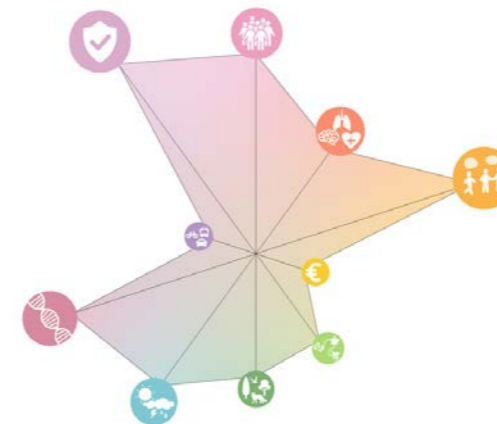
Collectieve tuinen

Clusteren van het parkeren

Lage erfafscheidingen

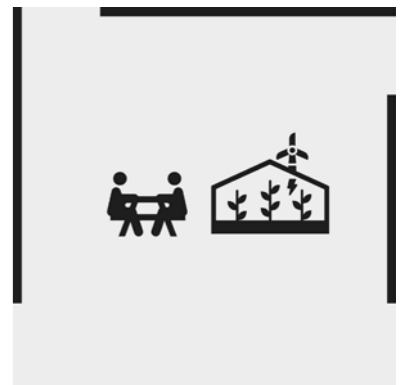


LATER



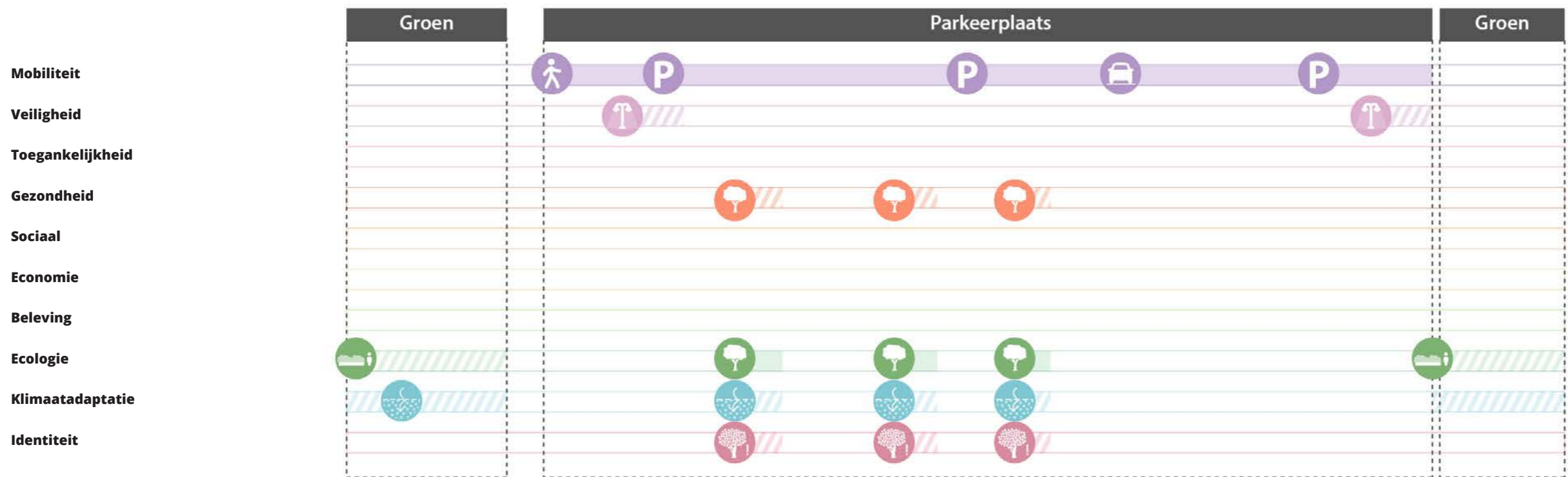
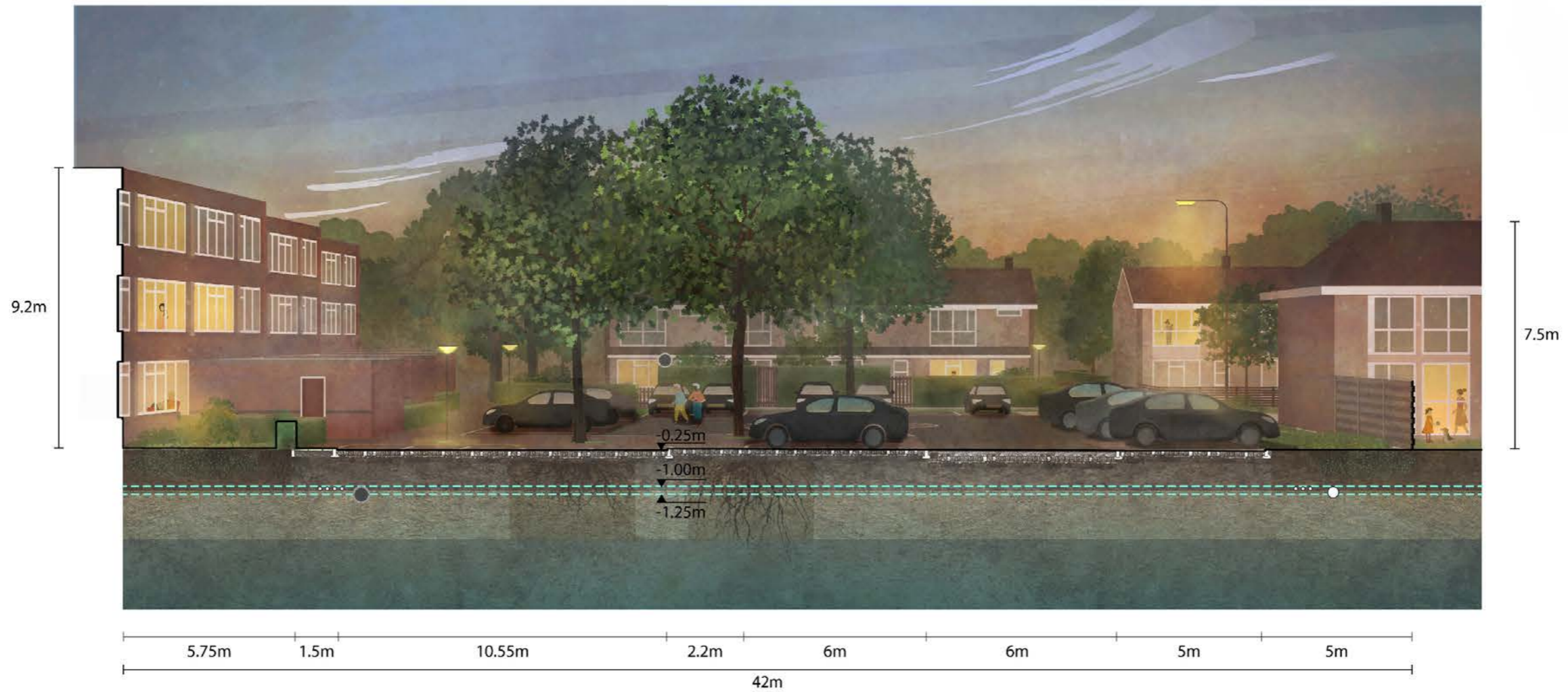
Energie productie

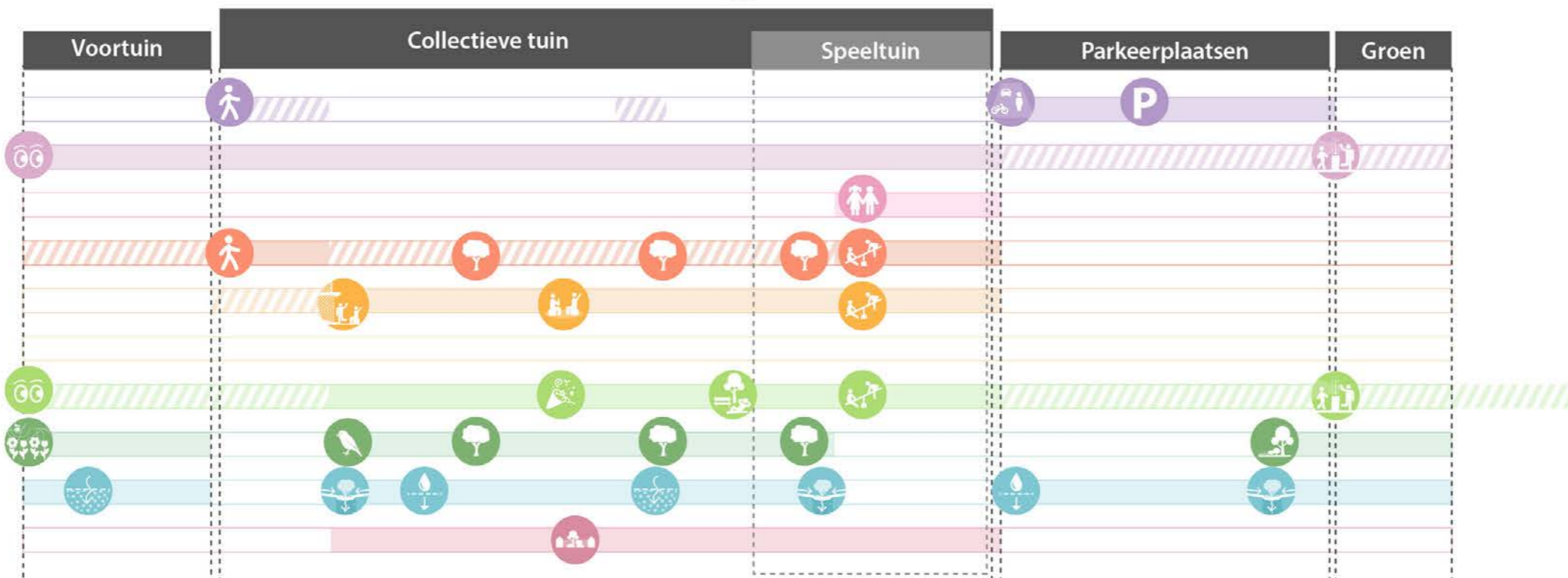
Collectieve moestuinen

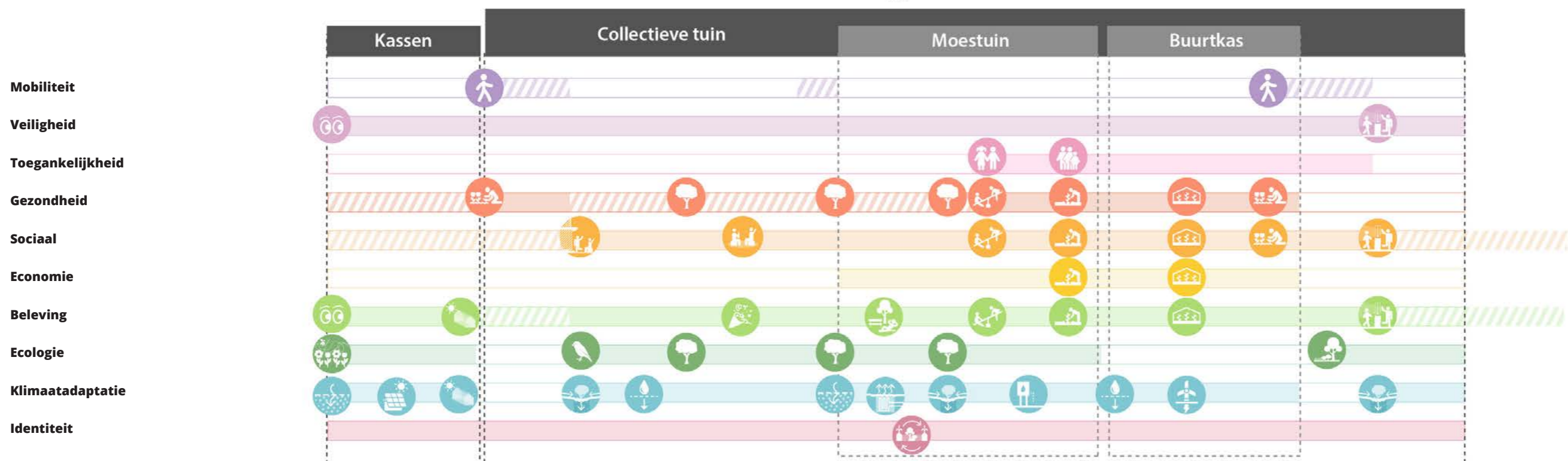
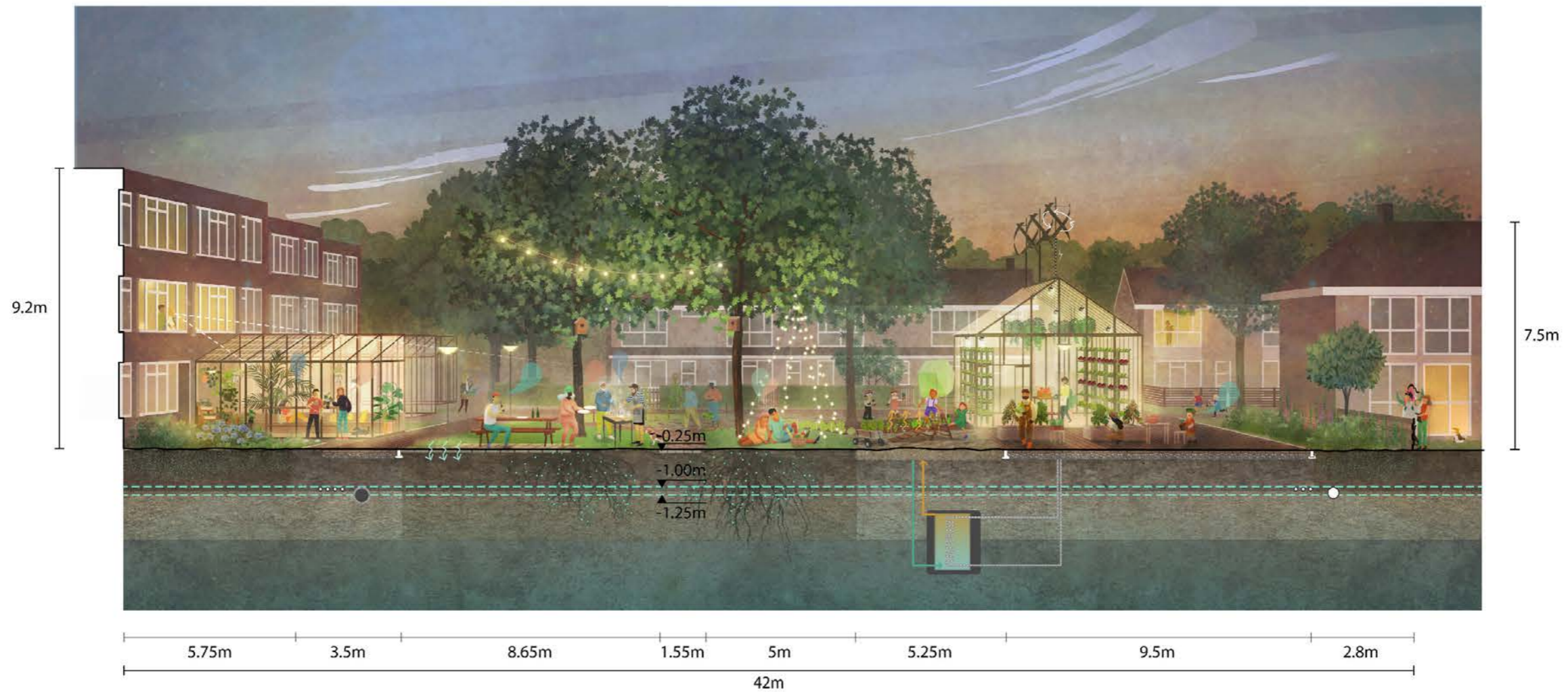


WOONERF

HUIDIGE SITUATIE





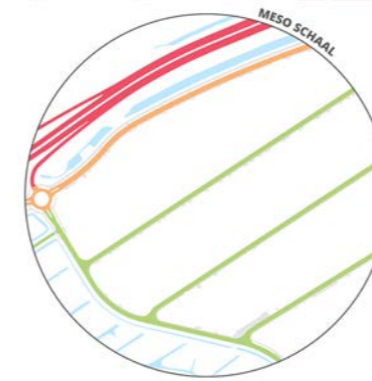




BEDRIJFSSTRAAT STAVANGERWEG

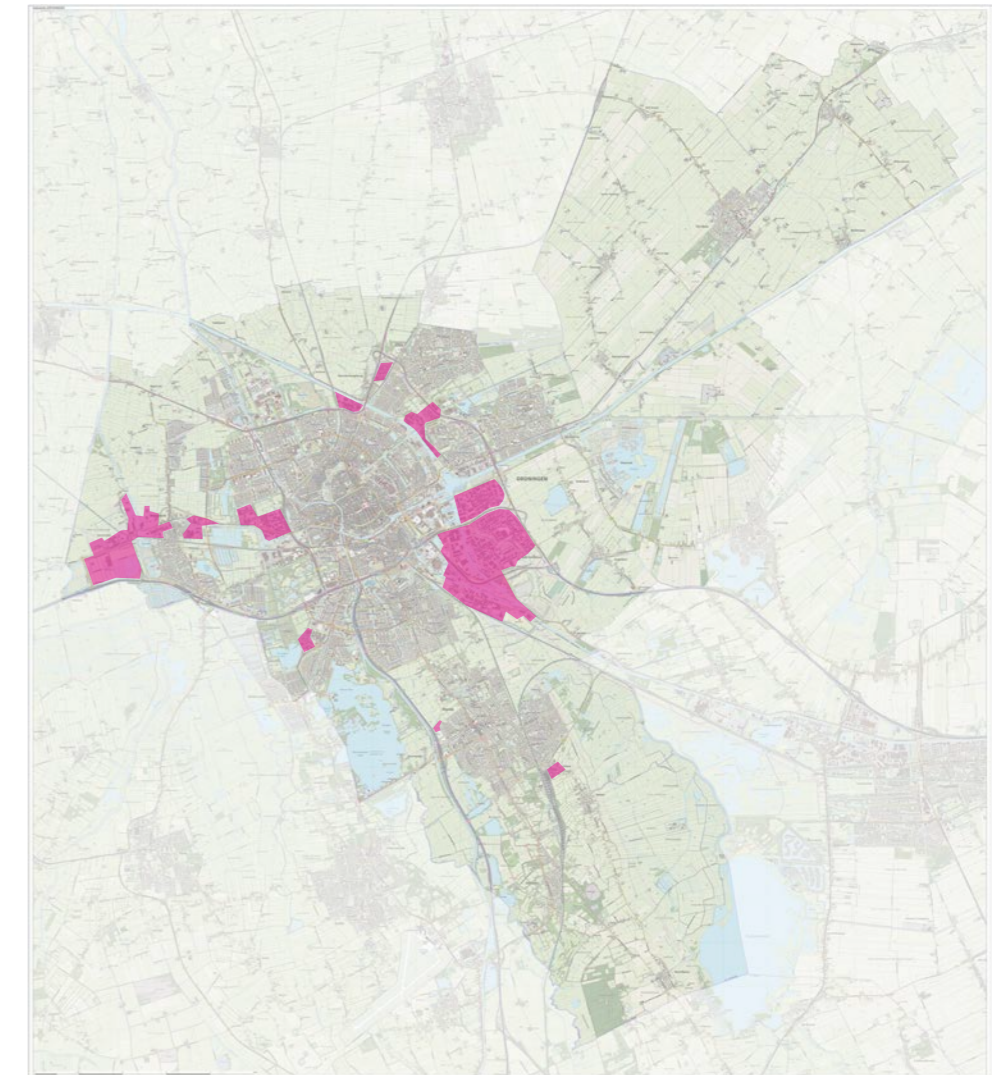
Geparkeerde auto's, busjes en vrachtwagens domineren het straatbeeld op bedrijventerreinen. De straten worden begrensd door lange blinde gevels of stalen hekwerken als erfafscheiding van de afzonderlijke kavels. Dit zorgt voor een rommelig en anoniem straatbeeld. De openbare ruimte is primair ontworpen 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.



Bedrijfstraten:

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



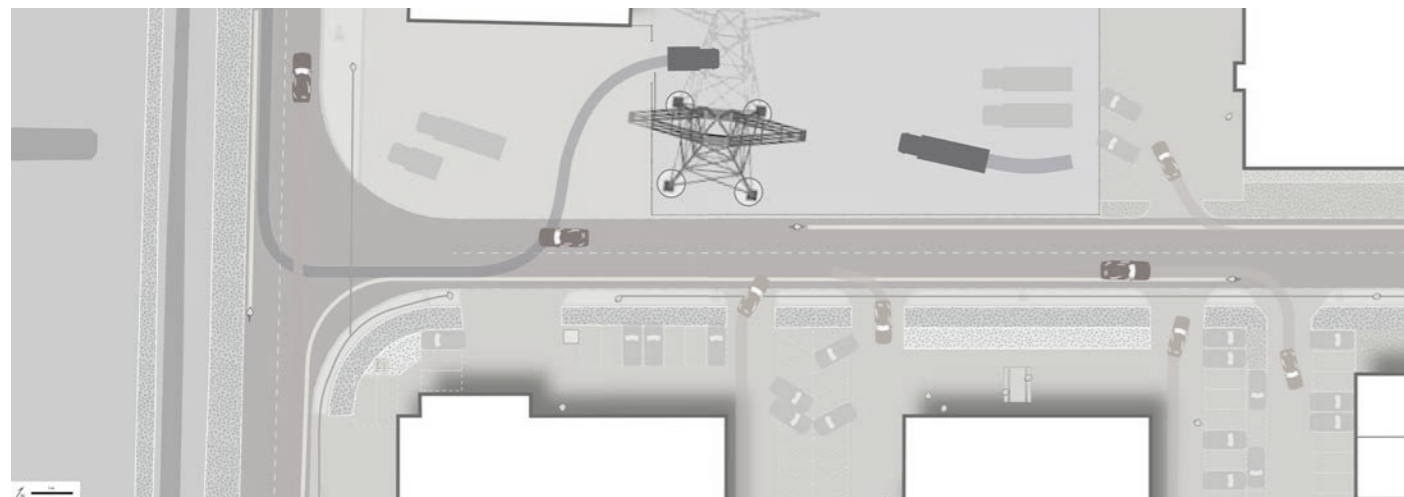
CONCEPT

STAVANGERWEG

HUDIDIGE 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.



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.

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.

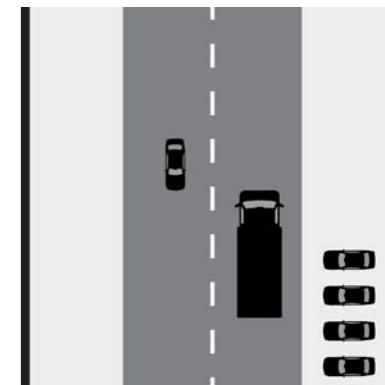
HUDIDIGE SITUATIE



! 56% voor vrachtverkeer / 14% voor lopen

! Anonieme erfafscheidingen

! Hittestress ivm bedrijventerrein



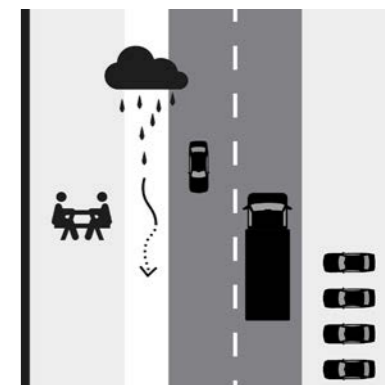
STRAKS



! Groene kavelgrenzen

! Wandelroute naar natuurgebied

! Bioswale

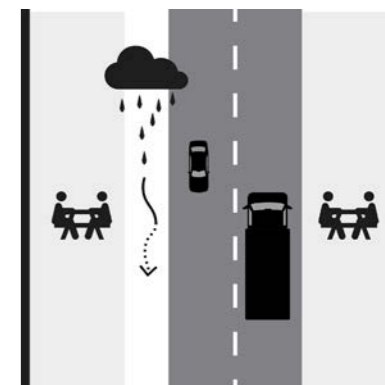


LATER



! Gemengd district








! Uitnodigende verblijfsplekken



BEDRIJFSSTRAAT

HUIDIGE SITUATIE

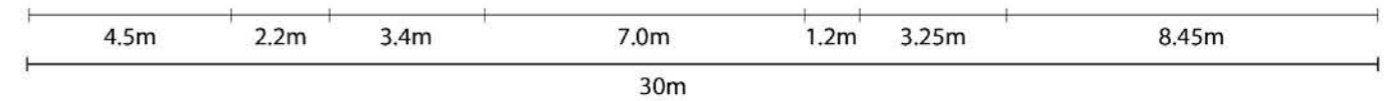





















































	Berm	Rijbaan	Berm	Private parkeerplaatsen
Mobiliteit		 		
Veiligheid				
Toegankelijkheid				
Gezondheid				
Sociaal				
Economie				
Beleving				
Ecologie				
Klimaatadaptatie				
Identiteit				

BEDRIJFSSTRAAT

INSPIRATIEBEELD STRAKS

* Dit is een inspiratiebeeld en géén ontwerp

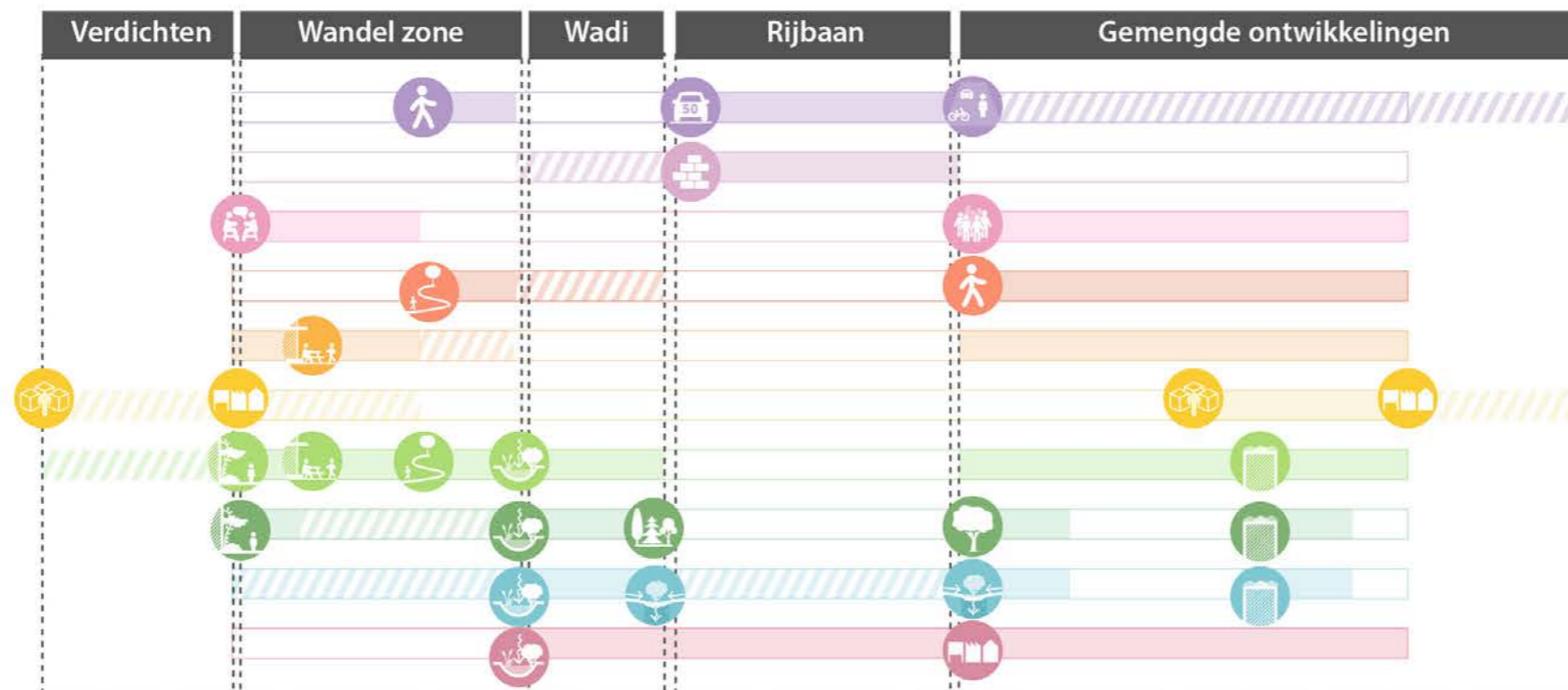
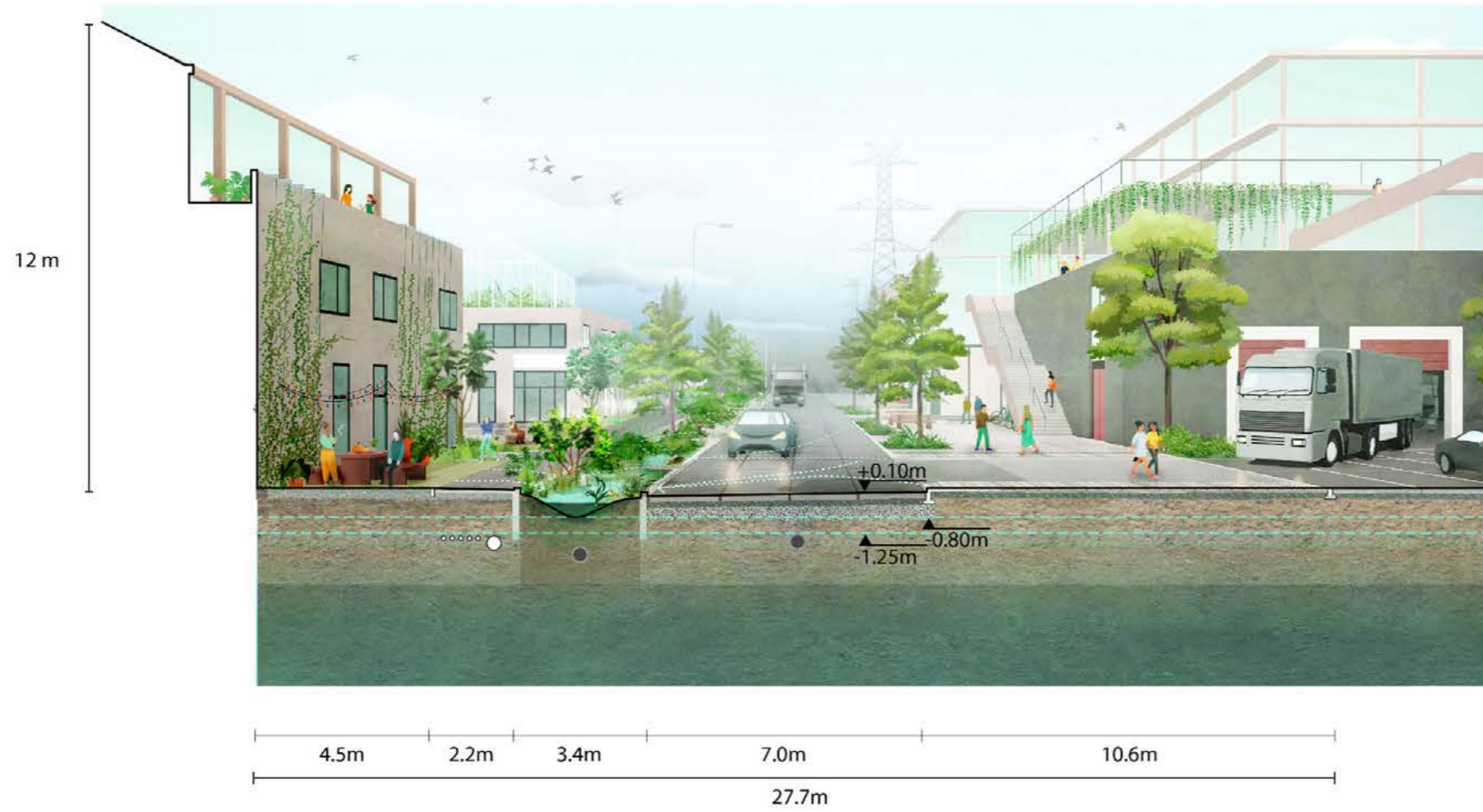


	Wandelzone	Wadi	Rijbaan	Groene rand	Private parkeerplaatsen
Mobiliteit			 		
Veiligheid					
Toegankelijkheid					
Gezondheid					
Sociaal					
Economie					
Beleving	  	  	  	  	
Ecologie	  	  	  	  	
Klimaatadaptatie	  	  	  	  	
Identiteit					

BEDRIJFSSTRAAT

INSPIRATIEBEELD LATER

* Dit is een inspiratiebeeld en géén ontwerp

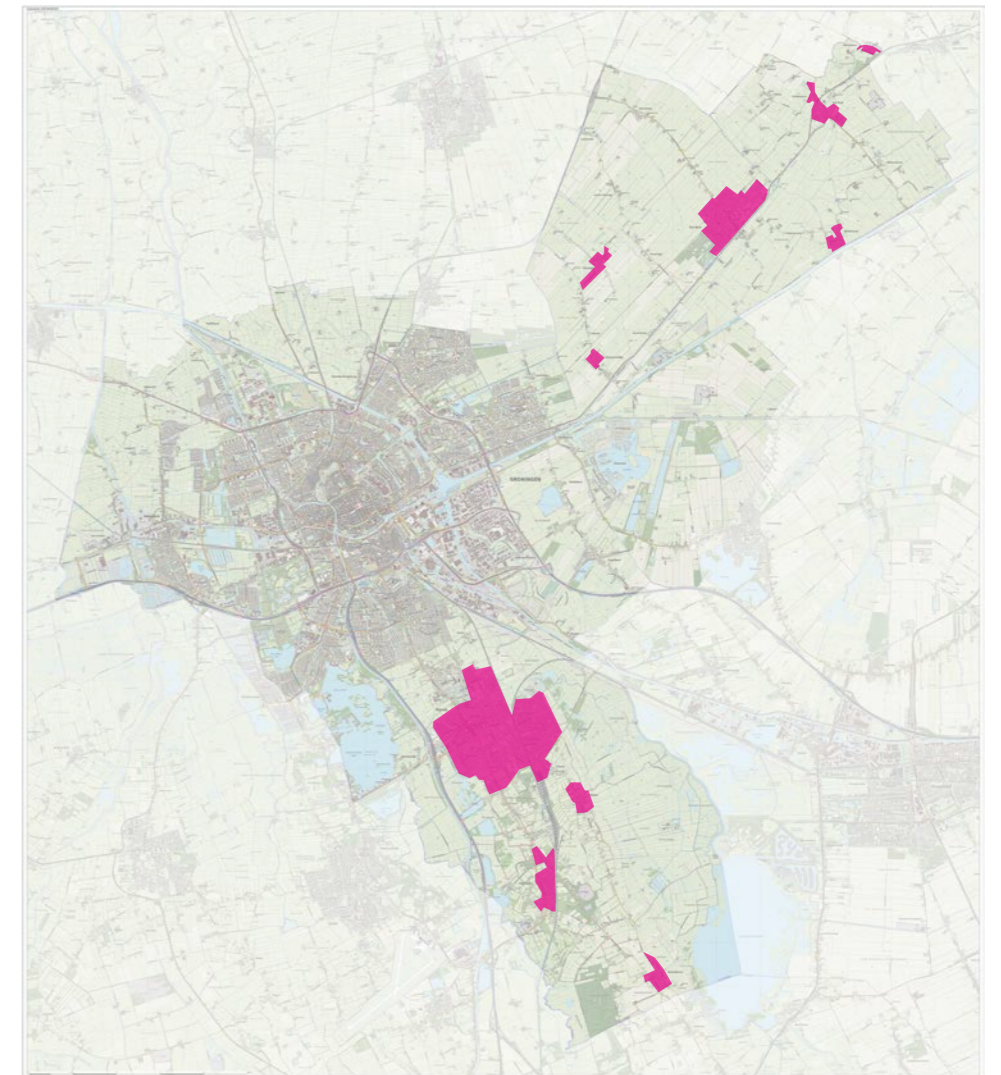
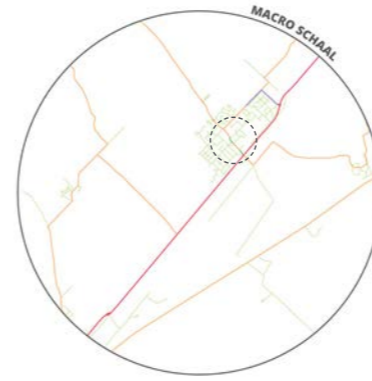




DOORGAANDE DORPSSTRAAT GAYKINGASTRAAT

Deze Dorpsstraat typologie is meestal terug te vinden in de dorpskernen rondom de stadskern zoals bijvoorbeeld; Ten Boer, Zuidwolde, Woltersum, Schildwolde, Noordlaren etcetera. 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.



Doorgaande dorpsstraten:

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

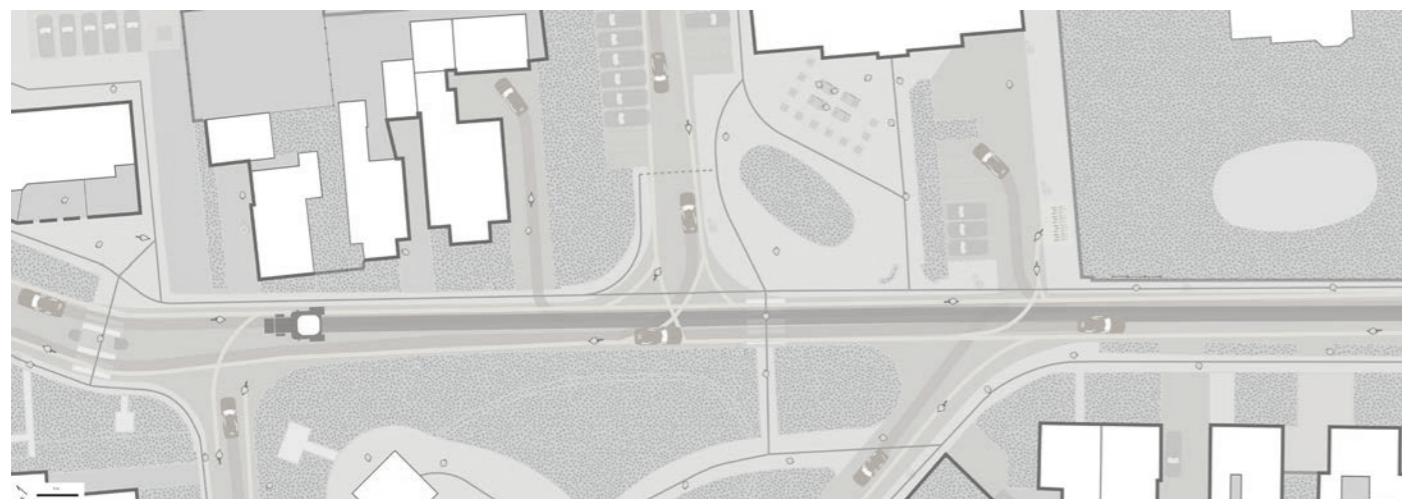
CONCEPT

GAYKINGASTRAAT

HUDIGE 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.



STRAKS

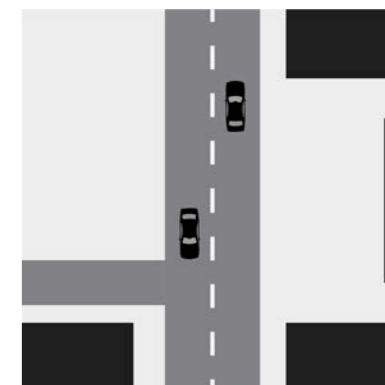
Zowel plein als buurhoes zijn twee belangrijke bestemmingen in het dorp voor verblijf en sociale ontmoeting. Echter de interactie en de meerwaarde die dat oplevert ontbreekt. Door het plein en buurhoes met elkaar te verbinden ontstaat er een nieuw dorpshart voor Ten Boer. Een plek waar grotere evenementen

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.

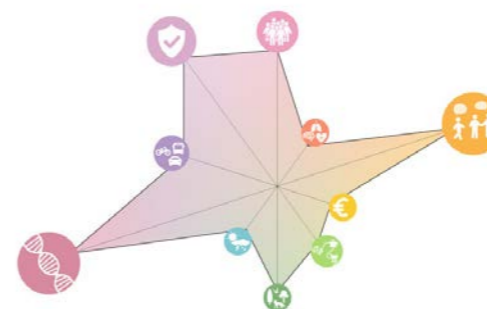
HUDIGE SITUATIE



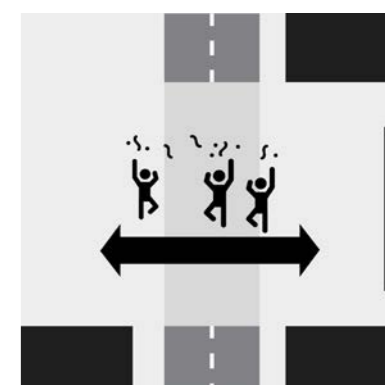
- ! Straat scheidt pleinruimtes
- ! Dorpsplein en Buurhoes
- ! Hittestress



STRAKS

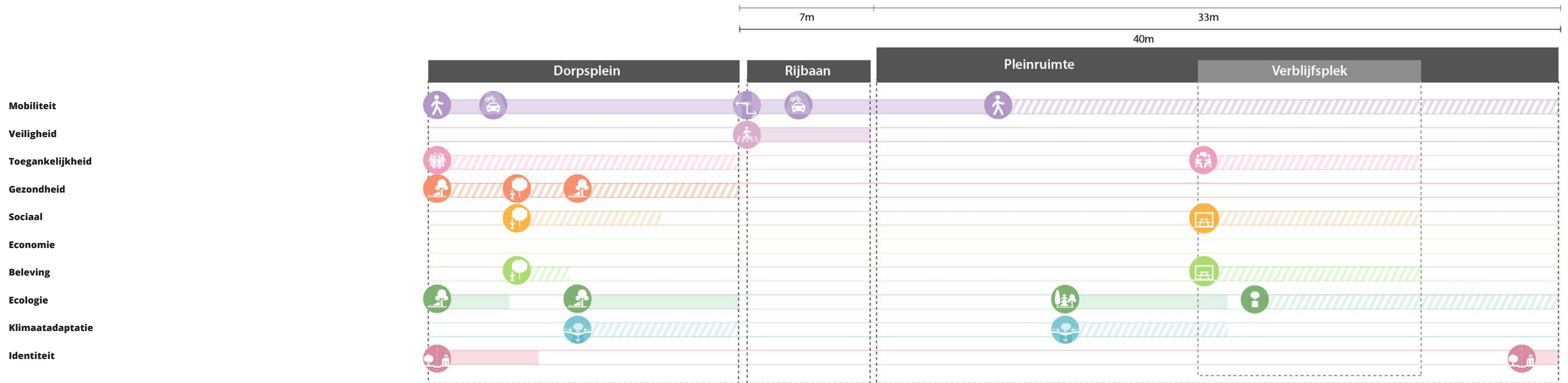


- 💡 Integreerend bladerdak
- 💡 Evenementenruimte voor het Buurhoes



DOORGAANDE DORPSSTRAAT

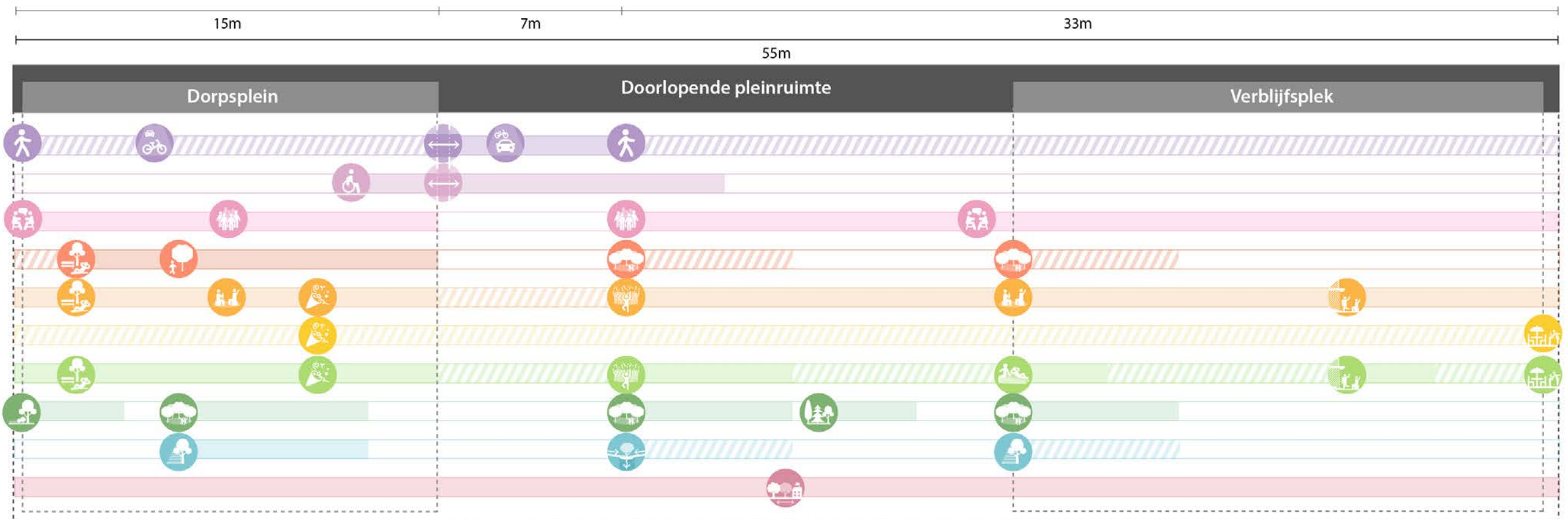
HUIDIGE SITUATIE



DOORGAANDE DORPSSTRAAT

INSPIRATIEBEELD STRAKS

* Dit is een inspiratiebeeld en géén ontwerp

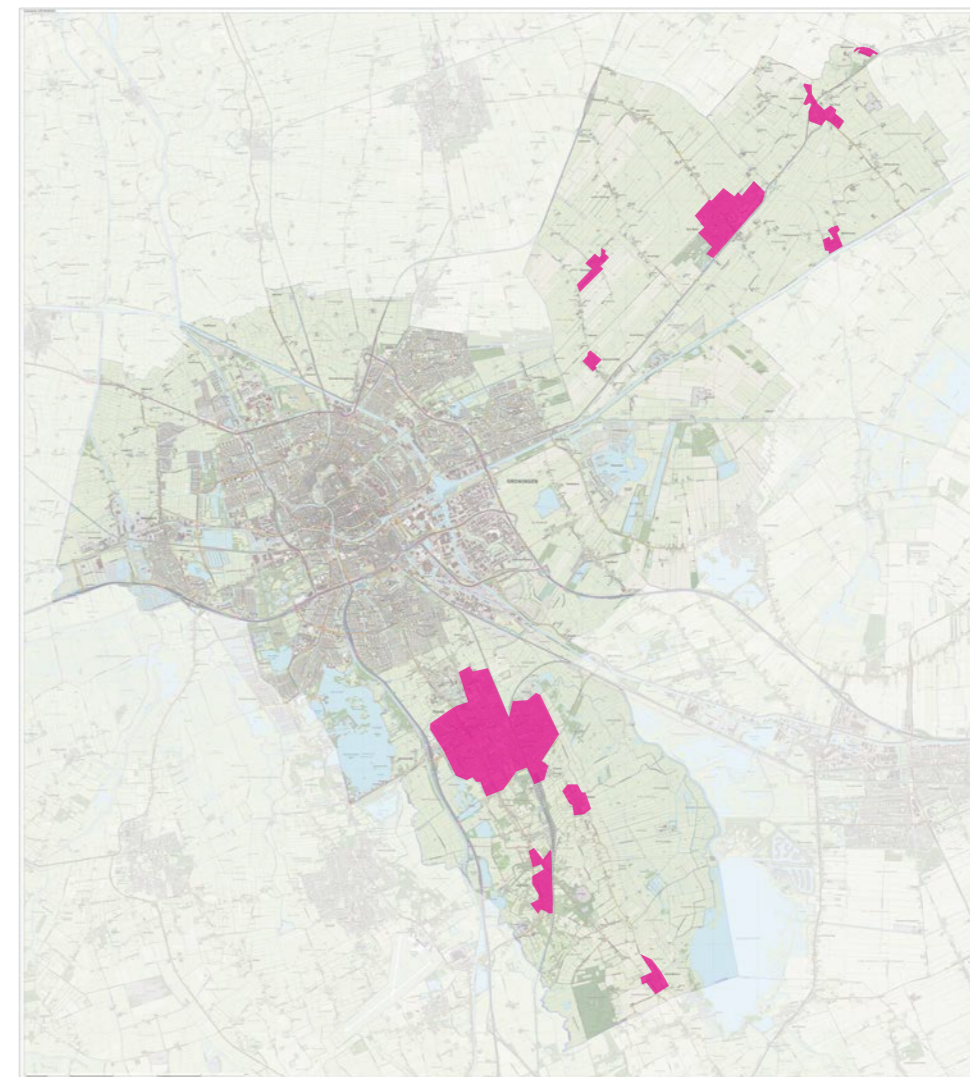
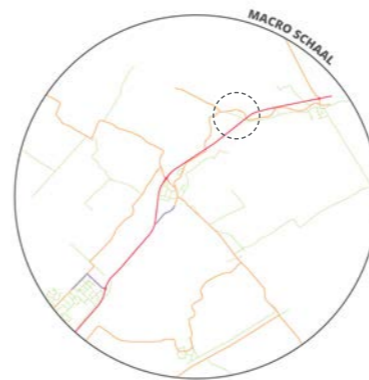




NIET DOORGAANDE DORPSSTRAAT STADSWEG

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.



Niet doorgaande dorpsstraten:

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

CONCEPT

STADSWEG

HUDIGE 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.

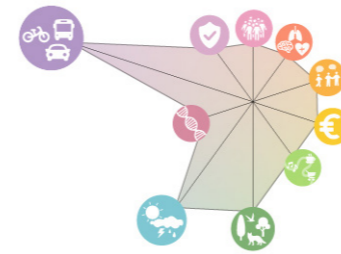


STRAKS

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.

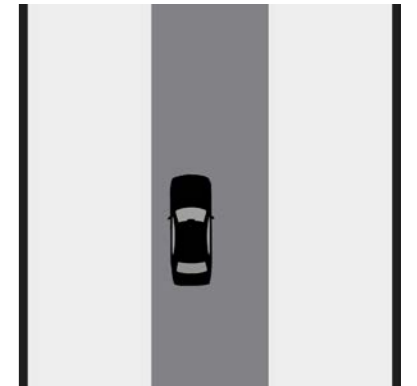
HUDIGE SITUATIE



! 44% voor de auto/
13% voor lopen

! 26,2% 65-plussers

! Hard rijdend verkeer

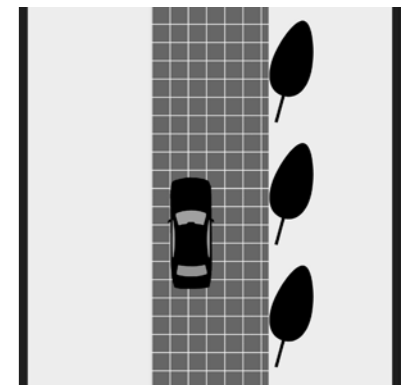


STRAKS



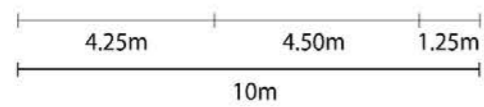
! Toevoegen van
een bomenrij

! Straat in elementen-
verharding



NIET DOORGAANDE DORPSSTRAAT

HUIDIGE SITUATIE

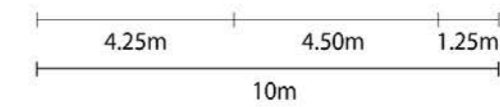


	Sloot	Rijbaan
Mobiliteit		Car, Bicycle, Pedestrian
Veiligheid		Car, Bicycle
Toegankelijkheid		
Gezondheid		
Sociaal		
Economie		
Beleving		
Ecologie	Tree, Bird	
Klimaatadaptatie	Tree, Bird	
Identiteit		

NIET DOORGAANDE DORPSSTRAAT

INSPIRATIEBEELD STRAKS

* Dit is een inspiratiebeeld en géén ontwerp



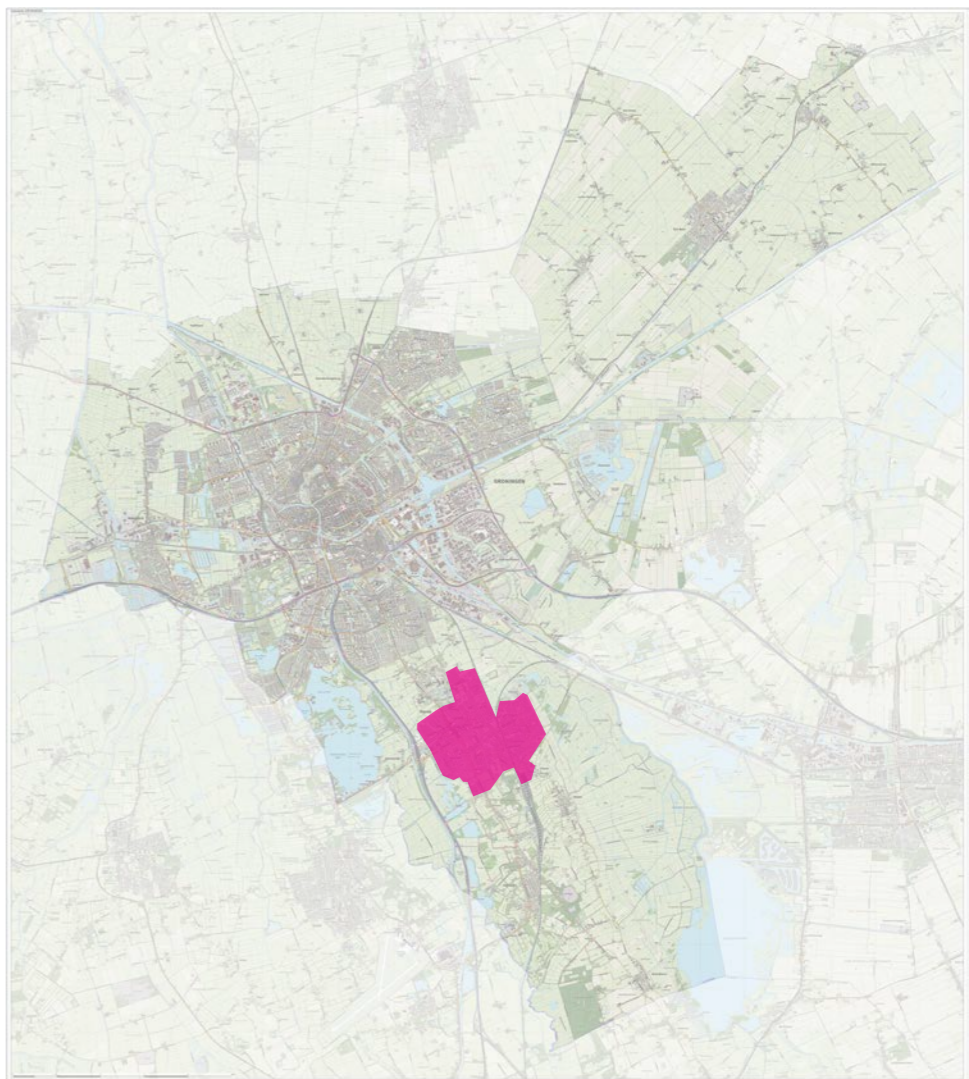
	Eco sloot	Rijbaan	Pad
Mobiliteit		Car, Bicycle, Pedestrian	Car, Bicycle, Pedestrian
Veiligheid		Car, Bicycle	Car, Bicycle
Toegankelijkheid			Car, Bicycle, Pedestrian
Gezondheid			Car, Bicycle, Pedestrian
Sociaal			Car, Bicycle, Pedestrian
Economie			Car, Bicycle, Pedestrian
Beleving		Tree, Bird	Tree, Bird
Ecologie	Tree, Bird	Tree, Bird	Tree, Bird
Klimaatadaptatie	Tree, Bird	Tree, Bird	Tree, Bird
Identiteit			Car, Bicycle, Pedestrian



'HARENS PROFIEL' DORPSSTRAAT WESTERSE DRIFT

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'.



- 'Harens profiel' dorpsstraat:**
- Westerse Drift
 - Emmalaan
 - Vondellaan
 - Onnerweg
 - Mellensteeg
 - Kaverlaan
 - Rijksstraatweg
 - Molenweg
 - Kromme Elleboog
 - Spinozalaan
 - Wilhelminalaan
 - Julianalaan

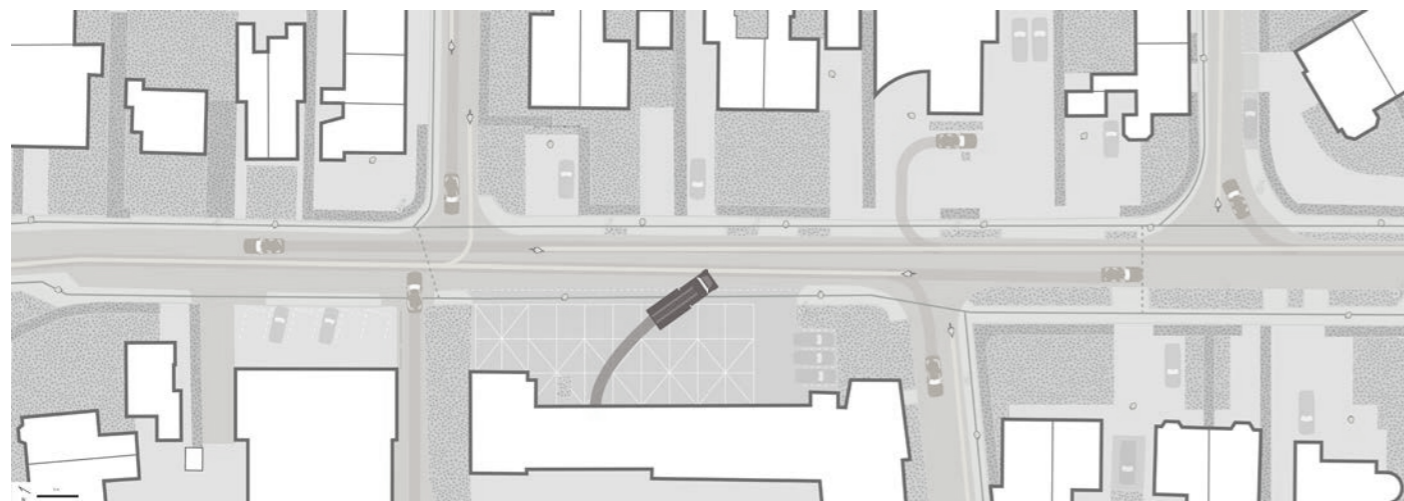
CONCEPT

WESTERSE DRIFT

HUDIGE 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.



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'.

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.

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

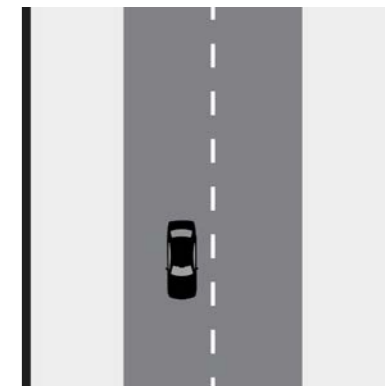
HUDIGE SITUATIE



! 79% voor de auto/ 21% voor lopen

! Sluipverkeer door de woonstraat

! Geasfalteerd trottoir



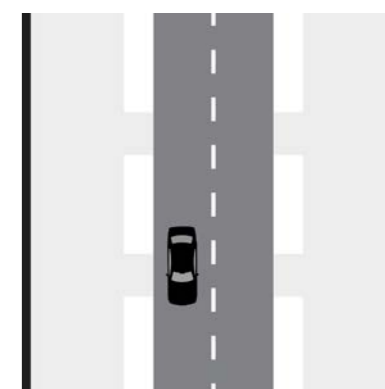
STRAKS



! Toevoegen van het Harens profiel

! Straat in elementenverharding

! Ecologische groene bermen



'HARENS PROFIEL' DORPSSTRAAT

HUIDIGE SITUATIE



	Trottoir	Rijbaan	Trottoir	Parkeren
Mobiliteit				
Veiligheid				
Toegankelijkheid				
Gezondheid				
Sociaal				
Economie				
Beleving				
Ecologie				
Klimaatadaptatie				
Identiteit				

'HARENS PROFIEL' DORPSSTRAAT

INSPIRATIEBEELD STRAKS

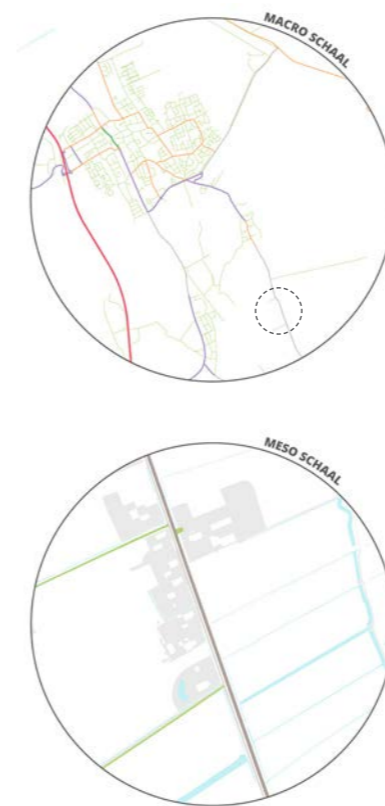
* Dit is een inspiratiebeeld en géén ontwerp



	Trottoir	Bomenlaan	Trottoir	Voortuinen
Mobiliteit				
Veiligheid				
Toegankelijkheid				
Gezondheid				
Sociaal				
Economie				
Beleving				
Ecologie				
Klimaatadaptatie				
Identiteit				

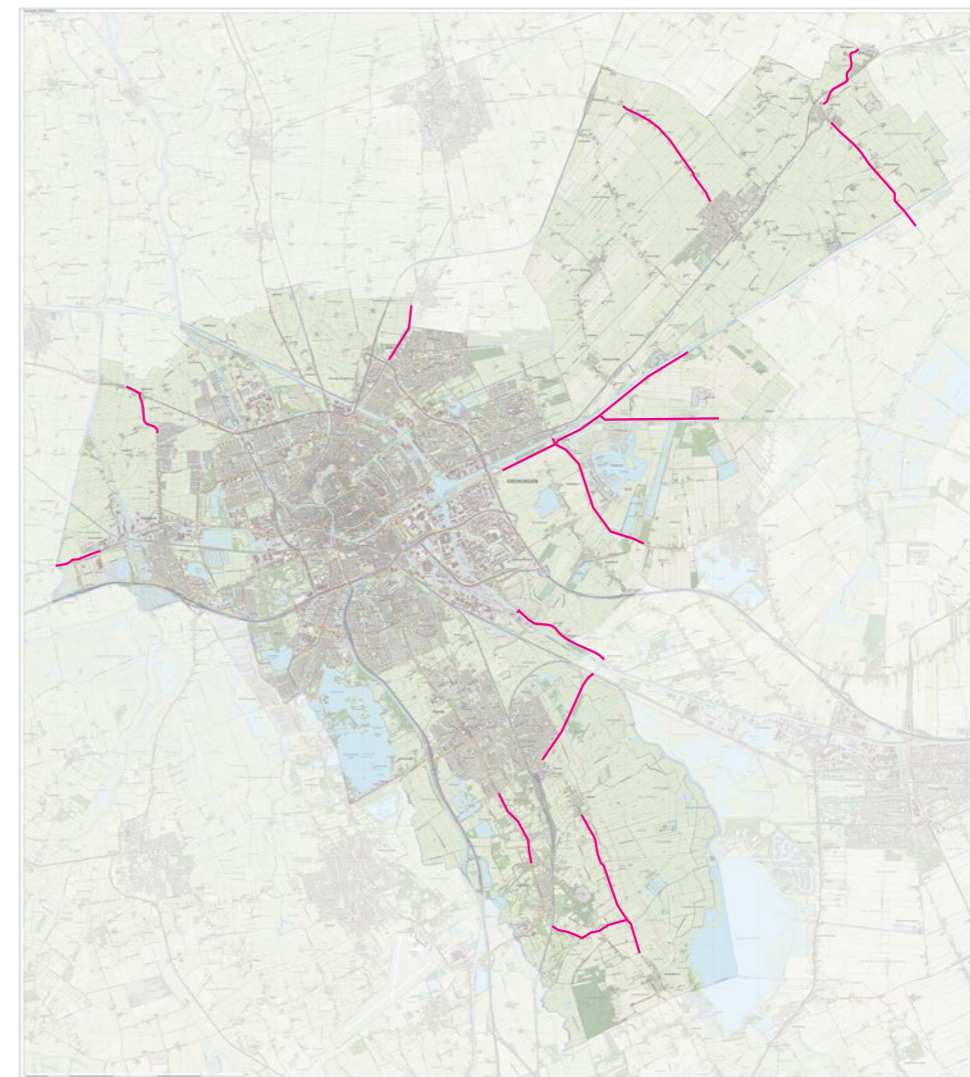


BUITEN DE BEBOUWDE KOM ZUIDVELD



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.



Buiten de bebouwde kom:

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

CONCEPT

ZUIDVELD

HUDIGE 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.



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.

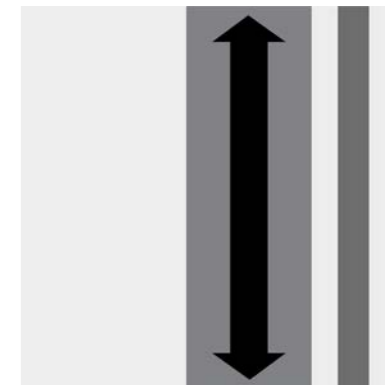
HUDIGE SITUATIE



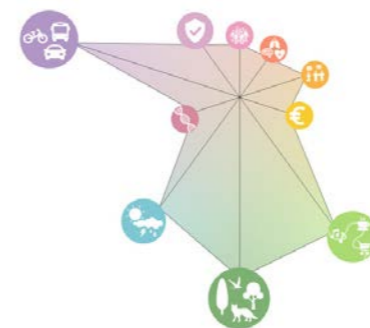
! Gemengd fiets- en voetpad

! Bomenlaan aan het Hunzedal

! Esdorpenlandschap op zand

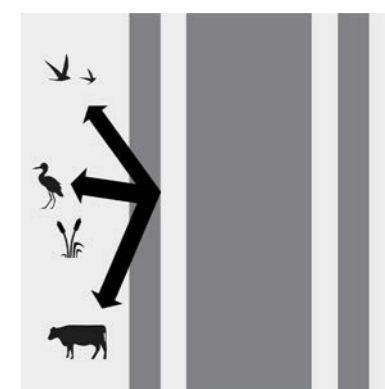


LATER



Recreatief fietspad langs natuurlijke Hunzedal

Fietspad aan weerszijden



BUITEN DE BEBOUWDE KOM

HUIDIGE SITUATIE



	Productief grasland	Bomenlaan	Fietspad
Mobiliteit		50	🚲 🚶
Veiligheid			🚲
Toegankelijkheid			
Gezondheid			
Sociaal			
Economie			
Beleving		👁️	
Ecologie	🐄	👁️	👁️
Klimaatadaptatie	🌿		🌿
Identiteit		👁️	

BUITEN DE BEBOUWDE KOM

INSPIRATIEBEELD LATER

* Dit is een inspiratiebeeld en géén ontwerp



	Natuurgebied	Fietspad	Bomenlaan	Pad
Mobiliteit		🚲	50	🚶
Veiligheid		🚲	🚶	
Toegankelijkheid				
Gezondheid		🚲		🚶
Sociaal				👥
Economie				
Beleving		👁️	👁️	
Ecologie	🌿	👁️	👁️	
Klimaatadaptatie	🌿	👁️		👁️
Identiteit		🚲	👁️	

ZANDWEGEN IN HAREN

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 belang 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 hieronder aanbevelingen opgenomen die bijdragen aan de versterking van de zandwegen;

Aanbevelingen:

- Verharding 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

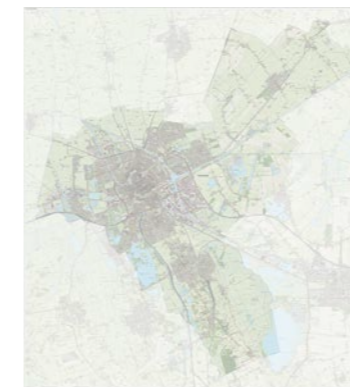
Binnen het stedelijk weefsel vormen de straten, samen met parken en pleinen, de openbare ruimte van een stad. Deze straattypologieën staan echter niet op zichzelf. Ze zijn namelijk altijd onderdeel van een netwerk, van een wijk of buurt en van de stad en omliggende dorpen. Op de grotere (buurt)schaal 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.

LEESWIJZER DE BUURT



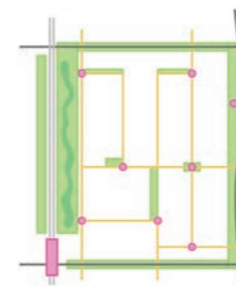
Locatie

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



Spindigram

Het spindigram 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 6 buurten geeft het spindigram 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 spindigrammen laten in één oogopslag de hiërarchie van de dimensies per buurt zien. Naast de spindigram van de huidige situatie zijn een aantal kenmerken (met een uitroepteken) genoteerd vanuit de analyse van de buurt of context. Naast het spindigram van de buurten 'straks' worden een aantal ontwerpprincipes (met een lampje) benoemd.



Concept schema's

De gekleurde schema's naast de spindigrammen laten de conceptmatige ontwikkeling van de buurtorganisatie 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 DE HOOGTE

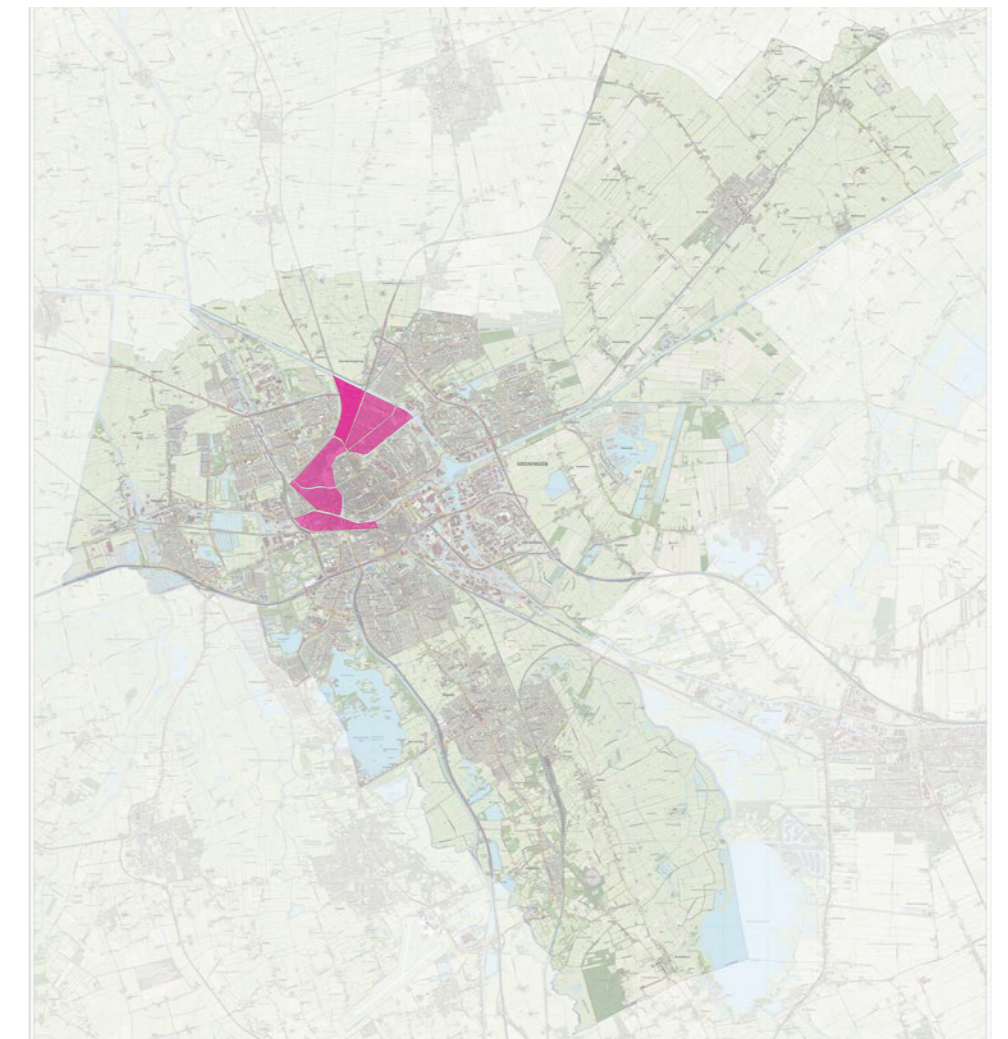
Vergelijkbare buurten:

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

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.

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 Selwerdwijk-Zuid, die zich uitstrekt tot de Asingastraat. De buurt is onderdeel van het gebied 'Oude Wijken'.



ORGANISATIE EN OPGAVEN

VROEGE UITBREIDING

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 'opgeknipt' 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.

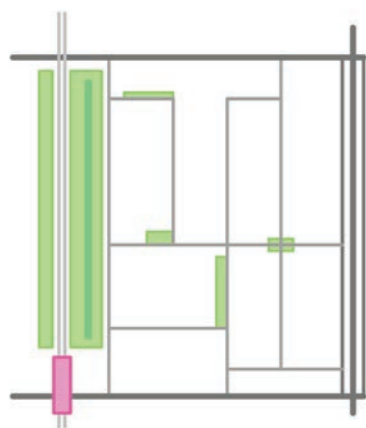
De Hoogte is op dit moment een monofunctionele woonwijk met gebrek aan buurtfuncties zoals een buurtsuper of koffietent en speelplekken en pleintjes hebben een matige verblijfskwaliteit. Bewoners realiseren zelf een prachtige pluktuin die het groene hart is geworden van de wijk met zelfs een educatieve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

ALTERNATIEVE ORGANISATIE

VROEGE UITBREIDING



HUIDIGE SITUATIE

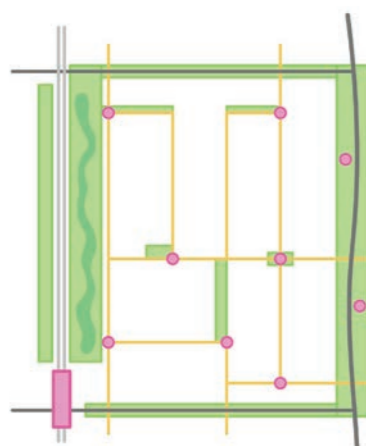


! Omliggende straten als barrières

! 20% minimahuishoudens



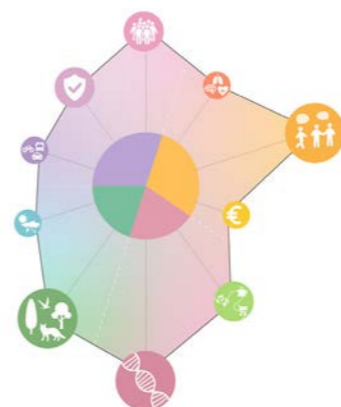
ALTERNATIEVE ORGANISATIE



💡 Groene verblijfsplekken

💡 Bedumerweg als Bedumerpark

💡 Woonstraten als woonerven



STRATEGISCHE RAAMWERKEN

VROEGE UITBREIDING



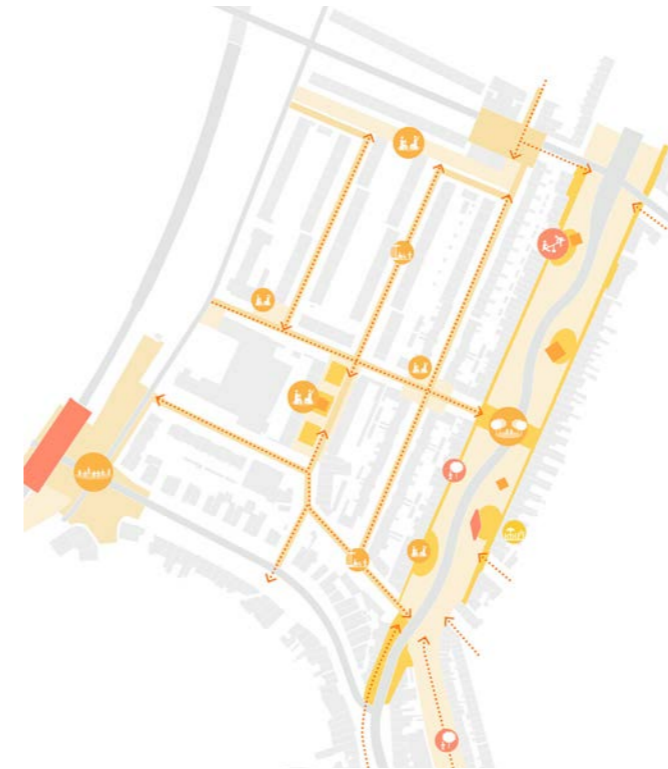
MOBILITEITS RAAMWERK

- 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.



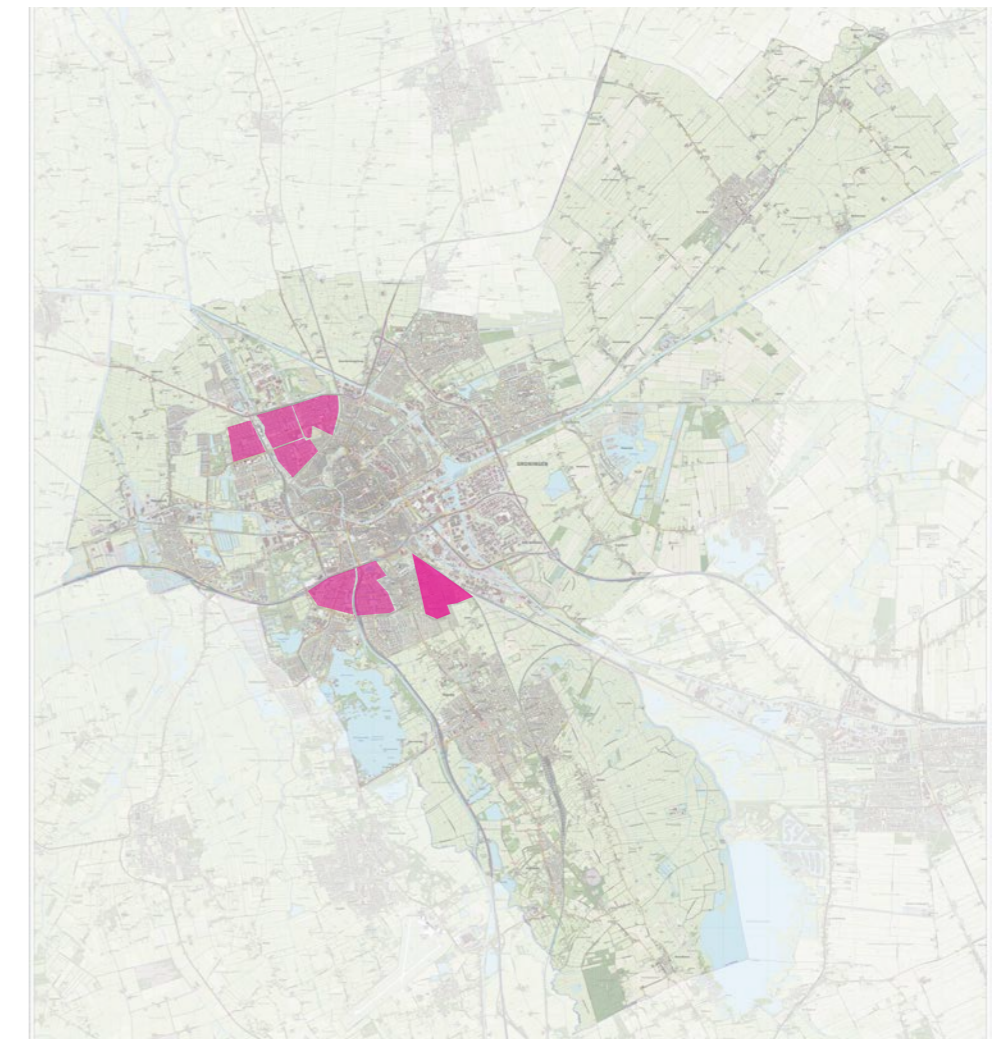
Vergelijkbare buurten:

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

NAORLOGSE UITBREIDING COENDERSBORG

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.

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.



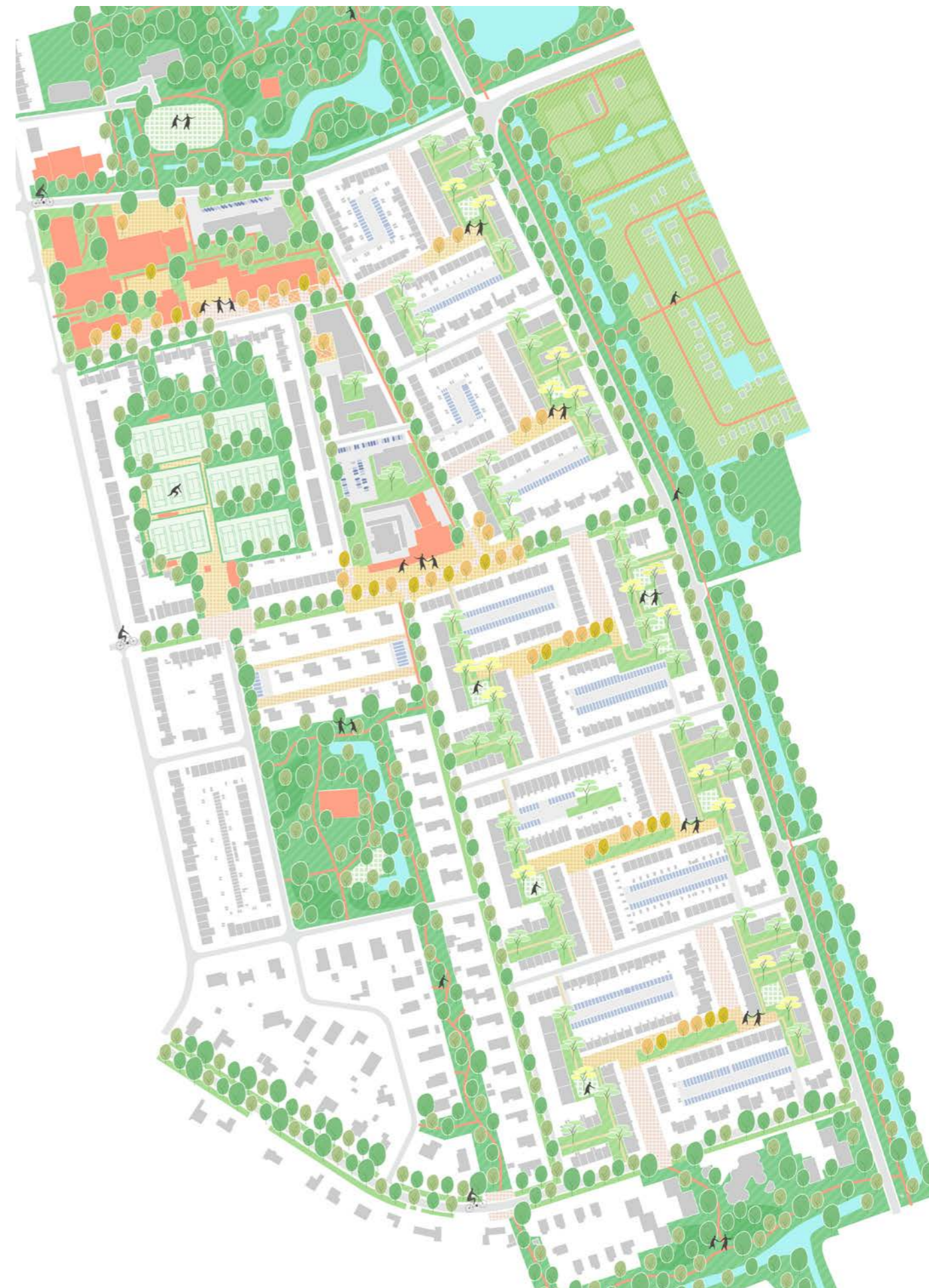
ORGANISATIE EN OPGAVEN NAORLOGSE UITBREIDING

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 rustgevende 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.

ALTERNATIEVE ORGANISATIE NAORLOGSE UITBREIDING



HUIDIGE SITUATIE



! Verkeersoverlast ivm Helperzoomtunnel

! Cultuurhistorische landgoederen



ALTERNATIEVE ORGANISATIE



Autoluwe binnengebieden

Groene wandelroutes

Versmallen De Savornin Lohmanlaan



STRATEGISCHE RAAMWERKEN

NAORLOGSE UITBREIDING



MOBILITEITS RAAMWERK

- 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 overstekbaarheid van de 'doorgaande (auto) straten'(oost-west) met een sterke langzaamverkeerroutes en overstekmogelijkheden 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 Coendersborgh en de buurt.



Vergelijkbare buurten:

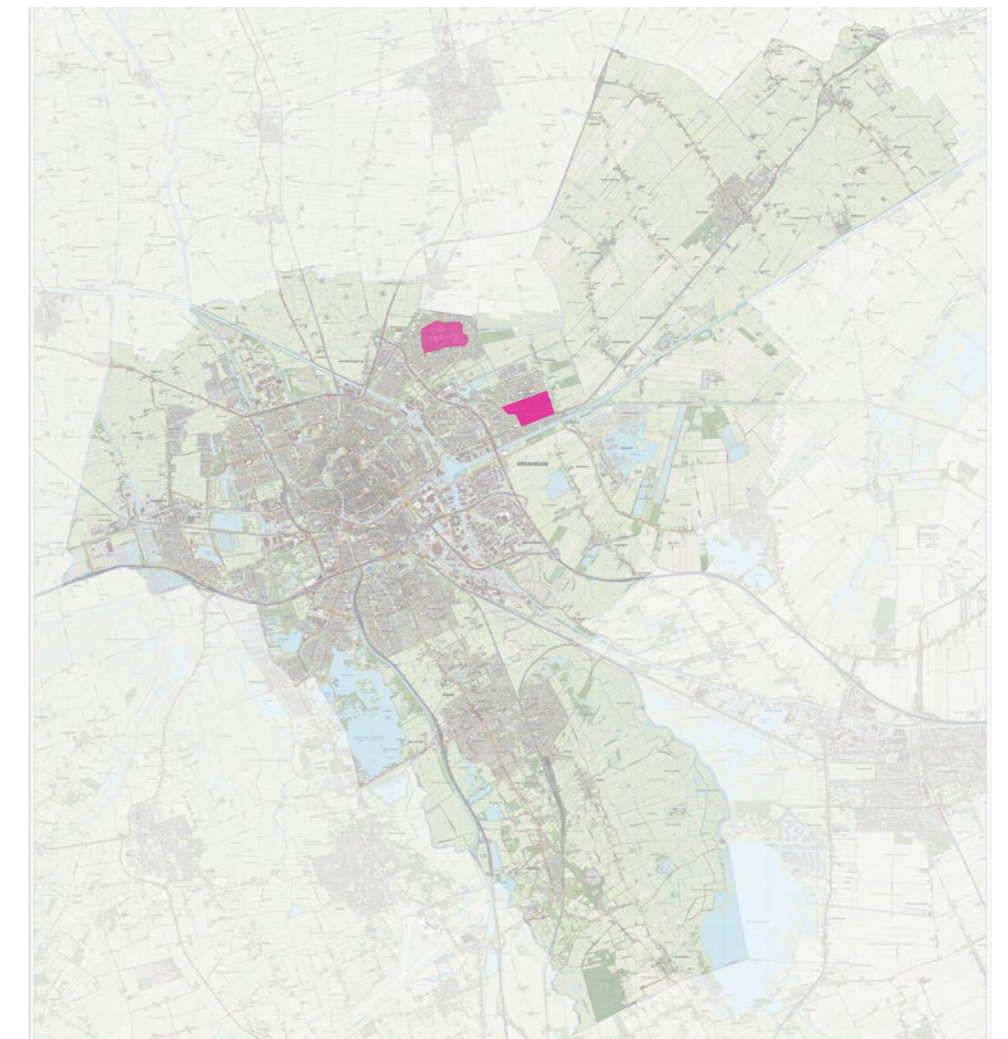
- Beijum

WOONERFWIJK

LEWENBORG-ZUID

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.

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.



ORGANISATIE EN OPGAVEN WOONERFWIJK

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 achterzides 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.

ALTERNATIEVE ORGANISATIE WOONERFWIJK



HUIDIGE SITUATIE

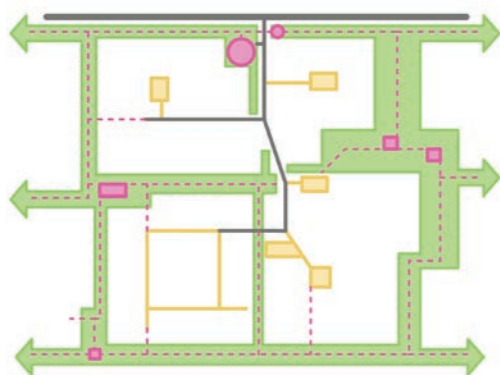


! Inefficiënte parkeerplaatsen

! Ontoegankelijk groen



ALTERNATIEVE ORGANISATIE



Collectieve tuinen

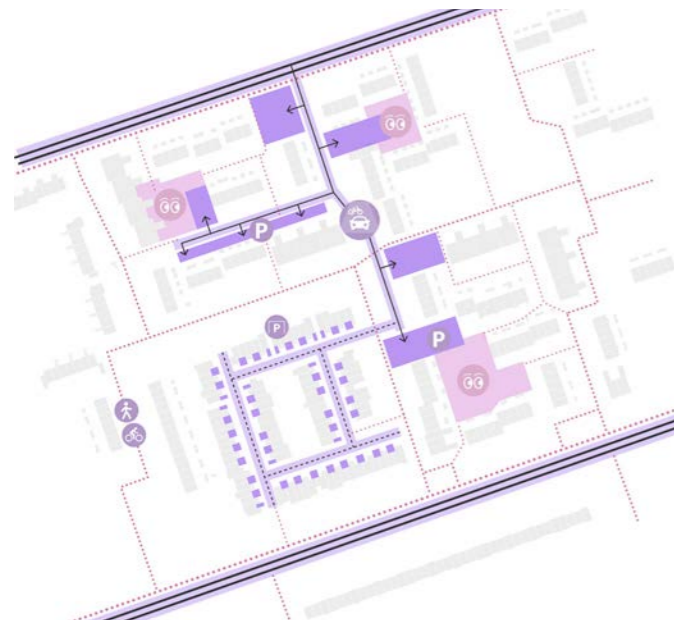
Wandelroutes door het groen

Clusteren van parkeren



STRATEGISCHE RAAMWERKEN

WOONERFWIJK



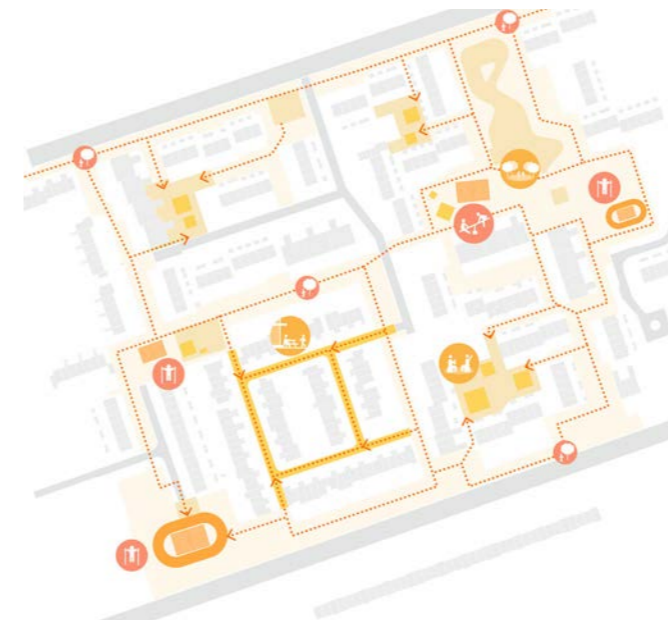
MOBILITEITS RAAMWERK

- 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 zijanten 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 vermindert;
- 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 koppelt 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 buurtuinen 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.



Vergelijkbare buurten (De Held):

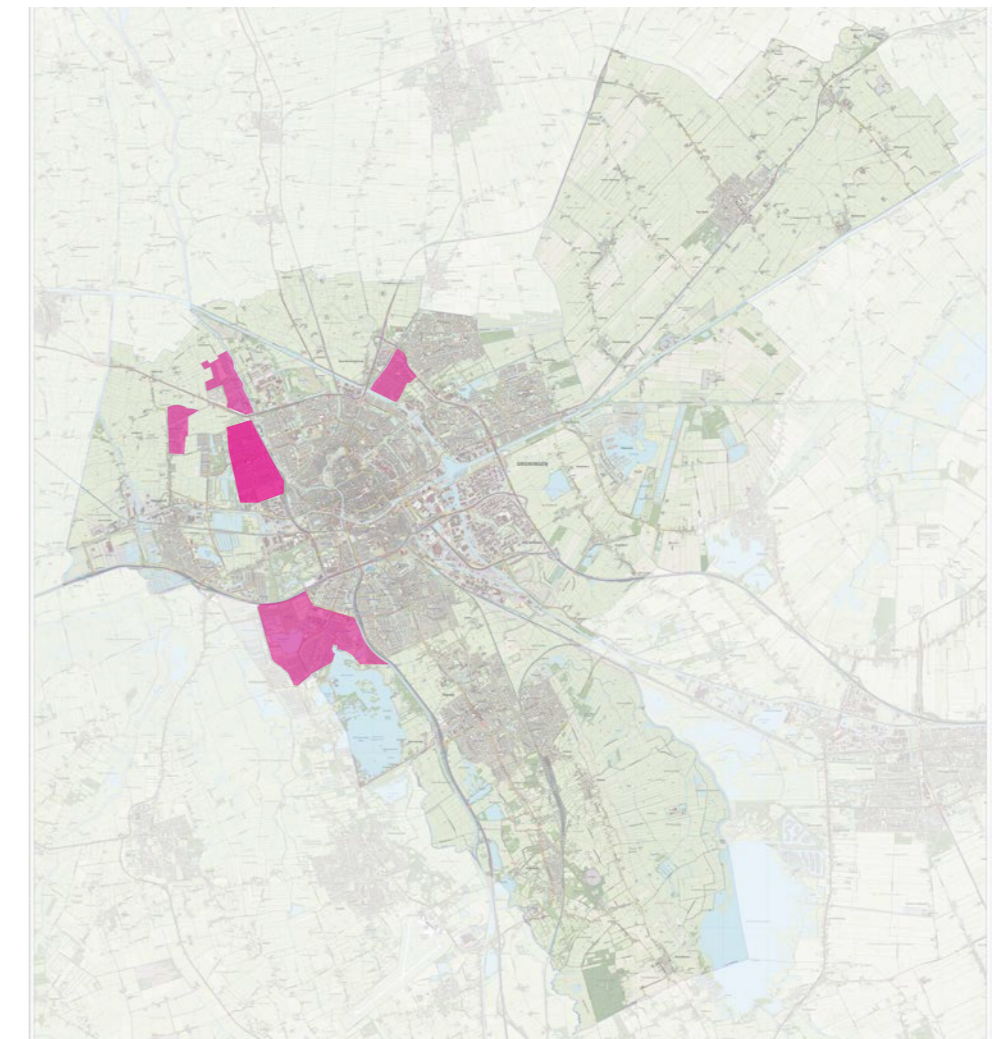
- Reitdiep
- Gravenburg
- Corpus den Hoorn-Zuid

STADSRAND

DE HELD - VINKHUIZEN

De stadsrand is de overgangszone tussen stad en het 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.

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.



ORGANISATIE EN OPGAVEN STADSRAND

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.

ALTERNATIEVE ORGANISATIE STADSRAND



HUIDIGE SITUATIE



! Verharde woonstraten
!
Kwetsbare ouderen



ALTERNATIEVE ORGANISATIE



💡 Woonstraten als woonpaden
💡 Omliggend landschap de buurt in
💡 Parkeren aan de achterkanten



STRATEGISCHE RAAMWERKEN

STADSRAND



MOBILITEITS RAAMWERK

- 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.



Vergelijkbare buurten:

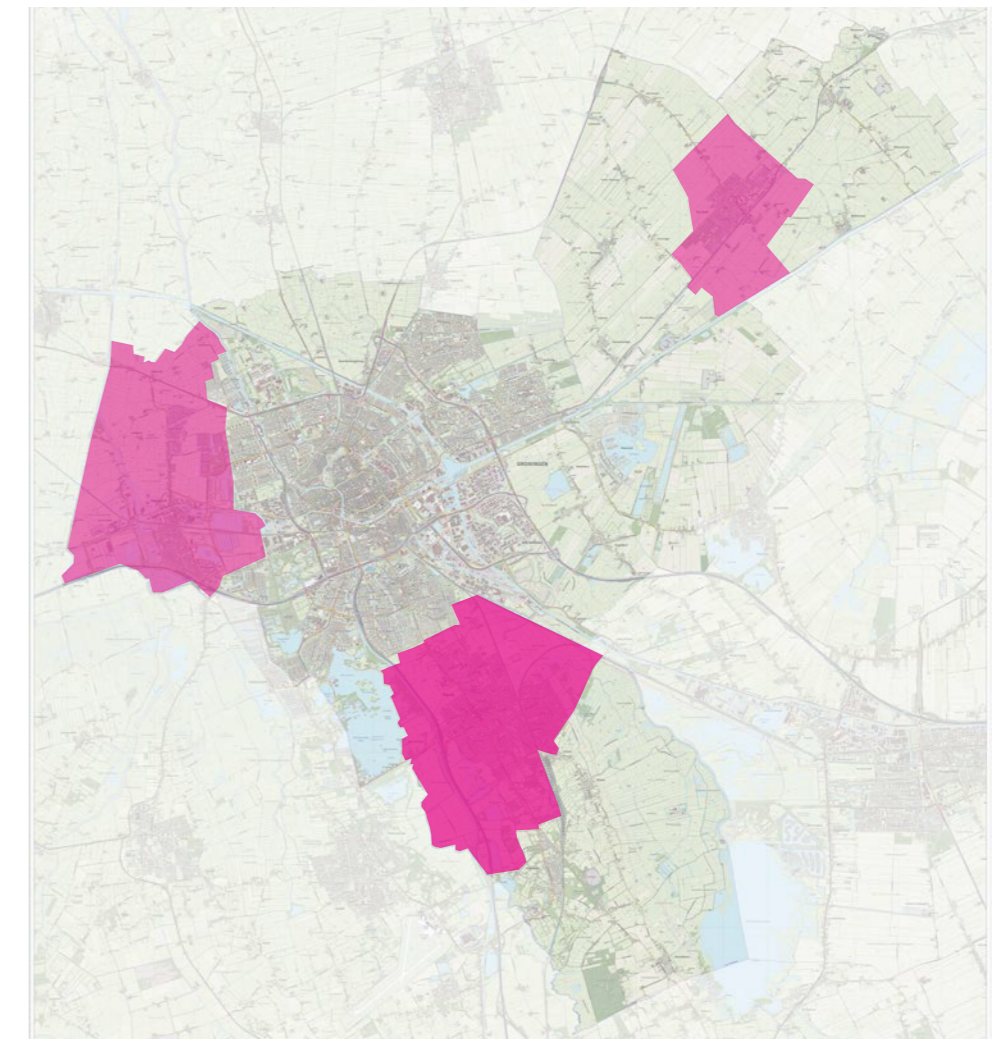
- Ten Boer
- Hoogkerk

DORPSKERN

HAREN

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.

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.



ORGANISATIE EN OPGAVEN DORPSKERN

Haren wordt verbonden met de binnenstad van Groningen via de Rijksweg. De Rijksweg 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 Rijksweg en verbinden het dorp met de snelweg (A28). De lanen hebben een karakteristiek 'Harens profiel' met monumentale bomenrijen en groene berm 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 rond

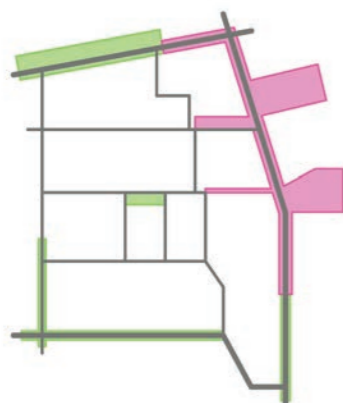
de brandweer is breed uitgevoerd en verhard in verband met de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Ook het dorpscentrum is vrij verhard en draagt bij aan hittestress. Het Raadhuisplein vormt een ontmoetingsplein en biedt ruimte voor kleinschalige evenementen, maar heeft een gebrek aan groen.

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.

ALTERNATIEVE ORGANISATIE DORPSKERN



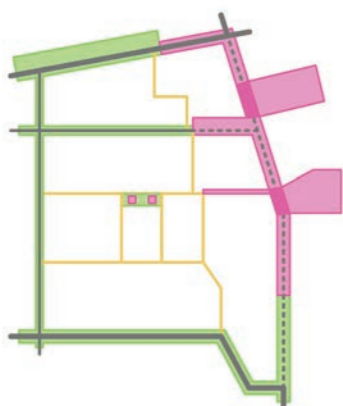
HUIDIGE SITUATIE



! Doorgaand verkeer dorpscentrum
! Versteend dorpscentrum



ALTERNATIEVE ORGANISATIE

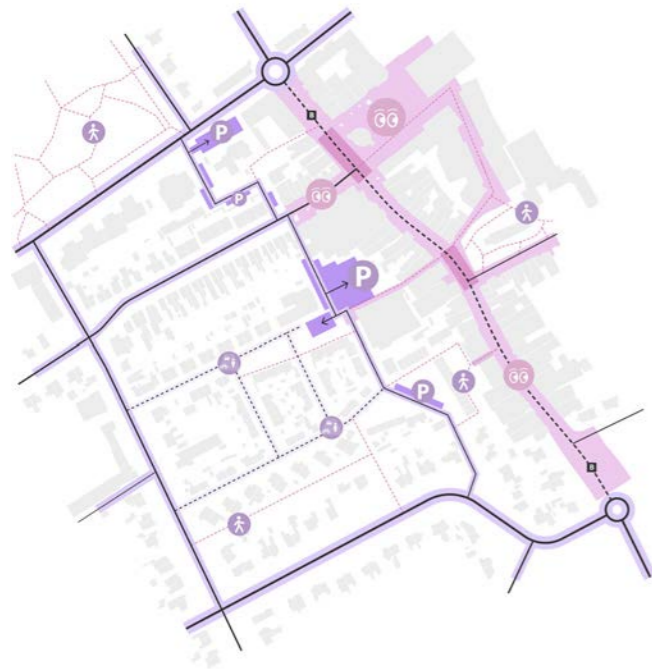


💡 Groene verblijfsplekken
💡 Harens profiel
💡 Woonstraten als woonerven



STRATEGISCHE RAAMWERKEN

DORPSKERN



MOBILITEITS RAAMWERK

- 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.



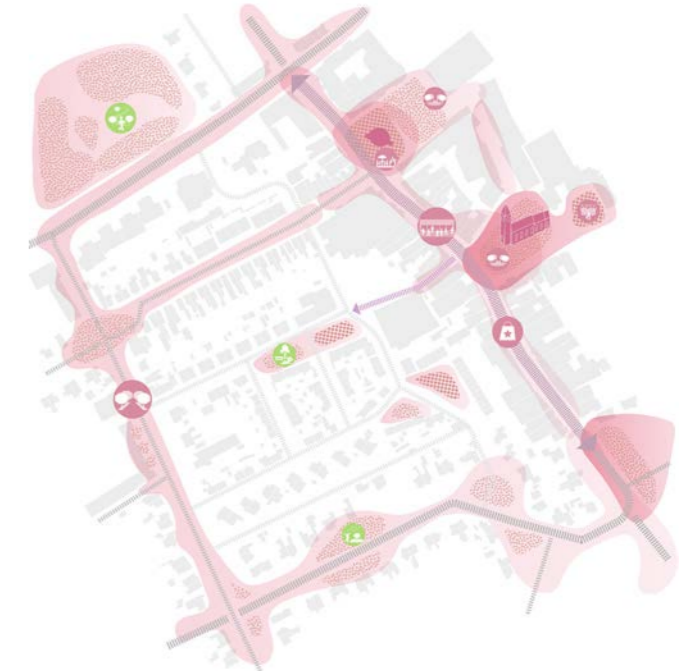
GROENBLAUWE RAAMWERK

- 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 gebruik-sintensiteit,
- Koester de (groene) driehoekige verblijfsplekken binnen de kern,
- Behoud bestaande bomen bij herinrichting van de straatprofiel-en,
- 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).



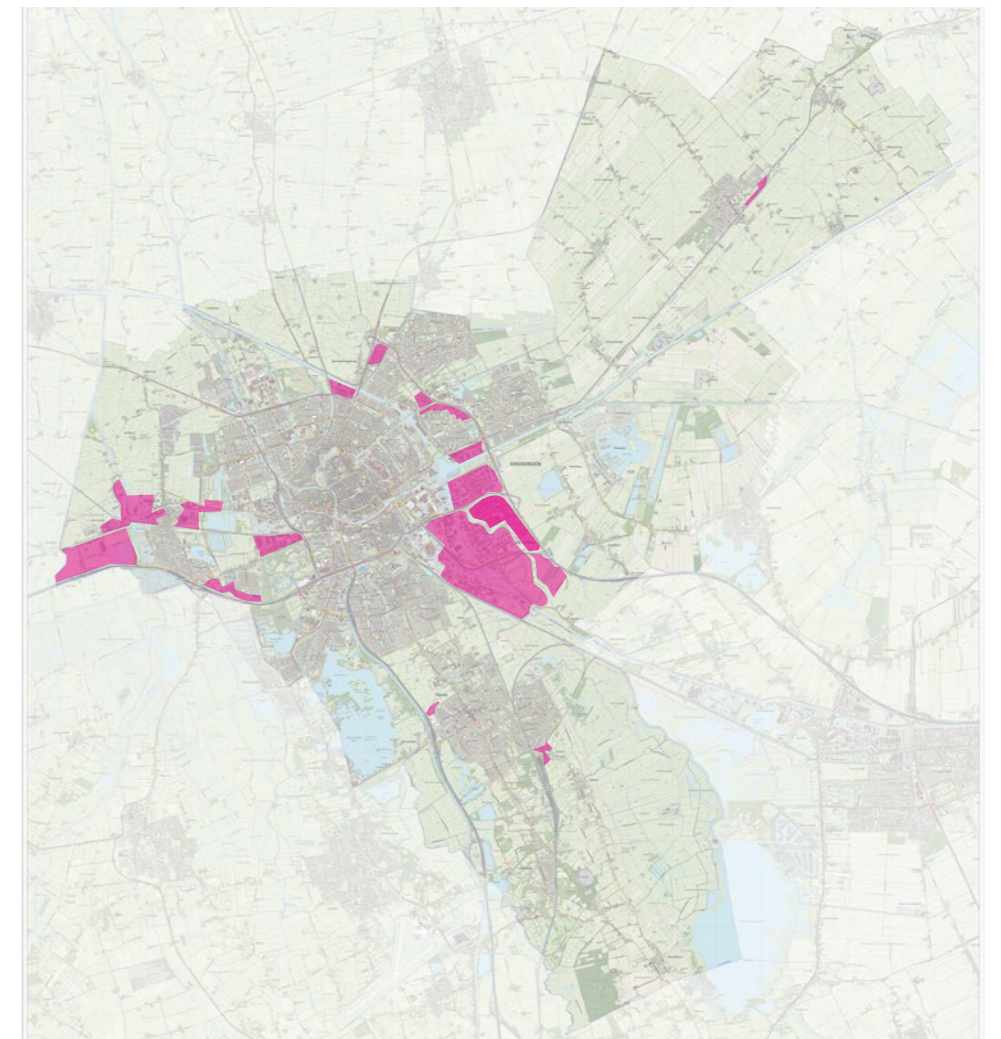
BEDRIJVENTERREIN EEMSPOORT

Vergelijkbare buurten:

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

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.

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.



ORGANISATIE EN OPGAVEN BEDRIJVENTERREIN

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.

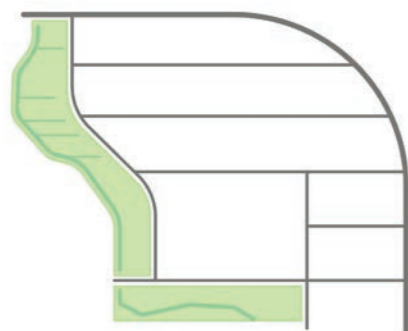
Aangrenzend aan het bedrijventerrein ligt de Hunzezone. Een restant van het landschap van de Hunze, een beek die vanuit Drenthe richting de Waddenzee stroomde. Dat dit stukje Hunze behouden is gebleven, hebben we vooral te danken

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!

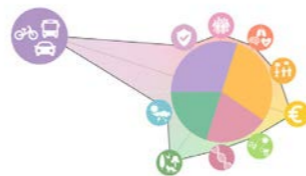
ALTERNATIEVE ORGANISATIE BEDRIJVENTERREIN

HUDIGE SITUATIE

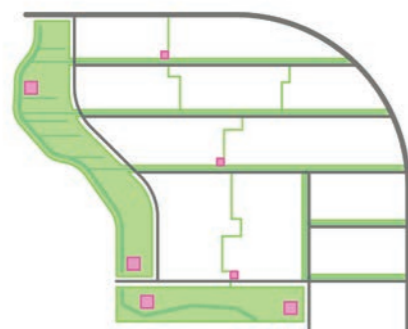


!
Monofunctioneel
bedrijventerrein

!
Hittestress bedrijventerrein



ALTERNATIEVE ORGANISATIE



💡
Toevoegen voorzieningen

💡
Wandelroutes naar Hunzezone

💡
Neerslag Afvoeren
naar Hunzeloop



STRATEGISCHE RAAMWERKEN

BEDRIJVENTERREIN



MOBILITEITS RAAMWERK

- 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
Foto door Marco van Middelkoop

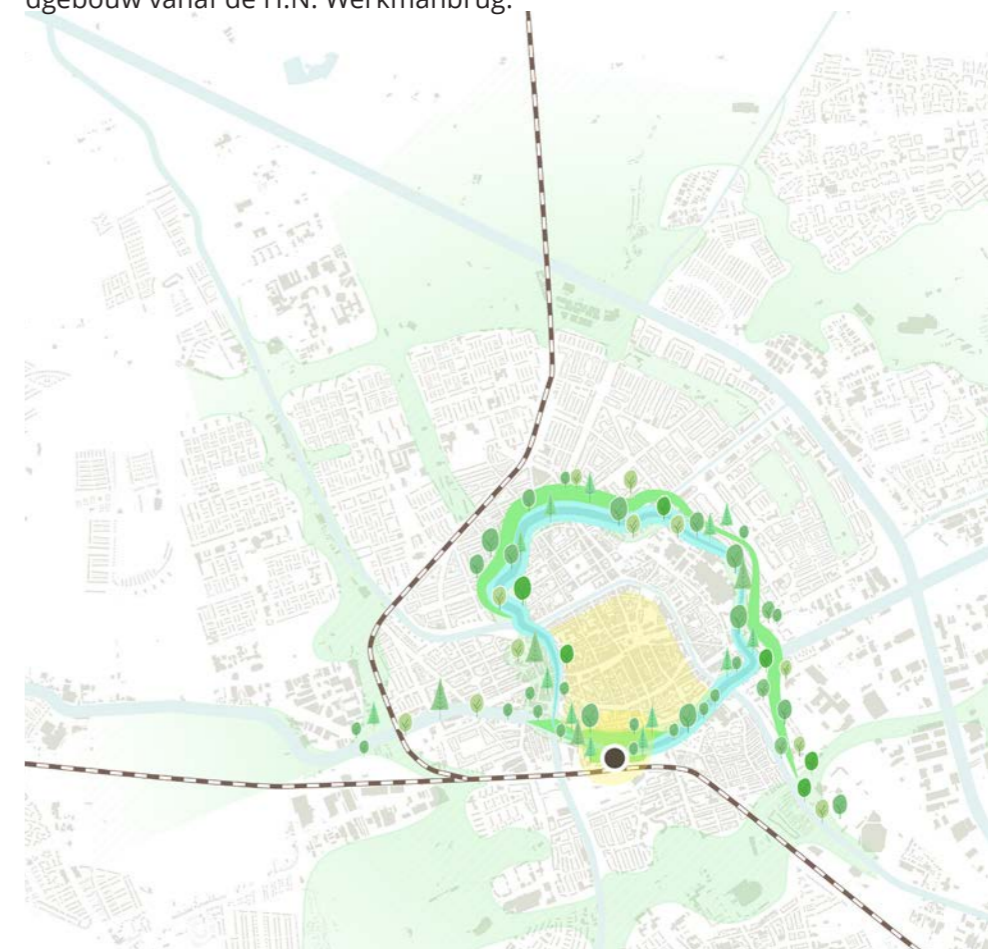


STATIONSWEG

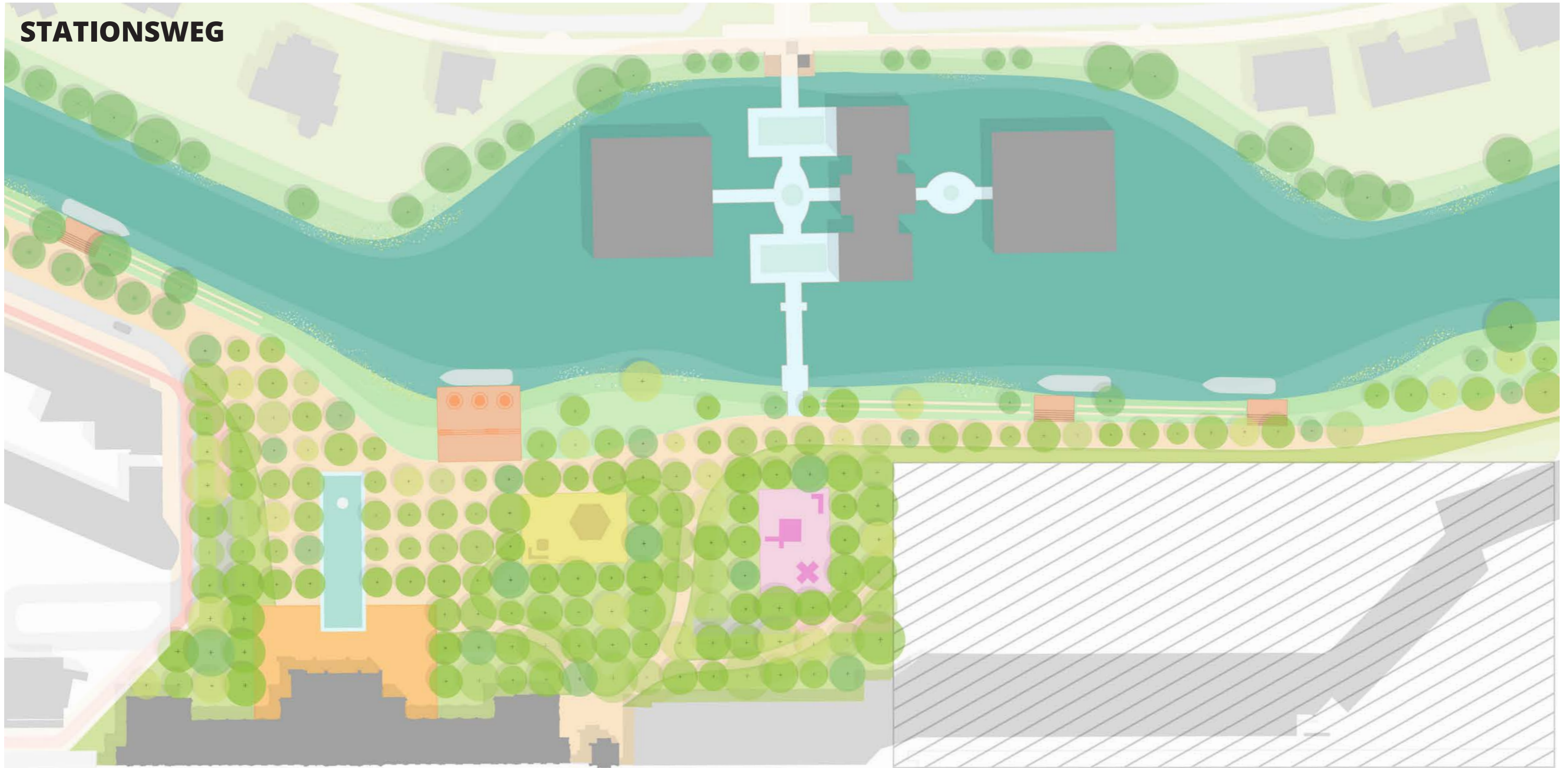
Het hoofdstation van Groningen vormt de entree van de stad voor bezoekers die met de trein en bus aankomen. De monumentale Stationshal is tussen 1895 en 1898 gebouwd. Het gebouw lag oorspronkelijk aan een informele pleinruimte dat direct verbonden was met het water van het Verbindingskanaal. In de zestiger 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.

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 hoofgebouw vanaf de H.N. Werkmanbrug.



STATIONSWEG

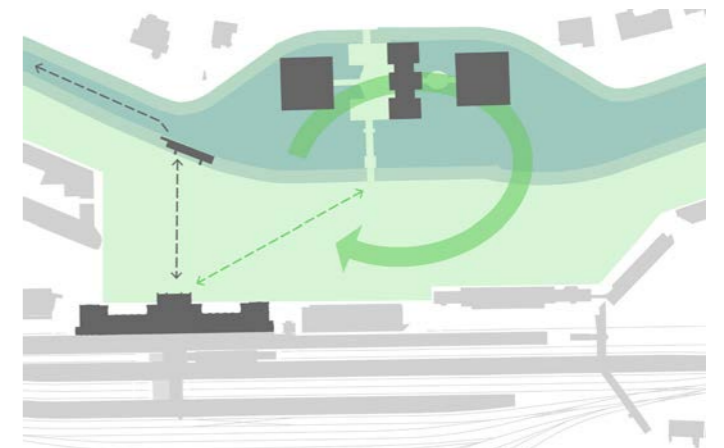


Door de nieuwbouw van het station verhuist het busperron naar de zuidzijde en ontstaat er ruimte om de noordzijde van het station herin te richten. Doorgaand autoverkeer over de Stationsweg wordt ontmoedigd, dit levert kansen op voor de route tussen binnenstad en station te verbeteren met meer ruimte 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.)

- Dimensies:**
- Identiteit
 - Ecologie
 - Mobiliteit
 - Economie
 - Beleving





* Dit is een inspiratiebeeld en géén ontwerp



BLADERDAK



RIJKSMONUMENT



BEELDENTUIN



SPIEGELVIJVER



ENTREE VAN DE BINNENSTAD



RONDVAARTBOOT



NATUURLIJKE OEVER



VERBLIJFSPLEKKEN



PROMENADE AAN HET WATER



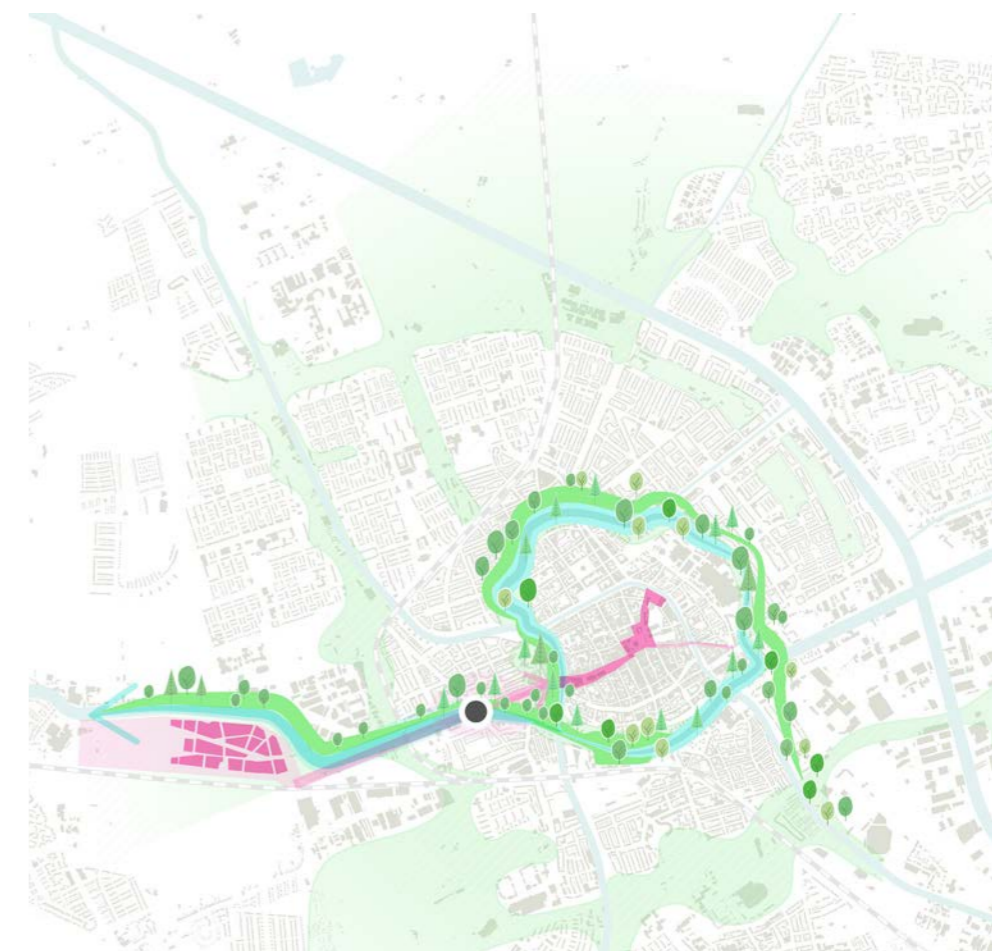


AWEG

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 marktkoopliden 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.

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.



AWEG



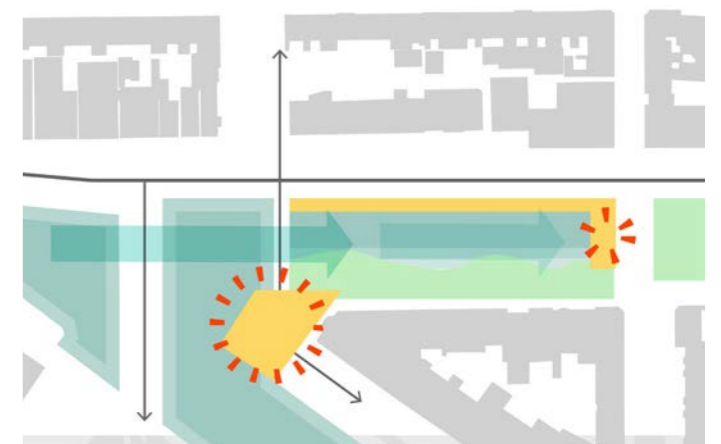
De binnenstad van Groningen heeft een herkenbare historische stedelijke opzet, waarbij binnen de Diepenring nog een groot gedeelte van de oude Hanzestad bewaard is gebleven. Het Hoendiep is al zichtbaar op de kaart van 1871 als een belangrijke landschappelijke verbinding tussen Hoogkerk en de Diepenring. 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 Awe 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 verblijfsplek 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.

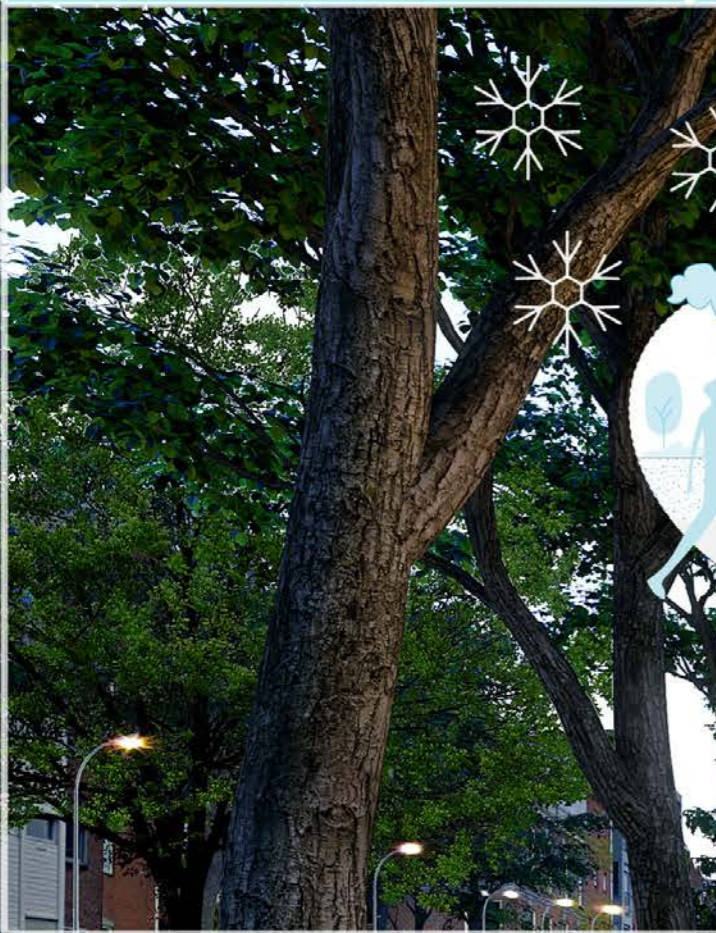
- Dimensies:**
- Identiteit
 - Ecologie
 - Mobiliteit
 - Economie
 - Beleving





* Dit is een inspiratiebeeld en géén ontwerp

BLADERDAK



STADSENTREE



BUURTPARK



RIJKSMONUMENT



CENTRALE BOOM



HORECA VOORZIENING



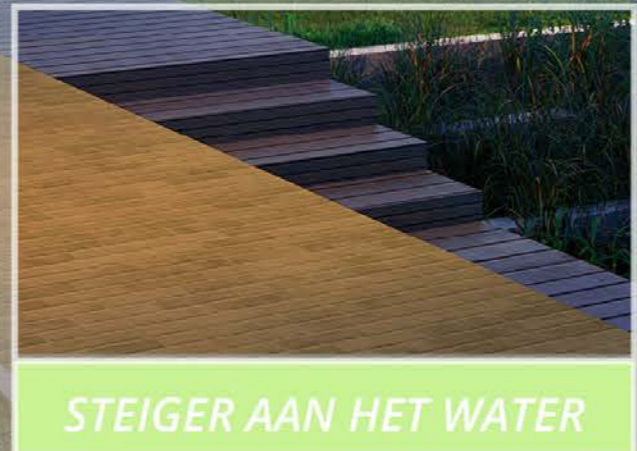
VERBLIJFSPLEKKEN



DIVERSITEIT IN BEPLANTING



FIETSROUTE



STEIGER AAN HET WATER



NATUURLIJKE OEVER



EIKENLAAN

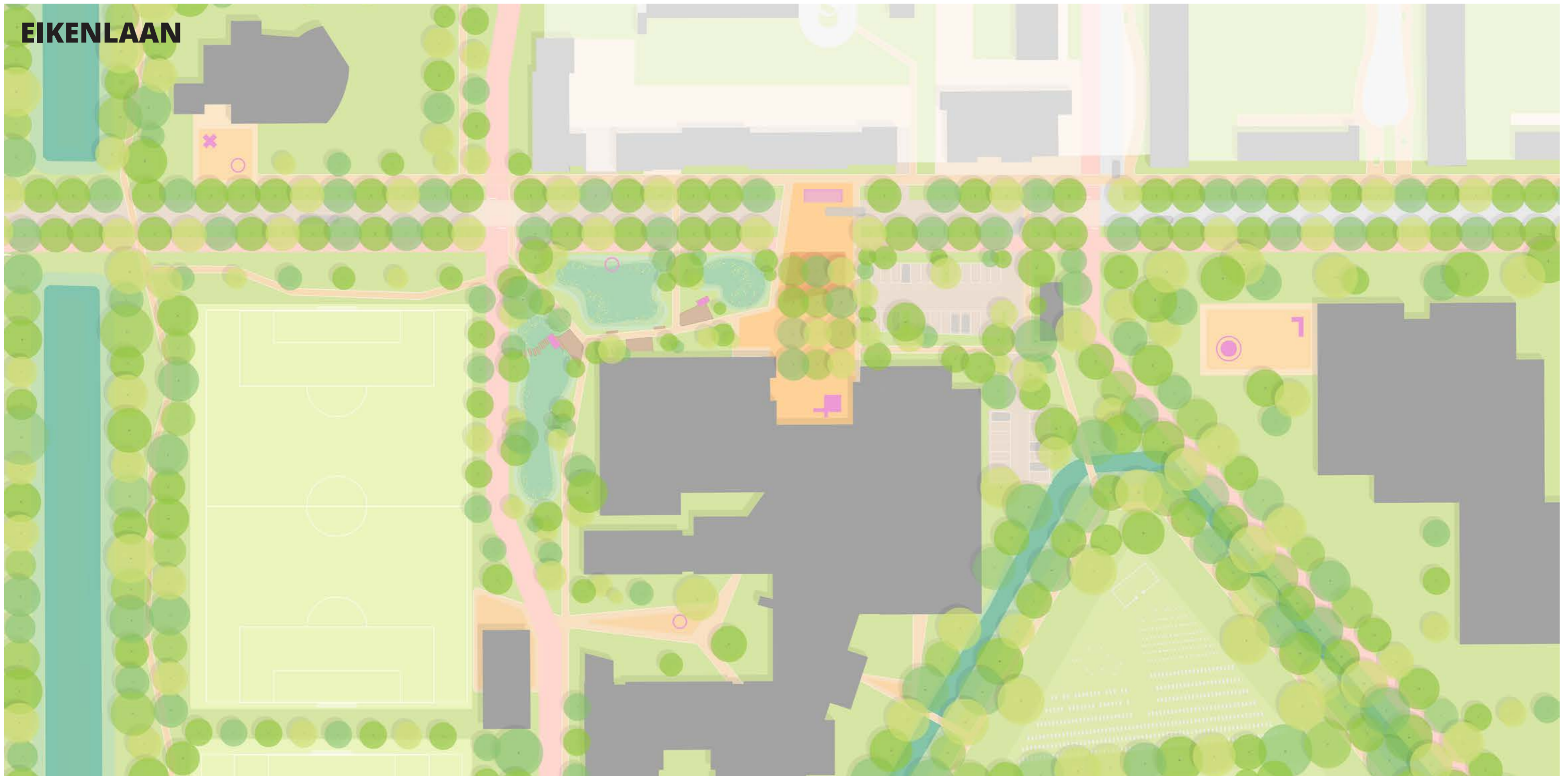
De Eikenlaan is op dit moment een concentrische straat met een functie als verbindingsweg. Aan de Eikenlaan liggen verschillende publieke voorzieningen zoals winkelcentra, scholen en een zwembad. Haaks op de Eikenlaan bevindt zich het Wilgenpad als de drukste fietsroute van Nederland. Deze slimme fietsroute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

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 overstekbaarheid 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.



EIKENLAAN



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 komt 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.

Dimensies:

- Ecologie
- Mobiliteit
- Klimaatadaptatie
- Gezondheid
- Veiligheid
- Beleving





* Dit is een inspiratiebeeld en géén ontwerp



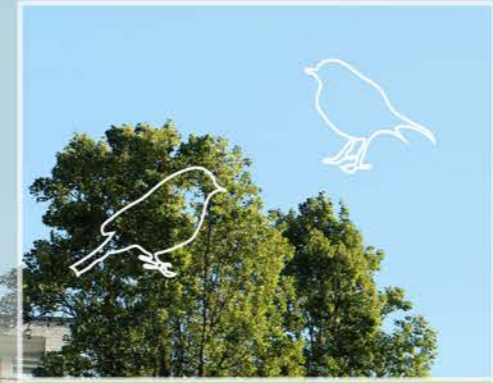
BLADERDAK



LUCHT ZUIVEREN



DIVERSITEIT BOMEN

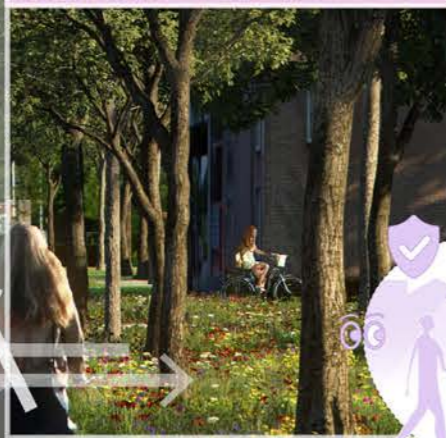


NESTPLAATSEN



GROENSTRUCTUUR

VEILIGE OVERSTEEK



SLIMME FIETSRROUTE

SPEELVOORZIENINGEN



BUSBAAN



PARKPADEN



FIETSBELEVING



ECOLOGISCH ONDERHOUD



BESTUIVING



WADI

UITKOMSTEN GESPREK MET DE SAMENLEVING

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris nisi ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis aute irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur. Excepteur sint occaecat cupidatat non proident, sunt in culpa qui officia deserunt mollit anim id est laborum.

STADS- EN DORPSLANDSCHAPPEN

Met de Leidraad Openbare Ruimte is aan de hand van de tien dimensies een krachtige ontwerpmethodiek opgezet voor de straten en buurtraamwerken van Groningen. De verschillende strategische studies en beleidsdocumenten zijn opgenomen in de ontwerpprincipes en vertaald naar inspirerende straatontwerpen. De hernieuwde inzichten op de straten en buurten biedt ook kansen om bestaande stadsstructuren te versterken. (Vervolg aan de hand van het stadsgesprek)

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris nisi ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis aute irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur. Excepteur sint occaecat cupidatat non proident, sunt in culpa qui officia deserunt mollit anim id est laborum.

AGENDA VOOR DE VERSCHILLENDE BELEIDSTERREINEN

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris nisi ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis aute irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur. Excepteur sint occaecat cupidatat non proident, sunt in culpa qui officia deserunt mollit anim id est laborum.

BIJLAGEN

BIJLAGE 1 - OOSTERHAMRIKZONE

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris nisi ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis aute irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur. Excepteur sint occaecat cupidatat non proident, sunt in culpa qui officia deserunt mollit anim id est laborum.

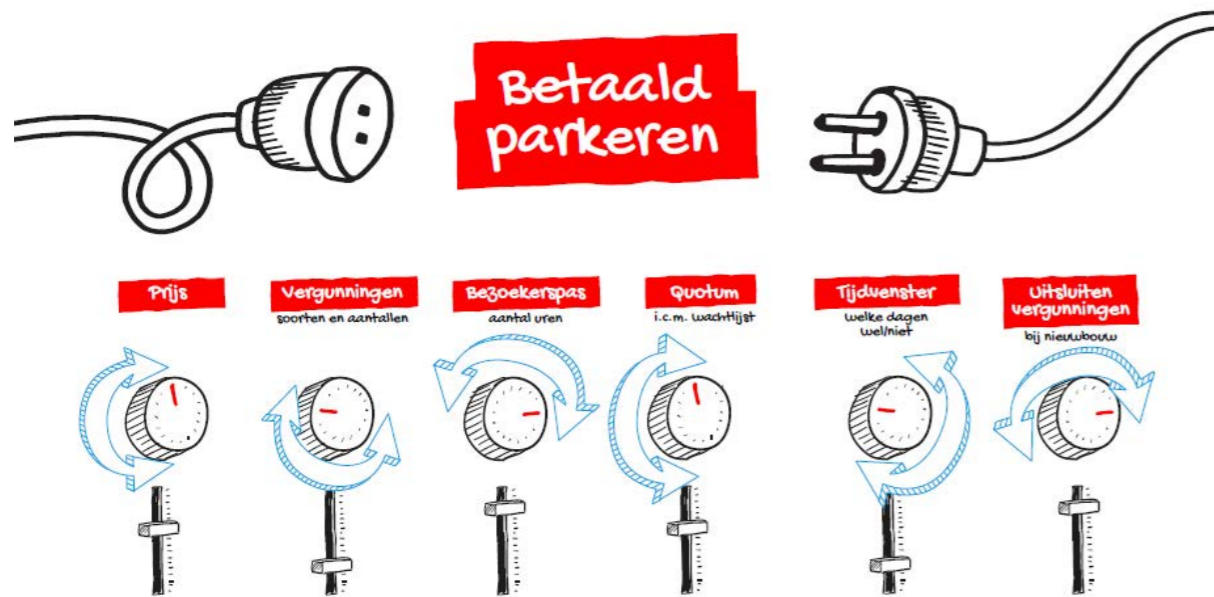
Nog uit te werken

BIJLAGE 2 - PARKEREN IN RELATIE TOT DE LEIDRAAD

Parkeren

Kort overzicht:

- 1) in gebieden zonder betaald parkeren kun je alleen verlokken. Je hebt dan geen stuur. Mensen ergens anders laten parkeren kun je dan alleen maar aan de buurt vragen. Het middel van uitsluiten van het recht op een vergunning op straat is niet van toepassing, omdat we daar geen vergunningen uitgeven: parkeren is gratis.
- 2) in gebieden waar wél betaald parkeren geldt heb je een heel instrumentarium.
 - a. je kan een quotum aan vergunningen i.c.m. een wachtlijst hanteren (N.B. dat betekent dat voor nieuwe bewoners aanvankelijk GEEN parkeerplek in de openbare ruimte beschikbaar is)
 - b. je kan geen tweede vergunningen uitgeven
 - c. je kunt nieuwbouw (of bewoners met een eigen plek – zoals aan de Bloedkoraalstraat) uitsluiten van het recht op een vergunning op straat
 - d. je kunt ophouden met het uitgeven van bezoekerspassen



Per straattypologie in de Leidraad Openbare Ruimte kan, omdat deze bepaald zijn op basis van de historische opbouw van Groningen, op basis van de Parkeervisie gemotiveerd worden welke reductie aan parkeerplaatsen kan plaatsvinden tot 2040 en welke maatregelen daarvoor het beste kunnen worden ingezet.

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

BIJLAGE 4 - TOEGANKELIJKE OPENBARE RUIMTE

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

INLEIDING

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

In 2017 heeft Nederland het VN-verdrag 'Gelijke rechten' geratificeerd. Vanaf dat moment ligt er een mooie, maar soms best ingewikkelde taak bij de overheid en de burgers zelf om uitvoering te geven aan wat is afgesproken. Een Inclusieve samenleving klinkt makkelijk, maar is in de praktijk een behoorlijke inspanningsverplichting. De Gemeente Groningen is met nog 24 andere Gemeenten koploper-gemeente in het kader van het VN-verdrag. Dat zegt iets over hoe belangrijk de Groningse gemeenschap het vindt dat alle burgers de kans krijgen om actief deel te nemen aan hun samenleving. Maar als echte Groningers leggen we pas iets vast als we weten dat we onze goede bedoelingen ook daadwerkelijk waar kunnen maken. Na twee en een half jaar experimenteren en volhouden is het nu zo ver: het Actieplan 'Toegankelijk Groningen'. Geen loze beloftes en goede voornemens, maar een reeks concrete actiepunten waarmee burgers, uitvoerende medewerkers en gemeentebestuur (in wisselende volgorde) de komende 4 jaar gaan werken aan de realisatie van het VN-verdrag. Koers Inclusief! Sommige punten zijn minder ingrijpend dan andere ... Het ene punt is na 4 jaar makkelijk af te vinken, het andere vraagt een langere termijn ... Met elkaar gaat dit actieplan een flinke spurt geven aan de doelen en de bedoeling van het VN-verdrag: 'domeinbreed' en volwaardig burgerschap ook voor mensen met een handicap/beperking. Groningen voorop!

Koers Inclusief.

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

Betrokken burgers: de Werkgroep Toegankelijk Groningen.

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

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

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

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

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

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

De WTG ziet als haar bestaansrecht het helpen van de Gemeente Groningen om het VN-verdrag handen en voeten te geven. Voor dat goede doel waar we zelf ook belang bij hebben, dragen we graag onze expertise en ervaring bij.

Kernteam VN-verdrag Gemeente Groningen.

Om het Actieplan 'Toegankelijk Groningen' te laten slagen, heeft de Gemeente Groningen een Kernteam 'ambassadeurs VN-verdrag' ingesteld. Het Kernteam bestaat uit contactpersonen bij de diverse domeinen die de Gemeente rijk is. Hun missie is het VN-verdrag en de punten van het Actieplan onder de aandacht te brengen van collega's en samenwerkingspartners binnen hun domein. En samen te letten op de samenhang tussen de domeinen. Indelingen en organisaties zijn handig en verstandig in een ingewikkelde samenleving, maar de praktijk leert dat je over de grenzen heen moet kunnen kijken en werken. De leefwereld van mensen doet dat namelijk ook. Afstemming tussen die leefwereld en het gemeentelijk systeem houden we goed door als WTG en Kernteam nauw samen te werken. Verbinding is het toverwoord.

Universele aandachtspunten

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

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

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

7. TOEGANKELIJKHEID OPENBARE RUIMTE

7.1 PROJECT PROCES

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

7.2 VEILIGHEID

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

7.3 TOEGANKELIJKHEID

1. Zorg voor een veilig en begaanbaar voetpad met zo min mogelijk obstakels, breed genoeg voor 2 personen of een kinderwagen/rolstoel.
2. Maak beleid voor fiets-parkeren en handhaaf dat ook.
3. Maak één integraal beleid voor uitstallingen en terrassen. Handhaven!
4. Houd op/afritten open. Zo nodig: handhaven.
5. Zorg voor zo min mogelijk niveauverschillen bij woningen en winkels (maximaal 2 cm).
6. Plaats zo nodig signaal-tegels voor blinden en slechtzienden.
7. Een overdosis verkeersborden en instructies werkt niet en geeft zeker problemen voor burgers die niet zo veel informatie tegelijk kunnen verwerken. Vaak kan het best minder.

7.4 BRUIKBAARHEID

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



COLOFON

FELIXX

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

GOUDAPPEL

Christiaan Kwantes
Stijn van der Slot

STIPO

Sander van der Ham

UNIVERSITEIT VAN AMSTERDAM

Marco te Brömmelstroet

IN OPDRACHT VAN / IN SAMENWERKING MET: GEMEENTE GRONINGEN

UITGAVE

2021



Gemeente
Groningen