

BINNENSTAD  
GRONINGEN



ruimte voor jou

Leidraad voor de openbare ruimte  
van de binnenstad van Groningen



NIEUWE  
STADSRUIMTES

Leidraad voor de openbare ruimte  
van de binnenstad van Groningen

augustus 2017

LOLA landscape architects  
Topotek 1  
Gemeente Groningen



TOPOTEK 1



# Voorwoord

Voor u ligt 'Nieuwe Stadsruimtes', een leidraad voor de inrichting van de openbare ruimte van de Groningse binnenstad. Wij zijn verheugd met deze leidraad, die voortkomt uit 'Bestemming Binnenstad': onze visie op het stadshart waarin de ruimtelijke ambities tot een samenhangend geheel zijn gesmeed. De visie geeft invulling aan het streven om de binnenstad aantrekkelijk, toegankelijk, veilig en bereikbaar te houden. Zoals in het 'Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad' is verwoord, vraagt dit streven om 'heldere en expliciete afwegingen ten aanzien van de openbare ruimte.' Nieuwe Stadsruimtes voorziet in deze afwegingen en biedt een overtuigende 'gereedschapskist' om de ambities en opgaven voor de inrichting van de binnenstad in samenhang te kunnen verwezenlijken. De Leidraad heeft twee doelen: enerzijds brengen we rust en samenhang in het stadsbeeld, anderzijds laten we de veelkleurigheid van de stad spreken en bieden we ruimte aan initiatieven van bewoners en ondernemers.

Naast verheugd voelen we ons ook bevoorrecht, omdat we een nieuw hoofdstuk aan de kwaliteit van de openbare ruimte mogen toevoegen. De binnenstad van Groningen is immers al van bovengemiddeld niveau: in de jaren negentig heeft consistente aandacht voor de inrichting van de openbare ruimte de ruimtelijke kwaliteit van de binnenstad sterk op de agenda gezet. Ook nu bouwen we voort op deze kwaliteit. Met een voor voetgangers en fietsers vriendelijke binnenstad, vol ruimte voor ontmoeting, een veelheid aan functies

en een sterke identiteit slaan we geen nieuwe weg in, maar continueren we het beleid dat in Groningen al decennia geleden werd ingezet.

Maar we verfijnen dit beleid ook en scherpen het aan, voegen nieuwe lagen toe en doen een voorzet om slimmer met de beperkt beschikbare ruimte om te gaan. Ons ruimtegebruik is namelijk veranderd, de druk op de binnenstad is niet meer de druk die we dertig jaar geleden constateerden. Bewoners en ondernemers tonen een grotere betrokkenheid bij de inrichting van de openbare ruimte. De roep om prettige verblijfsruimte neemt toe, net als ruimte voor voetgangers, fietsers, (fiets)parkeren, terrassen en uitstallingsmogelijkheden. Tegelijkertijd willen we de binnenstad voor iedereen bereikbaar houden, met de fiets, de auto en hoogwaardig openbaar vervoer. Een complexe en veelzijdige opgave dus, die past bij het gelaagde karakter van de binnenstad.

Met Nieuwe Stadsruimtes leiden we onze ambities letterlijk in goede banen. We blijven met enthousiasme en liefde verder aan het 'vloerkleed' van de stad werken, een tapijt waarop de diversiteit en rijkdom van ons stedelijk leven telkens weer opnieuw wordt vormgegeven. Samen houden we zo de 'huiskamer' van stad en regio aantrekkelijk en toegankelijk voor iedereen.

College van Burgemeester en Wethouders, gemeente Groningen



# Inhoudsopgave

<u>H1. Inleiding en leeswijzer</u>	8
<u>H2. Uitgangspunten</u>	12
2.1 Ontstaan van de stad	14
2.2 Ruimte voor Ruimte	20
2.3 Identiteit van de Groningse binnenstad: The Next City	22
2.4 Ambities voor de binnenstad: Bestemming Binnenstad	24
2.5 Visie op de openbare ruimte en de binnenstad	26
<u>H3. Compositie – tussen eenheid en diversiteit</u>	28
3.1 Zonering en regimes	30
3.2 Cultuurhistorie	34
3.3 Zichtlijnen	36
3.4 Stadsruimtes	38
<u>H4. Structuur – tussen alledaags leven en leisure</u>	58
4.1 Toegankelijkheid	60
4.2 Comfortzone en loper	62
4.3 Loopnetwerk	70
4.4 Snelheden	74
4.5 Fietsroutes	76
4.6 Fietsparkeren	78
4.7 Gemotoriseerd verkeer	80
4.8 Stadsdistributie	82
<u>H5. Invulling van de ruimte – tussen behoud en aanpassing</u>	84
5.1 Groen	86
5.2 Water	90
5.3 Gezondheid, sport en spel	92
5.4 Straatmeubilair	94
5.5 Verlichting	96
5.6 Kunst en cultuur	98
5.7 Evenementlocaties	100
<u>H6. Proces – tussen regie en vrijheid</u>	102
6.1 Tijdlijn: het ideale proces	104
6.2 Vrije ruimte en participatie	106
<u>H7. Voorbeelduitwerkingen</u>	108
7.1 Projecten uitvoeringsprogramma	110
• Voorlopig ontwerp Astraat	112
• Voorbeelduitwerking Akerkhof	114
• Voorbeelduitwerking Oosterstraat	116
• Voorbeelduitwerking Poelestraat	118
• Voorbeelduitwerking Grote Markt	120
7.2 Kansen korte en lange termijn	124
• Voorbeelduitwerking Diepenring	126
• Voorbeelduitwerking BIM-locatie	128
• Voorbeelduitwerking Gedempte Zuiderdiep	132
Inspiratiebeelden	136
Bronnenlijst	151
Colofon	153



H1

Inleiding en leeswijzer

# Inleiding en leeswijzer

## Inleiding

Groningen neemt een grote stap in de opwaardering van de binnenstad. In de komende jaren wordt een flink aantal projecten uitgevoerd om de verblijfskwaliteit verder te verbeteren. Ook daarna zal de verbetering van de binnenstad niet ophouden. Omdat het belang van de binnenstad voor stad en regio blijft groeien, is de optimalisatie van haar maatschappelijke meerwaarde een continue opgave.

Meer ruimte voor de voetganger, meer aangename verblijfsruimte, meer groen, een betere toegankelijkheid, meer ruimte voor eigen initiatief: dit zijn een paar van de belangrijke doelen van de binnenstadsverbetering. De in 2016 vastgestelde visie Bestemming Binnenstad geeft hiervan een overzicht. In de leidraad wordt de ambitie van de stad vertaald naar een concrete gereedschapskist en inspiratie voor de uitvoeringsprojecten. Dit is nodig om het maximale uit de projecten te halen en de ruimtelijke samenhang in de binnenstad te versterken.

Het doel van de leidraad is om richting en samenhang te geven aan de herinrichting. Daarnaast heeft de leidraad ook een agenderende functie en geeft het een doorkijk naar mogelijke projecten die invulling geven aan de ambities van de Binnenstadsvisie.

De leidraad is geen handboek met details dat een oplossing heeft voor alle situaties op straatniveau; die eer is aan de ontwerpers van de verschillende deelprojecten. Het gaat om hoofdlijnen en inrichtingsprincipes. Daarnaast kijkt de leidraad verder en benoemt het ruimtelijke kansen die op langere termijn verzilverd kunnen worden om de ambities van de Binnenstadsvisie waar te maken.

Het is niet de eerste leidraad die voor de inrichting van de binnenstad is gemaakt. Het document 'Ruimte voor Ruimte', dat in de 80-er jaren tot stand is gekomen, is de voorloper van dit document. Bij Ruimte voor Ruimte werd ook al gesproken over de ruimtelijke druk op de binnenstad en het plan heeft voor veel verbetering gezorgd in de binnenstad. Toch verschillen de twee ook van elkaar. In ruimtelijke zin verschillen ze: waar Ruimte

voor Ruimte zich richtte op het scheppen van leegte en eenheid, richt deze leidraad zich op het beter benutten van de ruimte. Qua proces was Ruimte voor Ruimte een klassiek plan 'van bovenaf' waar veel restricties uit voortkwamen, terwijl deze leidraad veel meer aanstuurt op een proces samen met bewoners en stakeholders. En ook de vorm van het document is anders; in plaats van een handboek met regels, gaat het hier om een document dat in eerste instantie inspiratie biedt.

De totstandkoming van de leidraad heeft parallel gelopen aan het ontwerp van Astraat, Brugstraat en Munnekeholm. Dit ontwerpproces, de ideeën die hieruit zijn voortgekomen en de lessen die hieruit konden worden getrokken, zijn belangrijke informatie geweest voor dit document.

## Leeswijzer

In hoofdstuk twee wordt de basis van de leidraad gelegd door kort de ontstaansgeschiedenis van de stad en de meest relevante visiedocumenten te behandelen: Bestemming Binnenstad en Next City. Deze basis is verdeeld over vier pijlers, waarlangs de rest van het document is gestructureerd. In hoofdstuk drie, vier en vijf komen alle richtlijnen aan de orde: profiel, materiaal, verlichting, banken, overgangen, toegankelijkheid, groen, water, etcetera. Dit gebeurt op hoofdlijnen: de ideeën en mogelijke oplossingen worden getoond, maar geen gedetailleerde ontwerpen. In hoofdstuk zes beschrijven we het ideale proces. Hierin wordt ook beschreven wanneer welke deelonderzoeken moeten worden verricht (zoals cultuurhistorie of mogelijkheden voor healthy ageing) en hoe wanneer de bevolking wordt betrokken. Het laatste hoofdstuk gaat over concrete uitwerkingen, die worden verbeeld met inspiratiebeelden. Dit loopt van korte termijn, zeker en gedetailleerd (Astraat, Brugstraat en Munnekeholm) tot lange termijn, meer speculatief en door de oogbaren bekeken.

Het is belangrijk om de leidraad als een geheel te gebruiken. De leidraad is namelijk geen naslagwerk; de uitgangspunten, inspiratie en informatie voor één plek zijn op veel verschillende bladzijden te vinden. Juist door deze verschillende lagen over elkaar heen te leggen ontstaat de juiste mix aan uitgangspunten.



Wachtende auto's in de Folkingestraat in de jaren '70. De openbare ruimte van de binnenstad is sindsdien ingrijpend veranderd.



H2

Uitgangspunten

## 2.1 Ontstaan van de stad

Groningen is een mooie en fascinerende stad, waaraan de ontstaansgeschiedenis goed is af te lezen. De stad onderscheidt zich van de Hollandse steden, door haar excentrische ligging en de relatie met Noord-Duitse steden, waarmee zij meer gemeen heeft. Doordat de stad een stabiele groei heeft doorgemaakt en grote rampen zoals alles verwoestende bombardementen en stadsbranden bespaard is gebleven, is de historische structuur heel sterk aanwezig. Toch wordt er nog steeds doorgebouwd aan de binnenstad, wat het naast een historisch ook een aantrekkelijk hedendaags karakter geeft.

In het vormgeven van de openbare ruimte is het belangrijk om veel aandacht te geven aan de historische kwaliteiten van de binnenstad. Dit draagt bij aan een consistente binnenstad en vergroot het historisch bewustzijn.

Groningen is concentrisch gegroeid, vanuit de grote Markt naar buiten toe. De bouw is steeds grotendeels planmatig geweest en is project voor project uitgevoerd. In deze planmatige ontwikkeling is een aantal tijdperken aan te wijzen, die de binnenstad wezenlijk hebben gevormd: de Middeleeuwse stad, de Verlichte stad, de Open stad en de herwaardering van de Binnenstad.

De Middeleeuwse stad is gevormd tussen de 11<sup>e</sup> eeuw en de Reformatie. In deze periode groeide het uit van agrarisch dorp tot een handelsnederzetting, met het stratenpatroon en de pleinen zoals we die vandaag nog steeds kennen. Dit lijkt een organisch patroon, maar er zit een fascinerende ritmische structuur in die nog steeds zichtbaar is.

De Verlichte stad kreeg zijn vorm door de grote uitleg van 1605-1624: de grote stadsuitbreiding aan de noordzijde van de oude stad met Ossenmarkt en Nieuwe Kerk en de verdedigingsgordel. Het noord-zuid gericht stratenpatroon van de Middeleeuwse stad werd doorgezet in rechttere vorm. Ook vestigden in deze periode de universiteit, de kunstacademie en het provinciehuis zich in de stad.

De Open stad ontstond na de ontmanteling van de vestingwerken. De stad opende zich in alle richtingen ten behoeve van noodzakelijk groei en nieuwe functies; in de ruimte van de vestingwerken maar ook ver daarbuiten. Spoor, kanalen en snelwegen veranderden het gebruik

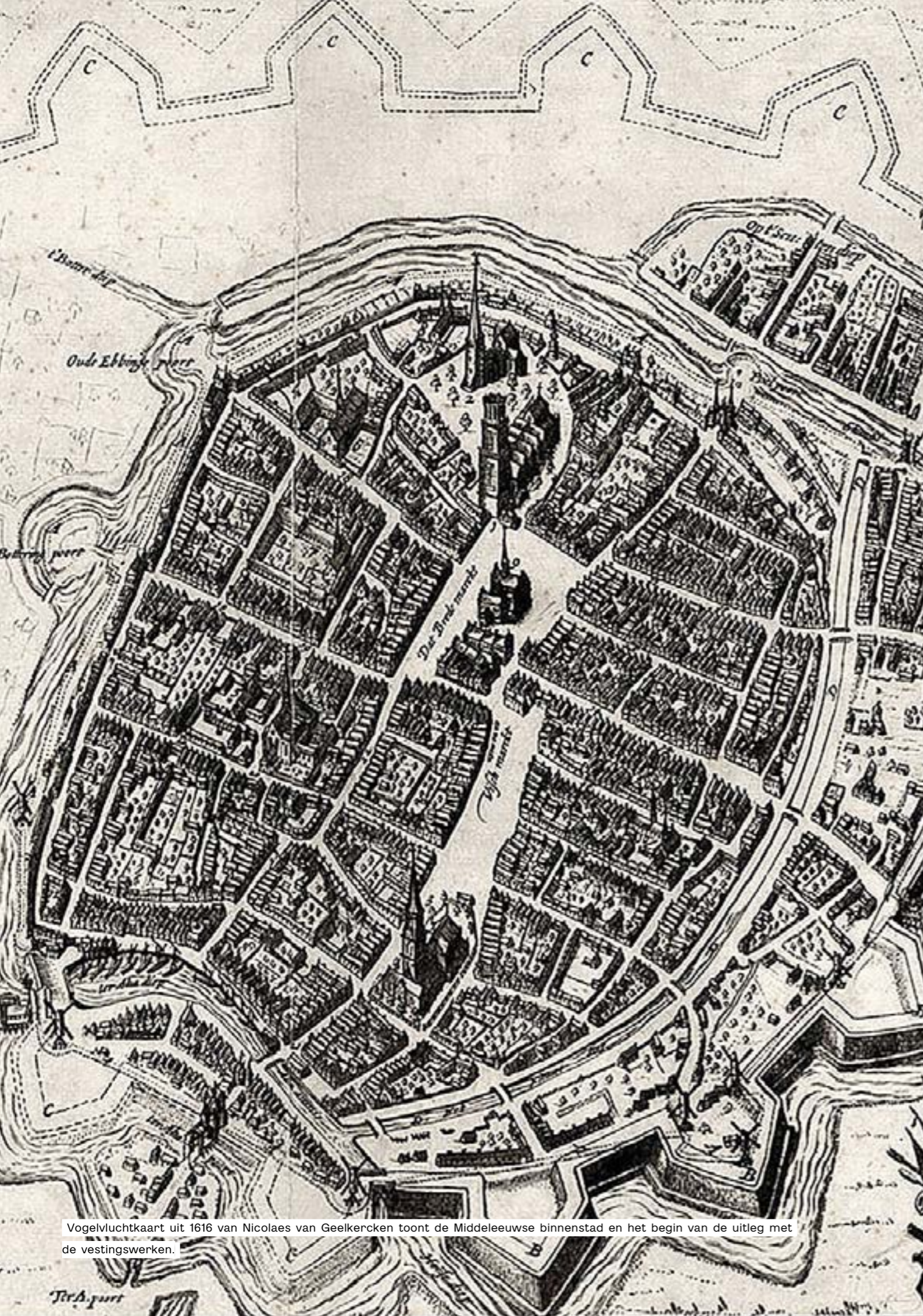
van de stad; de auto ging ook in de historische stad het straatbeeld domineren.

De herwaardering van de Binnenstad is het tijdperk waarin de historische stad wordt herontdekt als de centrale ruimte voor alle stadsbewoners. Inperking van het autoverkeer, herinrichting en culturele programmering zorgden ervoor dat de attractiviteit van de binnenstad enorm toe is genomen. De geplande verbeteringen van de verblijfskwaliteit zijn een duidelijk onderdeel van het 'Tijdperk Binnenstad'.

In deze vier periodes is een structuur van een kern met schillen ontstaan, waarin elke zone zijn eigen ruimtelijke kwaliteiten en kansen heeft. Daarom vormt deze structuur een belangrijke onderlegger voor dit document, die is terug te zien in veel van de geproduceerde kaarten.

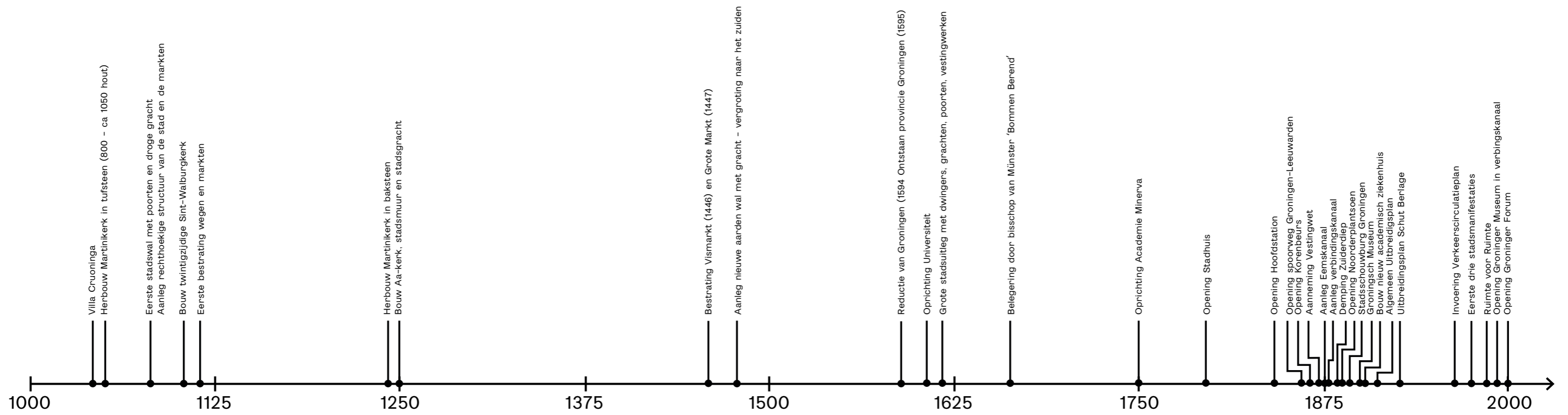
Naast de structuur van de Groningse binnenstad vormt het historisch erfgoed een belangrijk bezit van de stad dat beter kan worden getoond. Het is van groot belang voor de identiteit van de binnenstad en het is vaak een drager voor de toekomstige ontwikkelingen.

Het behouden en meer zichtbaar maken van historische structuren is hierbij belangrijk. Historische panden kunnen beter worden aangelicht en gevels gerenoveerd. Het behoud of hergebruik van waardevolle historische materialen geeft op bepaalde plekken karakter aan de binnenstad. Alleen met voldoende kennis van zaken kan men goed ontwerpen in deze historische omgeving. Daarom is een cultuurhistorisch onderzoek gewenst voor elk ontwerp dat er gemaakt wordt.



Vogelvluchtkaart uit 1616 van Nicolaes van Geelkercken toont de Middeleeuwse binnenstad en het begin van de uitleg met de vestingswerken.





Middeleeuwse stad

Verlichte stad

Open stad

Herwaardering Binnenstad

Middeleeuwse stad

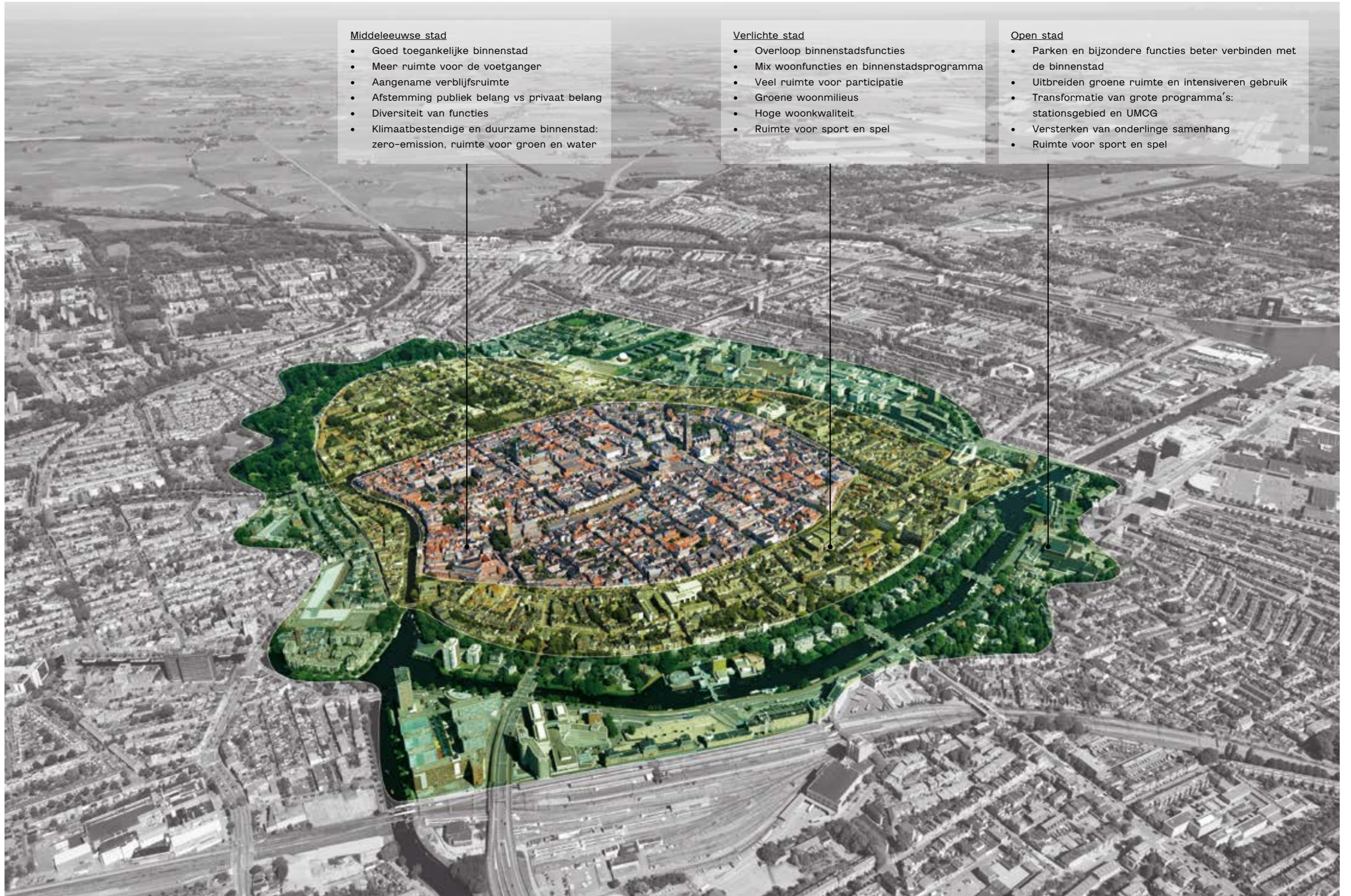
- Goed toegankelijke binnenstad
- Meer ruimte voor de voetganger
- Aangename verblijfsruimte
- Afstemming publiek belang vs privaat belang
- Diversiteit van functies
- Klimaatbestendige en duurzame binnenstad: zero-emission, ruimte voor groen en water

Verlichte stad

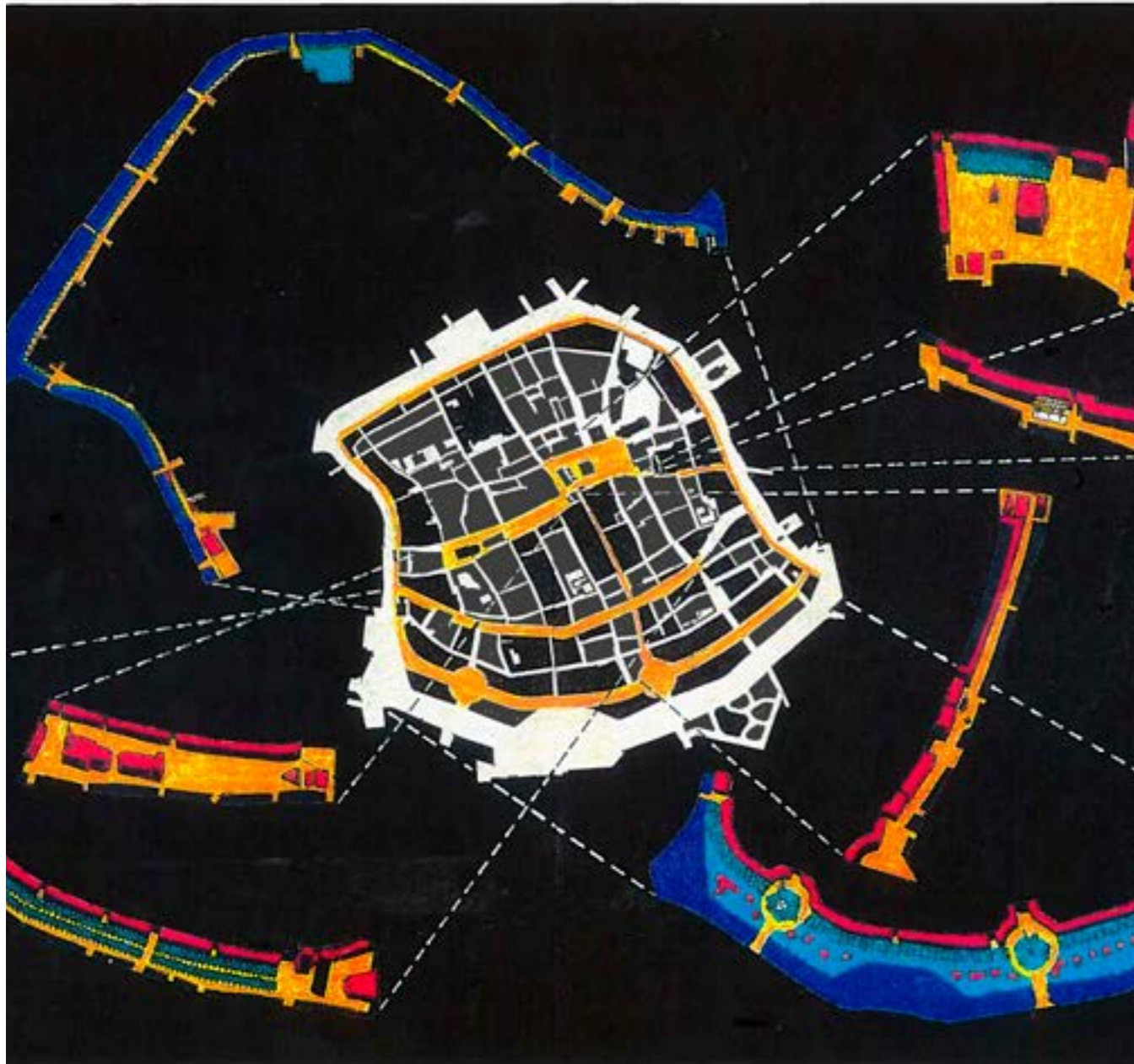
- Overloop binnenstadsfuncties
- Mix woonfuncties en binnenstadsprogramma
- Veel ruimte voor participatie
- Groene woonmilieus
- Hoge woonkwaliteit
- Ruimte voor sport en spel

Open stad

- Parken en bijzondere functies beter verbinden met de binnenstad
- Uitbreiden groene ruimte en intensiveren gebruik
- Transformatie van grote programma's: stationsgebied en UMCG
- Versterken van onderlinge samenhang
- Ruimte voor sport en spel



De drie tijdperiodes van de stad en de opgaven die aan de gebieden verbonden zijn.



Beeld uit Ruimte voor Ruimte van de 'Karakteristieke stad'

## 2.2 Ruimte voor Ruimte

Het masterplan Ruimte voor Ruimte, dat begin jaren '90 door Mecanoo is gemaakt, is succesvol geweest in zijn opzet en uitvoering. De binnenstad van Groningen is er aangenaam en herkenbaar door geworden.

De uitgangspunten van Ruimte voor Ruimte en de verworvenheden die het heeft gebracht worden omarmd. De gele steen als basis, de aandacht voor de bijzondere ruimtes, de nadruk op samenhang en leegte zijn onverminderd relevant. Toch zijn sommige onderdelen minder goed uit de verf gekomen of door de tijd ingehaald; deze verdienen een nieuw antwoord.

- Samenhang: het voornaamste doel van het plan was om samenhang in de stad te creëren. Toch zijn er uiteindelijk veel verschillende profielen en detailoplossingen in de binnenstad ontstaan – Deels door een onvolledige uitvoering van het masterplan en deels door op sommige plekken af te wijken van de beschreven standaard. De nieuwe leidraad stuurt daarom opnieuw aan op het creëren van samenhang.
- Gele basis: de gele straatsteen die bedoeld was als rustige basis, valt door de opvallende gele kleur van de basisvloer het meeste op van de vier lagen van Ruimte voor Ruimte. Daarbovenop ontstaat er door de gefragmenteerde uitwerking een onduidelijke structuur. Wat is de betekenis van de gele steen? De steen wil ons iets zeggen, maar wat? Staat deze voor voetgangersgebied, autoluw gebied of de historische binnenstad? Met het voortzetten van de gele klinker moet het territorium van deze steen beter worden bepaald en voor samenhang en rust

zorgen. Daarnaast heeft de rode steen, die was bedoeld om bijzondere plekken te markeren, juist een omgekeerd effect; de nogal gewone uitstalling gaat aan het doel voorbij. Deze laag in de stad moet daarom opnieuw kritisch tegen het licht worden gehouden.

- Het masterplan houdt op bij de Diepenring met enkele uitlopers daarbuiten. Nu het territorium van de voetgangersvriendelijke binnenstad begint uit te breiden over de grenzen van de Diepenring, betekent dit niet dat de binnenstadstijl zomaar doorgezet moet worden. Een herdefiniëring van de grens in samenhang met de eerder beschreven zonerings is noodzakelijk.
- De herinrichting heeft ook een zekere vervlakking van de publieke ruimte met zich meegebracht. Doordat de nieuwe bestrating van gevel tot gevel is aangelegd, versterkt dit het ontbreken van de oude geleiding langs de rijbaan, de trottoirs en de stoepen (horend bij de panden) en een 3-of-5-delings met een centrale rijbaan, die grotendeels zijn verdwenen. Er is geen overgangzone tussen publiek en privaat meer. Nu de verhouding tussen overheid en burgers wederkeriger is geworden, is een ongelede vloer van gevel tot gevel niet de meest vanzelfsprekende vorm. Meer fysieke ruimte voor bewoners en ondernemers maakt mensen blijer en de stad aangenamer.



Verkeerscirculatieplan



Binnenstad beter



Foto's uit het document The Next City



Groningen als spin in het web van de regio (IABR atelier Groningen, 2016)



Logo The Next City

## 2.3 Identiteit van de Groningse binnenstad: The Next City

Als eerste stap in het opstellen van een omgevingsvisie heeft Groningen het startdocument 'The Next City' uitgebracht. Het document schetst een beeld van hoe de stad er over 20-30 jaar uit kan zien. Uitgangspunt is dat in de huidige karakteristieken van de stad de oplossingen voor de toekomst liggen verscholen. Terwijl de stadsbrede vooruitblik te ver voert voor dit document, is de karakterschets van de stad heel relevant. De identiteit van Groningen wordt beschreven aan de hand van zes gezichten. Alle zes zijn ze van toepassing op de binnenstad.

1. Een historisch gegroeide stad: op de uitloper van de Hondsrug is de stad langzaam gegroeid tot wat het nu is. De natuurlijke waterlopen van de Aa en de Hunze en het agrarische kavelpatroon vormen nog steeds de basis van de stad. Sindsdien heeft de stad zich keer op keer vernieuwd. De metamorfose van de 16<sup>e</sup> en 17<sup>e</sup> eeuw en de planmatige omvorming vanaf eind 19<sup>e</sup> eeuw hebben de stad verder gevormd.
2. Stad en Ommeland: Groningen is ruimtelijk, functioneel en landschappelijk verweven met het ommeland. De stedelijke voorzieningen zijn voor een grote regio steeds belangrijker en de pendelstromen van en naar de stad blijven toenemen.
3. Compacte fietsstad: Het ideaal van Groningen is een compact georganiseerde stad in het groen, waar de fiets het meest gebruikte vervoersmiddel is.
4. Een Verdeelde en Kwetsbare Stad: er zijn grote verschillen tussen de academische wereld van studenten en medewerkers aan de ene kant en een relatief grote groep arme stadsbewoners. Door aandachtig beleid is segregatie tot nu toe voorkomen en is er een veelkleurig mozaïek ontstaan.
5. Een Publieke Stad: Groningen heeft een traditie van sociale zorg, woningbouw en centrale planning. Ook is er altijd veel zorg uitgegaan naar de inrichting van de openbare ruimte, met onder andere de herinrichting van het centrum en de organisatie van manifestaties. De rol van de stad als regisseur verandert, maar blijft relevant.
6. Een geïsoleerde en internationale kennisstad: Groningen is van handelsstad een diensten- en voorzieningenstad geworden. De werkgelegenheid is geconcentreerd bij een klein aantal grote werkgevers, zoals de universiteit, de hogeschool en het ziekenhuis. Het internationale netwerk

waarin deze instellingen opereren wordt steeds belangrijker. Dit is onder meer af te lezen aan het sterk groeiend aantal buitenlandse studenten.

De publieke ruimte van de binnenstad moet de hierboven beschreven identiteit ondersteunen en versterken. In één zin: een openbare ruimte waaraan de geschiedenis van de stad is af te lezen, die een goed voorzieningenniveau biedt voor de hele regio, voor rijk en arm, goed is voor fietsers, maar ook voldoende ruimte geeft aan het stadsleven en bijdraagt aan het succes van de stad in internationaal perspectief.

In de komende jaren krijgt Groningen te maken met een aantal trends en ontwikkelingen die invloed zullen hebben op de ontwikkeling en inrichting van de stad. Deze trends en ontwikkelingen zijn vertaald naar een vijftal concrete opgaven voor de stad in de komende tien tot vijftien jaar:

1. Hoe wordt de groei gefaciliteerd?
2. Wat is de nieuwe werkgelegenheid?
3. Hoe blijft de stad leefbaar en aantrekkelijk?
4. Hoe kan de energietransitie worden versneld?
5. Hoe wordt ervoor gezorgd dat iedereen meeprofiteert van de groei?

Vanuit The Next City wordt gezocht naar een sterk, eigen verhaal waarmee Groningen zich goed kan profileren. Daarnaast wordt in The Next City aandacht geschonken aan nieuwe, verbindende en integrale thema's die samen bijdragen aan de bijzondere leefkwaliteit: vergroening, klimaatadaptatie, gastvrijheid, verblijfsklimaat en de gezonde stad (healthy ageing). Ook digitalisering en internationalisering zijn belangrijke ontwikkelingen om op in te spelen. Al deze thema's overstijgen, verbinden en versterken de centrale opgaven.

De opgaven en thema's sluiten nauw aan bij de opgaven die voor de binnenstad zijn geformuleerd in de binnenstadsvisie. Deze visie bespreken we in de volgende paragraaf.



Beeld uit het visiedocument Bestemming Binnenstad

## 2.4 Ambities voor de binnenstad: Bestemming Binnenstad

De stad groeit en wordt belangrijker in de regio. Ook de binnenstad wordt daardoor drukker bezocht en intensiever gebruikt. Tegelijkertijd verandert het winkelgedrag en zijn ontmoeten en verblijven belangrijke functies van de binnenstad, naast het traditionele winkelen. Beleving wordt steeds meer van belang. De visie 'Bestemming Binnenstad' geeft de kaders voor een nieuwe inrichting en gebruik van de beschikbare ruimte, waarmee ook de basis voor een economisch gezond stadshart verder wordt versterkt.

Voorop staat de toegankelijkheid van de binnenstad voor iedereen, van 8 tot 80 jaar. Dat betekent dat er meer ruimte voor de lopende bezoeker wordt gemaakt: letterlijk door de herinrichting van straten en pleinen en figuurlijk door de voetganger het primaat te geven en bijvoorbeeld de busroutes te verleggen naar de randen. Zo kunnen ook de fietsroutes worden verbeterd en door ook het stallen van fietsen anders te organiseren, komt meer ruimte voor lopen en verblijven beschikbaar. Op piekmomenten zijn indien nodig alternatieve fietsroutes beschikbaar.

De binnenstad wordt steeds meer op een duurzame wijze ingericht en gebruikt. Dat betekent een toenemend gebruik van duurzame wijzen van transport, namelijk lopen en fietsen en het stimuleren van elektrisch vervoer. Het betekent ook een goede en gezonde leefomgeving voor bezoekers en bewoners, voor alle leeftijden (Healthy Ageing), tegen de achtergrond van klimaatadaptatie. Bij de inrichting van de openbare ruimte zijn daarom meer ruimte voor groen en omgaan met water(overlast) bijzondere aspecten, net als het veraangenamen van de verblijfsruimte met terrassen in de zon, meer zitgelegenheid en speelplekken voor de jongste bezoekers. De binnenstad is veel meer dan winkelen, het is de huiskamer van de stad.

voor verblijven. Dat betekent een nieuw ontwerp voor A-straat – Brugstraat – Munnekeholm, Oosterstraat – Gelkingestraat en de Oude Ebbingestraat. Daarnaast worden ook oude en nieuwe pleinen ingericht zoals Grote Markt, Minervaplein, Vismarkt en Kwinkplein en is er ruimte voor grootschalige ingrepen zoals een herontwikkeling van de noordwand van de Grote Markt.

De binnenstad is van iedereen en ontwikkeling gebeurt daarom samen met de stad en bezoekers, vanuit een gedeeld belang en gemeenschappelijke ambities. De visie Bestemming Binnenstad gaat dus vooral ook over het gebruik van binnenstad en de openbare ruimte. Daarop voortbouwend zijn de thema's van de aankomende jaren in de trend van: gastvrijheid, evenement facilitatie, warenmarkt versterking, aantrekkelijker winkellandschap, ondernemingsruimte, zelfregulering, experimenteren en vele andere. Zo blijft Groningen de aantrekkelijkste en belangrijkste winkelstad van het noorden.

De visie is veelomvattend. Daarom zijn de belangrijkste tien ambities voor de leidraad uit het document gedestilleerd:

1. Toegankelijkheid
2. Voetganger op één
3. Verblijfskwaliteit en huiskamergevoel
4. Fietsvriendelijke binnenstad
5. Meer ruimte voor groen
6. Diversiteit in functies; werken, wonen en ontspannen
7. Klimaatbestendigheid en duurzaamheid
8. Gezonde stad
9. Ruimte voor bewoners en ondernemers
10. Aanpak Grote Markt en Diepenring

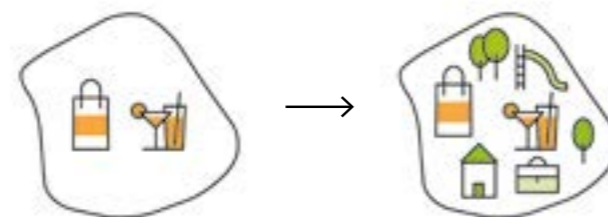
Deze tien punten vormen een belangrijke basis voor dit document.

In relatie tot de kaarten in de Binnenstadvisie, is er op sommige vlakken sprake van voortschrijdend inzicht: daarom worden sommige kaarten in de volgende hoofdstukken een stap verder uitgewerkt.

De visie en ambities laten het beeld voor de toekomst zien. De eerste grote stappen daarin zijn vertaald in een uitvoeringsprogramma voor de komende 5 jaar, afgestemd op de opening van het Forum in 2019. De essentie is het verleggen van de busroutes naar de randen van de binnenstad en het teruggeven van deze vrijgekomen ruimte aan de voetganger en de fietser. Eerst worden de nieuwe busroutes over de Westerhaven en Diepenring voorzien van nieuwe haltes en geoptimaliseerd om de doorstroming van verkeer te waarborgen. Vervolgens kunnen de oude routes opnieuw worden ingericht, vooral met meer ruimte



Bestemming binnenstad: 'Ruimte voor jou' communicatiecampagne



Van een winkelstad naar een verblijfstad

## 2.5 Visie op de openbare ruimte van de binnenstad

De kwaliteit van de binnenstad is van heel veel factoren afhankelijk. Kwaliteit vraagt om een integrale aanpak, waarin alle actoren samenwerken om een betere binnenstad te maken. Voor een complexe operatie als deze heb je een sterk verhaal nodig, dat richting geeft en mensen verbindt. De samenvattingen in voorgaande paragrafen vormen nog geen samenhangend verhaal. Daarom volgt hieronder een gecondenseerde visie op de herinrichting van de openbare ruimte van de binnenstad.

De verbetering van de binnenstad is niet enkel een kwestie van problemen oplossen, maar van ambities verwezenlijken, optimaliseren en anticiperen op de toekomst. Dit vraagt om toekomstgerichte 'finetuning'. Het gaat om het vinden van de juiste balans en om het oplossen van dilemma's, zoals die in elke stad spelen. Het zoeken naar deze balans is iets dat samen met de mensen in de stad moet gebeuren.

De vier grootste afwegingen die moeten worden gemaakt voor de binnenstad zijn:

1. Compositie: tussen eenheid en diversiteit
2. Structuur: tussen alledaags leven en leisure
3. Invulling van de ruimte: tussen behoud en aanpassing
4. Proces: tussen regie en vrijheid

### H3 Compositie: tussen eenheid en diversiteit



Groningen is sterk in zijn historisch gegroeide en ontworpen samenhang. Dankzij Ruimte voor Ruimte is de samenhang in de publieke ruimte versterkt, maar daarna is deze ook weer verwaterd en bovendien aan verandering onderhevig geweest. Dit vraagt om nieuwe sturing op eenheid. Tegelijkertijd wordt het gebruik van de binnenstad diverser, waardoor een meer gevarieerde inrichting van de openbare ruimte beter zal aansluiten op de wensen van de huidige samenleving. Het ideale beeld van de binnenstad is één compositie van stadsruimtes, met elk een eigen sfeer en mogelijkheden.

### H4 Structuur: tussen alledaags leven en leisure



De binnenstad is een aantrekkelijke huiskamer voor de stad en de regio, waar je op een aangename manier je vrije tijd kunt besteden. Tegelijkertijd is het ook een ruimte waar mensen wonen, naar hun werk gaan, werken, studeren en hun boodschappen doen. Deze twee vormen van gebruik verlangen een andere invulling die op gespannen voet staan met elkaar. In sommige

andere steden wordt duidelijk dat de nadruk op leisure te ver is doorgeschoten. De ruimte moet zodanig worden ingericht dat de bezoeker en de bewoner op een prettige manier naast elkaar kunnen leven. Dus meer ruimte voor voetgangers, uitstallingen, terrassen en bijzondere plekken, maar ook goede routes en parkeervoorzieningen voor bewoners en bedrijven. De balans tussen dagelijks leven en leisure vraagt om een robuust verkeerssysteem en een goede onderverdeling van de ruimte in 'comfortzone' en 'loper'.

### H5 Invulling van de ruimte: tussen behoud en aanpassing



De historische stad is een versteende stad, met veel openheid en verre zichtlijnen. De toekomst vraagt om meer groen, water en speelvoorzieningen, die nauwkeurig op de historische kwaliteit moet worden afgestemd. De straten hebben in de geschiedenis al een behoorlijk tijd een helder onderscheid tussen het trottoir en de rijloper. De toekomst vraagt om meer 'shared space' waarin het onderscheid tussen trottoir en rijloper vervaagt. Hoe ver gaat behoud van het verleden en hoe ver gaat de vaak generieke aanpassing aan de toekomst? De balans kan worden gevonden in een groen- en waterplan dat zich voegt naar de mogelijkheden en beperkingen die de historische stad biedt. Daarnaast kan de vervlakking van het straatprofiel worden tegengegaan door de herintroductie van de stoep: de hybride zone tussen privé en openbaar.

### H6 Proces: tussen regie en vrijheid



Het stijgend aantal gebruikers van de binnenstad vraagt om een krachtige regie op de ruimte om deze voor iedereen toegankelijk en leefbaar te houden. Tegelijkertijd verlangen mensen meer vrijheid om zelf of gezamenlijk invulling aan te geven aan de publieke ruimte. Om de balans tussen regie en vrijheid te vinden wordt participatie een belangrijk onderdeel van elk ontwerpproces en wordt op niveau van de hele binnenstad een indicatie gegeven van de vrije ruimte, waar in gebruik nemen van de ruimte plaats kan vinden. De stoepen, die in de vorige paragraaf werden geïntroduceerd, zijn een goed voorbeeld van de in gebruik te nemen vrije ruimte.

De genoemde uitgangspunten krijgen in de volgende hoofdstukken een verdere uitwerking, om zo concreet te kunnen worden gebruikt als handvatten voor de herinrichting van de binnenstad. De volgende hoofdstukken kunnen worden gezien als een gereedschapskist voor de openbare ruimte; de middelen die men kan inzetten om de herinrichting goed te laten verlopen, worden door middel van kaarten, principes, richtlijnen en voorbeelden beschreven.



H3

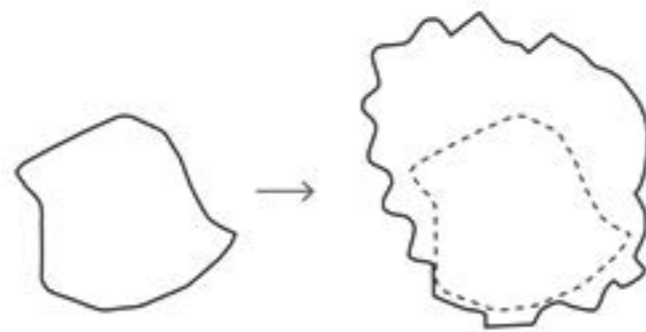
Compositie  
—  
tussen eenheid en diversiteit



**Middeleeuwse stad:**  
nadruk op verblijf en voetganger, hoger aanleg- en beheerniveau, grotendeels autovrij, winkelen, uitgaan en wonen, gele en rode steen, monumentale bomen en sfeervolle boomgroepen

**Verlichte schil:**  
lanen en groene leefstraten, standaard aanleg- en beheerniveau

**Groene stadsgordel:**  
Parken en bijzondere functies, halfverharding bij lanen, singels en parken



Grotere binnenstad

## 3.1 Zonering en regimes

De Groningse binnenstad bestaat uit een Middeleeuwse kern met daaromheen een verlichte schil en een groene stadsgordel, die in de laatste anderhalve eeuw is getransformeerd tot wat het nu is. Elk van deze zones heeft zijn eigen mogelijkheden op het gebied van verkeer, aanpassing aan klimaat en ruimte voor de samenleving. Om de eenduidigheid en leesbaarheid van de stad te vergroten, is het streven om in elke zone een zo helder mogelijk regime te hanteren. Het is niet overal mogelijk om dit op korte termijn te realiseren, maar het zou wel voor elke transformatie een belangrijk uitgangspunt moeten vormen.

Door de druk op de huidige Middeleeuwse binnenstad, is er behoefte aan een grotere binnenstad. De schil van de verlichte stad en de groene stadsgordel bieden hier mogelijkheden. In de verlichte schil zouden op termijn meer winkels en meer stedelijk leven kunnen komen. De Diepenring is dan in de toekomst niet meer de rand van de binnenstad, maar een verbindend element met routes en programmering. In de groene stadsgordel zitten de grote stedelijke functies; het Hoofdstation, het UMCG en het Noorderplantsoen. Het is van groot belang deze functies goed verbonden te houden met de overige twee schillen.

### Middeleeuwse binnenstad

- Nadruk op verblijfskwaliteit. Hoog aanleg- en beheerniveau
- Gele en rode baksteen, aangevuld met kasseien, scoria brick en graniet
- 'Shared space' als ideaal; balans tussen fietser en voetganger
- Venstertijden en zero emission voor vrachtwagens
- Autoparkeren alleen in garages, fietsparkeren hoogwaardig opgelost
- Cultuurhistorie erg belangrijk: aandacht voor monumentale panden en historische lagen
- Groene ruimte in hoven, monumentale solitaires en sfeervolle boomgroepen
- Participatie richt zich op vrije (niet bepaalde) ruimte

### Verlichte schil

- Nadruk op woonkwaliteit, standaard aanleg- en beheerniveau
- Rode baksteen, asfalt en betontegels
- Gescheiden verkeersstroken waar nodig, woonerf-inrichting waar mogelijk
- Groene ruimte voornamelijk in groene leefstraten en lanen
- Bewoners kunnen grote invloed hebben op de inrichting van hun straat
- Ruimte voor sport en spel
- Op termijn meer winkels en horeca in hoofdstraten
- Standaard beheer, speciale ruimtes en lanen hoog beheer

### Groene stadsgordel

- Groene ruimte in publieke parken en singels
- Grote stedelijke functies zoals het Hoofdstation en

het ziekenhuis hebben een eigen huisstijl.

- Standaard beheer, hoog beheer speciale stadsruimtes, lanen en singels.
- Versterken van onderlinge samenhang in de groenstructuur
- Halfverharding bij parken, lanen en singels om groen karakter te versterken

### Schoon, heel en veilig

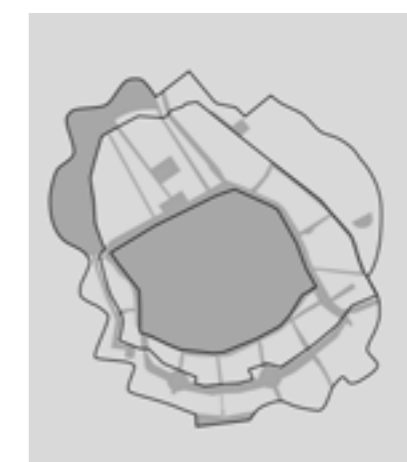
Om het vernieuwde, hoge niveau van de binnenstad te behouden, moeten het beheer en ook toezicht en handhaving meegroeien. Beheer, toezicht en handhaving zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Samen maken ze onze ingezette maatregelen toekomstbestendig. Bij het uitdenken van de verdere inrichting van onze binnenstad hoort de opgave om ook de implicaties voor beheer en handhaving te betrekken en zo de keten af te maken.

### Beheer

Het beheer in de drie binnenstad zones verschilt van elkaar. In de Middeleeuwse historische binnenstad is het beheerniveau hoog. De ruimtelijke druk, de hoge cultuurhistorische waarde van veel plekken en de betekenis die deze zone heeft voor iedereen die in de stad woont en deze bezoekt, vraagt om een hoog beheerniveau. Ook de speciale stadsruimtes en lanen (deze worden later in dit hoofdstuk toegelicht) hebben een hoog beheerniveau. De woon- en werkgebieden in de verlichte schil en groene stadsgordel hebben een standaard beheerniveau.

### Toezicht en handhaving

De handhavinginszette concentreert zich met name in de Middeleeuwse stad en de speciale stadsruimtes zoals het Noorderplantsoen. Vanwege het intensieve gebruik van de beperkte ruimte en het belang van deze zone voor de bewoners en bezoekers van onze stad, vergt deze zone een hoog handhavingsniveau. Handhavers functioneren als gastheer van de stad en zijn zichtbaar, herkenbaar en aanspreekbaar aanwezig. De Verlichte stad en de groene stadsgordel hebben een standaard handhavingsniveau.



■ hoog beheer  
■ standaard beheer



Middeleeuwse stad



Winkel- en horeca straat met gele baksteen



Toegankelijke binnenstad: ruimte voor de voetganger



Verblijfskwaliteit



Historische binnenstad

Verlichte schil



Groene woonmilieus



Standaardmateriaal bestrating: bijvoorbeeld klinkers



Bomenlanen



Participatie bewoners

Groene stadsgordel



Noorderplantsoen: groene ruimte in de stadsgordel



Halfverharding bij parken, lanen en singels om groen karakter te versterken



Grote stedelijke functies: het Hoofdstation



Grote stedelijke functies: Groninger Museum



- Rijksmonumenten
- Gemeentelijke monumenten
- Historisch belangrijke structuren
- Hoge dichtheid monumenten
- Gedempt water Middeleeuws
- Verdwenen stadspoorten

## 3.2 Cultuurhistorie

Het historisch erfgoed van de stad is een publiek bezit, dat meer kan betekenen voor de aantrekkelijkheid van de stad. Hiervoor is een aantal strategieën denkbaar:

- Gevelrenovatie winkelpanden. In straten zoals de Oosterstraat zijn monumentale panden op de begane grond onherstelbaar getransformeerd tot winkelpand. Het moet gestimuleerd worden de gevels (deels) weer terug te bouwen in oude staat. Zo kan het straatbeeld aanzienlijk worden verbeterd.
- Het structureel aanlichten van monumentale gevels kan voor een deel de stadsverlichting vervangen, op een manier die een karakteristiek straatbeeld oplevert. Op sommige plekken is het aantal monumentale panden zo hoog, dat de gehele straatwand kan worden aangelicht.
- Herinstructie van de stoep. Vroeger hadden veel panden een apart gematerialiseerde zone voor de gevel, die bij het pand hoorde. Deze stoep schiep afstand tussen de straat en de woning. Doordat de stoepen grotendeels verdwenen zijn heeft zich een vervlakking van het straatbeeld voltrokken. Door deze zone weer te herintroduceren en een functie te geven, krijgt de straat weer meer van zijn oorspronkelijke rijkdom terug. In hoofdstuk 4 van dit document wordt dit verder toegelicht.
- Markeren historische structuren. In de openbare ruimte kunnen verdwenen structuren worden gemarkeerd, zodat de geïnteresseerde bezoeker de stad beter gaat begrijpen. Dit kan gaan om de locatie van de oude stadspoorten, unieke relictten, gedempt water, etcetera.
- Behoud of hergebruik van historische bestrating. Naast de collectie historische bebouwing is er ook een collectie aan historische bestrating in de binnenstad, die voor continuïteit zorgt. Waar mogelijk en wenselijk wordt de historische bestrating behouden en anders krijgt hij een herbestemming.

Daarnaast is het belangrijk dat naast deze meer algemene principes en structuren, de specifieke geschiedenis van een plek wordt onderzocht alvorens men tot ontwerp overgaat.



Markeren historische structuren



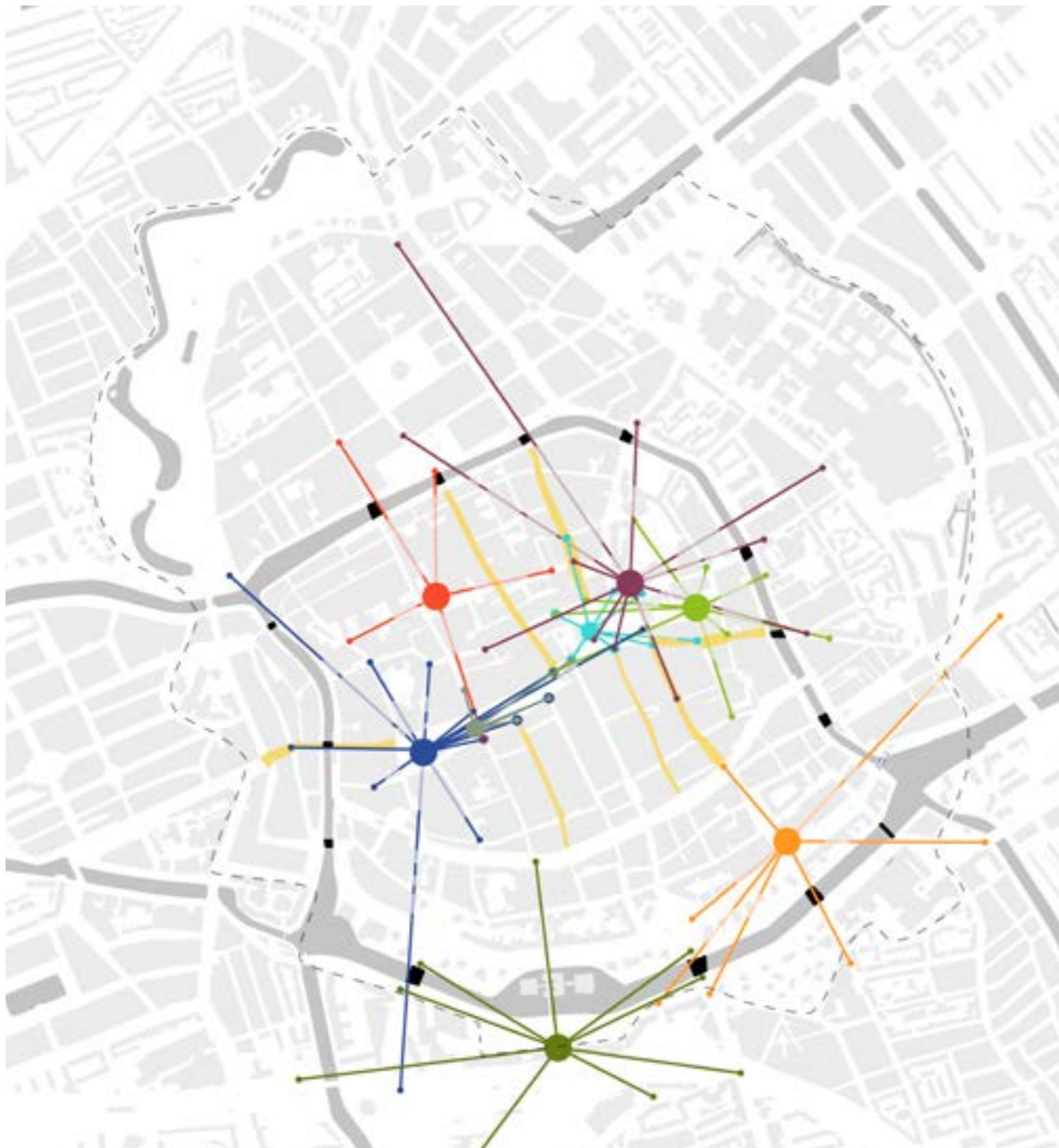
Aanlichten historische gevels



Terugbrengen stoepen



Historische bestrating: behoud of hergebruik



- Martinikerk
- Aa-kerk
- Rijksuniversiteit Groningen
- Sint Jozefkathedraal
- Forum
- Stadhuis
- Korenbeurs
- Hoofdstation
- Straten met curve
- Bruggen

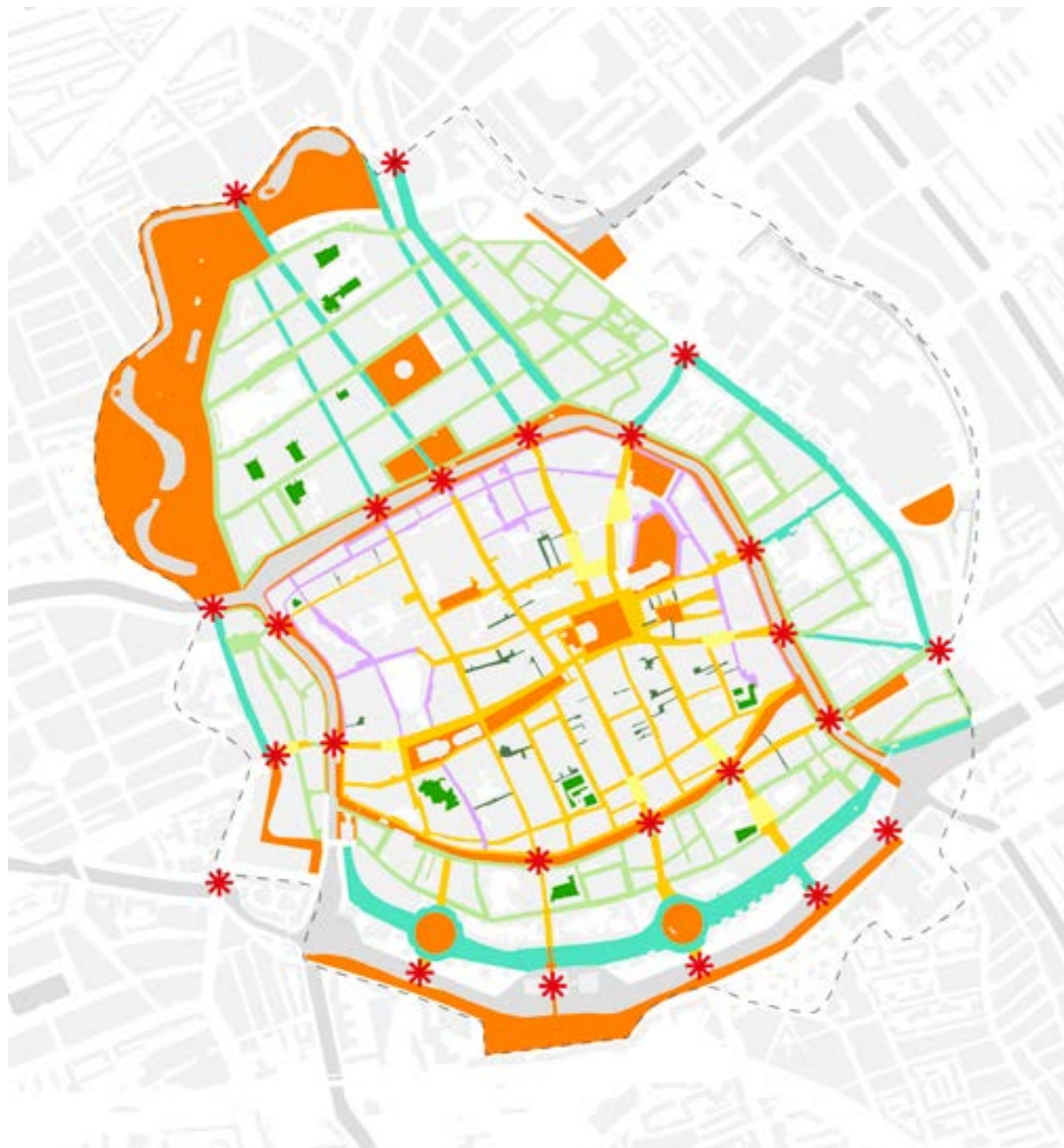
### 3.3 Zichtlijnen

De kerken in de binnenstad zijn belangrijke oriëntatiepunten, alsmede het Hoofdstation, de Korenbeurs, het Stadhuis en het Academiegebouw. Als de bouw van het Forum is afgerond, heeft de stad er nog een oriëntatiepunt bij. Ook op een lager schaalniveau kunnen karakteristieke panden of bruggen mooie oriëntatiepunten vormen. Deze zichtlijnen zijn in kaart gebracht. Het is waardevol om deze zichtlijnen open te houden en niet vol te zetten met bomen of andere objecten op ooghoogte.

Er is ook nog een ander soort zichtlijn die karakteristiek is voor de Groningse binnenstad. De licht vloeiende lijnen van de binnenstadsstraten zijn in combinatie met het hoogteverschil aantrekkelijk om te zien. Deze vloeiend gekromde lijnen moeten ook in de nieuwe profielen worden benadrukt.



Zicht op de Martinikerk vanaf de Nieuwe Ebbingestraat



## 3.4 Stadsruimtes

Binnen de drie zones zijn verschillende soorten 'stadsruimte' te vinden. Elke stadsruimte heeft een eigen grootte, positie in de stad, relatie met de bebouwing, sfeer en functie. Met de inrichting van de openbare ruimte kan het karakter van de verschillende stadsruimtes worden versterkt, zodat de binnenstad als geheel nog afwisselender en spannender wordt. Een wandeling door de binnenstad wordt zo meer een wandeling van ruimte naar ruimte en van sfeer naar sfeer, in plaats van één continue ruimte en sfeer.

Daarnaast is het schaalniveau van de stadsruimte het juiste niveau om uitspraken te doen over verlichting, meubilair, verharding, groen en andere zaken. De kaart laat zien waar de balans ligt tussen eenheid en verscheidenheid in de binnenstad van Groningen.

De stadsruimtes vormen de basis voor maatwerk. Ter plekke worden aspecten als cultuurhistorie en functie meegenomen in het ontwerp voor plekken.

De indeling van stadsruimtes is:

- Speciale stadsruimtes: pleinen, hoven, parken, Diepenring
- Straten
- Verbrede straten
- Gangen
- Leefstraten
- Groene Leefstraten
- Binnenhoven
- Lanen en singels
- Stadsentrees

- Speciale stadsruimtes
- Straten
- Verbrede straten
- Gangen
- Leefstraten
- Groene Leefstraten
- Binnenhoven
- Lanen en singels
- \* Stadsentrees

# Speciale stadsruimtes

Deze categorie gaat over de plekken en structuren die maar één keer voorkomen in Groningen en een bijzondere rol innemen in het stadsleven. Het zijn pleinen, tuinen, parken en kades die vragen om een ontwerp op maat. Concreet gaat het onder andere om de volgende ruimtes: de Grote Markt, de Vismarkt en Akerkhof, het Martinikerkhof, de Prinsentuin, de Ossenmarkt, het Nieuwe Kerkhof, de Diepenring, Emmaplein en het Hereplein. Het zijn belangrijke oriëntatiepunten in de binnenstad en dragen voor een groot deel bij aan (het verbeteren van) de verblijfskwaliteit. De inrichting en invulling van deze bijzondere plekken is vaak gebonden aan een of meerdere bijzondere gebouwen, een speciale functie of aan water.

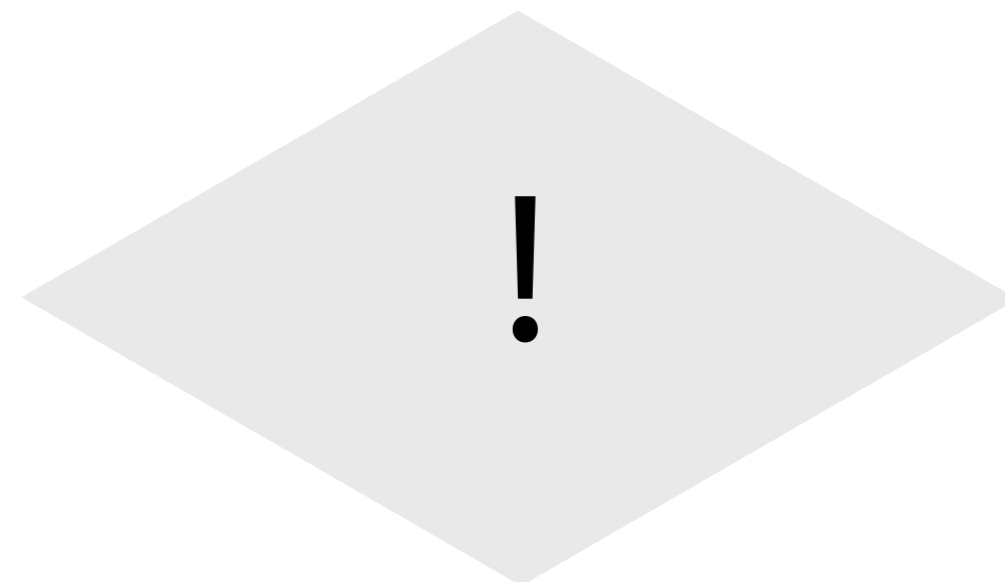


Het aanleg- en onderhoudsniveau van deze plekken is hoog. De verharde pleinen en kades zijn uitgevoerd in hoogwaardige materialen. De markante gebouwen worden op een bijzondere manier uitgelicht, terwijl de omringende ruimte juist op een lager verlichtingsniveau wordt gehouden. In alle gevallen loopt de bijzondere verharding niet tot aan de omringende gevels, maar wordt deze omsloten door straten met een eigen materialisering. Omdat het hier gaat om belangrijke ontmoetingsplekken in de stad, is in voldoende zitgelegenheid voorzien.

De Diepenring is een belangrijke structuur om apart te noemen. Het Gedempte Zuiderdiep vormde van oorsprong met het Schuitendiep, de Turfsingel, de Spilsluizen, de Noorderhaven en het A een wattering rond de stad en heeft daarom een hoge cultuurhistorische waarde. Nog steeds vormt het Gedempte Zuiderdiep de grens van de Middeleeuwse stad. Deze verdient daarom een opwaardering als belangrijke stadsstructuur waar onder andere ruimte is voor vergroening en meer beleving van het water.

## Ingrediënten:

- Ontwerp op maat
- Mogelijkheid andere materialen
- Participatie: stadsbrede consultatie



Verblijfsplek aan het water



Waterelementen in de stad



Bijzondere bestrating



Uitlichten historische gebouwen



Bomenplein



Tuin Hereplein Groningen, 1903

# Straten

Voor alle straten binnen de Middeleeuwse stad komt de nadruk op de verblijfskwaliteit te liggen. Er wordt in de verharding waar nodig een onderscheid gemaakt tussen looper en comfortzone. Door beide op hetzelfde hoogteniveau te houden oogt de indeling niet dwingend en beweegt het gebruik mee met de dynamiek van de dag en de week. Het trottoir maakt dus plaats voor een zachter gedefinieerde comfortzone.

De straten variëren sterk in breedte; de indeling van de straat beweegt mee. Waar de ruimte het toelaat wordt er een overgangszone tussen straat en gevel geïntroduceerd: de stoep. Deze zit op hetzelfde niveau als de rest van de straat maar verschilt in materialisatie en mogelijk gebruik (uitstallingen, terras, etcetera). Deze stoepen worden samen met de eigenaar van het pand ontwikkeld, als onderdeel van een continue stoepzone.

Op een paar uitzonderingen na is er in de straten geen ruimte voor bomen of ander groen. Fietsparkeervoorzieningen worden waar er ruimte is aan een zijde aangebracht. Straatverlichting hangt aan spandraden of is aan de gevel bevestigd.

In de aanloopstraten wordt bij benadering om de 100 meter een zitgelegenheid geplaatst, die ook voor anders validen comfortabel is. Deze wordt zoveel mogelijk in de zon geplaatst.



Gelijk hoogteniveau in straten



Materiaal: gele mix bestrating



Terugbrengen stoepen



Fietsparkeerplekken (vakken)



Straatverlichting



Zitmogelijkheid

# Verbrede straten

Op een aantal plekken in de Middeleeuwse stad is de straat zo breed (tussen de 15 en 25 meter), dat er een wezenlijk andere ruimte ontstaat. Hier zijn veel mogelijkheden om nieuwe verblijfskwaliteit aan de stad toe te voegen zoals zitgelegenheid, bomen, spelaanleidingen en terrassen. Tegelijkertijd zijn dit ook de plekken waar utilitaire voorzieningen nodig zijn: afvalbakken, fietsparkeerplekken, laad- en loszones, etcetera. En juist ook de leegte van deze verbrede straten is mooi; volzetten met voorzieningen is niet de bedoeling. Uitgangspunt is dat elk van deze verbrede straten een eigen invulling krijgt. De indeling van de verbrede straten kan asymmetrisch zijn. Fietsparkeren is nooit aan twee zijden van de looper gesitueerd. Bomen worden bij voorkeur niet in rijtjes geplant, maar in losse groepen.



Bomen met een zitgelegenheid



Terras vaste zitobjecten



Terras losse stoelen en tafels



Klein paviljoen of kiosk



Fietsvakken



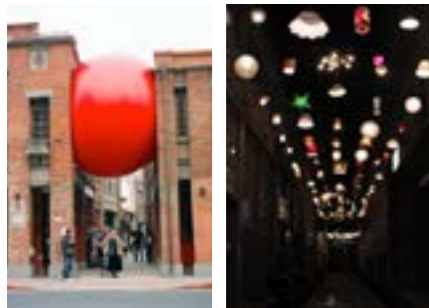
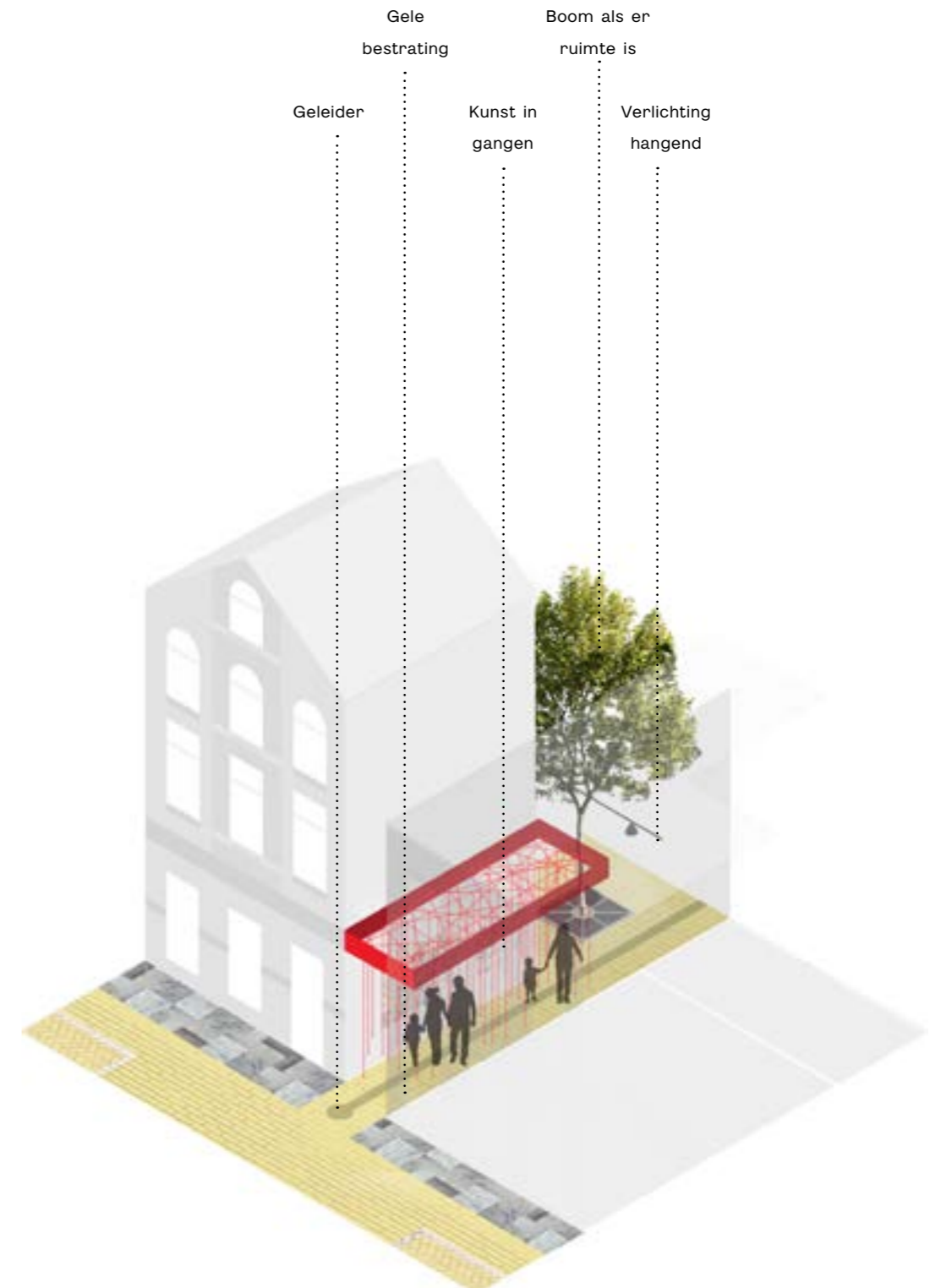
Speelobjecten

# Gangen

In de Middeleeuwse stad zijn vele gangen te vinden, het is een typische Groningse stadsruimte die vaak achter huizen en winkels te vinden is. Ze dienden om straten en pleinen met elkaar te verbinden of winkels en bedrijven te ontsluiten. De gangen zijn tegenwoordig vaak sleetse ruimtes en fungeren als de 'achterkant' van de stad. Veel zijn er afgesloten voor publiek en/of doodlopend. Omdat de gangen zo kenmerkend zijn voor Groningen verdienen ze meer aandacht. Als ze goed worden ingericht, kunnen ze belangrijke schakels gaan vormen tussen de voornamelijk noord-zuid lopende straten.

De openbare gangen hebben een continue gele bestrating nodig, met een heldere uitnodigende 'gidslijn', die een klein stukje doorloopt over de aansluitende straat om de zichtbaarheid van de gang te vergroten. Straatnaambordjes moeten zichtbaar worden bevestigd om duidelijk te maken dat de gangen openbaar domein zijn. Verlichting maakt de gangen zichtbaar en veilig. Door middel van kunstinstallaties en muurschilderingen kan de ruimte van de gangen worden verlevendigd. Een goed beheerplan is hierbij een belangrijk aandachtspunt.

Er zou een gangenroute kunnen komen die de verschillende gangen met elkaar verbindt. Waar mogelijk kunnen geprivatiseerde gangen openbaar gemaakt worden, om de doorkruisbaarheid van de stad te vergroten.



Plek voor kunst of bijzondere verlichting



Tijdelijke kunstinstallatie



Lichtkunstwerk steeg Leeuwarden



Connectie met horeca



Boom in vrije ruimte



Geleider in bestrating



# Leefstraten

In de straten waar voornamelijk wordt gewoond is meer ruimte voor initiatief van bewoners, vergroening van het straatprofiel en lokaal autoverkeer. De straten hebben een verharding in roodtinten.

De loopzone in het straatprofiel kan worden gebruikt, in de hertoe ingerichte gevelzone, om banken en potplanten neer te zetten, of klimplanten tegen de gevel. Het verlichtingsniveau is hier in verband met een goede nachtrust iets lager. De verlichting is hangend of waar mogelijk aan de gevel gesitueerd.

Omdat er vaak weinig ruimte is in het profiel van een leefstraat, wordt het fietsparkeren waar mogelijk inpandig opgelost. Waar dit niet mogelijk is kunnen beugels aan de gevel komen. Zo kunnen bewoners hun fiets tegen de gevel parkeren en zijn de fietsen niet teveel een obstakel in de straat.



Materiaal: rode mix klinkers



Geveltuintjes



Ruimte voor bankjes en groen



Eigen initiatief in de straat



Bankje en spelen op straat

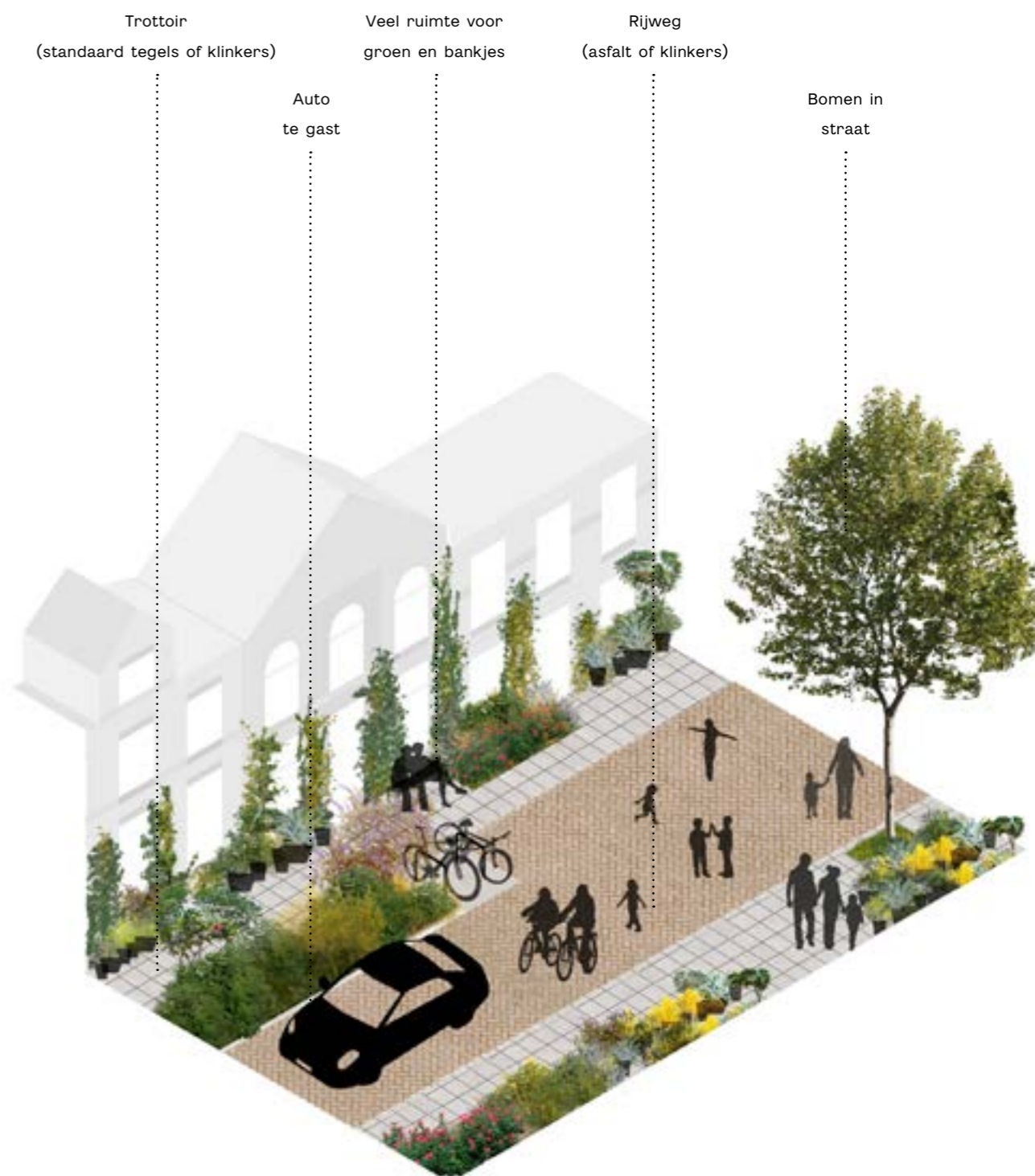


Beperkte ruimte fietsparkeren: fietsring gevel

# Groene Leefstraten

Buiten de Middeleeuwse stad krijgen de woonstraten het karakter van een woonerf. Auto's zijn te gast. Bewoners kunnen meedenken en meewerken aan de invulling van de straat. In deze straten is veel ruimte voor groen; bomen, geveltuinen en kleine struiken- en bloemenborders kunnen worden geïntegreerd in het profiel. Ook zou hier op een kleinschalig niveau ruimte moeten zijn voor sport en spel, er wonen hier immers veel gezinnen. De verharding is in standaard materiaal: klinkers en trottoirtegels.

Waar de leefstraten in de binnenstad vaak wat smaller en stedelijker zijn qua karakter hebben de groene leefstraten meer ruimte voor groen. Ze liggen vaak in de Verlichte stad die ruimer is opgezet met meer plek voor groen.



Veel ruimte voor groen en bankjes



Ruimte voor struiken en bloemborders



Bloempotten



Muziek in de straat



Straatfeest

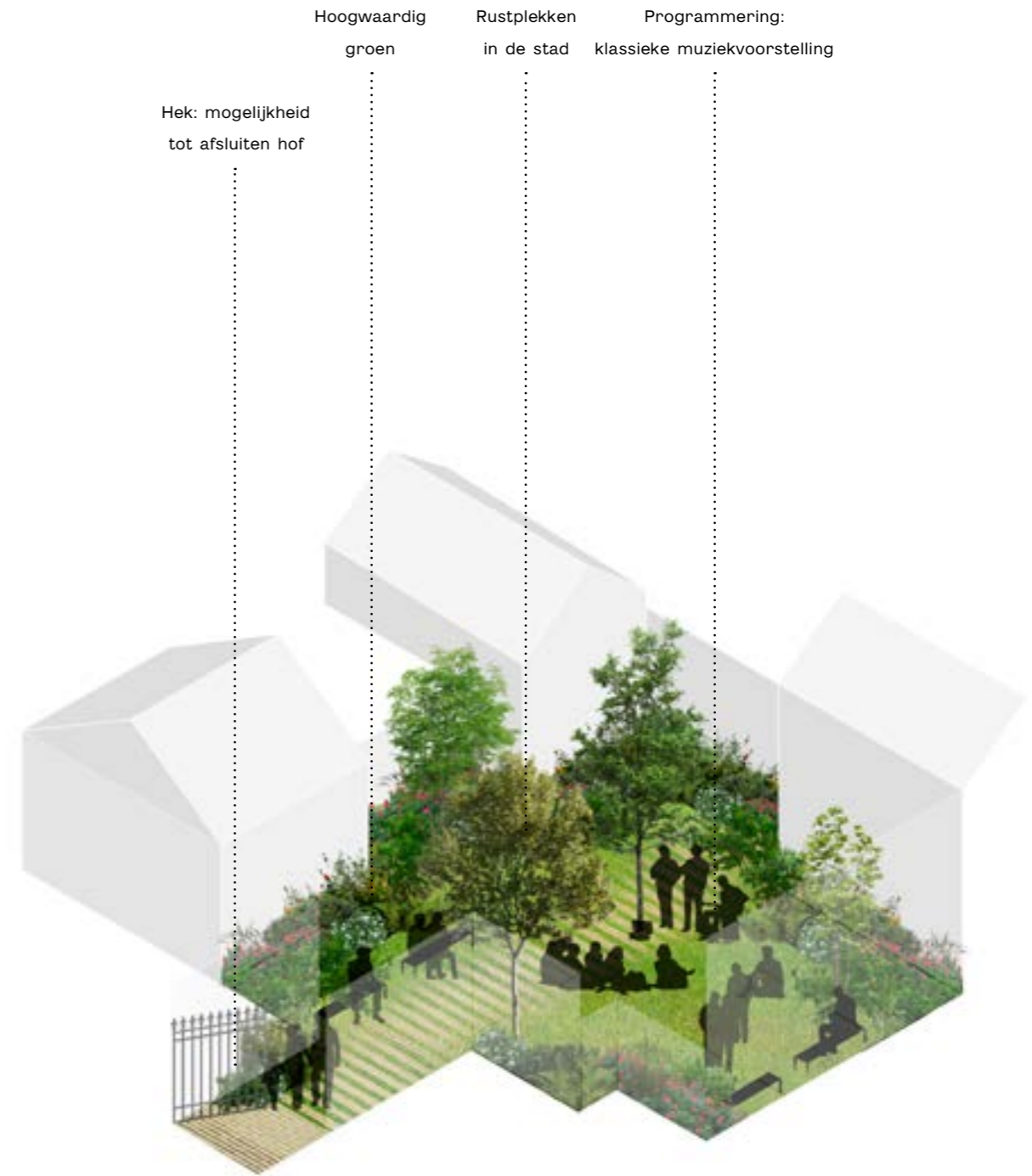


Bewoners helpen bij beheer

# Binnenhoven

Veel binnenhoven zijn verborgen groene plekken in de stad die verscholen en beperkt toegankelijk zijn. Deze verborgenheid bepaalt voor een groot deel de charme van deze plekken; het zijn de rustplekken in de stad. De binnenhoven kunnen wel meer meedoen in de publieke beleving van de stad door een gepaste programmering; bijvoorbeeld het organiseren van een klassieke muziekvoorstelling, gedichtenavond of een tentoonstelling.

Daarnaast kan gekeken worden of nu niet toegankelijke binnenhoven semi-openbaar kunnen worden gemaakt. Ook is er een kans om waar nu parkeerplaatsen zijn in binnenplaatsen, hier groene binnenhoven te maken.



Hofje Sint Anthony Gasthuis, Groningen



Rustige plekken in de stad



Mooi doorkijkje naar een binnenhof



Open Tuinen-dag



Theeschenkerij



Klassieke muziekvoorstelling

# Lanen en singels

De doorgaande lijnen in de Verlichte schil worden uitgevoerd in een standaard profiel van trottoir–straat–trottoir, met een standaard materialisering van asfalt of klinkers en stoeptegels. De wegen worden aangekleed met royale boomrijen, waar mogelijk aan weerszijden van de rijloper.

De zuidelijke singels hebben al een zeer groen karakter en een breed profiel. Hier is de opgave om deze ruimte meer te programmeren met bijvoorbeeld kunst.

De ambitie is om ook de meer noordelijke toegangswegen tot de stad (bijvoorbeeld de Nieuwe Boteringestraat) een groener karakter te geven en ze helder te onderscheiden van de leefstraten in dit gebied. De aanzet tot laanbeplanting is hier al vaak aanwezig maar kan worden versterkt.



Ubbo Emmiusingel, 1905



Nieuwe Ebbingestraat, 1900



Bonte bomenlanen



Materiaal: asfalt of klinkers en stoeptegels



Straatlantaarns



Fietsparkeren (rekken)

# Stadsentrees

Op de overgang naar de Middeleeuwse stad worden de stadsentrees gemarkeerd. Het overgangsmoment tussen stadsstructuren is op deze punten merkbaar. Dankzij de Diepenring gebeurt dit voor een deel door de bruggen. Aan de zuid- en oostzijde is sprake van een dubbele stadsentree, omdat hier de begrenzing van de Middeleeuwse stad minder scherp is.



Het is belangrijk dat de kruisingen bij entrees goed oversteekbaar worden voor voetgangers en fietsers. De entrees over het Gedempte Zuiderdiep bestaan bijvoorbeeld uit brede overgangszones die bijzonder zijn bestraat en die de voetganger hier voorrang geeft. Ook het toevoegen van zitgelegenheden zorgt voor een prettige aankomstruimte in de stad, waar je even kan uitrusten of op iemand wacht waarmee je hebt afgesproken. Waar de entrees bij bruggen liggen, is er een kans om meer toegang te maken tot het water door middel van getrapte kades.

Alle entrees kunnen worden verbijzonderd door de overgang in de verharding te markeren, een stadsplattegrond te plaatsen en bijvoorbeeld ruimte te maken voor beeldende kunst.



Entree-sign



Stadskaart



Trappen langs het water



Oversteekplekken voor de voetganger



Bankjes op de brug



Kunst bij de stadsentrees



H4

Structuur  
-  
tussen alledaags leven en leisure

## 4.1 Toegankelijkheid



In de binnenstad staat de voetganger op één. De toegankelijkheid voor alle verschillende groepen voetgangers wordt zoveel als mogelijk geoptimaliseerd. Om deze ambitie waar te maken, worden er zowel op structuurniveau als op inrichtingsniveau meerdere maatregelen genomen.

### Structuurniveau

Het begint met de definitie van een loopnetwerk. Naast het fiets- en autonetwerk bestaat ook een loopnetwerk uit hoofdroutes met bijbehorende harde eisen aan het netwerk. Het netwerk is opgehangen aan plekken waar mensen binnenkomen (parkeren, bus, trein), hoe ze door de binnenstad lopen en wat de bestemmingen zijn. Hier horen details en inrichtingsprincipes bij: geleidelijnen, obstakelvrije routes, zitplekken, voorzieningen als bewegwijzering, etcetera.

Ook het fietsnetwerk moet hierop worden aangepast. De doorgaande fietsroutes door de binnenstad zijn niet langer het exclusieve domein van de fietser. Binnen de Diepenring komen voortaan vooral gemengde gebieden waar de fietser te gast is. In dit gemengde gebied geldt een nieuwe benadering vanuit gewenste snelheden: de fietser dient zich in snelheid en gedrag aan te passen aan de hoofdgebruiker: de voetganger.

### Inrichtingsniveau

De inrichting van de openbare ruimte wordt op meerdere fronten nog meer aangepast aan het gebruik en de beleving van de voetganger.

Een belangrijk concept is de compositie van geschakelde plekken. Dit concept beoogt een gedragsverandering van doorstroming naar verblijf, wat meer gericht is op het samen delen van de ruimte. Er komt door de herinrichting meer ruimte voor de voetganger en de ruimte voor doorgaand fietsverkeer wordt tot het minimum beperkt. Het doorgaande karakter van routes wordt omgevormd naar een serie van plekken en verbindingen. Op de 'plekken' is een gedeelde ruimte voor fietsers en voetgangers, waar voetgangers makkelijker oversteken en zodoende mede het fietsverkeer in snelheid afremmen.

Een tweede inrichtingsprincipe is de hybride rijloper: waar noodzakelijk wordt een rijloper aangebracht. Deze rijloper moet duidelijk maken wat het domein is voor de fietser, zodat zowel fietser als voetganger weet waar hij aan toe is. Aan weerszijden heeft deze loper een hybride zone, die ogenschijnlijk bij het voetgangersgebied hoort, maar in piekmomenten door fietsers kan worden gebruikt.

Er wordt daarnaast altijd een comfortzone gedefinieerd: een obstakelvrije doorloopruimte voor voetgangers van minimaal 2,5 m breed, die continu is, betrouwbaar en voorspelbaar en duidelijk begrensd (voelbaar en in contrast zichtbaar). De comfortzone wordt door toepassing van stoepen en de nieuwe lijnen van de hybridezone en rijloper duidelijker in de straat gemarkeerd.

Ook wordt er om belemmering van de doorgang te voorkomen, een actieve gevelzone geïntroduceerd, de zogenaamde stoepen. We zetten de stoepen in om het gebruik in de gevelzone te ordenen. Het is een fysiek instrument met duidelijkheid voor zowel de gebruiker (winkel, horeca, bewoner) als voor toezicht op de grens tussen privé en openbaar.

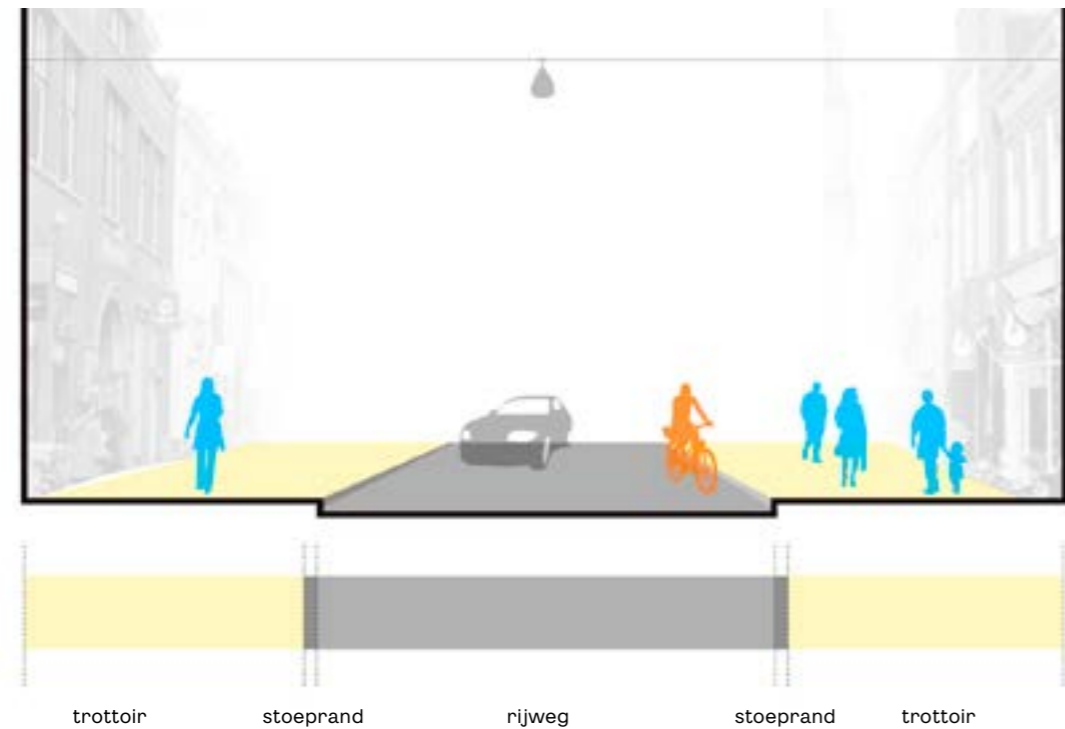
Er wordt specifieke aandacht besteed aan de navigatie van 'anders mobilen'. Blinden en slechtzienden oriënteren zich nu vooral op de gevel (contact, geluid). Deze wordt echter steeds meer gebruikt voor fietsenstalling, uitstalling, terras, stoepborden, etcetera. De stoep is het instrument om obstakels in de looproute te voorkomen. We gaan onderzoeken en testen hoe we de navigatie en oriëntatie voor blinden en slechtzienden kunnen behouden, als de loopzone langs de gevels verplaatst naar de comfortzone, die los van de gevel ligt. We zetten in op gebruik van de randen van de nieuwe stoepen als natuurlijke gidslijn. Onderzocht wordt of de looproutes uit het loopnetwerk nog aangevuld moeten worden met een geleidelijn langs de stoepen die passend is in de comfortzone.

De rand van de nieuwe stoepen kan gaan fungeren als nieuwe navigatielijn: deze wordt in dat geval van een geribbeld oppervlak voorzien, zodat hij ook voelbaar is. Op oversteekpunten worden blinden en slechtzienden via geleidelijnen en attentievlakken geholpen om over te steken.

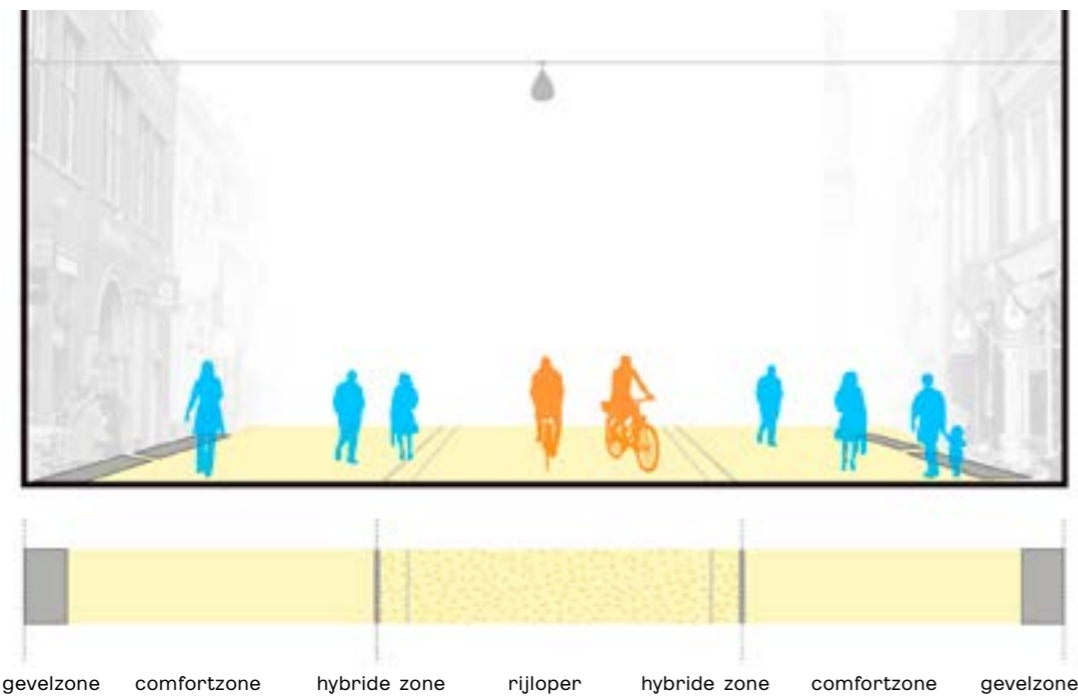
Last-but-not-least gaat er veel aandacht uit naar fietsparkeren. Gestalde fietsen leveren vaak een beperking op voor de toegankelijkheid. Het beleid voor de binnenstad is gericht op het creëren van extra stallingsruimte, die slechts beperkt op straat is te vinden. Daarom wordt er gezocht naar gebouwde voorzieningen en andere oplossingen. Op straat wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van fietsvakken, maar dit vraagt wel meer toezicht en (natuurlijke) handhaving.

## 4.2 Comfortzone en loper

### Huidige situatie



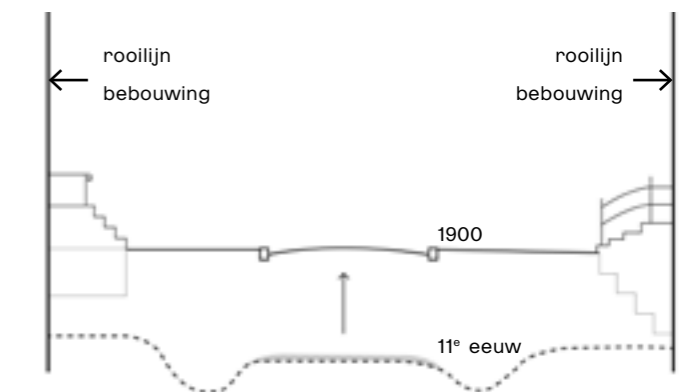
### Concept toekomstige situatie



De structuur van verkeersstromen in de binnenstad vraagt om een balans tussen enerzijds het alledaagse leven van wonen en werken en anderzijds het vrijetijdsleven. Groningen is gezegend met een binnenstad waar veel werkgelegenheid is, waar niet alle studenten naar een campus zijn verbannen en waar relatief veel woonbebouwing is. Daarnaast is de binnenstad succesvol als huiskamer voor de stad en de regio, waar nog meer dan voorheen comfort moet worden geboden aan de lopende, slenterende en zittende mens. Dit vraagt om een nauwe afstemming van de verschillende stromen op binnenstadsniveau. Maar op straatniveau vraagt deze nieuwe balans ook om een nieuw profiel met voldoende duidelijkheid voor alle gebruikers.

Het nieuwe profiel gaat uit van één gedeelde ruimte voor alle gebruikers, waar belijning op een zachte manier een onderverdeling maakt in verschillende zones. Deze zachte onderverdeling maakt een dynamisch gebruik van de ruimte in de tijd mogelijk. Gemotoriseerd verkeer is in de binnenstad vrijwel altijd te gast. Ruimte voor vrachtwagens en hulpdiensten wordt gereserveerd maar niet gemarkeerd. Het profiel voorziet in de basis in een loper voor rijdend verkeer en een comfortzone voor voetgangers. De loper wordt geminimaliseerd in breedte, met aan weerszijden een uitwijkmogelijkheid voor grotere voertuigen.

Waar voldoende ruimte is en de straat breed genoeg is, wordt langs de gevel een 'actieve gevelzone' gemarkeerd met natuurstenen stoepen. Deze stoepen kunnen door winkeliers, horeca-ondernemers of bewoners worden gebruikt voor uitstalling, een terras of groen. Deze gevelzone voegt veel levendigheid toe aan het straatbeeld, doordat het interieur van de panden in zekere zin wordt doorgetrokken naar buiten.



De opouw van het straatprofiel is door de tijd heen redelijk constant gebleven.



Vlak profiel met geleiders voor rijbaan



Rijloper voor fietsers en voetgangers



Brede comfortzone bij aanlooproutes



Gevelzone (stoepen) voor uitstalling



Continue gevelzone (stoepen)



Stoep bij de Astraat, 1926



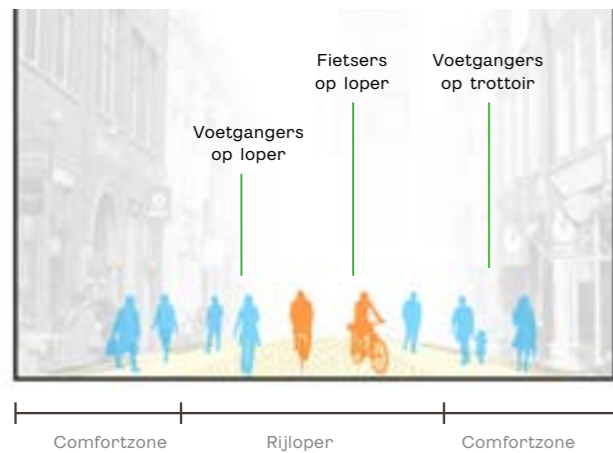
### Flexibel profiel

Straten in de binnenstad worden vormgegeven zodat er een flexibel gebruik mogelijk is. De stad is niet statisch maar een levendige plek waar pieken en dalen zijn in gebruik.

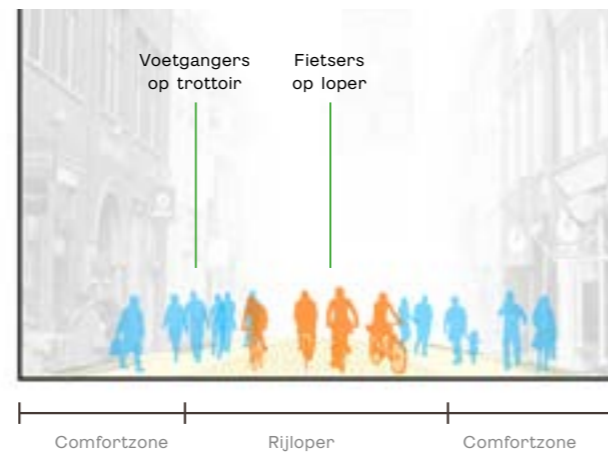
Uitgangspunten hierbij zijn:

- Fietser altijd op de rijloper.
- Voetganger bij rustige momenten en gemiddelde drukte op trottoir (comfortzone) en op de hybride zone gedeeld met fietser.
- Voetganger bij evenementen op rijloper en de comfortzone (loper afgesloten voor fietsers).
- Voetganger bij piekmomenten fietsverkeer enkel op de comfortzone.
- Laden en lossen in venstertijdgebied op dalmomenten qua drukte naast de rijloper.

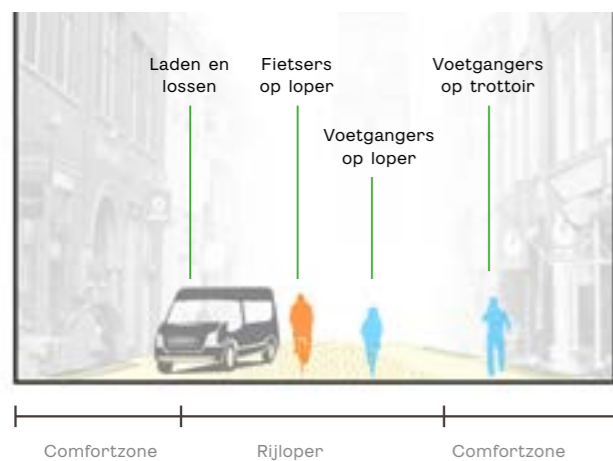
Gemiddeld (woensdagmiddag)



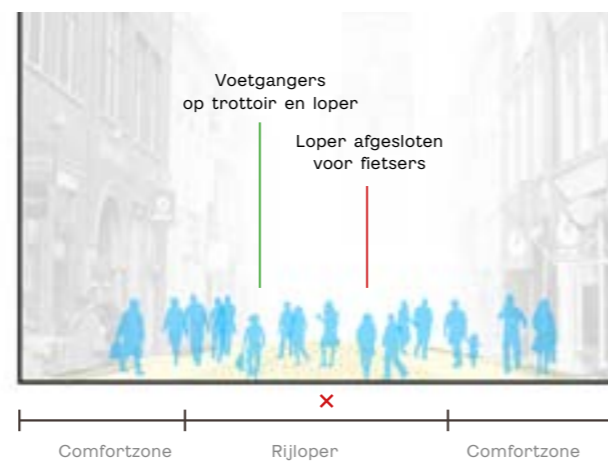
Piekmoment (spits donderdag eind van de dag)



Dalmoment (maandag eind van de ochtend)



Piekmoment (evenement of zaterdag bij afsluiting)



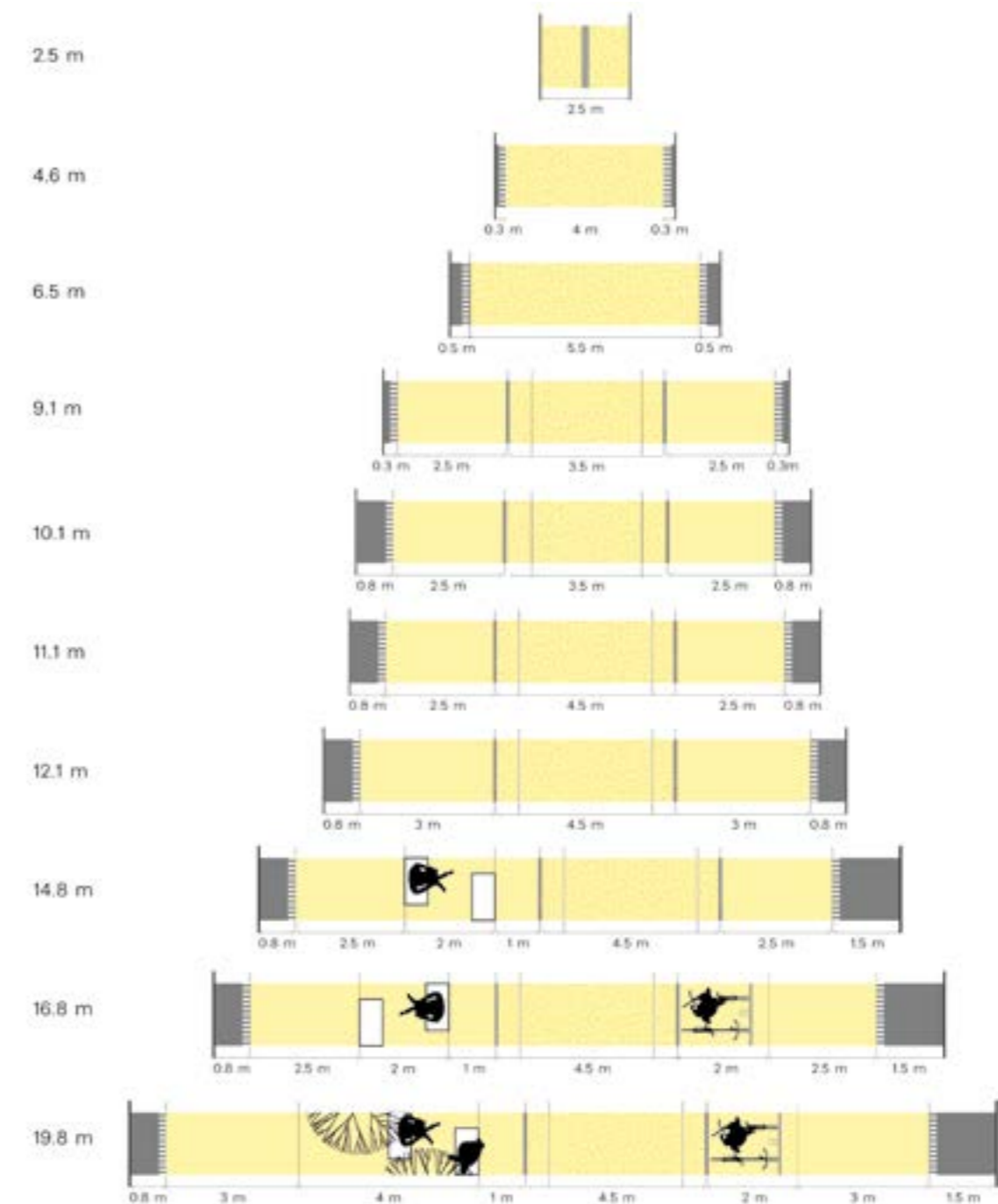
### Van smal naar breed profiel

De Middeleeuwse binnenstad kent vele maten in straatprofielen. De breedte van de straat bepaalt de mogelijkheden. Vaste onderdelen zijn de rijloper en de comfortzone. De rijloper is altijd 3.5 m breed, in brede straten inclusief 2 hybridezones 4.5 m. De comfortzone is altijd minimaal 2.5 m breed. Stoepen kunnen alleen worden toegepast als er voldoende maat overblijft naast de rijloper, hybride zone en twee comfortzones. De maten voor de stoepen zijn voorlopig bepaald op 1.5 m en 0.8 m diep als richtlijn, met het oog op het reguleren van het gebruik. Middels testsituaties zal dit nader worden onderzocht op bruikbaarheid. Per straat zal altijd een maatwerkoplossing moeten worden gezocht, waarbij de vormgeving en maatvoering zich aanpast aan de breedte van de straat en de indeling van de gevels.

Indien de breedte van de straat geen stoepen toelaat, kan volstaan worden met een 30 cm brede plintzone die in materiaal overeenkomt met de rand van de stoepen in brede (delen van) straten.

De opbouw is globaal als volgt:

- <3 m: vlak profiel met centrale geleider
- 3 m - 6.5 m: vlak profiel met gidslijn aan rand
- 6.5 m - 9.1 m: vlak profiel met smalle stoepen
- 9.1 m - 11.1 m: 3.5 m rijbaan en comfortzone van 2.5 m en stoepen
- 11.1 m - 14.8 m: 4.5 m rijbaan en comfortzone van 2.5 m met en stoepen van 0.8 m en 1.5 m
- 14.8<: 4.5 m rijbaan met comfortzone van minimaal 2.5m en stoepen van 0.8 m tot 1.5 m, verbrede ruimte voor extra programma



**Actieve gevelzones**

Vanaf de Middeleeuwen waren de belangrijkste Middeleeuwse huizen voorzien van stoepen, soms met trappen aan de voorzijde, om zowel de hoofdverdieping als de doorgaans onder straatniveau gelegen kelders te kunnen bereiken. Zij waren tot rond 1900 een prominent onderdeel in het Groninger straatbeeld, als overgang van straat naar gevel. Bijna alle stoepen zijn inmiddels verdwenen uit de binnenstad. De stoep is niet enkel historisch interessant, maar kan zeker ook in deze tijd qua functie veel aan de stad toevoegen; winkeliers of bewoners mogen deze plek gebruiken voor uitstallingen, bankjes of bloempotten. Dit draagt bij aan een levendig straatbeeld. Deze actieve gevelzone heeft ook een regulerende eigenschap; het is een afgebakende ruimte waarbij duidelijk is wat de grens is voor de uitstallingen.

We gaan onderzoeken of, en op welke wijze precies, de rand van de nieuwe stoepen langs de comfortzone kan functioneren als gidslijn voor blinden en slechtzienden. Mogelijk zijn aanvullende maatregelen nodig om de navigatie door de comfortzone te verbeteren nu de gevelzone meer en meer in gebruik wordt genomen en de looproute zich dus verplaatst naar enige afstand van de gevel. Een bijzonder punt van aandacht is hoe de entrees van winkels en horeca goed gevonden kunnen worden vanuit de comfortzone.



Bij aflopende straat blijft de stoep recht liggen



Zierikzee



Zierikzee



Zutphen

Rand met gidslijn (geen uitstalling)



Bloempotten en bankje



Schoenenwinkel



Bloemist



Modezaak

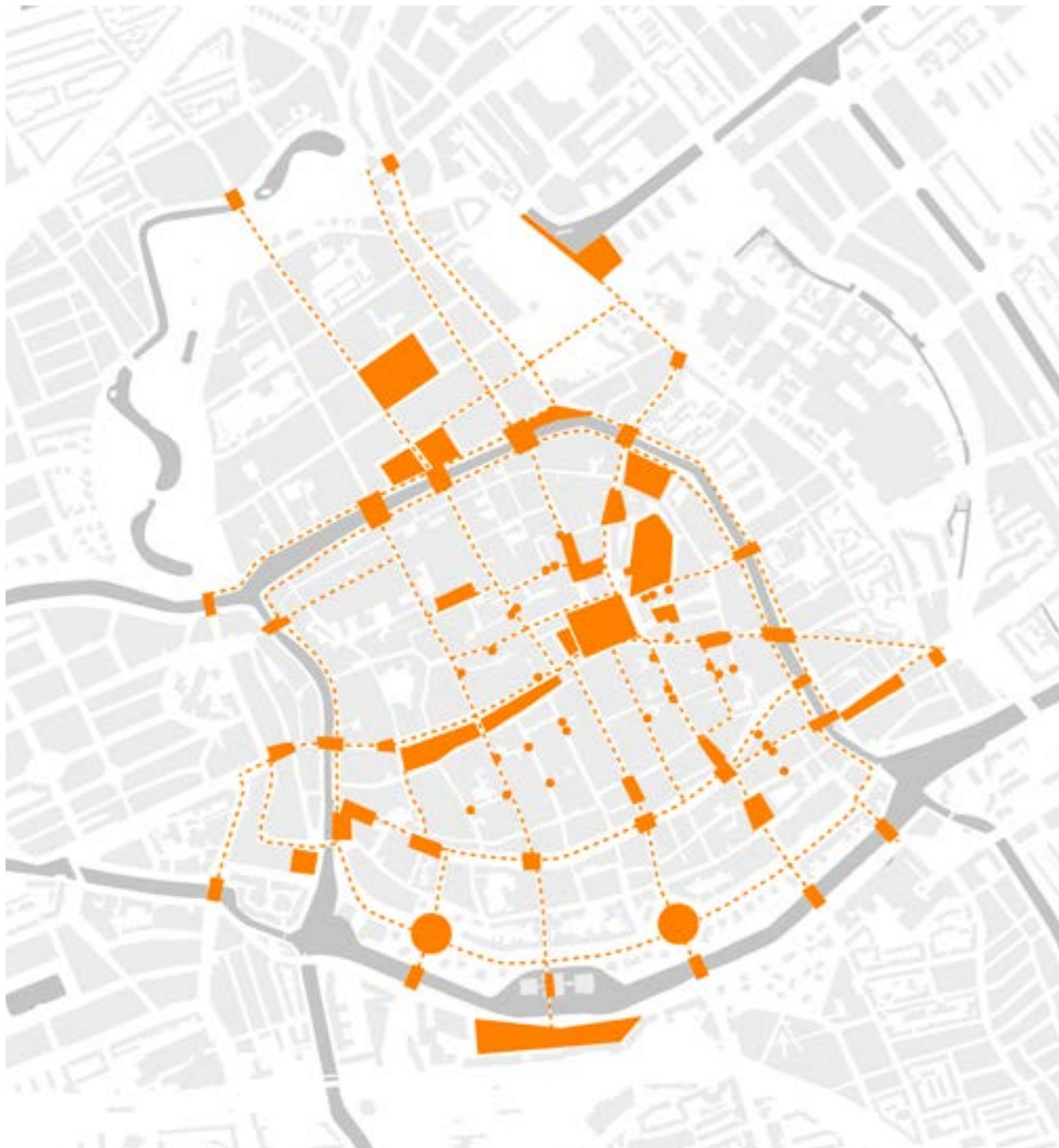


Boekenwinkel



Terassen





- Geschakelde plekken
- Overgang straat/gang
- Routes (loop en fiets)

#### Van doorstroming naar verblijf

De toename van het fietsverkeer is een succesfactor voor de binnenstad. Tegelijkertijd ontstaat steeds meer druk op de ruimte vanuit voetgangersstromen. De vraag naar veilige en comfortabele verblijfsruimte neemt toe en hier zal de fietser rekening mee moeten houden. Hoe kan dit binnen de beperkte ruimte tot een succesvolle inrichting worden samengebracht?

De straten in de binnenstad waar de auto en de bus gebruik van maken, zijn nu vooral functioneel ingericht op doorstroming. De beleving van de ruimte is totaal anders vanuit verblijf dan vanuit doorstroming. Een wandelende voetganger door bijvoorbeeld de Brugstraat is minimaal 2 minuten onderweg, een gemiddelde fietser slechts 20 seconden. Het integreren van verschillen in snelheden, stilstand, lopen of fietsen, met wisselende intensiteiten, vraagt om keuzes en een specifieke inrichting. Zowel het doorstromen als het verblijven zijn kenmerkend voor succesvolle aanloopstraten.

#### Geschakelde plekken

Om recht te doen aan zowel het uiteenlopende gebruik als aan de bijzondere ruimtelijke kwaliteiten van de binnenstad, wordt het huidige op doorstroming gerichte inrichtingsprincipe voor de aanloopstraten vervangen door het concept van 'geschakelde plekken'. Bij deze plekken wordt vanuit de snelheid van de primaire gebruiker ontworpen.

De openbare ruimte wordt daarbij in de eerste plaats ingericht voor voetgangers en fietsers, alle 'zwaardere' weggebruikers zijn 'te gast'. Van een lineaire inrichting gericht op doorstroming, veranderen specifieke straten in een aangename route die bestaat uit een sequentie van 'shared space' plekken. Hier heeft de voetganger het primaat en heeft de fietser geen geheel eigen domein meer. De plekken zijn ingericht om de verblijfskwaliteit te verbeteren met zitgelegenheid, groen en spelen. Tussen de plekken bevinden zich de lijnstukken waar de inrichting gericht is op doorstroming. De rijloper is de plek voor de fietser, maar kan ook gebruikt worden door de voetganger. De voetganger heeft daarnaast zijn veilige comfortzone aan weerszijden van deze rijloper.



Speciale stadsruimten



Stadsentrees



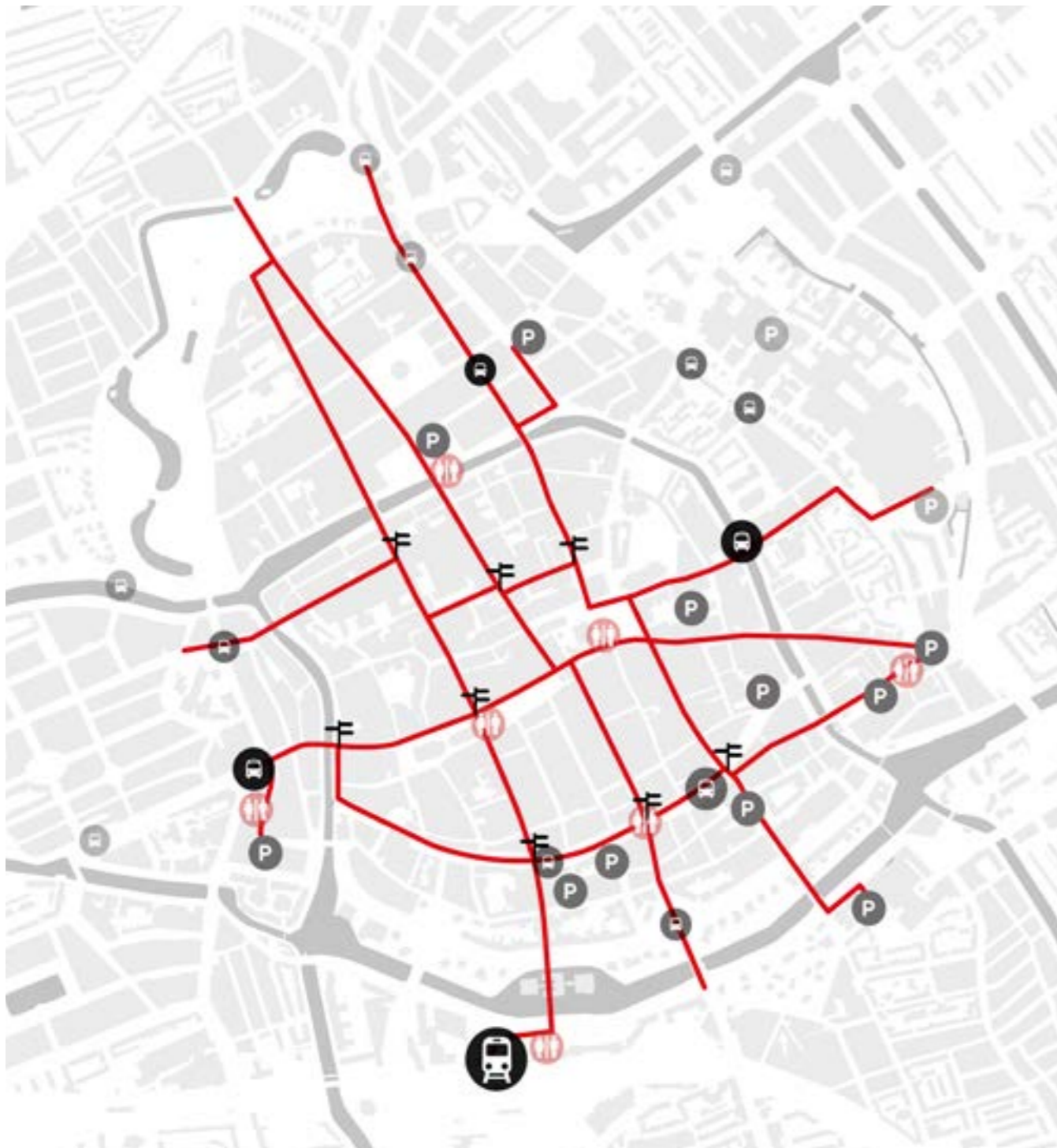
Verbrede straten

## 4.3 Loopnetwerk

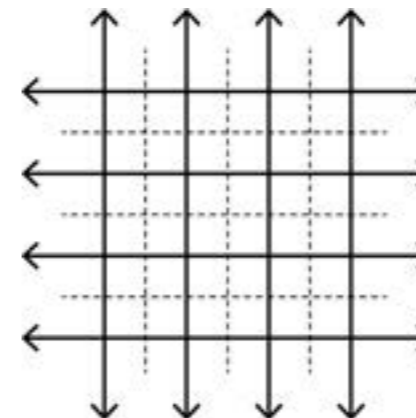
Toegankelijkheid en gastvrijheid is voor de gehele binnenstad een belangrijk thema. Dit gaat om mindervaliden, om ouderen, blinden, slechtzienden en rolstoelgebruikers, waarvan het aandeel in de stad toeneemt, maar ook om kinderen: een brede gebruikersgroep van 8 tot 80 jaar. Loopafstanden en routes worden anders doordat de bus uit de Middeleeuwse stad verdwijnt.

In de binnenstad zijn om die redenen ook voor voetgangers, hoofdroutes aangewezen, die de verschillende haltes en OV-bronpunten met elkaar verbinden en naar het stadshart leiden. Deze worden zo vormgegeven dat ze voor iedereen toegankelijk zijn. Continue obstakelvrije zones van royale breedte (>2.5m), voldoende zitgelegenheid en op cruciale punten informatievoorziening. In het straatprofiel zijn gidslijnen en waar nodig geleidelijnen voor blinden of slechtzienden een belangrijk aandachtspunt. De nieuwe stoepen bieden hier een uitkomst; de rand van elke stoep wordt gematerialiseerd als alternatieve gidslijn.

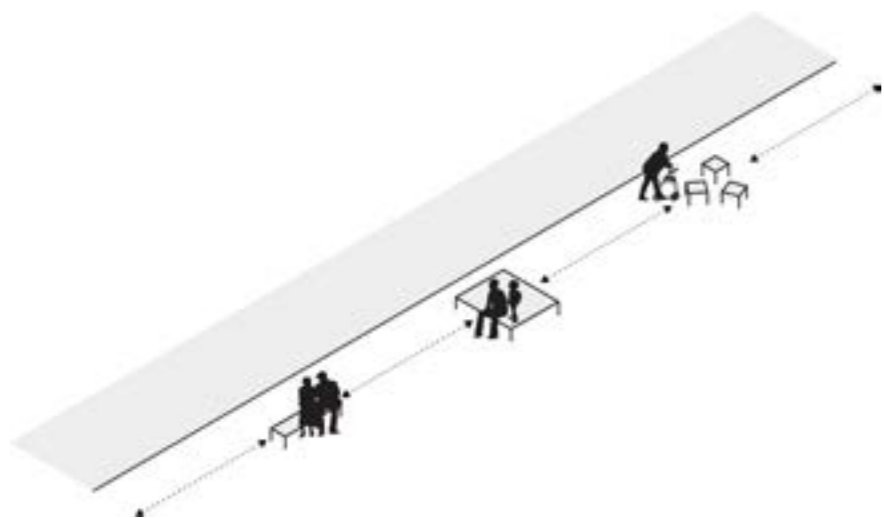
Op de bronpunten zelf kunnen toegankelijkheidshubs geplaatst worden, met een informatiepunt, voorzieningen als een oplaadpunt voor rolstoelen of een leenrollator. Om de gastvrijheid van de stad te verhogen zijn voldoende openbare toiletten erg belangrijk. Deze zijn gekoppeld aan de bronpunten en aan fietsenstallingen. Bij de entrees, bronpunten en belangrijke kruispunten wordt bewegwijzering geplaatst.



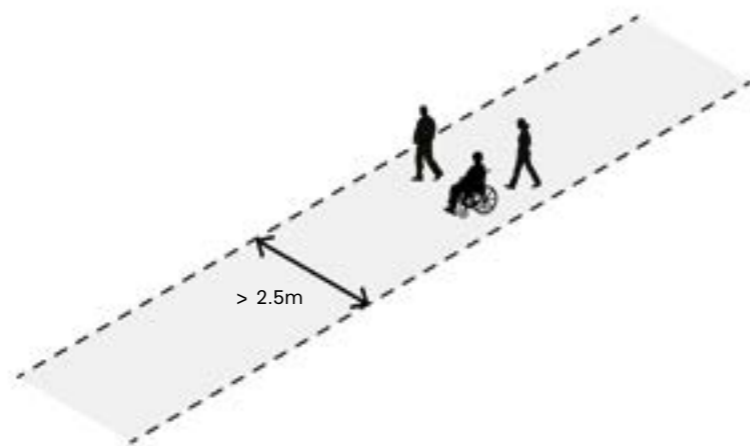
-  Loopnetwerk
-  Treinstation
-  Bushalte
-  Parkeergarage
-  Openbare toiletten
-  Bewegwijzering voetganger



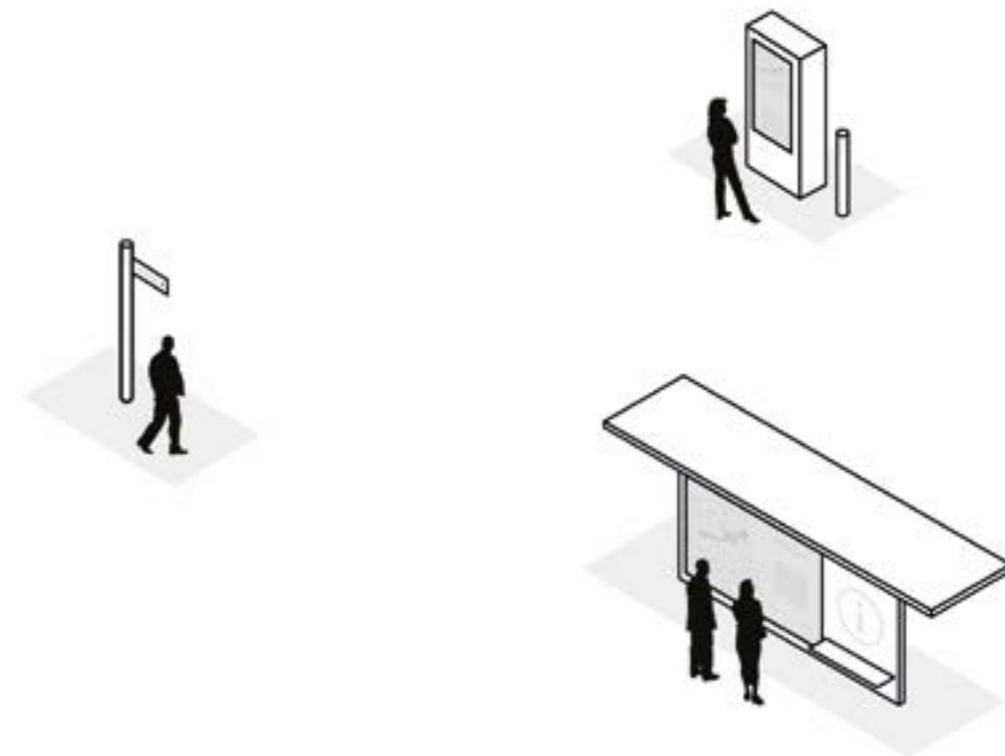
Grid van aanloopstraten met daartussen de andere stadstraten



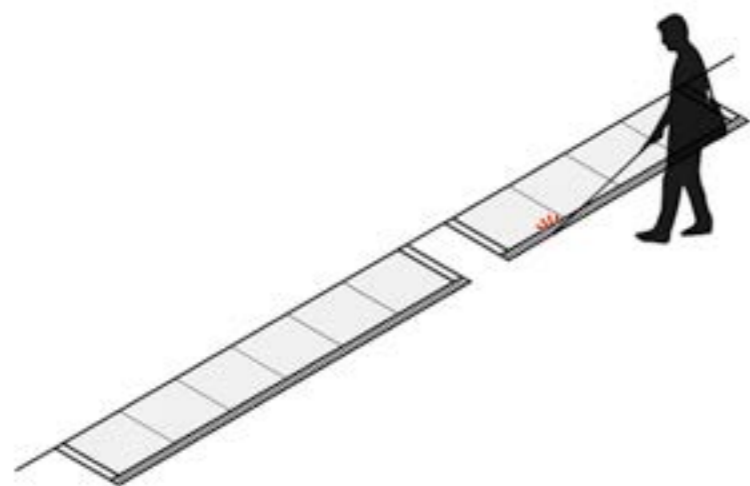
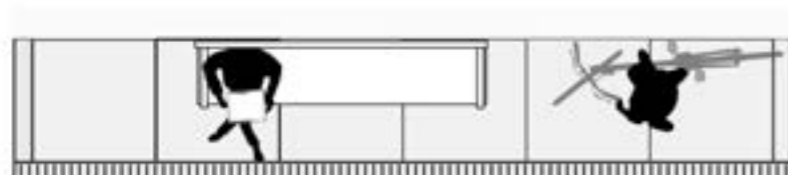
Genoeg zitmogelijkheden in aanloopstraten



Comfortzones: continue obstakevrije zones van minimaal 2.5 meter



Bewegwijzering



Geleiders voor blinden: randen van de nieuwe stoepen



Diverse opties voor toegankelijkheidshubs bij de bronpunten

## 4.4 Snelheden

Om meer ruimte te geven aan de voetganger en de binnenstad beter in te richten als verblijfsruimte, is het belangrijk dat de verschillen in snelheden tussen verkeersdeelnemers omlaag gaan.

Om dit te bewerkstelligen, wordt de binnenstad ingericht op verschillende snelheden van de gebruikers. Dit gaat niet om wettelijk toegestane snelheden, maar om de snelheid die passend is bij de inrichting van de ruimte en de gewenste doelgroep. De inrichting is gericht op het gewenste gebruik, passend bij de betreffende zonering. De betreffende gebruikerscategorie is maatgevend voor de inrichting; zwaardere gebruikerscategorieën zijn 'te gast'.

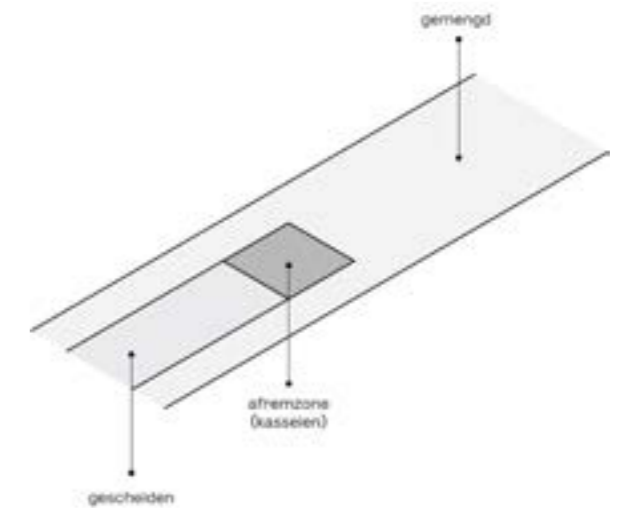
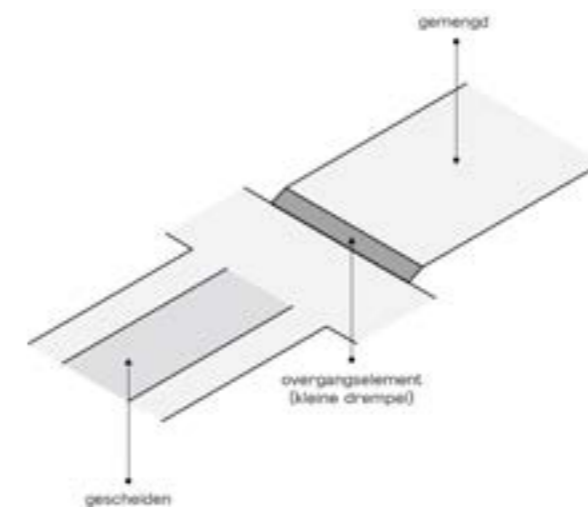
De verschillende categorieën zijn:

- Voetgangers (10km/u)
- Fietsers en voetgangers (15km/u)
- Auto te gast (30km/u)
- Auto, fiets en voetgangers

Daarbij is het belangrijk om juist de overgangszones tussen verschillende snelheden goed vorm te geven en daarmee het verkeer een signaal te geven, dat er sprake is van verandering: u nadert een gebied met gemengd ruimtegebruik. Dit kan middels toepassing van een ander materiaal in de bestrating met een afwijkende textuur of door bijvoorbeeld een klein hoogteverschil.



- Voetgangersgebied (10 km)
- Voetganger en fiets (15 km)
- Auto te gast (30 km)
- Auto, fiets en voetganger
- Afremzone



Afremzone: kleine drempel



Afremzone: kasseien



Plekken als afremelement: 'shared space'



- ■ ■ ■ Oude Ebbingestraat en Oosterstraat (gemengd, 15 km)
- ..... binnenstad fietsroutes (gemengd, 15 km)
- doorgaande fietsroutes (gescheiden, 20 km)
- snelle fietsroute

## 4.5 Fietsroutes

De fietser is overal welkom in de binnenstad. Wel is het de bedoeling de fietser in een zo groot mogelijk gebied af te remmen en waar nodig af te laten stappen, om het comfort voor voetgangers te vergroten. Elke fietser die de binnenstad als bestemming heeft, wordt een keer voetganger. Rond dit overgangspunt is stallinggelegheid nodig; dit wordt hierna verder toegelicht.

De Middeleeuwse stad wordt als zone genomen waar de fietser zich moet aanpassen aan de voetganger. De ruimte is hier beperkt en vooral op verblijf ingericht. De fietser heeft hier geen eigen strook. De Diepenring wordt een snelle fietsroute aangelegd met zoveel mogelijk dubbele fietsstroken. Om doorgaand verkeer zoveel mogelijk om de oude binnenstad heen te leiden, worden er snelle en slimme fietsroutes langs onder andere de Diepenring gerealiseerd; hier zijn aparte stroken aanwezig en er wordt ook aandacht besteed aan vlotte en veilige kruisingen met gemotoriseerd verkeer en een goede bewegwijzering.



Binnenstad fietsroutes (gemengd, 15 km)



Doorgaande fietsroutes (gescheiden, 20 km)



- Zoekgebieden
- Zoekgebieden aanvoerroutes
- Bestaande stallingen

## 4.6 Fietsparkeren

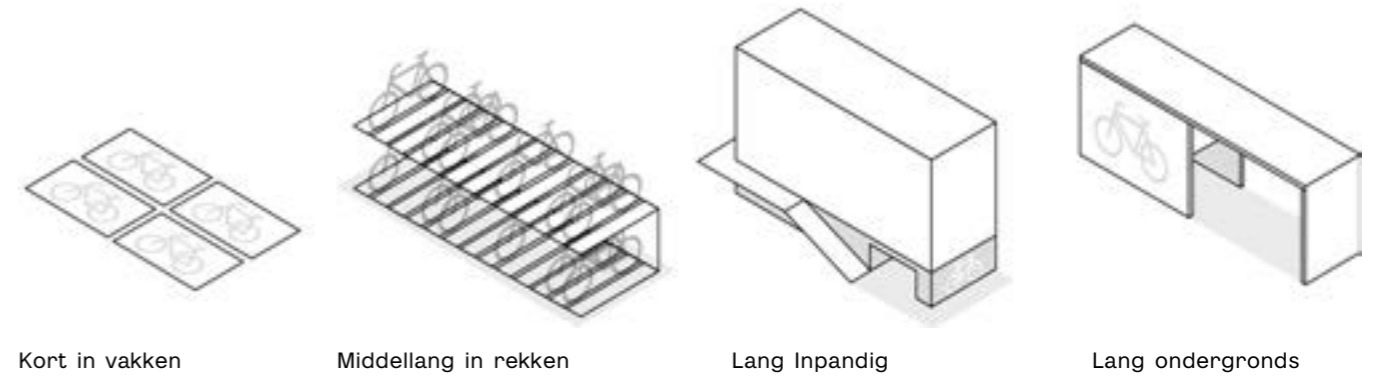
Fietsparkeren is een belangrijk onderwerp voor de binnenstad. Er is een ernstig onderaanbod aan fietsparkeerplekken dat moet worden opgelost: er staan duizenden fietsen 'wild' op straat waarvoor geen parkeerplek is. Groningen is natuurlijk een studentenstad en een fietsstad: een beetje chaos, ook met geparkeerde fietsen, is daar onlosmakelijk mee verbonden. Maar het moet een stuk beter.

De basis van fietsparkeervoorzieningen op straat wordt deels opgelost met fietsvakken en fietsrekken. Aanvullende maatregelen moeten worden onderzocht. Op twee plekken zijn substantieel extra parkeervoorzieningen nodig. Het is belangrijk om voldoende strallingsplekken aan te bieden aan de rand van de Middeleeuwse binnenstad. Hier worden veel fietsers namelijk voetgangers. Hiervoor zijn duidelijk bewegwijzerde, goed en snel toegankelijke

fietsenstallingen nodig, waar je fiets veilig staat. De fietsenkelders van het Forum en het Hoofdstation zijn zulke voorzieningen. Maar ook bij de Westershaven, het Gedempte Zuiderdiep en de Ossemarkt is zo'n voorziening nodig.

Ten tweede is er een aantal zoekgebieden in de stad, waar rond belangrijke bestemmingen extra capaciteit nodig is, zoals op en rond de Vismarkt. De opgave is hier om plekken aan te bieden voor zowel kort als lang parkeren. Naast het parkeren op straat, moet de oplossing hier worden gezocht in inpandige stallingen of ondergrondse oplossingen.

Als voldoende bereikbare plekken met een gunstige loopafstand ten opzichte van bestemmingen worden aangeboden, kan vervolgens worden gehandhaafd op straat.



Vakken



Rekken



Twee lagen boven de grond



Inpandig



Kelder



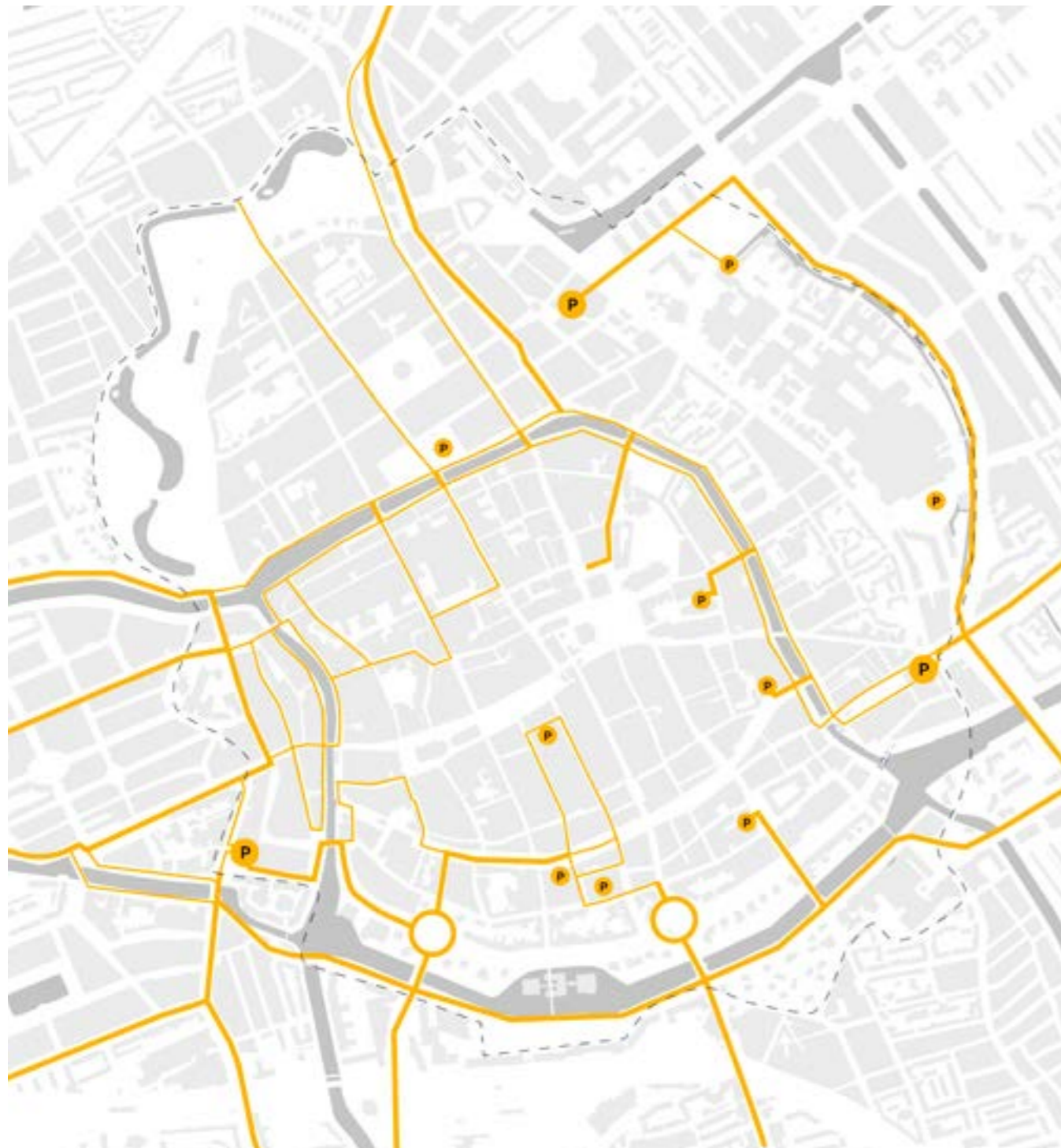
Ondergronds



## 4.7 Gemotoriseerd verkeer

Gemotoriseerd verkeer wordt in de Middeleeuwse stad verder geminimaliseerd. Straten worden bijna overal éénrichtingsverkeer. Net als met fietsen hangt het routenetwerk nauw samen met de parkeervoorzieningen. Door parkeren op straat verder terug te dringen, zal het zoekverkeer afnemen. Een aantal inprikkers in de historische binnenstad leidt naar een parkeergarage, vanwaar men te voet verder kan. De parkeergarage aan de Haddingestraat, die nu het meest centraal ligt, zal zijn publieke functie verliezen, waardoor ook in de Pelsterstraat en Haddingestraat het autoverkeer flink zal afnemen.

In de toekomst is het streven om naar een emissievrije binnenstad te gaan. Dit zou voor al het gemotoriseerd verkeer moeten gelden in de binnenstad; van autoverkeer, stadsdistributie tot scooters. Emissievrije taxi's krijgen dan een ontheffing. Busjes en vrachtwagens worden op de volgende pagina's besproken.



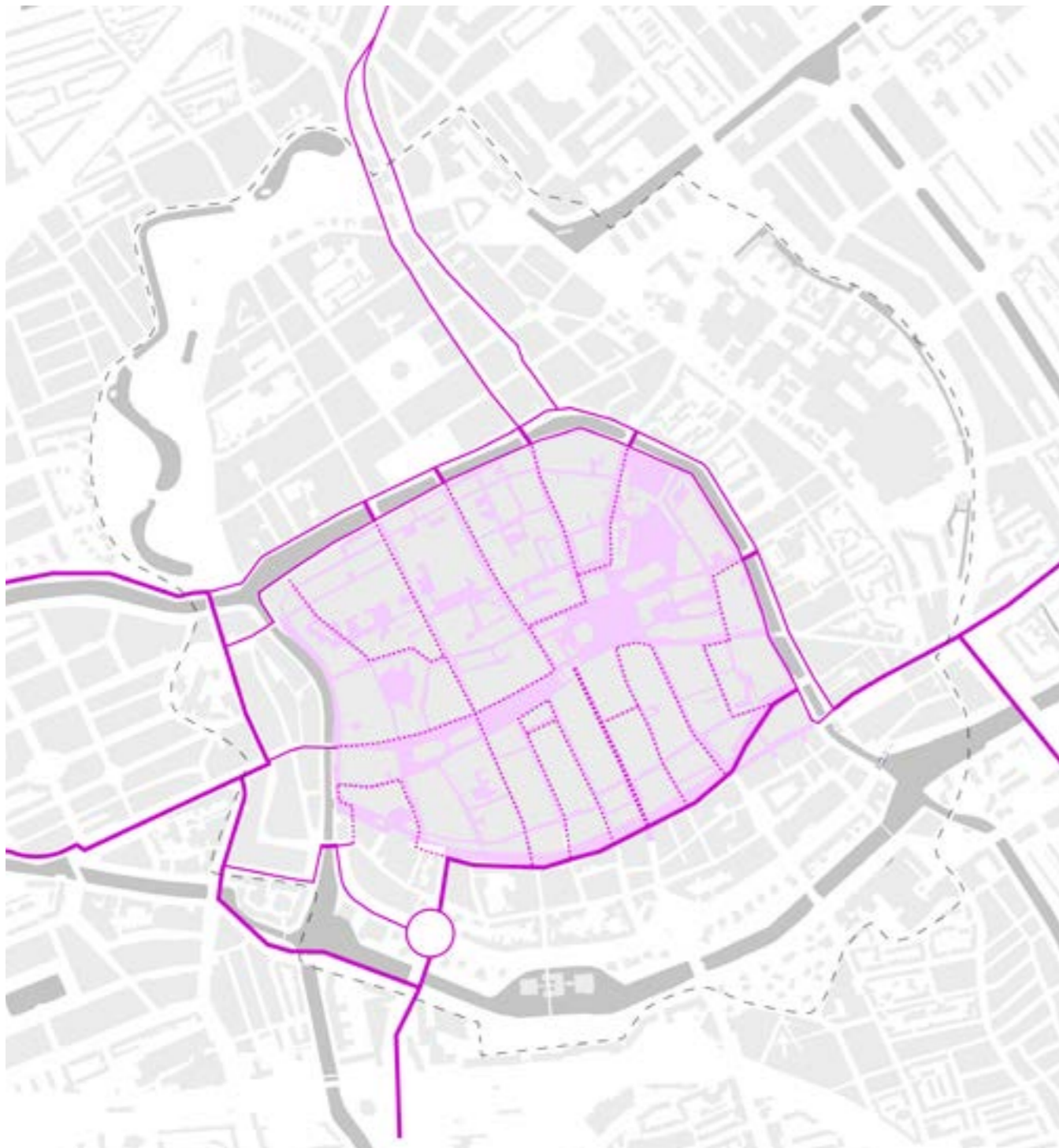
- Autoroute 2 richtingen
- Autoroute 1 richting
- Parkeergarages



Enrichtingsverkeer of geen toegang in sommige straten



Emissievrij verkeer



- Bevoorrading 2 richtingen
- Bevoorrading 1 richting
- Bevoorrading 2 richtingen venstertijden
- Bevoorrading 1 richting venstertijden
- Venstertijdengebied (wensbeeld)

## 4.8 Stadsdistributie

De gehele Middeleeuwse stad binnen de Diepenring is in de toekomst alleen onder voorwaarden toegankelijk voor bevoorrading. Op termijn kunnen voor dit hele gebied venstertijden van kracht zijn. Er zullen altijd uitzonderingen nodig zijn, zoals voor zero emission vervoer, bevoorrading van supermarkten, versproducten, etcetera.

De ambitie is om in de toekomst de bevoorrading voor de binnenstad emissievrij te laten zijn. Groningen heeft met een zestal belangrijke ondernemers uit de stad de 'Green Deal Zero Emission Stadsdistributie' getekend, waarin het doel wordt gesteld om in 2025 emissievrije stadsdistributie te hebben. Daarnaast zouden het aantal en de grootte van de voertuigen verder kunnen afnemen met aan de rand van de stad distributiehubs, zodat er een overslag van goederen plaats kan vinden van grote trucks naar kleinere (emissievrije) voertuigen. Zulke hubs leiden tot monder ritten; met kleinere betere gevulde voertuigen. De P+R locaties lijken hiervoor geschikte locaties – direct aan de rand van de binnenstad is weinig ruimte voor zo'n overslagpunt.

De stadsdistributie kan het best door de ondernemers zelf worden georganiseerd. In andere steden zijn al succesvolle voorbeelden te vinden. Beleidsregels zijn hierbij belangrijk om werkelijk voor verandering te zorgen.

Technologische ontwikkelingen zijn ook zeer behulpzaam bij het reguleren van de stadsdistributie; het inzichtelijk maken van logistieke stromen kan bijvoorbeeld voor een betere spreiding zorgen. Ook is elektronische handhaving (kentekenregistratie) belangrijk om te kunnen handhaven.

In de binnenstad wordt de ruimte voor laad- en losplekken vrijgehouden, maar niet apart gematerialiseerd.



Ambitie: HUBS voor overslag van distributie aan de rand van de stad



Emissievrij voertuig stadsdistributie



Mogelijk toekomstig kleinschaliger vervoer in de binnenstad





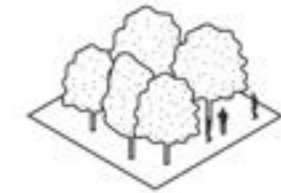
H5

Invulling van de ruimte  
–  
tussen behoud en aanpassing

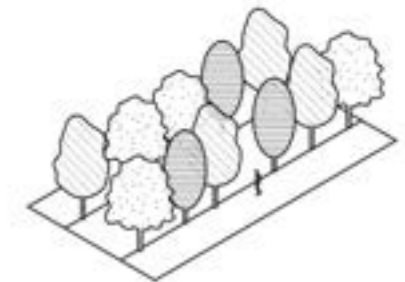
## 5.1 Groen

De vergroening van de binnenstad is een belangrijke opgave, die bijdraagt aan de verbetering van de leefbaarheid van de binnenstad en het temperen van binnenstedelijke zomerhitte, het draagt hiermee bij aan een klimaatbestendige binnenstad. De kansen voor vergroening verschillen per gebied. In de Middeleeuwse stad is weinig fysieke ruimte om groen oppervlak toe te voegen. Wel kan hier het bomenbestand worden verbeterd en uitgebreid. Door in de toekomst ondergronds meer gebundelde leidingen te hebben in de vorm van leidinggoten, zou er mogelijk meer ruimte kunnen komen in de binnenstad voor bomen. Met monumentale solitaire en sfeervolle boomgroepen kan de uitstraling van de stad sterk worden verbeterd. Daarnaast zijn er niet-structurele kansen, zoals de ontwikkeling van een publieke daktuin op één van de platte daken in de stad, een groen hof openstellen of een enkele groene gevel.

De Diepenring is al voorzien van een heldere boomstructuur. Wel is de kwaliteit van de bomen ondermaats en niet toekomstbestendig. Door de bomen te vervangen door een mix van cultivars en betere ondergrondse voorzieningen te treffen, kan hier een indrukwekkende structuur ontstaan. Buiten de Diepenring ligt een structuur van lanen en groene leefstraten.



Bomengroepen










Bonte bomenlanen



Accentboom



-  Bomengroepen
-  Bonte bomenlanen
-  Accentbomen
-  Bloempotten
-  Parkruimtes
-  Groene leefstraten
-  Potentie Groene Daken



Bomengroepen



Bonte bomenlanen



Accentbomen



Parkruimtes



Groene leefstraten



Bloempotten

Spontaan groen

Naast het bovengenoemde structurele groen moet de stad open staan voor nieuwe vormen van groen: geveltuinen, groene gevels, daktuinen, etcetera. Ook eetbaar groen kan een kwaliteit toevoegen aan de stad.

Particulieren kunnen worden gestimuleerd om groene daken te nemen, of andere beplantingsvormen in hun woonomgeving te integreren.

Deze maatregelen sluiten aan bij de Raadsnotie (april 2017) om meer groen in Groningen te realiseren.



Tijdelijk groen



Mobiel groen



Wild groen



Potgroen



Dakgroen



DIY groen



Wandgroen



Hangend groen



Mobiel groen



Tijdelijk groen



Kunstzinnig groen



Geïntegreerd groen

## 5.2 Water/Klimaat

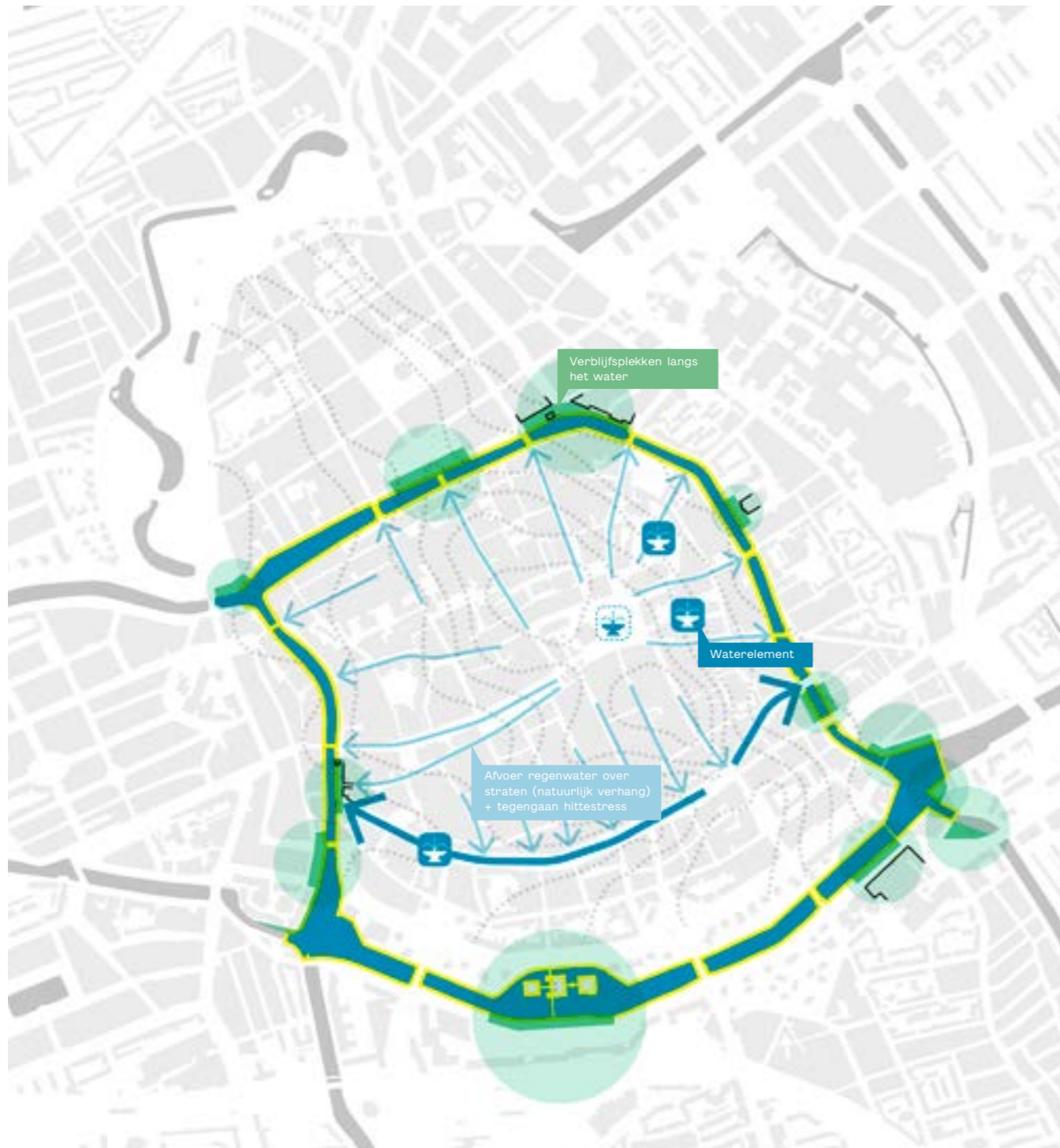
Water is een belangrijk onderdeel van de Groningse binnenstad, dat een veel grotere rol kan spelen in het gebruik en de beleving van de openbare ruimte. Verbeteringen in het watersysteem kunnen hieraan bijdragen.

De Hondsrug en de Diepenring vormen voor de waterhuishouding de belangrijkste structuur. Doel voor de lange termijn is om de Diepenring op zwemwaterkwaliteit te krijgen. Niet alleen om in te zwemmen, maar ook om naar te kijken; als het water beter wordt verbonden met de publieke ruimte moet het ook schoon zijn. Hiervoor is een voorwaarde dat er geen overstorten meer plaatsvinden. Een stap in die richting is om in de Middeleeuwse stad en de ring daaromheen de regenwaterafvoer van het riool af te koppelen. Het natuurlijke hoogteverschil kan worden ingezet om het regenwater over het maaiveld af te voeren naar de Diepenring. Dit kan in een aantal straten in de vorm van brede molgoten, die met regen snel vollopen met water en afstromen naar de Diepenring.

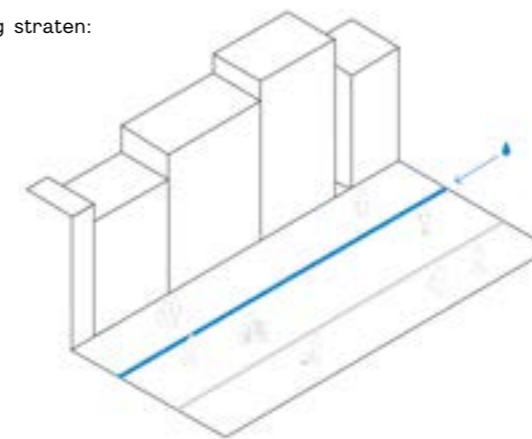
Het afstromende regenwater kan worden gereinigd door middel van infiltratie. Totdat in de 19<sup>e</sup> eeuw ondergrondse riolering werd aangelegd had de stad een systeem van molgoten. Sommige open goten liepen zelfs door huizenblokken heen omdat delen van straten niet goed aflieten.

Op een aantal plekken aan de Diepenring liggen grote kansen om de stad beter aan het water te verbinden (onder andere het Stationsplein, de BIM-locatie, de Ossenmarkt en de Westerhaven). Het water van de Diepenring kan veel beter toegankelijk worden gemaakt voor voetgangers, door oevers voor voetgangers in te richten en waar mogelijk tot waterniveau te gaan. Het water zelf kan meer publieke functies krijgen, door drijvend cultureel of tijdelijk programma (al dan niet in en op boten) toe te voegen.

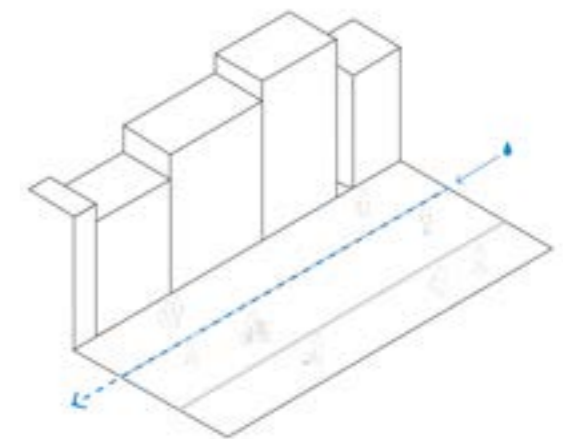
De zuidelijke buitenring (het Verbindingskanaal) biedt kansen om een toegankelijke parkachtige oever te maken.



Afwatering straten:



Zichtbaar



Onzichtbaar



Referentie: verblijfskwaliteit aan het water, Sugar Beach, Toronto



Waterelement in verharding



Referentie: afwatering in Freiburg (DE)



Freiburg (DE)



Uitvoering: molgoot

## 5.3 Gezondheid, sport en spel

Groningen wil al haar bewoners stimuleren er een gezonde levensstijl op na te houden. De binnenstad kan een belangrijke rol spelen in deze ambitie.

Een gezonde levensstijl betekent voldoende beweging, gezonde lucht en voldoende sociale interactie. Een goed ontworpen, aantrekkelijke openbare ruimte stimuleert deze drie aspecten. Een binnenstad waar mensen graag doorheen wandelen, tot een zo hoog mogelijke leeftijd, op zoveel mogelijk dagen per jaar, is het belangrijkste doel. Een levendige stad met goede routes en voorzieningen is de kern. Goede toegankelijkheid voor mindervaliden houdt mensen langer op de been; een beter microklimaat maakt de stad aantrekkelijker op koude en hete dagen. Met andere woorden: alle uitgangspunten in dit document moeten bijdragen aan een gezonde stad. Daarbovenop willen we aandacht besteden aan een meer directe vorm van gezondheid: sport en spel.

De ruimte voor sport en spel is beperkt in de Middeleeuwse stad. Fitnessscholen en yogastudio's zijn hier de meest gebruikte sportruimtes. Met eenmalige, wekelijkse of jaarlijkse sportevenementen kan het sportieve gehalte van de binnenstad tijdelijk worden verhoogd.

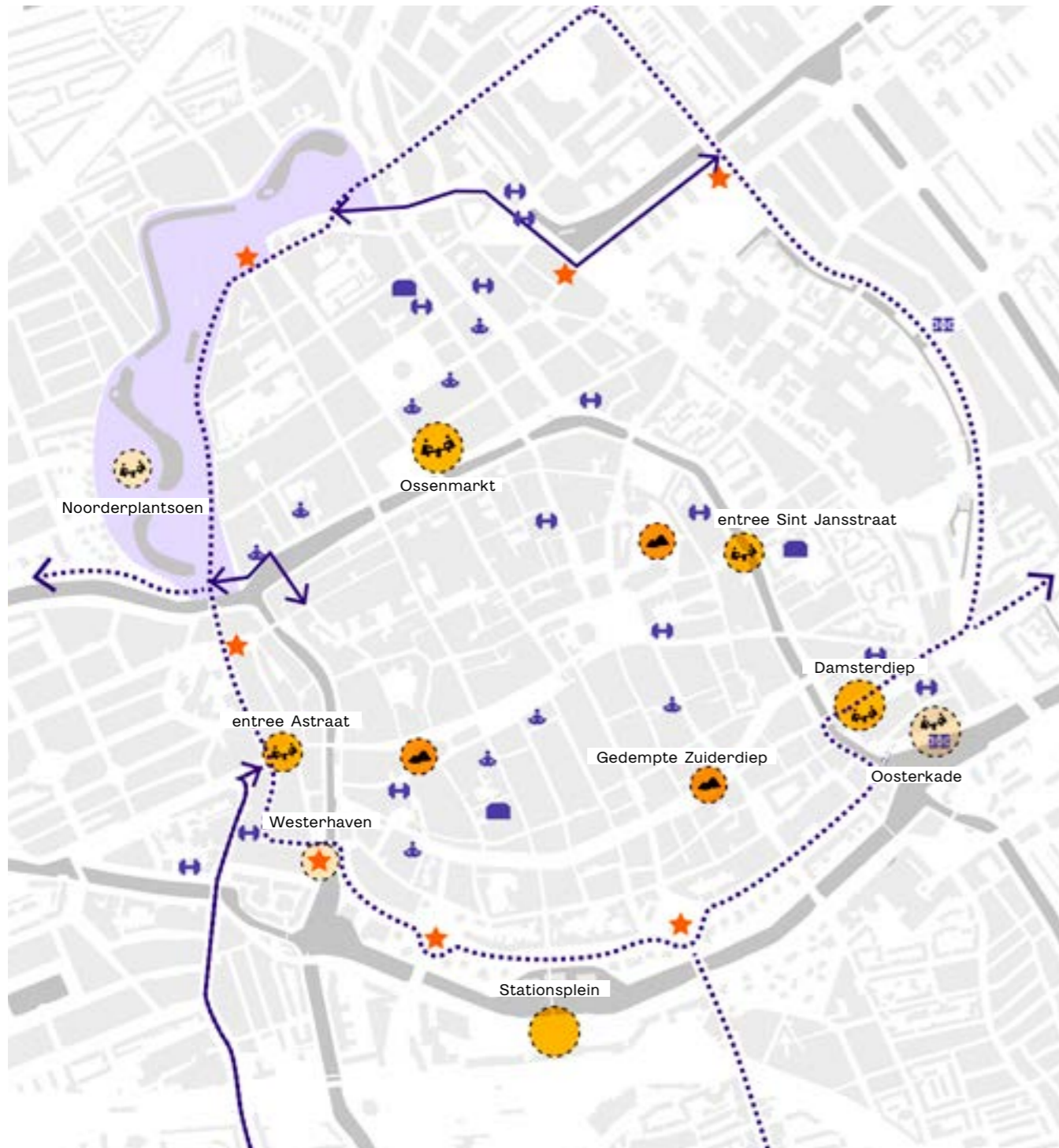
De Diepenring kan een belangrijke structuur worden

voor sport en spel. Met name de ruimtes die er aan grenzen, zoals de Ossenmarkt, het Damsterplein en de Daktuin Westerhaven. Voor gezinnen met jonge kinderen die de stad bezoeken, zijn dit ook de ideale locaties om speelvoorzieningen te plaatsen, omdat ze alle drie gekoppeld zijn aan een parkeergarage. Zo kan een bezoek aan de stad worden begonnen of afgesloten met een kwartiertje spelen.

In de rest van de binnenstad kunnen op sommige plekken wel speelaanleidingen worden gecreëerd, zoals op het Akerkhof en het Martinikerkhof.

Daarnaast is er nu al langs de voormalige bolwerken een populair hardloopondje door de binnenstad. Dit zijn de rustige, relatief groene straten waar het prettig hardlopen is. Deze route kan verder worden geoptimaliseerd en langs deze route kunnen sportvoorzieningen worden geplaatst, zoals is gebeurd op de Oosterkade.

Naast het ontwikkelen van nieuwe voorzieningen is het belangrijk om de verbinding met bestaande sport- en speelplekken te versterken (zoals het Noorderplantsoen, Stadspark en de Oosterkade) en met fiets- en wandelroutes die de stad uitgaan (zoals de Eemskanaalzone, het Hoendiep en het Reitdiep).



- Speelplekken bestaand
- Speelplekken nieuwe zoeklocatie
- Speelsculpturen nieuwe zoeklocatie
- Sportscholen
- Yoga-studio's
- Gymzalen
- Sportveldjes
- Populaire hardlooproutes
- Nieuwe of op te waarderen verbindingen
- Nieuw mogelijk sportprogramma langs route



Referentie: Place Francheville, Périgueux (FR)



Referentie: speelplaats Stockholm (SE)



Referentie: Speelsculptuur in Stockholm (SE)



Referentie: speelplaats München (DE, Topotek 1)



Diverse formaten bankjes die geschikt zijn voor sociale interactie maar ook veel zitvrijheid geven



Donkergrijs of zwart straatmeubilair



Boomrooster

Boomspegel halfverhard

Hangende straatverlichting



Kleurrijke luifels



Stadskaart



Digitale stadskaart

## 5.4 Straatmeubilair

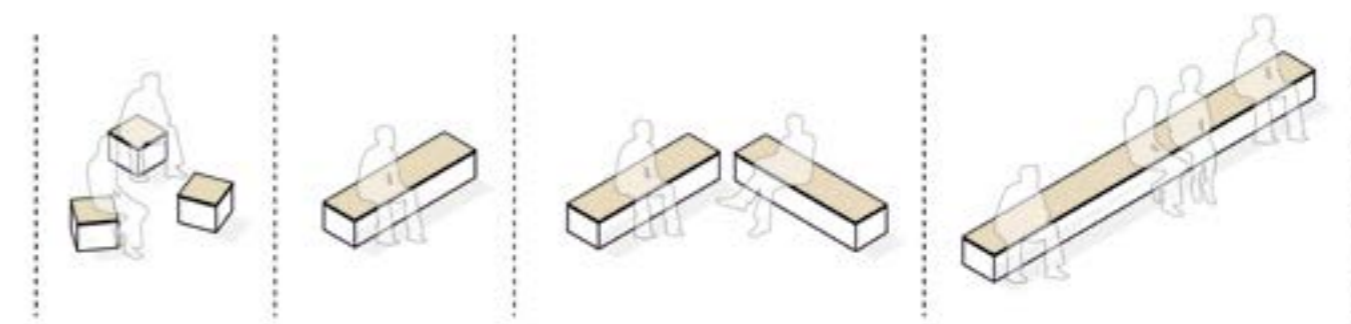
Het straatmeubilair moet er zijn op die plekken waar het nodig is, maar het moet niet in de weg staan of uitnodigen om fietsen tegen aan te plaatsen. Door al het meubilair in eenvoudige vormen en een neutrale kleur uit te voeren, valt het zoveel mogelijk weg tegen de omgeving.

Veel elementen die nu in de stad staan, zijn aan vervanging toe of moeten meer worden geüniformeerd. Stadsplattegronden – die op termijn waarschijnlijk digitaal worden, kunnen worden gecombineerd met gedragsregels in de binnenstad, zodat sommige verkeersborden kunnen verdwijnen. Er loopt een onderzoek naar de mogelijkheden van het terugbrengen van het aantal (overbodige) verkeersborden in de binnenstad.

Boomspeiegels moeten ruim worden bemeten, om de groei van de boom niet te belemmeren, inclusief ondergrondse groeiplaatsverbetering. Net zoals bijvoorbeeld de putdeksel zou hier een speciaal ontwerp van een boomrooster voor Groningen kunnen worden gemaakt.

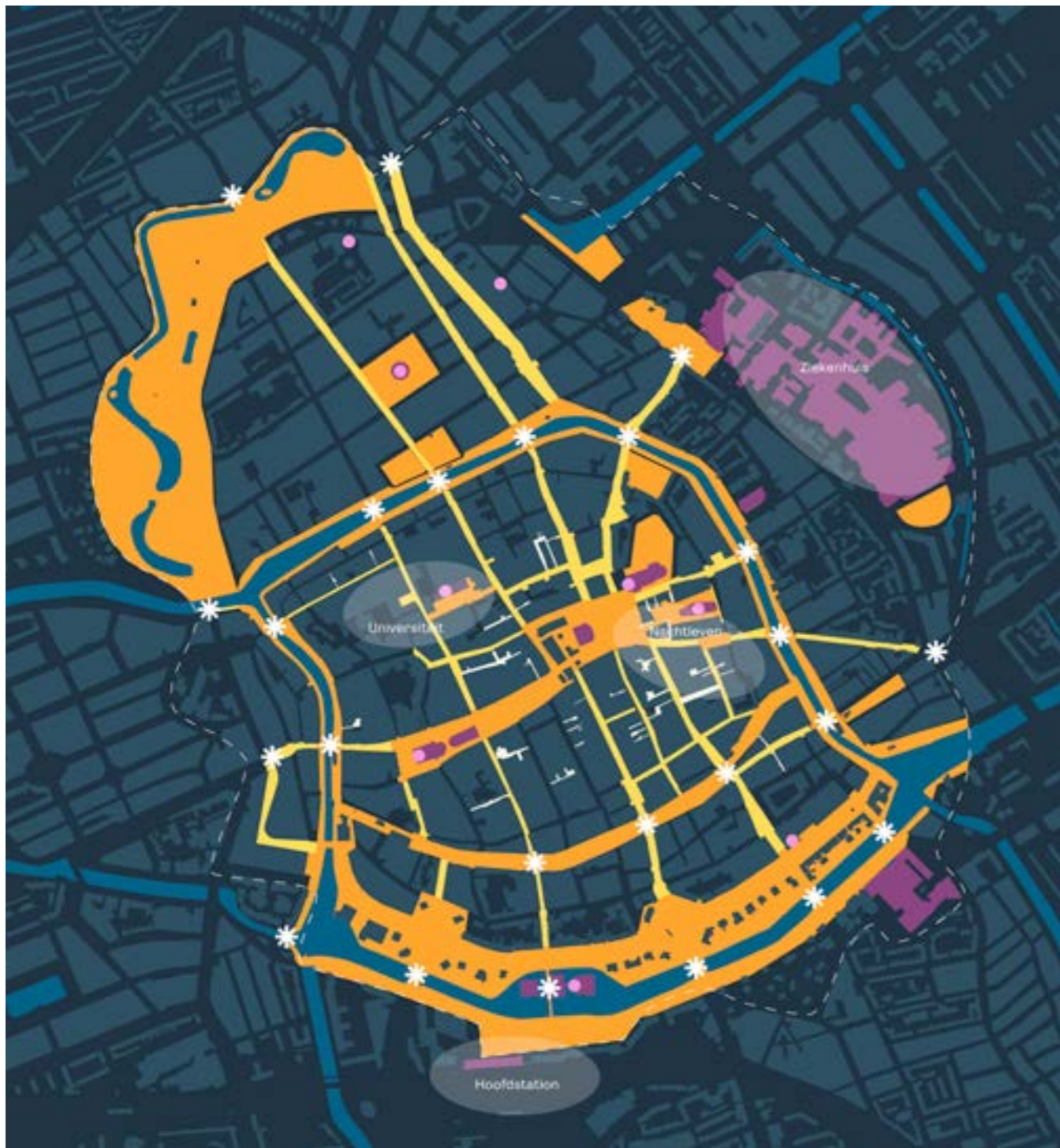
Er moet veel meer zitgelegenheid in de stad komen, als een familie van banken, zitobjecten en stoelen, met uiteenlopende afmetingen, die in verschillende configuraties kan worden geplaatst. De opstelling kan sociale interactie bevorderen. Langs belangrijke routes zou er bij benadering om de 100m een zitplek moeten zijn. De banken zouden uitnodigend moeten zijn in vorm, kleur en materiaal, om aantrekkingskracht uit te oefenen op de passant.

Tot slot vraagt een toegankelijke en kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte ook om aandacht voor (en handhaving op) los in de ruimte geplaatste objecten en reclame-uitingen, zoals reclamefietsen, stoepborden etc.



Familie van bankjes





- Speciale stadsruimtes
- Straten met winkels, horeca en bedrijven
- Gangen
- Stadsentrees
- Landmarks - torens
- Publieke gebouwen
- Intensief 24/7 gekoppeld aan belangrijke functies

## 5.5 Verlichting

Ook in Groningen is het de helft van de tijd donker. Licht speelt een belangrijke rol in de beleving van de binnenstad. De binnenstad heeft niet alleen door het ontbreken van sluitingstijden voor de horeca een 24-uurs economie. Zeker in een stad met veel jongeren en alleenstaanden als Groningen, vindt steeds meer van het sociale en economische leven plaats tussen zonsondergang en zonsopgang. Het ritme van de dag beïnvloedt het gebruik van de stad en de openbare ruimte. Het veranderende ritme leidt tot nieuwe wensen betreffende de kwaliteit van de openbare ruimte. Het is daarom belangrijk over kwaliteit van de openbare ruimte in het donker na te denken. Vooral in de winter heeft de donkerte een grote invloed op de beleving van de binnenstad. Ook dan wil Groningen een aantrekkelijke binnenstad zijn.

Het idee dat verlichting puur functioneel voor veiligheid dient te zorgen verdwijnt langzamerhand. Naast het veranderende gebruik van de openbare ruimte biedt ook de ontwikkeling van de technologie een nieuwe kans het nachtelijke beeld en de sfeer van de binnenstad te versterken. Dat betekent ook dat we onderkennen dat het stedelijke ritme van de nacht uit verschillende tinten bestaat. Verlichting kan de dynamiek in en de ruimtelijke kwaliteit van de stedelijke ruimte ondersteunen en benadrukken.

Bijgaande kaart vormt de ruimtelijke onderlegger voor verlichting in de binnenstad, als basis voor een nog op te stellen lichtplan. Dit lichtplan zal naast een visie op licht en donker in de stad en een beschrijving van het gewenste nachtbild op hoofdlijnen en ook de algemene principes en technieken beschrijven.

Het doel is:

- Het versterken van de 'identiteit' van de binnenstad in de avond- en nachtperiode middels een consistent avondbeeld
- Het benadrukken van de structuren en gelaagdheden die de stad kent
- Het beleven van de verschillende tinten van de nacht en het kunnen inspelen op de dynamiek van de nacht met op te stellen verlichtingsscenario's

Het idee is dat voor de gehele binnenstad één basislichtniveau geldt, dat voldoet aan functionele eisen en veiligheid, maar zeker ook de beleving ten goede komt. De kaart geeft de gebieden weer waar we aanvullend op het basisniveau extra kwaliteit beoogen door accenten te leggen op bijzondere plekken en structuren in de stad. De kaart bestaat uit een combinatie van de speciale stadsruimtes en de belangrijkste straten in de binnenstad met een gemengde functie (winkels, horeca), concentratie van monumenten, publieke gebouwen, de verticale elementen (torens) en de kenmerkende gangen. Daarnaast is het wisselend gebruik in de tijd een thema. De kaart geeft een aanduiding van zones waar intensief 24/7 gebruik wordt gekoppeld aan bijzondere functies (RUG, Hoofdstation) of evenementen en uitgaan (Grote Markt, Poelestraat en omgeving). Dit vraagt om specifieke lichttoepassingen waarbij ook dynamische aansturing een rol kan spelen.



Referentie verlichting gang

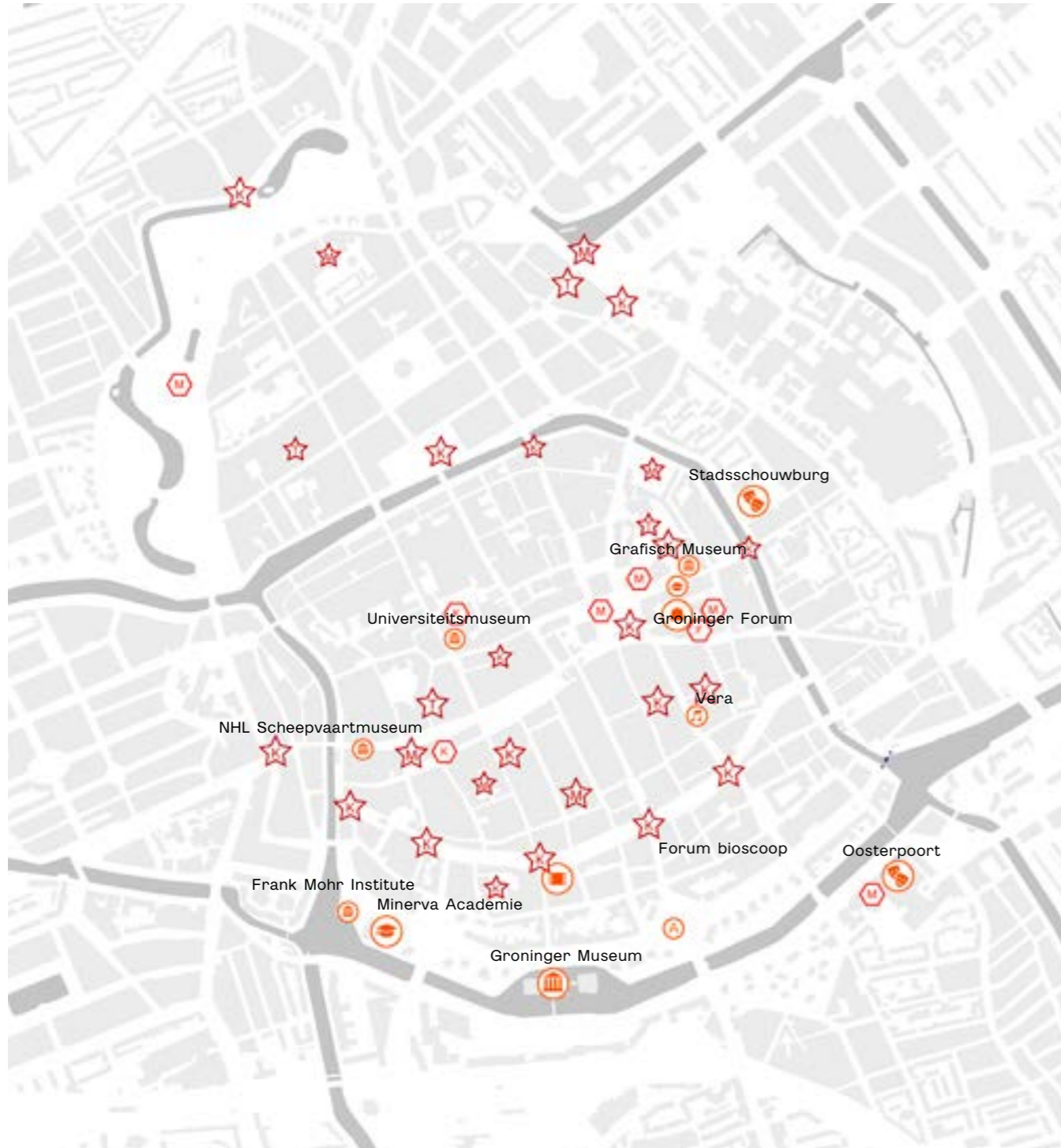


Referentie verlichting speciale stadsruimte



Referentie verlichting historische gevel

## 5.6 Kunst en cultuur



- Bestaande kunst- en cultuurinstellingen
- ⬡ Bestaande culturele programmering
- ★ Mogelijke locaties nieuw kunst- en cultuurprogrammering

Kunst en cultuur dragen voor een belangrijk deel bij aan de identiteit van de binnenstad van Groningen. Het is de culturele hoofdstad van het noorden en met het Groninger Museum is kunst echt op de kaart gezet in Groningen; het trekt veel nationale en internationale bezoekers. Naast het museum zijn er ook vele andere culturele instellingen en instituten gevestigd in de binnenstad die bijdragen aan het goede culturele klimaat, onder andere met evenementen en festivals.

Met de herinrichting van de binnenstad ligt er een kans om kunst beleefbaar en zichtbaar te maken in de openbare ruimte. Zo zouden de typische Groningse gangen een perfecte locatie zijn voor een kunstinstallatie, zodat minder bekende plekken een bezienswaardigheid worden.

Ook zou kunst ingezet kunnen worden om historische structuren zichtbaar te maken in de binnenstad, zoals bijvoorbeeld de locatie van de oude stadspoorten, of kunstenaars zouden de waterbeleving kunnen versterken. Op deze manier kan kunst geïntegreerd worden in het ontwerp van de openbare ruimte.

Om dit evenwichtig en zorgvuldig uit te voeren zou het goed zijn een 'Leidraad voor Kunst in de Openbare Ruimte van de Binnenstad' op te stellen. Dit om een ambitie te stellen en kwaliteit te waarborgen. Om dit te realiseren is dan het koppelen van een fonds hieraan essentieel.



Openbaar toilet Reitmakersrijge van Rem Koolhaas en Erwin Olaf, 1996



Klassieke muziek in het park



Kunstwerk dat de historie van de stad zichtbaar maakt



Referenties markering in de bestrating gelinkt aan de historie



Tijdelijke kunstwerken



Tijdelijke kunstwerken

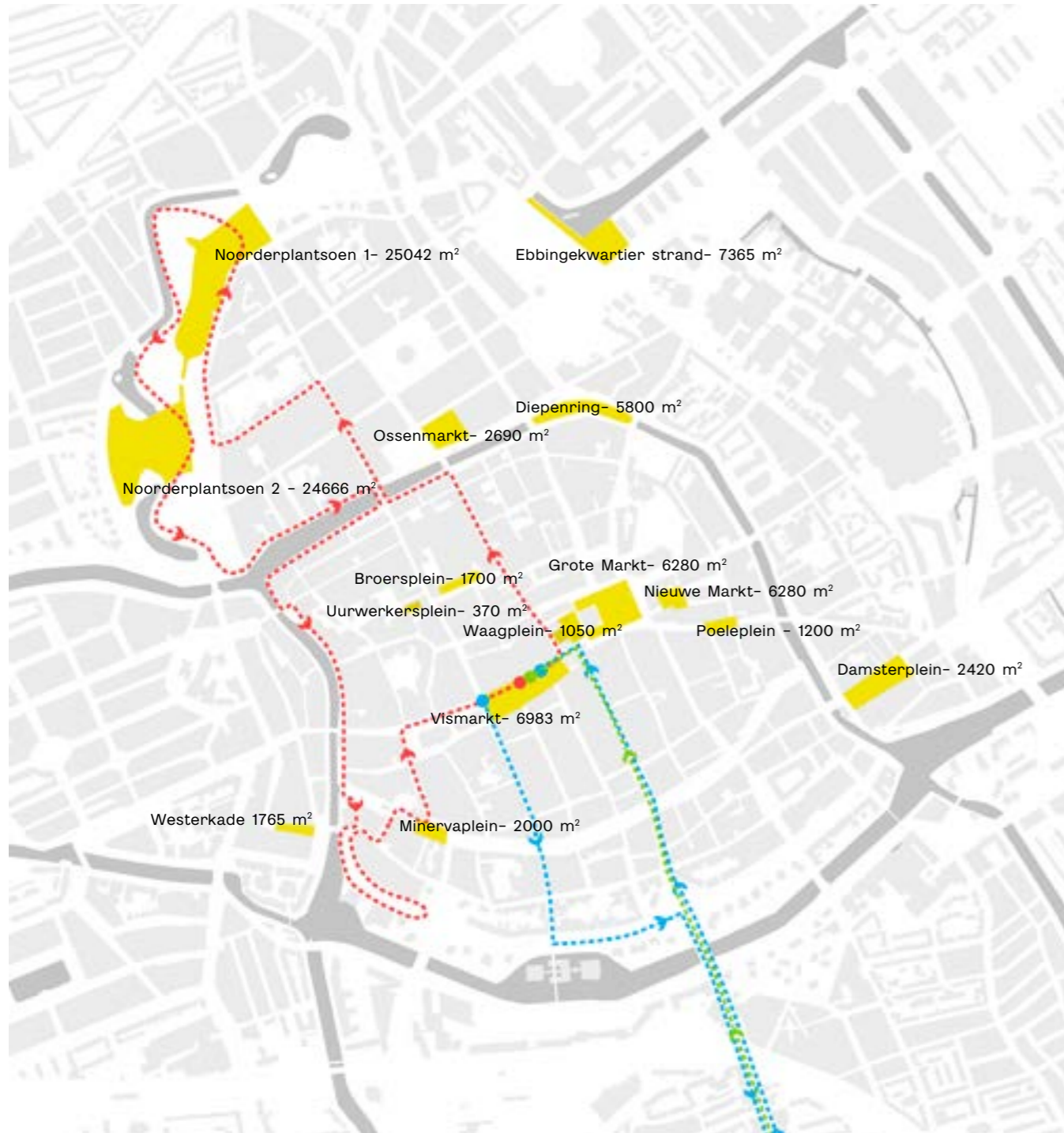
## 5.7 Evenementlocaties

Een aantal ruimtes in de stad is onlosmakelijk verbonden met de evenementen die er worden georganiseerd. Evenementen maken een belangrijk onderdeel uit van de beleving van de binnenstad. Ook vormen ze een belangrijke logistieke uitdaging die de nodige eisen stelt aan de openbare ruimte.

De kwaliteit van zowel de evenementenlocaties als de evenementen kan verder omhoog. De evenementen kunnen nog beter bijdragen aan de ambities die Groningen voor de binnenstad heeft op het gebied van gezondheid, sport en spel, kunst en cultuur en het huiskamergevoel.

Evenementen vragen ruimte en zichtlijnen, voorzieningen (stroompunten, waterpunten, rioolafvoer), bereikbaarheid (op- en afbouw) en ontruimingsroutes. Tijdens evenementen zijn er afzettingen nodig en tijdelijke fietsparkeervoorzieningen.

Elke evenementenruimte zou een onderscheidende programmering moeten hebben die past bij de schaal en de positie van de plek. De planning en vormgeving van de tijdelijke voorzieningen verbeteren de aansluiting op de omgeving tijdens een evenement.



- (Tijdelijk) Evenemententerrein
- Ladies run
- Energiewacht tour
- 4 mijl van Groningen



Grote Markt



Vismarkt



Waagplein



Westerkade



Noorderplantsoen



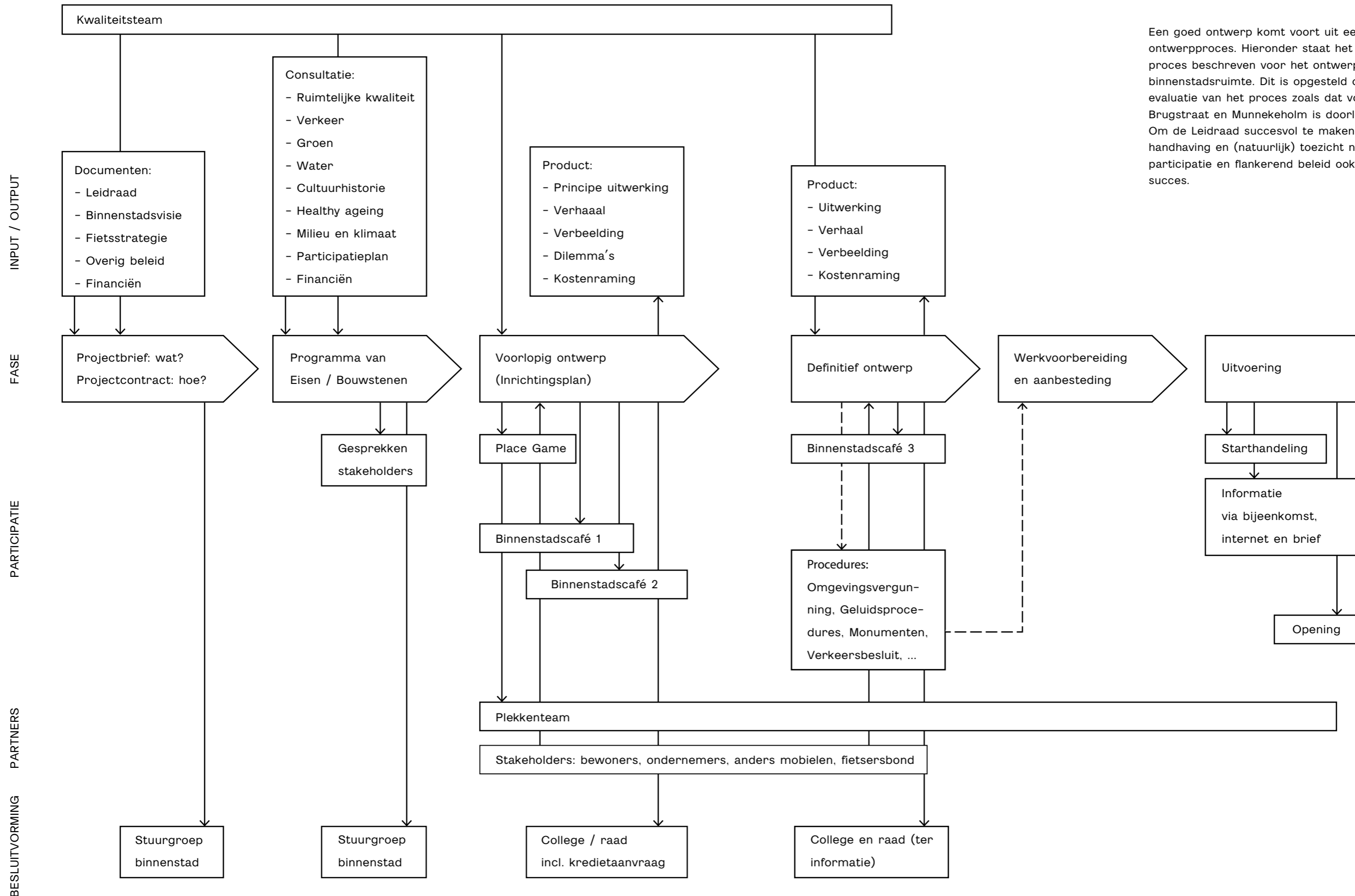
Damsterplein



H6

Proces  
—  
tussen regie en vrijheid

## 6.1 Tijdlijn: het ideale proces

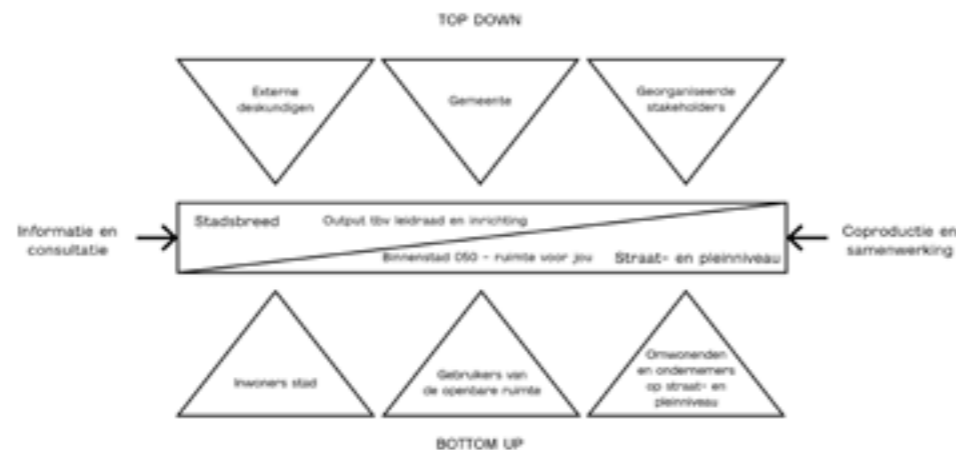


Een goed ontwerp komt voort uit een goed ontwerpproces. Hieronder staat het ideale proces beschreven voor het ontwerp van een binnenstadsruimte. Dit is opgesteld op basis van een evaluatie van het proces zoals dat voor de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm is doorlopen. Om de Leidraad succesvol te maken is er (natuurlijke) handhaving en (natuurlijk) toezicht nodig. Daarnaast is participatie en flankerend beleid ook essentieel voor het succes.

## 6.2 Vrije ruimte en participatie



- Potentieel vrije ruimte
- Pleinen en parken
- \* Evenementlocaties



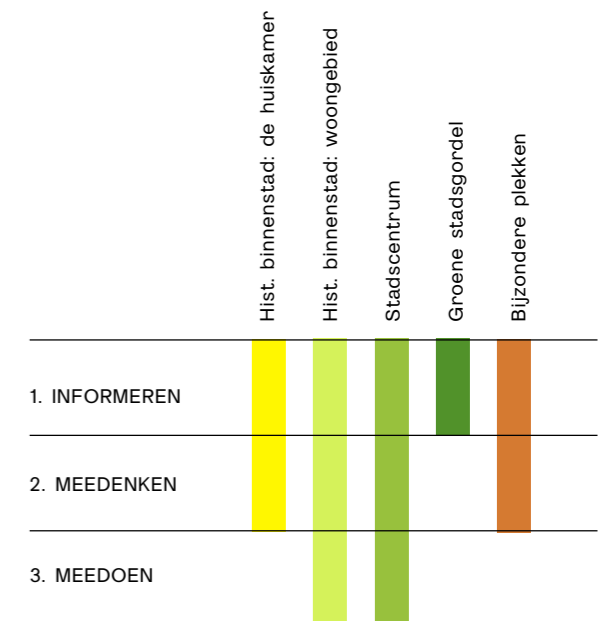
Er zijn verschillende niveaus waarop de bewoners en gebruikers van de binnenstad worden betrokken bij de inrichting en invulling van de openbare ruimte. De drie niveaus zijn: informeren, meedenken en meedoen.

Informeren gebeurt altijd. Het is belangrijk dat dit vroeg genoeg in het proces gebeurt, zodat bezwaren en ideeën in een vroeg stadium kunnen worden meegenomen.

Meedenken is een meer intensief proces, waarin bewoners wordt gevraagd actief ideeën aan te dragen voor de vormgeving van de ruimte die wordt heringericht. Dit kan in de vorm van place games of op een andere manier. Belangrijk hierbij is om goed te communiceren hoeveel ruimte er is om invloed te hebben op het eindresultaat. Daarom is een kaart gemaakt die een indicatie geeft van de vrije ruimte die er in stad is voor een afwijkende invulling. Doordat er veel ruimte voor verkeer en logistiek nodig is, blijft er op veel plekken weinig ruimte over. In de kaart is onderscheid gemaakt tussen permanente en tijdelijke vrije ruimte. De pleinen en parken zijn bij uitstek plekken waar kan worden nagedacht over tijdelijke invulling van de ruimte. Deze kaart is bedoeld als indicatie en niet als kader. Het laat goed zien welke ruimtes zich lenen voor een meer bijzondere invulling.

Meedoen is de meest intensieve vorm van participatie. Burgers en ondernemers kunnen plekken in de stad adopteren en zelf voor de aankleding of zelfs het onderhoud zorgen. In de leefstraten kan dit bijvoorbeeld om de groene invulling gaan. Maar ook verbrede straten en pleinen kunnen door groepen mensen worden geadopteerd, als er een goed onderbouwd plan is. Tijdens de meedenk-sessies moeten de kansen voor meedoen worden geïnventariseerd.

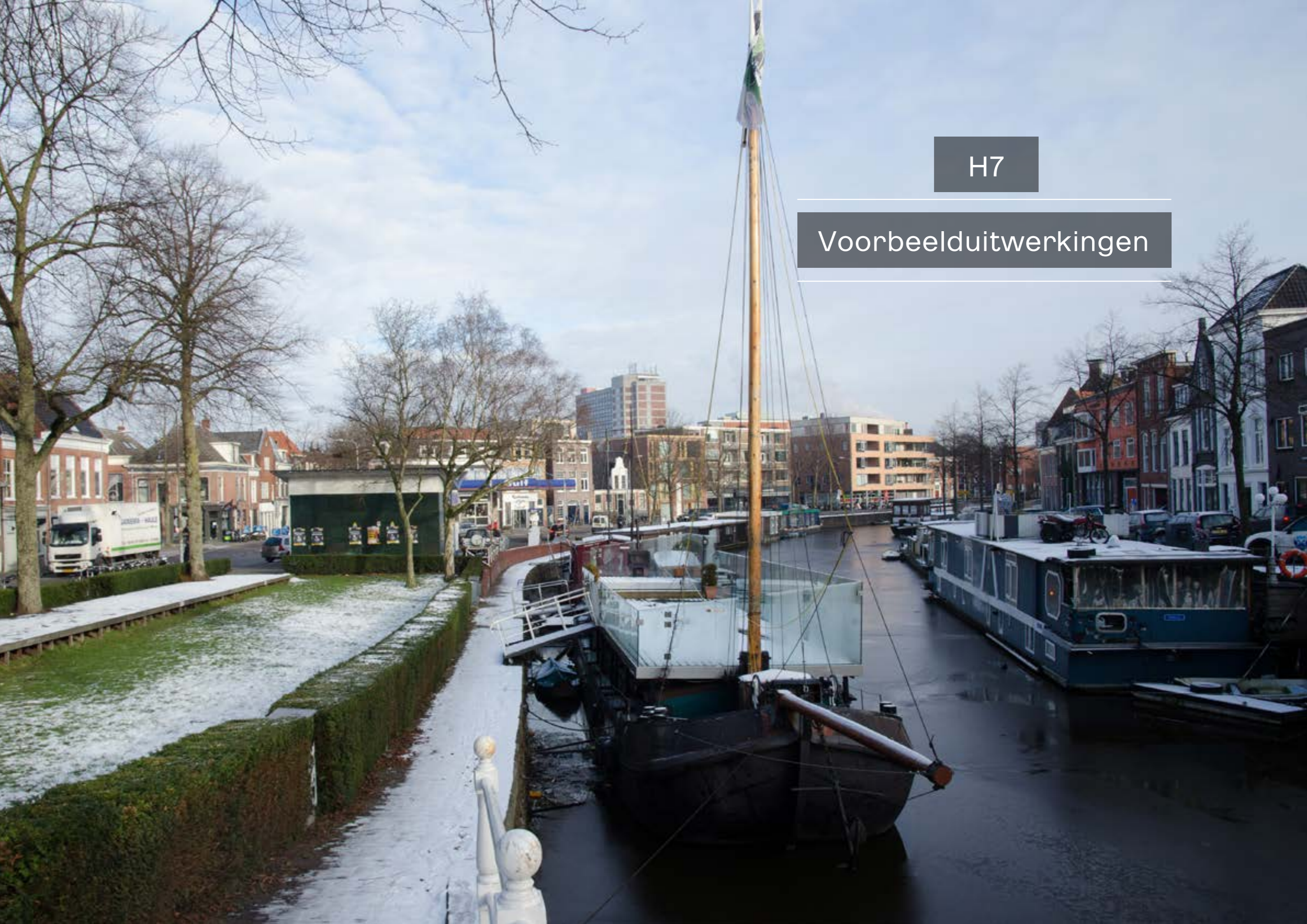
Dit document richt zich vooral op medewerkers van de gemeente en biedt richtlijnen en inspiratie voor ontwerp en beleid. De (groeïende) invloed die bewoners en bedrijven kunnen hebben op hun omgeving is deels beschreven hierboven. Dit laat zien hoe in het ontwerpproces van de gemeente de bewoners een grote rol krijgen. Maar er zijn ook projecten denkbaar waar de stad aan de zijlijn staat en burgers zelf het voortouw nemen: het burgerinitiatief. Deze initiatieven moeten zodanig gestimuleerd worden, dat iedereen met een goed idee dit kan laten uitgroeien tot een kansrijk projectplan en de gemeente weet te overtuigen van de kwaliteit.



Bomen planten

H7

Voorbeelduitwerkingen



## 7.1 Projecten uitvoeringsprogramma

Het Uitvoeringsprogramma is gestart aan de westzijde van de binnenstad. Na de nieuwe Bushalte west volgt de aanleg van de Astraat-Brugstraat-Munnekeholm waarvoor momenteel een VO gereed is. Dit ontwerp is volledig conform de uitgangspunten van de leidraad.

Daarnaast is voor een aantal categorieën stadsruimtes een voorbeelduitwerking gemaakt om te laten zien wat de uitgangspunten die in deze leidraad worden geformuleerd kunnen betekenen voor de inrichting van de binnenstad. Deze voorbeelduitwerkingen zijn nadrukkelijk bedoeld ter inspiratie, het zijn geen ontwerpen in de vorm van eindbeelden, maar veeleer illustraties bij de inrichtingsprincipes uit de leidraad.

Voor alle plekken waar een voorbeelduitwerking voor is gemaakt, ligt er een opgave zoals geformuleerd in de Binnenstadvisie. Voor sommige ruimtes is al concreet besloten dat ze zullen worden heringericht. Voor andere locaties buiten het uitvoeringsprogramma, worden er grote kansen gezien, maar moet de projectomschrijving, de planning en de ideevorming nog beginnen. Om dit verschil helder te maken, is onderscheid gemaakt in concrete projecten uit het uitvoeringsprogramma (hiervoor heeft de gemeente al een planning en is al een deel van het uitvoeringsbudget gereserveerd zoals de Astraat-Brugstraat-Munnekeholm of de Oosterstraat) en opgaven waar nog geen projectstructuur of budget voor is bepaald: 'kansen voor de korte en lange termijn' (zoals de BIM-locatie, de Grote Markt of het Gedempte Zuiderdiep).

De voorbeelduitwerkingen bij deze laatste categorie, maar ook de voorbeelduitwerkingen bij de projecten van het uitvoeringsprogramma laten een mogelijk toekomstbeeld zien, maar moeten niet worden gelezen als uitvoeringsgerichte ontwerpen. Daarvoor moet natuurlijk eerst het hele proces zoals in deze leidraad wordt beschreven worden doorlopen. Ook zijn de financiële implicaties van de voorliggende impressies slechts heel globaal bekeken; het is dus niet duidelijk of het voorgestelde inrichtingsniveau financieel haalbaar is voor Groningen. Desondanks communiceren de beelden welke ambitie ten grondslag ligt aan dit document en hoeveel potentie de verschillende ruimtes hebben.

Voor sommige plekken zijn twee visualisaties opgenomen, om te laten zien wat de bandbreedte is waarbinnen de ruimte zich in de toekomst zou kunnen ontwikkelen.

De eerste reeks uitwerkingen gaat over projecten die in het uitvoeringsprogramma staan. Het eerste voorbeeld (Project Astraat-Brugstraat-Munnekeholm) is door de gemeente tijdens de totstandkoming van deze leidraad al tot een gedetailleerd niveau uitgewerkt. Voor de overige voorstellen is minder onderzoek gedaan, ze moeten vooral gezien worden als een eerste verkenning van de mogelijkheden die de leidraad in de vorm van uitgangspunten, inrichtingsprincipes en ambities biedt.



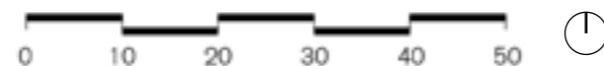
- A. Astraat-Brugstraat-Munnekeholm (2017-2018)
- B. Oude Ebbingestraat (2021-2022)
- C. Oosterstraat (2020)
- D. Gelkingestraat (2020)
- E. Sint Jansstraat (2019)
- F. Vismarkt (Warenmarkt visie)
- G. Grote Markt
- H. Kwinkenplein (2021)
- I. Museumkwartier
- J. A-kwartier

- K. Nieuwe brug Schuitendiep (2018-2019)
- L. Gebiedsontwikkeling Haddingestraat/Pelsterstraat
- M. Bushalte Schuitendiep (2019)
- N. Bushalte Gedempte Zuiderdiep
- O. Noordwand Grote Markt





Plattegrond



## Voorlopig ontwerp Astraat Verbrede straat en Straat

De Astraat is een voorbeeld van een verbrede straat, die zo breed is dat het eigenlijk een klein plein is. De ruimte wordt ingericht als 'shared space': er wordt geen aparte rijstrook gemarkeerd. De los verspreide bomen benadrukken dat het één ruimte is. Door de schaduwzijde te reserveren voor fietsparkeren en de zonzijde voor zitten, ontstaat er een rijk profiel. De lichtmasten worden vervangen door hangende verlichting, die samen met de bomen als het ware een dak vormen boven de ruimte.

Omdat dit één van de stadsentrees is, is er een stadsplattegrond ter oriëntatie, met daarop ook de relevante gedragsregels. Voor blinden en slechtzienden is deze plattegrond voorzien van auditieve informatie en is er een gidslijn langs de stoepen, die met een stok gevolgd kan worden. Omdat er ruimte genoeg is, krijgen alle panden hier een eigen actieve gevelzone, waar uitstallingen en terrassen kunnen worden geplaatst.

Hierdoor wordt het straatbeeld een stuk levendiger. Verderop in de straat is het profiel smaller en is er geen ruimte voor gevelzones naast de benodigde ruimte voor de voetgangerscomfortzone. Op de Abrug en aan weerszijden van de Aa verandert de materialisering in natuursteen, om deze speciale stadsruimte, die onderdeel uitmaakt van de grotere structuur van de Diepenring, te benadrukken en de fietser af te remmen. De bocht richting de Kleine der Aa wordt zo flauw en soepel mogelijk gemaakt om zoveel mogelijk fietsers te stimuleren rechts af te slaan in plaats van rechtdoor de Brugstraat in, waar de fietser zich moet aanpassen aan de voetganger. In het ontwerp wordt geanticipeerd op een spreiding van het fietsverkeer: zowel de Westerhavenstraat, als de kleine der Aa en de Pottebakkersrijge zijn goede alternatieven voor fietsverkeer richting bijvoorbeeld het Hoofdstation.



Huidige situatie



Mogelijke toekomstige situatie



Aa-kerk

Plattegrond



## Voorbeelduitwerking Akerkhof Speciale stadsruimte

Het Akerkhof is een bijzondere groene ruimte met grote bomen die op weinig andere plekken in de Groningse binnenstad te vinden zijn. Op de route van de Westerkade naar de Grote Markt is dit een belangrijk rustpunt. Door het gazon met plantsoenhokjes te vervangen door halfverharding wordt de ruimte onder de bomen toegankelijk en kunnen hier verspreid zitelementen en een speelaanleiding worden geplaatst. De halfverharding loopt om de hoek van de kerk door, zodat er meer samenhang ontstaat tussen de verschillende zijden van de kerk. Aan de zijkanten van de kerk wordt de ruimte geactiveerd door een hedendaags paviljoen tegen de kerk te plaatsen, zoals dat bij veel

centrale kerken in steden het geval is en ook bij de Martinikerk te zien is.

Door één boom te verwijderen of te verplaatsen wordt ruimte gemaakt voor lichtinval. Hier kan een waterelement met zitrand worden geplaatst, die het licht weerkaatst onder de bomen. Om de capaciteit van het fietsparkeren te vergroten, is in deze voorbeelduitwerking een ondergrondse automatische fietsenstalling toegevoegd. Ook ligt hier als zoekgebied voor de binnenstad, een grotere opgave voor gestalde fietsen, bij voorkeur op te lossen met inpandige fietsenstallingen.



Huidige situatie



Mogelijke toekomstige situatie 2:

Groene ruimte, uitnodigend en rijk in uitstraling door toepassing van vaste planten. Selectie van bomen, meer lichttoetreding. Grote verhoogde groenvakken met zitrand.



Mogelijke toekomstige situatie 1



Plattegrond

0 10 20 30 40 50 100



## Voorbeelduitwerking Oosterstraat Straat en Gangen

De Oosterstraat is net als de Astraat een aanloopstraat met bij de entree een verbrede ruimte. De behandeling van deze straat is in hoofdlijnen dezelfde: de verbrede straat krijgt een mooie boomgroep, met aan één zijde fietsparkeren en aan de andere zijde zitgelegenheid en een stadsplattegrond. Het verschil met de Astraat zit in een aantal dingen. Allereerst is de straat breder, waardoor over de gehele lengte van de straat gevelzones in de vorm van stoepen kunnen worden gemaakt, die de uitstraling van de straat substantieel zullen veranderen. Ook is er in de straat plek om af en toe een boom te plaatsen.

Het hoogteverschil maakt de straat ook bijzonder. Door een permanent watervoerende goot aan te brengen, waarin het water naar het Gedempte Zuiderdiep stroomt, wordt dit hoogteverschil nog beter voelbaar. Ook de gangen die aansluiten op de Oosterstraat maken de straat bijzonder. Deze worden als spannende kortsluitende verbindingen vormgegeven. Door de inrichting van de Oosterstraat ter plekke van de gangen aan te passen worden ze beter zichtbaar. Hier wordt de rijloper onderbroken en zo worden de toegangen naar de gangen beter aangehaakt op de straat.



Huidige situatie



Mogelijke toekomstige situatie



Plattegrond

0 10 20 30 40 50 100



## Voorbeelduitwerking Poelestraat Verbrede straat en Straat

In de Poelestraat staat het uitgaan centraal. Het nachtleven dat zich nu vooral binnen afspeelt, wordt met grote nieuwe terrassen zoveel mogelijk naar buiten en naar het dagleven getrokken: zo kan er vanaf de middag een verloop in gebruik zijn van koffie - lunch - thee - eerste biertje - diner met wijn - nog meer wijn - naar uiteindelijk cocktails.

In deze voorbeelduitwerking van het Poeleplein wordt de vrije ruimte voor de ondernemers geoptimaliseerd. Waar op andere plekken de gevelzones beperkt blijven tot 1.5 meter, worden ze hier zo ver als mogelijk uitgerekt. Op deze XL gevelzones krijgt elke uitbater de maximale vrijheid een zo aantrekkelijk mogelijk terras te maken. De terraseigenaren worden aangemoedigd hun creativiteit te gebruiken en goed te kijken naar

voorbeelden zoals de Witte de Withstraat in Rotterdam, waar elk terras een eigen karakteristieke invulling heeft. De terraseigenaren worden aangemoedigd hun creativiteit te gebruiken en goed te kijken naar voorbeelden zoals de Witte de Withstraat in Rotterdam, waar elk terras een eigen karakteristieke invulling heeft. Daarbij zouden hoge kwaliteitseisen moeten worden gesteld aan de uitrusting op en de vormgeving van de terrassen.

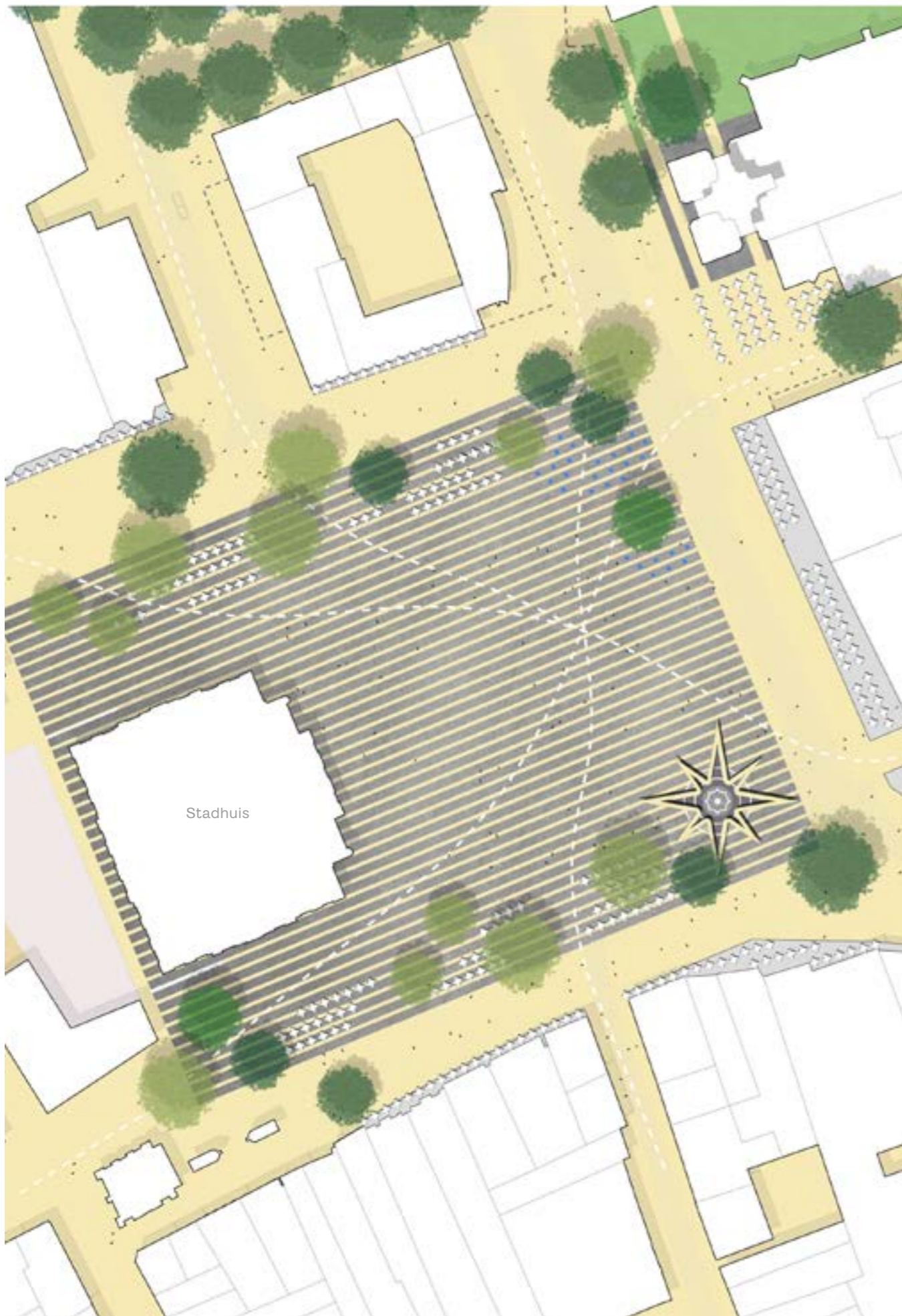
Omdat de Poelestraat onderdeel uitmaakt van de toegankelijke hoofdstructuur van de stad, blijft er een goed verlichte en obstakelvrije zone van minimaal 6 meter open voor voetgangers, hulpdiensten en bevoorrading.



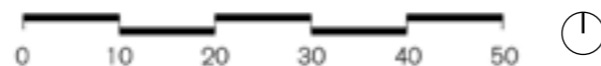
Huidige situatie



Mogelijke toekomstige situatie



Optie 1: plattegrond



## Voorbeelduitwerking Grote Markt Speciale stadsruimte

De Grote Markt wordt opnieuw de mooiste stadsruimte van Groningen. Als de Oost- en Noordwand af zijn gebouwd, ontstaat er een prachtige ruimte. Hier worden twee voorstellen gepresenteerd voor verbetering van deze belangrijke stadsruimte.

In de eerste optie wordt de vloer van de ruimte sterk vereenvoudigd met twee hoofdmaterialen: de natuurstenen vloer rond het stadhuis en de gele klinkerverharding. Zoals ook op veel bekende stadspaleinen te zien is, worden nieuwe bomen geplaatst die de ruimte op een zachte manier opdelen in een midden, een tussenzone en een randzone. Het midden is een open en neutrale evenementenruimte. Als er geen evenement is, wordt deze gebruikt als kortste route over het plein. In de overgangszone, onder de bomen, is plek voor veel terrassen. Naast parasols, lage

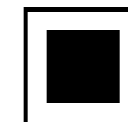
glazen terrassschermen, tafels en stoelen zijn er verder geen elementen toegestaan in deze zone. Buiten het terrasseizoen worden de terrassen weer opgeruimd. De windroos die in de verhanding is gelegd wordt in dit voorstel verplaatst naar de overgangszone en opgetild tot 40cm hoogte, zodat er een heel groot zitelement ontstaat die die tevens dienst kan doen als podium. In de noordoostelijke hoek van het plein kan een fontein komen in de vorm van spuiters in de bestrating. De doorgaande loop- en fietsroutes lopen langs de buitenrand van het plein.

Een goede programmering van het plein is heel belangrijk. Naast de markt, muziek-evenementen zoals Noorderslag en de kermis zouden er meer sportevenementen kunnen worden georganiseerd, om de gezonde leefstijl in de stad te stimuleren.

### Grote Markt door de tijd heen:



<1930  
Paard & wagen  
fiets  
wandelaar

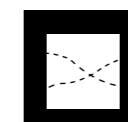


1930-1990  
Auto  
Bus  
fiets  
wandelaar



1990-huidig  
Bus  
fiets  
wandelaar

Toekomst



>2020  
fiets  
wandelaar

### Programmering:



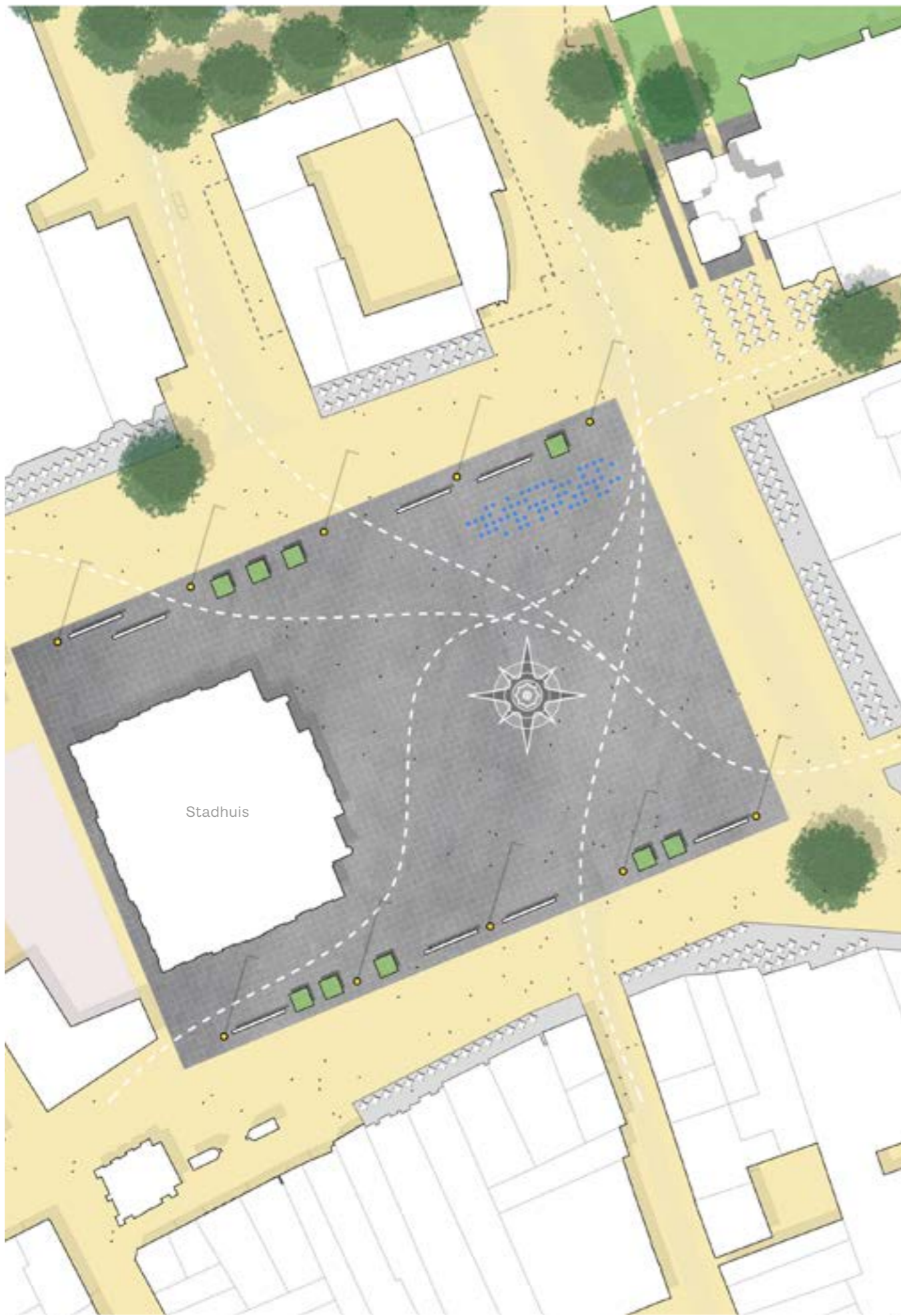
Concert



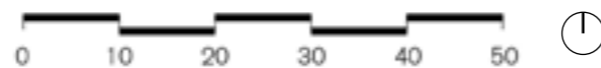
Markt



Evenement



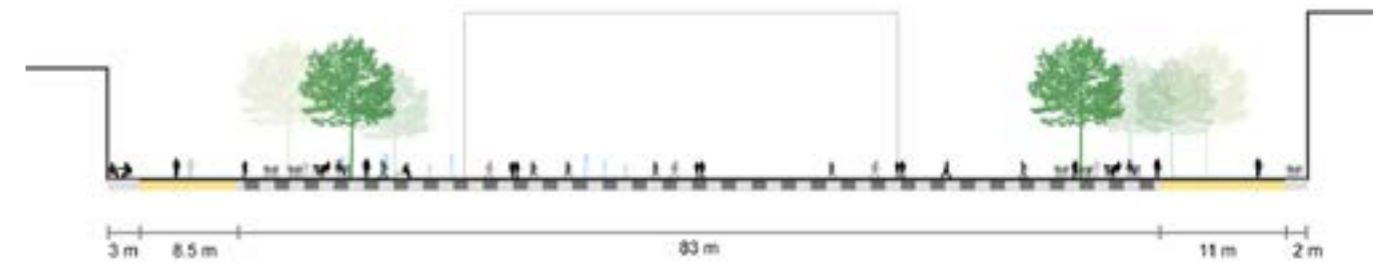
Optie 2: plattgrond



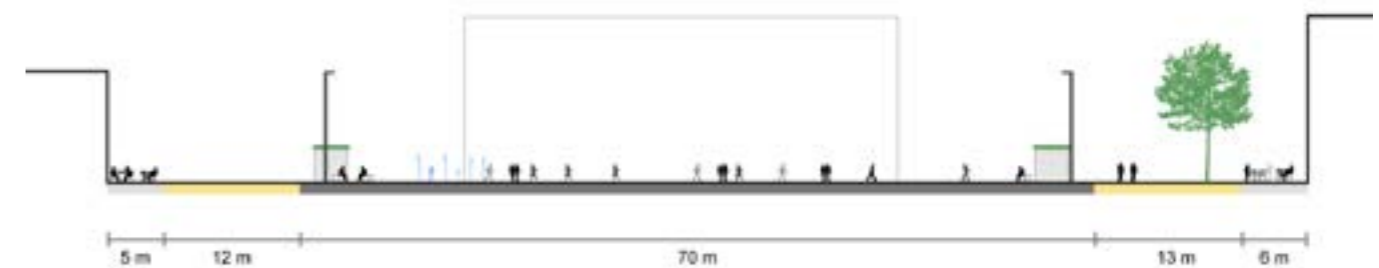
Het tweede voorstel is om een meer open monumentaal plein te maken. Het plein bestaat in deze voorbeelduitwerking uit één soort hoogwaardige bestrating en de windroos blijft behouden op de huidige plek. Het plein blijft zoveel mogelijk open, daarom worden er geen bomen geplaatst op het plein.

Bijzondere lichtarmaturen, zitelementen, een waterelement en paviljoens aan de randen van het plein zorgen voor een prettige verblijfsruimte. De paviljoens zouden opgewaardeerd kunnen worden met bijvoorbeeld groene daken of een klein terras op het dak.

De terrassen bevinden zich in deze optie aan de randen, gelinkt aan de gevels van de panden die een brede stoep krijgen langs de gevel.



Optie 1: doorsnede



Optie 2: doorsnede

## 7.2 Kansen korte en lange termijn

De grootste kansen voor de binnenstad die geen onderdeel zijn het uitvoeringsprogramma, bevinden zich op, aan of buiten de Diepenring. Terwijl op lange termijn de gehele structuur van de Diepenring zou kunnen worden omgevormd tot een betekenisvolle open ruimte voor de stad, is er een aantal plekken die mogelijk al eerder getransformeerd kunnen worden, als voorproefje voor het grotere geheel.

Voor deze projecten is op het moment van verschijnen van dit document nog geen zicht op financiering.



- A. Diepenring
- B. BIM-locatie
- C. Gedempte Zuiderdiep
- D. Stationsplein
- E. Damsterplein
- F. Ossemarkt
- G. UMCG parkstrook
- H. Ciboga waterkant
- I. Lanen en leefstraten



plattegrond 1:20.000



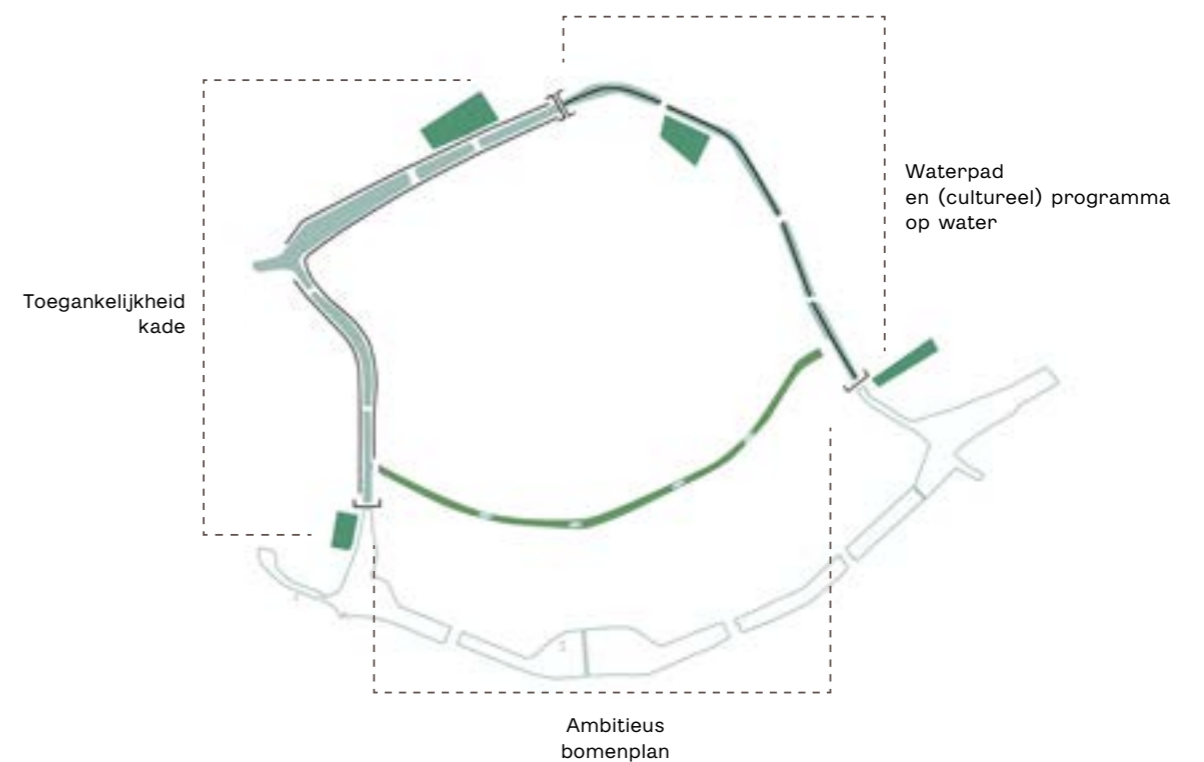
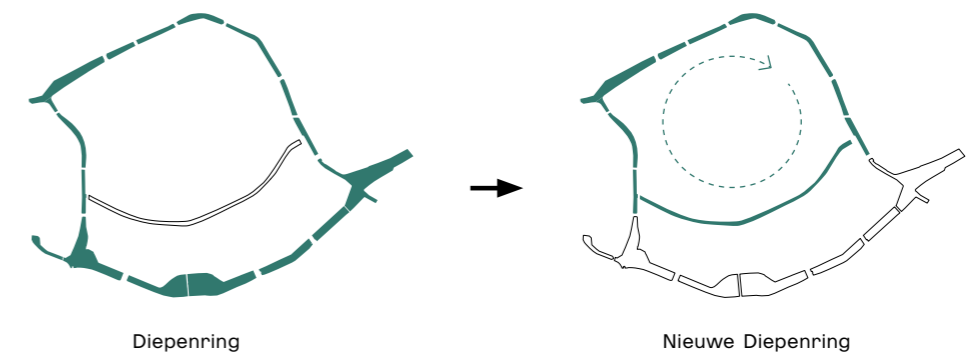
## Voorbeelduitwerking Diepenring Speciale stadsruimte

In de toekomst kunnen de Diepenring en het Gedempte Zuiderdiep worden samengebracht tot één doorlopende groene en deels blauwe structuur, die de verbinding is tussen de Middeleeuwse stad en de schillen daar om heen. De zuidelijke en oostelijke helft van de Diepenring worden door bussen bereden, de noordelijke en westelijke zijde niet. Deze operatie vraagt om een ambitieus bomenplan en om een inrichting die het water weer toegankelijk en beleefbaar maakt.

Langs het water kan een eerste grote stap worden gezet bij de vroegere BIM-locatie. De voorbeelduitwerkingen van deze plek toont de bandbreedte van mogelijkheden. Langs de Turfsingel en het Schuitendiep kan in aansluiting op de BIM-locatie een waterpad worden geïntroduceerd, waar men los van de drukke straat dicht langs het water kan lopen.

Langs de Noorderhaven en de Aa liggen de kansen naast verbeteringen in het profiel ten gunste van de fietser en de voetganger, vooral in het verbeteren van de toegankelijkheid van de kade. De Diepenring als samenhangende structuur verbindt een reeks nu vooral op zichzelf staande plekken, pleinen en tuinen. Een aantal van deze plekken, zoals de Prinsentuin zijn al prachtig, maar andere zoals de Ossenmarkt, het Damsterplein en de daktuin van Westerhaven verdienen een meer intensieve programmatische invulling en een aantrekkelijke inrichting. Deze plekken bieden ruimte voor sport- en spelprogramma en evenementen.

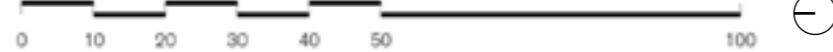
De bruggen en oversteekpunten zijn als stadsentrees belangrijke elementen in deze structuur, waar het contact met het water kan worden gemaakt.







Optie 1: plattegrond



## Voorbeelduitwerking BIM-locatie

### Speciale stadsruimte

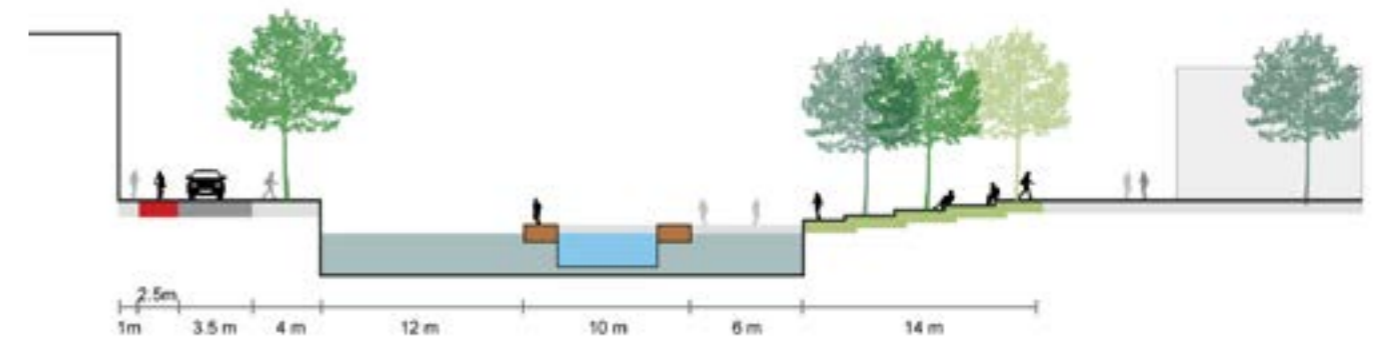
De BIM-locatie is de 'gouden bocht' van de Diepenring. Het is de belangrijke schakel tussen de noordelijke binnenstad, het Ebbingekwartier en de Middeleeuwse binnenstad. De transformatie van deze locatie kan de toon zetten in een verdere opwaardering van de Diepenring.

Met twee voorstellen wordt getoond hoe deze plek kan transformeren. Het eerste voorstel zet in op maximale vergroening van de ruimte en het programmeren van het water als openbare ruimte. Het tweede voorstel is een opwaardering van de huidige situatie, waarbij een nieuwe functie voor het monumentale tankstation centraal staat.

In het eerste voorstel wordt de brede ruimte in het profiel benut om royale, terrasvormige groene

traptreden naar het water te maken. Deze traptreden zijn op het zuiden georiënteerd en geven de ruimte om met groepen mensen in de zon te zitten en liggen. In het water wordt op de plek van de huidige woonboten een drijvende zwembaan met vlonder in het water gelegd, met twee openbare kleedhokjes. Deze wordt met een vlonderpad onder de Ebbingeburg door verbonden met de Boteringeburg en de uitgang van de parkeergarage onder de Ossenmarkt. Langs de nieuwe vlonder blijft 10 meter doorvaarruimte vrij.

Het monumentale tankstation van Dudok is prachtig en wordt behouden op de locatie. Hij wordt echter verplaatst naar de rand van de Ebbingeburg. Hierdoor is de vergroening optimaal en is het tankstation zeer zichtbaar en goed bereikbaar op deze plek.



Optie 1: doorsnede



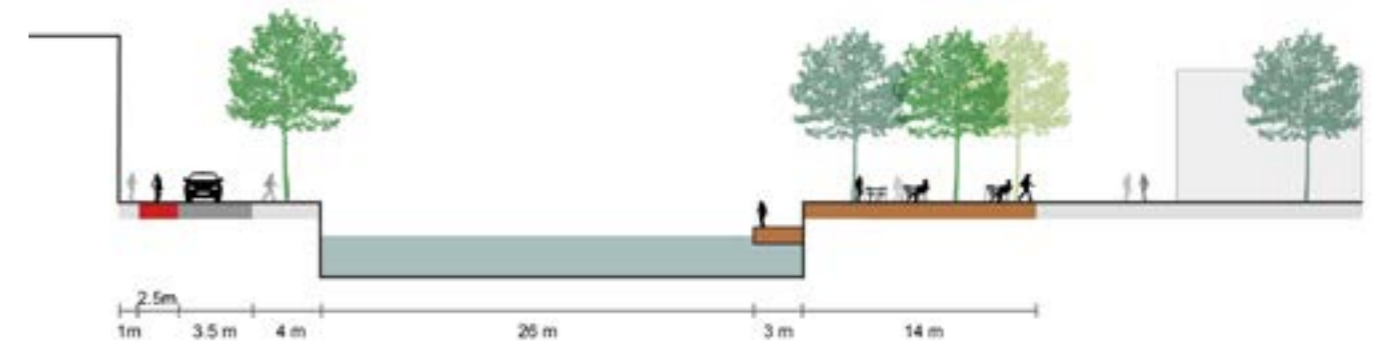
BIM-station



Optie 2: plattegrond

Het tweede voorstel is een optimalisatie van de bestaande situatie. Het monumentale tankstation blijft behouden op de locatie en krijgt met een café en terras eromheen een nieuwe bestemming. Langs de kade wordt een verlaagde vlinder geplaatst zodat er meer contact is met het water. De vlinder kan ook gebruikt worden als terras van het café.

Het open water in deze brede bocht van de Diepenring wordt in deze optie vrijgehouden. De nadruk blijft hiermee op de historische kade. De woon- en terras boten worden gedeeltelijk opgeschoond conform de watervisie.



Optie 2: doorsnede

# Voorbeelduitwerking Gedempte Zuiderdiep

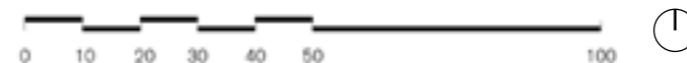
## Speciale stadsruimte

Deze speciale stadsruimte was ooit de grens van de binnenstad. Waar nu de bussen rijden, lag water. De volledige transformatie van het Gedempte Zuiderdiep is iets voor de lange termijn. Maar met de opwaardering van de bushalte ter hoogte van de Oosterstraat kan de eerste stap worden gemaakt. De navolgende twee voorstellen kunnen gezien worden als mogelijke opties die een verschillende uitkomst van toepassing van de gereedschapskist laten zien.

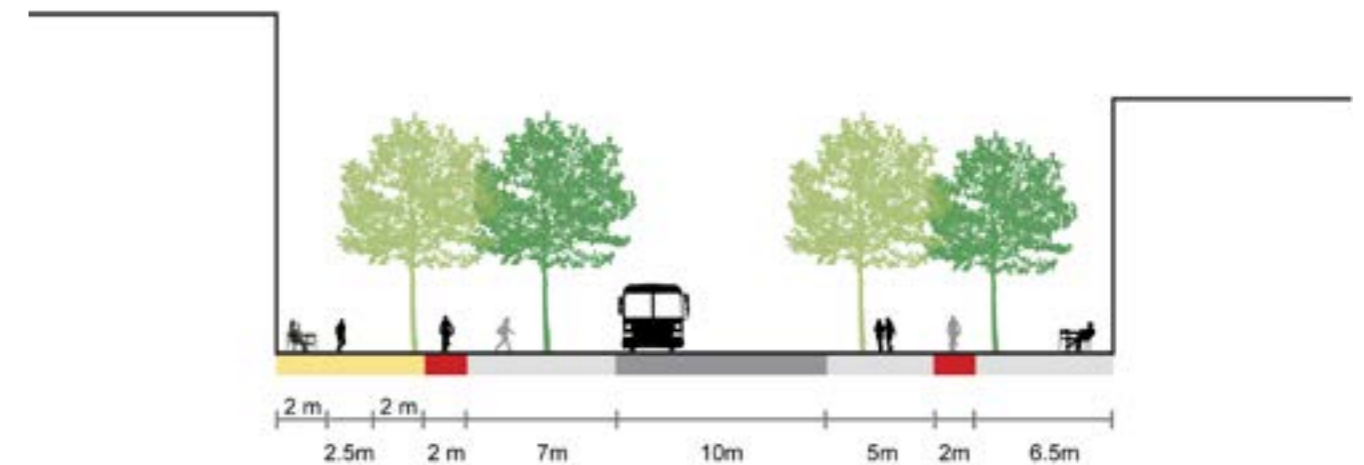
Om deze verkeersstructuur die vooral uit gescheiden rijbanen en fietspaden bestaat, meer allure te geven als begrenzing van de Middeleeuwse binnenstad, wordt de centrale ruimte in het profiel gematerialiseerd in hoogwaardige bestrating in plaats van asfalt. Hoogteverschillen in het profiel worden zoveel mogelijk genivelleerd zodat er een continue ruimte ontstaat. De bushaltes worden vergroot en voorzien van zitgelegenheid, zodat het wachten op de bus in alle weersomstandigheden comfortabel is.

De huidige dubbele bomenrij wordt vervangen door een viervoudige bomenrij, met voldoende ondergrondse wortelruimte zodat de bomen ook echt groot kunnen uitgroeien. Waar mogelijk wordt de ruimte tussen de busbaan en de fietsstrook ingericht met vaste planten. De belangrijke kruisingen krijgen een 'shared space' uitvoering met een ruitpatroon, waar de bussen voorrang moeten geven aan fietsers en voetgangers. Aan de flanken van deze oversteekruimtes worden waterelementen geplaatst, die refereren aan het water dat hier ooit gelopen heeft. Deze waterbassins kunnen mogelijk een rol spelen bij het zichtbaar maken van de hemelwaterafvoer.

Aan de noordzijde begint de gele baksteen en wordt ruim baan gegeven aan terrassen, die hier perfect op de zon liggen. Daarbij wordt de loopruimte als comfortzone vrijgehouden.



Optie 1: plattegrond



Optie 1: doorsnede



Optie 2: plattegrond

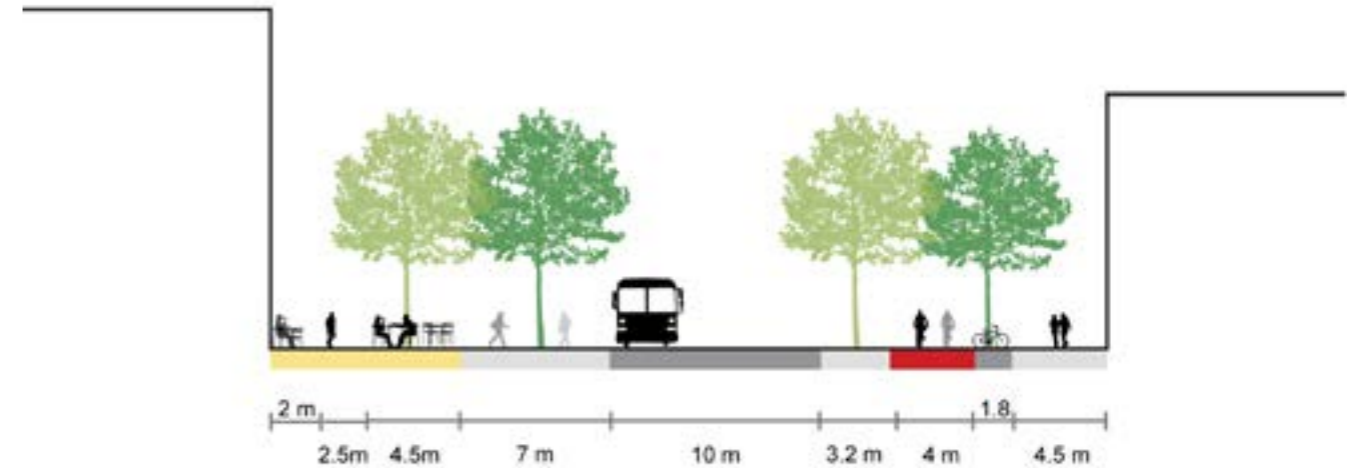
0 10 20 30 40 50 100



Het tweede voorstel is voor een groot deel gelijk aan het eerste voorstel: de viervoudige bomenrij, het zoveel mogelijk vlakke profiel en de hoogwaardige bestrating is ook hier van toepassing.

Het verschil zit in de indeling van de verkeersstroken. Het voorstel is om hier een tweerichtingen fietspad aan de zuidzijde te maken in plaats van twee eenrichtings fietspaden aan beide zijden. Hierdoor ontstaat er meer ruimte aan de noordzijde van het Gedempte Zuiderdiep, om een brede comfortzone te realiseren voor de voetganger. Ook is dit is de zonnige kant en daarmee is het uitermate geschikt voor (de uitbreiding van) terrassen, vanzelfsprekend met een obstakelvrije comfortzone voor de voetganger.

Het zuidelijke fietspad sluit aan op de fietsroute door de Steentilstraat. De oversteken voor voetgangers wordt bij dit voorstel korter en overzichtelijker; je hoeft maar één fietspad over te steken in plaats van twee. De auto en de bus bevinden zich op de rijbaan in het midden van het profiel.



Optie 2: doorsnede

# Inspiratiebeeld #1: Astraat

Losjes geplaatste bomengroep

Nieuwe hangende straatverlichting: intieme sfeer

Informatiepunt: verbeteren gastvrijheid; aanvullende functies

Extra bomen maken een aaneengesloten bladerdak

BINNESTAD GRONINGEN

ASTRAAT

- Akerk
- Vismarkt
- Grote Markt / Martinskirk
- Noorderplantsoen



Stoepen voor de winkels

Vanaf hier de hybride rijloper tot aan de A-brug

Fietsparkeervakken aan één zijde



Bankjes aan de zonnige zijde van de ruimte

Geen harde scheiding tussen fietsers en voetgangers



# Inspiratiebeeld #2: Akerkhof

Ondergrondse fietsparking

Opgekroonde bestaande bomen en waar mogelijk nieuwe bomen

Actieve gevelzone met stoepen

Waterelement met zitrand

Los geplaatste stoelen om ontspannen te zitten

Hergebruik bestaande granietkeien

Gravel verharding maakt ruimte toegankelijk

Waterdoorlatende open verharding (klimaatbestendig)

Een gedeelte ruimte voor fietsers en voetgangers

# Inspiratiebeeld #3: Oosterstraat

Gang met muurschildering

Kleurrijke luifels en gerenoveerde gevels

Uitstallingen en terrassen gebonden aan stoepen; rand is obstakelvrij als geleidelijn

Nieuwe hangverlichting

Solitaire bomen en zitgelegenheid waar ruimte is

Comfortzone: obstakelvrije doorgang voor voetgangers

Molgoot met permanent water

Natuurstenen stoepen

Hybride strook tussen rijloper en comfortzone

Fietsparkeervak

# Inspiratiebeeld #4: Grote Markt

FAMILIE DISTRIEBEERD SINCE 1883  
**HOOGHOUDT**

Nieuwe stoepen voor winkels en horeca

Collectie van monumentale bomen verspreid over de rand van de evenementenruimte

Watarelement

Verplaatste en verhoogde windroos doet dienst als podium en zitelement

Evenementenruimte vrij van obstakels

Evenementenruimte bestaande natuursteen hergebruikt; legpatroon nader te bepalen

Terraszone in de pleinrand



# Inspiratiebeeld #5: Poelestraat



Extra brede terraszone met vrije invulling binnen kader van de stoep

Nieuwe strategisch geplaatste bomen

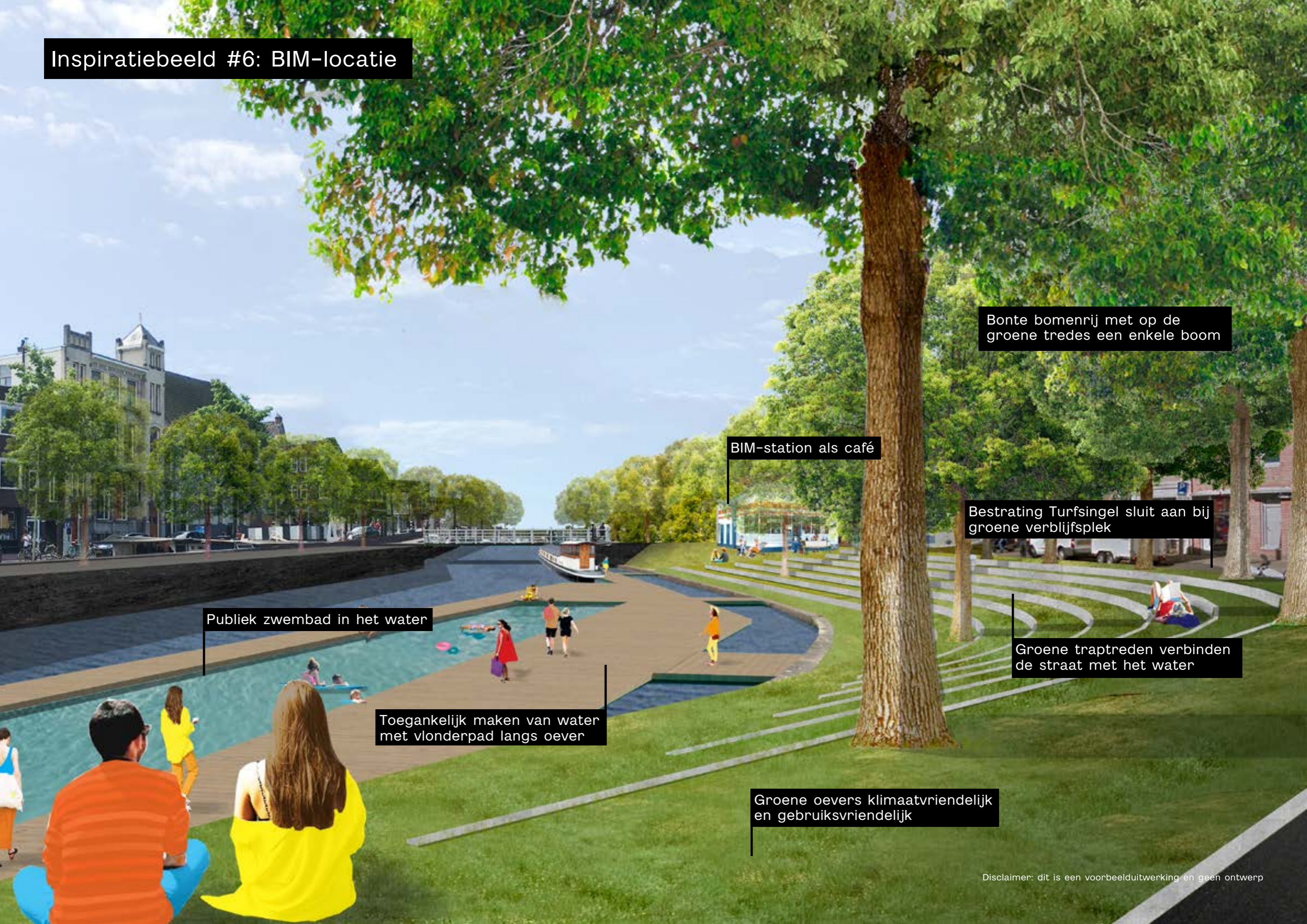
Tijdelijke verlichting

Obstakelvrije doorgang voor bevoorrading en hulpdiensten

Geleidelijk in rand stoep

Autovrij met doorlopende bestrating

# Inspiratiebeeld #6: BIM-locatie



Publiek zwembad in het water

Toegankelijk maken van water met vlonderpad langs oever

BIM-station als café

Bestrating Turfsingel sluit aan bij groene verblijfsplek

Groene traptreden verbinden de straat met het water

Groene oevers klimaatvriendelijk en gebruiksvriendelijk

# Inspiratiebeeld #7: Gedempte Zuiderdiep

Een viervoudige bomenrij met bomen die mooi oud worden

Comfortabele bushaltes met zitgelegenheid

Comfortzone van 2,5m vrije loopruimte voor voetgangers

Bus en auto combineren in middenrijbaan; bestrating sluit aan bij voetgangersgebied

Bestaande middenberm ruimte voor groen

Hoogteverschillen zoveel mogelijk uitvlakken zodat er één ruimte ontstaat

Bestaande middenberm ruimte voor water

Een chique plaveisel tot aan de terraszone

## Bronnenlijst

- pag. 5: Luchtfoto Aerophoto Eelde
- pag. 11: Folkingestraat, fotograaf: J.H. Vissche (1973-1976) collectie RHC Groningen Archieven
- pag. 14: Plattegrond van Groningen door Nicolaes van Geelkercken (1616)
- pag. 18-19: Luchtfoto Aerophoto-Schiphol, fotograaf Marco van Middelkoop
- pag. 20: Karakteristieke stad, Ruimte voor Ruimte, Mecanoo (1990-1993)
- pag. 20: Lussenkaart Verkeersplan Binnenstad Groningen, ontwerp Abe Kuipers (1977) collectie RHC Groninger Archieven
- pag. 20: Binnenstad Beter publicatie, Gemeente Groningen, 1993
- pag. 22: Foto's uit het document 'The Next City', fotograaf: Harry Cock
- pag. 24: Foto uit het visiedocument 'Bestemming Binnenstad', fotograaf: Ewoud Rooks
- pag. 35: Vernieuwen van de keibestrating in de Haddingestraat (1928) collectie RHC Groningen

# Colofon

## LOLA landscape architects

Peter Veenstra  
Brigitta van Weeren  
Jan Eiting  
Leela Leelathipkul  
Sybren Lempsink  
Simon Verbeeck  
Zoe Hochstein-Morran  
Grace Ruddick

## Topotek 1:

Martin Rein-Cano  
Alice von Alten  
Janka Paulovics  
Chiara Feliz di Palma

In opdracht van / in samenwerking met:  
Gemeente Groningen

## Uitgave:

augustus 2017