

BINNENSTAD
GRONINGEN



ruimte voor jou

PARTICIPATIEDOCUMENT

Leidraad voor de openbare ruimte van de
binnenstad van Groningen

1. INLEIDING

De inrichtingsleidraad 'Nieuwe Stadsruimtes' voor de openbare ruimte van de binnenstad van Groningen (kort: inrichtingsleidraad) is een document dat de binnenstadvisie Bestemming Binnenstad en de uitvoeringsprojecten moet verbinden. Om ervoor te zorgen dat op binnenstadniveau de ambities uit Bestemming Binnenstad worden gerealiseerd, zijn samenhangende afwegingen en keuzes nodig. De inrichtingsleidraad geeft herinrichtingsprojecten in de openbare ruimte het gereedschap mee om een goed ontwerp te kunnen maken. Hierbij worden geen kaders opgelegd, maar worden inspiratievoorbeelden en inrichtingsprincipes aangereikt. Zo kunnen de projecten worden gestuurd en kan de samenhang in de openbare ruimte in de binnenstad worden geborgd. Anderzijds blijft er voldoende ruimte voor het ontwerpproces en inbreng vanuit bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden.

Naast de ruimte voor participatie die in de uitvoeringprojecten wordt geboden, is de inrichtingsleidraad met een ruime vertegenwoordiging van belanghebbenden, zowel intern als extern, afgestemd. Hieronder wordt allereerst besproken welke bijeenkomsten zijn georganiseerd over de inrichtingsleidraad. Vervolgens gaat we in op de belangrijkste opmerkingen uit de verschillende bijeenkomsten en overleggen.

2. RESULTATEN GESPREKKEN MET BELANGHEBBENDEN

Binnenstadscafés

Let's Gro 2016

Tijdens het inspiratiefestival Let'sGro zijn Stadgers gedurende 4 dagen (9 t/m 12 november 2016) uitgenodigd voor een open gesprek over de herinrichting van de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm. Dit is gedaan aan de hand van drie scenario's. Behalve dat de uitkomsten zijn verwerkt in het ontwerp voor de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm, zijn ze ook op binnenstadsniveau relevant voor de wijze waarop de inrichtingsleidraad vorm heeft gekregen.

Uit de gevoerde gesprekken en ingevulde enquêteformulieren blijkt dat:

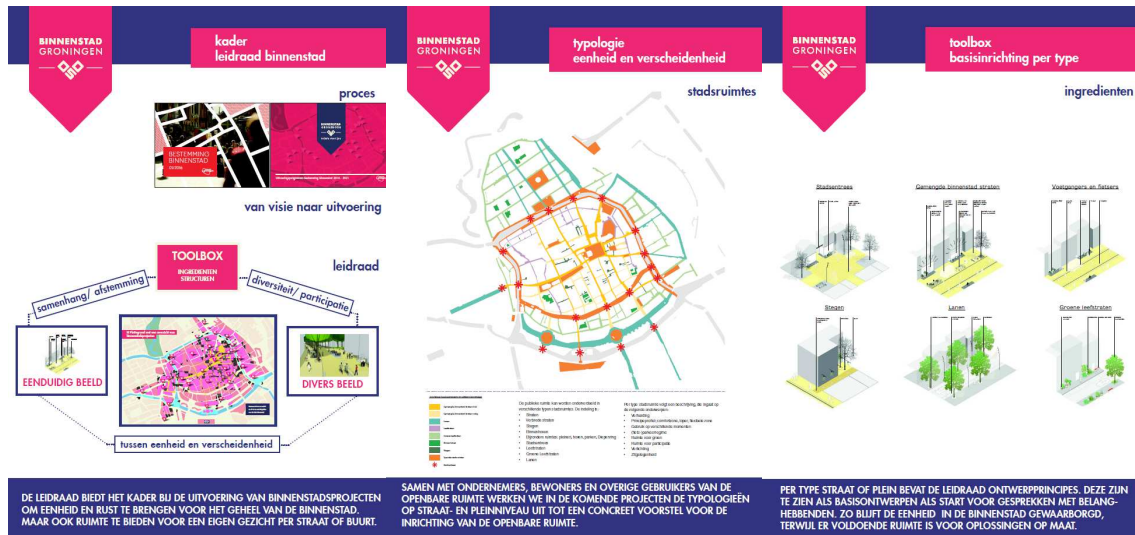
- Er een voorkeur is voor het scenario geschakelde plekken; het gebied moet deels de functie als doorgaand gebied ('stromen') behouden maar daarnaast moet er meer aandacht komen voor verblijven en beleven;
- Stadgers graag een scheiding zien tussen rijbaan en de trottoir te zien ten behoeve van de verkeersveiligheid;
- Het gewenst is bredere trottoirs te realiseren ten opzichte van de huidige situatie;
- Meer groen en meer ruimte om niet-commercieel te zitten gewenst zijn;
- Er oplossingen moeten worden gezocht voor het fietsparkeren;
- Het laden- en lossen in venstertijden georganiseerd moet worden.

Over het succes van fietsvakken zijn bezoekers verdeeld. Hoewel het fietsparkeren hierdoor beter is georganiseerd, vormen met name de fietsen voor de Albert Heijn in de Brugstraat in combinatie met het smalle trottoir een obstakel. De introductie van de vrije gevel waarlangs geen uitstallingen, terrassen e.d. mogen worden geplaatst langs de gevels werd positief ontvangen. De voorkeur van de bezoekers van het Binnenstadscafé heeft meegewogen in de keuze van een richting voor de uitwerking van het voorlopig ontwerp voor de herinrichting van de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm. Het is daarnaast belangrijke input geweest voor de inrichtingsleidraad.



Binnenstadscafé Astraat, Brugstraat, Munnekeholm en inrichtingsleidraad

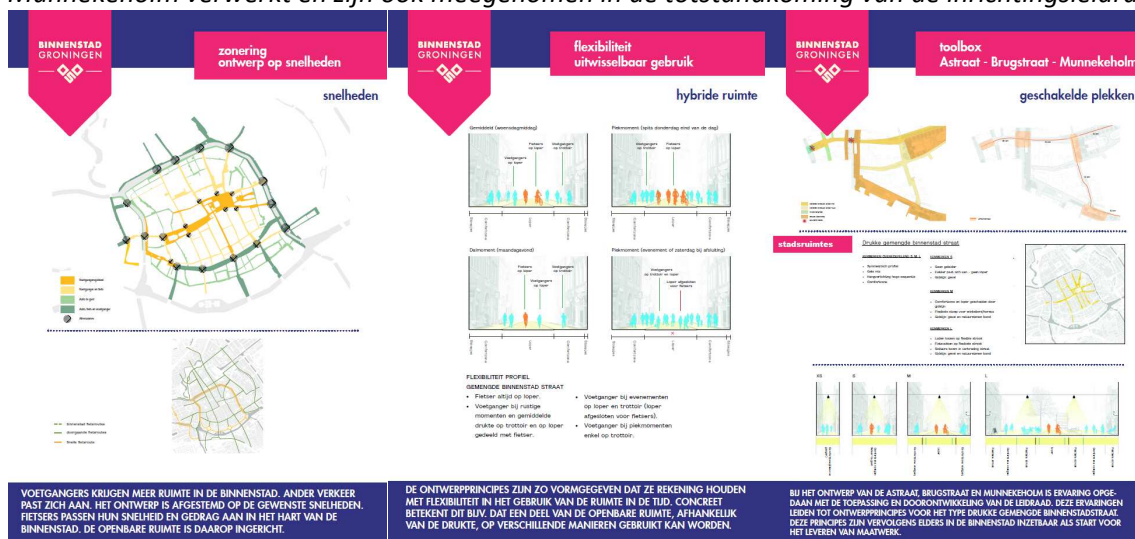
Tijdens het Binnenstadscafé over het voorlopig ontwerp voor de herinrichting van de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm (op 3 mei 2017) zijn de contouren van de inrichtingsleidraad gepresenteerd aan bewoners en andere geïnteresseerden.



De koppeling met het herinrichtingsproject maakte het mogelijk abstracte richtlijnen, zoals inrichtingsprincipes en stadsruimtes, te vertalen naar concrete uitwerkingen. Desalniettemin bleken de meeste bezoekers vooral geïnteresseerd in de toekomst van hun eigen straat of buurt. Dit maakte de inrichtingsleidraad voor veel aanwezigen een abstract document. De volgende vragen en opmerkingen kwamen vaak terug:

- Goede oplossingen voor fietsparkeerplekken en voldoende fietsparkeerplekken;
- De snelheid van gemotoriseerd verkeer en fietsers moet omlaag, de inrichting moet dit afdwingen;
- Terrassen: zowel uitbreiding voor levendigheid en gezelligheid, maar niet zodanig dat dit de toegankelijkheid beperkt;
- Handhaving op plaatsing van terrassen, venstertijden, geparkeerde fietsen en (logistiek) gemotoriseerd verkeer is nodig;
- Genoeg vrije ruimte in de straat om je te kunnen voortbewegen (ook anders mobilen);
- Voldoende zitgelegenheden;
- Aanwezigen vroegen zich af of de keuze voor stadsruimtes de mogelijkheid tot participatie inperkt en wat de typering van straten betekende voor keuzes in de straten;
- Wat zijn de gevolgen van gewijzigde verkeersstromen?
- Hoe en waar vindt stadsdistributie plaats?
- Anders mobilen hebben moeite met *shared space*.

De belangrijkste opmerkingen worden in het definitief ontwerp voor de Astraat, Brugstraat, Munnekeholm verwerkt en zijn ook meegenomen in de totstandkoming van de inrichtingsleidraad.



Werksessie met gemeenteraad

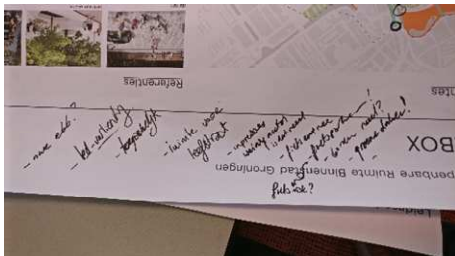
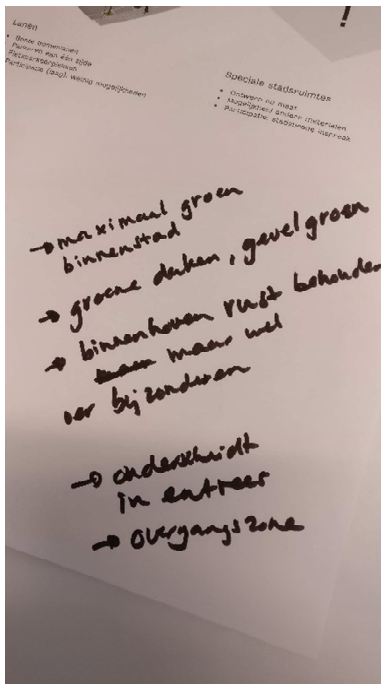
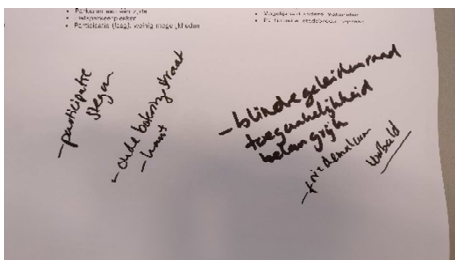
Op woensdag 17 mei 2017 is de gemeenteraad uitgenodigd voor een werksessie over de inrichtingsleidraad. Tijdens deze bijeenkomst is de gemeenteraad geïnformeerd over het proces, de contouren van de inrichtingsleidraad en de vervolgstappen. Daarnaast is de gemeenteraad aan de hand van drie workshops gevraagd mee te denken over belangrijke onderdelen van de inrichtingsleidraad.

Belangrijke opmerkingen tijdens deze bijeenkomst waren:

- **Stadsdistributie:** het verruimen van het venstertijdengebied tot aan de Diepenring is een optie. Ook daarbuiten kan gedacht worden aan uitbreiding (bijvoorbeeld in de Nieuwe Ebbingestraat). Echter, enkel het verruimen van het venstertijdengebied is niet voldoende om druk op de openbare ruimte door logistiek verkeer te verminderen. De distributie kan slimmer, kleiner en beter worden georganiseerd, wellicht per straat. Dit heeft een (overheids)duwtje in de rug nodig. Daarnaast is handhaving op de venstertijden belangrijk.
- **Verkeer:** de verblijfskwaliteit van het Gedempte Zuiderdiep kan beter, bijvoorbeeld door de stromen voor auto en de bus te combineren. Daarnaast werd schone lucht genoemd als belangrijk doel, waarvoor het terugdringen van vervuילend auto-, vracht- en busverkeer een oplossing is. Voor de Haddingestraat en Pelsterstraat bestaat de wens tot betere toegankelijkheid voor fietser (in twee richtingen) en (meer ruimte voor de) voetganger. In deze straten beheerst de auto op dit moment te veel het straatbeeld en de inrichting.
- **Parkeren:** de binnenstad heeft ook kortparkeren op straat nodig. In het terugbrengen van het aantal parkeerplaatsen op de Diepenring zien veel raadsleden kansen. Hierbij bestaat echter nog wel de zorg waar bewoners moeten gaan parkeren. Een taxistandplaats aan het Schuitendiep moet worden overwogen. Hierdoor hoeft het uitgaanspubliek niet door de stad naar het Kwinkenplein en hoeven taxi's niet door de Oude Ebbingestraat en Kreupelstraat. Hierdoor vermindert de overlast.
- **Fietsparkeren:** De stallingsopgave voor de fiets moet niet alleen worden opgelost met fietsvakken, maar met diverse stallingsmogelijkheden. De stallingsmogelijkheden mogen niet ten koste gaan van de toegankelijkheid voor anders mobiele.
- **Identiteit:** de koppeling van de middeleeuwse binnenstad met de rest van de binnenstad kan beter, met name de oversteek van de Diepenring (stadsentrees). Daarnaast vragen raadsleden zich af of bewoners van buiten de Diepenring er wel op zitten te wachten om onderdeel te worden van de binnenstad. Betekent het dat er ook meer geld gaat naar (bijvoorbeeld leefstraten in) die gebieden? En ligt daar de urgentie om leefstraten aan te leggen? Zorgt dit voor meer regels?
- **Groen/duurzaamheid:** de wens is maximaal groen in de binnenstad: naast bomen ook groene daken, groene gevels, klimplanten of potten. De binnenhoven moeten hun rust behouden, maar kunnen wel verbijzonderd worden met een gepast programma of door het verbeteren van de groenkwaliteit.
- **Water:** afkoppeling en oppervlakkige afvoer van hemelwater wordt toegejuicht.
- **Toegankelijkheid:** raadsleden onderstrepen het belang van toegankelijkheid, de toegankelijkheid van de binnenstad moet voor alle doelgroepen gewaarborgd worden. In het plenaire deel werd al gevraagd of onze manier van inrichting speciaal gericht is op bepaalde doelgroepen en of dit consequenties heeft. In de ontwerpen wordt uitgegaan van de 8 tot 80 filosofie, zodat de openbare ruimte toegankelijk is voor iedereen. De meeste raadsleden waren enthousiast over het gebruik van de stoepzone. Zij zijn ervan overtuigd dat dit leidt tot meer levendigheid en een betere uitstraling. Het waarborgen van de toegankelijkheid is een belangrijk aandachtspunt. De uitdaging is om een middenweg te vinden tussen het levendiger maken van de plint, zonder dat de toegankelijkheid (ontoelaatbaar) in het geding komt. Raadsleden zien graag dat met de stoepzone geëxperimenteerd wordt. In de vorm van

een pilot kan de stoepzone geïntroduceerd, ervaren en geëvalueerd worden. De precieze vormgeving van de stoepzone moet nog uitgewerkt worden.

- **Gebruik:** er is behoefte aan functieloze, niet geprogrammeerde ruimte en objecten, zoals trappen, kunst, etc.
- **Participatie:** de (letterlijke en figuurlijke) vrije ruimte in de verschillende straten en stadsruimtes verschilt. Dit geldt ook voor de ruimte om mee te denken voor bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Het informeren en meenemen in het proces gebeurt vrijwel overal, op sommige plekken is potentie voor meer betrokkenheid van belanghebbenden. Voornamelijk bij groene leefstraten ligt volgens raadsleden een kans om bewoners mee te laten bepalen. Dit gaat dus verder dan alleen inspraak of meedenken, bewoners zouden meer regie moeten krijgen zelf te bepalen hoe de straat eruit komt te zien (van groen tot bestrating). Ook bij de gangen/stegen is er potentie voor participatie van bewoners.



Externe afstemmingsrondes

Alle geïnteresseerden en belanghebbenden (waaronder bewonersorganisaties, ondernemers en belangenorganisaties) zijn uitgenodigd om kennis te nemen van de inrichtingsleidraad tijdens het binnenstadscafé op woensdag 3 mei 2017. Daarnaast zijn gericht afzonderlijk verschillende gesprekken gevoerd met belanghebbenden. De belangrijkste uitkomsten van deze gesprekken worden hieronder besproken.

Vertegenwoordiging van ondernemers Oosterkwartier

De ondernemers in het Oosterkwartier (Carolieweg, Oosterstraat, Gelkingestraat, Poelestraat) hebben een eigen visie opgesteld over belangrijke aandachtspunten voor de inrichting van dit deel van de binnenstad. Deze visie is gebaseerd op zes thema's:

1. Fiets: Groningen is een fietsstad, de fietser moet daarom het gebied goed kunnen bereiken en daar goed gefaciliteerd worden met voldoende fietsparkeergelegenheid.
2. Verbindingen: het Oosterkwartier is een uiteenlopend gebied met unieke karaktereigenschappen, deze kunnen meer met elkaar verbonden worden. Voornamelijk de dwarsstraten (bijvoorbeeld Carolieweg) kunnen beter worden betrokken bij het gebied.
3. Verblijfsklimaat: het gebied moet een aantrekkelijke (verblijfs)omgeving worden, waar bezoekers graag komen en optimaal gebruik maken van winkels en horeca (bijvoorbeeld door water, groen en speelelementen te integreren in de straat).
4. Veiligheid: de veiligheid van het gebied draagt bij aan een prettig verblijfsklimaat, voornamelijk de verlichting in het gebied kan beter en aantrekkelijker.
5. Toegankelijkheid: het gebied moet goed toegankelijk en bereikbaar zijn. bewegwijzering en signing kunnen eraan bijdragen dat de looproutes goed gebruikt worden.
6. Groen: de ondernemers willen bijdragen aan het vergroenen van het straatbeeld, dit verbetert de beleving van de binnenstad.

Deze visie is meegenomen in de inrichtingsleidraad. De inrichtingsleidraad biedt aanknopingspunten voor al deze thema's en biedt naast eenheid en samenhang ook de mogelijkheid voor diversiteit en de presentatie van een buurt als een uniek deel van de binnenstad.

Bewonersorganisaties in de binnenstad

De bewonersorganisaties in de binnenstad zijn geïnformeerd over de inrichtingsleidraad tijdens het gezamenlijk bewonersoverleg centrum. Hierbij aanwezig waren de volgende bewonersorganisaties:

- Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost
- Buurtvereniging Het A-kwartier
- Bewonersorganisatie HortusEbbinge (Hortusbuurt, Ebbingekwartier)

De belangrijkste vragen en opmerkingen gingen over:

- Toegankelijkheid: de beschikbare ruimte in de binnenstad moet toegankelijk zijn voor iedere doelgroep. Deze moet dus niet direct worden volgebouwd met terrassen en andere uitstallingen.
- Handhaving: daar waar geveluitstallingen niet toegestaan zijn of als er meer ruimte in gebruik wordt genomen dan is toegestaan, moet hierop streng worden gehandhaafd.
- Participatie: bewoners moeten betrokken worden bij de keuze voor bestrating en straatprofiel, bijvoorbeeld voor de Hoge en Lage der A in verband met de fietsroutes.

Healthy Ageing/de gezonde stad

De Rijksuniversiteit Groningen, de Hanzehogeschool en het UMCG zijn uitgenodigd om mee te denken over de inrichtingsleidraad. Dit werd gedaan aan de hand van de G6-richtlijnen, als kader voor Healthy Ageing. Dit moet integraal onderdeel worden van de uitvoeringsprojecten.

- Active transport: Mobiliteit met als doel het bevorderen van actieve beweging, door een veilige en energieke omgeving voor wandelaars en fietsers.

- Active recreation: Verschillende doel- en leeftijdsgroepen krijgen de mogelijkheid om deel te nemen aan recreatie-, sport- en speelplekken.
- Active building: Gebouwen die gebruikers aanmoedigen tot bewegen. Er worden aantrekkelijke relaties gelegd tussen de binnenwereld (het gebouw) en de buitenruimte.
- Access to green space: Het toevoegen van groene ruimte in de stad om bij te dragen aan minder stress, opvang van fijnstof en verkoeling bij hittegolven.
- Healthy food access: Het promoten om verse groente en fruit te verbouwen of te (ver)kopen.
- Active Citizenship: Het stimuleren van mensen om zich meer met de inrichting van de eigen ruimtelijke omgeving te bemoeien.

Deze zes richtlijnen zouden dus moeten worden geïntegreerd in de binnenstad. Hierbij werden de volgende opmerkingen gemaakt:

- Het is belangrijk aan te sluiten op grote verkeersstromen, bronpunten en doelen en doelgroepen die naar de binnenstad komen. Door hierop aansluiten met ingrepen zoals spelen en groen kan de binnenstad aantrekkelijker, leefbaarder en gezonder worden.
- Het aansluiten op het gedrag van de gebruiker is belangrijk, gezondheid is voor een groot gedeelte ook gedrag. De alledaagse (fysieke) leefomgeving is van invloed op gezond en ongezond gedrag en deze omgeving kunnen we beïnvloeden.

Er is nadrukkelijk aandacht geschonken aan het thema gezondheid in de inrichtingsleidraad.

Fietsersbond

Met de Fietsersbond is gesproken over een conceptdocument. Tijdens het gesprek zijn voornamelijk de verkeersstromen en fietsparkeren besproken:

- Het fietsparkeren is een van de belangrijkste opgaves in de binnenstad. Alle verschillende mogelijkheden moeten worden ingezet voor alle verschillende gebruikers en doelgroepen: fietsvakken (kort parkeren), stallingen in openbare ruimte (langer parkeren) en inpandige stalling (lang parkeren). Een concreet voorbeeld is de Vismarkt. Hier is behoefte aan een heldere stallingsmogelijkheid voor de vele geparkeerde fietsen.
- Om de druk door fietsstromen op te vangen is spreiding erg belangrijk. Hiervoor zouden straten als de Pelsterstraat zich goed kunnen lenen.
- Van en naar de Grote Markt moeten meerdere routes worden gefaciliteerd. Rondom de Grote Markt is ook sprake van een noord-zuidroute (voornamelijk Oosterstraat-Oude Ebbingestraat). Deze fietsstroom moet nog steeds de ruimte krijgen.

Deze aandachtspunten zijn meegewogen in het definitieve document.

Anders mobielen

Vanuit de Provinciale Chronisch zieken en Gehandicaptenraad Groningen (PCG) is een scan van de openbare ruimte in de binnenstad van Groningen georganiseerd. Met verschillende anders mobielen is gekeken naar de obstakels die anders mobielen tegenkomen in de openbare ruimte in de binnenstad. Dit is in het bijzonder gedaan voor de straten die in de komende jaren worden heringericht. Hierbij werden de volgende aandachtspunten benoemd:

- Geleidelijn: ontbrekend of niet leidend naar een volgend oriëntatiepunt;
- Waarschuwingstegels: ontbrekend of in rubber;
- (Te) smalle trottoirs;
- Obstakels langs de gevel, waardoor deze niet als gidslijn gebruikt kan worden;
- Ver uitstekende terrassen, waardoor onvoldoende ruimte op het trottoir overblijft;
- Zwevende reclameborden die niet herkenbaar zijn voor blinden/slechtzienden;
- Geleidelijnen die door terrassen heen lopen;
- Ontbreken van oversteekplaatsen.

Deze aandachtspunten worden integraal meegenomen in de ontwerpprocessen voor uitvoeringsprojecten.

Dit geldt ook voor het project Astraat, Brugstraat, Munnekeholm. In het ontwerpproces van dit project is veel aandacht besteed aan de toegankelijkheid van het gebied voor anders mobilen. Om te ervaren hoe deze doelgroep zich door de stad beweegt, heeft het ontwerpteam samen met de doelgroep in september 2016 een wandeling gemaakt door het gebied. Daarbij zijn de huidige knelpunten in kaart gebracht en aandachtspunten voor het ontwerp geformuleerd. De belangrijkste punten op een rij:

- Strakke, vlakke bestrating is een must. Verhogingen alleen daar waar zij functioneel zijn en dan moeten deze goed herkenbaar zijn (kleur, gidslijnen);
- Een goot als geleidelijk loopt ook daadwerkelijk als 'lopen in de goot';
- Op plekken waar mensen praten voelen slechtzienden/blinden zich veilig, creëer deze dus;
- Voor blinden/slechtzienden is verschillend gebruik op verschillende tijden erg lastig i.v.m. hun oriëntatie in het gebied;
- De gelopen afstand (Westerhaven – Der Aa-Kerk) was goed te doen voor de deelnemers, maar er zijn mensen die slechter ter been zijn;
- Blinden/slechtzienden oriënteren zich het liefst aan de hand van de gevels (gevel als natuurlijke gidslijn);
- Fietsen, terrassen, uitstallingen e.d. op trottoirs vormen obstakels;
- Drempels en kleine verhogingen vormen obstakels voor rolstoelgebruikers en slechtzienden;
- Een profiel zonder verhoogde trottoirband e.d. heeft de voorkeur voor rolstoelgebruikers maar blinden/slechtzienden kunnen zich dan juist minder goed oriënteren;
- Shared space is een lastig concept voor blinden/slechtzienden; zij kunnen zich niet oriënteren;
- Blinden moeten zich bij iedere stap opnieuw oriënteren;
- Brede trottoirs zijn een must.
- Verzoek om openbaar toilet te realiseren in het gebied.

Ook deze input is meegenomen in de inrichtingsleidraad.



Daarnaast zijn op woensdag 12 juli 2017 verschillende proefvlakken getest. De uitkomst van deze test draagt bij aan de keuze voor de nieuw aan te leggen straatprofielen. Bewoners en ondernemers uit de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm (Plekken-team), de doelgroep anders mobilen (met name blinden en slechtzienden) en de gemeenteraad zijn hiervoor uitgenodigd. Op een later moment wordt ook de Fietsersbond nog geconsulteerd.

Voor de proefvlakken waren in het bijzonder twee onderdelen van belang: de hybride zone en de gevelzone/stoep. De hybride zone is de overgangszone tussen de rijbaan en het trottoir. We noemen

hem hybride omdat deze op verschillende momenten van de dag anders gebruikt kan worden. Daarnaast is de vormgeving van de stoep van belang: we willen ervoor zorgen dat de realisatie van een stoep leidt tot een goede en herkenbare overgang tussen de comfortzone van de voetganger en het functionele gebruik langs de gevel. Hierdoor wordt de comfortzone gevrijwaard van gebruik dat tot verstoringen leidt. Daarnaast moet een soort natuurlijke handhaving ontstaan op het gebruik van de gevelzone, waardoor de toegankelijkheid voor blinden en slechtzienden wordt gewaarborgd.

De hybride zone en gevelzone/stoep zijn op de volgende aspecten getest:

1. Gebruik (zichtbaarheid en voelbaarheid, comfort voor voetganger en fietser)
2. Visueel (beeldkwaliteit, logica voor voetganger en fietser)
3. Cultuurhistorie, erfgoed en duurzaamheid
4. Beheer en onderhoud (waaronder afwatering en beheerkosten)
5. Financieel
6. Overig

De reacties waren zeer uiteenlopend, maar bovenal was iedereen zeer te spreken dat de proefvlakken zijn aangelegd, inclusief wanden als gevels en enkele stoepen (met tafels en stoelen).

In het ontwerpproces naar het definitief ontwerp voor de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm wordt een zorgvuldig traject doorlopen, waarin de definitieve vormgeving van de hybride rijloper en de gevelzone/stoep wordt bepaald. Deze aandachtspunten zijn ook meegenomen in de definitieve inrichtingsleidraad.

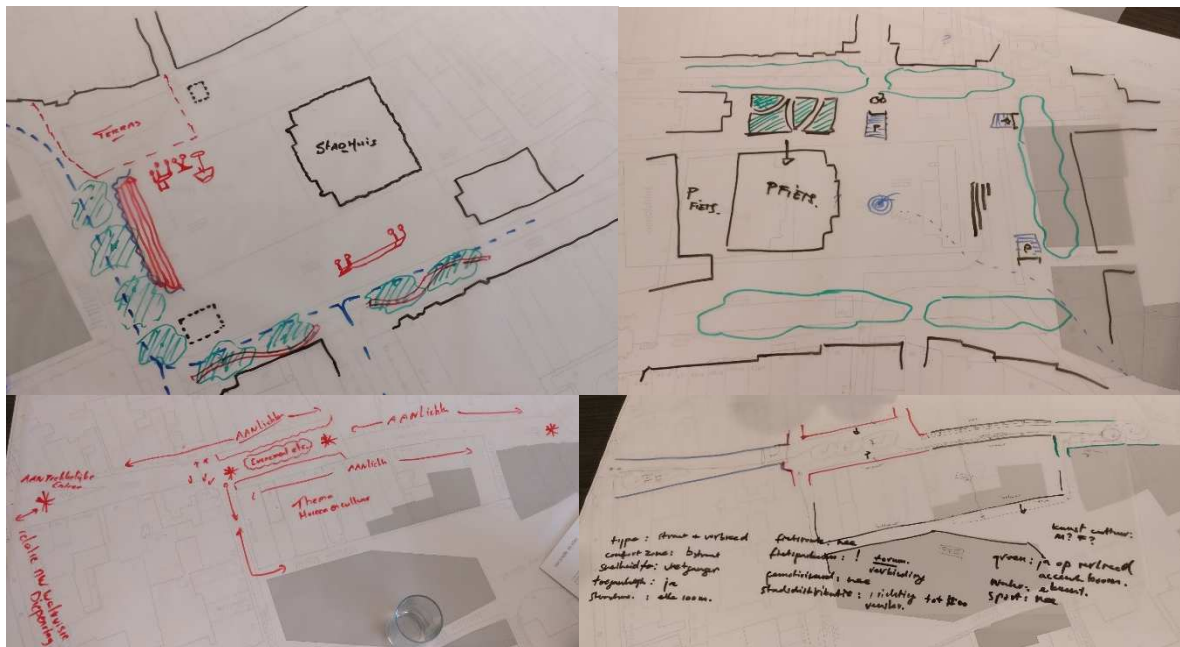
Interne afstemmingsrondes

Omdat de inrichtingsleidraad afwegingen voor de gehele binnenstad bevat, grenst het document aan veel verschillende beleidsdomeinen. Verschillende conceptdocumenten zijn gebruikt als praatstuk voor interne afstemming. De beleidsdomeinen verkeer (logistiek, fiets, parkeren), duurzaamheid en leefomgeving (klimaat, groen, water, energie), wonen en economie hebben alle een plaats gekregen in de inrichtingsleidraad. Ook is er in de leidraad aandacht geschonken aan het toezicht en beheer van de openbare ruimte.

Verder zijn het atelier stadsbouwmeester en stadsontwerp nauw betrokken geweest bij de totstandkoming van de inrichtingsleidraad. Met ontwerpers en andere collega's is na afronding van het conceptdocument een bijeenkomst georganiseerd om de inrichtingsleidraad toe te passen op concrete voorbeelden (Grote Markt, Poelestraat). Op deze manier kon de bruikbaarheid van de inrichtingsleidraad getoetst worden. De uitkomsten lieten zien dat de inrichtingsleidraad voldoende ruimte laat voor eigen invulling door ontwerpers en andere belanghebbenden, maar ook duidelijke gereedschappen bood voor de ontwerpen. Een aantal opmerkingen die hier werden gemaakt, zijn:

- Het oplossen van het fietsparkeren is een grote uitdaging. De oplossing kan niet in één maatregel worden gevonden, maar op verschillende plekken moet naar creatieve oplossingen worden gezocht.
- Als er nog gemotoriseerd verkeer (bijvoorbeeld taxi's, logistiek verkeer) door de straten moet kunnen rijden, moet daar voldoende ruimte voor zijn.
- Kunst kan veel doen met de beleving van de openbare ruimte. Kunst kan plekken tot leven brengen en kan bijvoorbeeld gecombineerd worden met spelen (referentie: aardvark in Arnhem).
- Sommige plekken hebben heel nadrukkelijk een eigen identiteit of thema. Er moet voldoende ruimte zijn om deze te verwerken in het ontwerp voor een plek.

Deze opmerkingen zijn verwerkt in het definitieve document.



3. TERUGKERENDE THEMA'S

De verschillende bijeenkomsten en gesprekken hebben geleid tot veel positieve en constructieve kritiek, nieuwe inzichten en waardevolle bijdragen. Hieronder worden de belangrijkste aandachtspunten en terugkerende thema's besproken.

Toegankelijkheid

In de binnenstad zijn hoofdroutes aangewezen, die de verschillende OV-bronpunten met elkaar verbinden en naar het stadshart leiden. Deze hoofdroutes worden zo vormgegeven dat ze voor iedereen toegankelijk zijn. Dit vraagt enerzijds om continue obstakelvrije zones die breed genoeg zijn (meer dan 2 meter). Anderzijds moet er op de hoofdroutes door de binnenstad voldoende (niet-commerciële) zitgelegenheid zijn. Bij benadering zou op elke hoofdroute om de 100 meter een bank moeten worden geplaatst.

In het gesprek over de gevelzone kwam de spanning tussen toegankelijkheid van het trottoir en levendigheid in de plint sterk naar voren. Het is belangrijk om, wanneer de gevelzone wordt vrijgegeven door gebruik door ondernemers en bewoners, dit niet ten koste te laten gaan van de toegankelijkheid van het trottoir. Blinden en slechtzienden gebruiken de gevel als gidslijn en zouden dus een ander oriëntatiepunt moeten hebben. Daarnaast is handhaving op het gebruik van de gevelzone nodig, om te voorkomen dat het trottoir te smal of ontoegankelijk wordt voor anders mobiele. Tegelijkertijd kan de stoepzone ook regulerend werken, als deze met ander materiaal ingericht wordt.

De uitdaging is om een middenweg te vinden tussen het levendiger maken van de plint, zonder dat de toegankelijkheid (ontoelaatbaar) in het geding komt. Een mogelijkheid is om met de stoepzone te experimenteren. In dit kader zijn al proefvlakken (met daarin hybride rijlopers en gevelzones) aangelegd en getest op bruikbaarheid.

Daarnaast wordt de comfortzone geïntroduceerd. Het nieuwe profiel gaat uit van één gedeelde ruimte voor alle gebruikers, waarbinnen belijning op een zachte manier een onderverdeling maakt in verschillende zones. In de basis gaat het hierbij om een rijloper voor rijdend verkeer en een comfortzone met voldoende ruimte voor voetgangers en anders mobiele.

Geschakelde plekken

Bij Let's Gro bleek voor de herinrichting van de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm een voorkeur te zijn voor het scenario 'geschakelde plekken'. Op een hoger schaalniveau is dit idee ook geïntroduceerd in de inrichtingsleidraad. In de binnenstad ontstaan op die manier plekken waar mensen graag verblijven en tussen die plekken is er ruimte voor verkeersstromen.

Fietsstromen en fietsparkeren

De fietser is bijna overal welkom in de binnenstad. Wel is het de bedoeling de fietser in een zo groot mogelijk gebied af te remmen en waar mogelijk af te laten stappen, om het comfort voor voetgangers te vergroten. 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. Om doorgaand verkeer zoveel mogelijk om de oude binnenstad heen te leiden, worden alternatieven aangeboden (Diepenring, Slimme Routes).

Elke fietser die de binnenstad als bestemming heeft wordt een keer voetganger. Rond dit overgangspunt (rand van de middeleeuwse stad) is parkeergelegenheid nodig. De mogelijkheid om fietsparkeren in de openbare ruimte op te lossen is beperkt. Fietsparkeervoorzieningen worden waar er ruimte is aan één zijde van de straat aangebracht met fietsvakken (kort parkeren) en stallingen (lang parkeren). Daarnaast zijn duidelijk bewegwijzerde, goed en snel toegankelijke fietsenstallingen

nodig, waar je fiets veilig staat. De fietsenkelder van het Forum en het station zijn voorbeelden van een dergelijke voorziening. Ook bij de Westerhaven, het Gedempte Zuiderdiep en de Ossenmarkt is zo'n voorziening nodig. Als voldoende capaciteit is gerealiseerd, is handhaving op fout geparkeerde fietsen mogelijk. Het organiseren van fietsparkeren komt weer ten goede aan de toegankelijkheid van de binnenstad.

Groen

Er is veel vraag naar vergroening van de binnenstad. De vraag is om zoveel mogelijk groen op verschillende manier te integreren in de binnenstad. Hierbij kan worden gedacht aan gevelgroen, groene (bomen)structuren en het verbeteren van de kwaliteit van het bestaande bomenbestand. Dit verbetert de leefbaarheid in de binnenstad en helpt mee de binnenstedelijke zomerhitte te temperen.

De middeleeuwse stad biedt weinig ruimte om veel groen oppervlak toe te voegen; hier kan voornamelijk iets gedaan worden aan de kwaliteit van het groen. In de (groene) leefstraten is ruimte om groen toe te voegen, ook in relatie tot participatie en eigen initiatief door bewoners. De Diepenring heeft al een groene structuur die meer benadrukt en van hogere kwaliteit kan worden. Dit geldt ook voor de zone die in de leidraad is benoemd als 'groene gordel'. Daarnaast bieden straten als de Nieuwe Ebbingestraat ruimte voor groene structuren.

Logistiek/distributie

Stadsdistributie kan slimmer, kleiner en efficiënter worden geregeld. De eenduidigheid van handavingsregimes binnen de middeleeuwse stad is van belang. Op termijn wordt de gehele binnenstad mogelijk venstertijdengebied (met uitzondering van zero emission vervoer, bevoorrading van supermarkten, versproducten, et cetera). In de binnenstad wordt de ruimte voor laad- en losplekken vrijgehouden, maar niet apart gematerialiseerd. Hierdoor wordt dubbel met bijvoorbeeld fietsvakken, uitstallingen en terrassen mogelijk. Op verschillende momenten kunnen verschillende doelgroepen gebruik maken van dezelfde ruimte. Dit zorgt ervoor dat er meer ruimte in het straatprofiel overblijft.

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. De kansen voor vergroening verschillen per gebied. Binnen de Diepenring is er weinig fysieke ruimte om het groenoppervlak uit te breiden. Wel kan hier het bomenbestand worden verbeterd en uitgebreid. Daarbuiten bieden de Diepenring, de lanen, de groene leefstraten en de zone die benoemd is als 'groene gordel' potentie voor vergroening.

Water

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. Het natuurlijke hoogteverschil kan worden ingezet om het regenwater (bijvoorbeeld over het maaiveld) af te voeren naar de Diepenring. Het water van de Diepenring moet kwalitatief beter worden en kan vervolgens beter toegankelijk worden gemaakt. Hierdoor ontstaat een koppeling tussen openbare ruimte en water, waardoor gebruik langs het water wordt gestimuleerd.

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. Daarom wordt op verschillende plekken ruimte gemaakt voor spelaanleidingen of sportgelegenheid.

Kunst en cultuur

Met de herinrichting van de binnenstad ligt er een kans om kunst beleefbaar en zichtbaar te maken in de openbare ruimte. Ook zou kunst ingezet kunnen worden om historische structuren zichtbaar te maken in de binnenstad.

Evenementen

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

Participatie

Bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden krijgen in de uitvoeringsprojecten te gelegenheid mee te denken of mee te werken aan het ontwerp voor de openbare ruimte. Gezien het aantal geïnteresseerden bij de verschillende bijeenkomst is er ook behoefte aan deze betrokkenheid bij projecten. Er is tevens waardering uitgesproken voor deze manier van inspraak. De mate van betrokkenheid en de vorm van participatie wordt per project bepaald. In grote lijnen volgen alle projecten de systematiek van placemaking: bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden worden betrokken worden bij de inrichting van de openbare ruimte, met als doel om plaatsen te creëren waar mensen graag verblijven.