

**BINNENSTAD  
GRONINGEN**



ruimte voor jou

voorlopig ontwerp **BUSSEN OVER OOST** | juni 2018

## INHOUDSOPGAVE

1.	inleiding	p. 3
2.	achtergrond en ambitie	p. 5
3.	verkeer	p. 10
4.	sint jansstraat en schoolstraat	p. 14
5.	maatregelen bussen over oost	p. 18

## DEELPROJECTEN BUSSEN OVER OOST

1.

### **Kattenbrug e.o.**

zie ontwerpnotitie Kattenbrug  
- Korth Tielens Architecten

2.

### **Route entree parkeergarage Forum**

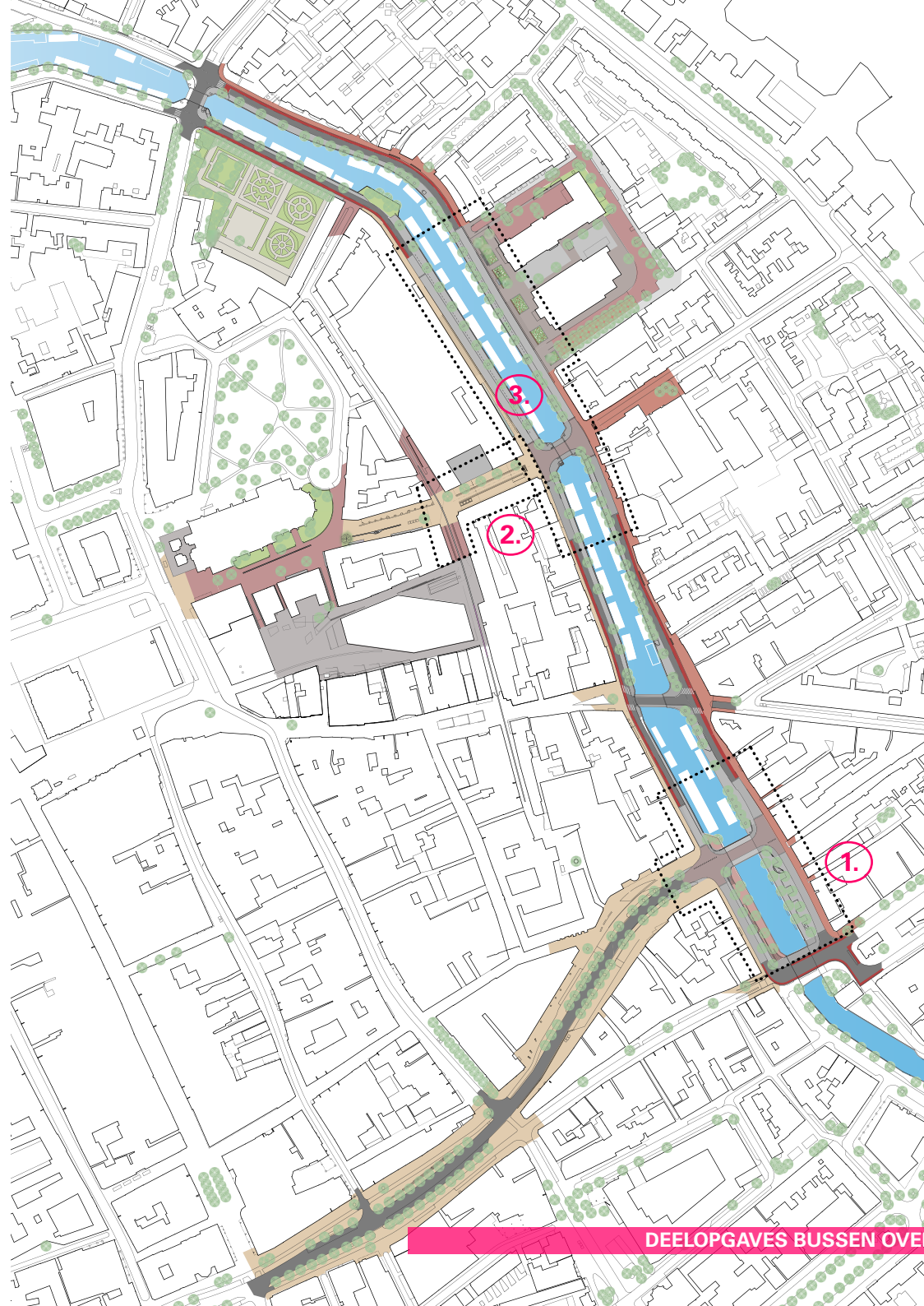
Sint Jansstraat oostzijde tussen Schoolstraat en Turfsingel  
Schoolstraat tussen Sint Jansstraat en Nieuwe Markt

3.

### **Maatregelen Bussen over Oost**

Herinrichting Sint Jansbrug e.o.  
HOV-haltes Schouwburg en Provinciehuis  
Vergroening Schouwburgplein

trottoirs Diepenring tussen Maagdenbrug en Steentilbrug  
aanpassing VRI Maagdenbrug





## Inrichtingsplan voor "Bussen over Oost"

Op 24 februari 2016 heeft de gemeenteraad de Binnenstadsvisie 'Bestemming Binnenstad' vastgesteld, de visie op het stadshart waarin de ruimtelijke ambities tot een samenhangend geheel zijn gesmeed. Meer ruimte voor de voetganger, meer aangename verblijfsruimte, meer groen, een betere toegankelijkheid, meer ruimte voor eigen initiatief: de visie geeft invulling aan het streven om de binnenstad aantrekkelijk, toegankelijk, veilig en bereikbaar te houden. De eerste majeure maatregel om de ruimte voor de voetganger en fietser ook daadwerkelijk te creëren, is het verleggen van de huidige busroutes door de binnenstad. De huidige busroute over de Grote Markt wordt verlegd naar de Diepenring. Om de busroute te kunnen verleggen en de bereikbaarheid van de binnenstad per openbaar vervoer te behouden zijn diverse ingrepen noodzakelijk. De belangrijkste daarvan zijn:

- een nieuwe brug over het Schuitendiep, in het verlengde van het Gedempte Kattendiep; zie hiervoor VO Kattenbrug - Korth Tielens Architecten
- nieuwe bushaltes bij Schouwborg/Provinciehuis;
- optimaliseren doorstroming voor de bus, door aanpassing van verkeerslichten bij Sint Jansbrug en Maagenbrug;
- herinrichten van Sint Jansstraat als looproute naar de binnenstad/Grote Markt.

### Doelstelling project Bussen over Oost

Het doel van het project Bussen over Oost is ruimte vrijspelen voor het verbeteren van het verblijfsklimaat in het oostelijke deel van de binnenstad, zodat we de volgende stap in het uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad kunnen realiseren: de herinrichting van de vrijgekomen ruimte op de Grote Markt en de aanloopstraten.

Hiertoe gaan we in het project Bussen over Oost de huidige busroute over de Grote Markt verleggen naar de Diepenring, met minimaal het behoud van de huidige reistijd van het openbaar vervoer, het waarborgen van vlotte en veilige verkeerssituatie op de nieuwe busroute en de herinrichting als looproute van de St Jansstraat tussen een nieuwe bushalte op de Diepenring en de Grote Markt.

### De Diepenring van Groningen

Ooit vormde een ring van water de fysieke en levendige begrenzing van de historische binnenstad. Deels is deze historische ring gedempt (Reitemakersreige - Zuiderdiep - Kattendiep). De diepenring heeft nu vooral een verkeersfunctie en is voornamelijk ingericht als parkeer- en verdeelring voor de binnenstad.

De wens is meer verblijfsfuncties en - kwaliteit toe te voegen om de bezoeker de mogelijkheid te geven om te genieten van de aantrekkelijkheid van dit deel van de stad en het water meer te

beleven. In de huidige situatie zijn daarvoor te weinig voorzieningen. Ook is de historische en functionele betekenis onderbelicht. Wandelende bezoekers vinden veel obstakels op hun weg.

### Visies

Vooralsnog is er geen actuele overkoepelende visie voor de herinrichting van de Diepenring. Wel zijn er een aantal sectorale beleidsstukken die samen wel een richting geven voor het ambitieniveau van de herinrichting.

In de Watervisie Groningen (2017) wordt de Diepenring een centraal onderdeel van de binnenstad benoemd. Hierdoor ontstaat een grotere en ruimere binnenstad, waarin nieuwe ontwikkelingen en initiatieven de ruimte kunnen krijgen. Dat vraagt op en langs de Diepenring om het verbeteren van de inrichting langs én op het water. De Diepenring kan een verbindende schakel vormen met meer ruimte voor verblijf, recreatie en varen, aansluitend bij de ambities uit de binnenstadsvisie. Daarmee wordt tegelijk antwoord geboden op de behoefte om de Diepenring meer als 'ontmoetingsplek' in te zetten, één van de ambities uit de top 10 van de G1000.

Volgens de nota moet worden gestreeft naar het verbeteren van de inrichting op en direct langs het water. Toegankelijkheid, beeldkwaliteit en contact met het water zijn daarbij belangrijk. Dat geldt in de eerste plaats voor de Diepenring, waar uitbreiding van de binnenstad gewenst is. Daarbij past meer contact met het water, meer verblijfskwaliteit op en aan het water. Het water moet 'van iedereen' worden.

In de Parkeervisie 2018-2024 wordt er gestreefd naar minder blik op straat om de ruimtelijke kwaliteit van de Diepenring te kunnen versterken.

In de Ontwerp Omgevingsvisie 2018 wordt het maken van een aangename openbare ruimte van de Diepenring als strategisch uitgangspunt gesteld.

### Leidraad

De 'Bestemming Binnenstad' 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.'

De Leidraad voor de openbare ruimte van de binnenstad van Groningen 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. De inrichtingsthema's en -principe uit de Leidraad worden besproken op pagina 7 en 8.

- Overkoepelende documenten
- Bestemming Binnenstad 2016
  - Nieuwe stadsruimtes - Leidraad voor de openbare ruimte van de binnenstad van Groningen 2017
  - Koersen op Water - watervisie 2017
  - Sterke Stammen - bomenstructuurvisie Groningen,
  - Parkeervisie 2018-2024
  - Ontwerp-omgevingsvisie 2018
  - Raadsvoorstel Bestemming Binnenstad 28 maart 2018 met uitwerking van de motie Diepenring voor alle Stadters



**RUIMTE  
VOOR DE  
STRAAT**





Rond 800 na Chr. vestigen Karolingische machthebbers aan de verkeersroute over de Hondsrug (de Hereweg) een steunpunt met een bestuurscentrum (een grafelijke hof), een kerk en misschien ook al een markt met tolheffing.

Rond 1040 staat de Duitse koning zijn steunpunt in Groningen af aan de bisschop van Utrecht. Voortaan was Groningen het steunpunt van het wereldlijk gezag van het bisdom Utrecht in het noorden. De eerste bisschop heeft veel in Groningen geïnvesteerd, zodat de markt enige tijd zelfs internationaal op de kaart kwam te staan.

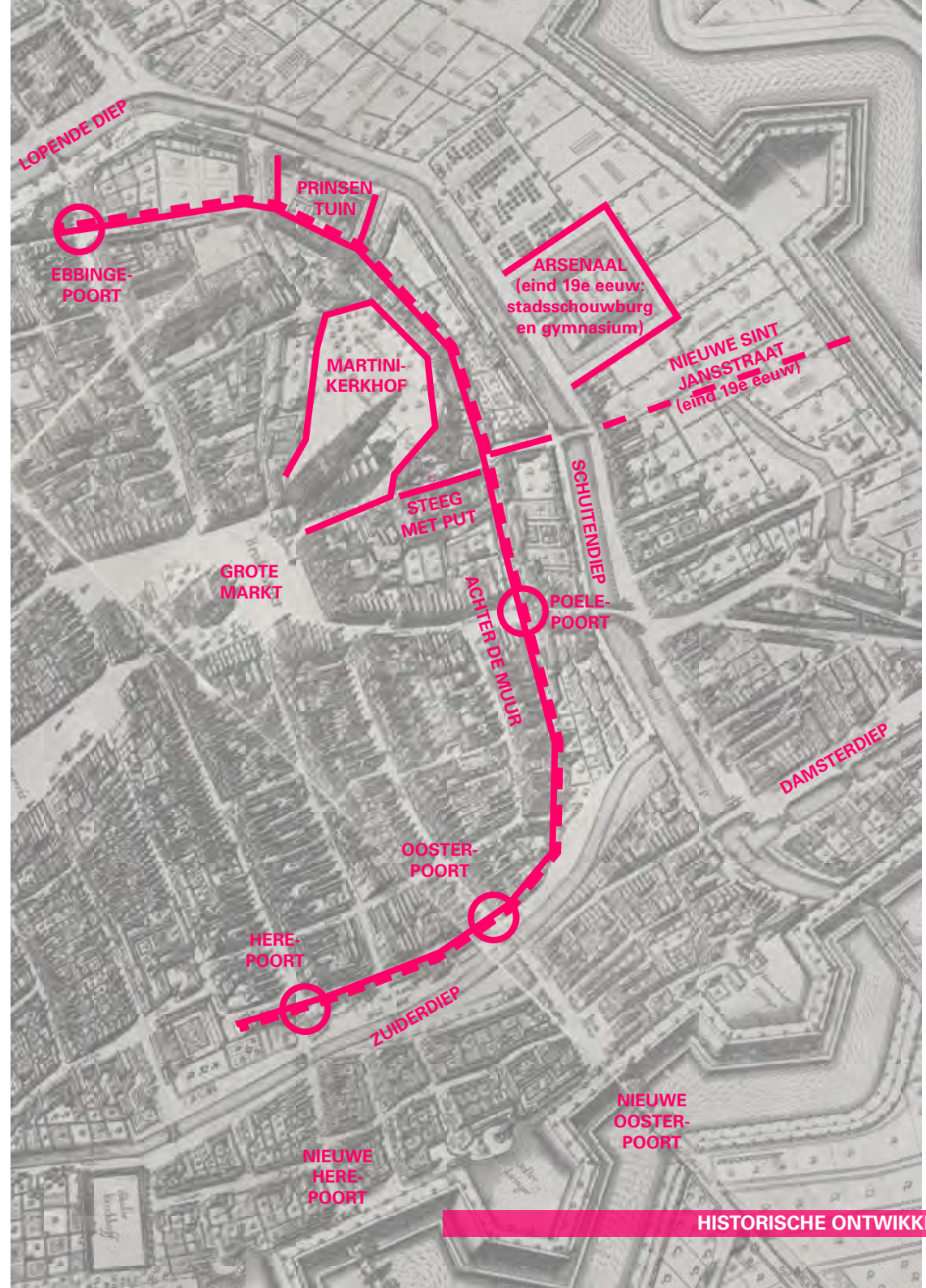
De stadsmuur bestond rond 1400 feitelijk uit een keermuur van bakstenen, die aan de veldzijde versterkt was met een aarden wal om kanonskogels op te vangen en daarvoor een gracht als extra hindernis. De stadsmuur met zijn wal en gracht was rond 1400 het bepalende element voor de ruimtelijke ontwikkeling in dit deel van de stad. Kort voor 1400 werd er een tweede structureel element toegevoegd aan de zuidoostelijke rand van de stad: het Schuitendiep. Het stadsdiep liep tot nabij de poort aan het einde van de Oude Ebbingestraat en vandaar in noordelijke richting als 'Selwerderdiep' tot nabij Noorderhogebrug

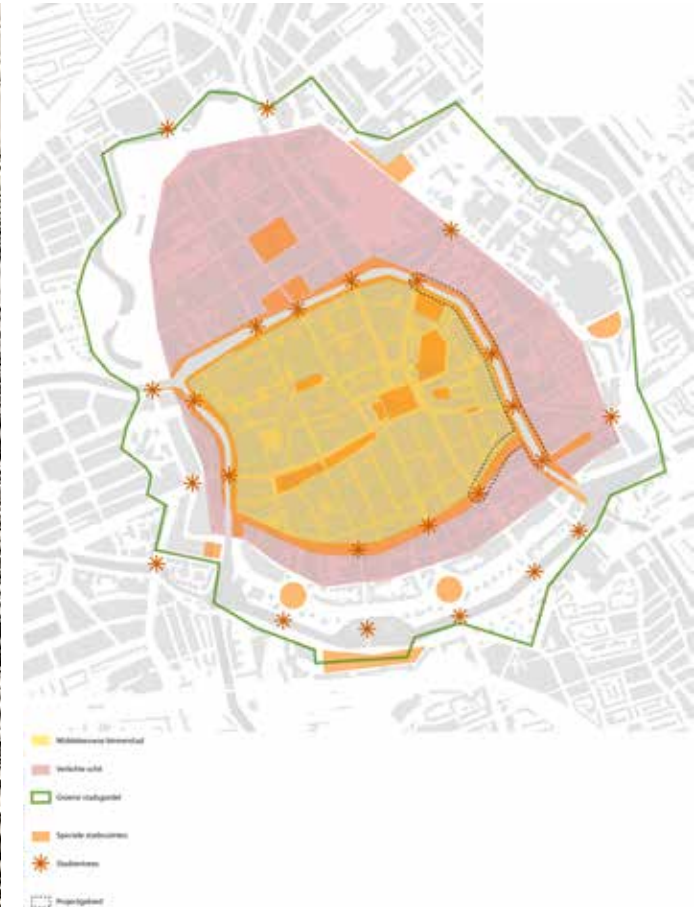
Enkele decennia na het graven van het Schuitendiep kwam er een tweede kanaal in deze hoek van de stad bij, het Damsterdiep.

Ten zuiden van de stad werd een langgerekt aarden 'bolwerk' aangelegd. In de wal zijn in 1472 en 1473 nieuwe Here- en Oosterpoorten gebouwd. De oude poorten bleven als binnen-poorten bestaan. Het bolwerk blijkt niet het enige grote werk rond 1470, maar dat overall aan de vestingwerken is gewerkt. Dat was inclusief het graven van het Lopendediep langs de noordrand van de stad. Voortaan waterde het Schuitendiep in hoofdzaak via het Lopendediep in westelijke richting af naar het Reitdiep en nog slechts secundair door het oude Selwerderdiep naar de Hunze.

Tussen 1608 en 1622 wordt er in fasen aan de nieuwe omwalling rondom de bestaande stad gebouwd. De uitleg had deze keer voornamelijk aan de noordzijde (huidige Hortusbuurt) en de oostzijde (huidig stadsdeel Binnenstad-Oost) plaats. Het Schuitendiep, Lopendediep, Boterdiep en het begin van het Damsterdiep met de sluis en de schuitenschuiversschans werden daardoor in de stad opgenomen. De ruimtelijke opzet aan de zuidzijde van de stad veranderde in 1608 niet zoveel. De voet van de nieuwe aarden wal met vooruitstekende hoekige bastions ('dwingers') werd op dezelfde lijn gelegd als de voet van het bolwerk uit 1471.

Tussen 1614 en 1637 wordt het Kattendiep uitgegraven, de gehele zuidelijke stadsgracht tot aan het Hoornsdediep.





## Zonering en regimes

De Groningse binnenstad bestaat uit een Middeleeuwse kern met daaromheen een verlichte schil en een groene stadsgordel. 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.

Door de druk op de huidige Middeleeuwse binnenstad, is er behoefte aan een grotere binnenstad. 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.

## 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. Het zijn belangrijke oriëntatiepunten in de binnenstad en dragen voor een groot deel bij aan (het verbeteren van) de verblijfskwaliteit.

De Diepenring is een belangrijke structuur om apart te noemen. Het Gedempte Zuiderdiep vormde van oorsprong met het Schuientdiep, 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.

## 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.



### 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. 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.

### 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 zoning. 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.

Uit: NIEUWE STADSRUIMTES: Leidraad voor de openbare ruimte van de binnenstad van Groningen



De Diepenring is vooral als verkeerswereld vormgegeven. Deze structuur heeft veel potentie om te vergroenen en de beleving van het water te versterken. De Diepenring vormt een onderdeel van de binnenstad. Belangrijk is de identiteit van de Diepenring zelf maar ook in relatie tot de binnen- en de buitenstad te bepalen.

Het karakter van de Diepenring is zeer gevarieerd en veelzijdig. Aan weerszijden van de waterweg bevinden zich veel verschillende functies, ruimtes en gebouwen. Van zeer grote als het nieuwe Provinciehuis of de Prinsentuin tot kleine als de openbare toiletten van Bouma of de bijzondere verbreding van de Poelestraat. Deze belangrijke historische structuur wordt doorsneden door de radialen die de vroegere middeleeuwse stad over land verbonden met het Ommeland. Deze kruispunten vormden en vormen stadsentrees die als belangrijke oriëntatiepunten in de stad fungeren.

Deze lijn is dus niet volledig als één geheel ontworpen, maar vormt een opeenvolging van verschillende stedelijke ruimtes die door de sterke structuur van het water aan elkaar vastzitten. De historische stedenbouwkundige opzet van dit deel van de stad biedt veel mogelijkheden meer onderscheid en herkenbaarheid in de ruimtelijke structuur aan te brengen.

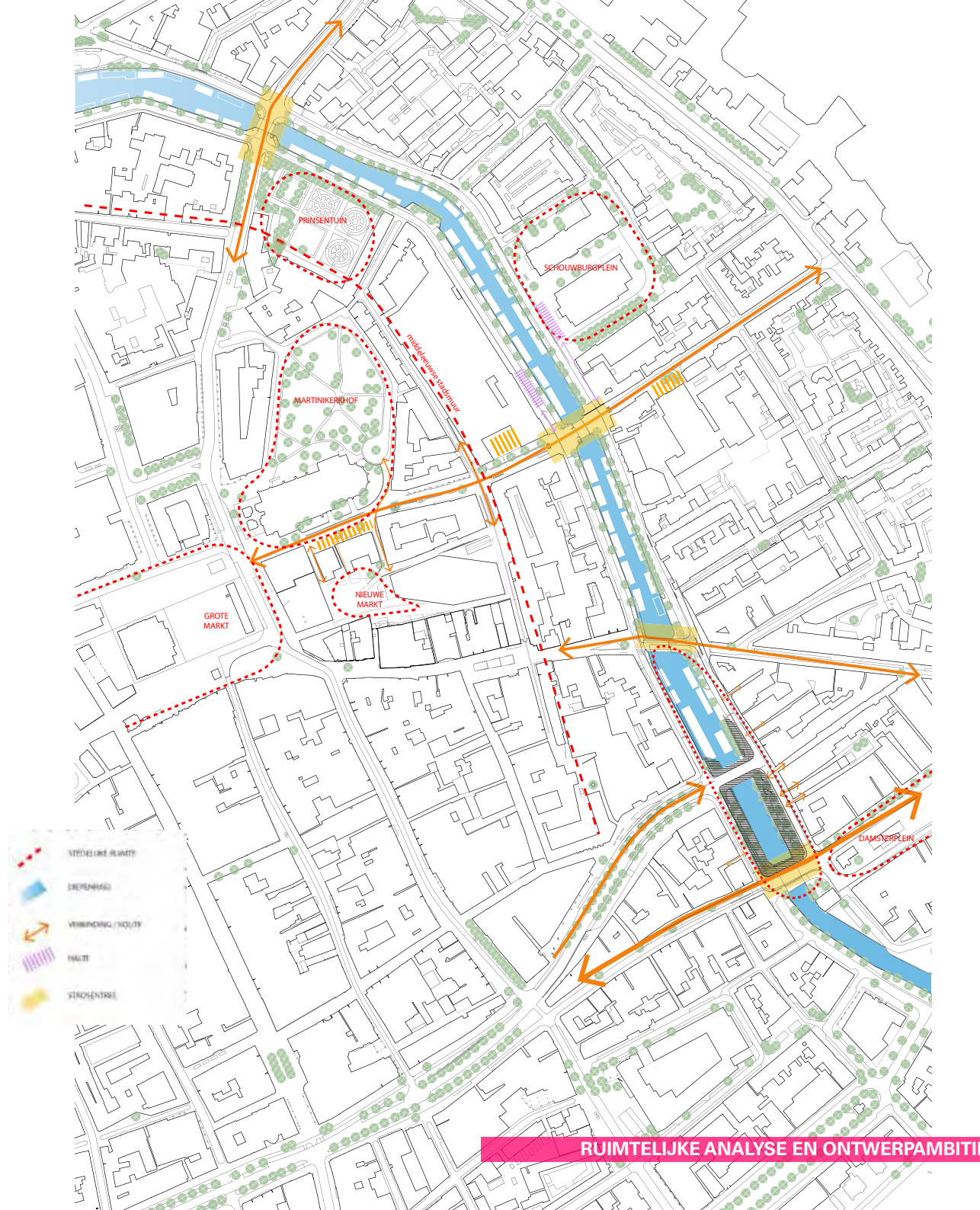
Het is van belang dat de verschillende deelprojecten geen incidenten zijn en in samenhang worden ontworpen. De mogelijke verdere ontwikkeling van de Diepenring in zijn geheel is een belangrijk ingrediënt. Daarmee is niet gezegd dat alle oplossingen uniform moeten zijn. Elke plek is immers anders. Een 'familie' van oplossingen past bij het veelzijdige karakter van de Diepenring.

Maar ook de koppeling met de binnenstad is van belang. Dit gebeurt door de materialisatie van de Middeleeuwse binnenstad - de gele steen - op de trottoirs aan de binnenzijde van de Diepenring toe te passen. Aan de andere zijde wordt de rode steen van de Verlichte schil toegepast. Daarmee vormt de Diepenring een overgang tussen de zones en heeft het tegelijkertijd haar eigen karakter.

Op termijn is het voorstelbaar dat ligplaatsen die aan een bijzondere stedelijke ruimte liggen verwijderd worden om zo de relatie met het water zowel functioneel als ruimtelijk te verbeteren.

Met de aanleg van de haltes en de entree tot de Forumparkeergarage is het van belang de Sint Jansbrug en - straat als stadsentree te versterken. Het inrichten van de Sint Jansbrug en de nieuwe haltes als binnenstedelijke ruimtes past bij de ambitie meer verblijfskwaliteit aan de Diepenring toe te voegen. Vooral bij de halte Stadsschouwburg kan door vergroening en een hoogwaardig vormgegeven halte de verblijfskwaliteit verhoogd worden.

Het doortrekken van de gele steentjes naar de Sint Jansbrug is een belangrijke ingreep om zowel de stadsentree te verduidelijken en meer verblijfskwaliteit toe te voegen in de Sint Jansstraat. Een herkenbare en vanzelfsprekende route naar de parkeergarages van het Forum en het Provinciehuis is van groot belang.





## Verkeersafwikkeling huidige situatie

De Diepenring en haar bruggen vormen een belangrijk onderdeel uit het Groningse verkeerscirculatieplan uit 1977 waarbij autoverkeer niet meer door de binnenstad kan rijden, maar de Diepenring als ontsluitingsroute functioneert om autoverkeer van en naar verschillende sectoren van de binnenstad te brengen. In de zomer van 2017 is de Diepenring heringericht waarbij de rijbanen zijn versmald van twee rijstroken naar één rijstrook en een fietsstrook. De verkeerslichten zijn gehandhaafd.

In de voor autoverkeer gebiedsontsluitende Diepenring-route tussen het Damsterdiep en het Boterdiep wordt de Diepenring gebruikt door andere verkeersroutes bij de Steentilbrug (m.n. auto's, bussen en fietsers), Poelebrug (m.n. fietsers), Sint Jansbrug (m.n. auto's en fietsers) en de Maagdenbrug (m.n. bussen en fietsers). De kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de Diepenring-route wordt voor een groot deel bepaald door de hoeveelheid verkeer en de inrichting op deze kruispunten. Door de recentelijke versmalling van twee rijstroken naar één rijstrook en een fietsstrook is de verkeersafwikkeling verslechterd op de kruispunten met verkeerslichten (Sint Jansbrug en Maagdenbrug). Hier is de opstelcapaciteit gehalveerd waardoor minder verkeer tegelijkertijd door "groen" kan rijden.

## Hoeveelheid verkeer huidige situatie

De hoeveelheid verkeer op de Diepenring is in de loop der jaren veranderd. Gedurende de bouw van de parkeergarage en kantoorgebouw op het Damsterdiep is de hoeveelheid verkeer afgenomen als gevolg van afsluitingen en omleidingsroutes. Na opening is de ontsluitingsroute weer aangesloten op de Europaweg waardoor de hoeveelheid verkeer weer is toegenomen. Door de bouw van het Forum en de nieuwe oostwand van de Grote Markt is de parkeergarage Naberpassage gesloten, met als gevolg dat minder verkeer van de Diepenring gebruik maakt.

De hoeveelheid verkeer in de huidige situatie (referentie situatie) is weergegeven op pagina 12. De hoeveelheid verkeer tussen de Maagdenbrug en Steentilbrug (het projectgebied Bussen over Oost) varieert tussen de 3200 en 4400 motorvoertuigen per etmaal.

## Verkeersafwikkeling Maagdenbrug en Sint Jansbrug

De huidige verkeersafwikkeling voor autoverkeer op de Diepenring bij de Maagdenbrug en Sint Jansbrug is zeer matig. Dit komt onder meer omdat de huidige verkeerslichten verouderd zijn en dat de opstelcapaciteit voor de verkeerslichten is gehalveerd door de reconstructie van twee opstelstroken naar één opstelstrook. Echter de belangrijkste oorzaak van de matige verkeersafwikkeling is de ongelukkige verkeerslichten-configuratie waardoor het doorgaande verkeer wat op de noord/oostelijke kade rijdt nooit tegelijkertijd kan rijden met het verkeer op de zuid/westelijke

kade. Eén van beide kades staat dus altijd te wachten voor een rood verkeerslicht.

## Verkeersafwikkeling Steentilbrug en Poelebrug

De verkeersafwikkeling voor autoverkeer bij de Steentilbrug en Poelebrug verloopt in de huidige situatie goed. Bij de Poelebrug heeft het doorgaande verkeer op de Diepenring voorrang ten opzichte van het verkeer uit de Poelestraat en Nieuweweg en wordt het niet opgehouden door verkeerslichten. Het autoverkeer richting het Damsterdiep moet voorrang verlenen aan verkeer van en naar het Gedempte Kattendiep, maar omdat deze hoeveelheden kruisend verkeer laag zijn, levert dit geen doorstromingsproblemen op. Bij de Steentilbrug heeft het doorgaande autoverkeer voorrang ten opzichte van de kruisende verkeersstromen. De Steentilbrug is overigens wel een complexe verkeerssituatie door de vele kruisende verkeersstromen.

## Overige stagnatie in de doorstroming

Op de Diepenring wordt op veel plaatsen geparkeerd. Door parkeermanoeuvres wordt het doorgaande verkeer kortstondig opgehouden. In incidentele gevallen komt het daarnaast voor dat bevoorradend verkeer op verkeerde plekken hun goederen laad en/of lost, waardoor het doorgaande verkeer moeilijk of niet kan passeren en dus wordt opgehouden. Dit leidt tevens tot verkeersonveilige situaties.

## Verkeersafwikkeling toekomstige situatie

Aan de Diepenring, als ontsluitingsroute voor autoverkeer en een "slimme" fietsroute voor fietsverkeer, wordt met de nieuwe busroute een extra functie toegekend. Als onderdeel van het project Bussen over Oost worden diverse maatregelen getroffen die zowel bijdragen aan een vlotte en betrouwbare busroute als aan de verbetering van de doorstroming van het autoverkeer.

## Hoeveelheid verkeer toekomstige situatie

Als gevolg van de nieuwe busroute zal de hoeveelheid verkeer op de Diepenring, tussen de Kattenbrug en de Maagdenbrug met circa 350 bussen per richting toenemen. Echter wordt de grootste toename van het verkeer veroorzaakt door de nieuwe parkeergarage onder het Forum. Er zijn echter ook ontwikkelingen die juist een afname van de hoeveelheid verkeer met zich meebrengen, zoals de aanleg van het toekomstige OV-knooppunt in de Bloemingsingel en een onaantrekkelijke autoroute tussen de Diepenring en de Petrus Campersingel. De toekomstige hoeveelheid verkeer

(10 jaar na uitvoering Bussen over Oost) tussen de Maagdenbrug en Steentilbrug (het projectgebied Bussen over Oost) zal variëren tussen de 3800 en 7000 motorvoertuigen. De grootste groei (2800 motorvoertuigen per etmaal) is (logischerwijs) op de westelijke kade van de Diepenring tussen de Steentilbrug en de Kattenbrug. De capaciteit van de Diepenring is overigens groot genoeg om deze groei op te vangen. De hoeveelheid verkeer in de toekomstige situatie (10 jaar na uitvoering Bussen over Oost) is weergegeven op pagina 12. De verschillen ten opzichte van de huidige situatie zijn ook weergegeven op pagina 12.

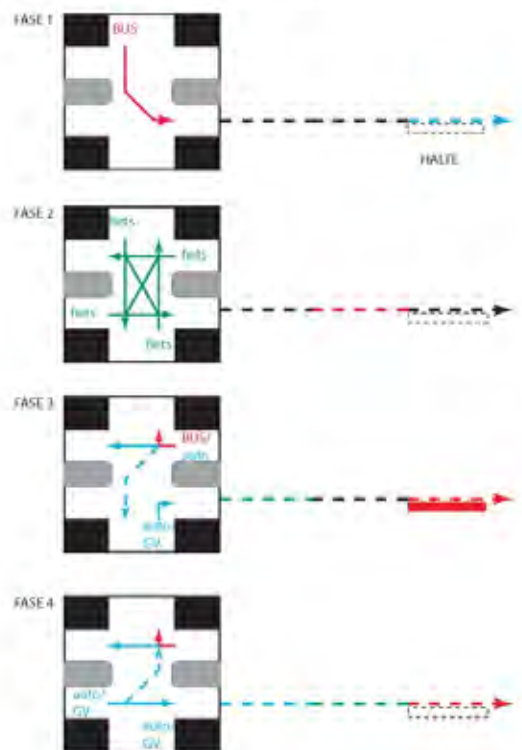
## Aanpassing verkeerslichten bij de Maagdenbrug

De Maagdenbrug blijft een belangrijk kruispunt van verschillende verkeersroutes vormen. De Diepenring is onderdeel van een belangrijke ontsluitingsroute voor autoverkeer, waarbij de Maagdenbrug onderdeel is van de parkeerroute van verkeer uit het noorden naar de Boterdiep-parkeergarage. De Maagdenbrug is daarnaast het kruispunt van een belangrijke autoroute met een drukke fietsroute tussen de binnenstad en het UMCG. Ten derde zal de Diepenring in de toekomst een steeds belangrijkere rol gaan spelen voor fietsers die de Diepenring gebruiken als een "slimme" fietsroute, een snelle comfortabele route om de binnenstad, in plaats van er dwars doorheen. En ten slotte wordt de Maagdenbrug in de huidige situatie gebruikt door bussen van en naar de Grote Markt. In de toekomstige situatie rijden bussen vanuit de W.A.... Scholtenstraat niet meer rechtdoor richting Kattenhage, maar slaan linksaf de Turfsingel op.

De sterk verouderde verkeerslichten bij de Maagdenbrug worden vernieuwd en aangepast om de verschillende verkeersstromen zo goed mogelijk te kunnen blijven regelen. De huidige verkeerslichten zijn sterk verouderd. Verkeerslichten met OV-prioriteit zorgen ervoor dat bussen vlot door kunnen rijden en de Maagdenbrug kunnen passeren. Vooral voor het autoverkeer op de Diepenring welke in noordelijke richting rijdt, levert dit voordelen op. De benodigde aanpassingen aan de verkeerslichten betreffen het apart regelen van fietsers, het aanbrengen van speciale detectie die bussen van andere voertuigen kunnen onderscheiden, detectie bij de haltes en een andere programmering van de fasevolgorde. Door een slimme instelling wordt er voor gezorgd dat het passeren van bussen door ander verkeer bij de halte bij het Provinciehuis nauwelijks voorkomt, wat ten gunste komt van de verkeersveiligheid en doorstroming van het verkeer. Door in de fasevolgorde van de verkeersregeling als laatste het verkeer uit noordelijke richting groen te geven, nadat bussen uit de W.A. Scholtenstraat groen hebben gekregen, hebben bussen ruim tijd om te halteren bij het Provinciehuis. Het achteropkomende verkeer komt dus "later" aan waardoor de kans op het eventueel moeten passeren van bussen klein is (en dus ook de hinder in verkeersafwikkeling). Dit principe is in de volgende afbeelding schematisch weergegeven.

Door de OV-prioriteit zal met name het verkeer dat in zuidelijke richting rijdt, belemmeringen in de doorstroming ondervinden. Dit is overigens in de huidige situatie ook al zo en zal dus niet verbeteren. Eventuele verbeteringen voor verkeer in zuidelijke richting zijn overigens wel mogelijk door links afslaand verkeer op de Diepenring te verbieden. Door deze maatregel kan het verkeer op zowel de noord/oostelijke als op de zuid/westelijke kade tegelijkertijd "groen" krijgen en kan de wachttijd gehalveerd worden. Voor verkeer in de richting van het Boterdiep betekent dit dus dat zij zullen zoeken naar een andere route. Deze verkeersmaatregel draagt niet direct bij aan een verbetering van de doorstroming van bussen en is dan ook geen onderdeel van het project. Bovendien zijn de verkeerseffecten van deze eventuele maatregel niet onderzocht.

VRI-doseert richting halte diepenring



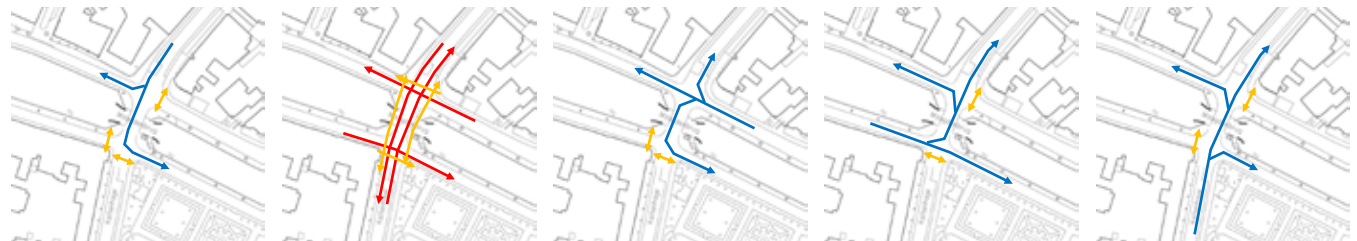
### Vergroten verkeersveiligheid fietsers

In de huidige verkeerslichtenregeling krijgen fietsers gelijktijdig groen met het gemotoriseerde verkeer. Op alle takken van het kruispunt is een OFOS (opgeblazen fietsopstelstrook) aangebracht om links afslaande fietsers een goede plek te geven, zodat fietsers dan niet meer hoeven te wachten totdat alle auto's zijn weggerezen.

Voor recht doorgaande of rechts afslaande fietsers blijft een conflict met rechts afslaande voertuigen waarbij fietsers in de dode hoek terecht kunnen komen. In de toekomstige situatie waarbij veel bussen rechts afslaan richting de W.A. Scholtenstraat wordt dit probleem groter.

Om dit probleem te verhelpen, wordt voorgesteld fietsers apart in de verkeerslichtenregeling op te nemen waardoor fietsers nooit gelijktijdig met gemotoriseerd verkeer het kruispunt op rijden en gevaarlijke situaties (zoals de dode hoek) kunnen worden voorkomen. Om dit mogelijk te maken zullen alle OFOS-en verwijderd moeten worden en zullen op alle takken van het kruispunt aparte fietslichten geplaatst moeten worden.

In de praktijk kunnen fietsers uit alle richtingen van het kruispunt gelijktijdig groen krijgen. Fietsers op de drukke fietsroute tussen de binnenstad en het UMCG hebben als voordeel dat zij, in tegenstelling tot de huidige situatie, nu alle ruimte op de Maagdenbrug kunnen gebruiken en niet gezamenlijk met het busverkeer de brug hoeven op te rijden.



Voorstel: groenfasen zonder deelconflicten fietsers en gemotoriseerd verkeer, zonder OFOS-en en aparte fietslichten (rood = fietsers, blauw = gemotoriseerd verkeer, geel = voetgangers)



Huidige situatie: groenfasen met deelconflicten fietsers en gemotoriseerd verkeer (rood = fietsers, blauw = gemotoriseerd verkeer, geel = voetgangers)

In onderstaande afbeeldingen zijn de verschillende groenfasen gevisualiseerd. De definitieve fasevolgorde en benodigde groentijden moeten nog bepaald worden en hangen o.a. af van het exacte verkeersaanbod.

### Verwijderen verkeerslichten bij de Sint Jansbrug

Door het verwijderen van de verkeerslichten bij de Sint Jansbrug wordt de grootste belemmering in de doorstroming voor autoverkeer op de Diepenring-route tussen het Damsterdiep en het Boterdiep opgeheven. De reistijd voor autoverkeer (en bussen) wordt door deze maatregel tot circa één a twee minuten verkort.

Ook het verkeer van en naar de nieuwe parkeergarage onder het Forum zal beter af kunnen wikkelen met een situatie zonder verkeerslichten bij de Sint Jansbrug.

### Aanleg nieuwe brug ter hoogte van Gedempte Kattendiep

De Kattenbrug wordt aangelegd om een snelle en kortere busroute te realiseren en de complexe verkeerssituatie op de Steentilbrug sterk te vereenvoudigen. Echter mag iedereen gebruik maken van deze brug. Het autoverkeer naar het Gedempte Kattendiep rijdt in de toekomst via deze nieuwe brug waardoor complexe verkeerssituaties op de Steentilbrug voor een groot deel worden vermeden.

Er is gekozen om, net als in de huidige situatie, het verkeer van en naar het Gedempte Kattendiep voorrang te geven ten opzichte van het verkeer op de Diepenring. Deze maatregel verslechtert hiermee niet de verkeersafwikkeling voor het verkeer op de Diepenring.

## Overige maatregelen

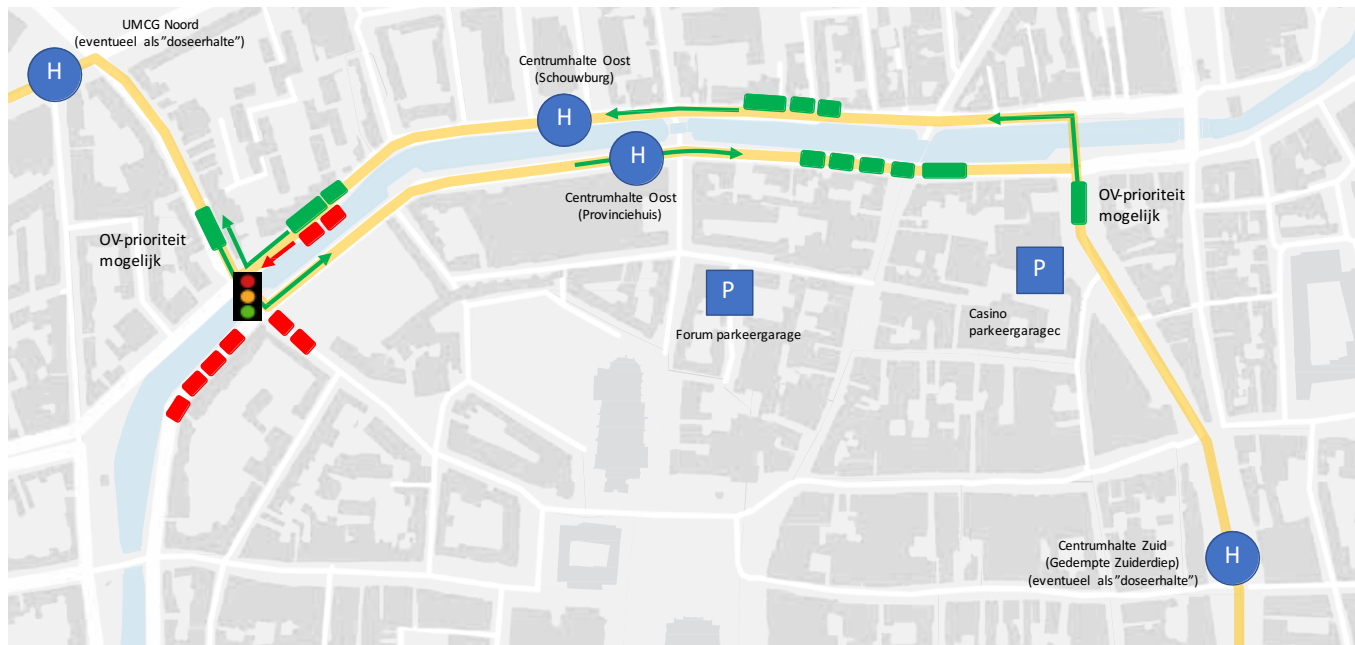
Nabij de haltes is het functioneel noodzakelijk een aantal parkeerplaatsen te verwijderen, zodat verkeer de halterende bussen bij de haltes kunnen passeren. Tegelijkertijd is er de wens de verblijfskwaliteit en beleving van de Diepenring te verbeteren. Om die reden is voorgesteld het aantal parkeerplaatsen op de Diepenring met 100 plaatsen te verminderen. Vanuit verkeerstechnisch oogpunt is deze vermindering, waarbij zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming verbeterd, eerder een noodzaak dan een wens.

Ten behoeve van de verkeersveiligheid bij de Kattenbrug en de Sint Jansbrug worden maatregelen getroffen om een overzichtelijkere verkeerssituatie te creëren. Voetgangers maken geen gebruik meer van de zebra, maar kunnen de kruisende verkeersstroom op de Diepenring via de kortste en meest logische route oversteken. Het autoverkeer krijgt hiermee nog meer voorrang ten opzichte van de huidige situatie. Hier staat overigens wel tegenover dat er een lagere rijsnelheid (30 km/uur) ter plaatse van het kruispunt wordt afgedwongen, ten behoeve van een veilige en overzichtelijke verkeerssituatie. Het instellen van een lagere maximale toegestane snelheid in combinatie met het opheffen van voorrang voor voetgangers, heeft nauwelijks effect op de doorstroming.

## Freeflow

Door alle hierboven genoemde verkeersmaatregelen, met als primair doel een vlotte, veilige en comfortabele busroute die tenminste net zo snel is als de busroute via de Grote Markt, kunnen bussen tussen UMCG-Noord en het Gedempte Zuiderdiep, tussen de Maagdenbrug en de Kattenbrug in een "vrije route", met voorrang en zonder grote belemmeringen, doorrijden naar het Gedempte Kattendiep. De verkeerslichten bij de Maagdenbrug en de voorrangsregeling op de Kattenbrug zorgen ervoor dat het busverkeer met prioriteit en/of voorrang de Diepenring op kunnen rijden.

Het autoverkeer ondervindt de grootste hinder in de verkeersafwikkeling bij de Maagdenbrug, rijdend in zuidelijke richting. Op de rest van de route profiteert de auto mee met de verkeersmaatregelen die in eerste instantie worden genomen voor een vlotte en veilige busroute. Deze maatregelen hebben geen invloed op de verkeersafwikkeling in de omgeving.





## SINT JANSSTRAAT oz SCHOOLSTRAAT

- entree binnenstad
- herkenbare route parkeergarages
- straatprofiel als Astraat
- meer ruimte voor voetgangers door bredere trottoirs
- fietsvriendelijke inrichting
- parkeerplaatsen worden verwijderd
- aanbrengen gele klinkers
- kasseienstrook als referentie middeleeuwse muur
- nieuwe verlichting

Provinciehuis

projectgrens

Sint Jansstraat oz

projectgrens

de huidige parkeerplaatsen in de Sint Jansstraat (incl. westzijde ca. 8 stuks) worden verwijderd. De verblijfsruimte wordt vergroot en verbeterd.

Aan het begin van de straat wordt een fietsvak aangebracht.

## SINT JANSSTRAAT wz MARTINIKERKHOF zz

uitwerking volgt in het najaar 2018

Schoolstraat

projectgrens

Ter plaatse van de Nieuwe Markt wordt een tijdelijke bestrating aangelegd om zo de afbouw en inhuizing van het Groninger Forum mogelijk te maken (definitieve inrichting is onderdeel project Nieuwe Markt/Forum)

entree Forum parkeergarage  
(project Nieuwe Markt)

SINT JANSSTRAAT oz



huidig

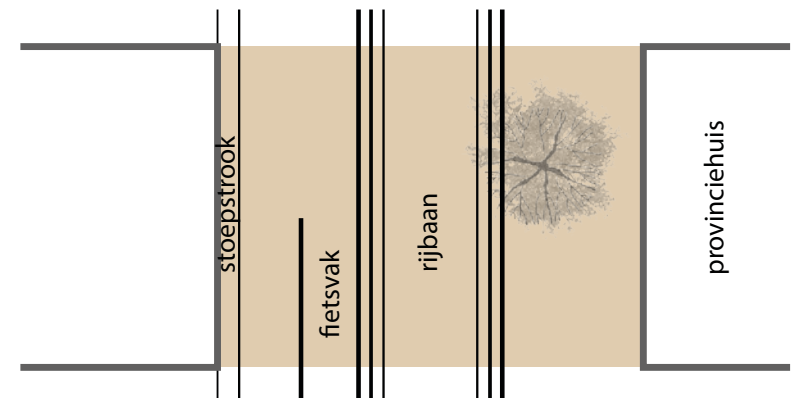
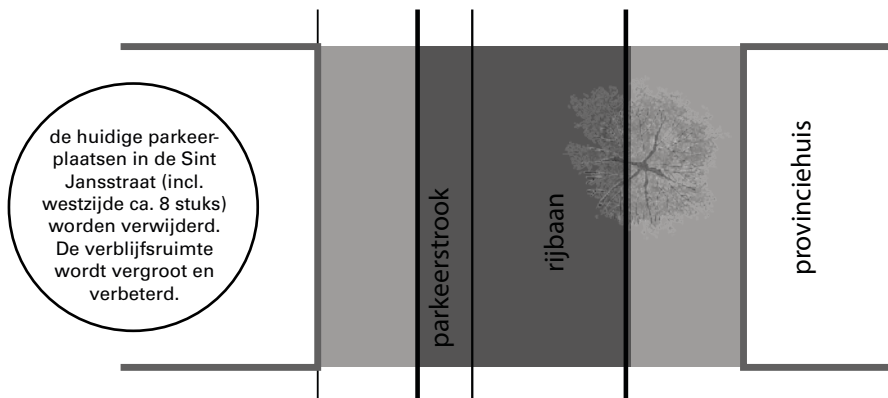
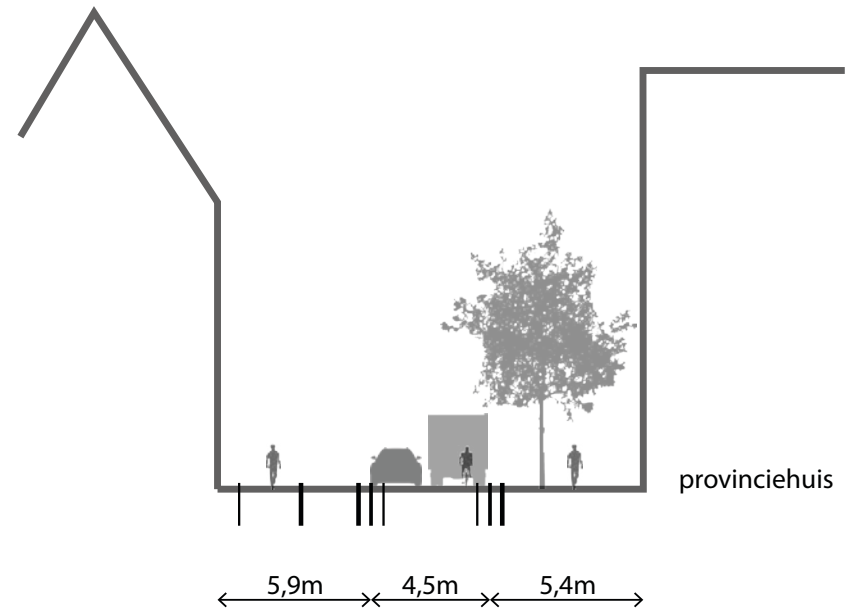
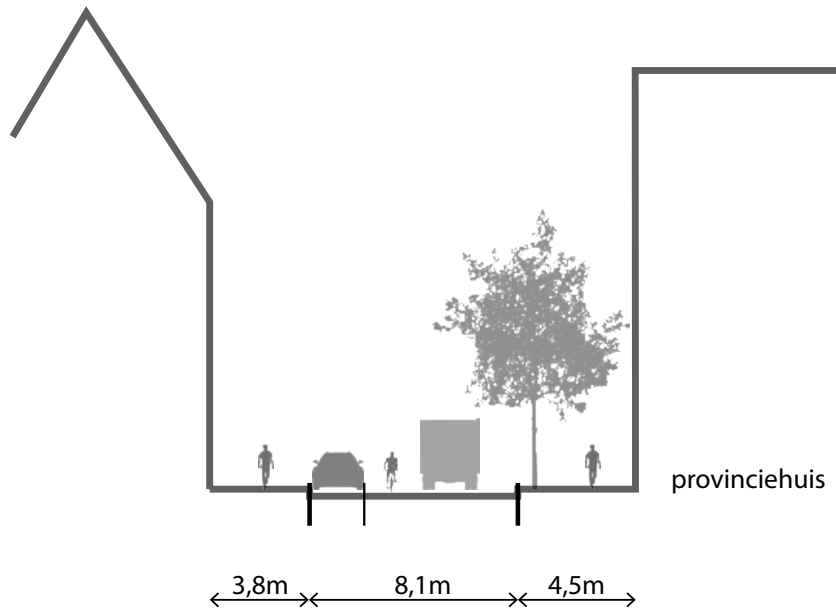
De brug en de straat vormen de stadsentree. Deze plek heeft een duidelijke binnenstadssfeer, en is daarom afgestemd op de zwakste verkeersdeelnemer, de voetganger. Nieuwe bestrating op rijbanen en trottoirs en nieuwe verlichting versterken het karakter van de plek als stadsentree.



voorstel

STADSENTREE SINT JANSSTRAAT EN - BRUG





HUDIG



TOEKOMSTIG ('Astraat-profiel')





## Maatregelen Bussen over Oost

De overige maatregelen noodzakelijk om de bus goed via de Diepenring te laten rijden moeten voldoen aan een aantal belangrijke voorwaarden, zoals op 28 maart jl. met de gemeenteraad gedeeld. Naast eisen vanuit het openbaar vervoer (goede en betrouwbare doorstroming, rijtijd minimaal hetzelfde als via de Grote Markt, goede halteringsmogelijkheden), vinden wij dat het nieuwe ontwerp vooral verkeersveilig moet zijn en daarnaast als onderdeel van de binnenstad voorzien moet zijn van een hoogwaardige en toegankelijke inrichting. Het accentueren van de kwaliteit van de Diepenring en de versterking van het beleven van het water zijn aandachtspunten. De inrichting mag niet overal 'anders' te zijn, eenduidigheid en herkenbaarheid zijn hier de sleutelbegrippen. Naast dat de Diepenring zelf een hoofdfietsroute is, is het kruisende fietsverkeer (naar de binnenstad, scholen, UMCG) minimaal net zo belangrijk. Tot slot dienen de parkeergarages onder het Forum en het Provinciehuis goed bereikbaar en vlot ontsloten te kunnen worden.

- De te nemen maatregelen Bussen over Oost zijn in dit hoofdstuk uitgewerkt en beschreven. De hoofdpunten van dit voorlopig ontwerp zijn:
- de inrichting van de openbare ruimte bij de Sint Jansbrug (incl. haltes) wordt zodanig aangepast dat het verkeer dat hier rijdt (bus, auto, fiets) zich automatisch aanpast aan de nieuwe situatie. Een lagere snelheid wordt door de inrichting afgedwongen ten behoeve van verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit. Dit gebied op de Diepenring krijgen formeel een 30 km/u status. De omgeving van de Kattenbrug wordt vrijwel identiek ingericht;

- de verkeerslichten bij de kruising Sint Jansbrug gaan we verwijderen, waarbij de verkeersveilige en herkenbare inrichting van dit kruispunt essentieel is. Mede door het verwijderen van de verkeerslichten heeft veel minder "verkeersruimte" ingericht te worden, oversteken worden verkleind en de voorrangssituatie wordt helder. De overgang naar de Sint Jansstraat en de Nieuwe Sint Jansstraat wordt (gelijk als bij de A-brug) herkenbaar vormgegeven. Doordat de verkeerslichten verdwijnen zal er qua verkeer een rustiger beeld ontstaan: men hoeft niet meer te wachten op het rode licht (beide kades kunnen nu niet tegelijk groen krijgen) en roodlichtnegatie is niet meer aan de orde;
- nabij Provinciehuis en bij de Stadsschouwburg wordt gehalteerd op de rijbaan, met dien verstande dat een halterende bus wel gepasseerd kan worden door een andere bus, auto of fietser. Het plein voor de Schouwburg wordt, mede in het kader van het Groencompensatiefonds Eelde, vergroend;
- de verkeerslichten bij de Maagdenbrug gaan we zodanig afstellen dat dit het verkeerskraantje wordt van de Diepenring. Het zorgt enerzijds voor doorstroming van het OV, anderzijds voor het veilig laten doseren van het overige verkeer opdat rondom de halte bij het provinciehuis conflicten worden gemeden
- Tot slot (echter vallend buiten dit voorlopig ontwerp) zal het Ged. Zuiderdiep tussen Herestraat en Oosterstraat beperkt worden aangepakt, gericht op het verbeteren van rijtijden en betrouwbaarheid van het OV. De haltes worden daarbij toegankelijker ingericht.

## Ontwerppunten

Het ontwerp is in het vervolg van dit document verder uitgewerkt en toegelicht, De basisgedachten van dit voorlopig ontwerp zijn:

- In de verblijfs- en entreegebieden (30 km/u) wordt de materialisatie met zorg gekozen en ontwerptechnisch opgebouwd vanuit de kades van de Diepenring. Hierdoor wordt de identiteit van de Diepenring versterkt en ontstaat er een rustig en evenwichtig beeld. De kleurstelling van de trottoirs is hierbij gekoppeld aan en afgestemd op de zoneringen die de opbouw van de Binnenstad markeren; de middeleeuwse kern (t/m de binnenzijde Diepenring) met de gele stenen, direct daarbuiten de verlichte schil die uitgevoerd is met een rode klinker.
- De stadsentrees, zoals de Sint Jansbrug, waar diverse verkeersstromen samenkomen, krijgen een inrichting die wordt afgestemd op de zwakste verkeersdeelnemer: de voetganger. Het is een binnenstedelijke ruimte waar de snelheid laag ligt, afgedwongen door de inrichting van de openbare ruimte. De vormgeving is daarbij geen incident, het kan desgewenst ook op de andere bruggen over de Diepenring worden toegepast, zoals ook wordt voorgesteld bij de Kattenbrug. Ten behoeve van de verkeersveiligheid worden maatregelen getroffen om een overzichtelijke en herkenbare verkeerssituatie te creëren. Voetgangers maken rond de Sint Jansbrug en de Kattenbrug geen gebruik meer van zebra's, maar kunnen de kruisende verkeerstrook op de Diepenring via de kortste en meest logische route oversteken. We passen hierbij aanrijstroken toe voor en na de bruggen, waarbij afwijkend materiaal en gezamenlijk gebruik van de rijbaan door auto en fietser zorgt voor snelheidsvermindering en overzicht. Toegankelijkheid voor de doelgroep anders mobielen wordt mee-ontworpen, onder andere door de toepassing van geleidelijnen en minimale hoogteverschillen.
- Zowel nabij het Provinciehuis, als bij de Stadsschouwburg dient een halte gerealiseerd te worden, waar 3 bussen tegelijk kunnen halteren én een halterende bus gepasseerd moet kunnen worden door een andere bus. Tegelijk willen we hier de snelheid fors omlaag brengen, de verkeersveiligheid vergroten, het comfort voor de fietser behouden en de toegankelijkheid waarborgen. De principes van het basison ontwerp bestaan uit een perron van 65m lengte, waarbij de bus op de rijbaan halteert. De rijbaan ter plaatse van de halte is zodanig breed dat een bus gepasseerd kan worden door een andere bus. Maar deze verbrede rijbaan gaan we afwijkend uitvoeren in twee materialen als een soort hybride strook. De fietser kan een halterende bus comfortabel inhalen op het reguliere bestratingsmateriaal, maar een auto, bus of vrachtwagen moet eenzijdig over een deel van de kade rijden, begrensd door een band, waardoor bij het passeren van een stilstaande bus de snelheid omlaag gaat.

- Nabij de haltes is het functioneel noodzakelijk om een aantal parkeerplaatsen te verwijderen, zodat de haltes gepasseerd kunnen worden door overig verkeer bij een stilstaande bus. Aan de zijde van het provinciehuis gaat het om circa 20 plaatsen en bij de Stadsschouwburg om vijf plekken. Naast de functionele noodzaak zijn de verkeerskundige neveneffecten bij de vermindering van het aantal parkeerplaatsen groot: de verkeersveiligheid wordt vergroot en de doorstroming op de Diepenring wordt sterk verbeterd. Dit draagt bovendien bij aan de wens van uw raad om de verblijfskwaliteit op de Diepenring te vergroten en om die reden het aantal parkeerplaatsen te verminderen (motie Diepenring voor alle Stadters).
- De halte bij de Stadsschouwburg met haar karakteristieke historische gebouwen en de wens om het gebied voor de Stadsschouwburg te vergroenen maken het mogelijk een Schouwburgplein te ontwerpen. Dit plein vormt dan ook een bijzondere stedelijke ruimte langs de Diepenring, waarbij beleving, zichtbaarheid en gebruik van gebouwen en functies in het gebied essentiële ingrediënten zijn. Bij de vergroeningsopgave van het Schouwburgplein is dan ook rekening gehouden met verschillende vormen van gebruik, zowel gedurende de dag als per doelgroep: zoals buspassagiers, leerlingen van de scholen, schouwburggebruiker en -bezoeker.
- Ter plaatse van het Provinciehuis vindt ook de logistiek van de provincie plaats, onder andere het laden & lossen en de uitgang van de parkeergarage. Samen met de provincie, het OV-bureau (techniek) en het OV-consumentenplatform (gebruiksgemak) hebben we onderzocht op welke wijze we de haltering kunnen realiseren. Hieruit zijn twee modellen gekomen, die beide functioneren, een opgedeelde en een aaneengesloten model. Het opgedeelde model heeft als voordeel dat de 1e halte direct bij de brug ligt en dus "dichter" bij de bestemming. Echter het nadeel is dat de halte minder flexibel in gebruik is, buslijnen worden toebedeeld aan een halteplek (1e of 2e halte) waardoor de afstanden op de halte zelf groter worden. Bij het aaneengesloten model ligt de halte verder van de brug af – dus verder van zijn bestemming. Daarentegen heeft de halte meer samenhang en flexibiliteit. Er wordt uw raad nu nog geen keuze voorgelegd voor één van deze modellen voor de halte bij het Provinciehuis. De modellen worden naar Definitief Ontwerp verrijnd, waarbij onderwerp een keuze volgt, mede in overleg met Provincie, OV-bureau en OV Consumentenplatform.

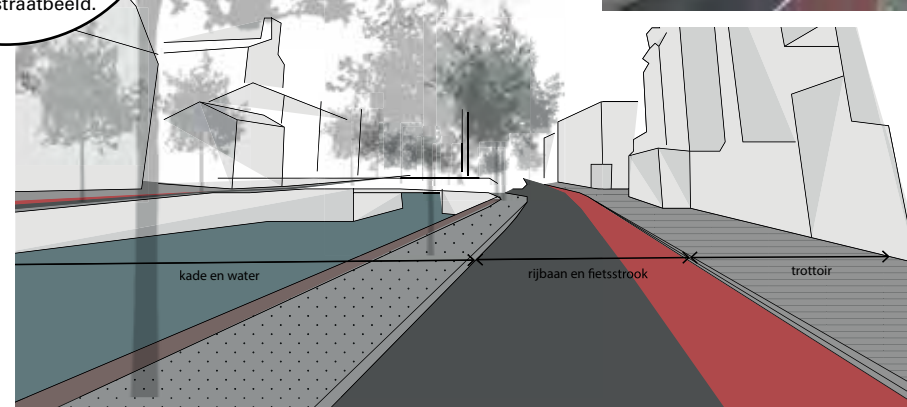
Aan de hand van deze voorwaarden en basisgedachten is een model A ontworpen, dat past binnen het van te voren beschikbaar gestelde budget. Met dit model creëren wij een basisinrichting voor de haltes, het vergroende schouwburgplein en richten wij alleen de trottoirs in ter plaatse van de Kattenbrug, de Sint Jansbrug en de HOV-haltes bij Provinciehuis en Stadsschouwburg. Dit model is verderop uitgewerkt als Model A.

De afgelopen jaren zijn echter de ambities en visies voor de Diepenring verder aangescherpt. Naast de visie Bestemming Binnenstad betreft dit o.a. de leidraad voor de openbare ruimte, de watervisie, uw motie Diepenring voor alle Stadters, verbeterde aandacht voor toegankelijkheid, de concept omgevingsvisie Next City en de parkeervisie. Met inachtneming van deze visies is ook een Model B uitgewerkt. In dit model worden alle trottoirs heringericht tussen Maagdenbrug en Steentilbrug, krijgt het Schouwburgplein een kwalitatief hoogwaardiger inrichting en trekken we de kadeinrichting ter plaatse van de haltes door over de rijbaan.

## UITGANGSPUNTEN

- Diepenring als onderdeel van de binnenstad met meer verblijfskwaliteit; van monotone verkeersruimte naar gemixte binnenstadsruimte
- Diepenring als speciale stadsruimte met eigen identiteit
- brugkruispunten vormen belangrijke oriëntatiepunten in de stad
- een rustige basis biedt ruimte de verschillende stedelijke ruimtes aan de Diepenring onderscheidend en herkenbaar vorm te geven.
- vormgeving moet bestendig zijn; bij verdere uitwerking van de Diepenring vormt deze opzet de basis

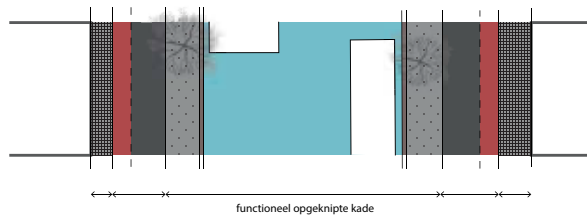
de Diepenring is voornamelijk een verkeerswereld en is ingedeeld in sterk verschillende zones. Door de rijbanen af te stemmen op het materiaal van de kade wordt de identiteit van de Diepenring versterkt, refereert het aan de vroegere situatie en ontstaat er een rustiger straatbeeld.



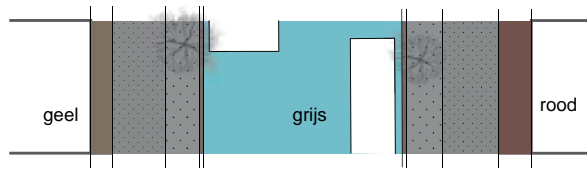
BESTAAND PRINCIPE  
INDELING KADE DIEPENRING



2018

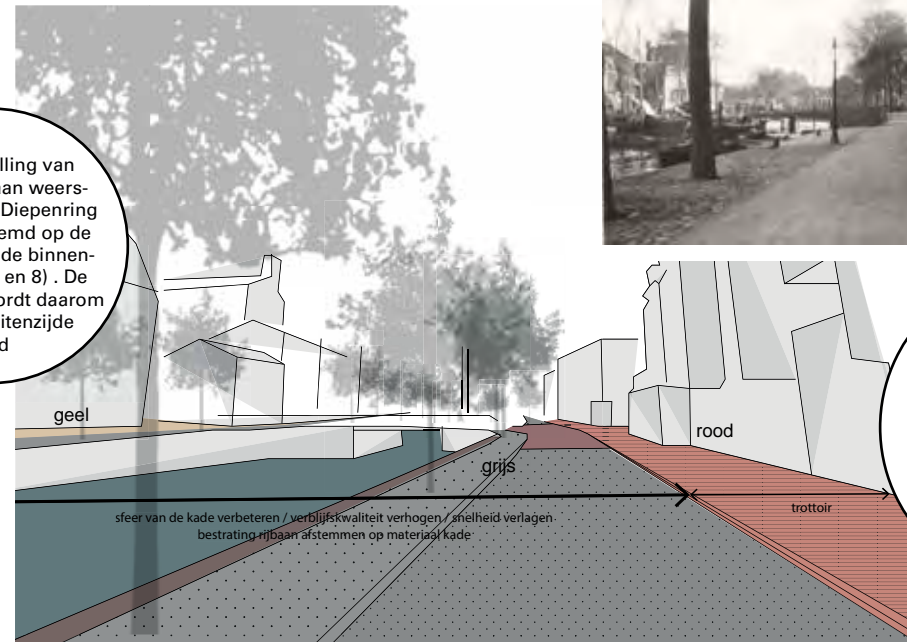


MIDDELEEUWSE STAD VERLICHTE STAD



MIDDELEEUWSE STAD VERLICHTE STAD  
sfeer van de kade verbeteren / verblijfskwaliteit verhogen / snelheid verlagen  
bestrating rijbaan afstemmen op materiaal kade

de kleurstelling van de trottoirs aan weerszijden van de Diepenring wordt afgestemd op de zonerings van de binnenstad (zie p. 7 en 8). De binnenzijde wordt daarom geel, de buitenzijde rood



de keuze voor de elementenverharding in de rijbaan wordt nader onderzocht, en kan variëren van gezaagde granietkeien (minder comfortabel voor fietsers en weerkaatst geluid) tot grote, kwalitatief hoogwaardige betonstenen (referentie Stationsomgeving Leeuwarden).

NIEUW PRINCIPE  
INDELING KADE DIEPENRING



1929

De brug is een stadsentree en een plek afgestemd op de zwakste verkeersdeelnemer. Het 'langzame' asfalt met hoogwaardige afwerking geeft het gebied aan waar oversteken overal mogelijk is. Nieuwe bestrating op de trottoirs en de brug en nieuwe verlichting versterken de plek als stadsentree.

Gezien de loopverbinding met de nieuwe halte bij de Stadsschouwburg is het gewenst om de loopruimte zo maximaal mogelijk te maken. Het is mogelijk de trottoirs van de brug 0.5m te verbreden.

### SINT JANSBRUG

- stadsentree met meer verblijfskwaliteit
- vormgeven als binnenstedelijke ruimte waar snelheid laag ligt (max.30 km/uur)
- vormgeving is geen incident maar kan ook op andere bruggen over de Diepenring worden toegepast
- verwijderen verkeerslichten
- duidelijke voetgangersoversteekplaats via de kortste en meest logische route
- voorrang voor verkeer op Turfsingel
- betere verkeersafwikkeling voor al het verkeer
- geleidelijnen voor blinden en slechtzienden
- toegankelijk voor iedereen door minimale hoogteverschillen

de vormgeving en materialisatie van de aanrijstroken worden afgestemd op het materiaal van de kade en moeten zorgen voor snelheidsvermindering

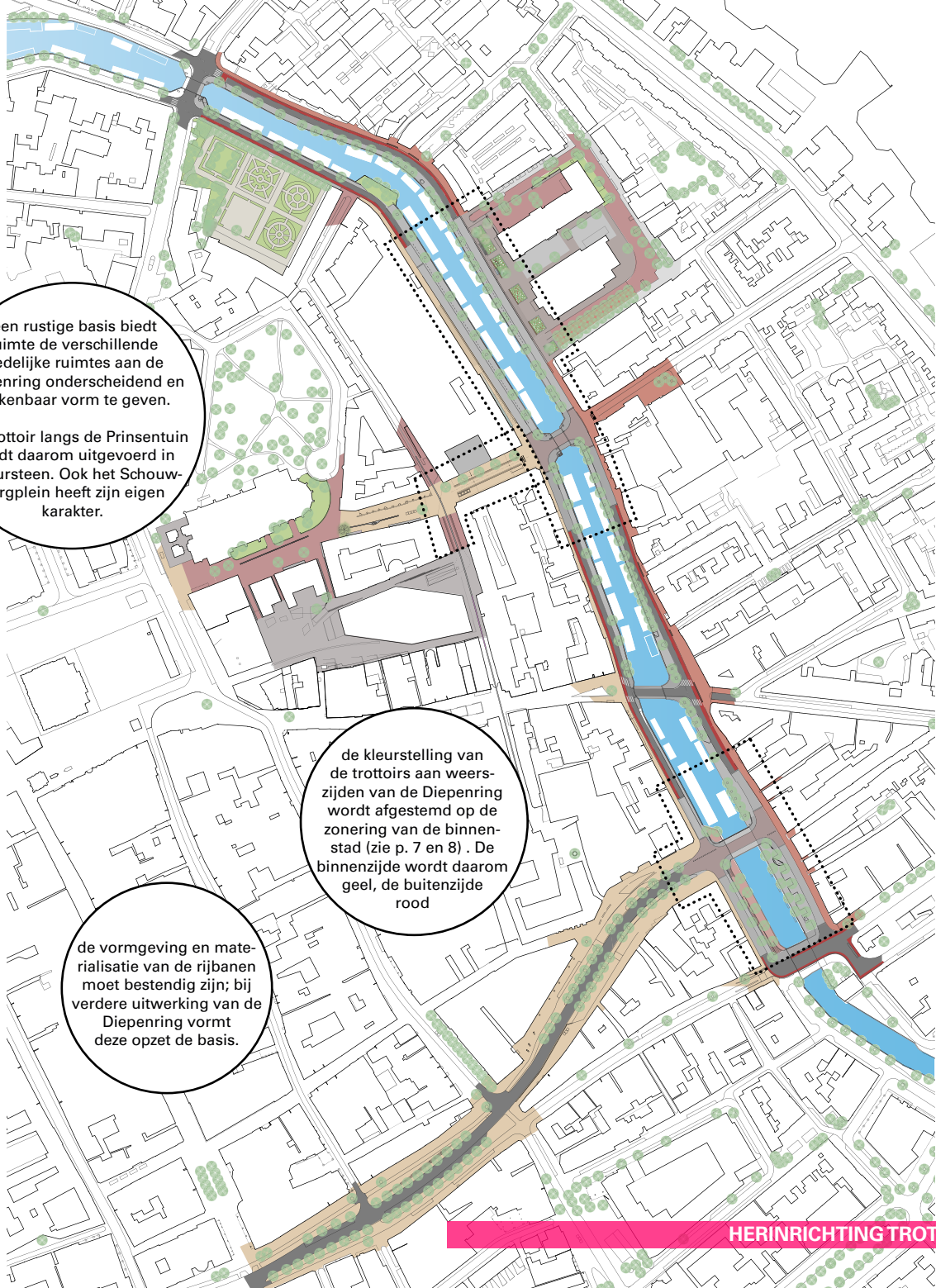
#### AANDACHTSPUNT:

Dit deelproject is gekoppeld aan het deelproject van de nieuwe HOV-haltes Provinciehuis en Stadsschouwburg.

Voor de gecombineerde deelprojecten zijn twee modellen met verschillende uitwerkingsniveaus voorgesteld (zie voor uitleg van deze modellen p.24).

In model A worden de trottoirs ter plaatse van de haltes, de Sint Jansbrug, heringericht. In het deelproject Kattenbrug e.o worden de trottoirs ook heringericht

In model B worden de trottoirs van Maagdenbrug tot Steentilbrug in zijn geheel heringericht.



een rustige basis biedt ruimte de verschillende stedelijke ruimtes aan de Diepenring onderscheidend en herkenbaar vorm te geven.

Het trottoir langs de Prinsentuin wordt daarom uitgevoerd in natuursteen. Ook het Schouwburgplein heeft zijn eigen karakter.

de kleurstelling van de trottoirs aan weerszijden van de Diepenring wordt afgestemd op de zonering van de binnenstad (zie p. 7 en 8) . De binnenzijde wordt daarom geel, de buitenzijde rood

de vormgeving en materialisatie van de rijbanen moet bestendig zijn; bij verdere uitwerking van de Diepenring vormt deze opzet de basis.

## HALTES

- hoogwaardig openbaar vervoer  
3 bussen tegelijk halteren;  
perron 65m
- vormgeven als binnenstedelijke  
ruimte waar snelheid laag ligt: je  
stapt uit in de binnenstad
- de snelheidsverlaging leidt  
tot meer verkeersveiligheid
- de Diepenring is een  
comfortabele fietsroute
- bij halte Stadsschouburg  
ruimte voor vergroening en  
verbetering kwaliteit openbare  
ruimte
- toegankelijkheid voor an-  
dersmobielen en comfortabele  
route richting Grote Markt
- het Schouburgplein vormt  
een bijzondere stedelijke ruimte  
langs de Diepenring
- ten behoeve van het project is  
het niet noodzakelijk woonboten  
te verwijderen/verplaatsen. Op  
termijn is het voorstelbaar dat  
ligplaatsen die aan een bijzon-  
dere stedelijke ruimte liggen ver-  
wijderd worden om zo de relatie  
met het water zowel functioneel  
als ruimtelijk te verbeteren

school

stadsschouburg

school

provinciehuis

school

HALTES STADSSCHOUBURG EN PROVINCIEHUIS





1897 - groene perken voor de Stadsschouwburg



1925 - groen en bijzondere verlichting



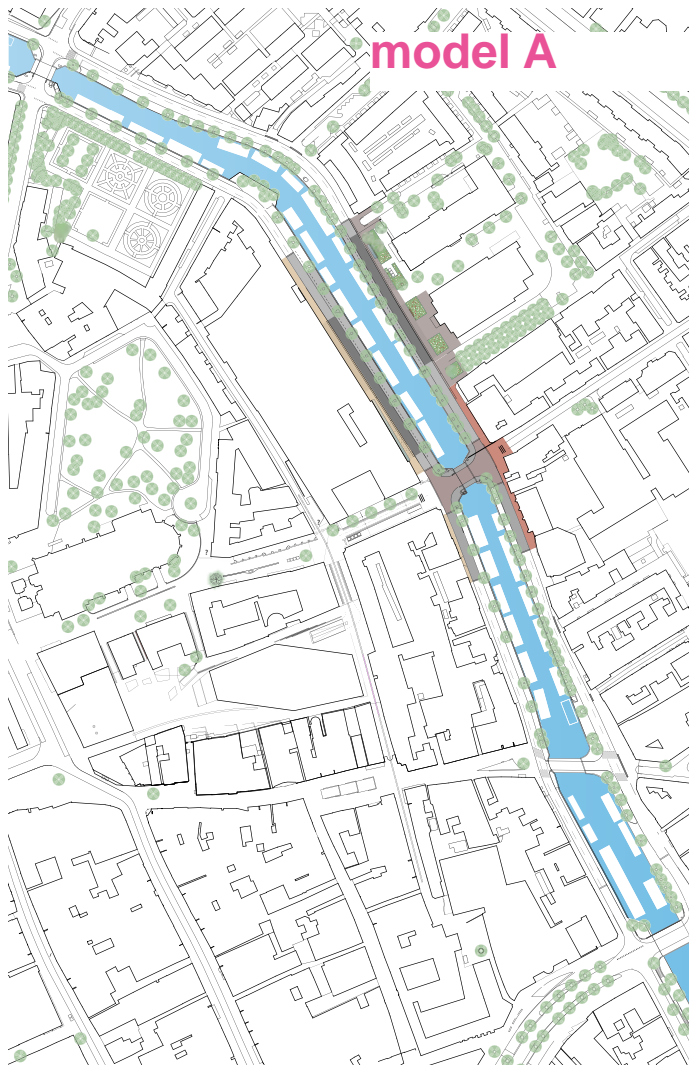
2017 - Stadsschouwburg en gymnasium staan op hard en kaal plein

- uitgangspunten  
vergroeningsopgave:
- gedeeld plein met verschillende doelgroepen en tijden
  - beleving en zichtbaarheid monumentale gebouwen
  - hiërarchie:  
Diepenring  
Schouwburgplein  
Stadsschouwburg  
Gymnasium



het Schouwburgplein ligt aan de groene hoofdstructuur van de Diepenring. Het plein wordt omzoomd door stevige bomenrijen. In het midden is het groen minder hoog, minder dicht en meer verspreid. Hierdoor blijven de monumentale gevels goed zichtbaar.

De nieuwe invulling van het Schouwburgplein moet deze opzet versterken.



## model A

- MODEL A
- rijbaan bij haltes in asfalt
  - 3 bomen + bloemperken
  - basis zitrand enabri's
  - plein met bestaand materiaal
  - containers ingepast
  - basis verlichting
  - trottoirs langs Diepenring herinrichten ter plaatse van brug en haltes
  - breedte trottoirs St Jansbrug onveranderd

Model A is gebaseerd op het functionele programma van eisen, waarbij de binnenstadsinrichting, afgezien van functionele aanpassingen benodigd voor het verplaatsen van de busroute en het vervangen van asfalt door klinkers, onveranderd blijft.

Naderhand zijn er ambities toegevoegd die de kwaliteit van de openbare ruimte als geheel moeten verhogen, zoals verwoord in de Next City, de Watervisie en de Leidraad. Model B is de integrale uitwerking van deze ambities.

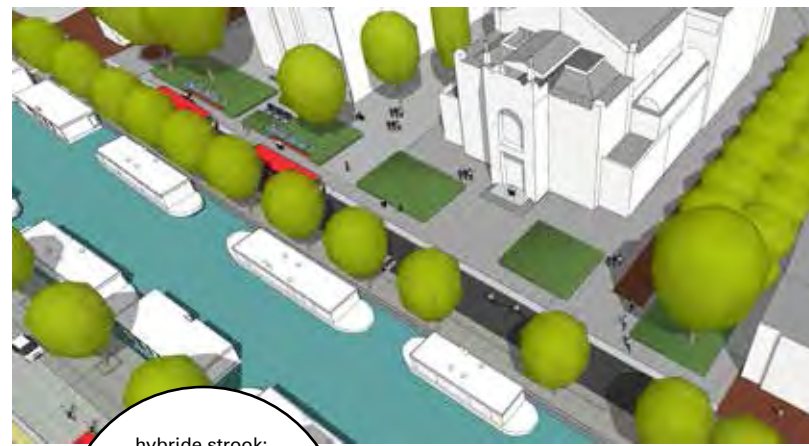
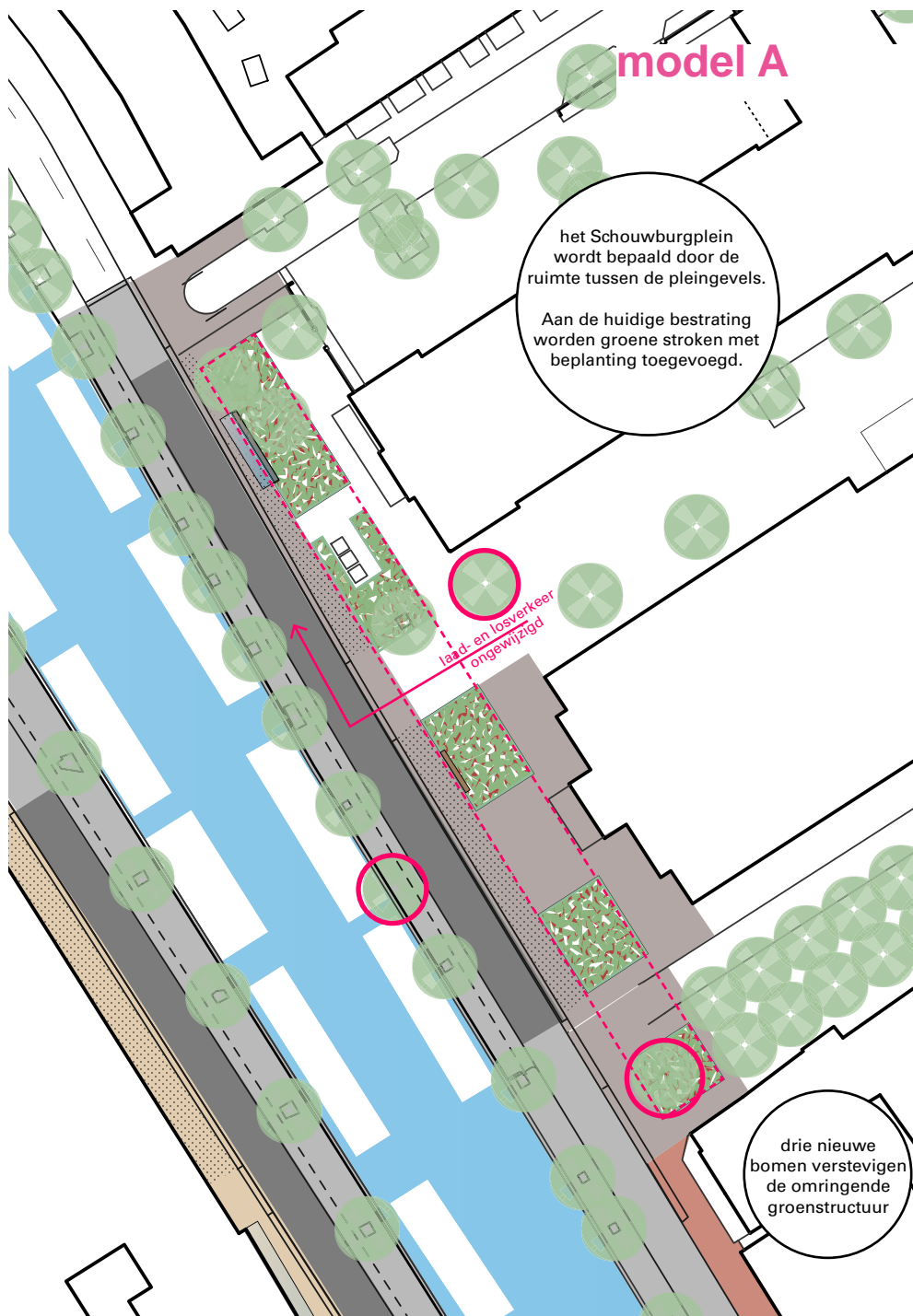


## model B

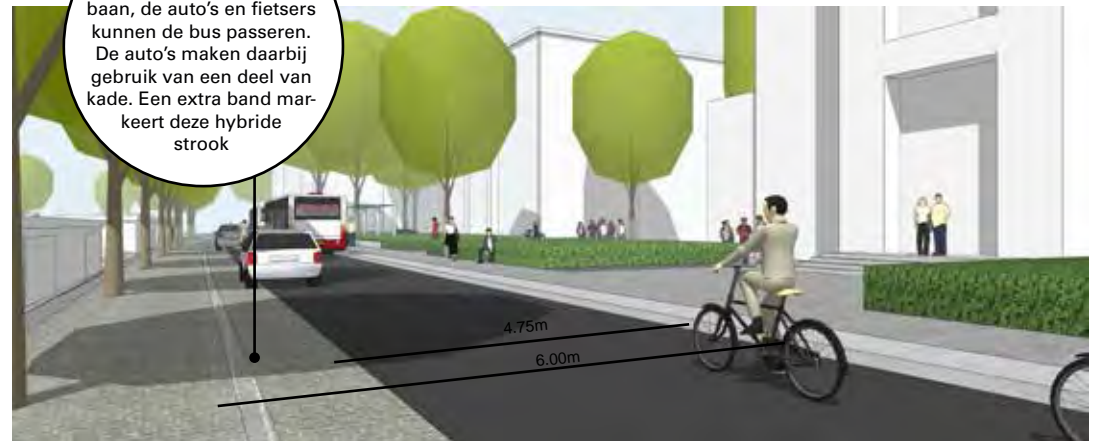
- MODEL B
- rijbaan in elementen verharding
  - 3 bomen + bloemperken
  - zitranden voor bloemperken (referentie Akerk), uitgebreideabri's
  - plein volledig in één materiaal
  - containers verplaatst
  - twee bijzondere lichtmasten verwijzen naar een vroegere situatie
  - trottoirs langs Diepenring herinrichten van Maagdenbrug tot Steentilbrug
  - beide trottoirs St Jansbrug verbreden met 0.5m (was 2.5m, wordt 3.0m)



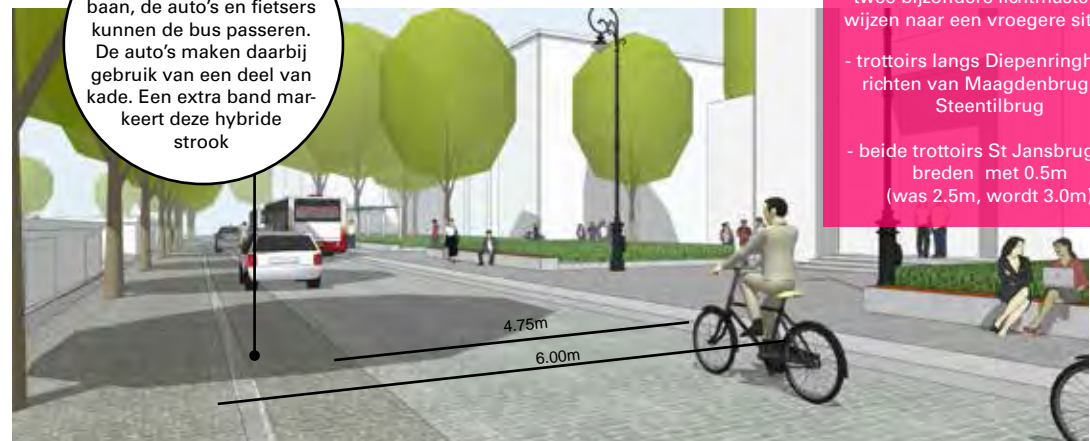
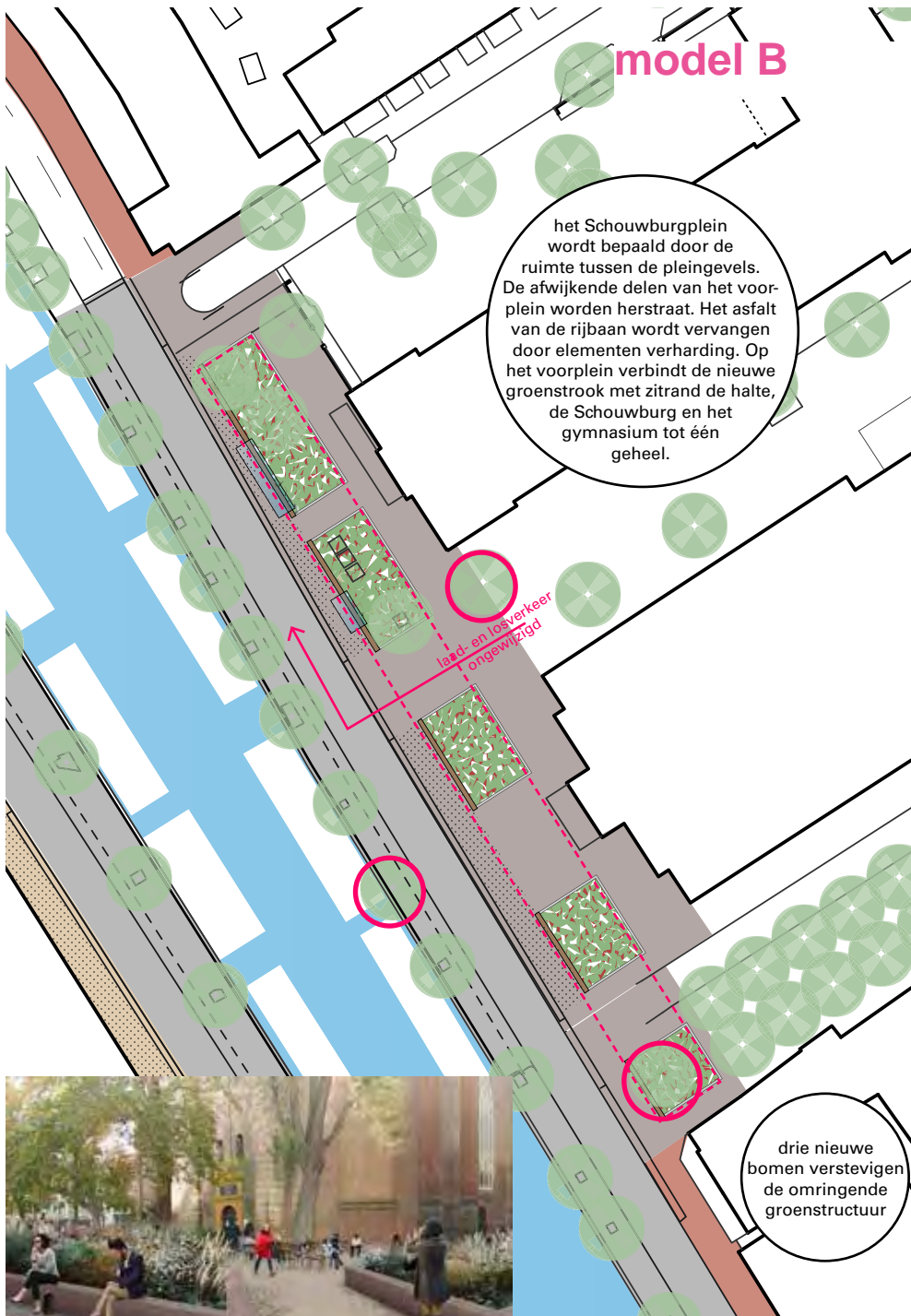
MODELLEN HALTE STADSSCHOUWBURG



- Model A**
- rijbaan bij haltes in asfalt
  - 3 bomen + bloemperken
  - basis zitrand enabri's
  - plein met bestaand materiaal
  - containers ingepast
  - basis verlichting
  - trottoirs langs Diepenring herinrichten ter plaatse van brug en haltes
  - breedte trottoirs St Jansbrug onveranderd



ten behoeve van de doorstroming en de verkeersveiligheid moeten er op de kade parkeerplaatsen worden verwijderd. ca. 5 stuks



- Model B**
- In model B ontstaat een rustig en samenhangend straatbeeld, waarbij de groenstrook en de halte van een hoge verblijfskwaliteit kunnen worden voorzien.
- rijbaan in elementen verharding
  - 3 bomen + bloemperken
  - zitranden voor bloemperken (referentie Akerk), uitgebreideabri's
  - plein volledig in één materiaal
  - containers inpassen
  - twee bijzondere lichtmasten verwijzen naar een vroegere situatie
  - trottoirs langs Diepenringherinrichten van Maagdenbrug tot Steentilbrug
  - beide trottoirs St Jansbrug verbreden met 0.5m (was 2.5m, wordt 3.0m)

model 1 opgedeeld

model 2 aaneengesloten

provinciehuis

provinciehuis

uitgang  
parkeergarage

uitgang  
parkeergarage

laden en  
lossen  
provinciehuis

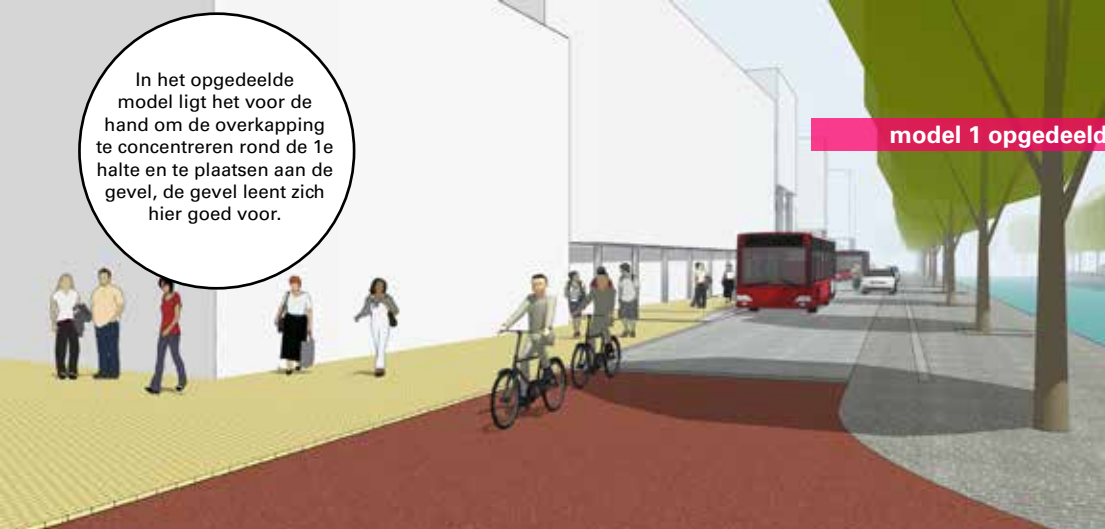
laden en  
lossen  
provinciehuis

de uitgang van de parkeergarage en de laad en losplek van het provinciehuis delen in model 1 de bushalte op in twee delen. De halte ligt dichterbij de brug maar is minder flexibel in gebruik en heeft groter afstanden op de halte. In model 2 is de gehele halte achter de uitrit van de garage gelegd. Verder van de brug, maar met meer samenhang en flexibiliteit op de halte.

In beide modellen is het model 'rijbaan in asfalt' mogelijk

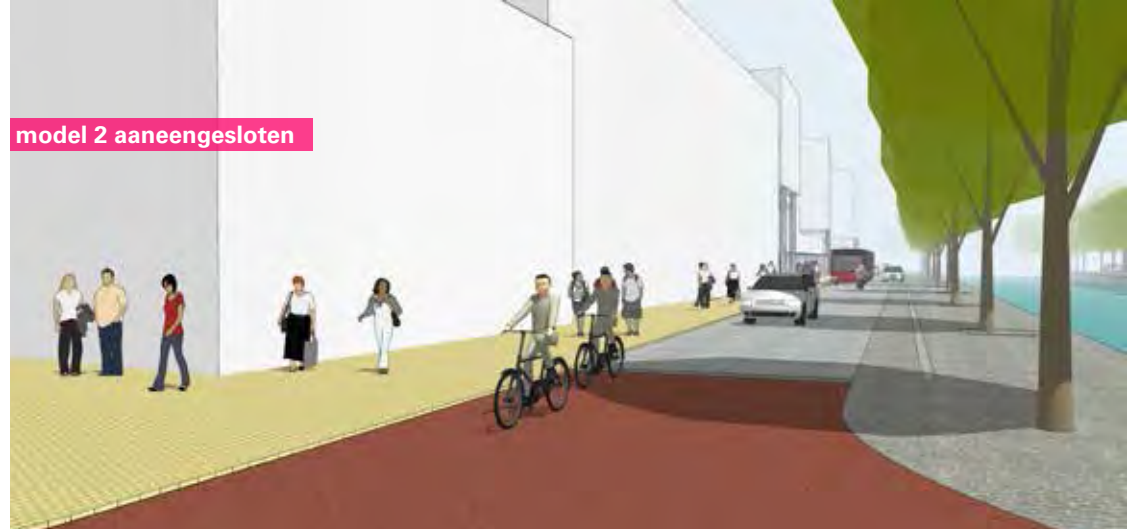
HALTE PROVINCIEHUIS

In het opgedeelde model ligt het voor de hand om de overkapping te concentreren rond de 1e halte en te plaatsen aan de gevel, de gevel leent zich hier goed voor.



model 1 opgedeelde

model 2 aaneengesloten



hybride strook: de bus halteert op de rijbaan, de auto's en fietsers kunnen de bus passeren. De auto's maken daarbij gebruik van een deel van kade. Een extra band markeert deze hybride strook



Bij de aaneengesloten variant zal meer gedacht worden aan een overkapping die losstaat van het gebouw.



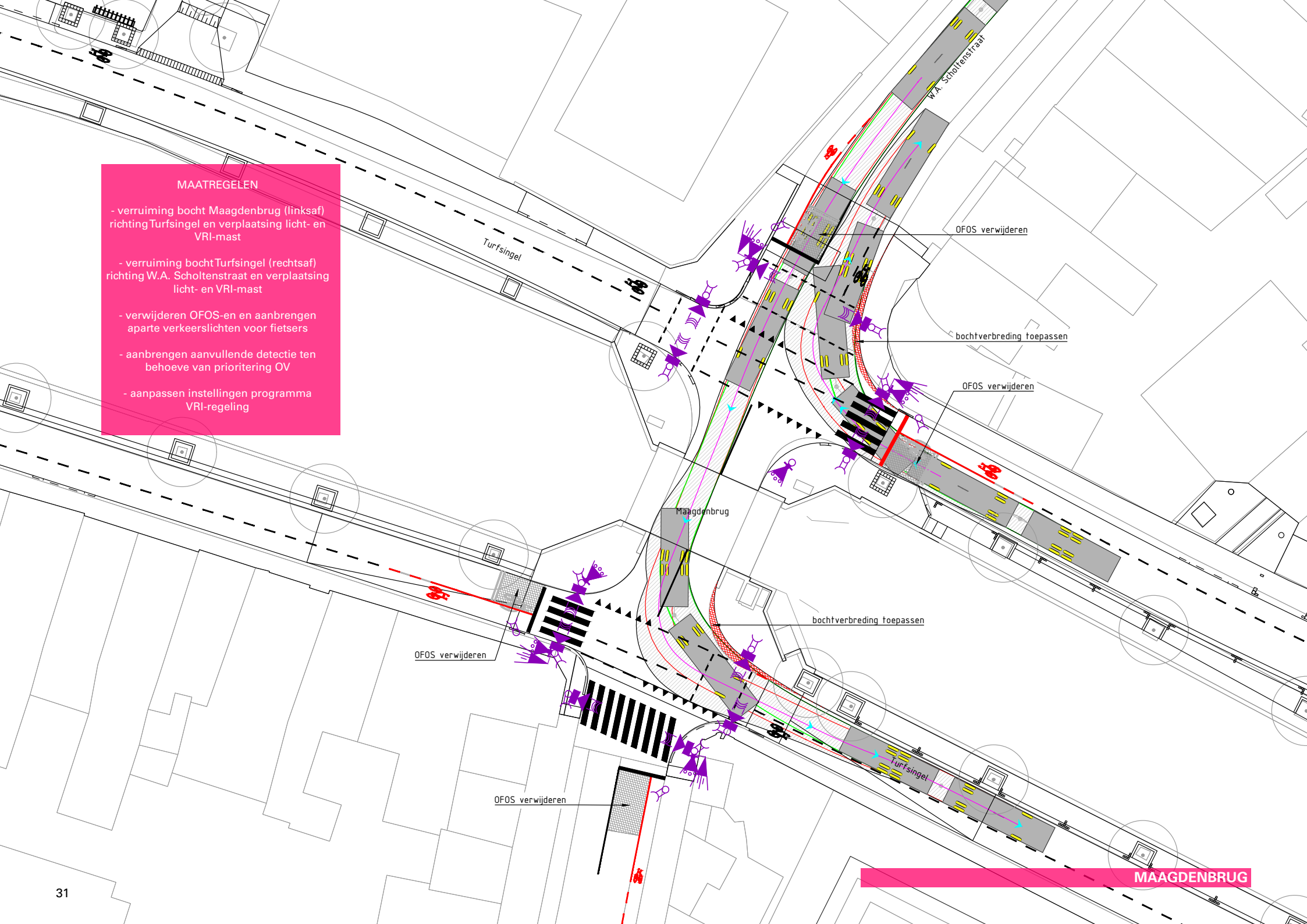
ten behoeve van de doorstroming en de verkeersveiligheid moeten er in beide modellen op de kade parkeerplaatsen worden verwijderd. ca. 20 stuks



HALTE PROVINCIEHUIS

### MAATREGELEN

- verruiming bocht Maagdenbrug (linksaf) richting Turfsingel en verplaatsing licht- en VRI-mast
- verruiming bocht Turfsingel (rechtsaf) richting W.A. Scholtenstraat en verplaatsing licht- en VRI-mast
- verwijderen OFOS-en en aanbrengen aparte verkeerslichten voor fietsers
- aanbrengen aanvullende detectie ten behoeve van prioritering OV
- aanpassen instellingen programma VRI-regeling



**BINNENSTAD**  
GRONINGEN



ruimte voor jou