

## HUMAN FLOW

DRFTWD OFFICE / *archi components – urban culture, Amsterdam*  
voor PLATFORM GRAS, GRONINGEN

**HUMAN FLOW.** De stad Groningen cultiveert het Noorden, dit blijkt bijvoorbeeld uit positie van het Groninger Museum of de fotomanifestatie Noorderlicht en het theaterfestival Noorderzon. Bij wijze van contrast blijkt dit ook uit de organisatie van de proloog van de Giro d'Italia in 2002. Groningen profileert zich als een exotische plek, wat ook het geval is met de campagne 'Er gaat niets boven Groningen'<sup>1</sup>. Juist omdat Groningen voor Nederlandse begrippen op afstand ligt, gaat men er een dagje uit, zoals men ook gaat naar Maastricht. Men gaat op weg, met een duidelijke eindbestemming. Het idee dat het noorden gelijk staat aan de uiterste grens, en dat het verder ophoudt, heeft zich diep genesteld in de geest van de Nederlander, die onmiddellijk de landkaart voor zich ziet. Dit is niet louter een imaginaire voorstelling. De Nederlandse spoorwegen zijn er bijvoorbeeld een concrete neerslag van. Zo gaan er vanuit Groningen alleen intercitytreinen richting zuiden / zuidwesten, en niet naar Leeuwarden of Bremen bijvoorbeeld.

Zo waar de aarde rond is, is het noorden geen begrenzing, maar een richting. Met die wetenschap kunnen we kijken naar het netwerk van snelwegen binnen een straal van 300 kilometer rondom Groningen. De stad blijkt dan opeens een knooppunt te zijn tussen Amsterdam en Bremen. Eurolines, als belangrijkste Europese busmaatschappij, maakt inderdaad gebruik van deze verbinding, onder meer naar Kopenhagen. Dit ondermijnt niet het idee van Groningen als exotische stad in het hoge noorden, maar versterkt dit juist, aangezien Groningen nu in een zin genoemd kan worden met Scandinavië.

De stad Groningen is een knooppunt en tevens een eindbestemming. De gemeente zelf noemt de stad 'metropool van het noorden'<sup>2</sup>. In ieder geval vervult het een belangrijke centrumfunctie. Dagelijks groeit en krimpt de stad, met de regelmaat van iemand die in- en uitademt. Door de week zijn er gedurende de nacht zo'n 180.000 mensen. Overdag komen er 40.000 forensen<sup>3</sup> en 10.000 studenten naar Groningen en aangevuld met toeristen en zakenlui, neemt dat aantal toe tot zo'n 235.000 mensen. In het weekend gaan veel studenten buiten de stad. In plaats daarvan neemt het aantal dagtoeristen toe, waaronder veel ommelanders die in de stad gaan winkelen.

Binnen een straal van dertig kilometer wonen er in en om Groningen ruim 400.000 mensen<sup>4</sup>. Het aantal gebruikers van de stad is derhalve 130% meer dan het aantal inwoners,

dus in totaal 230%. Maar zelfs als men niet over 'gebruikers' spreekt, waartoe ook de inwoners worden gerekend, dan nog overschrijdt het aantal bezoekers ruimschoots het aantal inwoners. Daarbij moet men nog eens een groot aantal frequente bezoekers uit de rest van de noordelijke provincies rekenen, een gebied met drie miljoen mensen, en op jaarbasis ook nog eens een groot aantal toeristen uit de rest van Nederland. Het Groninger Museum speelt hierbij een belangrijke rol. De aantrekkingskracht van het museum, dat zelf meer dan 200.000 bezoekers per jaar kent<sup>5</sup>, gaat ruim voorbij aan het eigen bezoekersaantal, aangezien het Groningen op de Nederlandse kaart zet en de stad cultureel ontsluit.

De frequente bezoekers van Groningen maken gebruik van een fijnmazig netwerk van aanvoerwegen, bus- en treinverbindingen. Als men naar de spoorwegkaart van Nederland kijkt, dan valt op het grote aantal stations rond Groningen. Het zijn als het ware extensies van de stad, waardoor de regio deel wordt van het stedelijke domein. De regionale treinen en de intercity's zijn samen goed voor zo'n 30.000 treinreizen – wat bijvoorbeeld vertaald kan worden naar 15.000 mensen met een retourtje. Veel van de bezoekers gaan naar het centrum van de stad. Dit geldt echter ook voor de stedelingen zelf. Naast hen die in de binnenstad wonen, komen hier op die manier dagelijks zo'n honderdduizend mensen extra<sup>6</sup>. Dat betekent dat ongeveer de helft van de Groningers dagelijks naar de binnenstad trekt. Daarbij moet men bedenken dat het centrum, één vierkante kilometer groot, ongeveer één procent van de totale gemeente beslaat.

Kenmerkend voor Groningen is het grote aantal studenten. Dit is duidelijk in de bevolkingsopbouw terug te lezen. De aanwezigheid van studenten, zo'n veertigduizend in totaal<sup>7</sup>, verklaart deels waarom zoveel mensen dagelijks naar het centrum gaan, naast al diegenen die er komen shoppen. Door de studenten kent de stad een uitgebreid pakket aan stedelijke voorzieningen, en een levendig uitgaansklimaat. Evenwel zorgt het grote aantal bezoekers van de binnenstad ook voor een grote druk op de publieke ruimte. Als maatregel om hier controle over uit te oefenen heeft de gemeente daarom vanaf begin 2000 het uitgaansgebied, met inbegrip van de Grote Markt, evenals het Stationsplein, van camera's voorzien. Hoewel cameratoezicht nauwelijks de criminaliteit verminderd, is het aantal aanhoudingen vergroot, waardoor deze maatregel enig succes niet ontzegd mag worden<sup>8</sup>. Er kan verbetering aan worden toegevoegd door bijvoorbeeld cameradetectie te koppelen aan geavanceerde publieke verlichtingssystemen. Een doordachte verlichting heeft namelijk een veel hoger effect als het gaat om het verminderen van criminaliteit<sup>9</sup>. In de eerste plaats dient echter uitgegaan te worden van de mensen die de stad bezoeken. De bezoekers - gebruikers van de stad dienen zelf als belangrijkste factor bij het reguleren van de openbare ruimte.

In tegenstelling tot de grote aantallen historische gebouwen, waaronder 775 monumenten<sup>10</sup>, die de stad een museaal uiterlijk geven, zorgen de mensen die dagelijks naar de stad toekomen dat Groningen leeft en verandert. Hierin schuilt de grootste kracht van de

stad, die een nieuwe bron van mogelijkheden biedt, qua sociabiliteit, cultuur en economie. Daartoe dienen de bewegingspatronen van de mensen, samen met de beweegredenen, als informatie gelezen te worden. Deze informatie kan worden benut om de stad een nieuwe dynamiek, en daarmee een nieuwe verschijningsvorm te geven. De Grote Markt zou hierbij een van de locaties zijn die het eerst voor een experiment in aanmerking komt. Zoals vermeld, beschikt dit plein al over videocamera's, nota bene gemonteerd op lantaarnpalen. De functie ervan kan worden uitgebreid. Via interactieve systemen, zoals door DRFTWD OFFICE voorgesteld, kan uitvoer worden gegeven aan de wensen die al lang bestaan voor de Grote Markt en omgeving, zoals blijkt uit het recente raadsvoorstel<sup>11</sup>. Daarin wordt gesteld dat: "De integrerende functie die het meest centrale plein van onze stad zou kunnen hebben voor economie en cultuur komt momenteel onvoldoende uit de verf." Men wil derhalve, overdag en 's avonds, de levendigheid vergroten, en wel middels een cultuurfunctie die voor een breed publiek aantrekkelijk kan zijn. Het plan moet de culturele centrumfunctie van de stad versterken en bijdragen aan sfeer en verblijfskwaliteit. Waar de oplossing wordt gevonden in een muziektheater en een ondergrondse parkeervoorziening, dient bovenal een verbinding te worden gemaakt met de publieke ruimte.

Voor het verzamelen en bewerken van informatie kan allereerst worden gedacht aan publieke voorzieningen die al een elektronische component in zich dragen. Daaronder vallen de bewakingscamera's, maar ook de elektronische billboards, zoals op de Grote Markt, evenals voorzieningen in parkeergarages. Onder de mogelijkheden behoort ook een koppeling met de zogenaamde Stadjerspas, die in het bezit is van 14.000 mensen<sup>12</sup>, die hen toegang geeft tot verschillende culturele programma's in Groningen. Grote voordelen ontstaan wanneer zo'n pas bovendien gecombineerd wordt met parkeervoorzieningen, waarvoor technisch reeds verschillende mogelijkheden bestaan<sup>13</sup>. Daarnaast kan ook gedacht worden aan een kaart voor het openbaarvervoer. Zo heeft in Groningen het eerste experiment met een elektronische buskaart al plaats gevonden, de zogenaamde Trippelpas, hetgeen een initiatief was van vervoerder Arriva en elektronicafabrikant Motorola (bekend van haar mobiele telefoons).

Informatie- en communicatievoorzieningen kunnen verder ook gekoppeld worden aan fietsfaciliteiten. Als geen andere stad in Nederland is Groningen ingesteld op de fietser. Enerzijds wordt dit mogelijk gemaakt door de compacte structuur van Groningen – men is binnen vijf kilometer de stad uit, en anderzijds door het verkeerscirculatieplan uit 1977, waarbij het autoverkeer in de stad zoveel mogelijk werd gedirigeerd naar de ring rondom de stad, en de binnenstad hoofdzakelijk het domein werd voor fietsers en voetgangers<sup>14</sup>. Zodoende geschiedt meer dan de helft van alle verplaatsingen in de stad per fiets<sup>15</sup>. Dit levert geheel eigen mogelijkheden van communicatie op – overigens net als bij de ring voor het autoverkeer, en de parkeergarages in de stad. Niet alleen kan gedacht worden aan interactieve verlichting, maar ook aan display en service op het gebied van bijvoorbeeld

fietsenstalling en routing. Waar de stad nu al plannen maakt voor hoogwaardige fietsvoorzieningen, zoals blijkt uit de laatste fiets nota waarin men onder andere spreekt over het bewerkstelligen van fietsvriendelijke afstelling van verkeerslichten, meer stallingvoorzieningen en betere bewegwijzering<sup>16</sup>, daar zou de stad zich op deze manier nog verder een pioniersfunctie kunnen aanmeten.

Het verknopen van verschillende voorzieningen in de stedelijke ruimte aan 'human flow', en de verwerking van de informatie als gevolg daarvan, voorziet in een toekomstbeeld waarvan de contouren reeds door de Gemeente Groningen zijn aangegeven. In de publicatie 'De Stad van Straks Extra' (1999) wordt als toekomstvisie geschreven dat de *identiteit* van Groningen centraal staat, niet in de zin van iconen, zoals de Martinitoren, maar in de beleving van stedelijkheid. "*Het stedelijke*", zo wordt gemeld, "hoeft niet op elke plek aanwezig te zijn, maar het moet overal voelbaar zijn" (p8). Hierbij wordt opgemerkt dat het moeilijker is om in de buitenwijken stedelijkheid te voelen, maar dat hier wel naar gestreefd dient te worden. Juist door de mensen voorop te stellen, en vanuit de mensen, deels op elektronische wijze, de omgeving vorm te geven, kan in deze behoefte voorzien worden.

Ten slotte kan het voorstel aangaande 'human flow' in het verlengde worden gezien van de gemeentelijke visie: 'Hart in de Stad' (2002), die specifiek de binnenstad betreft. Waar eerder al werd opgemerkt dat de binnenstad voor een groot deel wordt bepaald door winkelfuncties en voorzieningen voor studenten, daar streeft de gemeente naar het vergroten van de multifunctionaliteit. Men merkt echter op dat dit niet genoeg is: "Het gaat juist om de beleving van stedelijke sfeer, cultuur en om ontmoeting en uitwisseling. Het gaat om de beleving van publiek domein" (p8). Deze stedelijke sfeer wordt gegenereerd door communicatie en interactie. "In de binnenstad ontmoet je gewenst of ongewenst, gezocht of toevallig andere mensen en nieuwe situaties. In ruimtelijk opzicht komt dat vooral naar voren in de gebieden waar verschillende sferen elkaar overlappen of raken." Tegelijkertijd streeft men naar uniciteit. Groningen dient een unieke beleving te zijn, voor haar eigen bewoners, maar ook voor anderen die de stad willen bezoeken. De uniciteit is het kerngegeven voor de promotie en de ontwikkeling van de stad. "Daarvoor zijn aanpassingen nodig in de fysieke sfeer (gebouwen, openbare ruimte), maar vooral ook in het gebruik en de organisatie daarvan." Qua gebruik en organisatie staat er dus een taak te wachten. Er lijkt zich een keerpunt in de stadsontwikkeling te kunnen voordoen, door niet slechts de fysieke structuren te ontwikkelen, maar er ook inhoud aan te geven op het niveau van communicatie en beleving. Want, zoals de gemeente het formuleert, en waarmee we hier kunnen afsluiten: "We willen een accent leggen op het organiseren van leven en beleving in de openbare ruimte door het versterken van de samenhang tussen stedenbouw – cultuur – toerisme en recreatie en verkeer en vervoer" (p8).

Δ

---

<sup>1</sup> Zie voor een verslag van deze campagne: Effectmeting 2000, 'Er gaat niets boven Groningen', Meester & Pellenburg, Fac. der Ruimtelijk Wetenschappen, RUG

<sup>2</sup> [www.groningen.nl](http://www.groningen.nl).

<sup>3</sup> Van de arbeidsplaatsen in de stad wordt 47% bezet door mensen uit de regio. Bron: Gem. Groningen, Stad van Straks Extra, 1999.

<sup>4</sup> TNO Inro – Transland; 'Integrative Land Use and Transport Planning in Groningen', 2000, Martens & Griethuysen

<sup>5</sup> Statistisch jaarboek Groningen 2002.

<sup>6</sup> TNO Inro – Transland; D&P Goudappel Coffeng 2001.

<sup>7</sup> VVV Groningen; per 01/01/03: 37.000 studenten.

<sup>8</sup> Interval, 'Evaluatie cameratoezicht Groningen', 2002; [www.interval.nl](http://www.interval.nl)

<sup>9</sup> Groninger Gezinsbode 6/09/02

<sup>10</sup> Statistisch jaarboek Groningen 2002; van deze 775 monumenten zijn er 636 rijksmonumenten.

<sup>11</sup> [www.groningen.nl](http://www.groningen.nl) - raadsvoorstel van 11/01/03.

<sup>12</sup> VVV Groningen, 2003.

<sup>13</sup> zie: [www.verkeerskunde.nl](http://www.verkeerskunde.nl).

<sup>14</sup> TNO Inro – Transland.

<sup>15</sup> Gemeente Groningen.

<sup>16</sup> Gemeente Groningen, 'Beleidsnota Fietsverkeer', 2000, zie: [www.groningen.nl](http://www.groningen.nl)

© DRFTWD OFFICE 2003

projectteam, research en uitwerkingen

Arno van der Mark  
Floris Paalman  
Carla Specken  
Yoshihiro Kurita  
Gilbert Koskamp