

## **Inspraakrapportage Binnenstadsvisie “Bestemming Binnenstad”**

Bijlage bij raadsvoorstel 5453827

## **1. Inleiding**

Het college van Burgemeester en Wethouders heeft juni 2015 een nieuwe visie op de Groningse binnenstad gepresenteerd. Deze biedt een antwoord op het veranderende, steeds intensievere gebruik van de binnenstad. De gemeenteraad heeft de hoofdlijnen van de conceptvisie op 24 juni 2015 vastgesteld. De visie 'Bestemming Binnenstad' is vervolgens vrijgegeven voor inspraak van 20 augustus tot en met 21 september 2015.

Deze inspraakperiode is het slotstuk geweest van een intensief participatietraject die de afgelopen jaren heeft geleid tot het voorliggend document. De aanzet tot de visie is reeds geformuleerd in ons coalitieakkoord 'Voor de Verandering' (2013). Sindsdien hebben wij veelvuldig en in diverse vormen de dialoog met de Stad gezocht. Variërend van interviews in de krant, actieve deelname tijdens de Let's Gro-festivals met verschillende bewonersavonden en openbare debatten en levensgrote billboards verspreid over de Stad. De visie is gebaseerd op de uitkomsten van deze dialoog en met de input van diverse belangengroeperingen, zoals o.a. het OV-bureau, de GCC, KHN, bewonersverenigingen in de Binnenstad en de Ouderenraad. Zij zijn in grote mate betrokken geweest bij de totstandkoming van deze visie. Daarnaast ligt er een directe link tussen o.a. de Fietsstrategie, de Woonvisie en de nog te voeren discussie over de Parkeernota met deze Binnenstadvisie.

De inspraakperiode, van 20 augustus tot en met 21 september 2015, is over de zomer vakantieperiode getild om zoveel mogelijk mensen de gelegenheid te bieden te reageren. Het is aangekondigd in de Gezinsbode van 19 augustus en is op 9 september herhaald. De media hebben hierover ook bericht. Gedurende de inspraakperiode zijn er, op verzoek van belanghebbenden, verschillende toelichtende bijeenkomsten geweest, waar tekst en uitleg over de visie is gegeven.

De rapportage start met een voorwoord door ons college, waarna op twee terugkerende thema's van de insprekers wordt ingegaan. In totaal zijn 74 inspraakreacties binnengekomen, waarvan vele over diverse onderwerpen gaan. Soms zeer gedetailleerd en soms buiten de scope van de Binnenstadvisie. Alle reacties zijn zakelijk samengevat, in het kader van de privacywetgeving zijn de reacties ontdaan van persoonlijke gegevens met uitzondering van de belangenorganisaties. Vervolgens zijn alle zienswijzen voorzien van onze reactie. Tot slot is een overzicht van wijzigingen als gevolg van de inspraak weergegeven. Als bijlage zijn de volledige inspraakreacties (ontdane van persoonlijke gegevens) opgenomen.

## **2. Voorwoord college van burgemeester en wethouders**

Met de Binnenstadsvisie “Bestemming Binnenstad” hebben wij de ambitie neergezet om onze binnenstad optimaal voor te bereiden op toekomstige uitdagingen. Wij zien Groningen groeien en het gebruik van de binnenstad meegroeien. De openbare ruimte groeit echter niet mee. Het wordt steeds drukker op de straten en pleinen, waardoor het verblijfsklimaat onder druk komt te staan. Dit terwijl bezoekers steeds vaker de binnenstad op zoeken om te winkelen, te werken, te studeren en te ontmoeten. Wij hebben de ambitie om het verblijfsklimaat van de binnenstad te verhogen. Met de Binnenstadsvisie hebben wij de aanzet gegeven voor de volgens ons noodzakelijke schaa sprong in onze stedelijke opgave. Gericht op een aantrekkelijke, veilige, toegankelijke en bruikbare binnenstad, voor iedereen.

Met grote belangstelling hebben wij kennis genomen van de zienswijzen die door de insprekers zijn ingediend. Een zeer duidelijke mix van voor- en tegenstanders, waarbij de zorg voor de bereikbaarheid van de binnenstad voor de anders mobiele mens breed wordt gevoeld. Anders mobiel in de zin van de oudere, de zorgbehoevende, blinden en slechtzienden, maar ook de vader of moeder met een kinderwagen. Daarbij zien wij ook dat wij het op vele fronten overwegend met elkaar eens zijn. We willen allemaal een mooie, aantrekkelijke binnenstad, die goed bereikbaar is en waar het fijn vertoeven is. En ook op het gebied van wonen en economie hebben wij elkaar gevonden. De Binnenstad is van ons allemaal en gaat ons na aan het hart, dat zien wij in uw inspraakreacties duidelijk naar voren komen.

De inspraakreacties beschouwend, zien wij twee hoofdthema’s die veelvuldig terugkomen:

- De bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen
- Het gedrag van de fietser en het stallen van de fiets

Deze twee thema’s hebben we in het vervolg van deze inspraakrapportage uitgewerkt. Vervolgens zijn we ingegaan op elke inspraakreactie afzonderlijk.

We hebben een beperkt aantal klachten gehad over het niet werken van het formulier op de website. Onderzoek heeft uitgewezen dat onze website een aantal keer storingen heeft gehad tijdens de inspraakperiode. Dit spijt ons zeer en heeft onze aandacht in voorkomende gevallen. Overigens hebben we niet de indruk dat wij reacties gemist hebben, aangezien deze insprekers hun zienswijze op een andere manier bij ons hebben gekregen.

### **3. Thema 1, Bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen**

Verschillende insprekers maken zich zorgen dat het centrum moeilijker te bereiken wordt voor ouderen, gehandicapten, blinden en slechtzienden, vaders en moeders met kinderwagens, etc, ook wel “anders mobielen” genoemd. Men vindt dat de binnenstad voor iedereen goed bereikbaar moet zijn en blijven. Zowel om er te komen als om er weg te gaan, bijvoorbeeld met tassen vol met boodschappen. De afstand en het hoogteverschil tussen de nieuwe haltes en de Grote Markt wordt als knelpunt gezien. Door een aantal insprekers wordt steun uitgesproken voor het SP-plan om de binnenstad in ieder geval gedeeltelijk te blijven bedienen met de bus. De loopafstanden tussen de nieuwe haltes en de Grote Markt/Vismarkt wordt volgens een aantal insprekers te groot. Verschillende insprekers roepen op tot kleine alternatieven om tegemoet te komen aan de anders mobiele medemens, waarbij laagdrempelig een vorm van publiek vervoer door de Binnenstad wordt aangeboden. Tot slot is er de zorg dat de verplaatsing van de bushaltes leidt tot afname van het gebruik of dat anders mobielen de binnenstad gaan mijden ten faveure van bijvoorbeeld Paddepoel, Vinkhuizen of Hoogezand.

Ons college is het met u eens dat onze Groninger Binnenstad goed bereikbaar moet zijn voor iedereen, nu en in de toekomst. Doch, willen we dit streven waarmaken, dan is het noodzakelijk om een aantal keuzes te maken.

De binnenstad van Groningen is het belangrijkste knooppunt van stedelijk leven in Noord-Nederland. Voor Stadjsers, bezoekers uit het Ommeland, de rest van Nederland en v er daarbuiten is onze binnenstad een bovengemiddeld populaire bestemming voor winkelen, werken, wonen, studeren, uitgaan en vermaak. Onze binnenstad is monumentaal, historisch  n jong, een tikje eigenzinnig, vooral autovrij en compact. Dat maakt hem uniek, daardoor verkrijgt het zijn aantrekkingskracht, maar gelijktijdig is het er vaak druk op straat. Er ontstaan conflicten tussen voetganger en fietser, fietser en bus, vrachtwagen en voetganger, etc. Conflicten tussen vervoersmodaliteiten die allemaal in de binnenstad moeten zijn. In de beperkte ruimte die er is. Daarbij komt dat wij de stad zien groeien, in de komende 10 jaar naar 225.000 inwoners. De regiofunctie wordt steeds groter, mede als gevolg van krimp in de omgeving. De beleving van de binnenstad wijzigt, er ontstaat een grotere hang naar ontmoeten, dag-horeca en evenementen. Het winkellandschap wijzigt, maar neemt in omvang niet af. Integendeel, wij zien op dit moment maar zeer beperkt leegstand in de stad, waarbij de combinatie van een fysieke en digitale winkel steeds meer opkomt. De hang naar wonen in de Binnenstad verbreedt. Dit alles laat zien dat de afhankelijkheid van de stad als locatie voor werk, studie, zorg en vermaak toeneemt. En de druk op onze fijnmazige binnenstad daarmee ook. Willen we onze binnenstad leefbaar en bruikbaar houden voor iedereen dan moeten we keuzes durven maken. Keuzes om de beperkt beschikbare ruimte in de binnenstad zodanig te gebruiken dat we met trots kunnen zeggen: onze binnenstad is aantrekkelijk, veilig, toegankelijk en bruikbaar voor iedereen. Voor nu en in de toekomst.

Vanuit deze gedachte hebben wij in de Binnenstadvisie een nieuwe koers uitgezet. We willen slimmer omgaan met de beperkt beschikbare ruimte. We maken een centrum waar het goed toeven is. We kiezen daarbij voor de voetganger en de fietser. We willen de ruimte in onze binnenstad zo veel als mogelijk teruggeven aan deze gebruikers. Daarom gaan we verschillende straten zodanig inrichten dat het veel meer een voetgangersdomein wordt. Waar men zich veilig kan voortbewegen, elkaar ontmoeten en gebruik kan maken van datgene wat onze binnenstad biedt. In elke passende vorm, door iedereen. Hiertoe gaan wij bijvoorbeeld het gebied voor de voetganger zo’n 20 % groter maken. Gelijktijdig heeft dit consequenties voor de bus, wij kiezen er voor om de bus via een andere route door de binnenstad te laten rijden. Niet meer over de Grote Markt of via de Brugstraat. De nieuwe centrumhaltes komen op centrale plekken nabij de Westerhaven/kop A-straat en aan de oostzijde bij het Provinciehuis en de Stadsschouwburg. De verschillende aanloopstraten, zoals de A-straat, Brugstraat en de Sint Jansstraat worden toegankelijk en bruikbaar ingericht. Overigens blijft het hier niet bij, want met de komst van het Forum en de Nieuwe Markt krijgt de oostkant van de binnenstad een geheel ander karakter, waardoor de routing en de passantenstromen in dit deel van de binnenstad fors gaat wijzigen. De Grote Markt blijkt nu al vaak niet de bestemming te zijn, maar een halte vanwaar men de rest van de binnenstad bezoekt. Dat zal met de toename van de functies in de binnenstad alleen maar toenemen. Vanuit de nieuwe centrumhaltes  n de bestaande halte op het Gedempte Zuiderdiep wordt de binnenstad in de toekomst goed en betrouwbaar ontsloten door het OV. Of dit tot afname van het gebruik van het OV leidt,

zoals door enkele insprekers wordt gesteld, durven wij te betwijfelen. Wij geloven in het omgekeerde: met al deze maatregelen ontstaat een betrouwbaar OV-systeem, dat de verwachte groei van het aantal binnenstadsbezoekers aan kan. Gelijktijdig ontlast het de druk op de binnenstad en zorgt het juist voor een aangener verblifsklimaat.

We hebben onderzocht wat de effecten zijn om een beperkte lijnvoering over de Grote Markt te blijven voeren, conform het voorstel van de SP. De effecten zijn in de “quickscan openbaar vervoer binnenstad Groningen” en de daarbij behorende notitie opgenomen. Hieruit blijkt dat het verkeerskundig mogelijk is om een betrouwbare doch beperkte dienstregeling binnen de beoogde rijtijden te realiseren met het SP-plan. Voor reizigers vanuit de zuidelijke wijken en de regio (Leek, Roden), betekent deze variant een verslechtering. De beperkte lijnvoering over de Grote Markt en de A-Kerkhof leidt tot een knip van de huidige doorgaande lijnen bij het station. Hierdoor ontstaat een extra overstap en een minder efficiënt OV. Vanuit onze integrale benadering moeten we niet alleen naar het verkeerskundig aspect kijken, maar ook naar het brede verband. Willen we een aantrekkelijke, veilige, toegankelijke en bruikbare binnenstad voor iedereen, dan dient de inrichting en het gebruik hier ook op aan te sluiten. Het inpassen van een bus in het voetgangersdomein leidt kwalitatief niet tot het gewenste eindbeeld dat wij beogen. Locaties waar dit tot knelpunten leidt zijn o.a. de Sint Jansstraat (naast Vindicat) en de Brug- en A-straat. In deze straten is fysiek te weinig ruimte om tot een goede inrichting te komen waar de voetganger en de fietser centraal staan en waarbij de bus toch toegang heeft. Potentieel andere routes, door bijvoorbeeld de Oosterstraat, met als doelstelling de Grote Markt toch te blijven bedienen met de bus, lopen tegen dezelfde kwalitatieve en veiligheidsaspecten aan. Wij concluderen daarom dat onze koers, waarbij we kiezen voor de voetganger en fietser, alleen gerealiseerd kan worden als de bus op een andere wijze door de binnenstad gaat rijden.

Met de verschillende belangenverenigingen en instellingen voor anders mobiele voeren we gesprekken en werken we de toegankelijke inrichting van de binnenstad uit. Dit doen we in een Ontwerpcafé-setting zoals we die in november aan de Westervaren hebben gehad rondom de herinrichting van de westelijke binnenstad. Gelijktijdig zijn wij samen met onze partners in de binnenstad bezig met een gastvrijheidsprogramma. Onderdeel van dit programma is het aanbieden van een vorm van alternatief vervoer door de binnenstad. Naast dat het door iedereen te gebruiken is, is dit bij uitstek een mogelijkheid om aanvullend vervoer voor de anders mobiele medemens te organiseren. In de rapportage “alternatieve vervoerswijzen voor een gastvrije binnenstad” is een voorzet gegeven voor dit alternatief vervoer. Vanuit een longlist zijn drie mogelijk haalbare vervoerswijzen naar voren gekomen: de Binnenstadsbus, de Sunshuttle en de Snap-cab. De Binnenstadsbus is een kleine pendelbus die met name de inpridders van de Binnenstad bedient, instekend vanaf de Diepenring. De Sunshuttle is een modern elektrisch treintje dat naast personenvervoer (regulier en toeristisch) ook ingezet kan worden voor logistiek. De Snap-cab is een vorm van geëlektrificeerde fietstaxi of golfkar die vrijwel overal in de binnenstad zou kunnen rijden. Wij willen deze opties in de komende periode verder onderzoeken op haalbaarheid en exploitatiemogelijkheden. Daarbij kijken we nadrukkelijk ook naar de inzet van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt, Social Return, maar bijvoorbeeld ook de samenwerking met studenten. Bekend is dat niet alle vormen van alternatieve vervoerswijzen door alle partijen als een volwaardige oplossing wordt gezien. De uitdaging zit in het zodanig toegankelijk maken van deze vervoerswijzen dat dit de opkomende bezwaren te niet doet.

#### **4. Thema 2, de fietser**

Rondom het thema de fietser zien wij een aantal inspraakreacties vaak terugkomen: het conflict tussen de voetganger en de fietser. Dit betreft met name het knelpunt van gestalde fietsen op plekken waar het tot overlast leidt en de spanning tussen voetganger en fietser die zich in dezelfde ruimte begeven. Ook de handhaving op en het gedrag van de fietser worden vaak benoemd evenals het verplicht stellen van fietsenstallingen bij studentenhuizen. Tot slot wordt een aantal maal het optredend conflict bij verschillende snelheden van fietsers genoemd.

Ons college is met u van mening dat de fietser in Groningen in de afgelopen decennia veel rechten heeft gekregen of toegeëigend, die in sommige situaties leidt tot een ongewenste situatie. Hierbij willen we direct benoemen dat wij de fiets hoog in het vaandel hebben staan. Het is een prachtig en duurzaam vervoermiddel, dat bij uitstek geschikt is voor vervoer in en naar de binnenstad. Daar hebben we de afgelopen jaren hard voor gewerkt en met de Fietsstrategie in de hand zetten we dat voort. We zien zelfs dat Groningen, samen met Amsterdam en Utrecht, op fietsgebied uniek is in de wereld. Want waar ter wereld is het aantal bezoekers dat naar de binnenstad gaat met de fiets zo groot? Juist, vrijwel nergens. En die voorsprong willen we graag zo houden.

Met onze Binnenstadvisie willen we zorgen voor meer ruimte in de binnenstad voor voetganger én fietser. Maatregelen om het stallingsprobleem in de binnenstad te verkleinen maken hier onderdeel van uit. In de Fietsstrategie 2015-2025 wordt het fietsparkeren genoemd als een van de speerpunten voor de komende jaren. Bij het fietsparkeren is onderscheid gemaakt in kort, middellang en lang parkeren. Het kort parkeren moet flexibel worden opgelost in de openbare ruimte. Het middellang moet worden opgelost door middel van vaste voorzieningen in de openbare ruimte. Het langparkeren moet worden opgelost door fietsstallingen, goed bereikbaar, inpandig of ondergronds (nabij Groninger Forum, Vismarkt/Haddingestraat). Op dit moment experimenteren we in de binnenstad met het flexibel parkeren. Zo halen we de vaste fietsrekken(klemmen)weg en leggen zgn. fietsvakken aan. Vakken goed aangeduid met belijnen en het Groningse fietslogo waar fietsen op de standaard kunnen worden gestald. Meestal in drukke straten met veelal bezoekers die maar kort willen parkeren. Op andere plekken onderzoeken we op welke wijze fietsrekken een goede aanvulling zijn. We zullen moeten afwegen of fietsen de voorrang krijgen op het autoparkeren. Daar waar mogelijk worden autoparkeerplaatsen opgeheven en ingericht voor fietsparkeren. De ruimte in de binnenstad is beperkt. Meerdere belangen spelen een rol. Waar fietsen staan kunnen geen terrassen worden uitgestald. Waar auto's staan kunnen geen fietsen worden gestald. Kortom er zal een duidelijke keuze moeten worden gemaakt. Per locatie zal gekeken moeten worden welke oplossing hier het beste past. Inrichtings-, veiligheids- en beheeroverwegingen zijn hierbij doorslaggevend voor de uiteindelijke keuze. Met dit pakket aan maatregelen willen we in ieder geval zorgen voor voldoende aanbod van fietsenstallingen voor mensen die met de fiets naar de binnenstad komen.

Is de fietser vervolgens in de binnenstad, dan komt hij in een gebied waar hij overwegend te gast is. Het spanningsveld tussen fietser en voetganger willen we hiermee verkleinen. Het voetgangersgebied wordt fors uitgebreid, het primaat ligt daar bij de voetganger en de fietser is te gast. Uiteraard moeten we dat goed onder de aandacht brengen van zowel de fietser als de voetganger. Een goed voorbeeld hiervan is de Zwanestraat, waar de fietser momenteel te gast is. Een ander voorbeeld is de Folkingestraat, die door zijn inrichting, ligging en "oude fietsrechten" vaak wordt benoemd als spanningsveld tussen fietser en voetganger. De wijze waarop we in de herin te richten straten omgaan met de scheiding tussen fiets en voetganger is telkens een ontwerpogave. Deze heeft onze aandacht en zal in de verschillende trajecten van voorlopig naar definitief ontwerp geduid worden. Uiteraard dienen we bij de ontwerpen qua materialisatie rekening te houden met het gebruik door de fietser.

Handhaving op het stallen van fietsen, het verwijderen van weesfietsen en/of het gedrag van fietsers is een veel voorkomende vraag. Wij vinden dat wij dit moeten doen en gaan deze uitdaging ook aan. Juridisch en financieel is dit heel lastig. Toch willen wij onderzoeken of wij, in navolging op het stationsgebied, een goed handhavingprotocol voor de binnenstad kunnen opstellen. Wij willen hierin meenemen het instellen van (fiets)parkeercoaches vanuit het gastvrijheidsprogramma samen met binnenstadsondernemers en GCC en het kunnen verwijderen van weesfietsen. Voorwaarde is dan wel dat wij in voldoende mate alternatieve stallingsmogelijkheden gaan aanbieden. Zolang de fietsenstalling onder de Nieuwe Markt nog niet gereed is willen we dat met (tijdelijke) fietsvakken organiseren. Een voorbeeld hiervan is het

fietsparkeer-lichtvak op de Grote Markt. Rondom het gedrag van fietsers zetten we in 2016 diverse gedragscampagnes op, waarbij we fietsers ervan willen overtuigen dat ze meer rekening met elkaar moeten houden.

Een veelgehoorde vraag is of studentenhuizen verplicht kunnen worden tot de realisatie van fietsenstallingen. De regels hieromtrent zijn landelijk vastgelegd in het Bouwbesluit. Per peildatum van dit inspraakdocument geldt voor de *nieuwbouw* van een woonfunctie voor studenten het volgende. Er is wel een buitenberging vereist, maar de grootte daarvan is overgelaten aan de aanvrager. Dit betekent dat er door de gemeente geen toets plaatsvindt of de afmetingen voldoende zijn. Op zich is dat bijzonder, echter is er geen verplichting meer opgenomen in het Bouwbesluit. Voor verbouw is er alleen een fietsenberging verplicht als deze er ook al was. Deze mag dan niet worden verwijderd. Verwijderen en op een andere plaats terugbrengen mag wel. Als deze fietsenberging er niet was dan hoeft deze niet te worden gerealiseerd. Ook niet bij functieverandering. Ondertussen zijn wij aan het onderzoeken of wij onze eigen beleidsregels zodanig kunnen aanpassen dat wij alsnog meer zeggenschap kunnen verkrijgen over de realisatie van fietsenstallingen.

Tot slot wordt vanuit de Fietsstrategie ingezet op een pakket aan maatregelen die moeten leiden tot het beter benutten van de openbare ruimte in Groningen voor de fietser. Op de routes van en naar de binnenstad willen we bijvoorbeeld meer ruimte voor de fietsers creëren, denk aan de fietsstraat Korreweg en de aanleg van aparte fietsvoorzieningen langs de Diepenring. Daarnaast gaan we op zoek naar alternatieve routes voor fietsers, zoveel mogelijk gescheiden van het autoverkeer, de zogeheten Slimme Routes. Op deze wijze willen we de verschillende snelheden tussen bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer draaglijker maken.

## 5. Inspraakreacties

In totaal zijn 74 inspraakreacties binnengekomen, waarvan vele over diverse onderwerpen gaan. Alle reacties zijn zakelijk samengevat en in het kader van de privacywetgeving ontdaan van persoonlijke gegevens met uitzondering van de belangenorganisaties. Vervolgens zijn alle zienswijzen voorzien van een reactie van het college van burgemeester en wethouders. Daar waar het over de 'bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen' en 'de fietser' gaat, wordt verwezen naar de hiervoor uitgewerkte thema's.

Nr	Samenvatting reactie belanghebbende	Reactie college van burgemeester en wethouders
1	<p>Inspreker vindt dat het voor de oudere stadsbewoners het steeds moeilijker wordt om in het centrum te komen. Ouderen maken onderdeel uit van de samenleving en behoren hieraan ook goed te kunnen deelnemen.</p>	<p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen</p>
2	<p>Complimenten over de opgestelde visie, waarbij de inspreker de volgende opmerkingen plaatst:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Voor bewoonbaarheid is parkeren belangrijk, daarom verzoek om daar waar het mogelijk is wel parkeerplaatsen te realiseren aan de Diepenring (naast de behoefte aan upgradering conform visie);</li>   <li>- Investeren in Wi-Fi in de binnenstad is achterhaald;</li>   <li>- Sta alleen elektrische scooters/brommers toe binnen de Diepenring;</li> </ul>	<p>Dank voor de positieve feedback.</p> <p>Uitgangspunt is dat de verplaatsing van de bussen naar de Diepenring gecombineerd wordt met een kwaliteitsimpuls voor de Diepenring. Consequenties voor het parkeren aan de Diepenring worden in samenhang bekeken met de bredere herijking van het parkeerbeleid in de stad. Wij sluiten daarbij aan bij de motie 'herijking visie op parkeren' van november 2014. In dat kader zullen we begin 2016 een discussienotitie aan de raad voorleggen. Uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen op de Diepenring is daarbij niet aan de orde.</p> <p>Niet iedereen heeft een telefoon die gebruik maakt van de allernieuwste technieken. Daarbij komt dat, hoewel er in Groningen uitstekende 4G beschikbaar is, deze soms ontoereikend is bij grote massa's. Met name bij grote evenementen is een vlotte Wi-Fi-verbinding cruciaal. Vooralsnog wordt de Wi-Fi dekking in Groningen verzorgt door Draadloos Groningen BV, die op verzoek bij evenementen extra capaciteit kan opstellen. Het Draadloos Groningen Wi-Fi-netwerk- is op dit moment niet compleet vlekkeloos qua capaciteit en dekking is. In de komende periode wordt onderzocht wat de toekomst is voor Draadloos Groningen BV, waarvan naast de Gemeente Groningen ook de Hanzehogeschool en RuG diensten afnemen. De BV staat open voor samenwerking met anderen.</p> <p>Landelijk is afgesproken dat het instellen van een milieuzone alleen een optie is, mits nut en noodzaak hiervan kan worden aangetoond. In Groningen is dit niet het geval, aangezien hier ruimschoots wordt voldaan aan de luchtkwaliteitsnormen.</p>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zorg dat de rondvaartboten minder vervuilend worden (uitlaatgassen);</li>   <li>- Start een uitkoopactie van woonbootwrakken in de diepenring. Vervang deze door stijgers voor o.a. sloepen;</li>   <li>- Stop de studententorens en bevorder de mix aan bewoners;</li> </ul>	<p>Zie voor meer informatie hierover: <a href="http://www.groningen.nl/luchtkwaliteit">www.groningen.nl/luchtkwaliteit</a>. Overigens zou een milieuzone voor scooters een onevenredig hoge handhavingsinspanning vereisen.</p> <p>Eén van de drie rondvaartboten zal binnenkort worden voorzien van een elektrische motor (in plaats van de huidige dieselmotor). In principe kan in plaats van gewone diesel een relatief schone dieselbrandstof worden gebruikt, namelijk GTL-diesel. Deze diesel wordt gemaakt uit aardgas en kan worden gebruikt zónder dat er aanpassingen nodig zijn aan de motor. Wel is GTL-diesel iets duurder dan gewone diesel. Wij gaan overleggen met de betrokken ondernemer om te bekijken of een overstap op GTL-diesel haalbaar is.</p> <p>We werken het komende half jaar aan een ruimtelijk raamwerk voor wonen op het water en multifunctioneel gebruik van de diepenring. Daarin wordt bekeken welke maatregelen er nodig zijn.</p> <p>In het aangepaste bestemmingsplan Binnenstad is de bouwruimte al ingeperkt. We willen met de manifestatie Wonen in de Binnenstad stimuleren dat er voor diverse doelgroepen wordt gebouwd.</p>
3	<p>Inspreker ondersteunt het plan van de SP om de Grote Markt gedeeltelijk bereikbaar te houden per bus vanuit de wijken.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ouderen (en gehandicapten) moeten in staat worden gesteld aan de samenleving deel te blijven nemen. Loopafstand voor de nieuwe haltes zijn te ver voor ouderen en gehandicapten.</li> <li>- Gebruik transferia zal afnemen indien men niet meer met de bus naar de binnenstad kan.</li>   <li>- Ouderen komen liever niet meer met de fiets in de binnenstad door het gedrag van de jongere fietsers;</li>   <li>- Een goed bereikbare binnenstad is ook economisch aantrekkelijk;</li> </ul>	<p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen</p> <p>De binnenstad blijft bereikbaar per bus. Vanaf alle P+R-terreinen blijven de Q-link lijnen 3, 4 en 5 halteren bij de haltes Zuiderdiep en Provinciehuis (in plaats van Grote Markt). Daarnaast zijn het Hoofdstation en UMCG ook belangrijke bestemming vanaf de P+R. Samen met het aantrekkelijker maken van de binnenstad, verwachten we daarom dat het gebruik van P+R, minimaal gelijk kan blijven.</p> <p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 2, de fietser.</p> <p>Wij willen de binnenstad goed bereikbaar houden, ook voor de toekomst. Juist daarom willen wij deze visie uitvoeren.</p>

4	<p>Inspreker is het eens met de grote lijnen, maar zou op onderdelen in de visie verder willen gaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Autoluw maken van de gehele binnenstad (gebied binnen de Diepen en Binnenstad oost), bezoekers mogen de binnenstad niet meer in met de auto (bewoners en ondernemers wel).</li>   <li>- Vergroot aantrekkelijkheid binnenstad door niet meer te parkeren op de openbare weg door bewoners (muv 23-07 en invaliden);</li>   <li>- Hevel OV-functies over van het stationsgebied naar het Suikerunieterrein;</li> </ul>	<p>Dit voorstel gaat verder dan ons huidige voorstel. Wij denken met de voorgestelde maatregelen een voldoende grote stap te zetten en een goede, nieuwe balans te vinden. Enerzijds creëren we meer ruimte voor de voetganger en fietser en anderzijds houden we een goede bereikbaarheid per auto (parkeergarages) en openbaar vervoer in stand. Ook dat is essentieel voor een gezonde en aantrekkelijke binnenstad.</p> <p>Het parkeren op straat door bezoekers, bewoners, etc is al sterk beperkt en vindt voornamelijk plaats op de Diepenring en langs de singels. Het aantal parkeervergunningen is gemaximeerd en we werken met een wachtlijst, bezoekerspassen en vergunningen voor bedrijven worden niet uitgegeven. Parkeren door bewoners kan prima samengaan met kort parkeren voor winkelbezoek op de openbare weg. Grote ingrepen hierin, achten we momenteel niet nodig.</p> <p>Dit valt buiten de scope van de Binnenstadvisie. Daarbij willen we wel opmerken dat op diverse plaatsen al decentralisatie van OV plaats vindt (UMCG-knooppunt, transferium Hoogkerk, Station Europapark). Het Suikerunieterrein is niet in beeld om ook een OV-decentralisatie te realiseren.</p>
5	<p>Inspreker vindt de plannen duidelijk en goed.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In oosterstraat (naar GM) en Gelkingestraat (van GM) eenrichtingsverkeer fiets. Dit omdat de Oosterstraat anders van ma-vr te dun bevolkt is + klant komt voor 50% met de fiets.</li> <li>- Pleit voor een zo spoedig mogelijke invoering van de plannen, prioriteit voor het oostelijk deel.</li> </ul>	<p>Gezien de reacties over het mogen fietsen in de Oosterstraat gaan wij de visie hierop aanpassen, waarbij het fietsen mogelijk blijft.</p> <p>Wij starten de voorbereiding van de oostzijde direct na vaststelling van de Binnenstadvisie op. Rondom de realisatie van de plannen aan de oostzijde van de binnenstad hebben wij te maken met noodzakelijke procedure- en bouwtijd voor een nieuwe brug in het verlengde van het Kattendiep. Wij kunnen de binnenstad pas herinrichten nadat de bus via een andere route door de binnenstad rijdt.</p>
6	<p>De inspreker heeft verschillende opmerkingen op de visie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Binnenstad behoort goed toegankelijk te zijn voor alle mensen (ook voor rollator, kinderwagen, rolstoeler). De bus en vrachtwagen hoeft niet door de Binnenstad.</li> </ul>	<p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen</p> <p>Dit onderschrijven we en daarom werken we al jaren aan het toevoegen van kwalitatieve jongerenhuisvesting voor studenten en andere jongeren in de stad.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De universiteit (studenten) en de warenmarkt zijn de belangrijkste dragende en aantrekkende krachten van de stad. Bevorder het wonen door studenten in de stad. Respecteer de warenmarkt en zorg voor meer ruimte voor de markt, bijvoorbeeld naar het Kwinkenplein.</li> <li>- Niet meer winkels aan de oostwand, maar maak ruimte voor studentenpanden in de binnenstad inclusief goede fietsparkeervoorzieningen.</li>   <li>- De luchtverontreiniging is nu al verontrustend hoog, wat niet goed is voor de gezondheid van de stad. Binnen de bebouwde kom geen diesellootjes en tweetaktbrommers. Waarom zijn de aardgasbussen verdwenen?</li>   <li>- Verklaar de fiets heilig en zet in op een emissievrije binnenstad, waarbij schaa sprong in infrastructuur en voorzieningen noodzakelijk is.</li> </ul>	<p>Voorbeelden zijn de Hofstede de Grootkade (voorm. belastingkantoor), de WA Scholtenstraat, het oude DUO kantoor aan de Steenhouwerskade, et cetera. Met nieuwbouw in de binnenstad proberen we ook andere doelgroepen die graag in de binnenstad wonen een plek te bieden, wij richten ons dus niet alleen op studentenpanden in de binnenstad.</p> <p>Daarnaast respecteren wij de warenmarkt ten eerste. Om die reden zijn we samen met de marktondernemers bezig om een nieuwe visie op de warenmarkt op te stellen zodat ook de markt zich voorbereidt op de toekomst.</p> <p>De luchtkwaliteit in (de binnenstad van) Groningen voldoet ruimschoots aan de wettelijke normen en is daarmee aanzienlijk beter dan de luchtkwaliteit in de Randstad. Zie voor meer informatie hierover: <a href="http://www.groningen.nl/luchtkwaliteit">www.groningen.nl/luchtkwaliteit</a> Arriva, die destijds het openbaar busvervoer in de provincies Groningen en Drenthe verzorgde, was eigenaar van deze aardgasbussen. In de aanbesteding voor de nieuwe concessie vanaf december 2009 was dan ook niet voorgeschreven dat deze bussen automatisch naar de vervoerder gaan die de volgende concessie zou winnen. Reden dat er bij deze aanbesteding geen nieuwe aardgasbussen zijn gekomen is dat in de uitvraag voor deze concessie doelen en geen middelen zijn uitgevraagd. Zo is bijvoorbeeld niet om aardgasbussen (middel), maar om schone bussen (doel) gevraagd. De bussen in de concessie vanaf 2009 zijn schoner dan in de concessie daarvoor.</p> <p>Zie thema 2, de fiets.</p> <p>Landelijk is afgesproken dat het instellen van een milieuzone alleen een optie is, mits nut en noodzaak hiervan kan worden aangetoond. In Groningen is dit niet het geval, aangezien hier ruimschoots wordt voldaan aan de luchtkwaliteitsnormen. Dit neemt niet weg dat wij met diverse maatregelen werken aan het beperken van de luchtverontreiniging in de binnenstad. Denk hierbij aan de inzet van schonere bussen en gemeentelijke voertuigen, het faciliteren van elektrisch vervoer en een efficiënter en schoner systeem van stadsdistributie.</p>
7	<p>Het Platform Cultureel Erfgoed (Stichting Vrienden van de Stad Groningen, de erfgoedvereniging Bond Heemschut, de buurtvereniging het A-Kwartier en de bewonersorganisatie Binnenstad Oost) geven aan dat de verwachte groei naar 225.000 inwoners het noodzakelijk maakt ruimte voor fietsers en fietsen te creëren in de binnenstad zodat Groningen een aantrekkelijke stad blijft.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Er is nog geen oplossing voor een betere bereikbaarheid in de</li> </ul>	<p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad</p>

	<p>toekomst voor ouderen, en mensen die slecht ter been zijn. Het Platform stelt voor kleine busjes in te schakelen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De visie geeft nog geen oplossing voor het probleem van de versperring van trottoirs door fietsen buiten het voetgangersgebied. Probleem dient uitgewerkt te worden, inclusief instellen van handhaving.</li> <li>- Neem maatregelen ten gunste van ouderen: Visie mist maatregelen die juist voor ouderen belangrijk zijn, zoals voor het verschillende snelheden-probleem, gestalde fietsen en terrassen die de loopruimte bedekken.</li> </ul>	<p>voor iedereen</p> <p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 2, de fietser.</p> <p>Naast de antwoorden benoemd onder thema 2, betreft dit ook een ontwerpogave die we in de verschillende ontwerpcafé samen met belangstellenden en betrokkenen willen oppakken. Ook met het Platform is gesproken.</p>
8	<p>Inspreker heeft veel kritiek op de plannen i.v.m. het ontbreken van de bussen en de ruimte die de fietser krijgt en de voordelen van de automobilisten. Aan de vermoeide voetganger met zware boodschappentassen wordt niet gedacht. Meer angst voor fietsers die niet uitkijken dan voor de bus. Voorstel: ipv geen bus, geen fietsers.</p> <p>Inspreker spreekt uit ervaring, komt nu al met omwegen op haar bestemming. Hebben de plannenmakers wel besef van de afstanden van de binnenstad? Er is een gemis aan (bruikbare) zitplaatsen in de binnenstad. Fontein op de Grote Markt is een verwoesting van het mooie plein. Denk daarom aan de mensen die het OV nodig hebben en gebruiken.</p>	<p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen</p> <p>Juist dat wordt opgelost, o.a. door de stad toegankelijker in te richten. Hiervoor moeten wel keuzes worden gemaakt, immers de ruimte om de (bruikbare) zitplaatsen te realiseren is er nu niet.</p> <p>Voor ons is het uitgangspunt dat er een fontein komt in de binnenstad, waar dat de fontein komt is nog onderwerp van studie. Daarbij mag een fontein de toegankelijkheid en bruikbaarheid van de binnenstad niet in de weg staan.</p>
9	<p>Inspreker is van mening dat het gemeentebestuur het niet kan maken om het centrum van Groningen, Grote markt en Vismarkt volkomen onbereikbaar te maken voor het OV. Ter aanvulling hierop is de inspreker van mening dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het toegankelijker maken door gevaarlijke oversteekpunten te wijzigen voor lange looproutes ongeloofwaardig is;</li> <li>- Er eerst een serieus onderzoek gedaan moet worden naar de gevolgen voor het OV-gebruik, voordat er wordt besloten.</li> <li>- Voor ouderen is het moeilijk (pijnlijk) om bergop richting de Grote Markt te lopen;</li> <li>- Er moet gezocht worden naar alternatieven voor de minderheid die niet met gemak door de binnenstad kan lopen.</li> </ul>	<p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen, aanvullend daarop:</p> <p>Eén van de aanleidingen voor het voorstel tot wijzigen van de busroutes is juist de verkeersveiligheid en ervaren overlast. Niet alleen op oversteekpunten, maar op de gehele busroute in het gedeelte binnenstad. Met de verwachte toename van het binnenstadsbezoek en de groei van de stad gaat dit steeds ernstiger worden. Maatregelen zijn dus noodzakelijk. Door het verplaatsen van de busroutes, creëren we meer ruimte voor voetganger en fietser en ontstaat juist een veel veiligere en aantrekkelijkere binnenstad. Bij de inrichting van de nieuwe wandelroutes vanaf de nieuwe haltes is aantrekkelijkheid en toegankelijkheid een prioriteit.</p> <p>Als voorbereiding op de visie binnenstad is onderzoek gedaan naar de gevolgen voor</p>

		<p>de doorstroming van de bus op de huidige en de nieuwe routes en de consequenties daarvan voor de andere verkeersdeelnemers zoals fiets en autoverkeer. Daaruit blijkt dat, met een aantal infrastructurele aanpassingen, de nieuwe routes minimaal net zo snel zijn als de huidige.</p> <p>We zijn ons bewust van mogelijke consequenties voor de anders mobiele mens. Naast de voorwaarde dat de nieuwe routes toegankelijk en bruikbaar worden ingericht, hebben we alternatieve vervoermiddelen onderzocht, als aanvulling op het huidige bussysteem. Daarmee hebben we voor ouderen, anders mobiele, maar ook andere gebruikers een alternatief voor de bereikbaarheid van de binnenstad. Dit heeft nog niet tot een definitieve keuze geleid. De nog verder te onderzoeken mogelijkheden zijn opgenomen in de binnenstadvisie.</p>
10	<p>Inspreker namens Fijner Fietsen is zeer positief over visie, maar heeft nog een aantal suggesties:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Maak de Diepenring noord/oost veiliger en prettiger om aan te wonen (1 rijbaan, 30 km/uur, scheiding fietspaden van de rijbaan. Idem Westersingel</li> <li>- Wandelen zonder hindernissen (beperk uitstallingen, terrassen etc);</li> <li>- Zorg voor fietsvriendelijke bestrating (zoals Oude Kijk in't Jat/Herestraat, maar niet zoals Hoge der A Oostzijde/Hardewikerstraat);</li> <li>- Terugbrengen geluidsoverlast en schadelijke uitlaatgassen van gemotoriseerd vervoer voor een leefbare stad (incl voorzieningen voor het opladen).</li> </ul>	<p>Onderdeel van de binnenstadvisie is een herinrichting van de oostelijke diepenring, samenhangend met de verlegging van de busroute vanaf de Grote Markt. Daarbij wordt de binnen- en buitenring voorzien van één rijstrook en een aparte fietsstrook. De maximumsnelheid blijft echter 50 km/uur omdat de weg een verkeersfunctie heeft en ook de doorstroming van het openbaar vervoer gewaarborgd moet blijven. Voor het noordelijke deel en de Westersingel zijn eerst geen wijzigingen voorzien.</p> <p>De luchtkwaliteit in (de binnenstad van) Groningen voldoet ruimschoots aan de wettelijke normen en is daarmee aanzienlijk beter dan de luchtkwaliteit in de Randstad. Zie voor meer informatie hierover: <a href="http://www.groningen.nl/luchtkwaliteit">www.groningen.nl/luchtkwaliteit</a> Dit neemt niet weg dat wij met diverse maatregelen werken aan het beperken van de luchtverontreiniging in de binnenstad. Denk hierbij aan de inzet van schonere bussen en gemeentelijke voertuigen, het faciliteren van elektrisch vervoer en een efficiënter en schoner systeem van stadsdistributie.</p> <p>Voor het overige wordt verwezen naar thema 2, de fiets.</p>
11	<p>De Bewonersorganisatie Binnenstad Oost heeft enkele opmerkingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Komt de belangrijke fietsroute W.A. Scholtenstraat/Kreupelstraat niet in de knel bij 2 richtingen autoverkeer op de Kreupelstraat?</li> </ul>	<p>De Kreupelstraat is een belangrijke fietsroute, zo staat dat ook in de visie binnenstad en de fietsstrategie. In de huidige situatie rijden de bussen echter ook al in twee richtingen. Hoe deze route er precies uit komt te zien, moet nog worden uitgewerkt, maar de ruimte voor fiets en voetganger is hiervoor het uitgangspunt, ondanks de aanwezigheid van de auto. Overigens verwachten we ook wat minder</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Men vraagt zich af of de parkeerplaatsen op het Kwinkenplein nog wel nodig zijn, gebruik deze specifiek voor WMO-vervoer en taxi's.</li>   <li>- Oneens om het Damsterdiep als hoofdfietsroute te schrappen en te verleggen naar de Oosterkade (ivm het negatieve effect op bedrijven/winkels Damsterdiep/Nieuweweg. De voorgestelde Slimme Route naar Ten Boer (Fietsstrategie) buiten de Binnenstad om is een slechte zaak voor de ondernemers Binnenstad Oost en binnen de Diepenring;</li>   <li>- Impressie Sint Jansstraat roept vragen op (voetgangersgebied, doch tegelijk parkeerroute);</li>   <li>- Pleit voor herinvoering van de oorspronkelijke route HOV-lijn richting Euroborg langs het Damsterdiep;</li>   <li>- Indien het noodzakelijk is om weer haltes aan te leggen aan de Oostersingel NZ, druist dat in tegen de toezegging aan bewoners aldaar rondom de huidige herinrichtingsplannen;</li> </ul>	<p>autoverkeer als de Oude Ebbingestraat niet meer voor auto's toegankelijk is.</p> <p>Vooralsnog zijn er geen plannen deze parkeerplaatsen op te heffen, maar de veranderingen op de Grote Markt, Kreupelstraat en Kwinkenplein moeten nog nader worden uitgewerkt. De gehandicaptenparkeerplaatsen op deze locatie zijn voor de minder validen wel belangrijk voor de toegankelijkheid van de binnenstad.</p> <p>Het gaat hier om een samenhangend pakket van maatregelen om de verbinding tussen het entreegebied Damsterdiep en de binnenstad te verbeteren. Daarmee dienen we veel meer dan alleen verkeerskundige doelen: een aantrekkelijke looproute via Steentilstraat naar een nieuw ingerichte Oosterstraat en verder, een betere aansluiting van het winkelgebied Sontplein op de binnenstad en het begin van een (verkeerslichten)vrije hoofdfietsroute richting het oosten. De route langs de Oosterkade hebben we al aangegeven in het perspectief op Binnenstad Oost 2020 (vastgesteld door het college en Raad in 2012).</p> <p>Beide is juist. De Sint Jansstraat wordt de belangrijke looproute vanaf de nieuwe bushalte langs de Diepenring bij het provinciehuis. Het grootste gedeelte is daarom voetgangersgebied. Het eerste gedeelte vanaf de Diepenring tot de Schoolstraat is echter ook te gebruiken door auto's omdat dit de toegang naar de nieuwe Forumgarage is. Hier blijft dus sprake van menging van verkeerssoorten. Dit moet nog worden uitgewerkt, maar de ruimte voor fietser en voetganger is een nadrukkelijk uitgangspunt.</p> <p>Dat is niet onze bedoeling. Alle HOV-lijnen 3,4,5 en later ook lijn 1 doen het nieuwe OV-knooppunt bij UMCG-noord aan. Het is voor het gehele OV-systeem in de stad essentieel dat alle HOV-lijnen hier bij elkaar komen en de reiziger zo met één overstap alle belangrijke bestemmingen in de stad kan bereiken. Dat heeft niet specifiek met de binnenstad of de route naar Europaweg te maken, maar het openbaar vervoer als geheel. De halte Hanzeplein blijft daarin gewoon bestaan.</p> <p>Het al dan niet aanleggen van extra haltes op de Oostersingel NZ valt buiten de scope van de binnenstadstadsvisie. Wel wordt in een ander project de ontwikkeling van een hoogwaardig busknooppunt UMCG-noord uitgewerkt. Deze uitgebreide halte is gepland op de Oostersingel, aan weerszijden van de kruising met de W.A. Scholtenstraat. Communicatie met de buurt en bewoners over plannen en</p>
---	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Laat alle haltes zien van de gewijzigde buslijnen, om ook het effect voor de bewoners te kunnen duiden.</li>   <li>- Verdwijnen de parkeerplaatsen aan de Diepenring nou wel of niet? Verschillende geluiden hebben ons bereikt. Wij stellen hieraan voorwaarden (toekenning resterende PP aan bewoners met PVG, gesitueerd op daartoe geschikte plekken).</li> <li>- Een aantal parkeerplaatsen Diepenring kan omgevormd worden tot fietsenstalling waar daar ruimte voor is;</li>   <li>- Men ziet graag meer aandacht voor de toegankelijkheid van de binnenstad voor de minder mobiele mens. Obstakelvrije looproutes zijn noodzakelijk.</li> </ul>	<p>maatregelen vindt ook binnen dat project plaats.</p> <p>Op de kaart in de visie staan alleen de haltes met een directe functie voor de binnenstad, de overige haltes zoals bijvoorbeeld Hanzeplein blijven gewoon bestaan.</p> <p>De uitwerking van de aanpassingen aan de Diepenring moet nog plaatsvinden. Helder is al wel dat vanwege de nieuwe busroute, kruispuntaanpassingen, bushaltes en de routing van autoverkeer rondom de Steentilbrug en nieuwe brug vanaf het Kattendiep er parkeerplaatsen moeten verdwijnen. De precieze consequenties voor het parkeren op straat en ook de ruimte voor fietsers en voetgangers moeten echter nog nader worden onderzocht, waarbij ook omwonenden zullen worden betrokken.</p> <p>De aandacht voor toegankelijkheid is één van de speerpunten in de binnenstadvisie. In de uitwerking van de plannen houden we hier nadrukkelijk rekening mee.</p>
12	<p>De CDA-senioren Provincie Groningen ziet de invoering van de visie met een gefronst gezicht aan. Zij stelt dat de Binnenstad van Groningen bereikbaar moet blijven voor iedereen. Wordt duidelijk voorzien in alternatieven voor de mensen die (om wat voor reden dan ook) zich iets minder makkelijk kunnen voortbewegen?</p> <p>Zij doet een aanbeveling in de vorm van een alternatief plan: een buitenste binnenring en een binnenste binnenring. Hierdoor is er voortdurend een bus in de binnenstad die in eenrichting rondrijdt door de binnenstad, doch waarbij de bus niet meer domineert.</p> <p>Het gemeentelijk dienstehart (Kreupelstraat en Stadhuis) moet goed bereikbaar zijn.</p>	<p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen.</p> <p>Wij delen uw mening dat er gestreefd moet worden naar een goede algemene oplossing. Uw aanbeveling voor een alternatief systeem van busroutes in en rond de binnenstad nemen wij echter niet over. Wij denken dat het geen goed idee is om de huidige Q-linklijnen die nu tussen de P+R's en o.a. de binnenstad rijden, via de door uw voorgestelde routes te laten rijden. De kracht van het huidige systeem is namelijk dat deze buslijnen de regio, stadswijken, P+R-terreinen en belangrijke dynamo's onderling verbinden. Dit is een bewezen succesvol concept, dat veel reizigerswinst heeft opgeleverd. In uw alternatieve plan kan in veel van de reisbehoeftes van reizigers niet worden voorzien. Hoewel u aangeeft dat de bus ook niet precies de voorgestelde route hoeft te volgen, zien wij ook onvoldoende ruimtelijke en fysieke mogelijkheden om de Q-link-bussen door de aangegeven straten of andere te laten rijden.</p> <p>Hierover zijn wij het met u eens, ergo, de binnenstad moet goed bereikbaar zijn.</p>

<p>13</p>	<p>Inspreker vindt de visie een slecht plan, de presentatie is beneden alle peil.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De ludieke vormgeving en fotomontages zijn onwerkelijk en in sommige gevallen misleidend;</li>   <li>- De bussen moeten gewoon op de Grote Markt en het A-Kerkhof kunnen komen. Idem Gelkinge- en Oosterstraat. Anders leidt dit tot sterke afname van gebruik door de sterke verslechtering op diverse fronten;</li> <li>- Fiets en voetganger niet mixen, maar duidelijk maken wie waar mag lopen of fietsen. Mixen is niet goed;</li>   <li>- Ruimte voor de Taxi in de binnenstad, waarom zijn er nog beperkingen voor de taxi in de Binnenstad?;</li>   <li>- Een rijstrook op de Diepenring zorgt voor toekomstige opstoppingen rondom de P-garages.</li>   <li>- Aan de scooter als walmende en luidruchtige modieuze tweewieler wordt geen aandacht besteed: los dat op;</li> </ul>	<p>De vormgeving en presentatie van de Binnenstadvisie is zorgvuldig gekozen om voor een zo breed mogelijk publiek duidelijk te maken wat de plannen zijn. De fotomontages zijn referentiebeelden, zoals ook weergegeven in de visie. De daadwerkelijke ontwerpogave van de inrichting vind in een interactief proces met alle betrokkenen plaats in zogenaamde ontwerpcafé 's.</p> <p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen</p> <p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 2, de fietser</p> <p>In de binnenstad van Groningen zijn maar beperkt beperkingen voor de taxi. Alleen die gebieden waar het gebied juridisch is afgebakend als voetgangersgebied of fietspad, mag de taxi niet komen. Dit betreft in de Binnenstad op dit moment alleen maar de Poele-, de Peper- en de Zwanestraat en een deel van de Sint Jansstraat. Rondom de Grote Markt en Vismarkt zijn tijdsblokken voor taxi's. Wij zijn niet voornemens extra beperkingen op te leggen aan de taxi. Wel zien wij dat taxi's niet op alle momenten overal in de stad komen, maar dat heeft meer te maken met het feitelijk gebruik van de binnenstad en het onwenselijk zijn van een taxi op dat moment in dat gebied.</p> <p>We hebben de doorstroming van verkeer op de Diepenring onderzocht. Uit simulaties met verkeersmodellen blijkt dat de doorstroming goed is en er geen opstoppingen ontstaan bij de kruispunten bij de toegang naar de parkeergarages. Vanwege de verlegging van de busroutes zijn aanpassingen aan de weg en kruispunten voorzien, waarmee een goede doorstroming kan worden bereikt</p> <p>Het toenemende gebruik van snorscooters, die soms ook zijn opgevoerd, brengt risico's met zich mee voor de verkeersveiligheid en/of overlast door de uitstoot van fijn stof en lawaai. Dit is echter een landelijk probleem, dat primair vraagt om nationale maatregelen. Daarom proberen wij via de VNG het Rijk aan te sporen om het 'scooterprobleem' krachtig aan te pakken. De discussie hierover in de Tweede Kamer is nog gaande. Wij zullen moeten afwachten wat het Rijk hier concreet aan gaat doen.</p>
-----------	--	---



<p>14</p>	<p>De Ouderenraad vindt het een goed plan, maar wil nog een paar zaken onder de aandacht brengen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De ouderenraad is niet tegen het opheffen van de busroutes via de Grote markt, maar adviseert om de noden van de minder mobiele bezoeker niet uit het oog te verliezen. Pleit voor pendelbusjes vanuit de rand, die het gebied inprikt. Eventueel alternatief vervoer (golfkarretjes);</li> <li>- Naast knelpunten in de binnenstad zijn er ook knelpunten in de wijken, vergeet die niet;</li> <li>- Hoe los je op dat voetganger en fietser elkaar niet gaan dwarszitten;</li> <li>- Meer aandacht voor openbaar groen en bloemen;</li>   <li>- Houd rekening met reactietijd oudere voetganger;</li> <li>- Verbeter sommige trottoirafritten (rolstoelen);</li> <li>- Gratis Wifi-verbinding stimuleert mogelijkheden interactieve stadswandelroutes;</li>   <li>- Het ontbreekt aan openbare toiletvoorzieningen: regel dat;</li>   <li>- Vraag: op welke wijze wordt de omgevingstoets ingevoerd. Betrek de huidige bewoners daar ook bij.</li> </ul>	<p>Dank voor de positieve feedback.</p> <p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen</p> <p>Uiteraard vergeten wij die niet, maar voor dit document valt dit buiten de scope van de opgave.</p> <p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 2, de fietser Dit voegen wij toe in de visie, bij de uitwerking moet dit worden meegenomen.</p> <p>De binnenstad wordt zodanig ontworpen dat het toegankelijk en bruikbaar is. Vooralnog wordt de voor iedereen toegankelijke Wi-Fi dekking in Groningen verzorgt door Draadloos Groningen BV (waar ook de Gemeente Groningen via de CNNN Holding een belang in heeft). Ook zijn andere particuliere niet-open netwerken te vinden in de binnenstad. Het Draadloos Groningen Wi-Fi-netwerk- is op dit moment niet compleet vlekkeloos qua capaciteit en dekking is. In de komende periode wordt onderzocht wat de toekomst is voor Draadloos Groningen BV, waarvan naast de Gemeente Groningen ook de Hanzehogeschool en RuG diensten afnemen. De BV staat open voor samenwerking met anderen.</p> <p>Eerder dit jaar bereikten ons geluiden over een tekort aan toiletvoorzieningen in de binnenstad. Hierop zijn de aanwezige toiletvoorzieningen in de binnenstad geïnventariseerd en zijn verschillende winkeliers/horeca gelegenheden gevraagd medewerking te verlenen aan (gratis) toiletering van het winkelend publiek. Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in meer dan 50 plekken in de binnenstad waar gratis of tegen geringe vergoeding gebruik gemaakt kan worden van het toilet. Door middel van een kleine oranje sticker zijn deze gelegenheden herkenbaar. Ook op de site van Marketing Groningen staat een deel van de deelnemers <a href="http://shopping.groningen.nl/voorzieningen">http://shopping.groningen.nl/voorzieningen</a>. Binnenkort zal de volledige lijst hier vermeld staan.</p> <p>Er is een ambtelijke commissie ingericht die de omgevingstoets uitvoert. Daarbij wordt overleg gepleegd met de betreffende stadsdeelcoördinator en de wijkagent.</p>
<p>15</p>	<p>Inspreker geeft aan dat rond het Schuitendiep onvoldoende rekening is</p>	<p>Wij willen samen met u als eigenaar/bewoner van de woonboot onderzoeken hoe</p>

	<p>gehouden met het belang van de woonbooteigenaar. Door de nabije ligging van de brug van zijn woonboot ondervindt de inspreker hinder voor zijn woongenot a.g.v.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Geluidsoverlast van bussen</li> <li>- Geluidsoverlast van auto's</li> <li>- Toename schade aan onze gezondheid</li> <li>- Meer overlast van voetgangers in kennelijke staat</li> <li>- Een uitzicht dat sterk gereduceerd wordt</li> <li>- Het vervallen van bomen</li> </ul>	<p>de inpassing van de brug het beste kan plaatsvinden. In het ontwerpcafé dat onlangs is gehouden aan de Westerhaven hebben wij hierover reeds van gedachte gewisseld. Reeds in de bestaande situatie is er sprake van het nodige verkeerslawaaï. Daarbij worden bussen de komende periode steeds stiller. Samen met u onderzoeken wij of en in welke mate en met welke ontwerputgangspunten wij eventueel optredende gevolgen kunnen beperken.</p>
16	<p>Inspreker voorziet dat de ouderen de binnenstad zullen gaan mijden en meer naar Paddepoel/Vinkhuizen en Hoogezand trekken doordat de bus verdwijnt uit de binnenstad en de binnenstad vrijgegeven wordt voor fietsers.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gele steentjes zijn nat levensgevaarlijk</li>   <li>- Groningen verbiedt uitstallingen dit itt Winschoten: kaal en ongezellig;</li>   <li>- Onaantrekkelijkheid door type winkel.</li>   <li>- Bussen hadden ook via Kreupelstraat – St Jansstraat gekund als vindicat daar niet was gebouwd.</li> <li>- Inspreker wil een referendum over de plannen</li> </ul>	<p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1 en 2, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen en de fietser.</p> <p>Een aantal asfaltstraten in de binnenstad worden de komende tijd voorzien van gele stenen. Om te voorkomen dat hier in de toekomst ook problemen ontstaan met de gladheid, wordt gezocht naar een alternatieve duurzaam stroevere steen voor deze herinrichtingen.</p> <p>Het aantrekkelijker maken van de binnenstad is één van de speerpunten van de Binnenstadvisie. Hiervoor hebben we echter de ruimte nodig, wat we met dit plan juist beogen.</p> <p>In Groningen hebben we naar onze mening juist een klimaat waarin vele verschillende winkeltypes zich kan en gaat vestigen in de Binnenstad. De Binnenstad is dan ook groter dan alleen de Herestraat en de Grote Markt. Zie hiervoor bijvoorbeeld de Folkingestraat en de Zwanestraat. Met deze visie willen we de aantrekkelijkheid en toekomstbestendigheid van onze binnenstad juist net vergroten zodat we de diversiteit ook kunnen waarborgen. Overigens is de daadwerkelijke vestiging onderhevig aan marktwerking.</p> <p>Het is nooit aan de orde geweest om de bussen hier langs te laten rijden. Hier kon dus ook nooit rekening mee worden gehouden.</p> <p>Zoals in de inleiding van dit document verwoord hebben wij in de afgelopen jaren een brede maatschappelijke dialoog gehouden. Vanuit die basis is de Binnenstadvisie opgesteld, met ruime mogelijkheden voor participatie. Daarnaast blijven wij in de toekomst continu met betrokkenen en belanghebbenden in contact staan, o.a. door Ontwerpcafé's in de Binnenstad.</p>
17	<p>Inspreker is voorstander voor de tram. Daarnaast de volgende opmerkingen:</p>	<p>De tramplannen zijn voor ons een gepasseerd station. Wij werken vanuit de huidige</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Valt een categorie bewoners tussen wal en schip: zij die nog geen WMO-indicatie hebben en wel moeilijker ter been: zorg voor alternatief vervoer (cf UMCG)</li> <li>- Zorg voor fijnmazig fietsnetwerk, inclusief de oosterstraat;</li> <li>- Angst voor verkeersonveilige situaties Diepenring (kruisend verkeer/fiets);</li> <li>- Handhaving hufterig gedrag fietsers.</li> </ul>	<p>situatie, waar de tramplannen geen onderdeel meer van uitmaken.</p> <p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1 en 2, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen en de fietser.</p>
18	<p>De bussen verdwijnen niet uit de binnenstad, maar worden verplaatst naar het Kattendiep. Daar voelt de inspreker zich niet goed bij. Er wordt voorbijgegaan aan de belangen van bewoners en ondernemers Kattendiep en Zuiderdiep. Wat gaat u voor ons doen?</p>	<p>U heeft gelijk dat de bussen niet uit de Binnenstad verdwijnen. Dat hebben wij ook nooit beoogd. Wel zijn wij voornemens om de bussen op een andere wijze door de binnenstad te laten rijden, aan de oostkant o.a. via het Kattendiep. Echter, in de huidige situatie rijden er al diverse bussen over het Kattendiep. Wel zal door de verlegging van de busroute het aantal bussen in de spitsuren op het Kattendiep ongeveer verdubbelen. Het Kattendiep heeft daarbij een maat die deze hoeveelheid bussen kan bolwerken.</p> <p>Vanzelfsprekend wordt rekening gehouden met de belangen van elke bewoner in de stad. Ook bewoners en ondernemers van het Kattendiep worden daarom betrokken bij de uitwerking van de plannen voor het oostelijke deel van de binnenstad. In het toekomstig ontwerp dienen wij rekening te houden met de wettelijke regels rondom bijvoorbeeld het verkeerslawaaï. U krijgt in het toekomstige proces nog volop de mogelijkheid om mee te denken bij het ontwerpen, o.a. in Ontwerpcafé's.</p>
19	<p>Inspreker vindt het onbegrijpelijk dat er plannen liggen om de binnenstad te ontdoen van bussen. Ouderen en mensen die moeilijk ter been zijn, kunnen zo de binnenstad niet meer bezoeken. In een tijd van vergrijzing en zelfredzaamheid lijken deze plannen niet van deze tijd.</p>	<p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen</p>
20	<p>Door de plannen moet er meer gebruik gemaakt worden van het WMO-vervoer. Het document is niet duidelijk genoeg voor de inspreker. Verbreed de brugstraat, incl sloop, dan is veel opgelost.</p>	<p>Wij beogen met deze visie onze binnenstad toekomstbestendig te maken, zodat het veiliger, toegankelijker en aantrekkelijker wordt. Naast dat de bussen via een andere route gaan rijden, willen wij de aanloopstraten ook zodanig inrichten dat ze zorgen voor een toegankelijke binnenstad. Lopen is gezond en de openbare ruimte moet zodanig worden ingericht dat zo veel mensen dat ook kunnen doen. Voor die mensen waarvoor afstanden per definitie te groot zijn, hebben wij het WMO-vervoer. Deze situatie blijft gelijk aan de huidige situatie. Daarbij zijn wij aan het onderzoeken of er alternatieve vervoerswijzen mogelijk zijn, die delen van het</p>

		<p>vervoer in de binnenstad voor anders mobilen kunnen invullen.</p> <p>Uw suggestie voor de verbreding van de Brugstraat, waarbij panden gesloopt kunnen worden zien wij niet als een oplossing. Onze historische structuur, waarde de Brugstraat deel van uitmaakt is juist één van de unieke gegevens die onze binnenstad zo kenmerkt en aantrekkelijk maakt.</p>
21	<p>Inspreker vindt dat de binnenstad voor iedereen is, ook voor diegene die minder goed ter been zijn. U weert met uw plan deze mensen uit de binnenstad. Daarom ben ik tegen uw plan. De SP-plannen zijn zinvol.</p>	<p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen</p>
22	<p>Inspreker onderschrijft de doelstelling van de visie, echter ervaart meer spanning tussen voetganger en fietser dan met de bus. Pleit voor een beperktere busvoering naar de Grote Markt.</p>	<p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1 en 2, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen en de fietser</p>
23	<p>Doordat inspreker een (niet zichtbare) spieraandoening heeft, is ze veel aangewezen op het OV. De afstanden zoals voorgesteld zijn te groot. Verzoekt de bereikbaarheid niet zo sterk te verminderen.</p> <p>Pleit voor aandacht voor de groep mensen die gebruik maakt van het OV, ipv voor de student. Verbindingen vanuit de regio worden slechter. Het plan van de SP ziet er op het oog goed uit.</p>	<p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen</p> <p>Uiteraard is er aandacht voor de groep niet-studenten die gebruik maakt van het openbaar vervoer en niet alleen voor de studenten. Dit vertaalt zich ook in het huidige gebruik. Zo is de groei van het gebruik van o.a. de Q-linkbuslijnen dit jaar voor een groot deel te verklaren door niet-studenten. Dit zijn dan o.a. forensen.</p>
24	<p>Inspreker heeft bezwaar tegen het weren van de bussen uit de binnenstad aangezien inspreker niet meer dan 100 meter kan lopen. Juicht het plan van de SP toe. Binnenstad voor iedereen bereikbaar.</p>	<p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen</p>
25	<p>De Kreupelstraat/Kwinkeplein wordt 2 richtingen auto. Er zijn nauwelijks parkeerplaatsen en geen mogelijkheid om te keren. Inspreker vraagt zich af hoe dat wordt opgelost. Angst voor dwaalverkeer Martinikerkhof.</p>	<p>Indien de bussen via de Diepenring gaan rijden, ontstaat er juist de ruimte om op een andere wijze om te gaan met de openbare ruimte in de Binnenstad. Hierdoor kunnen oplossingen gecreëerd worden om anders om te gaan met bijvoorbeeld de taxistandplaats en gehandicaptenparkeerplaatsen rond de Grote Markt en het Kwinkenplein. Daarbij is er geen reden om aan te nemen dat de nieuwe situatie consequenties heeft voor het Martinikerkhof. De verwachting is dat de hoeveelheid auto/busverkeer juist afneemt in de Kreupelstraat en Sint Walbrugstraat.</p>
26	<p>Als er geen auto's meer door de Westerhaven mogen, dan doet dat de winkel</p>	<p>Met de ondernemers Westerhaven zijn we in gesprek om hiervoor te komen tot een</p>

	<p>van inspreker de das om. Tegenovergestelde van winkelvriendelijker zoals u aangeeft. Begrip dat gebied veiliger moet, maar dat is wat anders dan autovrij maken. Zorg voor een goede oplossing voor de ondernemers aan de Westerhaven.</p>	<p>goede oplossing. Maatwerk is aan de orde, waarbij wij samen met de ondernemers komen tot oplossingen.</p>
27	<p>Inspreker is positief over de plannen. Weren van bussen en creëren van voetgangersgebied maakt het aangenamer om te winkelen, waardoor er ook meer gedaan wordt om de winkelstraten te upgraden. Veiligheid en meer ruimte voor een mooie route. Goed kijken naar de af-/aanrijdroutes voor het parkeren (transferium Suikerfabriek).</p> <p>Tevens goed om geen parkeergeld te heffen op zondag.</p>	<p>Dank voor uw positieve feedback. Een P+R-voorziening op het Suikerunieterrein is in het kader van de Aanpak Ring Zuid al eerder overwogen en afgefallen. Bij een P+R-locatie is zowel de aanvoerroute voor autoverkeer vanaf het hoofdwegennet als het natransport per openbaar vervoer en/of de fiets van belang. Een nieuw P+R-terrein op het Suikerunieterrein ligt niet direct aan een hoofdvalsroute en is ook bij filevorming op de Ringweg en A7 niet goed te bereiken. Daarnaast ontbreekt op dit moment een goede busverbinding en zou hier alleen tegen hoge kosten kunnen functioneren. Een P+R-Suikerunie heeft daarom volgens ons geen meerwaarde.</p> <p>De gemeenteraad heeft mei 2015 besloten om parkeergeld te heffen op zondag, waarna het op 1 juli 2015 is ingevoerd. Op dit moment is er geen aanleiding om het betaald parkeren op zondag weer terug te schroeven.</p>
28	<p>Inspreker wil graag weten wat de plannen zijn voor het Camera-pand aan het Hereplein 73. Mede omdat u in de binnenstadsvisie hierover schrijft dat voor nieuwe doelgroepen gemikt wordt op deze locatie. Een ontwikkeling van deze locatie heeft enorme impact op de omgeving van de flat van de Inspreker.</p>	<p>De concrete plannen zijn nog niet helder. Als uitgangspunt voor de ontwikkeling geldt het concept dat in het kader van de manifestatie de Intense Stad is ontwikkeld. Daarbij vormen hoogwaardige appartementen het uitgangspunt. Uiteraard gaan we bij het opstellen van deze plannen ook in gesprek met omwonenden.</p>
29	<p>Inspreker pleit voor het bereikbaar houden van de Grote Markt voor (oudere) mensen met de bus. Het gebruik van de bus is voor ons erg belangrijk bij het doen van boodschappen.</p>	<p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen</p>
30	<p>Inspreker geeft aan dat de meeste plannen er goed uitzien. Vraag: mag de Oosterstraat toegankelijk blijven voor fietsers?</p>	<p>Gezien de reacties over het mogen fietsen in de Oosterstraat gaan wij de visie hierop aanpassen, waarbij het fietsen mogelijk blijft.</p>
31	<p>Inspreker vindt het een goede visie die de Stad aantrekkelijker zal maken. Blijft de Westerhavenstraat bereikbaar per auto (voor bewoners)? Zo ja, dan wordt voor ons voldaan aan "Goed wonen in de Binnenstad"</p>	<p>Ja, de Westerhavenstraat blijft bereikbaar per auto. Het kan wenselijk zijn om de route of circulatie te veranderen in het omliggende gebied.</p>

32	<p>Inspreker vindt het een goed plan. Vrij baan voor voetgangers, leuke terrassen, levendigheid. Een schone en duurzame stad.</p>	<p>Dank voor uw positieve feedback.</p>
33	<p>Inspreker pleit voor concrete aanvullende maatregelen zodat de toegang tot de stad voor kwetsbare groepen als ouderen en gehandicapten is gewaarborgd.                  Conflicten tussen voetgangers en fietsers: goede handhaving.                  Door de toenemende overlast van jongeren/festivals/evenementen willen ouderen niet in de binnenstad wonen.</p> <p>Verbreed de Werkmanbrug.</p>	<p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1 en 2, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen en de fietser</p> <p>We kiezen voor een levendige binnenstad. Daarbij horen evenementen. Mogelijkheden en beperkingen voor Grote Markt, Vismarkt, Waagplein, Damsterplein en Westerhaven zijn beschreven in locatieprofielen. Dancefeesten worden uit de binnenstad geweerd. Met deze maatregelen willen wij een bruisende binnenstad realiseren waarin het ook goed wonen is. Uiteraard kiest eenieder vervolgens zelf of zij ook binnen deze randvoorwaarden in de binnenstad willen wonen.</p> <p>Voor de noordzijde van het Hoofdstation wordt een ruimtelijk plan gemaakt binnen het project Stationsomgeving. Het gaat hierbij onder meer over de ruimte die ontstaat als het busstation wordt verplaatst naar de zuidzijde van het Hoofdstation. O.a. het voorplein, het profiel van de Stationsweg en de Glauvé locatie komen in dit ruimtelijk plan naar voren. Dat geldt ook voor het door u gewenste onderzoek naar de mogelijke verbreding van de Werkmanbrug. In 2016 beginnen we met dit ruimtelijk plan. Besluitvorming voorzien we nu in de tweede helft van 2017.</p>
34	<p>Inspreker vindt dat de bereikbaarheid voorop moet staan. Mensen met een beperking moeten in de binnenstad kunnen komen. Laat de bussen in de binnenstad.</p>	<p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen</p>
35	<p>De Ondernemersvereniging Damsterkwartier juicht de oplossing met een extra brug Kattendiep toe. De fiets-/voetgangersbrug Oosterhaven kan zinvol zijn, maar mag niet leiden tot verleggen van de routes naar de Oosterkade. Winkeliers Damsterplein en Nieuweweg zouden dan erg benadeeld worden. Damsterkwartier moet goed bereikbaar blijven voor fietsers en wandelaars. Denk ook aan Binnenstad oost. Bezwaar tegen fietsroute langs de Oosterkade.</p>	<p>De keuze voor het verleggen van de fiets-/voetgangersroute is al gemaakt in het perspectief voor Binnenstad-Oost vastgesteld door de gemeenteraad op 20 juni 2012.</p> <p>Daarbij komt dat we vanuit de Fietsstrategie inzetten op alternatieve fietsroutes, de zogeheten Slimme Routes. Deze routes zijn verkeerslichtenvrij en voor fietsers dus veel aantrekkelijker. Eén van deze routes voert via de Oosterkade en het Eemskanaal richting Lewenborg en Ten Boer.</p>
36	<p>Inspreker mist in de Binnenstadvisie de balans tussen wonen en evenementen op diverse vlakken.</p>	<p>Niet in de Binnenstadvisie, maar in het strategisch evenementenbeleid (oktober 2014) wordt aandacht besteed aan de balans tussen een levendige en een leefbare</p>

	<p>Pleit voor bezoekerspas voor aantal dgn/week in de binnenstad, is goed voor woon- en leefklimaat.</p> <p>Nauwelijks aandacht voor kinderen in de Binnenstadvisie (speelgelegenheid, verkeersveilige routes).</p> <p>Is rekening gehouden met vermindering vrachtwagens in de hoek Schuitemakersstraat/Westerkluft?</p> <p>Weinig aandacht voor milieu in de Binnenstadvisie. Naast groene gevels, bomen, stadstuin ook aandacht voor zonnepanelen etc.</p>	<p>stad. Daarbij zien we dat de binnenstad ook voor wonen steeds aantrekkelijker wordt voor verschillende doelgroepen.</p> <p>Het niet toestaan van een bezoekerspas in de binnenstad is een bewuste keuze. De openbare parkeerplaatsen op straat zijn belangrijk voor kortdurend winkelbezoek en willen we daarvoor beschikbaar houden. Dat doen we door voor langduriger parkeren van bezoekers (van wonen, winkelen, horeca, werken) parkeergelegenheid in garages te bieden. Zo blijft er voor kort bezoek steeds ruimte beschikbaar.</p> <p>Één van de speerpunten van de Binnenstadvisie is het aantrekkelijker maken van de binnenstad voor o.a. gezinnen met kinderen. O.a. door het toevoegen van speelaanleidingen en gelegenheden op diverse plekken in de binnenstad. In deze visie hebben we nog niet verwoord waar dit moet komen. Samen met de bewoners in de binnenstad willen we hier de komende jaren vorm aan geven.</p> <p>In deze visie nog niet. Bevoorrading is noodzakelijk voor het goed functioneren van de binnenstad. Nagedacht wordt over het optimaliseren van routes, tijden, bundeling van vervoer en het milieuvriendelijker maken. De ondernemer is opdrachtgever en heeft grote invloed op de wijze van bevoorrading.</p> <p>Wij zijn het met u eens dat rondom dit thema weinig is opgenomen in de inspraakversie van de Binnenstadvisie. Hierover wordt een extra paragraaf in de Binnenstadvisie toegevoegd.</p>
37	<p>De vereniging Oosterstraatondernemers schaaft zich achter de plannen om het verkeer (m.u.v. fietsers) uit de binnenstad te weren.</p>	<p>Dank voor uw positieve feedback. Gezien de reacties over het mogen fietsen in de Oosterstraat gaan wij de visie hierop aanpassen, waarbij het fietsen mogelijk blijft.</p>
38	<p>Inspreker geeft aan dat verplaatsen van HOV-busverkeer naar de Diepenring niet zal bijdragen aan het verblijfs- en woonklimaat aldaar. Verkeersdruk wordt daar steeds hoger. Ook nadelig voor verkeersveiligheid v/d fietser aldaar. Trillingen van het busverkeer zorgt voor schade aan de monumentale panden aan de Diepenring.</p>	<p>Wij zijn het niet eens met uw veronderstelling. De Binnenstadvisie geeft ons aanleiding om de Diepenring anders in te richten, waarbij de 2 rijbanen worden vervangen door één rijbaan en een fietsstrook. De afstand tussen rijbaan (waar de bussen rijden) en de gevels wordt daarmee groter. Ook het nu al aanwezige zware verkeer komt dientengevolge op een grotere afstand te rijden van de gevels. Wel is het zo dat er inderdaad meer bussen gaan rijden over de Diepenring. Dit zal echter naar verwachting geen noemenswaardige geluids- of trillingshinder veroorzaken als gevolg van de eerder genoemde maatregelen. Ook zijn en worden bussen steeds stiller. Daarbij komt dat de Diepenring wordt uitgevoerd met een aanzienlijk stiller wegdek dan u het geval is. Uiteraard wordt bij het ontwerp van de Diepenring e.e.a. nader onderzocht en onderbouwd. Voor fietsverkeer worden fietsstroken gerealiseerd, waardoor de verkeersveiligheid voor de fietser verbeterd. De ruimte die resteert wordt ingericht als trottoir, bij uitstek het domein van de</p>

	<p>Door verdwijnen van de bus van de GM zullen minder mensen gebruik maken van het OV (strategisch foute keuze).</p>	<p>voetganger, waardoor het woon- en verblijfsklimaat wordt verbeterd.</p> <p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen</p>
39	<p>Inspreker heeft begrip dat de gemeente overweegt om de bussen uit de binnenstad te weren. Verzoek om ook te kijken naar de onveiligheid van foutief geparkeerde fietsen. Dit leidt naast onveiligheid ook tot vervuiling.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verplicht huisjesmelkers fietsenstallingen in te richten</li> <li>- Handhaving op fietsparkeren in de OR;</li> </ul>	<p>Wat betreft de fiets verwijzen wij u naar thema 2, de Fiets.</p>
40	<p>De Oogvereniging Groningen zet zich in voor een zo goed mogelijke mobiliteit voor blinden en slechtzienden. Het is goed om het centrum zo mooi mogelijk voor iedereen te maken. Het is niet aanvaardbaar indien ouderen en (visueel) gehandicapten grote problemen ondervinden indien zij het centrum willen bezoeken. De voorgestelde haltes zijn behoorlijk ver lopen. Wij beschouwen het als onjuist als mensen gestimuleerd worden om met het OV ipv WMO-taxi te reizen, maar dat het gebruik van het OV de facto onmogelijk wordt gemaakt vinden wij ook onjuist. Wij doen een beroep op u om bij de plannen rekening te houden met onze bereikbaarheid.</p>	<p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen</p> <p>Los van deze algemene reactie zijn wij o.a. met de Oogvereniging Groningen en Visio (belangenorganisatie voor blinden en slechtzienden) in gesprek opdat de nieuwe inrichting van de binnenstad ook goed te gebruiken is voor ouderen en (visueel) gehandicapten.</p>
41	<p>De ondernemers Schuitendiep zijn blij met de duidelijke visie, waarbij de voetganger ruim baan krijgt en het voetgangersgebied wordt uitgebreid met attractieve looproutes. Inspreker is blij met de kwaliteitsimpuls voor de Diepenring en zou als ondernemers nu zelf ook graag een slag willen maken. Zij ervaart de Diepenring nu als racebaan en brengt de volgende punten aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Versmal de rijbaan met hierbij een gedeelte voor een fietspad;</li> <li>- Verbreed het trottoir;</li> <li>- Parkeerplaatsen verdwijnen aan het water waardoor terras en meer groen mogelijk wordt;</li> </ul> <p>- Verwijder/verplaats het openbaar toilet;</p> <p>- Plaats fietsenrekken bij bruggen en studentenverenigingen;</p>	<p>Dank voor de positieve feedback.</p> <p>De Diepenring wordt één rijbaan met een fietsstrook. Daar waar mogelijk zullen wij het niet nalaten de trottoirs te verbreden.</p> <p>Uitgangspunt is dat de verplaatsing van de bussen naar de Diepenring gecombineerd wordt met een kwaliteitsimpuls voor de Diepenring. Consequenties voor het parkeren aan de Diepenring worden in samenhang bekeken met de bredere herijking van het parkeerbeleid in de stad. Wij sluiten daarbij aan bij de motie 'herijking visie op parkeren' van november 2014. In dat kader zullen we begin 2016 een discussienotitie aan de raad voorleggen.</p> <p>U noemt hier diverse praktische ontwerpgevallen, daar willen we over in gesprek bij herinrichting oostzijde. Daarbij willen we benoemen dat op dit wegvak sprake is van</p>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stimuleer looproutes Schuitendiep;</li> <li>- Zorg voor ondergrondse afvalcontainers;</li> <li>- Bushaltes graag net voor of na de terrassen.</li> </ul> <p>Insprekers willen meedenken aan een goede invulling van de binnenstad.</p>	<p>hoge parkeerdruk door fietsen. Een deel van de overmaat aan ruimte als gevolg van de herinrichting kan mogelijk voor fietsstallen, lopen, containers, nutsvoorzieningen of bomen worden ingericht. Nadere uitwerking volgt, waarbij u wordt betrokken.</p>
42	<p>De G1000 ziet dat veel van haar ideeën zijn opgenomen in de Binnenstadvisie en willen graag een bijdrage leveren, bijvoorbeeld als klankbordgroep.</p> <p>De speerpunten van de G1000 zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Meer bomen;</li> <li>- Meer bankjes;</li> <li>- Minder rommeligheid;</li> <li>- Beter fietsparkeren;</li> <li>- Fontein;</li> <li>- Grote Markt aantrekkelijker;</li> <li>- Verbinding leuke plekken, ook visueel;</li> <li>- Kunstwerken;</li> <li>- Verlichting;</li> <li>- Jeugd, plek voor jongeren.</li> </ul> <p>Ziet uit naar een vruchtbare samenwerking voor een fijn centrum.</p>	<p>Dank voor uw positieve feedback. Veel van uw speerpunten worden ook in de Binnenstadvisie gedeeld. Samen met alle belanghebbenden en betrokkenen, waaronder ook de G1000, willen wij verder vorm geven aan de uitvoering van al deze projecten.</p>
43	<p>Inspreker pleit er voor om eens per uur een bus vanuit de wijken naar de binnenstad te laten rijden. Dit ten behoeve van de mensen die minder goed ter been zijn en afhankelijk zijn van de bus.</p>	<p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen</p>
44	<p>De inspreker (ondernemer Schuitendiep) is tegen verplaatsen bus naar Diepenring om de volgende redenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Schade aan het pand, trillingen vinden reeds nu plaats bij zwaar verkeer en dat wordt dan erger. Het pand is hierop in 1610 niet gebouwd;</li> <li>- Geluidsoverlast, het pand staat nu direct aan de weg. Heeft reeds nu last van het verkeer, overlast door bus wordt straks erger. Voor het terras is dit funest. Verzoekt om onderzoek i.k.v. de wet geluidhinder</li> </ul>	<p>De Binnenstadvisie geeft ons aanleiding om de Diepenring anders in te richten, waarbij de 2 rijbanen worden vervangen door één rijbaan en een fietsstrook. De afstand tussen rijbaan (waar de bussen rijden) en de gevels wordt daarmee groter. Hierdoor verbreedt het trottoir waar mogelijk. Ook het nu al aanwezige zwaar verkeer komt dientengevolge op een grotere afstand te rijden van de gevels. Wel gaan er meer bussen rijden over de Diepenring. Dit zal naar verwachting echter geen noemenswaardige extra geluids-, trillinghinder of luchtverontreiniging veroorzaken t.o.v. de huidige situatie, o.a. door de realisatie van de eerder genoemde maatregelen. Daarbij komt dat juist de bussen steeds stiller en schoner worden. Tevens wordt de Diepenring uitgevoerd met een aanzienlijk stiller wegdek</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stank/verkeersoverlast en vermindering luchtkwaliteit. Voer een nulmeting uit en onderzoek of de luchtkwaliteitsnormen worden overschreden. Wat zijn de concentraties nu?</li>   <li>- De bomenstructuur moet in tact blijven;</li>   <li>- De parkeerplaatsen aan de Diepenring kunnen verdwijnen;</li>             <li>- Hoe wordt de noodzakelijke, relatief lange haltevoorziening op het Schuitendiep opgelost?</li> </ul>	<p>dan nu het geval is. Uiteraard wordt bij het ontwerp van de Diepenring e.e.a. nader onderzocht en onderbouwd.</p> <p>In de basis geldt dat de luchtkwaliteit langs de Diepenring i.c. het Schuitendiep ruimschoots voldoet aan de wettelijke normen. Zie hiervoor <a href="http://www.groningen.nl/luchtkwaliteit">www.groningen.nl/luchtkwaliteit</a>.</p> <p>In 2017 zullen wij een nieuwe luchtkwaliteitskaart en nieuwe geluidkaarten laten maken op basis van actuele verkeersgegevens. Aan de hand hiervan kunnen wij en de Stadlers nauwkeurig bijhouden hoe de leefomgevingskwaliteit zich ontwikkelt</p> <p>Of dit volledig mogelijk is moet in de uitwerking van de plannen blijken.</p> <p>Uitgangspunt is dat de verplaatsing van de bussen naar de Diepenring gecombineerd wordt met een kwaliteitsimpuls voor de Diepenring. Consequenties voor het parkeren aan de Diepenring worden in samenhang bekeken met de bredere herijking van het parkeerbeleid in de stad. Wij sluiten daarbij aan bij de motie 'herijking visie op parkeren' van november 2014. In dat kader zullen we begin 2016 een discussienotitie aan de raad voorleggen.</p> <p>De exacte oplossing weten we nog niet, hierover willen wij juist in gesprek met de diverse betrokkenen om samen een ontwerp te maken, voordat wij hierover een besluit gaan nemen.</p>
45	<p>Inspreker vindt het een positief plan, doch maakt zich zorgen om de mensen die slecht ter been zijn en ouderen. Zoek alternatieve oplossingen. Taxi's moeten echt bij iedereen voor de deur kunnen komen.</p>	<p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen</p> <p>In de binnenstad van Groningen zijn maar beperkt beperkingen voor de taxi. Alleen die gebieden waar het gebied juridisch is afgebakend als voetgangersgebied of fietspad, mag de taxi niet komen. Dit betreft in de Binnenstad op dit moment alleen maar de Poele-, de Peper- en de Zwanestraat en het westelijk deel van de Sint Jansstraat. Daarnaast zijn rond de Grote Markt en Vismarkt enkele tijdsbeperkingen voor de taxi. Wij zijn niet voornemens extra beperkingen op te leggen aan de taxi. Wel zien wij dat taxi's niet op alle momenten overal in de stad komen, maar dat heeft meer te maken met het feitelijk gebruik van de binnenstad en het onwenselijk zijn van een taxi op dat moment in dat gebied. Dit voorkeursgebruik hebben wij op het kaartje in de binnenstad aangegeven. Overigens is het kaartje op onderdelen gewijzigd.</p>

46	<p>Inspreker staat huiverig tegen de plannen doordat bij het verdwijnen van de bussen niet alleen de fietser, maar ook de brommer en scooter vrij spel krijgen. Bereikbaarheid voor mensen die slecht ter been zijn, wordt minder.</p>	<p>Het toenemende gebruik van snorscooters, die vaak zijn opgevoerd, geeft risico's voor de verkeersveiligheid en/of overlast door de uitstoot van fijn stof en lawaai. Dit is echter een landelijk probleem, dat primair vraagt om nationale maatregelen. Daarom proberen wij via de VNG het Rijk aan te sporen om het 'scooterprobleem' krachtig aan te pakken. De discussie hierover in de Tweede Kamer is nog gaande. Wij zullen moeten afwachten wat het Rijk hier concreet aan gaat doen.</p> <p>Voor het overige verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen</p>
47	<p>Inspreker vindt het geen goede zaak als de Grote Markt niet meer met de bus is te bereiken voor de mensen die minder goed ter been zijn.</p>	<p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen.</p>
48	<p>Het OV-consumentenplatform heeft de indruk dat de OV-reiziger met het gepresenteerde plan de Binnenstad minder goed kan bereiken en daarvoor onvoldoende compenserende maatregelen worden getroffen. Men heeft de volgende opmerkingen en vragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Door het verdwijnen van veel buslijnen en – haltes uit de binnenstad wordt de bereikbaarheid minder (langere afstand, tijd en psychologisch). Hierdoor neemt het gebruik van het OV af;</li> <li>- Met name voor minder mobiele mensen wordt geen oplossing geboden. (WMO-vervoer is maar een gedeeltelijke oplossing, vanuit andere gemeenten bijvoorbeeld helemaal geen oplossing);</li> <li>- Inspreker ontvangt graag het onderzoek waaruit blijkt hoe de binnenstadsbezoeker de in- en uitstaphaltes aan de Grote Markt en het A-Kerkhof gebruik;</li> <li>- Compensatie met 'een klein busje' is door het overstappen oncomfortabel, waarbij alsnog kruisende bewegingen ontstaan met</li> </ul>	<p>Op 22 september en 27 oktober 2015 hebben gesprekken plaatsgevonden met de inspreker, waarin de visie is toegelicht en ook is ingegaan op de inspraakreactie. Een verminderd OV-gebruik is niet onze verwachting. Twee haltes worden verplaatst vanuit het hart naar de rand van de binnenstad. Het gevoel van de binnenstad begint al bij deze haltes en niet pas op de Grote Markt of Vismarkt. Het worden entrees van de binnenstad, waarbij de looproutes toegankelijk en aantrekkelijk worden ingericht.</p> <p>Door diverse andere insprekers en partijen is aandacht gevraagd voor een oplossing voor de minder mobiele mens. We zijn ons daar terdege van bewust. Het uitgangspunt van een toegankelijke en gastvrije binnenstad is een belangrijk uitgangspunt bij de uitwerking van de maatregelen. Daarnaast hebben we mogelijke alternatieve vervoermiddelen onderzocht, als aanvulling op het huidige bussysteem. Daarmee kunnen we de binnenstad ook voor ouderen, minder mobiele, maar ook andere gebruikers bereikbaar en toegankelijk houden. Dit heeft nog niet tot een definitieve keuze geleid. De nog verder te onderzoeken mogelijkheden zijn opgenomen in de binnenstadvisie.</p> <p>Het betreffende onderzoeksrapport is verstrekt aan de inspreker.</p> <p>Een kleine bus is inderdaad één van de onderzochte alternatieve vervoersmogelijkheden. In dat onderzoek worden de mogelijke oplossingen op</p>

<p>voetgangers en de exploitatie is relatief duur;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Men schat in dat de buslijnen via de Diepenring tot langere reistijden leidt en dus tot hogere exploitatielasten;</li> <li>- Doordat parkeergarages dichterbij de binnenstad liggen, is het psychologisch aantrekkelijker om met de auto te reizen;</li> <li>- In het plan worden geen alternatieven genoemd, zoals een tunnel/verlaagde busbaan bij de Grote Markt. Is overwogen om minder (i.p.v. geen) buslijnen via Grote Markt en Aa-Kerkhof te laten rijden?</li> <li>- Heeft u overwogen om de tarieven vanuit de transferia te verlagen (of gratis). Of andere maatregelen om reizen met OV aantrekkelijker te maken?</li> </ul>	<p>allerlei aspecten onderzocht, zoals gebruiksgemak, inpasbaarheid, financiële consequenties, etc. Daarbij maken we ook gebruik van ervaringen en experts uit andere steden en gebieden. De definitieve keuze voor een oplossing is nog niet gemaakt. We nemen de waarschuwing van inspreker daarbij ter harte.</p> <p>Als voorbereiding op de visie binnenstad is onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de doorstroming van de bus op de huidige en de nieuwe routes en de consequenties daarvan voor de andere verkeersdeelnemers zoals fiets en autoverkeer. Daaruit blijkt dat, met een aantal infrastructurele aanpassingen, de nieuwe routes minimaal net zo snel zijn als de huidige. De verwachting is daarom niet dat een verlegging van de routes tot hogere exploitatielasten zal leiden.</p> <p>Voor de nieuwe Forumgarage en de huidige Centrumgarage (Haddingestraat) is dat inderdaad het geval. De overige garages liggen net zo ver of verder van het hart dan de haltes. Het verschil in loopafstand is echter beperkt en we denken daarom dat er vooral ook andere overwegingen een rol spelen om wel of niet met de auto te reizen, zoals kosten, flexibiliteit, beschikbaarheid van busvervoer bij de herkomst, gewoontegedrag, etc. We verwachten niet dat de afstand tussen bestaande en nieuwe halte (300 meter) daarin veel verandering brengt, zeker niet met de komst van de Nieuwe Markt die hier nog tussen ligt.</p> <p>In de afgelopen periode hebben wij regelmatig met uw consumentenplatform gesproken. Uit deze gesprekken blijkt dat u eigenlijk de getoonde OV-ambitie in de Binnenstadsvisie te laag vindt. U verwacht een veel verstrekkende visie over het OV voor de lange termijn. Bij de vorming van deze visie zijn wel degelijk alternatieven afgewogen. Een tunnel, verlaagde busbaan, ondergronds busstation of zelfs de tram zijn daarbij nu als politiek, financieel en ruimtelijk als niet realistisch beschouwd. Wel is overwogen om de bus of minder bussen door voetgangers/fiets-gebied te laten rijden (na herinrichting, over gele steentjes). Grootste bezwaar hiervan is dat niet kan worden voldaan aan één van de primaire doelstellingen van de visie, namelijk: het primaat en voorrang voor de voetganger en het verbeteren van de veiligheid en aantrekkelijkheid van de binnenstad.</p> <p>Lagere tarieven voor P+R is niet overwogen in het kader van de visie binnenstad. Dit biedt geen oplossing of alternatief voor het aantrekkelijker maken van de binnenstad. Daarbij komt dat aan het aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer juist al meerdere jaren hard wordt gewerkt. Zo is de busbaan Europaweg</p>
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Is er een vergelijking gemaakt met oplossingen van andere steden voor vergelijkbare problemen?</li> </ul>	<p>aangelegd, wordt in 2016 de 3<sup>e</sup> fase van de busbaan Peizerweg in gebruik genomen, is een grote verbetering gemaakt met de introductie van hoogwaardig openbaar busvervoer in 2014 en wordt in de komende jaren het hoofdstation grootscheeps verbouwd.</p> <p>Jazeker. We hebben diverse werkbezoeken aan andere steden afgelegd, zoals Den Bosch, Eindhoven, Gent, Münster en Aachen. Hieruit en uit andere inventarisaties is ons gebleken dat elke stad zijn eigen situatie en problematiek kent en daarom ook maatwerk in oplossingen vraagt. Maatregelen kunnen niet eenvoudigweg worden gekopieerd. Ook is gebleken dat bij het verleggen van busroutes de maatschappelijke discussie vaak niet over de kwaliteit van het openbaar vervoer ging, maar vooral over de inrichting van de openbare ruimte, veiligheid, leefbaarheid en toegankelijkheid.</p>
49	<p>De buurtvereniging A-Kwartier is blij met de plannen, waarbij zij beseft dat het realiseren van deze ambitieuze plannen een complexe puzzel is die niet iedereen in alle opzichten tevreden kan stellen. Naast draagvlak wil inspreker de volgende aandachtspunten meegeven:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Velen profiteren van het verdwijnen van de bus van de huidige routes, maar men deelt de algemene zorg rondom de bereikbaarheid van de kwetsbare groepen. Men vertrouwt op goede oplossingen;</li> <li>- Fiets: vind oplossingen voor gedrag (handhaving), fietsparkeren en stel goede fietsroutes in (fietsstrook Hoge der A, route plantsoenbrug – Westerbinnensingel is niet logisch en verkeersonveilig;</li> <li>- Auto: inspreker mist visie op het lokale bestemmingsverkeer en parkeren. Zowel de routing is onduidelijk als wel de oplossing voor het verdwijnen van parkeerplaatsen (o.a. Diepenring);</li> <li>- Conflict tussen een voortreffelijk woonklimaat versus de festivals en evenementen (geluid, parkeren etc.);</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ingenomen met het voornemen om de kamerverhuur beter te reguleren. Werk dit beleidsvoornemen snel uit.</li> </ul>	<p>Dank voor de positieve feedback.</p> <p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen</p> <p>Wat betreft de fiets verwijzen wij u naar thema 2, de Fiets.</p> <p>Het lokale bestemmingsparkeer en het parkeren maakt onderdeel uit van de uitwerking van de visie, hierop komen we met de uitwerkingsplannen bij u terug.</p> <p>Evenementen zijn belangrijk voor de stad en de binnenstad heeft een aantal populaire locaties voor evenementen. In het strategisch evenementenbeleid wordt aan de keerzijde van evenementen aandacht besteed. Dancefeesten vinden bijvoorbeeld niet plaats in de binnenstad. Goede communicatie door organisatoren is belangrijk.</p> <p>Dit is al gebeurd met het vaststellen van de woonvisie en de bijbehorende huisvestingsverordening in de gemeenteraad van juni 2015.</p>

50	<p>De RUG kan zich vinden in de zienswijze van de gemeente inzake de Binnenstadsvisie. Vraagt aandacht voor bereikbaarheid auto Oude Boteringestraat (verzoek om het gebied tussen Poststraat en Rode Weeshuisstraat toegankelijk te maken voor autoverkeer) en Rode Weeshuisstraat (verzoek instellen tweerichtingenverkeer voor auto's net als de taxi's).</p>	<p>De Poststraat valt in de huidige situatie onder het regiem van de venstertijden, evenals het gedeelte op de Oude Boteringestraat tussen de Poststraat en de Rode Weeshuisstraat. Dit blijft zo in de nieuwe situatie. Daarmee is de Poststraat ontsloten via de Oude Boteringestraat.</p> <p>De Rode Weeshuisstraat blijft eenrichtingsverkeer voor auto's in verband met de beperkt beschikbare ruimte, voor de taxi's geldt hetzelfde. De visie is op dit aspect (Taxi Rode Weeshuisstraat) aangepast.</p>
51	<p>De Adviesraad voor het Gehandicaptenbeleid maakt zich grote zorgen over de toekomstige bereikbaarheid en toegankelijkheid van de binnenstad van Groningen voor mensen met een lichamelijke beperking. Een inclusiviteit bevorderend en niet-stigmatiserend middel van alternatief vervoer hebben wij nog niet gezien. Kleine elektrische busjes is voor ons geen goede oplossing, immers elke overstap is een extra belemmering. De toegankelijke binnenstad moet voldoen aan het criterium Bereikbaar, Toegankelijk en Bruikbaar.</p> <p>Overige opmerkingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het aantal parkeerplaatsen voor GPK-houders moet minimaal gehandhaafd, zelfs uitgebreid worden;</li> <li>- Handhaaf de richtlijn doorgang 1,50m bij terrassen en door fietsparkeren strikt. Zorg voor obstakelvrije stroken (voorbeeld rood tapijt Guldenstraat);</li> <li>- Bezoekerscomfort: toevoegen van (herkenbare) openbare toiletten en bankjes buiten de horeca om;</li> </ul>	<p>Met de adviesraad voor het gehandicaptenbeleid zijn we in gesprek. Doel van het gesprek is, met inachtneming van elkaars standpunt, te onderzoeken op welke wijze de binnenstad toegankelijk en bruikbaar ingericht kan worden.</p> <p>Rondom het punt bereikbaarheid voor iedereen verwijzen we naar thema 1.</p> <p>Het streven is dat wij het aantal parkeerplaatsen voor GPK-houders gelijk houden, met inachtneming van straat en garage parkeren.</p> <p>Groningen is een bruisende stad met veel horeca en daarbij ook veel terrassen. Bij de vergunningverlening van terrassen is de ruimtelijke inpasbaarheid een belangrijke toetsingscriterium. Daarbij letten we op de benodigde ruimte voor hulpdiensten en overige gebruikers van de openbare ruimte. Handhaving van voorschriften voor o.a. terrassen is onderdeel van het reguliere werk van de afdeling Vergunningverlening, toezicht en handhaving. Daarbij zijn bereikbaarheid en bruikbaarheid speerpunten.</p> <p>fietsstrategie</p> <p>We willen de stad aantrekkelijker inrichten. Bankjes en andere "niet commerciële" verblijfplekken horen hier ook bij. Dit maakt onderdeel uit van de uitwerkingsplannen. Eerder dit jaar bereikten ons geluiden over een tekort aan toiletvoorzieningen in de binnenstad. Hierop zijn de aanwezige toiletvoorzieningen in de binnenstad geïnventariseerd en zijn verschillende winkeliers/horeca gelegenheden gevraagd medewerking te verlenen aan (gratis) toilettering van het winkelend publiek.</p> <p>Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in meer dan 50 plekken in de binnenstad waar gratis of tegen geringe vergoeding gebruik gemaakt kan worden van het toilet. Door middel van een kleine oranje sticker zijn deze gelegenheden herkenbaar. Ook</p>

		<p>op de site van Marketing Groningen staat een deel van de deelnemers <a href="http://shopping.groningen.nl/voorzieningen">http://shopping.groningen.nl/voorzieningen</a>. Binnenkort zal de volledige lijst hier vermeld staan. Overigens is niet elk toilet toegankelijk voor alle gehandicapten.</p>
52	<p>Inspreker ondersteunt de visie om de binnenstad meer terug te geven aan de voetganger. Vraagt zich echter af of het verstandig is de bus de Grote Markt niet meer aan te laten doen. Vind wel dat de bus uit de A-straat moet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Adviseert om (langdurig) te experimenteren, richt het gebied in als voetgangersgebied, maar wel zodanig dat tzt een bus door de binnenstad kan blijven rijden.</li>   <li>- Start het vergelen aan de westkant bij het Gedempte Zuiderdiep, hoek Stationstraat (geeft duidelijkheid + ontwikkelkansen horeca).</li> </ul>	<p>Voor de reactie over het aandoen van de Grote Markt verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen.</p> <p>De binnenstad wordt zodanig ingericht dat zwaar verkeer door de stad kan blijven rijden (bevoorrading, hulpverleningsdiensten), Dus in principe kan een bus er ook rijden in de toekomst. Een cruciaal punt voor de bus over de Grote markt in de toekomst zal de hoek Oosterstraat- Grote Markt worden. Hier gaat de rooilijn van de oostwand 14meter naar voren. Als gevolg hiervan zal het nagenoeg onmogelijk worden met (dubbel-) gelede bussen hier veilig door te komen.</p> <p>Ondanks de onderbreking met het Academie Minerva gebouw, willen we de gedempte zuiderdiep als ruimtelijke eenheid zoveel mogelijk behouden. Hoe deze precies wordt beëindigd ter plaatse van de Reitemakersreige en Munnekeholm, is nog een ontwerp-uitwerking.</p>
53	<p>Het WMO-platform vindt dat de voetganger (in zijn volle breedte van 4 mijlloper, normale loper tot rolstoelgebruiker en alles wat daar tussen zit) centraal gesteld moet worden. Ook in een druilerige herfstsituatie. Daarbij is de binnenstad het kerngebied voor de Groningse participatiesamenleving, die bereikbaar moet blijven voor iedereen: dus met het OV.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inrichting van de looproutes naar de Grote Markt: kan nog zo mooi, maar de afstand en het hoogteverschil blijft een knelpunt;</li> <li>- Het Kwinkenplein kan naast de taxi ook gebruikt worden voor een of andere vorm van busvervoer;</li>   <li>- Er valt nauwelijks aan te ontkomen dat de bus uit de Brugstraat en de A-Kerkstraat gaat, dat ziet de WMO-raad ook. Echter, dan moet er wel een alternatief OV komen dat de mensen vanaf de nieuwe haltes tenminste op het Kwinkenplein afzet.</li> <li>- De gehele binnenstad (ook in het voetgangersgebied, dus overal) moet bereikbaar zijn voor het officiële WMO-vervoer.</li> </ul>	<p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen.</p> <p>De toekomstige invulling van het Kwinkenplein is nog onderdeel van discussie en komt in de verschillende ontwerpcafé 's aan de orde.</p> <p>Een alternatief vervoer-systeem is onderzocht en als bijlage gevoegd aan deze binnenstadvisie.</p> <p>Vrijwel de gehele binnenstad is bereikbaar voor het officiële WMO-vervoer. Alleen de Poele-, Peper- en Zwanestraat zijn hiervan uitgesloten, evenals het westelijk deel van de Sint Jansstraat. Wel zijn er enkele tijdsbeperkingen rond de Grote Markt en</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bereikbaarheid van de binnenstad is een vorm van burgerparticipatie;</li> <li>- De WMO-raad staat open voor elk type alternatief vervoer, mits het de Grote Markt (minimaal Kwinkenplein) aandoet;</li> <li>- Aandacht voor de fiets: de toename op Diepenring en hoofdfietsroutes zal het fietsen voor veel oudere bewoners onveiliger maken. Spreiding van fietsverkeer lijkt nodig, overdenk daarom de sluiting van bv de Oosterstraat nog eens;</li> <li>- Handhaving rond hufferig fietsgedrag is gewenst.</li> </ul>	<p>de Vismarkt. Deze situatie wordt met de nieuwe Binnenstadvisie niet gewijzigd. Wel zien wij dat WMO-taxi's niet op alle momenten overal in de stad komen, maar dat heeft meer te maken met het feitelijk gebruik van de binnenstad en het onwenselijk zijn van een auto op dat moment in dat gebied. Dit voorkeursgebruik hebben wij op het kaartje in de binnenstad aangegeven. Overigens is het kaartje op onderdelen gewijzigd en is een kader over het WMO-vervoer opgenomen in de visie.</p> <p>Daarom willen wij de binnenstad voor nu en in de toekomst bereikbaar houden. Dit maakt onderdeel uit van de studie alternatief vervoer, thema 1.</p> <p>Spreiding is inderdaad de bedoeling. Onder andere om die reden zetten we ook in op Slimme Routes om de binnenstad heen en ook op de aanleg van fietsvoorzieningen op de Diepenring. Het fietsen in de Oosterstraat wordt toegevoegd.</p> <p>Zie hiervoor thema 2, de fiets.</p>
54	<p>Inspreker geeft aan dat het plan hele goede elementen omvat. De volgende elementen ontbreken nog:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wat zijn haalbare en betaalbare oplossingen voor de minder validen (loopafstand naar Grote Markt/Vismarkt, rustplekken en rechtstreekse bereikbaarheid van GM/VM met OV, inclusief de veiligheid in de avond/nacht);</li> <li>- De binnenstad moet bereikbaar zijn met het OV vanuit alle wijken (en regio);</li> <li>- Duidelijke scheiding tussen fietser en voetganger;</li> <li>- Weer snel rijdende brommers en scooters;</li> <li>- Voorzie oversteekpunten (fiets &amp; voetganger) van VRI's, in de gehele stad;</li> </ul>	<p>Voor de reactie over de anders mobielen en de bereikbaarheid verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen.</p> <p>In de huidige situatie is de hele binnenstad ingericht volgens het principe stoepstraat-stoep. Uitzondering daarop vormen de hoofdwinkelstraten, uitgaansgebied en de Folkingestraat. De nadere uitwerking van de nieuw in te richten straten Astraat, Brugstraat, Munnekeholm, Gelkingestraat, Oosterstraat en Oude Ebbingestraat is nog niet bekend. Meer ruimte, comfortabel en veilig, voor de voetganger staat voorop.</p> <p>Zie hiervoor thema 2, de fiets. Daarop aangevuld: het weren van deze voertuigen is juridisch niet mogelijk.</p> <p>Naast dat deze opmerking buiten de scope van de binnenstadvisie valt, is het ondoenlijk en ongewenst om elk oversteekpunt van een VRI te voorzien voor fiets en voetganger.</p>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Het parkeerbeleid moet wijzigen door lagere tarieven, voldoende aanbod parkeerplaatsen op loopafstand binnenstad of onbetaalde buslijn, weer openbaar parkeren langs de straat, wel bewonersparkeren binnenstad;</li>   <li>- Neem ook op hoe de handhaving van de uitgevoerde zaken wordt uitgevoerd;</li> <li>- Politiek moet zich aan beloftes houden en de financiële consequenties van besluiten eerder duidelijk maken. Daarom als voorstel: blaas het Forum af en maak hier een bovengronds parkeergarage van, met aan de achterzijde een OV-halte voor de stadslijnen.</li> </ul>	<p>Het parkeerbeleid, inclusief straatparkeren en bewonersparkeren in de binnenstad, zal in samenhang worden bekeken met de bredere herijking van het parkeerbeleid in de stad. Wij sluiten daarbij aan bij de motie 'herijking visie op parkeren' van november 2014. In dat kader zullen we begin 2016 een discussienotitie aan de raad voorleggen. Daarvoor zijn een aantal redenen: de groei van de stad gaat sneller dan gedacht, de druk op de openbare ruimte neemt toe, er is een versnelling nodig op onze duurzaamheidsambities, we willen anders werken en we willen anticiperen op de omgevingswet. De visie op parkeren gaat daarmee verder dan alleen de tarieven, die zijn daar een resultante van.</p> <p>Zie hiervoor thema 2, de fiets.</p> <p>Met deze visie willen wij als college onze belofte uit het collegeprogramma van 2013 nakomen. Daarbij blazen wij het Forum niet af, doch wij maken aan de achterzijde van het Forum, nabij het provinciehuis, wel een nieuwe centrumhalte.</p>
55	<p>Uit een inventarisatie door de Straatvereniging Oude Kijk/ Stoeldraaijerstraat onder ondernemers in deze straten blijkt dat er geen draagvlak is om de Ellebogenbuurt autovrij te maken. Dit is een nuancering van het krantenartikel waarin werd verondersteld dat de Ellebogenbuurt autovrij moest worden. Dit blijkt dus niet gedragen te worden. Ergo, een meerderheid van de ondernemers is tegen het autoluw maken en voor behoud van de huidige situatie in de Ellebogenbuurt.</p>	<p>Dank voor de verdere inventarisatie. Dit geeft een genuanceerd beeld op de eerdere berichtgevingen in de krant. Inmiddels heeft een gesprek met inspreker plaatsgevonden om de inspreekreactie verder uit te diepen en de punten mee te nemen bij het uitvoeringsprogramma van de Binnenstadsvisie.</p>
56	<p>Inspreker is blij met de plannen, een aantrekkelijke binnenstad met meer ruimte voor fietser en voetganger wordt toegejuicht. Echter de oostkant moet spoedig aangepakt worden, waarbij niet alsmear gewacht moet worden op de bouw van het Forum: begin nu in het oostelijk deel van de binnenstad.</p>	<p>Dank voor uw positieve feedback. Als gevolg van de bouw van het Forum zal de komende jaren nog legio bouwverkeer door de oostelijke binnenstad blijven rijden, waardoor het niet mogelijk en/of wenselijk is om dit gebied nu al te herinrichten. Daarnaast dient eerst een brug in het verlengde van het gedempte Kattendiep te worden gerealiseerd, alvorens de bussen de nieuwe route kunnen rijden. Hierover zijn harde afspraken gemaakt met het OV-Bureau.</p>
57	<p>Inspreker vindt het een mooie visie, wil graag het element water toevoegen in de vorm van fonteinen, waterelementen in parken en waterspelen op</p>	<p>Dank voor uw positieve feedback. Een paragraaf over groen en water is toegevoegd aan de binnenstadsvisie. Hierbij willen wij wel de nuancering maken dat wij niet</p>

	<p>verschillende plekken in de stad (Nieuwe Markt, Damsterplein, Ebbingekwartier, Boterdiep, Zuiderdiep en Kattendiep), cf voorbeeld Hamburg.</p> <p>Diepenring oostkant moet vrijgemaakt worden van woonschepen die niet passen in het historische beeld van de stad om verrommeling tegen te gaan. Hierdoor ruimte voor terrassen en recreatieve elementen.</p>	<p>door de gehele stad waterelementen gaan toevoegen.</p> <p>Wat betreft de woonboten: We werken het komende half jaar aan een ruimtelijk raamwerk voor wonen op het water en multifunctioneel gebruik van de diepenring. Daarin wordt bekeken welke maatregelen er nodig zijn.</p>
58	<p>Inspreker is het niet eens met de visie. Een halte op de Diepenring is te ver van het centrum, voor iedereen. Het wandelgebied voor fietsers vrijgeven is een slecht plan. Collega-fietsers zijn het grootste gevaar. Mogelijk is de oplossing een aparte kleine bus voor een bepaalde doelgroep.</p>	<p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen en thema 2, de Fiets.</p>
59	<p>Inspreker geeft aan dat de Binnenstad ontoegankelijk wordt voor blinden en zeer slechtzienden. Af te leggen afstanden worden veel groter en de vindbaarheid van voorzieningen gaat achteruit.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verschil stoep en rijweg wordt opgeheven waardoor oriëntatie veel moeilijker tot onmogelijk wordt voor blinden;</li> <li>- Doordat het waarneembaar verschil tussen weg en stoep weg is, is het in een rumoerige omgeving mogelijk dat je zonder iets te merken een straat oversteekt: gevaarlijk en de weg is moeilijk vindbaar;</li> <li>- Door toename aantal terrassen is er geen waarneembaar onderscheidt tussen terras en loopgebied;</li> <li>- Idem toename reclameborden en geparkeerde fietsen;</li> <li>- Auto's op de stoep i.p.v. naast het trottoir leidt tot onduidelijkheid en ongemak;</li> <li>- Het vertrouwen van je veilig wanen op de stoep is, bij steeds voortrazend verkeer, zoek;</li> <li>- Inspreker doet een concreet voorstel voor aanpassing lijnen en inrichting om te zorgen voor een bereikbare stad, die de functies verknoopt in de binnenstad die van iedereen is, die ontmoeting in de binnenstad bevordert, de noodzaak van dure WMO-taxi's niet stimuleert en een stap zet naar een duurzame stad.</li> </ul>	<p>Voor een algemene reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen.</p> <p>De toegankelijkheid van de binnenstad voor blinden en slechtzienden is een belangrijk aandachtspunt in de uitwerking van de plannen. Er zal een gidslijn moeten komen die de veiligheid borgt. Vroeger werd daar vaak de gevel voor gebruikt. In het huidige functioneren van de aantrekkelijke stad zijn gevelterrassen, beperkte uitstallingen en fietsparkeren onmisbaar. Dit is moeilijk te verenigen met de gevel als gidslijn. Samen met de gebruikers gaan we op zoek naar een goed functionerende alternatieve gidslijn die past bij het karakter van de binnenstad.</p> <p>Wij delen voor een groot deel de door u geschetste visie. Het is namelijk inderdaad van groot belang om meerdere wijken, de regio, P+R-terreinen, stations, binnenstad, UMCG en andere belangrijke bestemmingen hoogwaardig met elkaar te verbinden. Alleen dan voorkomen we dat we met het openbaar vervoer in een neerwaartse spiraal terecht komen. Over de noodzaak van de haltes A-kerk en Grote Markt hebben wij echter een andere mening. Met nieuwe hoogwaardige haltes aan de westkant en oostkant en met de haltes Gedempte Zuiderdiep in combinatie met andere voorgestelde maatregelen inclusief eventueel goed alternatief vervoer in de binnenstad denken wij dat de bereikbaarheid met het</p>

		<p>openbaar vervoer op voldoende niveau blijft. U geeft aan een systeem van kleine busjes die vanaf de ring de binnenstad doorkruisen een derde rangsoplossing te vinden. In ons onderzoek naar alternatief vervoer voor de binnenstad nemen wij dit wel mee.</p> <p>Verder stelt u enkele andere koppelingen van buslijnen voor. Hiermee blijven er bussen rijden waar in onze visie geen ruimte is voor (grotere) bussen. Daarmee zien wij dit niet als een goed alternatief.</p> <p>Verder geeft u nog de suggestie om het openbaar vervoer te verduurzamen. Samen met onder andere het OV-bureau bekijken wij de mogelijkheden hiertoe en indien mogelijk verduurzamen we het openbaar vervoer. Dit doen we zowel bij het ingaan van de nieuwe busconcessie als tijdens de concessie. De aanschaf van de nieuwe Q-linkbussen die per januari 2014 zijn gaan rijden, is daar een voorbeeld van geweest.</p>
60	<p>Inspreker is tegen de verdwijning van de buslijnen uit het centrum. De loopafstanden worden veel te ver. Inspreker vindt de plannen schandalig en voelt zich niet behandeld als volwaardig burger.</p>	<p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen.</p>
61	<p>Inspreker is met zijn vrouw aangewezen op de auto en maakt zich zorgen dat de invaliden parkeerplaats in de Rode Weeshuisstraat en de Stalstraat straks niet meer te bereiken is. Aangezien vanuit die locatie een groot deel van het centrum per rollator bereikbaar is. Inspreker vindt dat de gemeente altijd een prima beleid heeft gehad voor invaliden, maar mist dat nu een beetje. Als de inspreker met de bus naar de stad gaat, dan moeten ze eerst met de auto naar de bushalte.</p>	<p>Dank voor uw positieve feedback. De invaliden parkeerplaatsen op de Rode Weeshuisstraat en Stalstraat blijven bereikbaar. We hebben de visie op dat punt nog enigszins verduidelijkt, door ook duidelijk de autoroute hiervoor op kaart te vermelden.</p>
62	<p>Inspreker vindt dat de visie is bedoeld om de bus van de Grote Markt te krijgen. De tram is het alternatief die had moeten komen, zie ook hoe het in Duitse en Franse steden gaat. Dit plan is een ramp voor de binnenstad, de warenhuizen, de kerken, concerten en buitenlanders. Het aantal reizigers per OV zal niet gelijk blijven. Tegen een fontein op de Grote Markt (urinoir/ snel vervuild)</p>	<p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen.</p> <p>Een fontein in de binnenstad maakt onderdeel uit van de plannen in de Binnenstadvisie. Veel mensen hebben aangegeven in consultaties over de toekomst van de binnenstad een fontein te missen. De locatie en het ontwerp is nog onderwerp van studie.</p>
63	<p>Inspreker vraagt zich af of het oude plan op de locatie Camera-bioscoop van een tweede flatgebouw van 15 woonlagen is ingetrokken? Wat is de richting van de nieuwe invulling van deze locatie op het gebied van</p>	<p>De concrete plannen zijn nog niet helder. Als uitgangspunt voor de ontwikkeling geldt het concept dat in het kader van de manifestatie de Intense Stad is ontwikkeld. Daarbij vormen hoogwaardige appartementen het uitgangspunt.</p>

	<p>"cultuur en ontspanning" vlak naast een (ons) gehorig gebouw met een gemengde bewoning?</p>	<p>Uiteraard gaan we bij het opstellen van deze plannen ook in gesprek met omwonenden.</p>
64	<p>Grootste belang voor de inspreker is dat binnenstad haar gevarieerde woonfunctie behoud. Overwegende studentenpopulatie tast leefomgeving aan (afwijkende leefritme, geringe aandacht leefomgeving en rondgestrooide fietsen). Geparkeerde fietsen (fout/ stallingsruimte/falend beleid handhaving) krijgt in de binnenstadvisie weinig aandacht. Er ontstaat meer druk op parkeerplekken door verdwijnen bus, waardoor de bewoner hun auto niet meer kwijt kan. Daarom niet alleen de bussen, maar ook de auto van de bezoeker werven uit de binnenstad (betreft alleen het straatparkeren).</p>	<p>Dit onderschrijven we en daarom gaan we met een manifestatie Wonen in de Binnenstad het realiseren van woningen voor diverse doelgroepen stimuleren. Zie hiervoor thema 2, de fiets Het parkeerbeleid, inclusief straatparkeren en bewonersparkeren in de binnenstad, zal in samenhang worden bekeken met de bredere herijking van het parkeerbeleid in de stad. Wij sluiten daarbij aan bij de motie 'herijking visie op parkeren' van nov 2014. In dat kader zullen we begin 2016 een discussienotitie aan de raad voorleggen.</p>
65	<p>Inspreker heeft twee punten van kritiek op de visie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grote delen binnenstad worden niet meer ontsloten door regulier OV. Dit hoeft niet meer door grote bussen, maar andere (kleinere) vormen van OV kan ook. Mits in elk kwadrant van de binnenstad;</li> <li>- Fietsroute Folkingestraat blijft gehandhaafd in de visie, inspreker pleit er voor om deze fietsvrij te maken.</li> </ul>	<p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen.</p> <p>Het is correct dat de Fietsroute Folkingestraat gehandhaafd blijft in de visie. In samenhang met de Stationsomgeving (Werkmanbrug), de Slimme Routes en belanghebbenden wordt in de nabije toekomst onderzocht op welke wijze de fietsontsluiting door en langs het centrum het beste kan worden vormgegeven.</p>
66	<p>Inspreker geeft zijn complimenten over het plan. Enige verbeterpunten zijn het overdag fietsvrij maken van de Folkingestraat en Werkmanbrug en het inrichten van de Pelsterstraat als tweezijdige fietsstraat.</p>	<p>Dank voor de positieve feedback. Voor de Folkingestraat en de Werkmanbrug zie de vorige inspreekreactie. In de Pelsterstraat is fietsen in twee richtingen toegestaan (in de Haddingestraat overigens niet, dit heeft te maken met de breedte van de straat).</p>
67	<p>Inspreker vindt de plannen prima, waarbij als aandachtspunt geldt de positie van de bezorgrestaurants.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Als er gekozen wordt voor de gele stenen, dan wel zorgen voor een ruwer oppervlak;</li> <li>- Binnenstad is voor de bezorging (bezorgbrommers) een cruciale verbinding tussen noord en zuid Groningen;</li> <li>- Overall waar mensen wonen, moet kunnen worden bezorgd;</li> <li>- Een bezorger wil snelheid kunnen maken;</li> </ul>	<p>Bij de uitbreiding van het "gele steentjes-gebied" wordt een steen gebruikt met een ruwer oppervlak. Momenteel loopt hier een onderzoek naar.</p> <p>We zijn voorstander van het scheiden van doorgaand en bestemmingsverkeer, waardoor voor elke bestemming een veilige en vaak ook snellere route ontstaat voor elke verkeersdeelnemer. Het gebruik van oude en/of opgevoerde (snor)scooters veroorzaakt overlast door de uitstoot van fijn stof en lawaai. Wij</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Het kan niet zo zijn dat de bezorgrestaurants voor de eigen bezorgers niet meer te bereiken zijn (dat er niet meer in de straat mag worden gereden);</li>   <li>- Vind het persoonlijk goed als mijn bezorgbrommers van 2 kanten de Gelkingestraat in mag rijden, maar ik zie een knelpunt op het moment dat taxi's er na 18.00 uur ook in rijden. Dan moet in het huidige profiel de fietser/brommer aan de kant en kan er geen terras op het trottoir;</li> <li>- Zouden de venstertijden verruimd kunnen worden met bijvoorbeeld een klusdag op maandag?</li> </ul>	<p>verwachten daarom van bezorgrestaurants dat zij (relatief) schone scooters inzetten (en uiteraard ook dat ze zich houden aan de verkeersregels). Overigens wijzen wij erop, dat ondernemers gebruik kunnen maken van subsidies op grond van de MIA/Vamil voor de aanschaf van e-scooters voor zakelijk gebruik. Bij de uitwerking van de plannen zal met dit punt rekening gehouden worden.</p> <p>Momenteel loopt een onderzoek naar de wijziging van de venstertijden. Deze punten worden in dat onderzoek meegenomen.</p>
68	<p>De Belangenvereniging Westerhaven eo hecht groot belang aan de toegankelijkheid van de Binnenstad voor iedereen (jong-oud). Grote Markt moet per OV/bus bereikbaar zijn en blijven. Volg voorbeeld grote steden, daar gaat verkeer ook door de binnenstad.</p> <p>Maak het voetgangersgebied niet te groot, de burger wil bij de middenstander voor de deur komen.</p> <p>Suggestie om route buslijnen aan te passen, waarbij Grote Markt en Vismarkt bereikbaar blijft. Eventueel in 1 richting. De route via de Westerhaven is een</p>	<p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen.</p> <p>Wij zijn het met u eens dat het voor MKB'ers positief kan zijn als zij per auto bereikbaar zijn. Voor een individuele winkelier is het aantrekkelijk als klanten voor de deur kunnen parkeren, hun aankoop doen en weer weggrijden. Echter, dit staat op gespannen voet met het verblijfsklimaat in het gebied: parkeerplaatsen, geasfalteerde wegen en verkeersbewegingen dragen niet bij aan de aantrekkelijkheid van het gebied, zeker niet wanneer, zoals in de binnenstad van Groningen, een hoge concentratie winkeliers aanwezig is. Wij constateren dat de consument in toenemende mate eist dat een winkelgebied aantrekkelijk is en daar baseert hij zijn koopgedrag op. Een aantrekkelijke omgeving draagt daarmee bij aan passantenaantallen en bestedingen van consumenten en dat is in het belang van de winkelier. Dit standpunt is bepaald in nauwe afstemming met de Groningen City Club. Ook nu al is het niet meer mogelijk om bij de meeste winkelstraten in de binnenstad per auto te komen. Overigens is het in de aanloopstraten rondom de binnenstad, zoals de Nieuwe Ebbingestraat en de Nieuweweg, nog steeds mogelijk om met de auto tot voor de deur van de winkelier te rijden.</p> <p>Wat betreft het aanwezig zijn van OV in andere grote binnensteden: wij zien hier een gemengd beeld. Bij steden die OV in hun binnenstad hebben, zoals Amsterdam,</p>

	<p>slecht idee vanwege:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Knelpunt Eeldersingel (even smal als de Brugstraat);</li> <li>- De verkeersafwikkeling op de kruispunten bij de Eendrachtsbrug en het kruispunt Westerhaven/A-weg;</li> <li>- De slechte autobereikbaarheid die ontstaat voor de aan de Westerhaven eo gevestigde bedrijven. Hiervoor moet een oplossing komen;</li> <li>- Risico's oversteek fietsers Eendrachtskade/Herman Colleniusstraat.</li> </ul> <p>Het gebied Westerhaven/westerkade is hard toe aan een facelift. Meer licht, betere bewegwijzering. Herkenbaarheid en gezelligheid moeten voorop staan. Overlast van geparkeerde fietsen. Aandacht voor bevoorraden winkels en gebruik van de los- en laadstrook.</p> <p>De belangenvereniging volgt kritisch de ontwikkelingen van de omgevingstoets. Upgrading winkelgalerij Brugstraat is een goed voorbeeld, wie neemt het voortouw om dit door te zetten. De gemeente?</p>	<p>Den Haag en Rotterdam, zien we dat dit in de vorm van trams en metro's is. Deze vormen van OV zijn ofwel onzichtbaar (metro) of hebben slechts een eigen spoor nodig en daarmee beperkte impact op de openbare ruimte. In Groningen is het traject voor een tram enkele jaren geleden definitief stopgezet. In sommige grotere steden zonder tram, zoals Utrecht en Nijmegen, zien wij dat er slechts zeer beperkt buslijnen door het centrum lopen en dan meestal aan de randen. Feitelijk ontstaat dezelfde situatie in Groningen met uitvoering van deze Binnenstadsvisie.</p> <p>Zoals ook u in uw zienswijze aangeeft is het een complex vraagstuk. Wij denken dat ons voorstel een goede oplossing is om de bereikbaarheid van de binnenstad te kunnen waarborgen. Gelijktijdig ontstaan er een aantal aandachtspunten die nog opgelost moeten worden. Daarin willen wij optrekken met belanghebbenden en betrokkenen om te komen tot een goede afweging van de diverse belangen. Hierbij is ook aandacht voor het gebruik van de laad- en losstrook.</p> <p>De Winkeliersvereniging en de eigenaren zijn bezig met een facelift. Dit start aan de zijde van de Westerkade. Uw belangenorganisatie is in contact gebracht met deze winkeliersvereniging zodat u goed op de hoogte bent van hun plannen (dit zijn geen gemeentelijke plannen) en via die kanalen invloed uit kunt oefenen op het resultaat. De omgevingstoets valt buiten de scope van deze visie. De upgradering van het vastgoed is een taak van de eigenaren. Als gemeente faciliteren wij en doen wij de eerste aanzet met de Binnenstadsvisie. Het is aan de eigenaren om het vervolg op te pakken.</p>
69	<p>Inspreker ziet het belang van de middenstand om ook het oudere publiek in het centrum te houden. Inspreker onderstreept de weerstand tegen "geen bussen op de markt". Geeft een alternatieve route om met een klein busje op de Grote Markt te komen en tegelijk de warenmarkt autovrij te houden.</p>	<p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen.</p>
70	<p>Het gezamenlijke bedrijfsleven van stad en regio Groningen (GCC, MKB-noord, CVAH en KHN) is blij dat de vitale binnenstad hoog op de agenda van de gemeente staat. Doordat de maatschappij sneller verandert dan dat wij allen kunnen bijhouden, zien wij de binnenstadsvisie als een goed vertrekpunt voor een doorlopende dialoog over een veranderende, vitale binnenstad en de</p>	<p>Wij danken de vertegenwoordigers van het gezamenlijke bedrijfsleven voor de positieve feedback. Ook wij zien de Binnenstadsvisie als een vertrekpunt voor de verdere dialoog in de Stad. Het is een organisch document dat mee moet gaan in deze snel veranderende maatschappij. Niet vastgeklonken, maar dynamisch en gericht op toekomstige ontwikkelingen. Wij organiseren de komende jaren</p>

<p>uitdagingen die daarmee gepaard gaan. Gethematiseerd zijn de aandachtspunten:</p> <p>Gebruik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- binnenstad klaarstomen voor elke gebruiker en zorgen voor goede toegankelijkheid en informatievoorziening;</li> <li>- Ondersteunt de wens van consumenten voor meer onafhankelijke rustpunten (voldoet aan behoefte), maar wil de mogelijkheid behouden in de gehele binnenstad activiteiten te organiseren zonder fysieke belemmeringen.</li> </ul> <p>Bereikbaarheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ondernemers willen vaak daar zitten waar loopstromen zijn;</li> <li>- Door toenemende drukte in de straten, zeker met openbaar vervoer, moeten passanten steeds meer aandacht besteden aan het verkeer i.p.v. aan de daar gevestigde ondernemingen. Zeker mensen met kinderen. Om die reden is er behoefte aan minder verkeersstromen, waardoor het verblijfsklimaat verbeterd;</li> <li>- Het bedrijfsleven is voorstander van het verplaatsen van een aantal buslijnen vanuit de kern van de binnenstad naar de Diepenring;</li> <li>- De binnenstad als geheel moet daarbij als geheel goed bereikbaar zijn en blijven (verwijzend naar inspraak op visie Diepenring “Ketting en de Parels”);</li> <li>- Diepenring dient zo ingericht te worden dat er geen belemmeringen zijn door halterende bussen, laden &amp; lossen, onderhoud, ongelukken etc.;</li> </ul> <p>Bussen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zorg voor bereikbaarheid, aantrekkelijkheid (snelheid) en exploitabiliteit;</li> <li>- De voorgestelde indeling van bushaltes is volgens het bedrijfsleven ontoereikend:             <ul style="list-style-type: none"> <li>o Haltes Diepenring zodanig ontwerpen dat overig verkeer de halterende bus probleemloos kan passeren;</li> <li>o Duidelijke looproutes voor een gastvrij gevoel;</li> <li>o Voldoende en goed gesitueerde bushaltes (meer dan nu voorgesteld).</li> </ul> </li> </ul> <p>Taxi:</p>	<p>verschillende ontwerpcafé 's waarbij wij met het bedrijfsleven, maar ook alle andere betrokkenen de dialoog aangaan over de verdere ontwikkeling van onze binnenstad inclusief de wijze waarop wij zorgen voor een goede toegankelijkheid. Bij de inrichting van de Grote Markt zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden met zijn functie als evenementenlocatie.</p> <p>Veel van uw aandachtspunten sluiten aan bij onze Binnenstadvisie. Daarbij moet de binnenstad als geheel voor iedereen goed bereikbaar blijven. De Diepenring zien wij als een kwalitatief aantrekkelijke ruimte, als markering van de binnenstad met groen en terrassen die zorgen voor de verbinding met het water. Daarnaast verbindt het via de bruggen alle stadsdelen met het hart van het centrum. De Diepenring wordt ingericht met één rijbaan en een fietsstrook. Het laden en lossen dient plaats te vinden buiten deze zone, op het trottoir. Daarbij is de (versimpelde) definiëring van de Diepenring als volgt: inrichting voor goederenverkeer en openbaar vervoer om pakjes en mensen in de binnenstad te brengen. En voor de bereikbaarheid van alle stadsdelen met de fiets en auto(parkeer)voorzieningen in en rondom het centrum.</p> <p>In de komende periode zal gewerkt worden aan het ontwerp van de Diepenring, onderdeel halteringen en looproutes. Hierbij wordt eenieder betrokken in de Ontwerpcafé's. Uitgangspunt is een goede doorstroming van bus en auto. Hierop worden simulaties losgelaten, die aantonen of dit met de voorgestelde maatregelen wel of niet lukt. In het onderzoek quick-scan OV Binnenstad is ook uw voorstel voor extra bushaltes uitgewerkt. Hiervoor wordt verwezen naar dat onderzoek.</p>
---	--

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Er moet een goede oplossing komen voor het taxivervoer (in de nieuwe situatie mogen taxi's tijdens winkeltijden niet meer door diverse straten rijden, dit is ongewenst);</li> <li>- Zet vraagtekens bij herinrichting Nieuwe Ebbingestraat als tweerichtingenstraat, ook als dit slechts voor taxi's is toegestaan.</li> </ul> <p>Auto's:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gevarieerd parkeeraanbod is van belang, schoon en veilig;</li> <li>- Zorg voor goede informatievoorziening die proactief en gericht ingezet kan worden.</li> </ul> <p>Fietsen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verzoek om geen rechte fietsverbinding te maken tussen Gelkingestraat en Oude Ebbingestraat direct voor het Stadhuis op de Grote Markt;</li> <li>- Er moet iets gedaan worden aan de overlast van gestalde fietsen. Stelt daarom voor de mogelijkheden te onderzoeken om bepaalde panden (deels) in te zetten als bewonersstalling, inclusief handhaving daarop.</li> </ul> <p>Stadsdistributie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Is tevreden over de prioritering, adviseert om bij proefproject te kiezen voor een kleinschalige start om kinderziektes op te sporen.</li> </ul> <p>Aannemersparkeren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In de binnenstadvisie wordt de aanpak van het aannemersparkeren bij kleine (ver)bouwprojecten, een bron van ergernis, overlast en onprettig leefklimaat, gemist.</li> </ul> <p>Nieuwe vervoersvormen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Binnen afzienbare tijd wordt het college het laatste rapport over de flyover (kabelbaan) overhandigd. De uitkomst biedt een handvat om de realisatie serieus te bekijken. Het bedrijfsleven roept de gemeente op om vanuit een positieve grondhouding het onderzoek te</li> </ul>	<p>De huidige mogelijkheden voor taxi's blijven intact. Echter de situatie kan zich voordoen dat taxi's om andere redenen gaan kiezen voor nieuwe routes. Dit hebben wij duidelijk gemaakt met het kaartje in de Binnenstadvisie. Dit betreffen taxi-routes zoals wij verwachten dat die uiteindelijk in de Binnenstad zullen gaan rijden. De Nieuwe Ebbingestraat blijft een eenrichtingsweg, ook voor de taxi's. De visie wordt hierop aangepast.</p> <p>We hebben een nieuw Parkeerverwijssysteem (PRIS) gerealiseerd die de automobilist verwijst naar de verschillende parkeermogelijkheden in en om de Binnenstad. Daarnaast wordt ook de informatievoorziening op de transferia verbeterd in 2016.</p> <p>Het is niet de bedoeling dat er een vast fietspad wordt gerealiseerd direct voor het Stadhuis. Echter wij willen het wel mogelijk maken dat fietsers op de momenten dat het kan (bijvoorbeeld de maandagmorgen), via een fietsroute direct voor het Stadhuis kunnen fietsen. Voor de uitwerking betreft dit een ontwerpogave. Zie ook thema 2, de Fiets. We zijn onder meer aan het kijken of het mogelijk is om onder bepaalde panden automatische fietsenstallingen in te richten vooral voor bewoners en werknemers.</p> <p>De komende jaren werken we samen met 'koplopers' aan pilots en experimenten om onze doelstelling van schone en zuinige stadsdistributie stap voor stap te halen.</p> <p>In principe mag men het autovrije gebied in de binnenstad alleen tijdens venstertijden (en buiten venstertijden met ontheffing) binnenrijden om ter plaatse onmiddellijk te laden of te lossen. Na laden en lossen mag het voertuig niet blijven staan, tenzij het noodzakelijk is voor uitvoering van de werkzaamheden en er redelijkerwijs geen andere mogelijk is. Het probleem bij het handhaven van de aanwezigheid van voertuigen in het venstergebied is vervolgens niet zo zeer de regelgeving maar de beoordeling of er sprake is van noodzakelijke aanwezigheid van voertuigen in de praktijk. Dit onderwerp zal de komende periode worden opgepakt.</p> <p>Wij zien het initiatief met belangstelling tegemoet en zullen de bevindingen in het rapport op zijn merites beoordelen.</p>
---	---



	beoordelen op de mate waarin het kan bijdragen aan zowel de bereikbaarheid als de beleving.	
71	<p>Inspreker vindt dat het zicht op het geheel ontbreekt, men weet niet goed waar men ja tegen zegt (salamitactiek). Op 2 punten geen totaalvisie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De gewone stadje ontbreekt, er is teveel aandacht voor student, jongere en het bedienen en terugwinnen van de bovenregionale consument/toerist, terwijl de gewone stadje is aangewezen op de busverbinding met het centrum. Los eerst het knelpunt voor de minder mobiele mens op die geen beroep kan doen op aanvullend WMO-vervoer, voordat je de visie vaststelt;</li> <li>- Het OV-totaalplaatje ontbreekt, zorg voor een degelijke lange termijnvisie voor het OV in de vorm van een OV-masterplan.</li> </ul> <p>Mogelijke oplossingsrichting: Zorg voor een verdeelring die een snelle verbinding geeft aan wie niet in de binnenstad hoeft te zijn en laat het OV vanaf die rind de Binnenstad in en weer uit rijden. Denk hierbij ambitieus met grote stedelijke ingrepen en rommel niet wat aan.</p> <p>Tot slot: bevorder fietsen met opklapbaar stuur en opklapbare trappers. Leg dit eenvoudigweg op, net zoals bij autofabrikanten simpelweg strengere normen worden opgelegd.</p>	<p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen.</p> <p>Na het niet doorgaan van de RegioTram is de regionale bereikbaarheidsvisie herijkt. Onderdeel daarvan was o.a. de HOV-Visie. Daarin is onze gezamenlijke visie met de provincie Groningen op het hoogwaardige openbaar vervoer verwoord. Nu wordt voor de twee delen van busroutes uit de HOV-routes een andere route voorgesteld. De totale rijtijd blijft daarmee gelijk. Daarmee zijn er geen problemen met bijvoorbeeld omlopen. Naar de haltes die verdwijnen komt een hoogwaardige looproute vanaf de dichtstbijzijnde haltes op dat moment.</p> <p>Overigens is er wel daadwerkelijk aandacht voor de groep mensen die gebruik maakt van het openbaar vervoer en niet alleen voor de studenten. Dit vertaalt zich ook in het gebruik. Zo is de groei van het gebruik van o.a. de Q-linkbuslijnen dit jaar voor een groot deel te verklaren door niet-studenten. Dit zijn dan o.a. forensen.</p> <p>Alternatief plan: Als alternatief schetst u een vcp voor het ov waar ringstations een belangrijke rol hebben. Uw aanbevelingen nemen wij graag mee bij ons onderzoek naar mogelijkheden voor alternatief vervoer in de binnenstad van Groningen. Belangrijk vinden wij wel dat de huidige buslijnen dan niet aan kracht verliezen en zij de regio, stadswijken, P+R-terreinen en belangrijke dynamo's onderling hoogwaardig blijven verbinden.</p> <p>Leuk idee, maar gemeente kan dit nooit verplichten. Normen voor autofabrikanten worden bepaald door de EU en niet door de lokale overheid.</p>
72	De VBGW ondersteunt de binnenstadvisie op hoofdlijnen. Met betrokken	

<p>binnenstadspartijen zal ongetwijfeld gesproken worden over oplossingen van de krappe Diepenring en over de bereikbaarheid van de Grote Markt.</p> <p>Specifiek aandacht voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dring de vervoersbewegingen in de binnenstad terug door distributiecentra te bouwen aan de buitencirkel van de stad met een systeem van bevoorrading in de binnenstad;</li>   <li>- Maak haast met de ontwikkeling van een lange termijnvisie voor de westkant van de stad (o.a. Suikerunieterrein, Martiniplaza);</li> <li>- Temporiseer uw ambities opdat niet alles tegelijk in uitvoering is (Ring Zuid, Binnenstad, Fietsplan, hoofdstation);</li>   <li>- Groningen bestaat niet alleen maar uit een centrum, verbind alle gebieden (wijkwinkelcentra, woonboulevard, Sontplein, centrum etc.). Ontwikkel Groningen als merk;</li> <li>- Onderzoek of door middel van (ICT)oplossingen virtueel parkeerterreinen ontsloten kunnen worden tbv (gratis) weekendparkeren voor de binnenstad (die anders dan toch leegstaan);</li>   <li>- De visie mist de uitdaging aan Groninger ICT bedrijven of het Groningse Online platform om te komen met innovatieve oplossingen om de beleving van Groningen als verblijfsstad te stimuleren en oplossingen te bieden voor de verbinding met de buitengebieden.</li> </ul>	<p>City logistiek, zowel b2b als b2c, in de beperkte ruimte van de Groningse binnenstad vergt een integrale aanpak. De gemeente Groningen werkt samen met vertegenwoordigers uit de logistieke sector, betrokken bedrijven en branches aan efficiënte en duurzame bevoorrading. Hierbij zoeken we naar slimme, flexibele oplossingen voor de gehele verkeersketen: bouw, horeca, pakket, afval en retail. Uw voorstel is daar één van.</p> <p>Met de ondertekening van de Green Deal ZES (Zero Emission Stadslogistiek) in 2014 hebben gemeente Groningen en andere partijen en afgesproken in 2025 de binnenstad emissievrij te beleveren. De komende jaren werken we samen met 'koplopers' aan pilots en experimenten om deze doelstelling van schone en zuinige stadsdistributie stap voor stap te halen.</p> <p>Dit aspect valt buiten de scope van de Binnenstadvisie.</p> <p>Wij stemmen onze werkzaamheden af met Groningen Bereikbaar. Een organisatie die specifiek voor dit onderdeel is opgericht: het bereikbaar houden van Groningen.</p> <p>Wij willen over dit onderwerp verder met u in gesprek.</p> <p>Dit is een interessante gedachte die reeds door de markt is opgepakt. Diverse bedrijven zijn actief op dit gebied. Eigenaren van parkeerterreinen/ particuliere parkeergarages kunnen met deze bedrijven zaken doen. Greenparking is op een aantal locaties actief in de stad. En bijvoorbeeld Parkmobile heeft onlangs een dergelijk product op de markt gebracht. Diverse initiatieven staan inmiddels online waarbij eigenaren parkeerplaatsen aanbieden op het moment dat deze niet wordt gebruikt.</p> <p>Wij vinden dit een uitstekende suggestie. Wij zullen in ons (EZ) uitvoeringsprogramma opnemen dat wij (via bijvoorbeeld samenwerking, workshops, ontwerpstudio's, competitie etc.) de Groninger ICT -sector uit zullen dagen om haar innovatiekracht ook voor het thema beleving (van de binnenstad) en</p>
---	--

		verbinding met de rest van de stad in te zetten.
73	<p>Inspreker betreurt dat het wijkbestuur van het wijkcomité Helpman niet heeft kunnen meepraten over de binnenstadvisie. Inspreker vindt het betreurenswaardig dat ouderen niet meer met bus naar de Grote Markt kunnen.</p>	<p>Voor de reactie verwijzen wij u naar thema 1, bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen.</p>
74	<p>Inspreker vraagt zich af wat wordt bedoeld met bronpunt-garages. Zij eist een fair-level playing field voor alle exploitanten voor parkeergarages.</p> <p>P+R-terreinen breiden uit aan de rand van de stad, welke extra capaciteiten worden toegevoegd? En hoe verhoudt zich dat tot de bestaande parkeergarages? Wij maken ons zorgen dat door de toename van P+R en de langere OV-afstand het bezoek aan de binnenstad afneemt of dat dit ten koste gaat van de parkeerexploitatie van de gemeente.</p> <p>Brug Gedempte kattendiep: Wat houdt dit precies is en welke rijrichtingen (voor welk verkeer) ontstaan op deze locatie? Kan op de op gezette tijden opengestelde Steentilstraat op de bestaande PRIS een extra verwijzing krijgen als doorgaande route vanuit Damsterdiep – Steentilstraat – Rademarkt?</p>	<p>Met bronpunten worden gebieden aan de rand van de binnenstad bedoeld die functioneren als entree van de binnenstad. In dat gebied liggen soms parkeergarages (bronpunt-garages), zoals Westerhaven, Damsterdiep en Boterdiep, maar ook het hoofdstation en belangrijke bushaltes. Vanuit de bronpunten lopen aantrekkelijke wandel- en winkelzones naar het hart van de binnenstad. Bronpunt-garages zijn garages net als alle andere dicht in de binnenstad en worden niet bevoordeeld of extra aangeprezen. Alle garages worden daarin gelijk behandeld.</p> <p>P+R is een wezenlijk onderdeel van de regionale en gemeentelijke bereikbaarheidsstrategie. We bieden de forens en (binnen)stadbezoeker diverse reismogelijkheden en naast auto, trein, bus en fiets is ook P+R daar één van. P+R en de uitbreiding daarvan is essentieel voor de bereikbaarheid van de stad de komende jaren tijdens de Aanpak Ring Zuid en voor de langere termijn. P+R-Haren is recent uitgebreid met ongeveer 500 plaatsen, voorbereid worden nu de realisatie van P+R Reitdiep met 300 plaatsen (vervanging huidige P+R Zernike) en P+R Meerstad met 400 plaatsen. Daarnaast onderzoeken we een eventuele uitbreiding van P+R Hoogkerk. Elke reiziger en weggebruiker maakt zijn eigen keuze, die voor zijn specifieke individuele situatie het meest passend is en daarvoor staan meerdere reismogelijkheden ter beschikking. Het gebruik van P+R kan nooit verplicht zijn, net als OV- of fietsgebruik dat niet kan zijn.</p> <p>P+R dient een maatschappelijk bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoel en kan inderdaad van invloed zijn op een parkeerexploitatie, maar is niet gebonden aan die van een specifieke exploitant (Q-Park, Interparking of Gemeente Groningen).</p> <p>De nieuwe busroutes over de Diepenring zijn de aanleiding voor de nieuwe brug over het Kattendiep. Vervolgens biedt dit de mogelijkheid om de verkeerscirculatie in dit gebied te optimaliseren in combinatie met de steentilbrug (éénrichtingscircuit).</p> <p>Aanpassingen van het PRIS op specifieke tijden en routes vallen buiten de scope van</p>

<p>Binnenkort beginnen de werkzaamheden rondom het stationsgebied? Hoe gaat men de bestaande en tijdelijke fietsproblemen oplossen. Deze zijn nu deels rondom P+R Hoofdstation geplaatst. We vinden het zeer belangrijk dat het P+R terrein Hoofdstation geen schade ondervindt tijdens de werkzaamheden.</p> <p>De Binnenstadvisie geeft nog niet duidelijk weer hoe de straten worden heringericht en wat de rijrichting wordt. Met name de Westerhaven is cruciaal voor onze exploitatie. Worden marktpartijen hierbij geconsulteerd?</p> <p>Verdwijnen parkeerplekken van de straat in het centrum? Zo ja, waar, hoeveel en hoeveel? Verdwijnen nu ook de al eerder voorgenomen opheffing van straatparkeerplaatsen langs de grachten? Hoe ziet de parkeerbalans in aantallen parkeerplaatsen in Groningen er uit?</p>	<p>de Binnenstadvisie, maar vallen binnen het project van de vernieuwing en inregeling van het PRIS, dat onder verantwoordelijkheid van Groningen Bereikbaar is uitgevoerd en waarover afstemming met de diverse exploitanten heeft plaatsgevonden.</p> <p>Het totaal aantal stallingsplaatsen in het stationsgebied bedraagt op dit moment circa 10.000. In het kader van Groningen Spoorzone breiden we dit aantal uit naar 15.000 stallingsplaatsen in 2020. Aan de zuidzijde van het Hoofdstation leggen we gekoppeld aan de nieuwe fietstunnel een ondergrondse fietsenstalling aan met ruimte voor minimaal 5.000 fietsen. Op het perronplein aan de oostzijde komt een maaiveldstalling met nog eens plaats voor 2.200 fietsen. De bestaande NS-stalling (2.025 stallingsplaatsen), het Stadsbalkon (5.150 stallingsplaatsen) en de Fietsflat (1.325 stallingsplaatsen) blijven gehandhaafd, maar alle andere fietsplekken in het stationsgebied (KPN-borg, Van Hallpad, Achterweg en Stationsweg) worden uiteindelijk verwijderd. Voor de periode na 2020 houden we overigens nog eens rekening met een uitbreiding met 2.500 stallingsplaatsen.</p> <p>De werkzaamheden in de Stationsomgeving starten in 2018/2019, waarbij wij er vanuit gaan dat het aantal geparkeerde fietsen ongeveer gelijk blijft tijdens de uitvoering. Verder bevat de huidige scope Groningen Spoorzone op dit moment geen werkzaamheden aan de Noordzijde van het Hoofdstation.</p> <p>We zijn gestart met de uitwerking van de westkant van de binnenstad, vooruitlopend op vaststelling van de visie. Daarin is met vele partijen, belanghebbenden, etc gesproken, waaronder met u, in aparte overleggen en in ontwerpateliers. Op basis van de plannen en alle gemaakte opmerkingen worden de ontwerpen, inrichting, verkeerscirculatie, etc uitgewerkt. Dat proces vindt nu plaats. Over de uitkomst daarvan worden ook weer alle belanghebbenden in het gebied geïnformeerd en in de gelegenheid gesteld te reageren. De gevraagde informatie is dus nog niet beschikbaar.</p> <p>Waarschijnlijk verdwijnen een aantal plaatsen langs de oostelijke Diepenring. Dit is niet een direct gevolg van parkeerbeleid, maar van de voorgenomen verplaatsing van de busroutes naar de Diepenring, waarvoor met name bij de kruisingen en bushaltes fysieke ruimte nodig is, die onder andere gevonden kan worden door het opheffen van parkeerplaatsen. De precieze aantallen en impact wordt pas duidelijk als met de uitwerking van de volledige oostzijde van de binnenstad wordt gestart, medio 2016. Overigens worden de consequenties voor het parkeren aan o.a. de</p>
--	--

	<p>Bestedingen in de binnenstad zullen zonder een juiste parkeerring en parkeervoorzieningen, snel afnemen. Het vervoer van aankopen middels autovervoer is een cruciaal onderdeel voor een vitale binnenstad. Wij hopen en gaan ervan uit dat de gemeente alle parkeergarages in het centrum evenredig en op basis van fair level playing field zal behandelen en uitvoeren.</p>	<p>Diepenring en de rest van de binnenstad in samenhang bekeken worden met de bredere herijking van het parkeerbeleid in de stad. Wij sluiten daarbij aan bij de motie 'herijking visie op parkeren' van nov 2014. In dat kader zullen we begin 2016 een discussienotitie aan de raad voorleggen.</p> <p>De Binnenstadvisie schetst een ontwikkeling en ambitie voor de binnenstad als geheel en voor de langere termijn. De aantrekkelijkheid, het verblijfsklimaat, toegankelijkheid en bereikbaarheid voor alle doelgroepen en met alle modaliteiten zijn daarin van groot belang. De bereikbaarheid per auto en het parkeren is daarin één van de onderdelen, die zonder aanzien des exploitants wordt benaderd en beschreven. Gelijke behandeling van alle garages, los van de eigenaar of exploitant, is al jaren het uitgangspunt in mobiliteits- en parkeerbeleid en is ook nu in de Binnenstadvisie zo benaderd.</p>
--	---	---

## **6. Aanpassingen in de Binnenstadvisie:**

De Binnenstadvisie is als gevolg van de inspraakreacties op de volgende punten gewijzigd:

- Gezien de reacties over het mogen fietsen in de Oosterstraat gaan wij de visie hierop aanpassen, waarbij het fietsen mogelijk blijft. Wij hebben hierbij een inrichting voor ogen, waarbij de fietser te gast is.
- De bereikbaarheid van de Rode Weeshuisstraat en Stalstraat verbeteren we met een auto-doorsteek vanaf het Kwinkenplein.
- Een paragraaf over de leefbare en duurzame binnenstad is in de visie opgenomen.
- Opgenomen is dat wij stappen willen zetten rondom de handhaving van fiets(parkeren).
- De kaart voor de voetganger is gewijzigd: ook de Munnekeholm wordt nu als gebied benoemd waar de voetganger het primaat heeft.
- De kaart voor de fietser is gewijzigd: de Oosterstraat is toegevoegd als fietsroute.
- De kaart voor de taxi is gewijzigd:
  - o de route door het A-kwartier volgt nu de huidige ontsluitingsstructuur
  - o De Rode Weeshuisstraat en Stalstraat is gewijzigd naar eenrichtingsverkeer
  - o De Sint Jansstraat ter plaatse van Vindicat is een fietspad waar de Taxi niet langs mag. Hierdoor ontstaat ook tweerichtingsverkeer taxi in het overige deel van de Sint Jansstraat.
- De kaart voor de auto is gewijzigd:
  - o De auto-ontsluitingsroute in Binnenstad-west (Westerhavenstraat eo) is weergegeven
  - o De auto-ontsluitingsroutes rondom de Munnekeholm is weergegeven
  - o De autoroute door het A-kwartier volgt nu de huidige ontsluitingsstructuur
  - o Vanaf het Kwinkenplein kan de Rode Weeshuisstraat bereikt worden.
- In de uitwerkingsplannen die volgen met het uitvoeringsprogramma Binnenstad dient rondom de bereikbaarheid voor bewoners en ondernemers maatwerk te worden geleverd.
- De teksten van de taxi en het Wmo-vervoer zijn gewijzigd, zodat duidelijk is dat hier niet veel in is veranderd ten opzichte van de huidige situatie.

Naast deze wijzigingen zijn diverse redactionele wijzigingen, verduidelijkingen en aanvullingen in de tekst opgenomen en herschreven, waaronder een voorwoord en een uitvoeringsplanning. Met als doel de leesbaarheid en toegankelijkheid van de visie te vergroten. Dit betreffen overigens geen inhoudelijke wijzigingen.