

# BESTEMMING BINNENSTAD

*Inspraakversie*

06/2015

1.	<i>Ambitie</i>	05
2.	<i>De economie van de binnenstad</i>	17
3.	<i>Wonen in de binnenstad</i>	29
4.	<i>Openbare ruimte en bereikbaarheid</i>	37
B.	<i>Uitvoeringsprogramma</i>	74

Colofon © Gemeente Groningen

**Ontwerp en opmaak** Bart Bleeker

**Fotografie** Ewoud Rooks

**Drukwerk** Zalsman

juni 2015

Hoewel dit boek met veel zorg is samengesteld, aanvaarden auteurs noch uitgever enige aansprakelijkheid voor schade ontstaan door eventuele fouten en/of onvolkomenheden.

# INLEIDING

## **We willen de binnenstad klaar maken voor de toekomst!**

*De Groninger binnenstad is een populaire bestemming voor wonen, werken, studeren, winkelen en ontspannen. Door de grote diversiteit van het aanbod, concentratie van voorzieningen en het historische karakter is de aantrekkelijkheid groot. We hebben gelukkig een vitale, succesvolle binnenstad waar de basisvoorzieningen op orde zijn (schoon, heel en veilig). Een binnenstad die van groot belang is voor de identiteit van stad én regio.*

In Bestemming Binnenstad formuleren we onze ambitie: we willen de binnenstad van Groningen voorbereiden op de toekomst. Dat is nodig, want de stad groeit hard en de regiofunctie wordt steeds groter. Het winkellandschap verandert in hoog tempo, het belang van recreatief bezoek, cultuur en evenementen neemt toe en het wonen in de binnenstad wordt steeds populairder.

Maar de openbare ruimte kan het toenemende aantal voetgangers, fietsers, bussen, vrachtauto's, taxi's en evenementen niet overal meer aan. De druk op de fijnmazige historische structuur van de binnenstad neemt toe en er is een gebrek aan ruimte voor voetgangers en fietsers. Dit leidt steeds vaker tot conflicten in de openbare ruimte en daarmee verliest de binnenstad aan aantrekkingskracht.

Om de binnenstad voor te bereiden op de toekomst en aantrekkelijk te houden voor stadjes en bezoekers, zullen we een belangrijke keuze voor de openbare ruimte moeten maken. Een keuze die het verblijfsklimaat en de leefbaarheid versterkt en daarmee het economisch functioneren van het stadshart verbetert. Daarom gaan we voetgangers en fietsers alle ruimte geven en de openbare ruimte daarop herinrichten en veel beter benutten. Dat doen we door te investeren in een

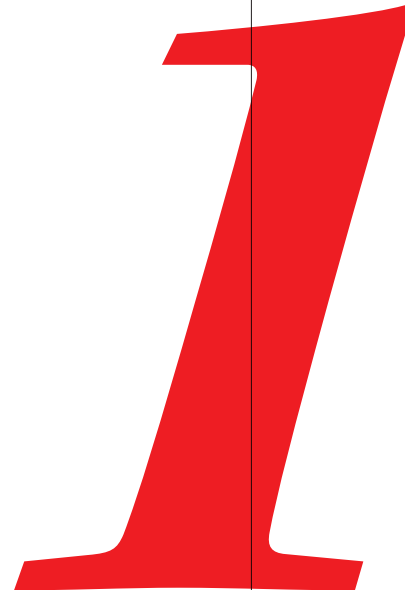
uitbreiding van het voetgangersgebied, in samenhang met een toegankelijke, aantrekkelijke openbare ruimte en in een goede bereikbaarheid. Met inspanningen en betrokkenheid van alle partijen - stadjes, bedrijven en instellingen - werken we aan een economisch succesvol, levendig en sfeervol stadshart dat uitnodigt tot verblijf en investeringen. Daarom gaan we voetgangers en fietsers alle ruimte geven en de openbare ruimte daarop herinrichten en veel beter benutten. Dat doen we door te investeren in een uitbreiding van het voetgangersgebied, in samenhang met een toegankelijke, aantrekkelijke openbare ruimte en in een goede bereikbaarheid. Met inspanningen en betrokkenheid van alle partijen - stadjes, bedrijven en instellingen - werken we aan een economisch succesvol, levendig en sfeervol stadshart dat uitnodigt tot verblijf en investeringen.







*Ambitie*



## DE BASIS: EEN STERKE BINNENSTAD VOOR IEDEREEN

De binnenstad van Groningen – het belangrijkste knooppunt van stedelijk leven in Noord-Nederland – beleeft een revival. De diversiteit en concentratie van voorzieningen en activiteiten in combinatie met de historische en ruimtelijke kwaliteit maakt de Groninger binnenstad tot een formidabele bestemming. Voor wonen, werken, studeren, winkelen, diensten en ontspannen. Voor stadjs, voor bewoners uit de regio, en voor bezoekers en kenniswerkers uit binnen- en buitenland. Bestemming Binnenstad!

De stad groeit de komende jaren nog flink door naar circa 225.000 inwoners in 2025. De binnenstad heeft een belangrijke functie voor al deze huidige en nieuwe stadjs. Daarnaast heeft de regio te maken met bevolkingskrimp. Daardoor neemt de regionale afhankelijkheid van werk, studie, zorg en vermaak in de stad toe, en daarmee ook het draagvlak voor de binnenstedelijke voorzieningen. We verwachten dat het woon-werk verkeer vanuit de regio naar de stad de komende jaren zal groeien. De binnenstad zal de komende jaren nog belangrijker worden voor stad en regio. Niet alleen om te bezoeken, maar ook als economische motor van het Noorden.





## HET BEZOEKER VERANDERT

Tegelijkertijd verandert de rol van de binnenstad. Mensen maken steeds vaker andere afwegingen en zijn kritischer bij de keuze van een bezoek. Veranderend winkelgedrag, onder andere veroorzaakt door de opkomst van het internetwinkelen, zal versterkt doorgaan. Dit heeft gevolgen voor het winkel- en horeca aanbod. Beleving speelt hierbij een steeds belangrijkere rol. Mensen gaan niet alleen maar een boodschap doen, maar gebruiken de binnenstad steeds vaker als een plek om te vertoeven, te flaneren en elkaar te ontmoeten. Om een visje te eten op de Vismarkt, de krant te lezen in het Forum, te gaan shoppen, stappen of naar een evenement op de Grote Markt te gaan.

Naast groei en krimp in bepaalde branches, ontstaan daardoor steeds vaker nieuwe (hybride) concepten, zoals combinaties van detailhandel, horeca en diensten. Ook in de andere binnenstedelijke functies is veel dynamiek. Zo zien we een toenemende vraag naar wonen en ruimte voor ondernemerschap. Niet alleen in de historische binnenstad, maar ook in de direct aangrenzende gebieden, zoals het Stationsgebied, het UMCG, het Ebbingekwartier en het Noorderplantsoen. De binnenstad wordt in dat opzicht groter.

## KANSEN VOOR DE KENNISECONOMIE

Groningen heeft met zijn multifunctionele en historische stadscentrum een belangrijke troef in handen om de creatieve kenniseconomie van (internationale) kenniswerkers en studenten, internetstart-ups en leisure te faciliteren. Hun aanwezigheid levert zelf weer een stimulans op voor de groei en bloei ervan, inclusief extra arbeidsplaatsen. Kenniswerkers zijn het meest succesvol in gebieden met een aangenaam verblijfsklimaat. Een walking city met een compleet en kwalitatief goed aanbod van stedelijke voorzieningen op loop- of fietsafstand van huis en werk. Op deze ontwikkeling spelen we graag in. Dezelfde kwaliteiten zijn ook belangrijk voor het bedienen en terugwinnen van bovenregionale consumenten en (buitenlandse) toeristen. Dit vraagt om aantrekkelijke straten, pleinen en gevels, de nabijheid van parken en een compleet aanbod van voorzieningen waar werk, studie en vrije tijd als vanzelfsprekend in elkaar overlopen.





## DE BINNENSTAD KLAAR MAKEN VOOR DE TOEKOMST



Met de groei van de stad, de verandering van het bezoekmotief, de nieuwe concepten en de groei van de kennis-economie verandert het gebruik van de binnenstad en de openbare ruimte. Mensen zullen er langer verblijven en op andere momenten. Ook zal de binnenstad steeds vaker het toneel zijn van grote evenementen en andere openbare activiteiten. Onze ambitie is het stadshart voor te bereiden op de toekomst. We willen dat de binnenstad aansluit bij de snel veranderende wereld om ons heen.

Natuurlijk spelen we al in op deze nieuwe ontwikkelingen. In het nieuwe bestemmingsplan voor de Binnenstad (2014) bieden we meer ruimte aan functieverandering en beschermen we tegelijkertijd de historische stad. Met het Forum en de Nieuwe Markt spelen we in op de behoefte aan ontmoeting en verblijf. We werken aan mogelijkheden voor nieuwe winkelformules in grotere panden, zoals de oostwand van de Grote Markt en aan de Westerhaven.

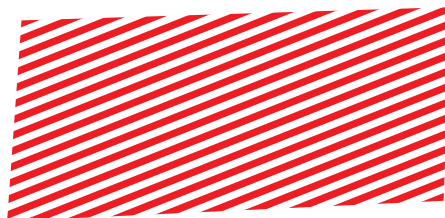
Wonen in de binnenstad wordt steeds populairder. Dit komt vooral door de aantrekkelijkheid, de sfeer en de nabijheid van voorzieningen. Het wonen in de binnenstad is de laatste jaren wel steeds meer het domein geworden van studenten en andere jongeren. Wij zijn ervan overtuigd dat het goed voor de binnenstad is als ook andere bevolkingsgroepen zich er vestigen. Een gevarieerde bevolkingsopbouw zorgt voor continuïteit, levendigheid en sociale veiligheid en voor draagvlak voor voorzieningen.

## MAAR DE BESCHIKBARE RUIMTE GROEIT NIET MEE

In de jaren '90 hebben we de ruimtelijke kwaliteit van de binnenstad vanuit het publiek belang sterk op de agenda gezet. Dat was toen hard nodig! Consistente aandacht voor de openbare ruimte heeft ertoe geleid dat het centrum van Groningen weer een aantrekkelijk gebied is geworden om in te wonen, werken, studeren en bezoeken. Deze kwaliteit trekt ook nieuwe economische activiteiten aan, nieuwe bedrijven en werkgelegenheid. Deze kwaliteit is daarmee bepalend voor onze identiteit als stad.

Nieuwe ontwikkelingen leiden tot meer interactie en een grotere drukte in de binnenstad. De beschikbare ruimte wordt echter niet groter. We verwachten dat de druk op onze straten en pleinen de komende jaren daarom verder toeneemt. Dit zal vooral ten koste gaan van de voetgangers en fietsers en daarmee uiteindelijk van de economische vitaliteit. Nu al zien we door het intensievere gebruik op een aantal plekken onveilige situaties, zowel tussen langzaam verkeer onderling (voetgangers en fietsers) als tussen voetgangers, fietsers, bussen en vrachtauto's. In het huidige groeitempo van de stad is het een kwestie van tijd voordat we een kritische grens overgaan en dan is het al te laat.





## DE OPENBARE RUIMTE BETER BENUTTEN

In de Nota Ruimtelijke Kwaliteit (2014) hebben we aangegeven de openbare ruimte in de binnenstad van grote waarde te vinden. Misschien nog belangrijker: dat de openbare ruimte voor alle stadgers is en niet alleen van de gemeente. We zijn gaan experimenteren: zo kregen in de Zwanestraat de ondernemers meer ruimte en is het fietsen daar toegestaan. Ook vervangen we op diverse plekken fietsenrekken door fietsvakken om letterlijk meer ruimte te creëren. In de nieuwe Fietsstrategie (2015) geven we alle ruimte aan de fiets in de binnenstad en eromheen. Steden waar voetgangers en fietsers alle ruimte hebben het meest aantrekkelijk en economisch vitaal zijn.

Maar er is meer nodig. Om de binnenstad voor te bereiden op de toekomst en nog meer te profiteren van zijn slagkracht, zullen we een belangrijke keuze voor de openbare ruimte moeten maken. Een keuze die het verblijfsklimaat en de leefbaarheid versterkt en daarmee het economisch functioneren van het stadshart verbetert. Zodat de binnenstad echt klaar is voor al die (extra) stadgers, mensen uit de regio en van ver daarbuiten.

We kunnen de beschikbare openbare ruimte namelijk niet groter maken, maar we kunnen deze wel beter benutten!

## RUIM BAAN VOOR DE VOETGANGER

Om de binnenstad aantrekkelijker te maken en het aantal conflicten in de openbare ruimte te verminderen geven we de voetganger in de binnenstad daarom nog meer de ruimte. Daarmee zijn we toegerust op extra passantenstromen, die ontstaan met de opening van nieuwe publiekstrekkers aan de Westerhaven, de Grote Markt en de Nieuwe Markt. En die ontstaan door de groei van de stad in de regio.

We breiden daarom het aaneengesloten voetgangersgebied verder uit met een netwerk van herkenbare en attractieve looproutes. We richten ons vooral op het stadshart en op de routes daar naar toe vanaf de vier entreegebieden (Westerhaven, Boterdiep, Damsterdiep en het stationsgebied). Op deze routes vanaf de parkeergarages en het Hoofdstation krijgt de voetganger en fietser zo meer ruimte.

Het ruim baan maken voor de voetganger en de fietser in de binnenstad wordt op enkele specifieke routes en locaties bemoeilijkt door de aanwezigheid van bus- en autoverkeer. Om de ambities van Bestemming Binnenstad te kunnen realiseren, is het oplossen van deze knelpunten noodzakelijk. Dit kan alleen door het verschuiven van verkeersstromen.

### AANPAK OPENBARE RUIMTE

We willen daarom de openbare ruimte in de binnenstad op een aantal punten aanpakken. Op de Grote Markt, in de Oude Ebbingestraat en Oosterstraat/Gelkingestraat gaan we de openbare ruimte herinrichten. We hanteren daarbij de principes van Binnenstad Beter. Daarvoor willen we de bussen verplaatsen naar de Diepenring. We kunnen daarmee in een klap de Diepenring kwalitatief verbeteren en écht onderdeel maken van de Binnenstad. Aan de westzijde van de binnenstad, in de Brugstraat/Astraat en Munnekeholm, krijgen voetgangers en fietsers meer ruimte. Ook in dit deel van de binnenstad zullen we de openbare ruimte herinrichten en de bus daarom een andere route moeten geven.

En het kan: de exploitatie-effecten op het openbaar busvervoer zijn nihil en door de grotere aantrekkelijkheid van looproutes verwachten we geen reizigersverlies. We houden vast aan de Netwerkanalyse en de HOV-visie die we samen met onze regionale partners hebben vastgesteld. De OV-bereikbaarheid van de binnenstad vanuit de regio blijft op hetzelfde niveau en toch verbeteren we de kwaliteit van de stad.







## TOEGANKELIJKE STAD

Door deze maatregelen wordt het voor de voetganger en de fietser veel aantrekkelijker in de binnenstad. Dat hebben eerdere ingrepen die de voetganger de ruimte gaven, zoals het Verkeerscirculatieplan (1977) en Binnenstad Beter (1993) ruimschoots bewezen. We verwachten dat de binnenstad toegankelijker wordt voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn, omdat we het aantal gevaarlijke oversteekpunten en conflicten met zwaar verkeer sterk verminderen en we aanlooproutes naar de nieuwe haltes toegankelijker

gaan inrichten. Dit doen we conform de TORI-werkwijze (Toegankelijke Openbare Ruimte voor Iedereen), inmiddels onderdeel van onze reguliere werkprocessen. Dit biedt ook kansen de openbare ruimte aantrekkelijker te maken voor ouderen en kindvriendelijker in te richten. We zijn ons er wel van bewust dat de bereikbaarheid per bus voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn en die géén beroep kunnen doen op aanvullend WMO-vervoer onder druk staat. We gaan hiervoor bij de uitwerking op zoek naar een passende oplossing.



## ONZE ROL: DE JUISTE RANDVOORWAARDEN CREËREN

Maar onze ambitie reikt verder: we willen het onderscheidend vermogen en de wervingskracht van de binnenstad nog beter en over een groter gebied benutten. Dat doen we door te investeren in een goede bereikbaarheid en een uitbreiding van het voetgangersgebied, in samenhang met een toegankelijke, aantrekkelijke openbare ruimte. Daarmee creëren we de juiste voorwaarden voor beleving: service, gastvrijheid, festivals, markten en evenementen.

We doen dat vanuit onze veranderende rol als overheid: samen met de stad. We faciliteren eigen initiatief van bewoners, bedrijven en instellingen, maar lopen niet weg voor onze eigen verantwoordelijkheid. Onze gezamenlijke streven: een sfeervol uitnodigend stadshart dat met inspanningen en betrokkenheid van alle partijen uitnodigt tot verblijf. Dat is het centrale thema van Bestemming Binnenstad.





## GEZAMENLIJK DRAAGVLAK EN GEDEELD BELANG

We willen samen met de stakeholders onze ambities waarmaken. Gedurende het opstellen van 'Bestemming Binnenstad' is daarom met verschillende betrokkenen gesproken, zoals de Groningen City Club, Rijksuniversiteit Groningen, Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel, Provincie Groningen, OV Bureau, Hanzehogeschool, het UMCG, Ouderenraad en Koninklijke Horeca Nederland. Ook hebben we de discussie over de toekomstige positie van de binnenstad ingebed in het Let's Gro-festival van 2013 en 2014. De noodzaak voor het bepalen van een nieuwe koers is nu op zijn plaats. Alleen door doelgerichte samenwerking met een gezamenlijk draagvlak en vanuit gedeelde belangen kunnen we de aantrekkelijkheid van de binnenstad vergroten.





## LEESWIJZER

Deze visie gaat allereerst in op het economisch functioneren van de binnenstad (hoofdstuk 2). Dan gaan we in op het woon- en leefklimaat (hoofdstuk 3). Vervolgens gaan we in op de openbare ruimte en de bereikbaarheid van het stads-hart (hoofdstuk 4). In het uitvoeringsprogramma vertalen we onze ambitie naar concrete activiteiten en opgaven.



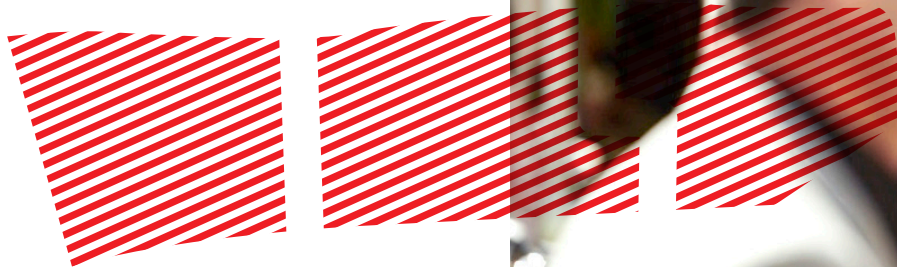
*De economie van*

*de binnenstad*

2

## BINNENSTAD ALS PODIUM VOOR DE KENNISECONOMIE

*Het belang van steden neemt toe. Toekomstige economische ontwikkeling vindt vooral plaats in netwerken van steden en sterk ontwikkelde stedelijke regio's. Met als trekker de kenniseconomie en het bijbehorende klimaat van innovatieve ideeën, nieuwe bedrijvigheid en creatieve experimenten. De Rijksoverheid onderkent het belang van de stad als motor voor economische groei en heeft in de Miljoenennota 2015 de Agenda Stad aangekondigd met maatregelen om de groei, leefbaarheid en innovatie in Nederlandse steden te versterken. Dat is niet alleen goed voor de kenniseconomie maar daarvan profiteren alle stadgers.*





Succesvolle steden zijn platformen voor kennis, talent en werkgelegenheid en hebben voldoende kritische massa voor voorzieningen om te kunnen renderen. Universiteitsstad Groningen heeft mede dankzij de aanwezigheid van een omvangrijke kennissector en de daarbij behorende permanente in- en uitstroom van (internationale) studenten en kenniswerkers hiervoor goede uitgangspunten. Dit weerspiegelt zich ook in de bevolkingsgroei prognoses van het CBS/PBL die voor de stad een sterke groei voorspelt naar ongeveer 225.000 inwoners in 2025. Groningen is dan ongeveer even groot als Eindhoven, nu de 5e stad van Nederland.

We willen de potentie van City of Talent als concentratie van kennis, creativiteit en interacties zo goed mogelijk profileren. Dat doen we door meer aandacht te vragen voor de digitale infrastructuur van de binnenstad. En door kleinschalige, flexibele werkvormen en start-ups in vernieuwende kantoorvoorzieningen en productiegebouwen in de binnenstad of aan de randen te faciliteren. Dichtbij de gebruikers.

De creatieve kenniseconomie is gebaat bij face to face contact die nodig is voor de uitwisseling van kennis. De uitstraling en sfeer van de binnenstad maakt dat bij uitstek mogelijk. Zeker in een stad als Groningen, met veel

eenpersoonshuishoudens, jongeren en kenniswerkers, is er grote behoefte aan sociaal contact met gelijkgestemden buitenshuis. Dit vraagt om aantrekkelijke straten, pleinen en gevels, de nabijheid van parken en een compleet aanbod van voorzieningen waar werk, studie en vrije tijd als vanzelfsprekend in elkaar overlopen. Ook bezoekers met een recreatief motief worden hier door aangetrokken. Door het binnenstedelijk verblijfsklimaat te optimaliseren, komen we aan deze wensen tegemoet. Daarmee realiseren we een belangrijke voorwaarde om de concurrentiepositie van Groningen als vestigingsplaats voor mensen en bedrijven te verbeteren.



## BELEVING VAN DE BEZOEKER

Essentieel bij het recreatieve bezoekmotief is de binnenstad als totaalbeleving. Consumenten hebben steeds hogere verwachtingen. Winkelen alleen is niet genoeg. De moderne consument doet bij stadsbezoek een groter aandeel van zijn consumptieve bestedingen in (dag)horeca zoals koffiezaken en lunchcafés. En er moet wat te beleven zijn in de binnenstad! Evenementen, groot en klein, worden steeds belangrijker. Sfeer en een verrassend aanbod dragen bij aan de beleving van de bezoeker. In die zin worden ook het historische karakter en de kwaliteit van de openbare ruimte en gebouwen steeds belangrijker. Plekken waar de basisvoorzieningen op orde zijn -schoon, heel en veilig- en waar weinig leegstand is, hebben de voorkeur.

Om bezoek aan de binnenstad beter te accommoderen en te stimuleren, is een grotere inleving in het consumentengedrag noodzakelijk, vooral dat van regionale en bovenregionale bezoekers en toeristen. Verschillende voorkeuren spelen een rol en niet elke factor weegt voor iedereen even zwaar mee. Omdat de consument snel bereid en in staat is andere keuzes te maken, zullen we daarom oog moeten hebben voor datgene wat ontbreekt of verbetering behoeft. Gericht op specifieke doelgroepen, zoals ouders met (jonge) kinderen, kunst- en cultuurliefhebbers, ouderen of internationaal (inclusief Duitse gasten) bezoek. En gericht op het veraangenamen van de verblijfsruimte, zoals terrassen op de zon, verticaal groen, zitgelegenheid en speelplekken.





**Hoewel digitalisering winkelen, werken en communiceren overal mogelijk maakt, blijkt de authentieke ervaring van de historische binnenstad niet digitaal reproduceerbaar. Een belangrijke kanttekening is hier op zijn plaats. Mensen gaan graag op in het bruisende binnenstadsleven, maar verwachten voor de meerprijs en de moeite die ze erin steken, van individuele ondernemers en het collectief wel kwaliteit, service en gastvrijheid. De moderne consument wil daarnaast een slimme binnenstad, altijd online. We willen de mogelijkheden hiervoor zo veel mogelijk stimuleren, met een stevige Wi-Fi-verbinding als vanzelfsprekendheid onderdeel.**



Vanuit een gedeeld belang en gemeenschappelijke ambities zullen we samen met onze partners de binnenstad als een totaalproduct moeten ontwikkelen, beheren en vermarkten. Met een gezamenlijke regievoering en een hands-on aanpak kan de binnenstad nog aantrekkelijker worden. Experimenten die ruimte geven aan differentiatie en het zelfregulerend vermogen van ondernemers, zoals in de Zwanestraat willen we continueren en uitbreiden. In dit gedachtegoed geven we ook het nieuwe reclamebeleid de binnenstad betekenis. Kwaliteit is hierbij een continu aandachtspunt, want de consument is onverbiddelijk en heeft aantrekkelijke alternatieven. Goede samenwerking, complementariteit en cross-overs juichen we toe. Dat geldt ook voor de online vindbaarheid en beleving van de binnenstad.



## HET NIEUWE WINKELLEN

Winkeliers beseffen dat de versmelting van online en offline aankoopkanalen (omni-channeling) doorzet en dat er iets moet gebeuren om relevant te blijven. Afhankelijk van de aard van het bedrijf en van het producten- en dienstenpakket worden keuzes gemaakt. Dat kan op verschillende manieren, bijvoorbeeld door meer functies, gepersonaliseerde service - van afhaalplek voor pakjes tot 3D-werkplaats - of een specifiek consumentensegment. We willen dit zo veel mogelijk faciliteren en ook ruimte geven aan mengvormen, waarin het onderscheid tussen retail, horeca, recreatie, ambacht en

cultuur vervaagt. Ook collectief (een bepaalde branche, winkelstraat, binnenstad) wordt communiceren met doelgroepen steeds belangrijker en de technische mogelijkheden versterken die communicatiebehoefte. Door nieuwe infrastructuur, gevarieerde devices, vernieuwende software en bigdata zijn de mogelijkheden voor communicatie onbegrensd. Hoewel de groei van internetwinkelen fenomenaal is, is het aandeel van online bestedingen in de totale detailhandelsomzet relatief bescheiden. Tegelijkertijd zien we dat webwinkels fysieke verkooppunten openen.



Het nieuwe winkelen bij Opgewekt Noord (foto Harry Kuipers)

## WINKELLANDSCHAP

**'Winkels vormen samen met horeca het hart van de binnensteden' zo staat in de Retailagenda van het Rijk die als doel heeft de sector toekomstbestendig te maken. Want het Nederlandse winkel- en horecalandschap verandert in hoog tempo. Belangrijke oorzaken hiervoor zijn demografische ontwikkelingen, zoals de bevolkingssamenstelling en het besteedbaar inkomen en een veranderend koopgedrag met de opkomst van e-commerce en de toetreding van internationale ketens. De veeleisende consument kiest voor kwalitatief hoogstaande winkelgebieden. Die karakteriseren zich door een divers en breed aanbod met nieuwe concepten die inspelen op beleving en die geopend zijn op de momenten dat de consument wil en kan komen. De grote stromen van bezoekers verschuiven naar de middag en avond, vooral in het tweede deel van de week en de zondag speelt hierbij een belangrijke rol. Veel winkels kiezen individueel al voor langere openingstijden in de avond gedurende de gehele week.**







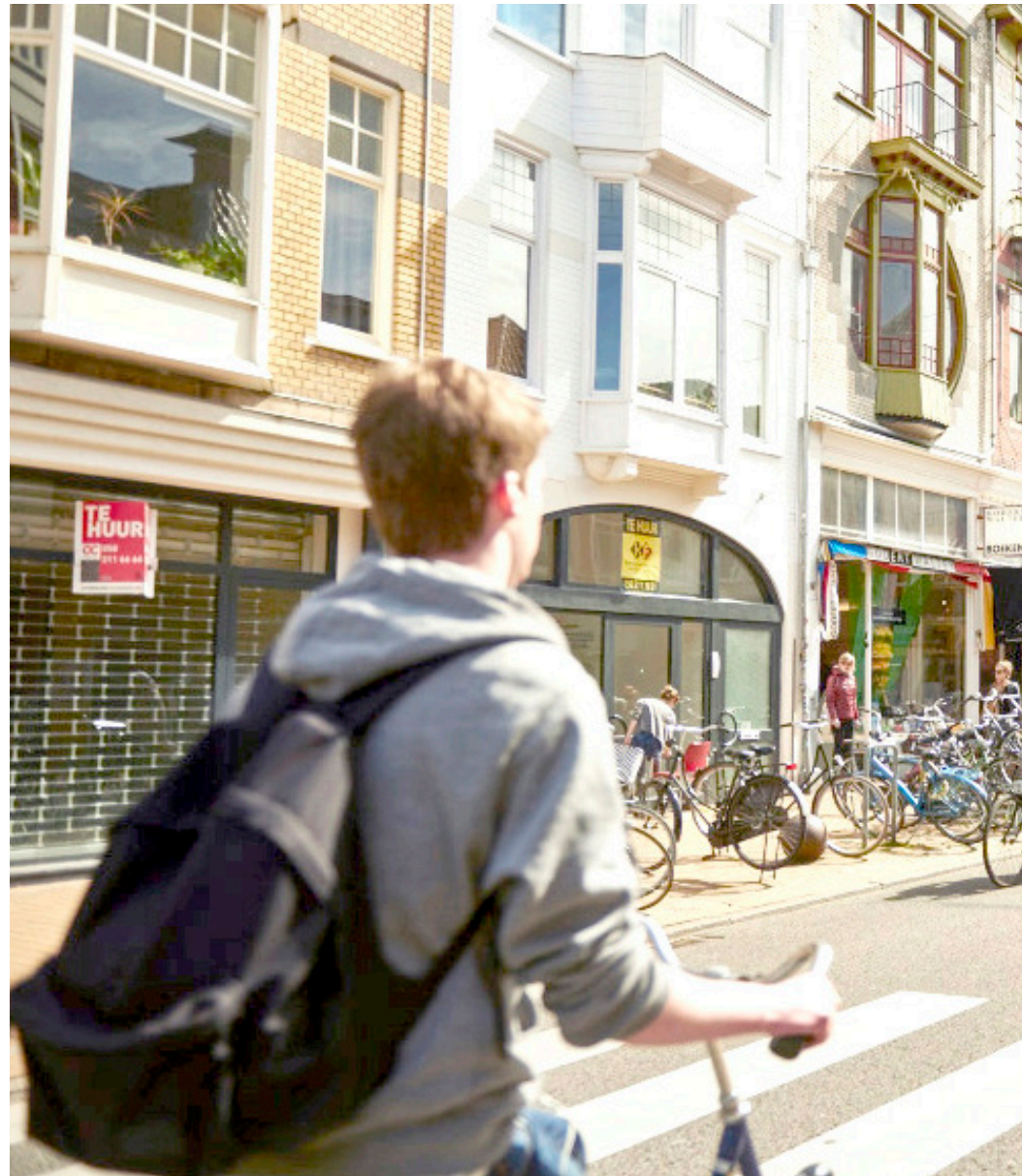
Tot de favoriete bestemmingen voor dagjesmensen behoren compacte en historische binnenstedelijke centra met een bovenregionale uitstraling, zoals de binnenstad van Groningen. Dat is een prettige constatering, maar we moeten voortdurend alert zijn op ons onderscheidend vermogen ten opzichte van de (online) concurrentie.

Net als consumenten focussen ook (inter)nationale retailers zich op sterke en onderscheidende winkelsteden. Ze geven de voorkeur aan binnensteden die goed ontsloten (multimodaal bereikbaar) en multifunctioneel zijn, met veel passanten. Dit leidt in slechts een beperkt aantal Nederlandse steden tot investeringen in vastgoed en de vraag naar winkelpanden op toplocaties. We zien daarbij een trend van schaalvergroting van een aantal (mode)ketens en tegelijkertijd een switch naar winkels van kleiner formaat. We willen dat Groningen als belangrijkste winkelstad van Noord-Nederland in het vizier blijft van deze retailers en ze aanmoedigen zich in Groningen te vestigen: altijd iets nieuws in Stad! Zo laden we de aantrekkingskracht telkens opnieuw, blijft men komen en spenderen, creëren we banen en neemt de leegstand af.

Voor een aantal nog ontbrekende retail- én horecaformules, zoals bijvoorbeeld een grand café en gevarieerde ontbijt- en lunchlocaties, zien we in de binnenstad mogelijkheden voor herontwikkeling of herverkaveling van (leegstaand) vastgoed. Bijvoorbeeld het ABN Amro-pand aan de noordzijde van de Grote Markt en een pand in de Herestraat ter hoogte van de Bruine Ruitersstraat.

## LEEGSTAND

Groningen lijkt de leegstandsgolf goed te doorstaan, mede dankzij startende jonge ondernemers die leegstaande winkelpanden in het centrum van Groningen vullen met verfrissende initiatieven. We zien in Groningen verspreid over de binnenstad daarnaast veel dynamiek bij nieuwe concepten die (deels) met crowdfunding zijn gefinancierd.







## WARENMARKT

Een aantrekkelijke winkelstad bestaat uit een mix van (inter)nationale ketens en de couleur locale van zelfstandige ondernemers, zoals de markt. De warenmarkt is al 350 jaar een belangrijke versterking van het aanbod in de binnenstad. Met vertegenwoordigers van de markt maken we afspraken over een betere samenwerking en kijken we naar het toevoegen van sfeer en synergie-effecten met detailhandel, horeca en evenementen.







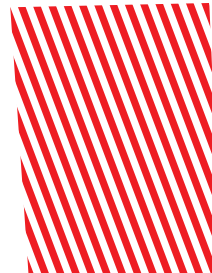
***Wonen in de binnenstad***

**3**

**We willen een stad zijn met een voortreffelijk woonklimaat waar voor iedereen naar een gevarieerd woningaanbod in aantrekkelijke wijken die ruimte bieden aan alle bevolkingsgroepen en leefstijlen. Daarbij vinden we kwaliteit belangrijker dan kwantiteit en staat in de stad of die in de stad willen wonen centraal.**

Ook in de binnenstad willen we het wonen stimuleren voor verschillende bevolkingsgroepen en leefstijlen. Wonen in de binnenstad is belangrijk, want een gevarieerde bevolkingssamenstelling zorgt voor continuïteit, sociale veiligheid en levendigheid, ook na kantooruren en als de winkels hun deuren sluiten. En wonen zorgt voor draagvlak voor voorzieningen in de binnenstad en zorgt voor een groter gebruik van de openbare ruimte.





We zien de behoefte aan het wonen in en rondom het centrum toenemen. Door de aantrekkelijkheid van de historische gebouwen, de sfeer, de keuzemogelijkheden en de kwaliteit van de voorzieningen. De afgelopen twintig jaar zagen we het aantal bewoners van de binnenstad groeien, vooral door de aanwas van jongeren. Naast jongeren zijn er ook anderen die graag in en rondom de binnenstad willen wonen. Een positieve ontwikkeling voor het stadshart.

We zien een toenemende vraag van groepen die nu ondervertegenwoordigd zijn, zoals 'empty nesters', tweeverdieners, senioren en doelgroepen die zich richten op een combinatie van wonen en werken. Ook stedelijk georiënteerde gezinnen en 'startende' ouders met een beperkter budget, die vanaf hun studententijd en het begin van hun carrière aan een stedelijke leefstijl zijn gewend, tonen interesse. Niet alleen de historische binnenstad, maar ook aangrenzende gebieden,

zoals het Ebbingekwartier en het A kwartier zijn in trek voor hoogstedelijk wonen. Ook hier is de woonomgeving gevarieerd, levendig en kent de buurt een mix van culturen, leeftijden en inkomensgroepen. En liggen trendy eettentjes, cultuurvoorzieningen en het druk bezochte Noorderplantsoen op loopafstand.

Ondanks de vraag merken we dat de ontwikkeling van nieuwe woonconcepten in de binnenstad niet vanzelf

gaat. Studentenhuisvesting kent een gunstige prijskwaliteitverhouding in onze binnenstad. Daardoor worden veel woningen in de binnenstad gekocht door private ontwikkelaars die er studentenhuisvesting van maken. Bovendien zijn nieuwbouw, herontwikkeling en functieverandering door de aard, schaal, en monumentale status van de binnenstad en door het versnipperd eigendom intensieve trajecten. Binnenstedelijk ontwikkelen blijft een kwestie van maatwerk.





## STIMULEREN VAN DE DIVERSITEIT

In de Woonvisie Wonen in Stad (2015) hebben we aangegeven wat we gaan doen om de diversiteit van het wonen in de binnenstad te stimuleren.

We gaan een manifestatie opzetten rond het wonen in het binnenstedelijk gebied. Zo willen we stimuleren dat ontwikkelaars en vastgoedeigenaren ook naar ontwikkelmogelijkheden voor andere doelgroepen gaan kijken zoals ouderen en emptynesters, gezinnen en samenwonenden. Mogelijke locaties zijn het A-kwartier, leegstaand of leegkomend vastgoed in en rond de binnenstad en het Ebbingekwartier.

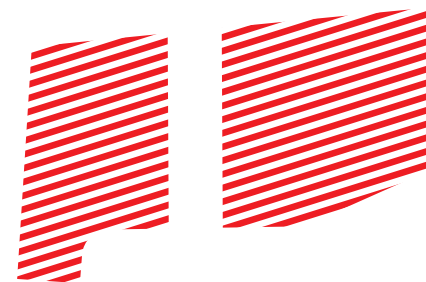
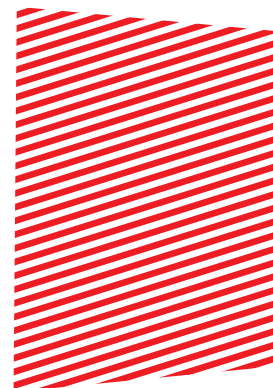
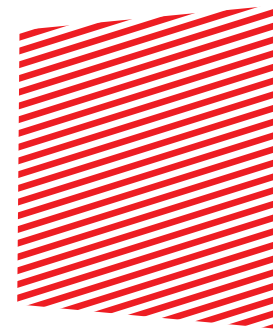


We gaan ook alternatieve ontwikkelmogelijkheden verkennen voor ons eigen vastgoed. Daar waar de gemeente zelf vastgoed in bezit heeft zullen we plannen ontwikkelen voor nieuwe doelgroepen. We mikken bijvoorbeeld op de locatie Camerabioscoop aan het Hereplein (het huidige Groninger Forum) en mogelijk een aantal oude schoolgebouwen zoals die aan de Noorderbinnensingel en de Walburgstraat.



We gaan de kansen en mogelijkheden van ingrepen in de openbare ruimte van de binnenstad onderzoeken. Hiermee willen we de woonomgeving zo veranderen dat deze beter aansluit op de wensen van bijvoorbeeld gezinnen of ouderen. Kansen doen zich onder andere voor in het A-kwartier en rond de parkeergarage in de Haddingestraat wanneer deze zijn huidige functie verliest.

Om de diversiteit te bevorderen heffen we de uitzonderingspositie voor de binnenstad in het kamerverhuurbeleid op. We gaan in de hele stad, inclusief de binnenstad, een Omgevingstoets invoeren voordat we een kamerverhuurvergunning verlenen. Deze toets is onder meer gericht is op de onderhouds- en bouwkundige staat en het effect op het woonklimaat en de leefbaarheid.



## WOONVISIE WONEN IN STAD

Op het Let's Gro festival in 2013 werd in de bijeenkomst 'De Nieuwe Binnenstadsburger', onderstreept dat er belangstelling is voor centrum stedelijk wonen. We zien daarbij een toenemende interesse in het wonen in en rond de binnenstad. Voorbeelden zijn de goede verkoopcijfers van nieuwbouw in de binnenstad (Agaathof en Ebbingekwartier) en de initiatieven voor zelfbouw door groepen (oude(re) huishoudens). De nieuwe Woonvisie Wonen in Stad gaat verder in op deze ontwikkeling en hoe we deze vraag kunnen stimuleren en faciliteren. We willen een manifestatie organiseren in het najaar van 2015 gericht op wonen in en rond de binnenstad. Potentiële ontwikkel locaties, gekoppeld aan (nieuwe) woonvormen en -wensen voor verschillende doelgroepen, vormen het uitgangspunt. Bijvoorbeeld in het A-Kwartier, waar door het beëindigen van de prostitutie kansen liggen voor een gevarieerde woonomgeving of leegstaand of leegkomend vastgoed zoals het oude RPN gebouw Munnekeholm.

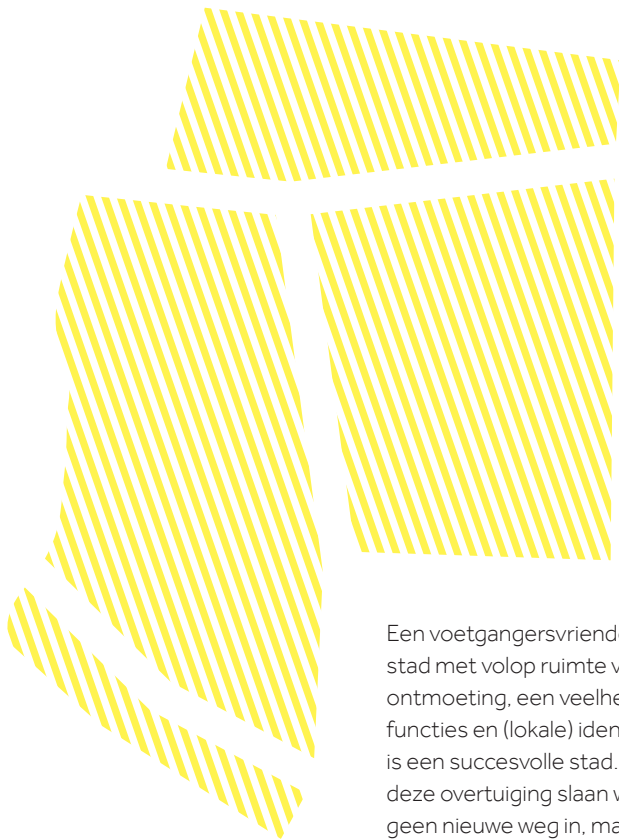




*Openbare ruimte en*

*bereikbaarheid*

**4**



## VOETGANGERSVRIENDELIJKE BINNENSTAD

Een voetgangersvriendelijke stad met volop ruimte voor ontmoeting, een veelheid aan functies en (lokale) identiteiten is een succesvolle stad. Met deze overtuiging slaan we geen nieuwe weg in, maar continueren we het beleid dat in Groningen al decennia geleden werd ingezet. Het omarmen van de voetganger betekent anticiperen op hoe

verschillende typen bezoekers de binnenstad idealiter beleven.

Het betekent ook dat we de menselijke maat als uitgangspunt nemen bij de inrichting van het straatbeeld. Dat doen we door op de juiste plekken natuur, slimme verlichting, kunst, speelvoorzieningen en bankjes toe te voegen. Door de wens van veel stadjes voor

een fontein, bij voorkeur op de Grote Markt, mee te nemen bij de uitwerking van de plannen. We hebben meer oog voor digitale voorzieningen, zoals goede Wi-fi. We houden rekening met het groen. En we beperken de overlast van overtollig straatmeubilair en 'medegebruikers' van de stoep.

***Om het verblijfsklimaat in ons historische stadshart te verbeteren, geven we de voetganger in de binnenstad ruim baan. Passend bij de sfeer die mensen van onze binnenstad verwachten, of ze nu van ver komen of uit de wijken. Zo stimuleren we de lokale economie en toeristische sector, zorgen we voor een goed vestigingsklimaat en vergroten we met herkenbare looproutes naar stations, bushaltes en parkeergarages de aantrekkelijkheid van het OV en de parkeervoorzieningen. Investeren in de voetganger heeft ook een duidelijk sociale dimensie en draagt bij aan doelen op het gebied van healthy ageing, welzijn, milieu, duurzaamheid en veiligheid (ogen op straat).***





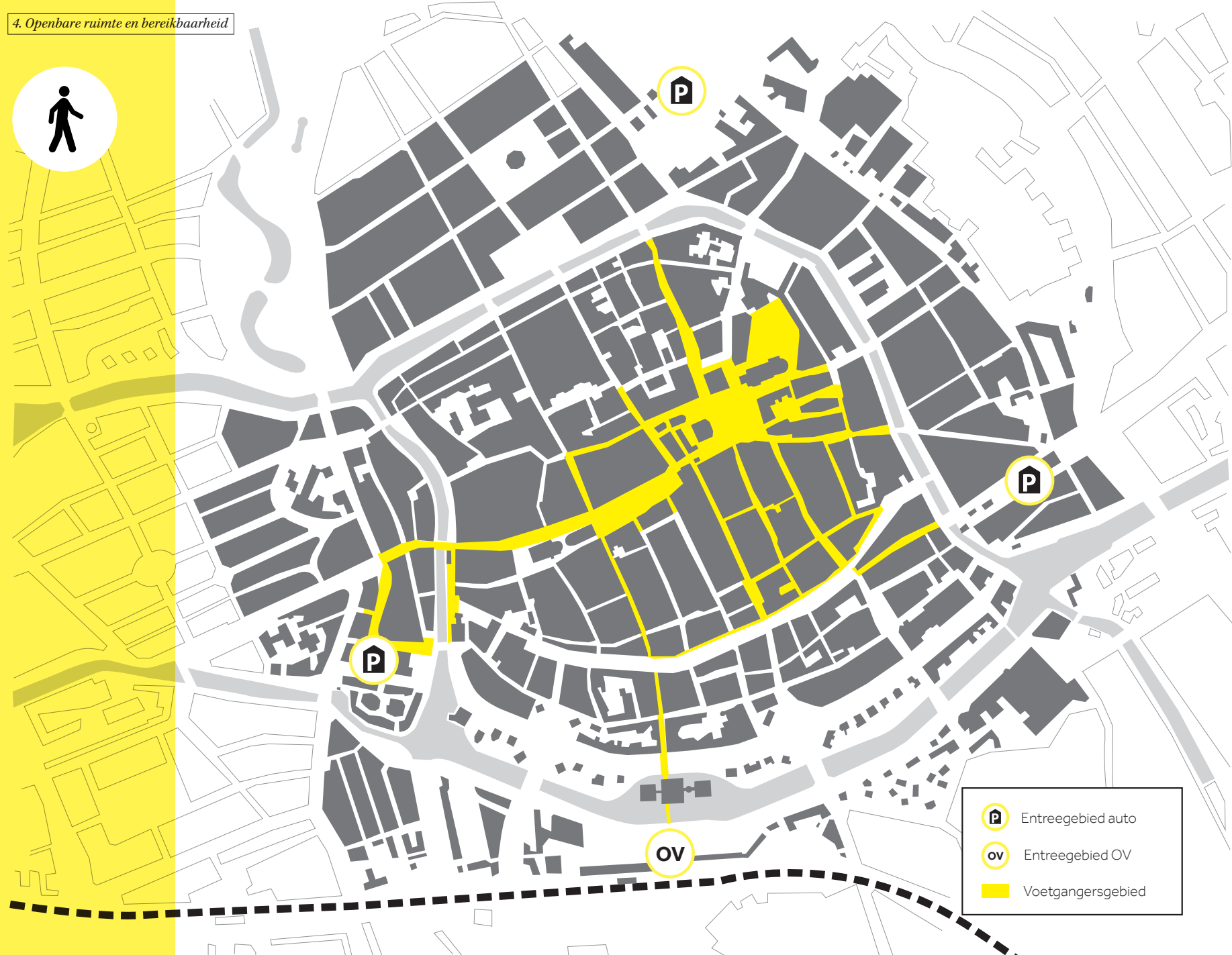
## UITBREIDING EN AANTREKELIJKER MAKEN VOETGANGERSGEBIED




Met de voetganger als vertrekpunt, kiezen we voor een uitbreiding van het aaneengesloten voetgangersgebied en een netwerk van herkenbare en attractieve looproutes. Toegankelijkheid voor de meer kwetsbare deelnemers, zoals slechtzienden, rolstoelers, ouderen, kinderen, hoort daar nadrukkelijk en als vanzelfsprekend bij.

***Onze focus richt zich op het stads-  
hart en op de routes daar naar toe  
vanaf de vier entreegebieden (Wes-  
terhaven, Boterdiep, Damsterdiep  
en het Hoofdstation).***



4. Openbare ruimte en bereikbaarheid



-  Entreegebied auto
-  Entreegebied OV
-  Voetgangersgebied

## ROUTE PARKEERGARAGE EN SHOPPINGCENTER WESTERHAVEN

### ***Westerhaven – binnenstad***

De Westerhaven is een van de entreegebieden van de binnenstad. Dit gebied is bedoeld voor grootschalige winkelformules. Er is een grote functionele samenhang met het stadshart, maar de verbindende route A-straat /Brugstraat is nu onvoldoende ingesteld op voetgangers en fietsers. De trottoirs zijn smal, het verkeer in twee richtingen is druk en onveilig. Met de komst van een internationale retailer naar de Westerhaven neemt het aantal passanten (te voet en op de fiets) naar verwachting toe en wordt de problematiek nijpender. Dat lossen we op door deze route, die voert langs een prachtig monumentaal deel van de binnenstad, te ontdoen van busverkeer en asfalt. De openbare ruimte wordt volledig gericht op voetgangers en fietsers. Ook de Munnekeholm wordt na het verdwijnen van het busverkeer heringericht.

## ROUTE PARKEERGARAGE BOTERDIEP

### ***Ebbingekwartier – binnenstad***

Door de toevoegingen van woningen, het University College, Usva, Infoversum en het Studentenhôtel ontstaat in het Ebbingekwartier een binnenstedelijk, creatief milieu dat goed verbonden is met de binnenstad en uitnodigt tot combinatiebezoek. Evenementen en horeca op het Ebbingekwartier zorgen voor het binnenstadsgevoel. Door het Ebbingekwartier beter te verbinden met de binnenstad, maken we een grotere binnenstad.

De wandelroute vanaf parkeergarage Boterdiep richting de Grote Markt functioneert echter nog onvoldoende. Om de verbinding aantrekkelijker en vanzelfsprekender te maken, ondergaat het gebied in overleg met bewoners en ondernemers een metamorfose. Op het Boterdiep maakt bovengronds parkeren plaats voor een groene boulevard, met ruimte voor evenementen en activiteiten. Daarnaast realiseren we een derde ingang van de parkeergarage, gericht op de binnenstad. De Korenstraat krijgt een duidelijk profiel als verbindingsstraat naar de Nieuwe Ebbingestraat. Uit de Nieuwe Ebbingestraat verdwijnen de bussen; de HOV-buslijnen gaan rijden via het Boterdiep. De Oude Ebbingestraat voegen we toe aan het autovrije gebied, zodat ook vanaf het entreegebied Boterdiep een aantrekkelijke voetgangersroute naar het hart van de stad ontstaat. De parkeerplaatsen aan het Kwinkenplein blijven bereikbaar via de Kreupelstraat, die een tweekerichtingsverkeerstraat wordt. Fietsers krijgen volop de ruimte, zowel in de Oude als de Nieuwe Ebbingestraat.

## ROUTE PARKEERGARAGE DAMSTERDIEP

### ***Damsterkwartier – binnenstad***

De route vanaf het entreegebied Damsterdiep naar het stadshart (via Steentilstraat/Oosterstraat) kent nu nog een knelpunt bij het Schuitendiep/Steentilbrug, waar verschillende verkeersstromen elkaar moeten kruisen. Met de aanleg van de nieuwe brug tussen het Gedempte Rattendiep en het Schuitendiep wijzigen we de routing voor het autoverkeer. Verkeer richting de parkeergarage aan het Rattendiep (Casino) rijdt niet meer via de westzijde van het Schuitendiep, maar via de oostzijde. Ook de bezoekers van het Sontplein die een combinatiebezoek willen brengen aan de binnenstad profiteren van de verbetering van deze route. Met de aanleg van een nieuwe fiets- en voetgangersbrug over het Eemskanaal zorgen we voor een nog aantrekkelijkere verbinding tussen beide winkelgebieden. En geven we tegelijkertijd een impuls aan de Oosterhaven.

## ROUTE HOOFDSTATION ***binnenstad***

We willen doorgaand fietsverkeer door de binnenstad, bijvoorbeeld van Zernike of van de noordkant van de stad naar het station, aantrekkelijke alternatieven bieden. In de Fietsstrategie hebben we daartoe twee maatregelen voorzien. Aan de westkant trekken we de Slimme Route Zernike door naar het Hoofdstation buiten de binnenstad om (via Sluiskade en Lage der A). Daarmee worden de Werkmanbrug en de Folkingestraat ontlast van doorgaand fietsverkeer. Aan de andere kant van de binnenstad kan de noord- en oostzijde van de Diepenring fungeren als aantrekkelijke Slimme Route voor de fiets om de binnenstad heen en als verdeelring tussen de hoofd-fietsroutes en de binnenstad. Met een aangepaste, veiligere infrastructuur die dat ondersteunt.

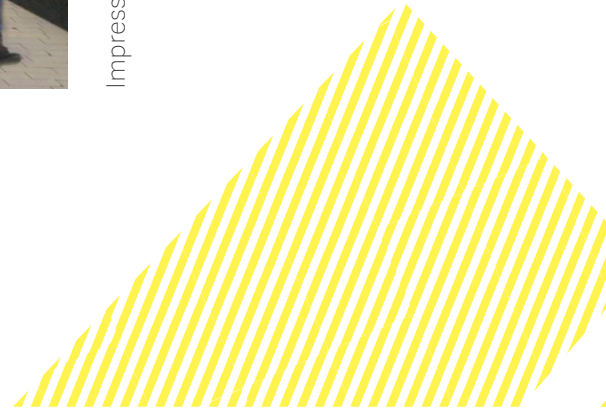






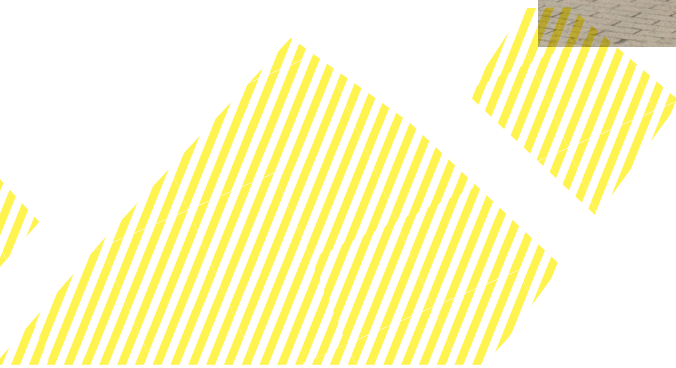


Impressie Brugstraat





Impressie Munnikenholm





Impressie Oude Ebbingestraat





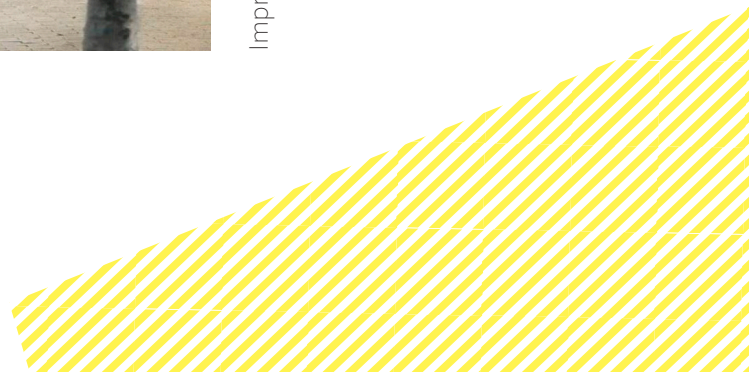


Impressie Gellingsstraat





Impressie Sint Jansstraat



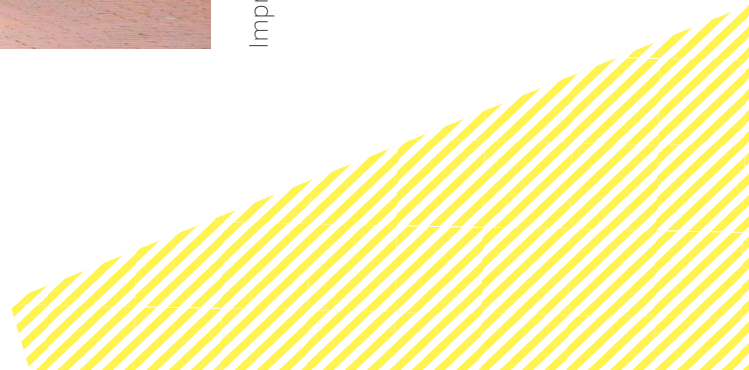


Impressie Oosterstraat





Impressie Westerhaven





Impressie Grote Markt



## NIEUWE BUSROUTES

**Voetgangers en fietsers ruim baan geven is alleen mogelijk als we ingrijpen in andere verkeersstromen. Om voetgangers en fietsers daadwerkelijk meer ruimte te geven, wijzigen we de OV-structuur. Met het wijzigen van de busstructuur is het centrum van de stad nog steeds goed per openbaar vervoer bereikbaar, maar worden drukke loop- en fietsroutes en pleinen zo min mogelijk doorsneden en geven we de verblijfskwaliteit een enorme impuls. Om bezoekers direct het gevoel te geven dat ze in de binnenstad zijn willen we de nieuwe haltes aan de Diepenring en de looproutes naar de Grote Markt op een gastvrije en aantrekkelijke manier vormgeven. Zodat de Diepenring écht onderdeel wordt van het centrum en bezoekers direct het gevoel hebben dat ze in de binnenstad zijn.**

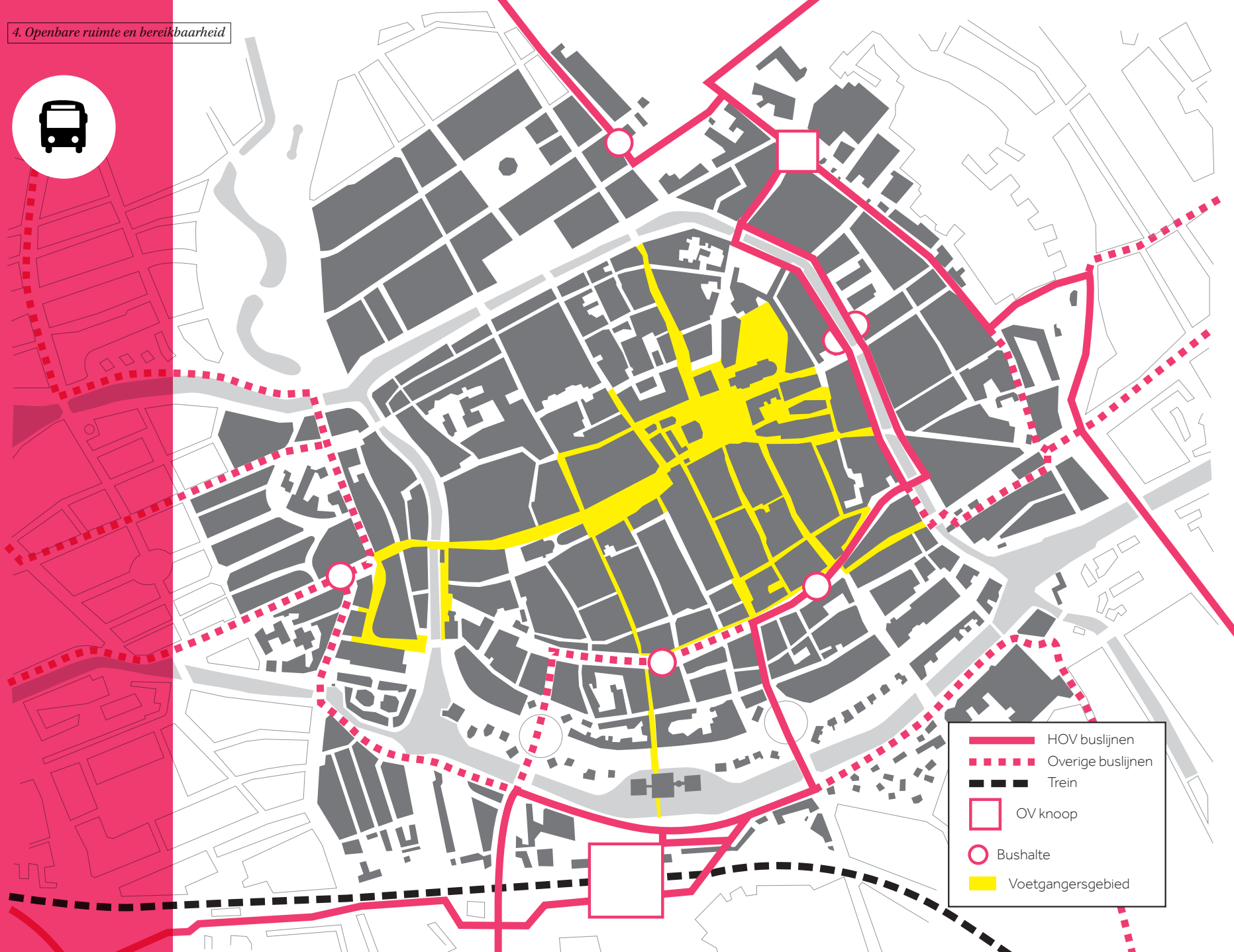






Om reizigers met het OV snel en comfortabel naar de binnenstad te vervoeren, kiezen we voor nieuwe tracés met bushaltes direct bij of op korte loopafstand van het kernwinkelgebied en de belangrijkste attracties. Daarmee zorgen we voor een vlotte bediening en goede aanvoer en spreiding van reizigers over de binnenstad. Onze voorstellen voor nieuwe rijroutes zijn wat betreft reistijd en exploitatie, zo blijkt uit berekeningen, licht positief. Daarnaast hebben we onderzocht hoe de binnenstadsbezoeker de in- en uitstaphaltes aan de Grote Markt en het A-Rerkhof gebruikt. Daaruit blijkt dat deze haltes veelal niet de eindbestemming zijn, maar dat busreizigers uitzwermen over de binnenstad.

We verwachten niet dat een andere situering van de centrumhaltes, zoals door ons wordt voorgesteld, zal leiden tot minder gebruik van het OV naar de binnenstad. De gastvrije, aantrekkelijke en toegankelijke haltes liggen in ons voorstel nog steeds direct bij of op zeer korte afstand van het hart van de stad en bovendien aan aantrekkelijke looproutes. Bovendien kan het vergroten van de aantrekkelijkheid van de binnenstad leiden tot meer bezoekers; ook bezoekers die gebruik maken van het OV.



- HOV buslijnen
- Overige buslijnen
- Trein
- OV knoop
- Bushalte
- Voetgangersgebied



## NIEUWE (H)OV LIJNEN

Het centrum van Groningen wordt bediend door stadsbuslijnen aan de westkant van de binnenstad en met hoogwaardig openbaar vervoer (HOV-buslijnen) langs de oostkant. De belangrijkste wijzigingen in de door ons voorgestelde nieuwe routes:

### HOV-BUSLIJNEN

***Nieuwe binnenstadsroute: Hoofdstation > Hereplein > Gedempte Zuiderdiep > Gedempte Kattendiep > Schuitendiep > Turfsingel > W.A Scholtenstraat***

- Dit betekent dat er geen bussen meer rijden in de Oosterstraat, Gelkingestraat, Oude Ebbingestraat en Nieuwe Ebbingestraat. Ook op de Grote Markt verdwijnt het busverkeer.
- We realiseren een nieuwe brug tussen het Gedempte Kattendiep en het Schuitendiep. De bussen halteren op het Gedempte Zuiderdiep. Aan de Turfsingel (bij de schouwburg en bij het provinciehuis) realiseren we nieuwe bushaltes. Deze haltes liggen op zeer korte afstand van het kernwinkelvegebied. De Sint Janstraat wordt heringericht als voetgangersroute van de nieuwe bushaltes naar de Grote Markt.
- Het Schuitendiep en de Turfsingel worden conform de Visie Diepenring heringericht. Er komt één rijbaan voor auto's en bussen, met daarnaast een fietsstrook.

### STADSBUS ROUTES

***Nieuwe binnenstadsroute: Hoofdstation > Hereplein > Gedempte Zuiderdiep > Stationsstraat > Emmaplein > Eeldersingel > Westerhaven > A-weg > Westersingel***

- Dit betekent dat er geen bussen meer rijden in de Brugstraat en de A-straat. Ook op het A-Kerkhof en in de Munnekeholm verdwijnt het busverkeer.
- Aan de A-weg op de kop van de Westerhaven (ter hoogte van de Westersingel) realiseren we nieuwe bushaltes. Deze liggen direct bij het entreegebied Westerhaven en aan het begin van de voetgangersroute naar het centrum: de route A-straat/Brugstraat. De bussen op deze ov-lijnen halteren ook op het Zuiderdiep.
- De Westerhaven en de Eeldersingel worden heringericht zodat het OV hier goed kan doorstromen.

050 FIETSSTAD

***Groningen is een van de meest fietsvriendelijke steden van de wereld. Nergens ter wereld wordt zo veel gefietst, door jong en oud, als in Groningen. De fiets is onderdeel van ons dagelijks leven en draagt bij aan een gezonde, leefbare en aantrekkelijke stad. Een hoog fietsgebruik zorgt ook voor een duurzaam bereikbaar stadshart met een aantrekkelijke openbare ruimte waar mensen graag komen en verblijven. Daarbij hoort ook dat mensen veilig en snel door de binnenstad kunnen fietsen en hun fiets goed kunnen stallen.***

Het aantal fietsers in de binnenstad neemt de komende jaren steeds meer toe. De beschikbare ruimte wordt echter niet groter. Op sommige plekken in de binnenstad en op piekmomenten kan de openbare ruimte het aantal fietsen niet altijd meer aan. Met als gevolg dat irritatie en overlast toeneemt. Zo maken doorgaand fietsverkeer en fietsers die in de binnenstad moeten zijn gebruik van dezelfde krappe ruimte, zijn er meer geparkeerde fietsen in de binnenstad en staan fietsen steeds vaker in de weg voor voetgangers, bij nooduitgangen en voor hulpverleningsdiensten





We weten dat groei belangrijk is voor de stad en dat de fiets daar een bijdrage aan kan leveren. We zien daarom de voordelen van de fiets, ook in de binnenstad en willen fietsers de ruimte geven. We zullen daarvoor een aantal belangrijke keuzes moeten maken.

We stemmen de inrichting van het kernwinkelgebied nog beter af op de voetganger. De fiets is in het kernwinkelgebied te gast. Fietsers die niet in de binnenstad hoeven te zijn bieden we aantrekkelijke en slimme alternatieven, zoals over de Diepenring en met Slimme Routes. We realiseren voldoende en kwalitatief goede stallingen in de binnenstad. En als een stalling iets verder weg ligt zorgen we voor aantrekkelijke wandelroutes naar de winkels en andere belangrijke plekken, met zo weinig mogelijk overlast voor de voetganger. We kijken ook naar mogelijkheden die de cargobike biedt bij schone en veilige winkelbevoorrading.





- Hoofd fietsroute
- - - - - Fietsroute
- F Fietsenstalling
- Voetgangersgebied





## FIETSROUTES

***Om de grote fietsstromen vlot en verkeersveilig door of om de binnenstad te leiden, versterken we de robuustheid van de fietsstructuur en geven we tegelijkertijd het verblijfsklimaat een impuls. De nieuwe OV-structuur biedt daarvoor de mogelijkheden.***

De belangrijkste route voor het noord-zuidverkeer loopt via de Oude Ebbingestraat, Grote Markt en de Gelkingestraat. We verwachten daardoor voor zowel de Oude Ebbingestraat als de Gelkingestraat een economische impuls. Daardoor kunnen we in de Oosterstraat en de oostzijde van de Grote Markt de voetganger de ruimte bieden. Zo ontstaat er een volledig aaneengesloten voetgangersgebied. Dit sluit aan op de plannen voor de Oostwand van de Grote Markt en het daarachter gelegen Groninger Forum. Ook de Oosterstraat krijgt hiermee een nieuwe economische impuls als een van de belangrijke winkelstraten in het stadshart. Hoe de route precies gaat lopen en hoe de inrichting van de straten wordt werken we nader uit.

De tweede in het oog springende maatregel is het aanleggen van fietsstroken aan de Turfsingel en het Schuitendiep, gecombineerd met een rijbaan voor bus en auto. Zo kan de noord- en oostzijde van de Diepenring fungeren als aantrekkelijke Slimme Route voor de fiets om de binnenstad heen en als verdeelring tussen de hoofdfietsroutes en de binnenstad. Met een aangepaste, veiligere infrastructuur die dat ondersteunt.

Ook de drukke oost-westroute Asstraat-Brugstraat wordt door het verdwijnen van het busverkeer een stuk veiliger en aantrekkelijker voor fietsers. Bovendien blijven we experimenteren met fietsen in voetgangersgebied, zoals we nu al doen in de Zwanestraat en op de Westerhaven.

Groningers willen overal met de fiets kunnen komen: ook en misschien juist vooral in de binnenstad. Goede stallingsmogelijkheden zijn daarom voldoende. We realiseren daarvoor voldoende en kwalitatief goede stallingen in de binnenstad. En als een stalling iets verder weg ligt, zorgen we voor aantrekkelijke wandelroutes naar de winkels en andere belangrijke plekken, met zo min mogelijk overlast voor de wandelaars. We zetten in op gedragsbeïnvloeding via aantrekkelijke stallingsvoorzieningen, innovatieve maatregelen en experimenten.





We gaan daarom door met de aanleg van fietsparkeervakken. Daarnaast zijn op het eindpunt van de hoofdroutes, dichtbij de belangrijke bestemmingen extra en goede (overdekte) stallingsvoorzieningen noodzakelijk, specifiek op drukke momenten, zoals 's zaterdags. We realiseren een hoogwaardige fietsenstallingen onder het Groninger Forum. En we willen een kwalitatief hoogwaardige stalling aanleggen nabij de Vismarkt. Ook kijken we naar tijdelijke oplossingen in leegstaand vastgoed.

Niet iedereen wil de fiets altijd ondergronds stallen. We richten ons daarom meer op het bezoekmotief en het gedrag van de fietser. Als je even snel een boodschap wil doen dan wil je je fiets voor de deur parkeren, maar als je een hele dag in de binnenstad moet zijn dan heb je het liefst een veilige stalling. We hanteren bij het zoeken van oplossingen voor het fietsparkeren daarom de volgende principes:

- Kort parkeren: flexibel oplossen in de openbare ruimte
- Middellang parkeren: vaste voorzieningen in de openbare ruimte
- Lang parkeren: kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen in pandig of ondergronds.







## TAXI'S EN WMO-VERVOER

Taxi's en het WMO-vervoer zijn een essentieel onderdeel van het vervoerssysteem van de stad Groningen. Ze maken de binnenstad bereikbaar en toegankelijk voor verschillende doelgroepen. Met het wijzigen van de OV-routes in de binnenstad passen we ook de taxi-routes in een aantal straten aan. We hanteren twee regimes: straten waar taxi's de gehele dag mogen rijden en straten waar ze tussen 18.00 uur en 11.00 uur mogen rijden. Op de kaart geven we de nieuwe routes weer, in vergelijking met de oude situatie.

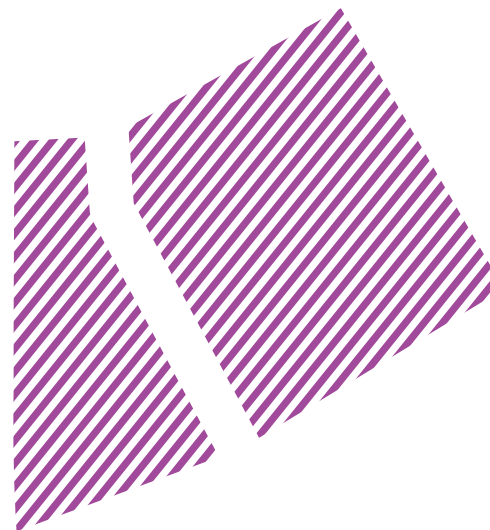
Ook in de toekomstige situatie kunnen taxi's en WMO-vervoer op zeer korte afstand van het hart van de stad - de Grote Markt - komen, namelijk tot op het Kwinkenplein. De nieuwe routing van de bussen biedt de mogelijkheid om de taxi-standplaatsen bij de Grote Markt anders te situeren. In de Kreupelstraat en op het Kwinkenplein - waar nu bushaltes zijn - kunnen taxiplaatsen worden gecreëerd. Daarmee kunnen de taxiplaatsen aan de Grote Markt noordzijde vervallen.





## TOEGANRELIJKHEID

Door deze maatregelen wordt het voor de voetganger en de fietser veel aantrekkelijker in de binnenstad. We verwachten dat de binnenstad toegankelijker wordt voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn, omdat we het aantal gevaarlijke oversteekpunten en conflicten met zwaar verkeer sterk verminderen en we aanlooproutes naar de nieuwe haltes toegankelijker gaan inrichten. Dit doen we conform de TORI-werkwijze (Toegankelijke Openbare Ruimte voor Iedereen), inmiddels onderdeel van onze reguliere werkprocessen. Dit biedt ook kansen de openbare ruimte aantrekkelijker te maken voor ouderen en kindvriendelijker in te richten.



## STATIONSGBIED

Het Hoofdstation faciliteert de 'reizigersmachine' en is voor veel bezoekers de eerste kennismaking met Groningen. Het stationsgebied ondergaat de komende jaren een transformatie, waarvoor ProRail, NS, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de gemeente en provincie Groningen de handen ineen hebben geslagen. Voor ruim 275 miljoen euro wordt geïnvesteerd in station en sporen en krijgt het voorplein een aantrekkelijkere aansluiting op de wandel- en fietsroute over de Werkmanbrug richting binnenstad. Het station wordt een economische hub, een plek met een veel aantrekkelijker verblijfsklimaat, waar mensen afspreken, ook als ze niet gaan reizen.

De route vanaf het Hoofdstation via de Ubbo Emmiusstraat en Folkingestraat functioneert goed, maar wordt intensief gebruikt en verdient op sommige plekken verbetering. Onze belangrijkste opdracht is het wegnemen van obstakels die de wandelende bezoekers op hun weg vinden. Dat zijn vooral de geparkeerde fietsen, zowel bij de Korenbeurs als in delen van de Folkingestraat.





Impressie Grote Markt

## AANPAK GROTE MARKT

Het verdwijnen van de bus van de Grote Markt gaat gepaard met de herinrichting van dit belangrijkste stadsplein. In dit deel van de binnenstad zal het veel drukker worden, met het Groninger Forum (gelegen aan de Nieuwe Markt), een vernieuwde oostwand met commerciële functies en op termijn mogelijk de aanpak van de noordzijde (ABN Amro-gebouw). De Grote Markt moet van grootstedelijke allure zijn en als één geheel aanvoelen: met recht de huiskamer van de stad.





Impressie Schuitendiep / Turfsingel



Impressie Schuitendiep met nieuwe brug



## DIEPENRING

De Diepenring is de kroon op de binnenstad en verdient gezien te worden. We willen de verblijfs- en verkeersfunctie van de Diepenring beter combineren, zodat deze echt onderdeel van de binnenstad wordt. Fietsers krijgen een eigen, veilige en comfortabele positie als 'slim' alternatief om de binnenstad heen.

Het openbaar vervoer zal onderdelen van de Diepenring als route gebruiken. Voor het toevoegen van verblijfskwaliteit willen we van de BIM-locatie (Rijksmonument), als schakel tussen de binnenstad en het Ebbingekwartier, een plek maken voor recreatief gebruik. Voor de aanleg van (verdiepte) terrassen ontstaat ruimte aan het Schuitendiep, daar waar binnenstad en Damsterdiep elkaar ontmoeten. De onderhoudstoestand van diverse schepen en arken verdient aandacht, gelet op de belevingskwaliteit.



## AUTOBEREIKBAARHEID

Ook voor de bezoekers die met de auto naar Groningen komen, moet de binnenstad optimaal bereikbaar en online- en offline 'vindbaar' zijn. Dat begint met goede Park & Ride-voorzieningen aan de rand van de stad. Deze voorzieningen breiden we de komende periode fors uit. Inclusief het aanbieden van fietsvoorzieningen (Park & Bike), waarbij we de gevoelsafstand naar de binnenstad, zoals met het OV, zo kort mogelijk willen laten zijn. Bezoekers die dichterbij willen stallen, kunnen terecht in de parkeergarages bij de entreegebieden van de binnenstad, die op loopafstand van het centrum liggen: Westerhaven, Boterdiep en Damsterdiep. De aanlooproutes tussen deze parkeervoorzieningen en de binnenstad gaan we aanpakken, zodat ze aantrekkelijker worden voor de voetganger.







Voor automobilisten met bestemming binnenstad begint het bezoek aan de binnenstad overigens al in de parkeergarages of op de P+R's. Deze parkeervoorzieningen willen we laten functioneren als voorportalen van de binnenstad, gastvrije entrees, net als de treinstations en fietsenstallingen. Dit stelt eisen aan de inrichting, de informatievoorziening (zoals meertalige routeborden bij de uitgangen) en de faciliteiten in de omgeving.

De inzet op service en Groninger gastvrijheid en de hierbij behorende 'customer journey' dient nog verder te gaan: een bezoek aan Groningen begint al vanaf het plannen van de reis: met up-to-date, meertalige digitale informatie die niet alleen informeert, maar ook verleidt en prikkelt. We willen dat de verwachting van de bezoekers centraal staat; zij moeten zich daadwerkelijk verrast en op prijs gesteld voelen, zodat ze steeds opnieuw terugkomen.

4. Openbare ruimte en bereikbaarheid



- Autoroute ↔
- Autoroute →
- Bronpuntgarage
- Overige publieke garages
- Voetgangersgebied

## TRANSPORT EN LOGISTIEK

Goederenvervoer is essentieel voor een levensvatbare binnenstad, want zonder transport staat alles stil. Maar de voertuigen voor goederendistributie, hoewel in relatief kleine aantallen aanwezig, kunnen ook zorgen voor een verminderde bereikbaarheid, verkeersonveiligheid, geluidsoverlast, gezondheidsrisico's (door de uitstoot van schadelijke stoffen) en kunnen leiden tot beschadigingen aan het wegdek. Om het verblijfsklimaat in de binnenstad verder te verbeteren, willen we de stadslogistiek in samenwerking met de ondernemers en de logistieke sector slimmer organiseren. Daarbij hoort ook dat we de venstertijden anders en strikter gaan handhaven. Met het Rijk hebben we een eerste stap gezet met de ondertekening van de Green Deal Stadsdistributie, die als doel heeft het logistieke verkeer schoner, stiller, veiliger en zonder emissies te laten rijden. De komende jaren gaan we met alle betrokken partijen experimenten uitvoeren, zodat we de belangrijkste doelstelling, 'Zero Emission' in 2025, halen.



# UITVOERINGSPROGRAMMA BINNENSTAD

## BEREIKBAARHEID EN OPENBARE RUIMTE

Omschrijving	Kosten	Dekking	Tijdspad
Herinrichting Oosterstraat	€ 22,5 MLN	vanaf 2017 structureel 1 miljoen dekking voor de aanpak Diepenring*	Vanaf 2016
Herinrichting Gelkingestraat			
Herinrichting Oude Ebbingestraat			
Herinrichting Grote Markt			
Herinrichting Brugstraat			
Herinrichting Sint Jansstraat			
Herinrichting A-straat			
Herinrichting Munnekeholm			
Herinrichting Turfsingel/Schuitendiep			
Aanleg nieuwe brug in het verlengde van het Gedempte Rattendiep			
Herinrichting Westerhaven/Eeldersingel			
Fiets maatregelen	Zie: Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie		

\*Dit levert bij de huidige rentestand een investeringsbedrag van € 18 miljoen op. Voor de resterende € 4,5 miljoen is nog geen dekking.

## (RUIMTELIJK) ECONOMISCH

Omschrijving	Kosten	Dekking	Tijdspad
Traject binnenstadistributie	€ 30.000 - 50.000		Vanaf 2015
G-kwadraat Retail maatregelen (Monitoring, leegstandsbestrijding, herverkaveling / schaalverandering)	€ 40.000 - 60.000		
Fonds voor ondernemers maatregelen (profilering, promotie, stimuleren ondernemerschap)	€ 35.000 - 50.000		2015
Faciliteren Start-ups	verkenning		
Gebruik Diepenring	verkenning 2015	"Wonen op het water"	

## WONEN

Omschrijving	Kosten	Dekking	Tijdspad
Stimuleren aanpak ontwikkellocaties in de binnenstad	Zie: Meerjarenprogramma Woonvisie		Vanaf 2015
Blijvende inzet op kwalitatieve jongerenhuisvesting			
Balans aanpak			
Gebiedsvisie A-kwartier			4 <sup>e</sup> kwartaal 2015

