

## Voorlopige agenda van de commissie Ruimte en Wonen van 17 september 2008

Hierbij wordt u uitgenodigd voor de openbare vergadering van de commissie Ruimte en Wonen

Datum: woensdag 17 september 2008  
Aanvang: 20:00 uur  
Locatie: Nieuwe raadzaal  
Voorzitter: mw. K.A. Hazewinkel  
Griffier: H. Dijksterhuis

Gecombineerde vergadering van de commissies Ruimte en Wonen, Werk en Inkomen en Beheer en Verkeer

Vaststelling agenda

[Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp](#) (pdf)

[Raadsvoorstel - Binnenstad. Nu](#) (pdf)

[Verslag raadscie. Ruimte en Wonen 17 september 2008 \(gecombineerd met cie. Werk en Inkomen en cie. Beheer en Verkeer\)](#) (pdf)

### OPENING EN MEDEDELINGEN

- a. Mededelingen voorzitter / wethouder
- b. Vaststelling agenda
  - [Agenda raadscie. Ruimte en Wonen 17 september 2008](#) (pdf)
  - [Verslag raadscie. Ruimte en Wonen 17 september 2008](#) (pdf)

### A.1. A. ALGEMEEN DEEL

A.1. Vaststelling conformstukken

[Raadsvoorstel - Plankostenkrediet De Held III](#) (pdf)

A.2. Rondvraag

### B.1. B. INHOUDELIJK DEEL

B.1. Voorstel inzake verwerving gronden ten behoeve van ontwikkeling winkelcentrum Lewenborg

[Raadsvoorstel - Verwerving gronden winkelcentrum Lewenborg.](#) (pdf)

**C.1. C. HUISHOUELIJK DEEL**

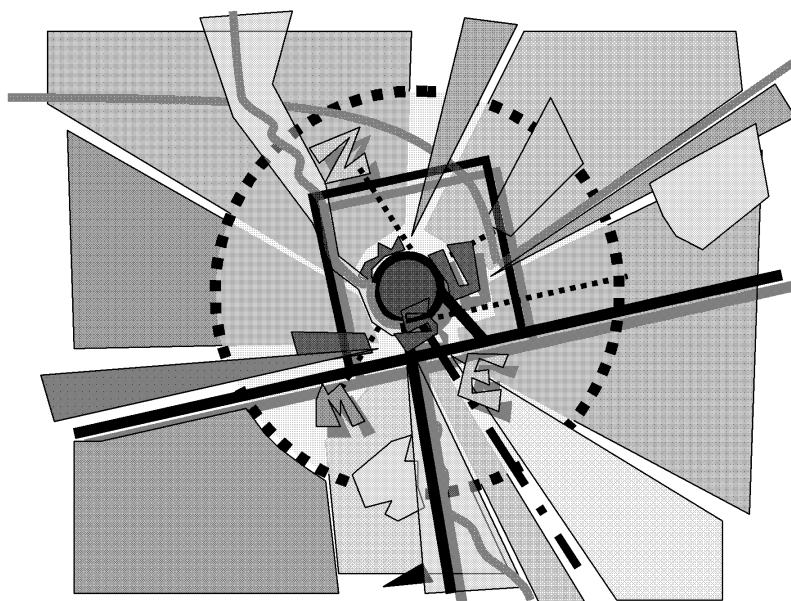
**C.1.** Lange termijnagenda

**C.2.** Ingekomen stukken en stukken ter kennisname

**C.3.** Vaststelling verslag 13 augustus 2008

## Structuurvisie 2008 - 2020

# Groningen, Stad op Scherp



# Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp

<b>Inhoudsopgave</b>		<b>pagina</b>
<b>Inleiding: Stad op Scherp</b>		<b>3</b>
<b>Groningen, in 2020 (samenvatting)</b>		<b>4</b>
<b>1</b>	<b>Analyse</b>	<b>5</b>
1.1	Een terugblik op het vorige structuurplan: De Stad van Straks	5
1.2	Ontwikkelingen en trends	6
1.3	Een andere context, een andere rol	7
<b>2</b>	<b>Visie – Doelen en Ambities</b>	<b>9</b>
2.1	Identiteit	8
2.2	Doelen en ambities	12
<b>3</b>	<b>Sterk en Duurzaam</b>	<b>14</b>
3.1	Economische speerpunten	14
3.2	Bereikbare stad	16
3.3	Onderscheidend wonen	17
3.4	Duurzame stad	19
3.4.1	Energie	20
3.4.2	Blauw-groen netwerk	21
3.4.3	Sport en gezondheid	22
3.5	Cultuur, architectuur en topevenementen	23
<b>4</b>	<b>Het Ruimtelijk Concept</b>	<b>25</b>
4.1	Op internationale en bovenregionale schaal	25
4.2	De dynamo's	27
4.2.1	Binnenstad	29
4.2.2	Stationsgebied	32
4.2.3	UMCG	33
4.2.4	Zernike Science Park	34
4.2.5	Europapark/Kempkensberg	35
4.2.6	Martiniziekenhuis e.o.	36
4.3	Clusters op regionale en stedelijke schaal	39
4.3.1	HOV-assen	39
<b>5</b>	<b>Uitvoering</b>	<b>43</b>
5.1	Uitvoeringsstrategie	43
5.2	Uitvoeringsprogramma	45
5.3	Topprioriteiten	47

## **De essentie**

We willen als stad Groningen en als nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen een steviger rol spelen in Noordwest-Europa. Dat kan want door de aanwezige onderwijsinstellingen en het hoge opleidingsniveau zijn we een "city of talent". De continue stroom van studenten staat borg voor innovatie en vernieuwing.

De binnenstad en onze topvoorzieningen, de zgn. dynamo's, geven ons volop kansen. Initiatiefnemers krijgen hier de ruimte om in (inter)nationaal perspectief met nieuwe ontwikkelingen voorop te lopen. We ondersteunen dit met een andersoortige structuurvisie dan we gewend waren, gericht op het stimuleren en faciliteren van zulke initiatieven.

We blijven ons onderscheiden van andere steden. Door voorop te lopen, door ons duurzaamheidsgehalte, maar bovenal ook door onze eigenheid te blijven benadrukken. Onze specifieke gebiedskenmerken, compact en compleet, intens en ontspannen, nabij en wijs, hoogstedelijk en oorspronkelijk, groen en landschappelijk, de karakteristieke wijken, het "Gronings accent", stellen we centraal en vormen randvoorwaarden bij gebiedsontwikkeling.

# Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp

## Inleiding Structuurvisie "Stad op Scherp"

Dat Groningen bijzonder is, weten Stadgers en bezoekers al lang. Groningen is een mooie stad, in zijn compactheid en samenhang. En bijzonder in zijn contrast: energiek en druk, rustig en ontspannen. Op de vierkante kilometer van de binnenstad met de vele voorzieningen is het leven intens, maar combineert weldadig met een weidse en groene omgeving. En dat op fietsafstand van het stadshart!

Groningen is een echte stad, maar heeft altijd oog gehouden voor zijn historisch erfgoed. De natuurlijke oorsprong in landschap en water is tot ver in de binnenstad herkenbaar.

Van oudsher is Groningen synoniem aan hoger onderwijs. Dat betekent veel jonge mensen, brandpunten van kennis, veel creativiteit.

Het verzorgingsgebied van Groningen is groot en dat is te zien aan de vele voorzieningen die de stad herbergt: op het gebied van de gezondheidszorg, de zakelijke dienstverlening, de cultuur, de grote warenhuizen en de gespecialiseerde detailhandel. Dat maakt Groningen tot een echte hoofdstad!

Groningen voert al decennia lang een krachtig ruimtelijk beleid. Dat is ook af te lezen aan de mooie, leefbare wijken met uiteenlopende woonmilieus, passend bij de verschillende leefstijlen.

Het gaat goed met Groningen. Dat blijkt uit de resultaten van de onderzoeken, die we regelmatig houden. Maar - en ook dat weten we - in Groningen gaat niets vanzelf. We kunnen en mogen niet tevreden achterover leunen, maar moeten voortdurend alert blijven en scherp de nationale en internationale ontwikkelingen blijven volgen. Sterker nog: we moeten er deel van uitmaken en er zelfs misschien wel op vooruitlopen. Het is noodzakelijk dat we met onze specifiek Groningse kwaliteiten wezenlijk onderdeel uitmaken van de brede (inter)nationale context. Dat is nodig voor de continuïteit, voor het draagvlak van onze voorzieningen, voor de werkgelegenheid en het welbevinden van de Stadgers. En dat is nodig voor de regio, die in toenemende mate van de stad afhankelijk wordt.

Om scherp te zijn en te blijven, moeten we gedreven en ambitieus zijn. We moeten continu zoeken naar vernieuwing, naar combinatiemogelijkheden. Want het is juist de integraliteit, die Groningen en het stadshart zo aantrekkelijk maken. Deze inzet is nodig, want we willen dat het goed gaat met deze stad. We willen dat haar inwoners het goed hebben op het gebied van werken, wonen, sport, cultuur en recreatie. En dat zij mogelijkheden zien en krijgen om hun kennis en creativiteit te ontplooiën. *Altijd in een gezonde, veilige en dus leefbare omgeving, nu en in de toekomst. Daarom gelden veiligheid en duurzaamheid als randvoorwaarden voor ruimtelijke ontwikkelingen.*

Deze scherpheid, gedrevenheid en ambitie vertalen wij om de zoveel tijd in een structuurvisie. Daarin schetsen wij voor een periode van zo'n 10 à 15 jaar in grote lijnen de toekomst van de stad. En wat we moeten doen om dit toekomstbeeld te verwezenlijken. Die grote lijnen zijn kenmerkend voor een structuurvisie. U moet in Stad op Scherp niet verwachten dat u concrete uitspraken zult vinden over uw wijk of over uw straat. Een structuurvisie is een overkoepelend, ruimtelijk document. Uit dit document vloeien andere beleidsvoornemens voort, die nader worden uitgewerkt. Zo is er al een apart verhaal over de binnenstad en de groenstructuren in deze stad en verwachten we visies op wonen, op hoogbouw, op intense laagbouw.

Gelukkig staan we in onze gedrevenheid niet alleen. We merken bij de grote kennisinstellingen, bij maatschappelijke organisaties en ondernemers eenzelfde betrokkenheid, eenzelfde scherpheid als het gaat om het welvaren van deze stad en haar inwoners. Wat is er dan mooier en productiever om de handen ineen te slaan! In deze samenwerking past ons bescheidenheid. Want de rol van de overheid is een andere dan een aantal jaren geleden. Bovendien verandert de wereld sneller dan ooit en is steeds minder 'maakbaar'. De overheid kan steeds minder sturen, maar richt zich -in lijn met de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening (Wro) meer en meer op het creëren van optimale omstandigheden voor diegenen die iets willen ondernemen.

Met onze samenwerkingspartners en met marktpartijen hebben wij over de inhoud van deze structuurvisie gesproken. Nu willen we dat graag met u doen. We nodigen u uit om volop met ons mee te denken over de ruimtelijke koers die onze stad de komende jaren moet gaan varen.

College van burgemeester en wethouders van Groningen

## Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp

### Groningen, 2020 (samenvatting)

Even hardop dromen. We nemen u mee naar 2020. Hoe zou onze stad er dan uitzien? We zijn nog nadrukkelijker dé toonaangevende metropool van het Noorden en de stuwende kracht van de noordelijke economie. In sommige opzichten (ICT, energie, duurzaamheid, kennisindustrie) lopen we zelfs internationaal voorop. Het aantal inwoners, studenten en arbeidsplaatsen is blijven groeien, maar dat is niet ten koste gegaan van de woon- en leefomgeving. We raken – vooral ook door de regiotram - steeds meer met de omliggende regio verbonden.

Groningen is gelukkig compact gebleven. En nog steeds ain pronkjewail in golden raand. Zonder verrommelde stadsranden. Wél met aantrekkelijke, karakteristieke woonwijken, met kwalitatief goede en goed onderhouden huizen en toch met opvallend veel natuurlijk groen. Wel is de bebouwing intensiever geworden. De stad is de lucht ingegaan. In de wijk Meerstad, op een steenworp afstand van Groningen, wonen inmiddels zo'n 10.000 mensen. Het is er fijn wonen in een landelijke en toch ook weer stedelijke omgeving, vol water en groen. De komende jaren worden in fase 2 van Meerstad nog eens zo'n 5.000 woningen gebouwd. Uit deze wijk blijkt dat de stad door de jaren heen een speerpunt heeft gemaakt van duurzaamheid. Tot ver over de grenzen is Groningen een voorbeeldige stad geworden. De kans dat we over vijf jaar de duurzaamste stad van Nederland worden is heel groot. Het kon minder en daar zijn de Stadlers eigenlijk best trots op.

Het is ondertussen druk in de stad, maar Groningen is goed bereikbaar en leefbaar gebleven. Binnen de ringwegen zijn de fiets en het openbaar vervoer de belangrijkste vervoermiddelen. Door de komst van de regiotram rijden er bijna geen bussen meer door de binnenstad. De Grote Markt is het gezond kloppend en aantrekkelijk hart van Groningen, mede door de naar voren getrokken nieuwe oostwand, wonderwel passend. Daarachter staat aan de Nieuwe Markt het even opvallende als monumentale Groninger Forum waar dagelijks duizenden mensen in- en uitlopen. Ook vanaf het vernieuwde Damsterdiep weten mensen de weg naar de binnenstad te vinden. En de loop naar de noordzijde van de Grote Markt zit er goed in dankzij de komst van een nieuw, aantrekkelijk warenhuis en andere leuke winkels. En passant is het naburige Ebbingekwartier uitgegroeid tot dé creatieve broedplaats van Groningen. Overigens, Ciboga is al jaren een geliefde autoluwe woonwijk.

Even verderop is het UMCG fors doorgegroeid, met name aan de noordzijde. De Antonius Deusinglaan is een stuk opgeschoven en ligt nu in het verlengde van de Oosterhamrikzone waarlangs eveneens veel nieuwe woningen zijn verzezen. Via een nieuwe brug over het Van Starckenborgkanaal is daar een snelle verbinding ontstaan met de Oostelijke Ringweg. Op het voormalige Bodenterrein balt zorg, wetenschappelijk onderwijs en onderzoek samen.

De tram brengt ons naar Zernike, het ándere levendige centrum van kennis en research in de stad. Door investeringen van de RUG en de Hanzehogeschool is Groningen daadwerkelijk "the city of talent" geworden. Het is er gezellig toeven voor de vele studenten uit binnen- en buitenland. Het innovatieve klimaat heeft daar op Zernike intussen gezorgd voor een groeiend aantal aan de wetenschap verbonden ondernemers.

De ringwegen zijn nagenoeg kruisingsvrij wat een stuk scheelt in de spits. De doorstromingsproblemen op de Zuidelijke Ringweg zijn eveneens opgelost door een ingenieuze aanpak..... 6 grote transferia rondom de stad trekken dagelijks vele duizenden automobilisten die gewend zijn ter plaatse over te stappen op het openbaar vervoer om vlug en doelmatig naar hun werk te gaan. Dat hadden al die forenzen 10, 15 jaar eerder moeten bedenken! Gemak dient de mens.

Langs de Zuidelijke Ringweg hebben zich een aantal belangrijke werklocaties ontwikkeld. Aan de westzijde is rondom het Martiniziekenhuis volop bedrijvigheid in de medische zorg ontstaan. Aan de andere kant van de Zuidelijke Ringweg werken inmiddels al weer jaren duizenden mensen in de vele nieuwe kantoren op het Europapark en de Kempkensberg. Een nieuwe fiets- en voetgangerstunnel onder het station Europapark verbindt het zuiden op een natuurlijke wijze met het inmiddels al weer jaren levendige gebied rondom de Euroborg, het Helperpark en de Helpmancentrale. Het Stationsgebied is op zijn beurt ook op de schop gegaan. Op het oude rangeerterrin is volop ruimte beschikbaar voor intensief wonen en werken, voor voorzieningen en om te verblijven, en dat boven op hét vervoersknooppunt van het Noorden. Onze ambitie en gedrevenheid komt op deze strategische plek voor stad en regio in het bijzonder tot uiting.

# Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp

## 1 Analyse

### 1.1 Een terugblik op het vorige structuurplan: de Stad van Straks

Onze koers uit de vorige structuurvisie 'De Stad van Straks' (1994) en de actualisaties daarvan is in hoofdlijnen uitgevoerd. Het streven naar een veelkleurige stad, naar gevarieerde woon- en werkmilieus en naar meer stedelijke samenhang heeft zijn vruchten afgeworpen. Deze doelen gelden eigenlijk nog steeds. 'De Stad van Straks' heeft zijn nut gehad. Van de projecten die in deze structuurvisie zijn voorgesteld, is het overgrote deel daadwerkelijk uitgevoerd of momenteel in uitvoering.

Maar de situatie en de planologische praktijk is veranderd. De laatste jaren zijn bijvoorbeeld veel minder woningen gebouwd dan afgesproken. Door de lagere economische groei is de vraag naar vooral middeldure en duurdere woningen afgenomen. Dat heeft geleid tot een afwachtende houding bij projectontwikkelaars. Ook de ingewikkelde juridisch-planologische procedures en de snel veranderende behoeften van de consument hebben het bouwtempo vertraagd. Omdat we als gemeente nog relatief weinig grond bezitten, hebben we het stuur steeds minder in handen. De meeste vertraging geldt dan ook voor projecten met ingewikkelde eigendomssituaties (en dus moeizame onderhandelingen).

We kunnen zeker terugkijken op goede resultaten. De bevolking en werkgelegenheid zijn sterk gegroeid. Ook zien we een aanzienlijke daling van de werkloosheid, een stijging van het aantal bezoekers en de omzet in de binnenstad, een hoger aandeel van mensen met midden- en hoge inkomens, veel meer studenten en een minder ijle economie. We hebben ons ruimtelijk beleid consequent uitgevoerd, in nauwe samenhang met ons verkeersbeleid. De keuze om Groningen compact te houden, biedt de meeste kansen voor gebruik van de fiets en het openbaar vervoer (OV). Daarom hebben we fors geïnvesteerd in de infrastructuur voor fiets en OV zonder de automobilist uit het oog te verliezen. Deze keuze voor compactheid heeft ons ook doen afzien van realisatie van de Zuidtangent.



*Wijkvernieuwing in Lewenborg*

Meer bouwen in bestaand stedelijk gebied is slechts beperkt ten koste gegaan van de totale hoeveelheid groen. Ook hebben we daardoor de omliggende landschappen en ecologische verbindingen kunnen ontzien. Tegelijkertijd hebben we in diverse gebieden de kwaliteit van het groen verbeterd en de woonkwaliteit. De Stadgers vinden de kwaliteit van hun woonomgeving verbeterd, voelen zich veiliger en zien een beter toekomstperspectief voor hun wijk. De vertraging in de wijkvernieuwing (herstructurering van woningen en aanpak van de directe omgeving) is grotendeels ingehaald. Er is ook meer aandacht voor de sociale problematiek. Het aanwijzen van De Hoogte en de Korrewegwijk tot landelijke 'prachtwijken' is een steun in de rug voor onze aanpak.

# Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp

## 1.2 Ontwikkelingen en trends

Het gaat goed met Groningen, maar er zijn ook zorgen. De woningbouw blijft achter. Een aantal werkgevers, vaak financiële dienstverleners, is vertrokken of heeft verhuisplannen. En de brede regio wordt voor werk en voorzieningen steeds afhankelijker van de stad. Verder zien we in dezelfde wijde regio de bevolking vergrijzen en afnemen. Deze ontwikkelingen kunnen op termijn zeker effect hebben op onze positie, het bezoekerspotentieel en de aanwas van studenten.

Om in de pas te blijven met de doelen voor onze stad, moeten de prestaties omhoog. We moeten op zoek naar een groter bereik en daarvoor onze binnenstad en onze topvoorzieningen nog aantrekkelijker maken. We moeten beter bereikbaar zijn en uiteraard ook beschikken over een concurrerend aanbod van woon- en werklocaties. Gelukkig biedt de bestaande stad daarvoor goede plekken en voldoende ruimte. Het schoner worden van het productieproces maakt het mengen van wonen, werken en verblijven beter mogelijk.

### Bereikbaarheid

De stad groeit. Meer inwoners, meer bezoekers en meer arbeidsplaatsen. De keerzijde van de groei is de toegenomen druk op ons verkeerssysteem. Het autoverkeer is op de Zuidelijke Ringweg sinds 1990 met meer dan 50% gegroeid. Ook lukt het ons steeds minder goed om de bezoekers en pendelaars naar de concentraties van werk en voorzieningen in en rondom de binnenstad en naar de overige clusters te krijgen. We moeten daarom samen met onze partners aan verbeteringen werken. Bij het zoeken naar oplossingen blijft het uitgangspunt dat verkeer, ruimtelijke ordening, economie en sociale aspecten onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. Zo heeft de komst van de regiotram naast economische effecten, ook een positief effect op het woon- en leefmilieu.



Bezoek binnenstad groeit

### Binnenstad

Het bezoek aan de binnenstad groeit. De doelstelling was jaarlijks 1 procent meer bezoekers; in werkelijkheid groeit het aantal bezoekers sneller, in sommige jaren zelfs met 5 procent. Desondanks staat de positie van de binnenstad onder druk. We hebben lang geprofiteerd van de investeringen van Binnenstad Beter, de grootscheepse herinrichting van de binnenstad, maar vallen nu een beetje stil. En stilstand is achteruitgang, want de concurrentie van andere steden en voorzieningen buiten de stedelijke centra neemt toe. In een aantal straten in de binnenstad lopen de zaken al minder florissant. En hoewel ze veel bezoekers trekken, zijn de binnenstad en de 'bronpunten', de grote publiekstrekkers met grootschalige formules zoals de Westerhaven, veelal te krap bemeten.

Voor de noodzakelijke groei van het aantal bezoekers is daarom een vernieuwingsimpuls noodzakelijk, bijvoorbeeld met een verrassend aanbod voor vrijetijdsbesteding.



# Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp

## Kansen

De voorgaande analyse leert dat we alert moeten blijven. Er tekenen zich een aantal ontwikkelingen af waar we een passend antwoord op zullen moeten vinden. Met de komende vergrijzing en verdunning in een brede regio en de toegenomen concurrentie van andere steden, staan onze werkfunctie en ook de klantenbinding van de binnenstad fors onder druk. Dus zullen we ons bereik moeten vergroten, met een sterker onderscheidend vermogen, een continue vernieuwing en optimalisatie van de bereikbaarheid per OV en auto op alle schaalniveaus. Nog steeds ligt de werkloosheid in stad en regio sterk boven het landelijk gemiddelde en blijft onze economie door haar smalle basis kwetsbaar. We zullen daarvoor moeten werken aan onze sterke punten: de binnenstad, de topvoorzieningen/ kennisinstellingen en de verscheidenheid en kwaliteit aan woon-, werk- en verblijfsmilieus.

Met deze sterke punten kunnen we een aantoonbare bijdrage leveren aan de nationale concurrentiekracht. Daarbij maken we dankbaar gebruik van de massa en kwaliteiten van de regio, het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen, en onze strategische ligging op de Noordelijke Ontwikkelingsas tussen de Randstad en de Noordduitse agglomeraties en Scandinavië.

## 1.3 Een andere context, een andere rol

Een gedreven stad is een stad op scherp, die steeds meer uitgaat van zijn eigen kracht. Op basis van onze unieke kwaliteiten moeten we ons blijven positioneren en onderscheiden, in de regio, in het Noorden én internationaal. Dat betekent dat we onze concurrerende krachten op alle denkbare schaalniveaus moeten aanboren. Eigenheid, vernieuwing en vooroplopen zijn daarbij sleutelbegrippen. Dat verklaart ook onze inzet op de dynamo's, de aanjagers van onze economie en werkgelegenheid: de kennisinstellingen en topvoorzieningen in Groningen. In de binnenstad, op het stationsgebied, rondom het UMCG en het Martiniziekenhuis, op het Europapark, de Kempkensberg en op Zernike zijn mensen actief die garant staan voor extra energie, vernieuwing in de stad en spin-off. Ze appelleren aan ons jeugdige, dynamische imago, aan het aanwezige talent. Dit talent willen we vinden, begeleiden, binden en helpen ontluiken in ondernemerschap.

Deze structuurvisie verschilt wezenlijk van zijn voorgangers. De wereld verandert sneller dan ooit en is steeds minder 'maakbaar'. De rol van de gemeente spitst zich steeds meer toe op het creëren van optimale omstandigheden voor initiatieven en het aanjagen van aanwezige potenties. Regisseren, stimuleren en faciliteren dus, in plaats van sturen. De visie bevat daarom veel ambities die samen met of vooral door anderen moeten worden verwezenlijkt. Door onze inwoners, door ondernemers, grote marktpartijen, organisaties en instellingen. Hen moeten we letterlijk en figuurlijk ruimte bieden. We moeten zorgen voor passende, niet-knellende regelgeving, alternatief geld aanboren en zorgen voor een goede bereikbaarheid en een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte. Dit geldt vooral voor de dynamo's. In de deeltitwerkingen per dynamo zullen we expliciet aangeven hoe we de rollen en activiteiten van onszelf denken in te vullen en welke rollen we zien voor de andere spelers in het veld.

We zullen ons steeds meer en beter moeten verdiepen in wat inwoners, ondernemers en instellingen willen en hoe we dit mogelijk kunnen maken. Het is daarom juist extra vernieuwend dat deze structuurvisie zich meer op de activiteiten en de betekenis van gebieden en topvoorzieningen richt en steeds minder op ruimtelijke zaken. Wat blijft is het integrerende karakter en de kaderstelling om goed te kunnen prioriteren. En daarmee dus ook de aanwijzing van dominante plekken en functies, die cruciaal zijn voor het functioneren van stad en regio. *Om deze dynamo's als vliegwiel te kunnen laten fungeren, zullen we alle zeilen moeten bijzetten.*

Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp



## 2 Visie – doelen en ambities

In deze structuurvisie stellen we de bestaande en gewenste kwaliteiten van stad en regio centraal. Het zijn deze kwaliteiten die ons identiteit verschaffen, ons onderscheidend vermogen geven ten opzichte van andere steden en regio's. En juist deze eigenheid bepaalt onze concurrentiekracht. Als stad én regio, het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen.

### Centrale beleidsdoelstelling

In combinatie met onze politieke ambities op het vlak van "sociaal, sterk, duurzaam" en onze wens tot onderscheidendheid komen we tot de volgende centrale beleidsdoelstelling voor de komende 10 à 15 jaar:

*We willen de woon- en leefomstandigheden van alle Stadgers en ook die van toekomstige generaties verbeteren, onze positie als Hoofdstad van het Noorden versterken, en ons als stad én als nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen in de (inter)nationale context positioneren als stad en regio met economische kansen en potenties in met name de kennissector. Als een city of talent, die een substantiële en bijzondere bijdrage kan leveren aan versterking van de concurrentiekracht van Nederland, met een strategische schakelpositie op de Noordelijke Ontwikkelingsas naar Noord-Duitsland en Scandinavië/Oost Europa. Onze eigen kwaliteiten, ons onderscheidend vermogen, staan daarbij centraal. De verbetering van ieders woon- en leefomstandigheden willen we met een inzet op veelsoortige, goed onderhouden wijken, op veiligheid en met goede voorzieningen op het gebied van onderwijs, sport en welzijn, realiseren. We stellen dan ook duurzaamheid, naast bereikbaarheid, als randvoorwaarde voor ruimtelijke ontwikkelingen. Voor de kwaliteit van de leefomgeving en onze concurrentiekracht is het essentieel dat het groen-blauwe netwerk, de cultuur en het belang van de sport op juiste waarde worden geschat.*

### 2.1 Identiteit

Groningen is een stad met een herkenbaar profiel. De stad kent een aantal kernkwaliteiten. Ze komen voort uit onze eigenheid, het "Groningse", en zijn direct verbonden aan de uitgangspunten van ons collegeprogramma. Deze kernkwaliteiten willen we behouden en versterken.

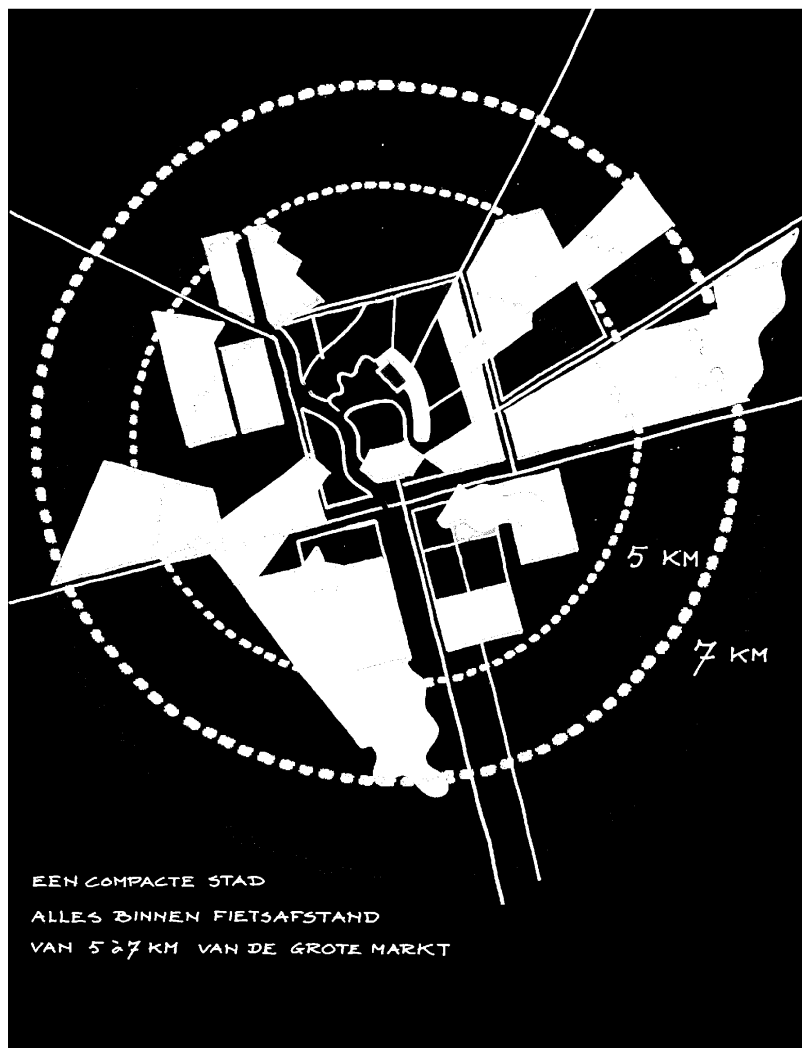
#### **Groningen is een energieke en inspirerende stad**

Groningen is en blijft jong en dynamisch door de aanwezigheid van onderwijs en kennis. Groningen is ook een zinderend aanbod aan topvoorzieningen op het gebied van cultuur, winkelen en recreatie, met een groot bereik.



Intense stad

Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp



## Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp

### **Groningen is een intense en compacte stad**

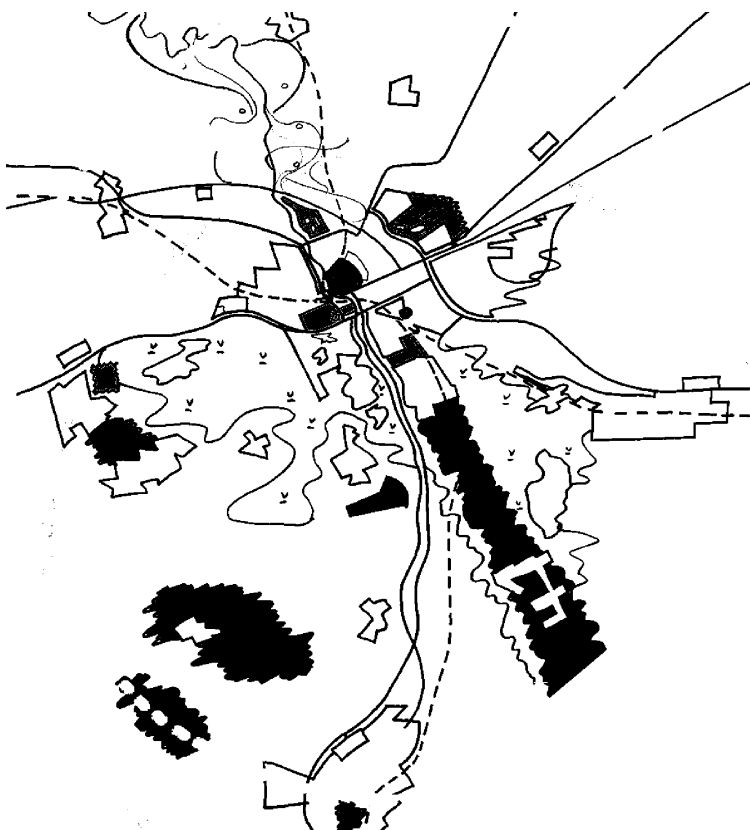
Groningen is drukte op de vierkante kilometer in een weids en waardevol landschap. Een stad waar altijd wat te doen is. Groningen is een stad waarin op korte afstand, een half uur fietsen, een enorm scala aan (top)voorzieningen, woonmilieus, sferen en landschappen is te vinden. Groningen is ook een stad met kleinschalige, onderscheidende wijken.

Vanuit de regio willen we de kwaliteiten van natuur, ecologie en landschap, het regiopark, daaraan toevoegen. Het aanvullend woningaanbod, het ruime wonen in het groen, de regionale bedrijvenlocaties; alle vormen expliciet onderdeel van onze kernkwaliteiten.

### **Groningen is ook de regio**

Met het versterken van deze kernkwaliteiten onderscheiden we ons van andere steden en stedelijke netwerken. Groningen is aantrekkelijk om te wonen, te werken, te verblijven of je te vermaken. Behalve drukte en levendigheid is er voldoende plek voor ontspanning en rust. Dat kan allemaal tegelijk, want de stad is groot genoeg voor alle gewenste functies en het aantrekkelijke landschap van de regio is nabij. Wel blijft een goede afstemming met de regio nodig, vooral wat betreft woningbouwprogrammering en aanbod van bedrijventerreinen.

In ons ruimtelijk beleid, met onze eigen maatregelen, zullen we deze kwaliteiten borgen en de daarvoor noodzakelijke activiteiten zo goed mogelijk begeleiden en faciliteren. Het zijn juist deze activiteiten die de stad maken en continu doen vernieuwen.



Groningen is ook de regio

# Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp

## 2.2 Doelen en ambities

We streven naar kwaliteit van leven voor iedereen. We willen dat de Stadgers gezond leven, passend wonen en werk hebben in een aantrekkelijke, duurzame omgeving.

### **Ambities collegeprogramma**

- *Sociale stad: Alle Stadgers krijgen de kans om mee te doen en om hun talenten te ontwikkelen.*
- *Betrokken stad: De gemeente wil burgers volop betrekken bij het beleid. Zowel op stedelijk niveau als in de buurt en wijk.*
- *Duurzame stad: Het milieu verdient zorg en aandacht. Groningen wil de duurzaamste stad van Nederland worden.*
- *Sterke Stad: De gemeente neemt het voortouw in het investeren in een sterke stad.*
- *Kennisstad : Groningen is als 'City of talent' een broedplaats van kennis en creativiteit.*

Groningen moet sterker, socialer en duurzamer worden; ambities die sterk met elkaar samenhangen. Door te investeren in de randvoorwaarden voor een grote groei van de werkgelegenheid, proberen we nieuw perspectief te bieden aan mensen zonder werk. Want ondanks de geboekte vooruitgang zijn nog steeds teveel Stadgers werkloos. Nog teveel mensen leven van de bijstand en vervallen in sociale armoede of isolement. Onze nadruk op topvoorzieningen en kennisontwikkeling zorgt voor meer banen aan de boven- en onderkant van de arbeidsmarkt. Maar we moeten ook blijven investeren in andere vormen van maatschappelijke participatie en mensen toeleiden naar werk of onderwijs. Met een procesgerichte benadering, ook binnen ons ruimtelijke beleid, willen we de betrokkenheid van de relevante partners, waaronder de burger, verbeteren. We zullen ons daarbij profileren op onze innovatieve, ambitieuze en gedreven manier van werken.



City of Talent

### **In het offensief**

Om dit te bereiken willen we onze positie versterken. We zijn een ambitieuze stad en dat mogen anderen weten: internationaal, landelijk en in het Noorden. We gaan in het offensief als nationaal stedelijk netwerk, strategisch gelegen op de noordelijke ontwikkelingsas. Met onze topvoorzieningen/kennisinstellingen, ons leefmilieu, het groen, de rust en de ruimte. We willen deze kwaliteiten koesteren en combineren. Alleen zo creëren we een stad met meerwaarde: een stad met optimale vestigingsmilieus voor wonen en werken en een hoge omgevingskwaliteit.

Onze stad heeft zes topvoorzieningen, kennisinstellingen en locaties, die zich steeds meer ontwikkelen tot de aanjagers en dragers van onze economie. Ze bieden kwaliteiten en

## Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp

kansen, zowel nationaal als internationaal. We willen deze 'dynamo's' de ruimte geven zich verder te ontwikkelen en nieuwe banen te creëren.

Ons zwakke punt is onze ligging op relatief grote afstand van de Randstad en de agglomeraties in Noord-Duitsland. Cruciaal is daarom een betere bereikbaarheid per openbaar vervoer (OV), met de auto en door de lucht. Daarvoor hebben we frequente en snelle OV-verbindingen met de Randstad en Noord-Duitsland nodig. Met daarnaast een goede doorstroming op de A7, A28 en de Zuidelijke ringweg als onze levensader en uitbouw van Groningen Airport Eelde. Deze verbindingen moeten bovendien goed aansluiten op het stadsregionale OV-netwerk Kolibri. Het Stationsgebied moet hierbij dé verbindende schakel, de snelle overstapmachine, worden. Ook wordt het regionale en stedelijke autonetwerk verbeterd.

### **Kolibri OV-netwerk in stad en regio**

*Beter openbaar vervoer begint in de regio en eindigt in de binnenstad, en vice versa. Het Kolibri-OV-netwerk bestaat uit 3 elementen:*

- *Verbetering van het regionaal OV door snelle busverbindingen in combinatie met hoogwaardig regionaal spoor. Gewerkt wordt aan verbetering van de busroutes met Roden/Leek en Gieten/Zuidlaren. Het spoor wordt verbeterd door de inzet van betere treinstellen, meer stations, hogere frequentie, doorkoppeling van diesellijnen, ingebruikneming van het spoor naar Veendam.*
- *Ontwikkeling van transferia, in de regio bij OV-knooppunten (herkomsttransferia) en aan de stadsrand (bestemmingtransferia). Op transferia aan de stadsrand, ontsloten door regionale buslijnen, kan worden overgestapt op snel stedelijk OV.*
- *Ontwikkeling van hoogwaardige OV-assen in de stad. Via vertramming daarvan en met gebruik van bestaand spoor kan de tram ook direct de regio ontsluiten. De assen zijn nodig om de regiobezoeker/pendelaar naar de bestemming te vervoeren. De assen zijn zo gekozen dat ze naar de belangrijkste voorzieningen en werkgebieden lopen en de transferia ontsluiten. Bovendien zijn langs deze assen verdere concentraties van wonen, werk en voorzieningen gepland. Het gaat om de OV-assen naar Zernike, Meerstad, Kardingse en Martiniziekenhuis.*

## 3 Sterk en duurzaam

In de (fysiek-ruimtelijke) structuurvisie richten we ons met name op het concurrerend vermogen van stad en regio. Deze wordt, behalve door onze eigenheid, in essentie bepaald door een beperkt aantal economische speerpunten en kennisintensieve sectoren, onze vestigingslocaties en de kwaliteit van de arbeidsmarkt. Toekomstvastheid en continuïteit wordt tevens gegarandeerd met een goede bereikbaarheid, een duurzaam ingerichte woon- en werkomgeving en een divers, passend woningaanbod. Het voorzieningenniveau, de cultuur, de topevenementen en zeker ook architectuur zijn belangrijke aanvullende vestigingsfactoren voor wonen en werken en vormen veelal dominante bezoekersmotieven.

### 3.1 Economische speerpunten

De regio Groningen-Assen kent ondanks de huidige 225.000 arbeidsplaatsen een hoge werkloosheid. Om dit te veranderen, moeten we onze concurrentiepositie versterken. De topvoorzieningen, toplocaties en kennisinstellingen zijn samen met de zakelijke dienstverlening, de detailhandel en de creatieve industrie de aanjagers van de banengroei, voor zowel lager als hoger opgeleiden. Deze dragende sectoren krijgen de ruimte om te groeien en te vernieuwen, op gunstig gelegen, hoogwaardig ingerichte locaties.



Groningen: kennisstad

#### Kennisstad en creatieve stad

Er liggen volop kansen in de kennisintensieve sectoren: energie, ICT, *life sciences*, zorg en sensor- en nanotechnologie. De instellingen en topvoorzieningen zorgen voor het ontwikkelen en verbreden van kennis en voor innovatie en daarmee voor directe en indirecte werkgelegenheid. Binnen het Akkoord van Groningen, de samenwerking van gemeente, universiteit en hogeschool, zullen we voor de gewenste talentontwikkeling werken aan een hoger onderwijsniveau met ook Engelstalige opleidingen. Daarnaast zoeken we gezamenlijk naar uitbreiding van de kennisstructuur met landelijke wetenschapsinstellingen, met kennisintensieve bedrijven en proberen we een dynamisch milieu voor startende ondernemers te bewerkstelligen. We kiezen voor gerichte ontwikkeling op de kennislocaties UMCG/Bodenterrein (medische wetenschap, *life sciences*), Zernike (ICT, exacte wetenschappen) en rondom het Martiniziekenhuis (medische/commerciële zorg). De binnenstad kan tevens gezien worden als centrale kenniszone, waar de historische verbondenheid tussen stad en universiteit ook naar de toekomst toe wordt benadrukt.

Omdat het Rijk van Nederland het gasknooppunt van Europa wil maken, biedt de energie-sector kansen op (inter)nationaal niveau. Samenwerkingsverbanden als het Akkoord van Groningen en Energy Valley ondersteunen de uitstraling van Groningen als kennisstad.



## Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp

Groningen heeft een bloeiende creatieve sector: een jonge studentenbevolking, veel startende ondernemers, een divers aanbod aan (kunstvak)onderwijs en een binnenstad met alle mogelijke voorzieningen (vermaak, winkels, horeca, *leisure*). Er heerst een klimaat dat uitnodigt tot ondernemerschap. Een uitdaging voor de toekomst is hoe we creativiteit, wetenschap, cultuur en economie met elkaar kunnen verbinden, om te komen tot nieuwe en succesvolle concepten, processen en producten.

### Vestigingsmilieu

Onze ambities vragen om een (inter)nationaal concurrerend vestigingsmilieu met goede bereikbare locaties. Voor grootschalige kantoren zijn de dynamo's onze 'toplocaties'. Op termijn zijn ook enkele locaties langs de A7 beschikbaar, zorgvuldig afgestemd op de omgeving.

Verder is er grote vraag naar zelfstandige kantoren tot 2.500 m<sup>2</sup> op representatieve locaties, terwijl ons aanbod hierin mager is. In die leemte zullen we moeten voorzien. Daarnaast kunnen kleinschalige kantoren tot 2.500 m<sup>2</sup> worden gevestigd langs de OV-assen en stedelijke uitvalswegen en op bedrijventerreinen.

Het kantorenaanbod in de stad is gestaag gegroeid. Een deel van het aanbod is echter verouderd en staat structureel leeg. We onderzoeken of we hierin woonruimte kunnen creëren.

Het aanbod van bedrijventerreinen stemmen we nauwkeurig af met de regio. We kiezen daarbij voor een indeling die beter aansluit op de trend van schonere productieprocessen en de toename van kantoorwerkzaamheden. Deze indeling maakt het mogelijk bedrijventerreinen te gebruiken voor kantoren. Hierdoor ontstaat meer flexibiliteit, zodat we met een kleiner aanbod aan nieuwe terreinen kunnen volstaan. We gaan door met het revitaliseren van bestaande bedrijventerreinen (zoals in het project Terreinwinst). Samen met de bedrijven willen we de omgevingskwaliteit verbeteren, zodat de terreinen weer concurrerend worden. Speciale aandacht geven we de komende jaren aan bedrijventerrein Zuidoost (de toplocatie binnen de Noordelijke bedrijveneconomie), onze nieuwe (boven)regionale locatie Westpoort en op langere termijn Meerstad.

Voor het vestigingsmilieu zijn de stedelijke voorzieningen, de sfeer en dynamiek van de binnenstad, ons cultuuraanbod en de topsportevenementen van groot belang. Wonen wordt een steeds belangrijker vestigingsfactor; werk lijkt steeds meer het wonen te volgen. Dus zullen we woonmilieus moeten aanbieden die aansluiten bij onze profilering als kennisstad. Dit betekent een gevarieerd woningaanbod, met zowel stedelijk wonen bij de binnenstad als ruime, grondgebonden woningen aan de stadsrand en in de regio. Voor behoud en groei van onze arbeidsmarkt zijn voldoende en passende woningen nodig voor starters en studenten. De huisvesting van buitenlandse studenten is een specifiek aandachtspunt.

### Arbeidsmarkt

Een sterke stad vraagt een sterke arbeidsmarkt. Samen met de kennisinstellingen moeten we waken over de kwaliteit van het wetenschappelijk onderwijs. Ook zullen we moeten zorgen voor goed middelbaar en technisch hoger beroepsonderwijs (met leer-werkplekken), waarbij het aanbod aansluit op de vraag op de arbeidsmarkt. Jongeren zonder diploma's willen we stimuleren een startkwalificatie te halen; ouderen een competentiecertificaat. Voor lageropgeleiden zullen vooral banen beschikbaar blijven in de detailhandel, het toerisme, de zorg, de horeca en de callcenters. Om de verwachte krapte op de Noordelijke arbeidsmarkt tegen te gaan, willen we meer mensen aan het werk helpen. Vooral vrouwen, want zij staan in het Noorden relatief vaak aan de kant. Waar nodig stimuleren we met Europees geld de omscholing van oudere, vaak lageropgeleide, werknemers.

# Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp

## 3.2 Bereikbare stad

Voor werk, onderwijs, recreatie en sociale contacten verplaatsen we ons steeds vaker en we zijn bereid hiervoor grote afstanden af te leggen. Dit zorgt voor een sterke groei van de mobiliteit. Deze extra verkeersstromen kunnen we niet altijd samenvoegen, zeker niet vanuit de dunner bevolkte gebieden. Het mobiliteitsbeleid in de regio richt zich daarom op maatwerk en vervoerscombinaties naar de plaats van bestemming. We stimuleren vooral verplaatsingen met de fiets en alternatieve vormen van vervoer. Bij noodzakelijke verplaatsingen komt de auto in beeld. Voor de zwaarbelaste gebieden en de grootste vervoersstromen zetten we in op hoogwaardig openbaar vervoer (Kolibri en regiotram).



Groningen: bereikbare stad – referentie Regio-tram

### Regionale en stedelijke verbindingen

De komende jaren verwachten we een sterke toename van de pendel en bezoekersstromen naar de stad. Ondanks verkeersmanagement en extra investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer en het fietsnetwerk, kan een vlotte doorstroming van het autoverkeer, vooral binnen de ring en in de spits, niet altijd worden gegarandeerd. De groei van het autoverkeer willen we op een duurzame manier regelen, op een wijze die recht doet aan een intense, leefbare stad. Dit stelt hoge eisen aan inpassing en afscherming van hoofdwegen.

Goed alternatief voor de auto is het regiotramnetwerk. Het biedt snelle en frequente OV-verbindingen binnen de stad, naar de regio en naar grotere steden in het Noorden. Invoering van de regiotram gaat gepaard met het verdwijnen van de bus uit een deel van de binnenstad. De bussen die blijven, moeten stiller en schoner worden. Voor korte afstanden en binnen de stad moet ook de fiets een goed en aantrekkelijk alternatief blijven. We investeren daarom veel geld in afstandsverkortende, veilige verbindingen met nieuwe bruggen en routes, gescheiden fietsinfrastructuur en comfortverbetering.

De ringwegen zijn hét schakelpunt voor het regionale en stedelijke autoverkeer. We willen de doorstroming op de zuidelijke ringweg, waar A7 en A28 samenkomen, verbeteren met een herinrichting waarmee we bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer scheiden. We proberen het autoverkeer binnen de ringwegen te beperken en – waar mogelijk – verblijfsgebieden verkeersluw in te richten. Dit is mogelijk doordat we de ringweg geheel ongelijkvloers maken en door enkele extra aansluitingen aan te leggen vanaf de dynamo's naar de ring. Ook het uitbreiden van het betaald parkeren en de aanleg van P+R-locaties aan toevoewegen dragen hieraan bij.

## Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp



Ongelijkvloerse ring: Oostelijke Ringweg

### 3.3 Onderscheidend wonen

Groningen wil een stad zijn voor iedereen. We streven naar aantrekkelijke, onderscheidende wijken waarin de bewoners zich thuis voelen. De directe woon- en leefomgeving bepaalt of mensen met plezier in de stad wonen en betrokken zijn. We willen dat er voor iedereen woningen zijn die voldoen aan de specifieke woonwensen: van jong tot oud, van arm tot rijk, van modern tot meer traditioneel, voor alleenstaanden en gezinnen. De voorzieningen in de stad moeten afgestemd zijn op de vraag. Natuurlijk moet de openbare ruimte verzorgd en veilig zijn. Ons aanbod aan woon- en leefmilieus willen we concurrerender maken en beter laten aansluiten op de veranderende leefstijlen en woonwensen. Daarbij willen we de bestaande kwaliteiten en kenmerken van de wijken extra accent geven. Problemen willen we ombuigen naar kansen, via werk, scholing en passende voorzieningen.



Groningen (Delleplein): aantrekkelijke, onderscheidende wijken

## Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp

Het stedelijke woningaanbod is er om vrijwel alle denkbare segmenten te kunnen bedienen. Starters op de woningmarkt moeten meer keuze hebben uit betaalbare woningen. In de bestaande stad en in Meerstad willen we meer woningen bouwen, ook voor mensen met midden en hogere inkomens. Zo proberen we hen aan de stad te blijven binden en krijgen de stad en de wijken een breder sociaal en financieel draagvlak. Vanwege de schaarse ruimte in de stad kunnen we niet tegemoet komen aan de vraag naar ruim wonen in het groen. Zulke woonmilieus zijn ruim voorhanden in het ons omringende gebied. Hierover hebben we afspraken gemaakt in de regio. In dorpen als Zuidhorn en Peize kan men 'buiten wonen in de stad', als aanvulling op de stedelijke woonmilieus. We zullen uiteraard wel moeten zorgen voor goede, directe verbindingen met deze dorpen.

Voor de woningbouw gaan we uit van de bestaande afspraken in de Regio. Dit betekent dat we tot en met 2020 nog circa 15.000 woningen moeten bouwen. Binnen het bestaande stedelijke gebied, alsmede in Haren-Noord, Ter Borch en Meerstad, is er ruimte voor circa 30.000 nieuwbouwwoningen. Met deze brede reserve kunnen we uitval en structurele vertragingen het hoofd bieden. Bovendien leert de ervaring dat we nu al grond moeten reserveren om ook na 2020 slagvaardig op de woningmarkt te kunnen opereren.

### Woonvisies voor stad en wijk

In 2008/2009 zullen we een woonvisie uitwerken, waarin we alle aspecten van het woonbeleid op stedelijk niveau zullen belichten. Om te komen tot een onderscheidend aanbod aan woonmilieus, gaan we per wijk deze woonvisie concretiseren en de ontwikkelopgaven benoemen. Via het betreffende project 'Onderscheidende Wijken' zullen we nadrukkelijk aansluiting zoeken bij de bestaande kwaliteiten en kenmerken van de wijk en de leefstijlen van de bewoners. Hiermee geven we de wijken een duidelijker profiel, een zekere thematisering, waardoor ze aan kracht kunnen winnen.

De visies helpen ook bij het vinden van passende locaties voor stedelijke voorzieningen. Dat geldt ook voor voorzieningen voor kwetsbare groepen: specifieke woningen, opvanghuizen en nomadenterreinen.

Zo kan thematisering van de wijken Beijum en Lewenborg een passend antwoord geven op de bedreigingen die uitgaan van de ontwikkeling van Meerstad.



Kansen voor Lewenborg en Beijum

## Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp

### **Beijum, als mogelijk voorbeeld van wijkthematisering**

Beijum: een groene wijk met ruime woningen, direct gelegen aan het buitengebied, maar ook naast Kardinge. Autoluwe inrichting. Een wijk, zeer geschikt voor gezinnen. Thema zou kunnen zijn: "Stedelijke gezinnen in het groen". De affichering gaat altijd uit van de huidige situatie, het is de bedoeling dat bewoners zich kunnen vinden in de thematisering van de wijk. Tegelijkertijd wordt voorgesorteerd op de toekomst, welke mensen wonen er straks. Voorbeelden van maatregelen, die zo'n thema kunnen ondersteunen, zijn:

- nieuwe aansluitingen realiseren op het buitengebied én op Kardinge
- een strook woningen aan de zuidzijde die zich oriënteert op Kardinge
- de hoofdgroenstructuur verder versterken
- het bestemmingsplan zo wijzigen dat het mogelijk wordt om de woningen relatief gemakkelijk uit te breiden/aan te passen
- woningisolatie, waardoor de woonlasten van de gezinnen afnemen
- wanneer bovengenoemde projecten worden uitgevoerd, dan vooral met werkzoekenden uit de wijk. Zo snijdt het mes aan twee kanten
- veiligheidsmaatregelen
- imagoverbetering

Door bovengenoemde activiteiten ontwikkelt de wijk zich zodanig dat het aantrekkelijker wordt om met kinderen in Beijum te gaan wonen. Wat overigens niet betekent dat een ouder echtpaar zonder kinderen of alleenstaanden niet prettig in Beijum kunnen wonen.

### **Woon-zorg**

Groningen kent een zeer jonge bevolking. Ook hier ontkomen we echter niet aan de vergrijzingsgolf, al komt deze later dan in veel andere steden. We spelen al volop op deze verandering in via het stedelijke programma 'Zorgen voor Morgen', waarbij we ouderen zo lang mogelijk zelfstandig in hun eigen wijk willen laten wonen. In plaats van verzorgingshuizen willen we goed verspreid in de stad nulredenwoningen en vormen van kleinschalig wonen realiseren. We concentreren deze binnen de wijken zo veel mogelijk rondom servicezones met voorzieningen gericht op de dagelijkse levensbehoeften (bijvoorbeeld winkelcentra). Ook welzijnsvoorzieningen moeten in de buurt zijn.

### **3.4 Duurzame stad**

Groningen wil de duurzaamste stad van Nederland worden. Dat is een zeer ambitieuze doelstelling, die vraagt om scherpe keuzes. Een duurzame stad is niet een product van de overheid alleen. Stadgers, instellingen en bedrijven moeten hier door hun gedrag zelf aan bijdragen. De overheid kan wel de belangrijkste voorwaarden scheppen. Bijvoorbeeld door goede alternatieven voor de auto te bieden, door recreatiemogelijkheden dichtbij huis te plannen, door afvalstoffen te hergebruiken, door optimaal gebruik te maken van alternatieve, lokale energiebronnen of door gebruik van de derde dimensie (ondergrondse infrastructuur).

Een duurzame stad is in de eerste plaats een leefbare en gezonde stad, voor nu en in de toekomst. We zien Groningen ook als een stad die binnen haar grenzen blijft, zodat het buitengebied gespaard wordt. Om niet dezelfde fout te maken als de Randstad hebben we ons eigen antwoord op de trend van toenemende mobiliteit, ongestuurde ruimtelijke spreiding en versnippering. Daarover gaan we in gesprek met het Rijk.

Duurzaamheid vraagt om continuïteit van beleid en om een hoge kwaliteit van de leefomgeving. We kunnen duurzaam zijn door compact te blijven, door alternatief vervoer aan te bieden, door de schaarse ruimte slim te benutten. Binnen de compacte stad geven we de levende natuur en de leefomgeving ruim baan. Dit zal echter niet vanzelf gaan: door intensiever gebruik van de ruimte wordt de belasting van natuur en woonmilieu groter, ook door groei van het autoverkeer. Dit vraagt om duidelijke sturing door maatwerk op gebieds- en projectniveau (mede via een duurzaamheidsuitwerking van de structuurvisie).

Ons streven naar een energiezuinige, leefbare en gezonde stad zal forse eisen stellen aan de manier waarop we onze stadswijken en bedrijventerreinen inrichten en ook aan

## Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp

bouwprocessen. Specifieke aandacht zal daarbij uitgaan naar de ontwikkelingen langs de hoofdinfrastructuur (zowel wegverkeer als spoorwegen).



Groningen: duurzame stad

### 3.4.1 Energie

Groningen wil in 2025 energieneutraal zijn. Energieneutraal betekent voor ons het drastisch inperken van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, zowel bij de woningbouw als bij bedrijven en utiliteitsbouw, verkeer en vervoer en gemeentelijke gebouwen en installaties. Daarmee leveren we een wezenlijke bijdrage aan de overgang naar een duurzame samenleving. In de Routekaart Groningen Energieneutraal 2025 hebben wij de route beschreven om te komen tot energieneutraal. Kennisontwikkeling, samenwerking, financiële middelen en communicatie zijn naar onze mening de belangrijkste voorwaarden om dit te kunnen bereiken. 'Een tandje hoger' is niet genoeg om van Groningen een energieneutrale stad te maken. Daarvoor is een transitie, een omslag in denken en doen nodig.

We merken dat naast duurzaamheid ook betaalbaarheid een steeds belangrijker argument is voor energiebesparing. De stijgende energielasten bepalen voor een steeds groter deel de woonlasten voor huurders en mensen met een koopwoning. Dit zorgt er nu al voor dat de haalbaarheid en verkoopbaarheid van energiezuinige planontwikkeling steeds groter wordt.

Energie bepaalt steeds meer hoe we schaarse ruimte gebruiken en benutten. Bij stedelijke ontwikkeling gaan we onze kansen voor duurzame energie optimaal benutten. Daarbij kan het gaan om energie uit zon, wind, vergisting van biomassa, energie uit rioolwaterzuivingsinstallaties, gebruik van restwarmte, warmte-kracht-koppeling, warmte-opslag en -onttrekking aan de bodem, etc. Daarbij benutten we uitdrukkelijk de mogelijkheden om te komen tot een energie-infrastructuur.

Samen met partners starten we hiervoor een reeks projecten. Voor energiezuinig wonen dient Meerstad als voorbeeldproject. Bij omvangrijke bouwprojecten zoeken we samenwerking met organisaties die kunnen zorgen voor innovatieve energieconcepten. Daarnaast doen we als Groningen onder meer mee aan het provinciale project "Klimaat voor Ruimte". Daarin wordt een methode ontwikkeld voor het bepalen van ruimteclaims door een duurzame energievoorziening en adaptatie aan zeespiegelstijging, heviger regenval en hogere temperaturen. Ook werken we samen met de regio Groningen-Assen aan een duurzame energie-infrastructuur.

#### Toekomstgericht en concurrerend

We willen de stad voorbereiden op toekomstige eisen voor het energiegebruik en het leefmilieu. De regiotram is een goed voorbeeld van toekomstgerichte innovatie. Het is in de

## Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp

eerste plaats een concurrerend vervoermiddel, maar ook een schoner vervoersalternatief en een manier om schaarse stadsruimte intensief te benutten. Omdat de regiotram op de regionale spoorlijnen gaat rijden, willen we innovatieve technieken verkennen voor een tram zonder bovenleiding. Zoals de waterstoftram in Denemarken, waarvoor de benodigde waterstof wordt geproduceerd door windmolens. Maar we kunnen ook gaan nadenken om in de benodigde infrastructuur voor een tram een ruimtereservering op te nemen voor een toekomstig warmtenet.

Een duurzame stedelijke ontwikkeling in combinatie met technische innovaties versterkt ons (inter)nationale concurrentievermogen. We voldoen op voorhand aan eisen die in Europa steeds algemener worden. Daarmee creëren we een aantrekkelijk leef- en vestigingsmilieu voor bedrijven die zich specialiseren in duurzame producten en productiemethoden. We willen Groningen profileren op het snijvlak van kennis, duurzaamheid, zorg en stedenbouw (architectuur).

### 3.4.2 Blauw-groen netwerk

De stad blijft de natuurlijke omgeving koesteren. Groningen is ontstaan op het snijvlak van een aantal landschappen: de Hondsrug en de beekdalen van de Hunze en de Aa, het Drents plateau en het Reitdiepdal, de veen- en kleigebieden en het wierdenlandschap. Groen en waterpartijen steken als herinnering hieraan als vingers de stad in en zorgen voor samenhang, voor bijzondere kwaliteiten en voor ecologische verbindingen. Het blauw-groene netwerk is het noodzakelijke tegenwicht van de compacte stad. Juist met het oog op de leefkwaliteit en omwille van concurrerende woon- en werkmilieus moet hierin extra geïnvesteerd worden. Zo binden we de Stadlers en verleiden we de nieuwkomers (bewoners én ondernemers) met stedelijke kwaliteit en meerwaarde.

#### **Blauw-groen netwerk**

*We streven naar een samenhangend blauw-groen netwerk. De groen- en watergebieden hierin moeten niet alleen verbonden zijn met elkaar, maar ook met de landschapsstructuur in het Regiopark en de Ecologische Hoofdstructuur (het landelijke netwerk van natuurgebieden). Een optimaal functionerend blauw-groen netwerk met goede onderlinge verbindingen is cruciaal voor de veerkracht van het stadsecologische systeem. In de Groenstructuurvisie vormt dit netwerk de basisgroenstructuur. Hierin heeft de gemeente het initiatief voor maatregelen die gericht zijn op het versterken van de structuur, het completeren van het netwerk en een zorgvuldig beheer. Verlies van basisgroen in de stad moet worden gecompenseerd. Ofwel door hiervoor een reële prijs te betalen, ofwel door nieuw groen te creëren op andere plekken binnen de basisgroenstructuur, binnen de stad of juist in het waardevolle omliggende gebied. In planprocedures houden we meer rekening met duurzame groene en blauwe kwaliteiten. Hiervoor ontwikkelen we nieuwe instrumenten en wordt een Groencompensatieregeling ingesteld.*

In de intense stad is ook het groen intens. Dit uitgangspunt is wezenlijk voor de stedelijke kwaliteit. Plekken waar cultuurhistorische en ecologische waarden samen leiden tot hoge omgevingskwaliteit, behandelen wij als 'kroonjuwelen' met bijzondere zorg. Voorbeelden zijn het Noorderplantsoen, het historische deel van het Stadspark, Guyotplein en Prinsentuin.

#### **Stadsranden**

In de duurzame stad wordt met respect omgegaan met de ommelanden. De stad breidt niet uit ten koste van het landschap, maar intensiveert en investeert juist in het landschap. Dat doen we binnen de stad, maar ook in de stadsranden en het landschap daaromheen. Deze verantwoordelijkheid voor het landschap in de ommelanden resulteert in actieve betrokkenheid van de stad bij de versterking van de economische, landschappelijke, recreatieve en ecologische kwaliteiten in het kader van het plattelandsbeleid en het Regiopark.

De unieke kwaliteiten van het stadsrandgebied zijn vaak ontstaan door eeuwenlang boerenbeheer. De handhaving van de landbouw is vaak een voorwaarde voor de instandhouding van specifieke gebiedskwaliteiten. Daarmee wordt kwaliteitsverlies door verrommeling en prijsopdriving ook het beste voorkomen. Bovendien hebben wij in de Groenstructuurvisie het belang van een hoogwaardige stadsnatuur in relatie met de kwaliteit van de natuur in het

## Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp

omliggende landschap benadrukt. De versterking van de natuurkwaliteit in het omland is daarom belangrijk voor een duurzaam leefmilieu in de stad.



*Reitdiep, onderdeel van het blauw-groene netwerk*

### **Water**

In het Waterplan staan de blauwe netwerken centraal. Een goede samenhang met het watersysteem buiten de stad is van belang voor aanvoer van schoon water, voor goede waterkwaliteit en voor afvoer van (regen)water en waterberging. Door integraal waterbeheer willen we natuurlijk functionerende watersystemen realiseren. Als elk stadsdeel een eigen watersysteem heeft, is dat goed voor de ecologische processen en de waterkwaliteit. Via waterstructuurplannen wordt hieraan gewerkt, binnen en buiten het stedelijk gebied.

De klimaatverandering leidt tot andere neerslagpatronen. Daarvoor is meer buffering van regenwater noodzakelijk, ook in het stedelijk gebied. Voor nieuwe ruimtelijke plannen is een Wattoets verplicht, waarmee voldoende capaciteit voor wateropslag wordt gewaarborgd.

### **3.4.3 Sport en gezondheid**

Een groen-blaauwe omgeving nodigt uit tot wandelen, joggen en fietsen en heeft een positief effect op de geestelijke en lichamelijke gezondheid. Mensen in een groen-blaauwe omgeving voelen zich gezonder. Stadjsers moeten meer bewegen, want veel inwoners hebben overgewicht. Parken kunnen – met respect voor de ecologische kwaliteiten – een grotere sportief-recreatieve betekenis hebben voor de omliggende wijken.

Sportieve activiteiten nemen als vrijetijdsbesteding in belang toe en vragen meer ruimte. Sporten is niet alleen gezond, maar draagt ook bij aan sociale samenhang in de wijk en integratie van 'vergeten' groepen en allochtonen. Sportvoorzieningen in of nabij de wijk vormt steeds nadrukkelijker onderdeel van de kwaliteit van de directe woonomgeving. We vinden het daarom belangrijk om bestaande sportparken in de wijken te behouden. De nieuwe sportnota 'Ruimte voor de sport' brengt in beeld welke sportparken en accommodaties gerevitaliseerd kunnen worden. Daarbij bekijken we ook of sportaccommodaties en de sportieve openbare ruimte in parken en buitengebieden voor meer mensen en functies toegankelijk kunnen worden gemaakt.

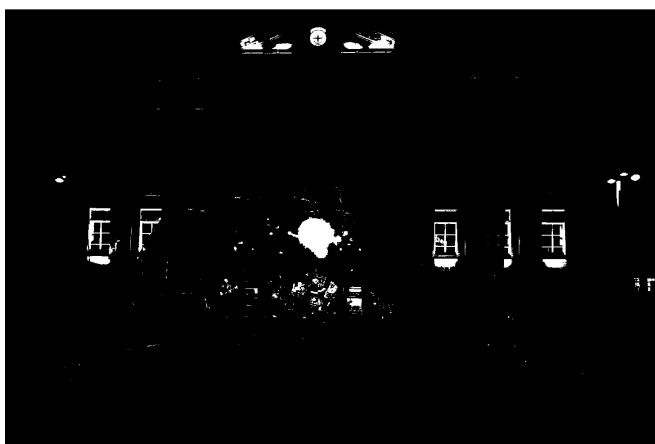


## Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp

### 3.5 Cultuur, architectuur en topevenementen

De kracht van cultuurstad Groningen is de bruisende infrastructuur (musea, podia, festivals), de aanwezigheid van makers en producenten en het kunstvakonderwijs. Hierdoor zijn we verzekerd van een continue aanwas van jonge kunstenaars uit verschillende disciplines. Daarnaast wordt onze kracht bepaald door de ruimte voor experiment en de aanwezigheid van een geïnteresseerd publiek. Groningen heeft een opvallend rijk aanbod aan culturele voorzieningen, zeker als daar het Groninger Forum bijkomt. Onderhoud van de bestaande voorzieningen is niet genoeg: we moeten als stad blijven investeren in vernieuwing en vernieuwende producten. Daarom gaan we ons nadrukkelijker positioneren als Europese cultuurstad, als een culturele hoofdstad binnen een Noord-Europees stedelijk netwerk.

We zorgen ook voor spraakmakende evenementenprogramma's met festivals als Eurosonic, Noorderslag, Noorderzon en Noorderlicht. We willen vier keer per jaar topevenementen organiseren, waarmee we ons vernieuwende en uitdagende karakter laten zien en waarop andere initiatieven kunnen aanhaken. Van groot belang is goede afstemming met de programmering van de culturele instellingen. Met name een verrassende en gevarieerde programmering van het Forum is cruciaal voor de aantrekkingskracht voor de binnenstad, zeker ook voor de periode waarin daar grote bouwprojecten in uitvoering zijn.



Culturele topstad

*Vanuit diverse oogpunten streven we naar een gezonde ontwikkeling van de topsport. De topsport is bindmiddel tussen de verschillende bevolkingsgroepen en tussen stad en regio. Groningen is een jonge stad, die ook veel talentvolle (top)sporters naar de stad trekt. Opleidingen, van universiteit tot LOOT scholen, hebben speciale programma's voor topsporters. Daarom gaan we ons nadrukkelijker profileren als stad met talent voor topsport. Dat zal terug te vinden zijn in topsportevenementen voor jonge talentvolle sporters.*

## Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp



*Sport: uithangbord én bindmiddel*

Groningen kent een lange traditie in het maken van vooruitstrevend ruimtelijk beleid, of het nu gaat over de ontwikkeling van de stad en de binnenstad, de wijk(vernieuwing), sociale woningbouw, de visie op verkeer of de omgang met het milieu. Ook hebben we naam en faam opgebouwd in het geven van kansen aan jonge, veelbelovende architecten. Deze traditie zetten we voort. De open, vernieuwende atmosfeer lokt investeringen en vernieuwingen uit op vele terreinen, zeker ook op economisch vlak. Bezoekers noemen de architectuur bovendien als een van de hoofdmotieven voor hun komst.

## 4 Het Ruimtelijk Concept

We kunnen onze ambities op verschillende schaalniveaus vertalen. Onze positie op de noordelijke ontwikkelingsas en onze kwaliteiten als nationaal stedelijk netwerk geven alle kansen in internationaal, landelijk en regionaal perspectief. Bijzonder kansrijk zijn daarbij de eerder benoemde dynamo's, die we nader zullen toelichten.

Op subregionale en stedelijke schaal zien we een aantal clusters die voor een aanvullende concentratie van bedrijvigheid en voorzieningen kunnen zorgen. Van de HOV-assen verwachten we eveneens een structurerend effect op eenzelfde schaalniveau.

### 4.1 Op internationale en bovenregionale schaal

In de nota Ruimte is aan de Regio Groningen-Assen de status van nationaal stedelijk netwerk toegekend. De regio is met 450.000 inwoners en 225.000 arbeidsplaatsen een noordelijke concentratie van wonen en werken. De regio beschikt over voldoende kritische massa voor een verdere ontwikkeling, kent voldoende ontwikkelingsruimte en heeft waardevolle aantrekkelijke landschappen. In 2020 kan de regio gezien worden als één grote, groene stad met een centrum en met woongebieden met verschillende kwaliteiten en culturen. Een stad met grote, gevarieerde parklandschappen, inclusief landbouw en bedrijventerreinen. Groningen wordt zo nog meer de dynamische en stedelijke kern van een groter geheel: een intense (binnen)stad met een hechte relatie met de landschappen eromheen en met dorpse en suburbane woongebieden.

Met de status als nationaal stedelijk netwerk hebben we van het Rijk de erkenning gekregen van onze topositie. We zijn in staat om op (inter)nationaal niveau een rol van betekenis te spelen. Maar we moeten de handschoen wel zelf oppakken. Daarvoor zal de regio een veel prominenter plek moeten innemen in ons denken, bij het ontwikkelen van visie, strategie en uitvoering. We moeten ook als een echte netwerkstad denken en doen, met snelle verbindingen naar de economische centra in de Randstad en Noord-Duitsland en met een uitstekend regionaal OV-systeem en een netwerk aan autowegen.

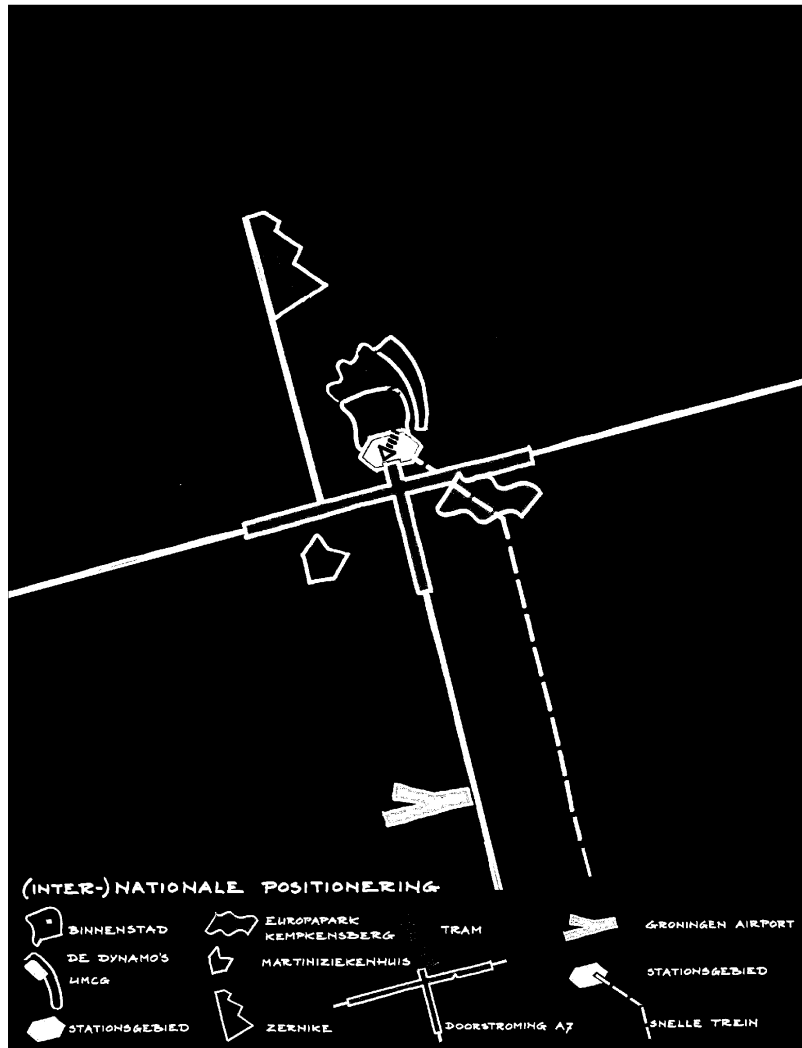
De voortgaande concentratie van werk en voorzieningen legt een extra verantwoordelijkheid bij de stad voor de groen-landschappelijke omgeving. Net zo goed als deze concentratie verplichtingen schept voor de regio (verkeer, exploitaties in de sociale sector).

#### Noordelijke ontwikkelingsas

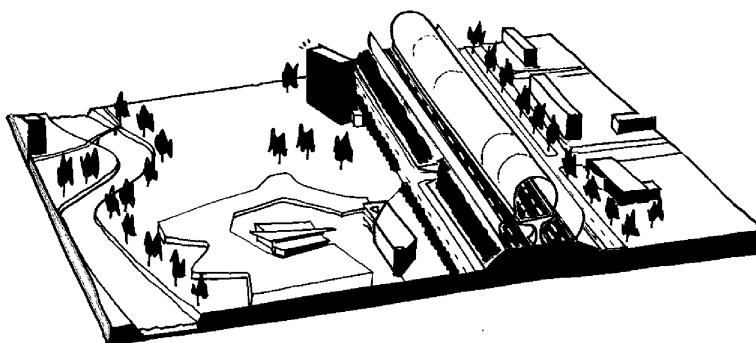
Voor onze topvoorzieningen en creatieve economie is het noodzakelijk om (inter)nationale samenwerking te zoeken langs de Noordelijke Ontwikkelingsas met de A7 als belangrijk verbindend element. Om de daarvoor noodzakelijke doorstroming en onze bereikbaarheid te blijven garanderen, zullen we voor de zuidelijke ringweg nadere herstructureringsvoorstellen uitwerken. Een tunnelvariant is daarbij één van de opties.

Kennisintensieve, economische clusters in Oldenburg, Bremen en Hamburg kunnen we gebruiken om onze (kennis)economie te versterken en op nationaal en Europees niveau de aandacht op onze regio te vestigen. Ook biedt de Noordelijke Ontwikkelingsas aanknopingspunten voor het uitbreiden van het verzorgingsgebied richting Duitsland om voldoende massa te hebben voor schaalvergroting. Bijkomend voordeel is dat Groningen weer centraler komt te liggen. Groningen Airport Eelde en de Eemshaven zijn onmisbaar voor onze profilering op internationale schaal.

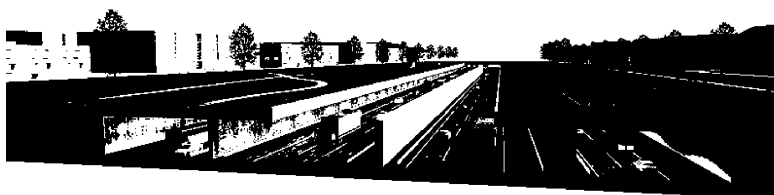
Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp



## Mogelijke uitwerkingsvarianten aanpak ZRW- 2<sup>e</sup> fase



superstructuur



tunnelvariant

### 4.2 De dynamo's

De Groningse topvoorzieningen en locaties zijn de binnenstad, het Stationsgebied, het UMCG, Europapark/Kempkensberg, het Martiniziekenhuis en omgeving en Zernike. Gezamenlijk dragen zij de stedelijke en regionale economie. Ze bieden kwaliteit en kansen in nationaal en internationaal perspectief. Dit zijn de gebieden die potentie en ontwikkelruimte hebben, de aanjagers voor nieuwe ontwikkelingen zijn, vaak met internationaal en interregionaal bereik. Deze dynamo's draaien vooral op de rijkelijk aanwezige kennis, de instellingen en studenten. Zij moeten zorgen voor technologische vernieuwing en creativiteit. Samen met de dienstensector vormen ze de nieuwe banenmotor. Kennis is de basis voor het starten van een nieuw bedrijf en zorgt voor veel indirecte werkgelegenheid. Elke nieuwe kennisbaan leidt uiteindelijk tot in totaal 2,3 nieuwe arbeidsplaatsen.

*Om de dynamo's als vliegwiel voor de gewenste gebiedsontwikkelingen te kunnen laten fungeren en daarmee groei van het aantal banen en bezoekers te kunnen bewerkstelligen, staan we voor een forse opgaven. Essentieel voor verdere ontwikkeling van de dynamo's zijn bereikbaarheid en omgevingskwaliteit. Daar zijn gerichte investeringen voor nodig. Alle dynamo's hebben bijvoorbeeld een directe relatie met het Stationsgebied, de HOV-assen en de zuidelijke ringweg/A7.*

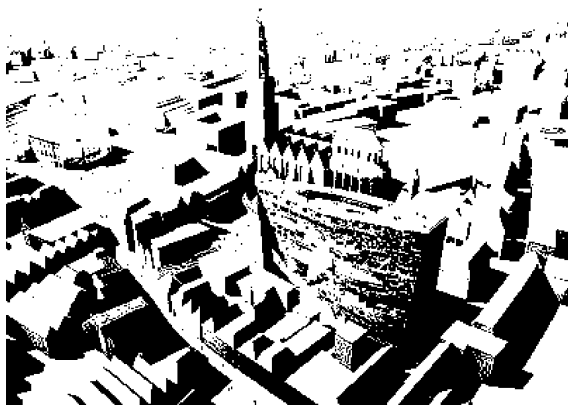
Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp



## Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp

### 4.2.1 Binnenstad

De binnenstad blijft het visitekaartje van Groningen. Met haar winkelvoorzieningen, horeca en vermaak, de combinatie van historie met nieuwe architectuur, de manifestaties, het culturele en creatieve milieu en het Groninger museum levert de binnenstad een belangrijke bijdrage aan het vestigingsklimaat van Groningen. Het stadshart trekt de laatste jaren gemiddeld 32 miljoen bezoekers vanuit heel het land en Noord-Duitsland. De jaarlijkse omzet bedraagt € 0,85 miljard, meer dan in de binnensteden van Den Haag of Utrecht. Doorgroei naar 40 miljoen bezoekers komt met gerichte investeringen en behoud van kwaliteit binnen bereik. Gezien het belang ervan en de mogelijkheden om door te groeien, staat de binnenstad als topvoorziening op internationaal, nationaal en regionaal niveau centraal. Haar wervingskracht kan nog beter en over een groter gebied worden benut.



Groninger Forum op de Nieuwe Markt

Landelijke erkenning voor onze binnenstad kwam in 2005, toen Groningen werd uitgeroepen tot 'Beste Binnenstad' van het land. Maar de wereld verandert, de concurrentie van andere (binnen)steden neemt toe en we hebben zelf stevige ambities. We willen nationaal en regionaal met de binnenstad de aandacht op ons vestigen, telkens weer verrassend zijn en bezoekers aan ons binden. Dit doen we door de aanwezige topkwaliteiten meer te benadrukken en op regelmatige momenten nieuwe manifestaties en spraakmakende evenementen te organiseren. In tijden van vernieuwing is met name deze aandacht voor de 'software' van cruciaal belang. Ook willen we beter inspelen op nieuwe (winkel)formules en presenteren we nieuwe trekkers, zoals het Groninger Forum. De ruimte voor vernieuwing is beslist aanwezig. Er zijn plekken en functies die beter benut kunnen worden, er is ruimte in de lucht ('City on a Roof') en er zijn kansen voor gebiedsverandering in het direct omliggende gebied, bijvoorbeeld in het Ebbingekwartier en het Stationsgebied. Met deze vernieuwingen willen we het concurrerend vermogen extra versterken.

De stad moet goed bereikbaar blijven, vanuit alle richtingen, voor een groter publiek. Daartoe introduceren we de regiotram, zodat we een goed vervoersalternatief kunnen bieden aan onze regionale bezoekers. Bijkomend voordeel is dat we met de structurerende werking van de tram de economische ontwikkeling een belangrijk impuls kunnen geven en voor meer evenwicht in de binnenstad zorgen. De nieuwe garage onder de Grote Markt Oostzijde, de Damsterdiepgarage en de Cibogagarage leveren een belangrijke bijdrage aan ons parkeeraanbod en dus aan de bereikbaarheid per auto.

## Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp



Historische verbondenheid universiteit en binnenstad

### Groningen Winkelstad

Onze positie als 'koopcentrum van het Noorden' valt of staat met de kwaliteit van onze winkelvoorzieningen en – steeds belangrijker – ons aanbod op het gebied van *leisure* of vrijetijdsbesteding. We kiezen voor een verdere concentratie van 'kernwinkels' binnen de hoofdwinkelstructuur, de belangrijkste winkelstraten en pleinen. De kwaliteit van het winkelbestand zal verbeterd moeten worden: nieuwe winkelformules, mooiere (speciaal)zaken en een V&D en Bijenkorf van hogere kwaliteit, bijvoorbeeld aan de noordzijde van de Grote Markt. Tezamen met de ontwikkeling van de oostzijde zorgen we voor voldoende massa om de Grote Markt weer onderdeel te laten worden van het winkelcircuit. De aanliggende winkelstraten (zoals Ebbingestraat, Boteringestraat en Gelkingestraat) kunnen geleidelijk overgaan naar meer functiemenging of specialisatie. Langs de aanlooproutes naar de binnenstad realiseren we horeca op markante punten en op strategische locaties om nieuwe initiatieven van de grond te tillen.

Grootschaliger detailhandelsvoorzieningen, formules groter dan 1.500 m<sup>2</sup>, concentreren we bij het Sontplein. Hiervoor is in de binnenstad onvoldoende plek. Het Sontplein, nabij de binnenstad en de zuidelijke ringweg, ligt gunstig voor bezoekers uit de brede regio en Duitsland. De Ciboga-locatie zou zich meer op de tussencategorie (eenheden vanaf 400 m<sup>2</sup>) moeten richten, maar ook in de rest van de binnenstad zoeken we voor deze categorie extra ruimte. Randvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling van Sontplein en Ciboga is een goede verbinding met de binnenstad, te voet en per openbaar vervoer.

### Openbare ruimte

De druk op de openbare ruimte in de binnenstad neemt toe. Meer bezoekers, meer activiteiten, meer en andere functies. Dit heeft geleid tot verrommeling van de openbare ruimte, belangenconflicten, overlast en onveilige situaties. Voortaan stellen we de voetganger weer centraal; de inrichting van de openbare ruimte passen we daarop aan. Hiermee willen we een kwaliteitsimpuls aan de binnenstad geven. Ondernemers en gebruikers willen we hier graag bij betrekken. Dat betekent ook dat we ondernemers aanspreken op hun verantwoordelijkheid.



## Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp

### De binnenstad en de bronpunten (oud en nieuw)

Rondom de binnenstad vinden wij in de eerste schil een aantal concentratiepunten van werkgelegenheid en (detailhandels)voorzieningen. Het betreffen de dynamo's UMCG, het Stationsgebied en Europapark/Kempkensberg, de oude bronpunten inclusief het Sontplein en nieuwe trekpleisters zoals het Ebbingekwartier. Deze concentratiepunten kenmerken zich door de aanwezigheid van specifieke voorzieningen, activiteiten en een eigen werk- en verblijfsmilieu, die zich om uiteenlopende redenen niet in de binnenstad laten onderbrengen. Zij hebben allen gemeen dat zij in hun uitwerking –naast een eigen dynamiek- een direct ondersteunend effect op diezelfde binnenstad hebben en vice versa. In combinatie met de entree- en parkeerfunctie die zij allen aan de binnenstad bieden, fungeren zij in feite als nieuwe bronpunten. We definiëren daartoe de binnenstad als het gebied binnen de Diepen, waarop haar eigen specifieke beleid van toepassing is (zie ook de nota "Binnenstad Nu!").

Het Stationsgebied faciliteert de reizigersmachine, met ondersteunende en deels daarop geënte nieuwe functies. Het UMCG accommodeert de nieuwe medische ontwikkelingen en bedrijvigheid. Het Ebbingekwartier herbergt het nieuwe creatieve milieu. Europapark/ Kempkensberg is zeker tot op middellange termijn dé vestigingslocatie voor vooral grootschalige kantoren, middelbaar beroeps onderwijs en leisure.

Om de ondersteunende, aanvullende functie en dus ook combinatiebezoek aan de binnenstad waar te kunnen maken, zijn snelle aantrekkelijke verbindingen (te voet, per fiets en OV) naar de binnenstad even noodzakelijk als gewenst. Daar gaan we hard aan werken. Hieronder lichten we deze dynamo's, de bronpunten nieuwe stijl, en hun effecten op de binnenstad nader toe. We beginnen echter met het Ebbingekwartier.

#### Ebbingekwartier

*Het Ebbingekwartier, aan de rand van het centrum, is de afgelopen jaren in de problemen gekomen. Marginalisering van de functies, leegstand, verpaupering en slecht onderhoud hebben een neerwaartse spiraal ingeluid. En dat ondanks de gunstige ligging en goede vooruitzichten met de ontwikkelingen op de Ciboga-locatie en de wijkvernieuwing van de Korrewegwijk. Een stevige kwaliteitssprong is noodzakelijk.*

*Er is steeds meer bijval voor het idee om het Ebbingekwartier te ontwikkelen rond het thema creativiteit. Hier willen we bedrijven en voorzieningen op het gebied van kunst, cultuur, design en marketing, nieuwe vormen van horeca en bijzondere woningen concentreren. Met een hierop toegesneden openbare ruimte ontstaat een zeer specifieke wijk die aanvullende functies aantrekt en ook nieuwe ontwikkelingen genereert. Juist een voorziening als het kunstvakonderwijs met zijn dynamiek en activiteiten past hierbij en kan als aanjager van het gebied fungeren. De potentie is groot, dankzij de aanwezigheid van de Rijksuniversiteit, de Hanzehogeschool en het UMCG, kleinere bedrijven, cultuurpodia, het groen van het Noorderplantsoen en de beschikbare ontwikkelruimte.*

*De binnenstad krijgt op deze wijze ook aan de noordkant een trekker van formaat. Het Ebbingekwartier kan het laboratorium, de werkplaats en het podium zijn, waar de innovatie en creativiteit zich kan presenteren en tot vernieuwing kan inspireren. Het Ebbingekwartier wordt –afhankelijk van de resultaten van de varianten-discussie- extra goed bereikbaar met de tram. De ondersteunende functie aan de binnenstad krijgt via aantrekkelijke looproutes vorm.*



*Een neerwaartse spiraal .....*

# Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp

## 4.2.2 Stationsgebied

Het Stationsgebied is een belangrijk knooppunt in Noord-Nederland. Het ligt strategisch tussen de binnenstad en de zuidelijke ringweg en is de 'overstapplaats' van het Noorden. Bovendien is er nog ruimte. Het zuidelijke deel bestaat nu voornamelijk uit relatief weinig gebruikte emplacements. Er ligt een gebied van tot maximaal 200.000 m<sup>2</sup> om de intense stad in optima forma te kunnen realiseren: hoogstedelijk en multifunctioneel.



*Stationsgebied (zuid): enorm potentieel*

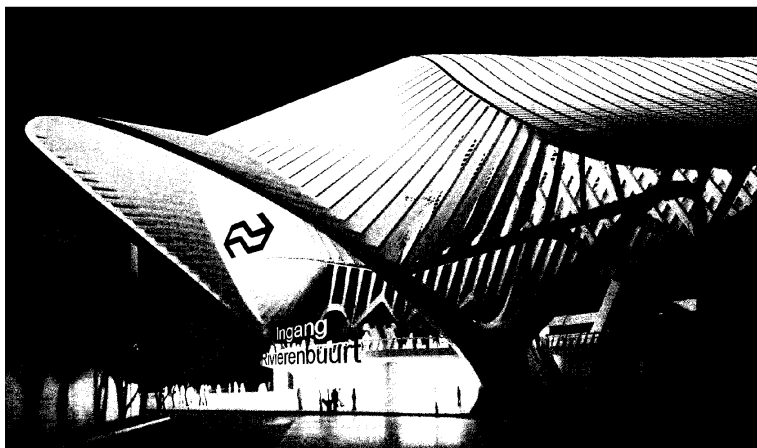
We hebben grote ambities. Het Stationsgebied wordt op termijn dé ontwikkellocatie van het Noorden. Duurzame groei en topvoorzieningen kunnen optimaal samengaan. Het Stationsgebied kan een compleet nieuw stadsdeel én entreegebied voor de binnenstad worden. Naast grootschalige publieks- en arbeidsintensieve functies en kantoren is er ruimte voor wonen (appartementen), topvoorzieningen, onderwijs, congresfaciliteiten en cultuur. Deze mix van functies kan met horeca en een aantrekkelijk ingerichte openbare ruimte voor een levendig en sociaal veilig binnenstedelijk milieu zorgen, ook in de late uren.

Voor het Stationsgebied zullen we een nadere visie uitwerken, die het gebruik van het vervoersknooppunt van het Noorden optimaliseert, de regiotram integreert en zorg draagt voor de optimale mix van functies. Deze zullen in gezamenlijkheid borg moeten staan voor de ontwikkeling van een nieuw topmilieu. De programmatische invulling zal in combinatie met aantrekkelijke verbindingen de aanvullende (niet-concurrerende) functie op de binnenstad garanderen.

Om de kansen van het Stationsgebied ten volle te benutten, investeren we in:

- een aantrekkelijke, veilige verbinding met de binnenstad;
- een goede aansluiting van het Stationsgebied op de A7/A28 (via Emmaviaduct en Julianaplein);
- inpassing van de regiotram en het laatste deel van de OV-as Peizerweg;
- doorkoppeling van de sporen van Rodeschool/Delfzijl naar Nieuweschans/Veendam;
- betere benutting van de beschikbare sporen die de voorgenomen intensiveringen op bestaand spoor, de introductie van de regiotram en nieuwe spoorverbindingen (bijv. Groningen-Heerenveen) kan accommoderen;
- een betere uitwisseling tussen auto, OV, fiets en voetganger;
- voldoende parkeerfaciliteiten, ook voor binnenstadbezoekers (P+R-locatie);
- een goede integratie in de totale stad en met het omliggende gebied.

## Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp



referentie van een veilige en aantrekkelijke verbinding van de zuidzijde naar de binnenstad (tevens toegang tot de sporen).

De plannen voor het Stationsgebied sluiten goed aan op de doelen uit de landelijke Nota Ruimte en het landelijke economische beleid (Pieken in de Delta). De economische positie van stad en regio wordt er sterker van. Het maakt de stad aantrekkelijk voor bedrijven en voorzieningen op (inter)nationaal, landsdelig en regionaal niveau. Het plan kost veel geld, maar die investering levert dan ook veel op aan maatschappelijk rendement. De komende jaren gaan we het plan verder uitwerken. Ook onderzoeken we of publiek-private samenwerking met belanghebbende partijen mogelijk is.



Schetsen aan het Stationsgebied

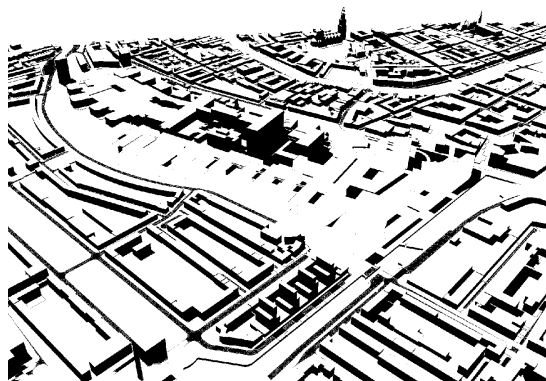
### 4.2.3 UMCG

Het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG) is een grote speler in de stad. Anno 2008 kent het UMCG ongeveer 8.500 werknemers, met een jaarlijkse groei van 150 arbeidsplaatsen. Elk jaar vinden 400.000 consulten plaats, zijn er 300.000 verpleegdagen en ontvangt het UMCG circa 1 à 1,5 miljoen bezoekers.

Om verder te groeien, wil het UMCG meer ruimte voor het academisch onderwijs, voor *life sciences*-laboratoria en de hieraan verbonden bedrijvigheid. Met UMCG en universiteit hebben we afgesproken dat hiervoor ruimte beschikbaar is op het Bodenterrein. Om deze

## Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp

uitbreiding aansluitend op de bestaande bebouwing mogelijk te maken, verleggen we de Antonius Deusinglaan naar het noorden. De strook die ten noorden van de nieuwe Antonius Deusinglaan overblijft, langs het Oosterhamrikkanaal, is bestemd voor intensieve woningbouw. Dit sluit mooi aan op de nieuwbouw op het Circus- en Gasfabriekterrein.



Uitbreidingsmogelijkheden UMCG

Cruciaal voor deze gebiedsontwikkeling is een goede bereikbaarheid. Het gebied krijgt een hoogwaardige OV-ontsluiting via de tramverbinding Hoofdstation-Kardinge en een autoverbinding via de Oosterhamrikzone naar de oostelijke ringweg. Beide verbindingen kruisen het Van Starckenborghkanaal, dat – als onderdeel van de vaarverbinding Lemmer-Delfzijl – wordt opgewaardeerd tot vaarklasse Va. Omdat hiervoor een onbelemmerde vaargang vereist is, wordt voor de regiotram gedacht aan een nieuwe, hooggelegen brug. Voor de fiets en auto willen we een gecombineerde lage en beweegbare fiets-/autobrug aanleggen. Voorlopig houden we ook rekening met een mogelijke route voor de regiotram.

Aanleg van deze infrastructuur is niet alleen van belang voor het UMCG. Hiermee wordt tegelijk een voorwaarde vervuld voor de bouw van 2.000 woningen in de Oosterhamrikzone, de wijkvernieuwing in de aanliggende wijken en de revitalisering van bedrijventerrein Ulgersmaweg. De nieuwe fiets- en autoverbinding voorkomt onnodig en hinderlijk verkeer door de woonwijken en ontlast de drukke Petrus Campersingel. Bovendien brengen we hiermee de sport- en recreatievoorzieningen van Kardinge en de woonwijken Beijum en Lewenborg dichterbij de binnenstad, de Korrewegwijk en de Oosterparkwijk.  
*Met de nieuwe autoverbinding richten we ons op het bestemmingsverkeer, het UMCG en de Ciboga-garage.*

Op dit moment ontbreekt een duidelijke route van het UMCG naar de binnenstad. Om dit te verbeteren, maken we van de bestaande verbinding(en) aantrekkelijke routes voor fiets en voetganger. Hierlangs staan we nieuwe functies toe. Die moeten meer bezoekers en werknemers van het UMCG verleiden de binnenstad te bezoeken.

#### 4.2.4 Zernike Science Park

Zernike bestaat niet alleen uit onderwijsinstellingen (hogeschool en universiteit), maar ook uit een Science Park. Het (beta)onderzoek dat hier bedreven wordt, behoort op onderdelen tot de wereldtop. Dit leidt tot nieuwe, snel groeiende bedrijvigheid die mondiale markten bedient. We willen de onderwijsinstellingen en de bedrijvigheid optimaal integreren, zodat studenten hier sneller een baan vinden of gestimuleerd worden een eigen bedrijf te vestigen. Zo krijgt het talent de kans zichzelf te ontwikkelen. Hierover willen we binnen het Akkoord van Groningen afspraken maken met de Rijksuniversiteit en de Hanzehogeschool. Deze onderwijsinstellingen komen we tegemoet door meer campusvoorzieningen toe te staan

## Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp

(zoals een mensa en horeca), studentenhuisvesting voor buitenlandse studenten aan te bieden en door de bereikbaarheid te verbeteren.



Campus Zernike

Zernike trekt dagelijks duizenden mensen die er komen werken of studeren. We willen Zernike dichterbij het stadscentrum brengen met een snelle aanleg van de tramlijn Hoofdstation-Zernike. De huidige centrale verkeersas op het Zernike-terrein wordt omgezet in een tramverbinding. Als de ringweg volledig ongelijkvloers is, is het gebied voor het autoverkeer goed ontsloten. Om het gebied aantrekkelijker te maken, geven we fietsers en voetgangers meer ruimte. Het autoverkeer wordt zo veel mogelijk aan de rand gehouden, onder andere door de aanleg van een P+R-locatie.

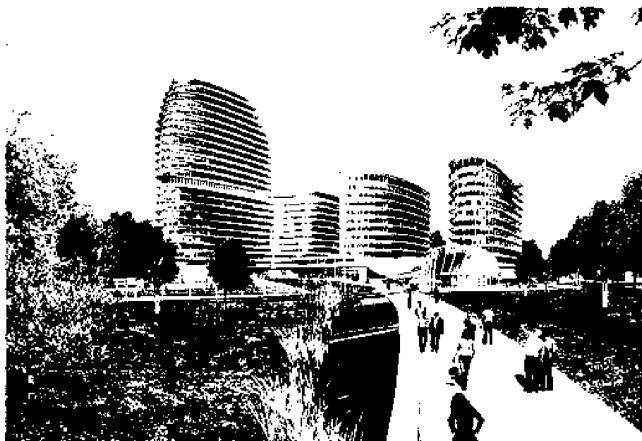
Zernike Science Park willen we ontwikkelen tot een topbedrijvenpark voor kennisintensieve bedrijvigheid. Bij dit te ontwikkelen gebied van meer dan 100.000 m<sup>2</sup> voor onderzoek, wetenschap en onderwijs hoort vooruitstrevende architectuur en uitstraling. Het gebied en de uitstraling profiteren daarbij van de aantrekkelijke natuurlijke omgeving van het Reitdiep en de Koningslaagte.

### 4.2.5 Europapark/Kempkensberg

Aan de zuidzijde van de zuidelijke ringweg/A7 ontwikkelt zich een nieuw gemengd stadsdeel: het Europapark. Centraal daarbinnen staat de topkantorenlocatie met ruimte voor ontwikkeling van 170.000 à 200.000 m<sup>2</sup>. Daarnaast bouwen we 700 tot 800 woningen in woonwijk De Linie en huisvesten we onderwijsinstellingen met 2.500 leerlingen. In het oog springt het multifunctionele complex Euroborg, met daarin het voetbalstadion van FC Groningen en andere voorzieningen, zoals een supermarkt, bioscoop, casino, fitnesscentra en horeca. Met de nabijheid van de binnenstad, de aanwezige voorzieningen en de ligging aan de A7 is het Europapark bijzonder aantrekkelijk voor zakelijke dienstverlening.

Naast het Europapark ligt, aan de westzijde van de spoorlijn, de kantorenlocatie Kempkensberg/Engelse Kamp. De bestaande kantoren voldoen niet meer aan de eisen. Herontwikkeling voorziet in circa 80.000 m<sup>2</sup> nieuwe, moderne kantooruimte, minimaal 200 woningen en tot circa 5.000 m<sup>2</sup> ruimte voor voorzieningen.

## Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp



Kantorenlocatie Kempkensberg

Om optimaal gebruik te maken van het spoor krijgt het Europapark een nieuw treinstation. Dit station bedient zowel het Europapark als Kempkensberg/Engelse Kamp en de rest van Groningen-Zuid. Het station krijgt daarom twee 'voorpleinen': het ene aan de kant van het Europapark, het andere aan de Helperzoom. Het nieuwe station en de aangekondigde maatregelen aan de zuidelijke ringweg zetten het Europapark extra in de etalage.

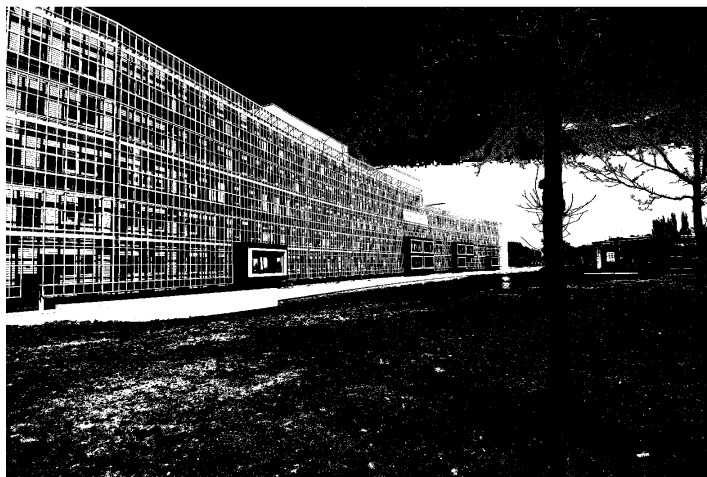
Omdat het Europapark aan drie kanten is omsloten door snelwegen en het spoor, ligt het nu nog als een soort eiland in de stad. Een van de belangrijkste stedenbouwkundige opgaven is om het gebied in de stad te integreren en met de binnenstad te verbinden. Behalve hoogwaardige OV-verbindingen vraagt dat om goede, sociaal veilige verbindingen voor langzaam verkeer met het omliggende gebied. Daarom komen er twee nieuwe tunnels voor fietsers en voetgangers: een brede tunnel onder het spoor (tegelijk de toegang van het nieuwe station) en een tunnel onder de zuidelijke ringweg, in het verlengde van de Meeuwerderweg, in de richting van de binnenstad.

### 4.2.6 Martiniziekenhuis e.o.

We zien goede mogelijkheden voor verdere uitbouw van de voorzieningen en bedrijven rondom het vernieuwde Martiniziekenhuis. Het ziekenhuis, met zijn bovenregionale en op onderdelen nationale functie, fungeert daarbij als aanjager voor nieuwe ontwikkelingen. Het kende in 2006 circa 2.300 werknemers, 280.000 consulten en 160.000 verpleegdagen

Martiniziekenhuis en omgeving vormen een optimaal milieu voor 'health & wellness': zorggerelateerde functies, hiermee verbonden commerciële dienstverlening, wonen in het groen, sport en recreatie. Verzekeraars en zorginstellingen vinden er bijvoorbeeld een goed vestigingsmilieu. Het gebied biedt kansen voor gezond leven en werken in een groene omgeving. Rust en ruimte is volop voorhanden in het nabije Stadspark, sportpark Corpus den Hoom, de Hoomse Plas en de stiltegebieden van de Piccardthofplas en de Eelder- en Peizermaden.

## Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp



*Martiniziekenhuis, voorbeeld van duurzaam bouwen*

De A28 en de nieuwe aantakking op de A7 zorgen voor de nationale ontsluiting, de heringerichte Laan Corpus den Hoorn voor de verdeling binnen het gebied zelf. Op termijn neemt de bereikbaarheid nog meer toe als ook de regiotram het gebied aandoet. Een nieuwe verbinding met het Stadspark geeft de omgevingskwaliteit met het al rijkelijk aanwezige blauw en groen een stevige extra impuls.

### **Groningen, Centrale Zone**

De Centrale Zone wordt de komende 20 jaar hét ontwikkelgebied voor stad en regio. Hier liggen mogelijkheden om te concurreren, hier zal het gebeuren. De Centrale Zone is een brede strook in de stad, vanaf de Westerhaven tot aan de Oostelijke Ringweg, die direct ontsloten wordt vanaf het vervoersknooppunt (Hoofdstation) en door de A7/zuidelijke ringweg. Het is de best bereikbare zone in Noord-Nederland en een ideaal gebied om de openbaar vervoer- en autoverbindingen aan elkaar te verbinden. Vijf van de zes dynamo's liggen in de zone. De relatie met Zernike, de zesde dynamo, wordt versterkt door de eerste tramverbinding, Hoofdstation-Zernike.

In de Centrale Zone hebben en krijgen belangrijke functies met een groot bereik een plek. Functies met veel bezoekers en veel banen, met nieuwe stedelijkheid en opvallende architectuur, afgewisseld met groene en blauwe structuren. Maar ook bijzondere woongebouwen, in de nabijheid van en met zicht op de binnenstad.

Verouderde bedrijventerreinen ondergaan een metamorfose. Ze worden toplocaties voor de kenniseconomie, de medisch gerelateerde bedrijvigheid en de zakelijke dienstverlening met een bovenregionaal tot (inter)nationaal bereik. Het gaat hier om gemengde, hoogwaardige woon-werkmilieus. De binnenstad buiten beschouwing gelaten is er ontwikkelruimte beschikbaar voor circa 500.000 m<sup>2</sup> kantoren, maximaal 4.000 woningen, 100.000 m<sup>2</sup> detailhandel en circa 100.000 m<sup>2</sup> kennis- en medische bedrijvigheid.

Het Rijk erkent in de nota Ruimte de kracht en potentie van de Centrale Zone. De Centrale Zone is daartoe opgenomen in het betreffende uitvoeringsprogramma, hetgeen betekent dat het rijk onze strategische inzet en investeringen in deze zone ondersteunt.



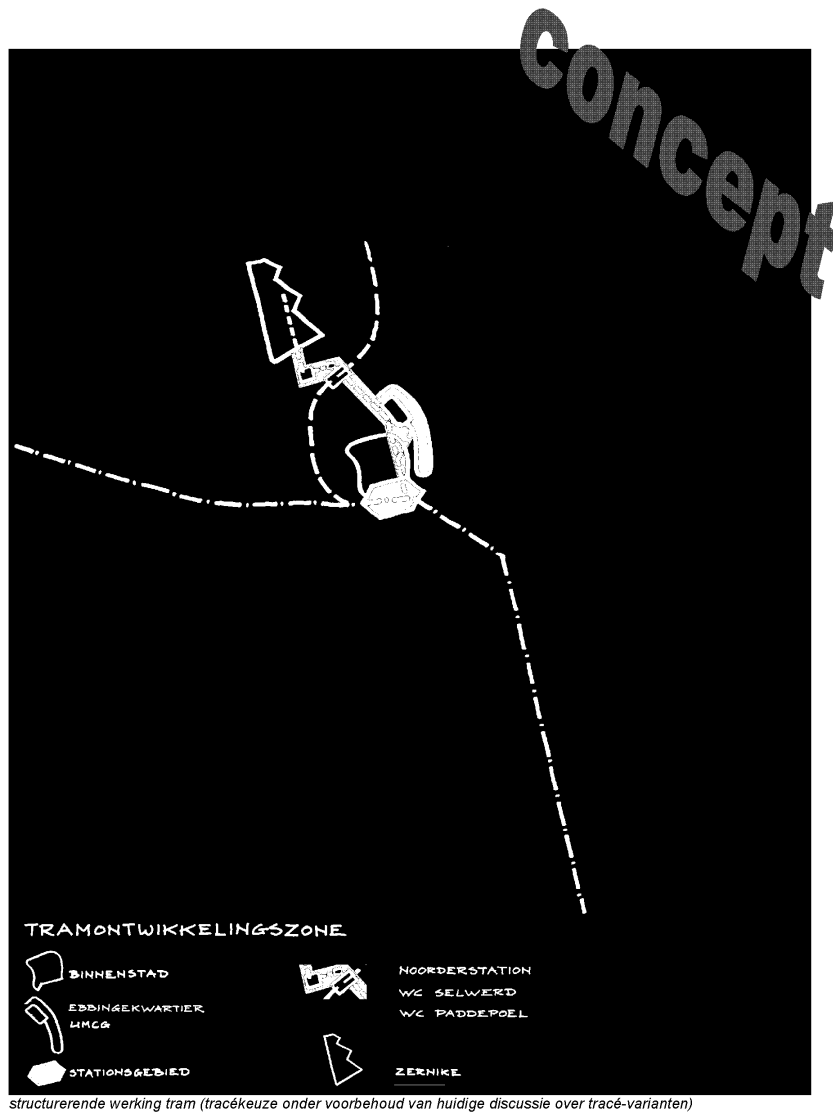


### 4.3 Clusters op regionale en stedelijke schaal

Op (sub)regionale en stedelijke schaal kunnen we diverse concentratiepunten benoemen, die zorgen voor samenhang en kleur van het betreffende stadsdeel. Zij oefenen een extra aantrekkingskracht op bezoekers vanuit stad en regio en op nieuwe vormen van bedrijvigheid en voorzieningen. We noemen hier de detailhandelsclusters aan de Sontweg en de Peizerweg/Hoendiep, het sport en leisuregebied Karding, het winkelcentrum Paddepoel en wellicht in de toekomst het concentratiepunt van voorzieningen in Meerstad. Westpoort en Meerstad zullen -naast het gerevitaliseerde bedrijventerrein Zuidoost- als belangrijk grootschalig regionaal bedrijventerrein fungeren. De duurzame, nieuwe woonwijk Meerstad zal naast de stedelijke woningmarkt met name ook de regionale woningmarkt bedienen.

#### 4.3.1 HOV-assen

Van de HOV-assen en de vertramming daarvan verwachten we op stedelijk en regionaal schaalniveau eveneens een extra structurerende werking. We onderscheiden daartoe vier 'assen' vanaf het Hoofdstation: naar Zernike, Meerstad, Karding (via UMCG-Noord en de Oosterhamrikzone) en het Martiniziekenhuis en omgeving. Op deze vier assen willen we een regiotram laten rijden. Daardoor zal van deze vier HOV-assen een belangrijke ruimtelijk-structurerende werking uitgaan. Ze gaan extra dynamiek genereren: we denken aan intenser wonen, nieuwe werkfuncties en bijzondere voorzieningen die de assen extra cachet kunnen geven. Ook bieden zij ruimte voor specifieke wijkvoorzieningen.



## Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp

### Suikerunie-gebied

In de eindfase van het totstandkomingsproces van de structuurvisie "Stad op Scherp" werden we geconfronteerd met de sluiting van de Suikerunie. Gezien de omvang van onze programma's, de bijbehorende risico's en daarmee de onwenselijkheid van toevoeging van extra ruimte voor gebiedsontwikkeling voorzien we voor de eerstvolgende 15 jaar geen nieuwe ontwikkelingen in het gebied van de voormalige IMR-contour van de Suikerunie.

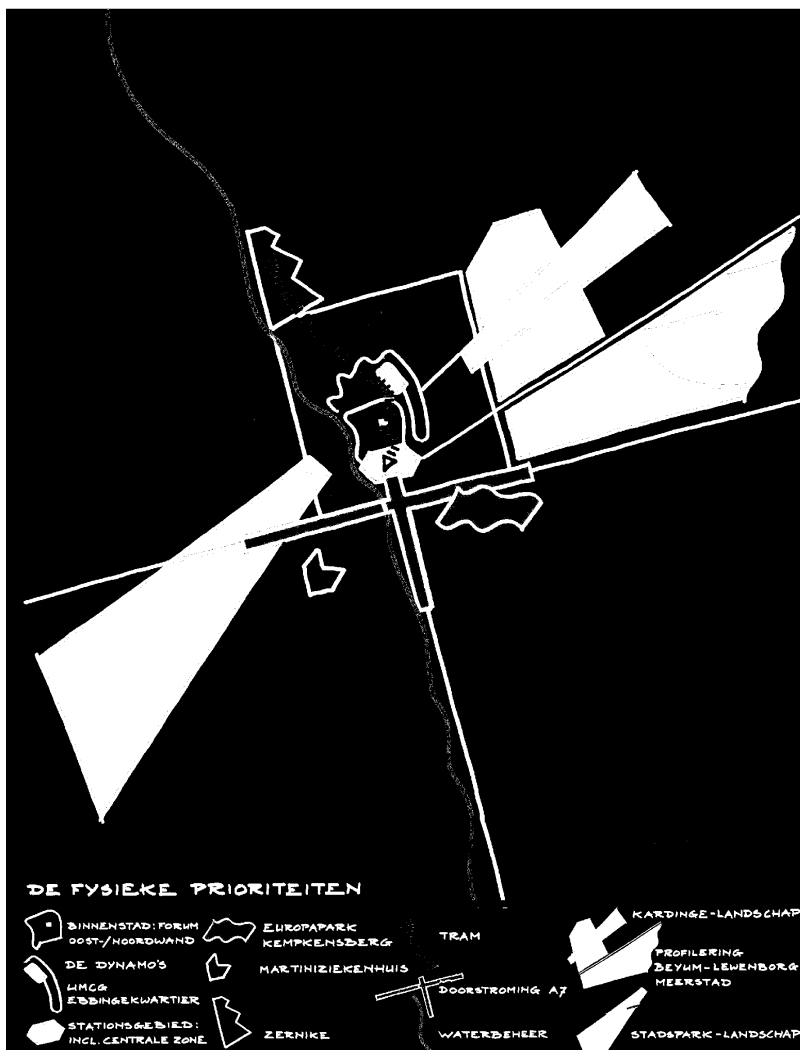


We hebben voor zowel het economisch programma (bedrijvigheid, kantoren, grootschalige detailhandel) als voor wonen ruim voldoende locaties in portefeuille (voor bedrijvigheid, zie ook paragraaf 3.1). In regiovisieverband is voor Groningen in januari 2008 een jaarlijkse woningbouwproductie van 1.150 woningen afgesproken. Deze woningen zullen grofweg op fifty-fifty-basis op de uitleglocaties en in de bestaande stad worden ontwikkeld. Over de uitleglocaties (De Held/Reitdiep, Ter Borch en Meerstad) zijn harde afspraken met marktpartijen gemaakt en als zodanig in onze planportefeuille opgenomen. Voor de productie in bestaand stedelijk gebied zijn binnen het Nieuw Lokaal Akkoord met corporaties concrete bouwafspraken gemaakt. Ook zijn en worden nieuwe woningbouwprojecten in planportefeuille genomen in het kader van "De Intense Stad" en "Intense Laagbouw". Rondom deze harde plannen en planvoorraad zijn we vergaande verplichtingen met derden aangegaan, waarop we tevens substantiële risico's lopen.

Gezien dit ruime termijn-aanbod, de gemaakte afspraken met derden, de daarvoor noodzakelijke investeringen en de financiële risico's achten we in de komende periode economische ontwikkeling en/of woningbouw in het Suikeruniegebied onwenselijk. Voor het maken van een ontwikkelingsvisie zullen we, gezien de bestaande afspraken rondom de relevante programma's, de tijd nemen en ons niet binden aan vooraf bepaalde termijnen. Wel zullen we een voorbereidingsbesluit voor dit gehele gebied nemen.

Daarom gaat deze structuurvisie uitdrukkelijk niet over de gebieden van de stad die binnen de IMR-contour voor de Suikerunie vallen. Dit betekent dat het huidige structuurplan van de stad voor die gebieden van kracht blijft (als gevolg van het overgangsrecht van de nieuwe Wro).

Hoewel we de eerste 15 jaar geen nieuwe (definitieve) ontwikkelingen voorzien, willen wij van harte meedenken over tijdelijke vormen van gebruik. Daartoe geven we alle ruimte voor manifestaties, passend bij de "City of Talent" die we willen zijn, passend bij het innovatieve en creatieve vermogen dat we willen stimuleren en bijdragend aan het onderscheidend vermogen van Groningen ten opzichte van andere steden. Voor nadere voorstellen voor een tijdelijke invulling staan we open. In afwachting van nieuwe ideeën zijn evenementen op sportief en/of cultureel gebied en een wereldtentoonstelling over duurzame energie mooie voorbeelden voor zo'n invulling.



## 5 Uitvoering

### 5.1 Uitvoeringsstrategie

Deze structuurvisie is te zien als een optelsom van ambities. Daarbij rijst terecht de vraag hoe we deze ambities kunnen waarmaken. Naast inhoudelijke vragen gaat het daarbij vooral om de uitvoerbaarheid en de financiële haalbaarheid van al deze plannen. Want de mogelijkheden om als stad zelf geld te verdienen, zijn beperkt en er is steeds minder subsidie beschikbaar voor Noord-Nederland. Daarbij stellen we de economische basis van de stad voorop. Het argument daarvoor is dat een gezonde economische basis de eerste (maar niet de enige!) voorwaarde is voor duurzame sociale versterking.

Bij het ontwikkelen van de uitvoeringsstrategie hebben we onszelf vier vragen gesteld.

1. Wat is de komende tien jaar noodzakelijk voor het realiseren van onze ambities?
2. Hoe kunnen we bereiken dat we als gemeente zelf minder bij hoeven te dragen aan het realiseren van de noodzakelijke of gewenste ontwikkelingen (zoals bedrijven, kantoren of woningen)? Kunnen we de vraag van zowel onze burgers als van de markt benutten om onze ambities te verwezenlijken? Kortom, kunnen we vraaggerichter opereren?
3. Is het mogelijk om de regio en provincie bij te laten dragen aan stedelijke ontwikkelingen die de gehele regio versterken? Het gaat immers om een wederzijds belang.
4. Hoe moeten we onze lobby- en subsidiestrategie inrichten om onder de nieuwe verhoudingen succesvol te kunnen zijn?

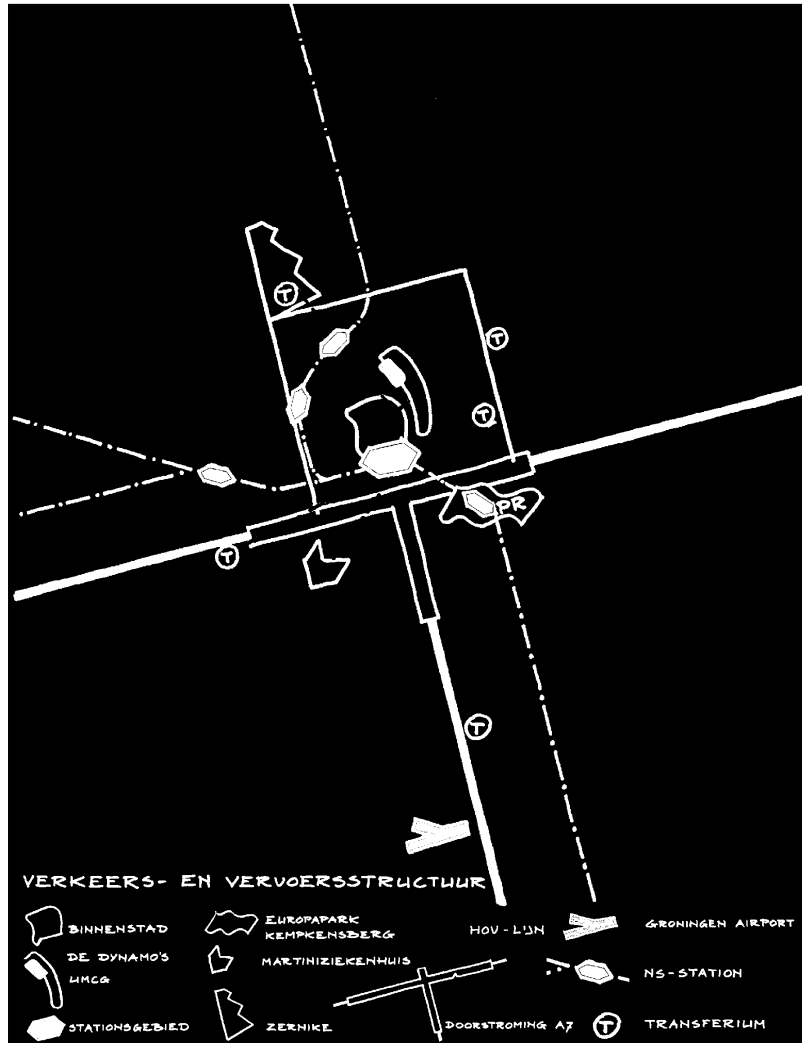
Deze overwegingen hebben geleid tot een uitvoeringsstrategie die bestaat uit vijf onderdelen, die elkaar aanvullen en kunnen versterken.

- We zetten samen met marktpartijen samenwerkingsstrategieën op om bij projectontwikkeling te komen tot dekkende grondexploitaties.
- We stellen het belang van anderen voorop, met als steekwoorden flexibiliteit, maatwerk en het creëren van optimale condities. Dit moet bijdragen aan een vlotte en efficiënte uitvoering. Uiteraard zorgen we ervoor dat Stadgers hierbij maximaal betrokken worden.
- We kiezen zo veel mogelijk voor locaties waar vraag naar is. Dit geeft meer kans op positieve resultaten, waardoor er geld vrijkomt voor andere exploitaties en projecten.
- We zetten ons actief in voor subsidies vanuit Den Haag en Brussel, vooral voor de dynamo's binnen de Centrale Zone, omdat deze kansrijk zijn. Daarnaast rekenen we op betrokkenheid van het Rijk en Europa bij de wijkvernieuwing, de woningbouw, openbare ruimte, de bereikbaarheid, de duurzaamheid, het groen en blauw en de binnenstad.
- Voor projecten die ook voor de provincie en regio van belang zijn (regiotram, ringweg, bovenstedelijke en topvoorzieningen) is gezamenlijke inzet van middelen uitgangspunt.



Samenwerken aan de binnenstad

# Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp



# Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp

## 5.2 Uitvoeringsprogramma

Hieronder hebben we onze ambities vertaald in nadere prioriteiten en concrete maatregelen voor de dynamo's, bereikbaarheid, wonen en woonomgeving en duurzaamheid. Om onze doelen, programma's en projecten snel en effectief te realiseren, moet onze benadering vanuit het belang van anderen spoedig als handelsmerk voor Groningen gaan gelden. Daarnaast liggen er met deze prioriteiten goede kansen om aanspraak te maken op Europees of 'Haags' geld. Onze ambities sluiten namelijk perfect aan bij de strategische nationale agenda (het versterken van de concurrentiekracht van Nederland), het Verdrag van Gothenburg (inzet op duurzame ontwikkeling), het Verdrag van Leipzig (mooie, krachtige wijken) en de Lissabon-agenda (attractieve regio's en steden, innovatie en kenniseconomie en meer en betere banen). Om op deze agenda's te komen en te blijven, moeten we ons beter profileren en internationaliseren: als nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen en met een strategische ligging op de Noordelijke Ontwikkelingsas.

Ook hebben we gezorgd voor een goede juridisch-planologische onderbouwing van de structuurvisie. We hebben deze visie in lijn gebracht met de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Grondexploitatie (Wro en Grex-wet), die sinds juli 2008 van kracht is. Verder is gezorgd voor samenhang met het nieuwe Provinciaal Omgevingsplan en de Regiovisie.

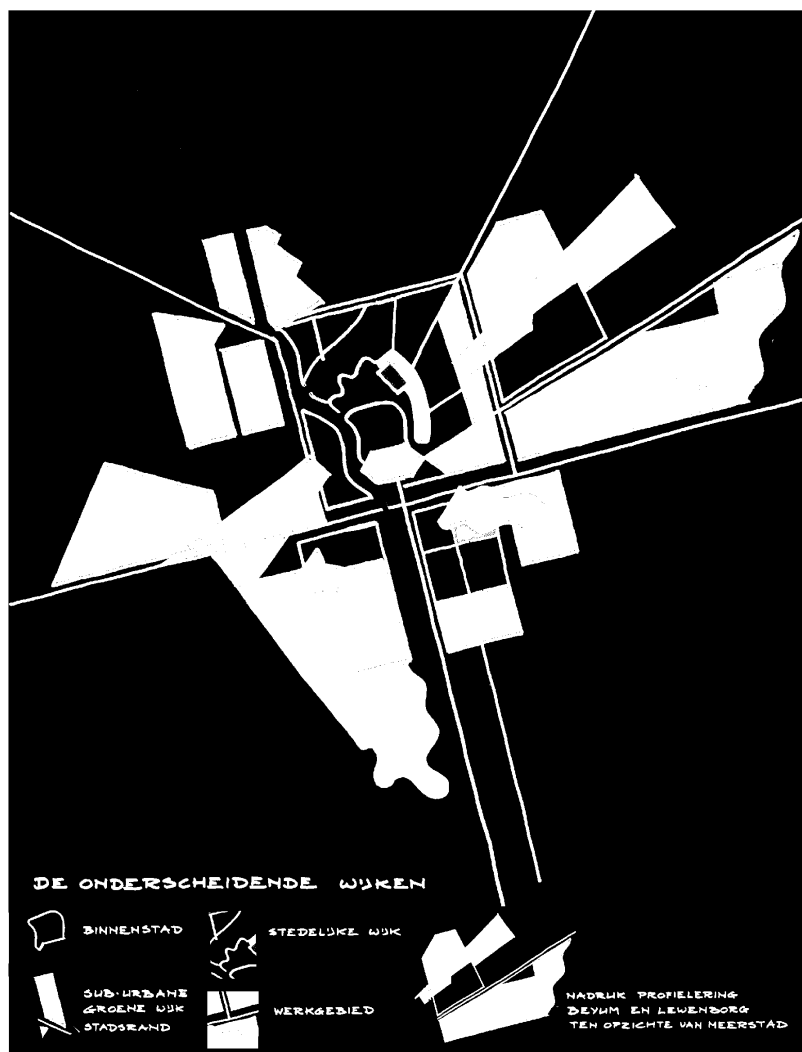
### **juridisch-planologische onderbouwing (mede op basis van de Wro)**

De voorliggende (concept)structuurvisie kent –in lijn met de Wro- geen bindend karakter. Het geeft wel nadrukkelijk de richting van beleid, de ruimtelijke koers, aan. Hiermee hebben we direct de relatie te pakken met onze nieuwe rol als gemeente die steeds meer uitvoeringsgericht, faciliterend van karakter wordt. We willen ons flexibel opstellen en voor maatwerk rondom initiatieven zorgen. Daartoe zullen we ons veelal moeten beperken tot het formuleren van uitgangspunten en randvoorwaarden voor ontwikkeling.

Om de globaliteit en flexibiliteit van de structuurvisie te waarborgen, zien we af van een gedetailleerd uitvoeringsprogramma. Zo'n document wordt in het vervolgtraject teveel als normstellend gezien. In de plaats daarvan willen we jaarlijks komen met een geactualiseerd uitvoeringsprogramma, waarin we aangeven wat onze inzet voor een beperkt aantal jaren zal zijn. In dat beeld past een modulaire, verder op te bouwen, structuurvisie. Op basis van nieuwe inzichten komen we jaarlijks met een update van de structuurvisie met de punten van herziening. Daaraan toegevoegd wordt het te actualiseren uitvoeringsprogramma. Om de 4 jaar zouden we vervolgens moeten streven naar een fundamentele heroverweging van de structuurvisie. Het nieuwe Collegeprogramma moet daarbij worden gecombineerd met de –zeker voor de fysieke omgeving en de lange doorlooptijd van de betreffende programma's en projecten- gewenste continuïteit van beleid.

Zo'n jaarlijks aan te passen uitvoeringsprogramma kunnen we mede vullen met de resultaten van de voorgenomen deeluitwerkingen van de structuurvisie. Aan de hand van nadere verkenningen beschrijven we de inhoudelijke richting (geven we ja/nee uitvoering aan specifieke onderdelen van de structuurvisie), hoe doen we dit qua proces, met wie, met welke omgevingsfactoren hebben we te maken, onder welke uitgangspunten en randvoorwaarden gaan we het planvormingstraject in, etcetera. Het is wel cruciaal om dergelijke deeluitwerkingen de status van structuurvisie mee te geven.

In vaktermen noemt men dit de zgn. "schakelkast-methode" of structuur-monitor. Hiermee kan op flexibele wijze met niet of moeilijk te beïnvloedbare factoren worden meebewogen. We hebben het dan bijvoorbeeld over de politieke actualiteit, onverwachte signalen uit de samenleving, nieuwe inzichten, ruimtelijke ontwikkelingen, de factor tijd, financiële tegenvallers/meevallers en nieuwe risico's, ontwikkelingen in de markt, aanpassingen van sectoraal beleid en beleidswijzigingen van onze rijks- en provinciale overheidspartners en veranderende omgevingsfactoren. Een dergelijke insteek biedt tevens de beste garanties om tot kostenverhaal te komen. Vanuit de actuele stand van de projectontwikkeling kan een bijdrage aan bovenwijkse voorzieningen worden afgesproken (in de zgn. anterieure fase) of via het bestemmingsplan/exploitatieplan worden afgedwongen. Ook kunnen afspraken worden gemaakt over bestemmingsplanoverschrijdende fysieke maatregelen en bovenplanse verevening.





# Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp

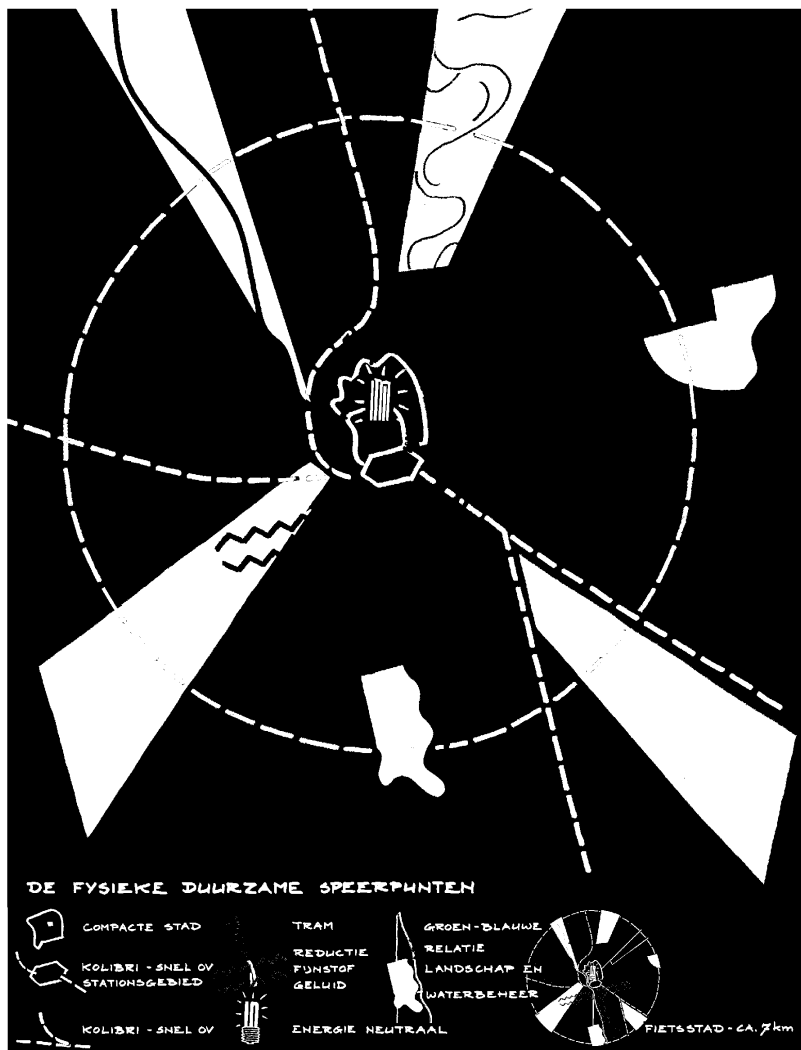
## 5.3 Topprioriteiten

De speerpunten van 'Groningen, stad op scherp' voor de komende 10 à 15 jaar zijn:

### Centrale zone en dynamo's

(Zernike uitgezonderd maken alle dynamo's deel uit van de Centrale Zone, een belangrijke bestaande subsidietitel in Den Haag waarop we voortbouwen)

- Aanpak van de binnenstad, waaronder realisatie van het Groninger Forum/Grote Markt Oostzijde en aanpak van de Grote Markt Noordzijde, de creativiteitsimpuls voor het Ebbingekwartier, een vernieuwend detailhandels/leisure-aanbod, profilering van de deelgebieden, verbeterde aansluiting van de dynamo's (en het Sontplein) en met een aansprekend evenementenbeleid.
- Werken aan de Centrale Zone. Met de aanpak van de infrastructuur en openbare ruimte in/rond het Stationsgebied en Sontweg/Driebondsweggebied (Berlage- en Sontbrug) faciliteren we de voorgestane ontwikkelingen in de gehele Centrale Zone.
  - In het Stationsgebied is tot 200.000 m<sup>2</sup> beschikbaar om "de intense stad in optima forma" te realiseren. Een hoogstedelijk nieuw stadsdeel/ binnenstadsdeel, boven het vervoersknooppunt, met een gemengde invulling, optimaal ontsloten. Voor grootschalige publieks- en arbeidsintensieve functies met (inter)nationaal bereik, wonen/appartementen en andere functies ter ondersteuning van de verblijfsfunctie.
- Ontwikkeling van UMCG/Bodenterrein met extra ruimte voor medische voorzieningen en bedrijvigheid en RUG-onderwijsvoorzieningen. We realiseren een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte, met spraakmakende gebouwen en zorgen –mede afhankelijk van de resultaten van de huidige varianten-discussie- voor een tramverbinding.
- Realisatie van voorziene ontwikkelingen op het Europapark en Kempkensberg/Engelse Kamp: grootschalige kantoren, woningen, ontsluitende infrastructuur/aantrekkelijke openbare ruimte, het nieuwe NS-station met een brede sociaal veilige onderdoorgang voor fietser en voetganger.
- Verdere ontwikkeling van Zernike (op basis van een nieuw plan, gericht op Campus-ontwikkeling voor de internationale component, functieverbreiding, toponderwijs, verdere profilering van het Science Park, inzet op 'incubatie van talent' en daartoe verbetering van de ontmoetingsfunctie tussen bedrijfsleven en kennisinstellingen).
- Verder ontwikkeling van het Martiniziekenhuis en omgeving, gebaseerd op het thema 'health & wellness'. Onze inzet is erop gericht een omgeving te creëren met moderne (architectonische) gebouwen in een groene omgeving waarin op gezonde wijze gewoond, gewerkt en gerecreëerd (gesport) wordt. Een multifunctionele, goed bereikbare en (verkeers)veilige omgeving waarin naast het nieuwe Martiniziekenhuis veel zorggerelateerde instellingen zijn gevestigd.
- Uitwerking van de betekenis van de tracékeuze tram voor de aangewezen dynamo's.



## Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp

### Bereikbaarheid

- Snellere, frequentere verbindingen met de Randstad en Noordwest-Europa per spoor, autoverbindingen en per vliegtuig.
- Commitment over het regionale vervoersconcept en daarbinnen de realisatie van twee Kolibri-tramlijnen.
- Uitvoering van de tweedefasemaatregelen Zuidelijke Ringweg, inclusief aanpak van de aansluitingen van de A7 en A28, en een ongelijkvloerse oostelijke ringweg.



Julianaplein: knooppunt A7-A28

### Wonen en woonomgeving

- Versterking van 'onderscheidende wijken' met extra aandacht voor de Noordoostflank (Beijum/Lewenborg, mede in relatie tot Meerstad).
- Continuering van de wijkvernieuwing.
- Ontwikkeling van Meerstad (wonen, bedrijven, voorzieningen, sport, groen en water).

### Duurzaamheid, energiebesparing en groen

- Duurzaamheid, energiebesparing en de compacte stad als uitgangspunten voor het ruimtelijke beleid.
- Versterking van groen-blauwe structuren en de relatie met de omliggende landschappen, gericht op stedelijke meerwaarde (verbetering van de kwaliteit en aantrekkelijkheid van het woon-, werk- en verblijfsmilieu).



## Raadsvoorstel - Structuurvisie 2008-2020 Groningen, Stad op Scherp

*Groene daken*

**Raadsvoorstel - Binnenstad. Nu**

## **BINNENSTAD.NU**

**Bouwen aan de Binnenstad**

**Groningen, mei 2008**

## Raadsvoorstel - Binnenstad. Nu

### INHOUD

<i>Voorwoord</i>	<b>De binnenstad van Stad</b>
<i>Analyse</i>	<b>Hoe staat de binnenstad er voor?</b>
<i>Opgave</i>	<b>Nieuwe impulsen voor de binnenstad van nu</b>
<i>Fundament</i>	<b>Binnenstad aantrekkelijker door kwaliteitsimpuls</b>
1	<b>De binnenstad blijft open tijdens de verbouwing</b>
2	<b>De binnenstad en zijn directe omgeving</b>
3	<b>De tram en de binnenstad</b>
4	<b>Een betrokken binnenstad</b>
5	<b>Speerpunten van de kwaliteitsimpuls</b>
6	<b>De bereikbare binnenstad</b>
7	<b>De openbare ruimte is van ons allemaal</b>
<i>Communicatie</i>	<b>Hoe verder op weg naar Binnenstad.Nu?</b>

## Raadsvoorstel - Binnenstad. Nu

### Voorwoord De binnenstad van Stad

*Om onze prachtige binnenstad met zijn groeiende bezoekersstroom mooi en aantrekkelijk te houden zullen we flink ons best moeten blijven doen.*

Groningen heeft een binnenstad om trots op te zijn en een die zich op diverse fronten onderscheidt van andere. En daarmee een binnenstad waar Stadgers en niet-Stadgers in grote getale naar toe komen. Om er te winkelen, te werken, zich te vermaken. Om kunst of de monumentale buurtjes te bezoeken en elkaar te ontmoeten. Of omdat ze er wonen natuurlijk, want Groningen kent veel binnenstadsbewoners. De binnenstad is een belangrijke, zo niet de belangrijkste trekker van stad en regio. Met ruim 30 miljoen bezoekers per jaar, 30.000 arbeidsplaatsen en een grote variatie aan soorten functies en gebouwen is het een continu brandpunt van activiteit en op sommige momenten een drukte van belang.

Het is een binnenstad met een heel herkenbaar en klein centrum: omringd door de Diepenring spelen zich op een vierkante kilometer dagelijks een groot aantal gebeurtenissen af en vindt een groot aantal bewegingen plaats. Een intens beleefde binnenstad, met een compactheid die je nergens anders vindt. Het grotendeels binnen de Diepenring gelegen centrum (Binnenstad-Oost en het Westershavengebied) wordt omringd door een aantal gebieden en functies die in de loop van de geschiedenis aan de rand van dat centrum zijn ontwikkeld, omdat er binnen de Diepen geen ruimte voor was. Westershaven, CIBOGA, UMCG, Sontweg, Stationsgebied: ze hebben allemaal het nodige te bieden voor de ontwikkeling en de kracht van de binnenstad.

Met een krachtig binnenstadsbeleid hebben we er een bruisend hart van gemaakt. Een belangrijke basis vormt nog altijd het Verkeerscirculatieplan uit 1977, waarmee het doorgaande verkeer uit het centrum verdween. Voorrang is er voor openbaar vervoer en fiets. Met de bus tot op de Grote Markt en met de fiets tot praktisch tot in de winkel. Andere belangrijke beleidskeuzes waren het behoud van grote publieksfuncties in en/of nabij het centrum (nieuwbouw UMCG, provinciehuis, rechtbank, Groninger Museum), en de (her)ontwikkeling van de Waagstraat en Westershaven. Tegelijk is er in deze periode, door de aanleg van parkeergarages aan de rand van het centrum en P+R-voorzieningen aan de stadsrand veel gedaan aan het verbeteren van de bereikbaarheid. Al deze - jarenlang volgehouden - inspanningen hebben geleid tot drie eervolle titels in de afgelopen jaren: Beste Binnenstad, Fietstad en Veiligste Stad van Nederland. Voor een ingrijpende nieuwe koers in ons binnenstadsbeleid is geen aanleiding. Uitgangspunt voor het nieuwe beleid is verder te bouwen op en voort te zetten wat we in de afgelopen decennia hebben bereikt, uiteraard met nieuwe eigentijdse accenten.

In de toekomst zullen vele mensen uit stad, regio, landsdeel en buitenland de binnenstad willen blijven bezoeken. Wij willen ze ook graag ontvangen, want alleen dan kan de binnenstad de trekkersrol die ze voor het realiseren van onze ambities moet vervullen, waarmaken. We moeten er dus voor zorgen, dat de binnenstad zo *aantrekkelijk* is en zo veel te bieden heeft, dat de bezoekers voldoende reden hebben om te komen en er langer te verblijven. Groningen moet bij dit alles specifiek Gronings blijven en de nadruk leggen op vernieuwing. Want vernieuwing houdt de vaart erin, stilstand is achteruitgang. Groningen is dynamisch, energiek en innovatief, en dat willen we laten zien. Dat maakt de stad aantrekkelijk en daagt uit om er telkens weer te komen. Want al dat nieuws is op zich al bezienswaardig.

We moeten er voorts voor zorgen, dat je er gemakkelijk kunt komen: een *bereikbare* binnenstad dus. Dat realiseren we ook in de toekomst het beste door blijvend voorrang te geven aan openbaar vervoer en fiets. De tram zou daarbij een hoogwaardige oplossing kunnen zijn, die bijdraagt aan duurzaamheid, ook al omdat er vele bussen mee vervangen kunnen worden. Met een hoogwaardig vervoernetwerk zorgen we er voor dat de binnenstad goed wordt verbonden met de wijde omgeving: vanuit de regio ben je snel in het centrum van de stad. De binnenstad is en blijft voor de auto goed bereikbaar met de parkeergarages, maar zeker door de uitbouw en kwaliteitsverbetering van de P+R-

## Raadsvoorstel - Binnenstad. Nu

voorzieningen. De looproutes tussen parkeergarages en Grote Markt vervullen een belangrijke functie voor de binnenstad binnen de Diepenring.

In een binnenstad waarin zo veel gebeurt als in die van de Groningse, is het op straat, in de openbare ruimte op meerdere tijdstippen een drukte van belang. De binnenstad is de plek, waar de hele stad terug te vinden is. Die menging van alles, die veelheid en de zeer gemêleerde activiteiten die dat genereert, is een van de belangrijkste kwaliteiten van de binnenstad. En het web dat dit alles verbindt, het netwerk van straten en pleinen, heeft een hoge mate van openbaarheid, is wezenlijk publiek domein, waarin iedereen thuis is en niemand te gast. Het binnenstadsbeleid is er al lange jaren op gericht die kwaliteiten vast te houden en te versterken. Door vast te houden aan die traditie en daar nieuwe vormen voor te vinden zijn we zuinig op de binnenstad.



## Raadsvoorstel - Binnenstad. Nu

### Analyse Hoe staat de binnenstad er voor?

*De binnenstad van Groningen doet het goed. Maar er komen een aantal nieuwe ontwikkelingen op de binnenstad af.*

Groningen is op dit moment zeer aantrekkelijk voor veel mensen. Het aantal bezoekers van de binnenstad is, in vergelijking met andere grote steden, bijzonder groot. Dit dankzij de positie van onze stad in de regio en Noord-Nederland en natuurlijk onze regionale aantrekkingskracht. Economisch heeft het ons geen windeieren gelegd: het aantal bezoekers nam fors toe tot ruim 30 miljoen per jaar en de omzet is gestegen naar rond de 900 miljoen euro per jaar. Met ruim 30.000 arbeidsplaatsen is de binnenstad tevens één van de belangrijkste werkgelegenheidsconcentraties van de stad. Dit gaat gepaard met een omvangrijke dagelijkse pendel. Een belangrijke kwaliteit van de Groningse binnenstad is het relatief grote en nog steeds groeiende aantal binnenstadsbewoners, deels vanwege onze functie als studentenstad. Niet alleen is de binnenstad voor al deze gebruikers aantrekkelijk, ze voelen zich er ook veilig en waarderen de kwaliteit van de openbare ruimte. De binnenstad is voor iedereen nog steeds goed bereikbaar, ondanks een toename van het verkeer. Het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer is de laatste jaren fors toegenomen en een succesvol P+R beleid zorgt voor het tijdig afvangen van veel auto's aan de rand van de stad. We beschikken over voldoende parkeerareaal rondom de binnenstad.

Het gaat dus goed met de binnenstad en dat wordt gewaardeerd. We zien het terug in het grote aantal titels die we de afgelopen jaren hebben gekregen. Om dat zo te houden, zullen we in moeten spelen op een aantal ontwikkelingen die op ons afkomen, de kansen die dat biedt benutten en de opgaven waar we ons voor gesteld zien oppakken.

#### *'Binden en boeien van de bezoeker'*

De binnenstad haalt haar bezoek vooral uit de stad en de regio. In de structuurvisie geven we aan dat de Stad de komende jaren nog enigszins zal blijven groeien en haar jonge karakter als gevolg van de toestroom van studenten zal behouden. Tegelijkertijd vergrijsd de wijde regio rondom de stad en zal er een forse verdunning plaats vinden. Om de economische positie van de binnenstad te behouden en te versterken zullen we nog meer aan klantenbinding moeten doen en vooral ons klantenbereik moeten vergroten. Dat is nog een hele opgave, gezien de toenemende concurrentie tussen (binnen-)steden om de gunst van bezoeker en toerist. De voortekenen zijn echter gunstig, het bovenregionale bezoek is de afgelopen jaren licht toegenomen. Maar om ook in de toekomst deze bovenregionale bezoeker te blijven trekken zullen we moeten opvallen, onze "kop boven het maaiveld" uit moeten steken, we zullen moeten inzetten op een breed programma, waarmee we ons op (inter)nationaal niveau kunnen onderscheiden.

Een uitstekende bereikbaarheid is een belangrijk voorwaarde voor het aantrekken van deze bezoekers uit de stad, de regio en van verder weg. Deze bereikbaarheid is goed, zowel met fiets, OV als auto. Naar verwachting zal de dagelijkse bezoekersstroom naar stad en binnenstad de komende jaren fors toenemen, met o.a. een toenemend autogebruik. Om een leefbare binnenstad te houden is er alle reden om het gebruik van openbaar vervoer en fiets te blijven stimuleren. We zullen met name de regionale bezoeker moeten verleiden met het openbaar vervoer naar de binnenstad te komen, om zo ook op de langere termijn de binnenstad bereikbaar te houden. Daarbij staan we voor de opgave om nieuwe oplossingen te vinden, want de ruimte in de binnenstad voor nog meer (city)bussen is zeer beperkt. Eigenlijk is met de huidige intensiteit de grens bereikt. De verdere toename van het fietsgebruik, maakt niet alleen veilige fietsroutes noodzakelijk, maar ook een (forse) uitbreiding van stallingmogelijkheden.

#### *Herstel van evenwicht en samenhang*

Ter versterking van de binnenstad en om ruimte te geven aan grootschaliger functies hebben we in het verleden het bronpuntenbeleid ontwikkeld. Zo heeft de Westerhaven een gunstige uitwerking gehad. Het leidde tot een verbreding van het kernwinkelgebied, waardoor de straten tussen de Westerhaven en het centrumgebied een upgradering hebben ondergaan en zeer aantrekkelijke winkelstraten zijn geworden. Het totale winkelgebied dreigt echter uit balans getrokken te worden, waardoor het kernwinkelgebied minder compact wordt en kan de Grote Markt perifeer komen te liggen. Extra

## Raadsvoorstel - Binnenstad. Nu

stimulansen voor de noordelijke en oostelijke binnenstad zijn daarom van groot belang. Door te investeren in nieuwe winkels rond de Grote Markt aan oost- en noordzijde wordt voldoende massa gerealiseerd om de Grote Markt weer onderdeel te laten worden van het winkelwandelcircuit. De binnenstad en zijn directe omgeving hebben elkaar nodig. Voor het herstel van het verstoorde evenwicht is goede samenhang in de ontwikkeling van de binnenstad en een aantal gebieden en functies in de ring er om heen cruciaal. De ontwikkeling van CIBOGA en het Ebbingekwartier aan de noordkant van de binnenstad en het Hamsterde en Sontweg aan de oostkant van de binnenstad zijn reeds gestart. Ook zullen we fors moeten investeren in een steviger verbinding met deze bronpunten om ten volle van hun potentie te kunnen profiteren en ook zij van de nabijheid van de binnenstad. De ontwikkeling van het stationsgebied aan de zuidzijde van de binnenstad is bij uitstek van belang voor de binnenstad. Maar vanwege een evenwichtige ontwikkeling zijn ook impulsen bij de andere bronpunten en dynamo's vereist.

### *Een zwaar accent op veelkleurigheid en diversiteit*

De bezoekers van binnensteden hebben veranderende wensen en verwachtingen. Zij willen in de toekomst een binnenstad waarop verschillende momenten en voor ieders gading wat te halen valt. Waar we vroeger doelgericht naar de binnenstad gingen om iets te kopen, gaan we nu om verrast en vermaakt te worden, om te 'funshoppen'. Deze vrijetijd- of leisurfunctie van binnensteden wordt steeds belangrijker. Diversiteit, specialiteit en kwaliteit zijn daarbij sleutelwoorden. Niet alleen in het winkelaanbod, maar juist in de combinatie en mix van functies: winkels, horeca, restaurants, leisure, evenementen en de inrichting van de openbare ruimte. Het gaat meer en meer om de totale beleving van de binnenstad.

We hebben sterke troeven in handen: de Groningse functiemenging, ons cultuuraanbod, de stedelijke atmosfeer, de combinatie van een historische karakter met nieuwe architectuur, de kwaliteit van de openbare ruimte en het levendige en gemoedelijke verblijfsklimaat. Toch zal in de toekomst nog meer moeten worden ingespeeld op de vraag naar kwaliteit. Vernieuwing en verbreding van het aanbod is een opgave voor vele functies die de binnenstad levendig en aantrekkelijk houden. Zo ontbreken in ons winkelaanbod het hogere segment, is er onvoldoende ruimte voor schaalvergroting en zien we een toename van filialisering. De horeca ontwikkelt zich te eenzijdig. De inrichting en het gebruik van de openbare ruimte staan met de veelheid van functies, de drukte en soms botsende belangen onder druk. Om de binnenstad voor vele groepen aantrekkelijk te houden, en ook voor ouderen en gezinnen met de kinderen, zijn extra maatregelen nodig. Door een betere spreiding in tijd en ruimte van verschillende activiteiten kan iedereen zich blijvend welkom voelen in de binnenstad.

### *Een duurzaam leefmilieu als opgave voor ons allen*

De kwaliteit van de binnenstad van Groningen is van hoog niveau. Er wordt met plezier gewerkt, gewoond, gewinkeld en uitgegaan. Men voelt er zich veilig. In een intensief gebruiksgebied als de binnenstad staat de kwaliteit van het leefmilieu onder druk. De druk op de openbare ruimte is fors toegenomen als gevolg van de toename van mensen, verkeer, geparkeerde fietsen en uitstallingen en terrassen. Het groeiende aantal bussen in de binnenstad zorgt voor een slechte kwaliteit van de lucht en de klimaatverandering zal zijn effecten hebben. We moeten daarom investeren in de kwaliteit van het leef- en woonklimaat om bezoekers en bewoners ook op de langere termijn een fijne leefomgeving te bieden. De mogelijke komst van de tram biedt grote kansen om het leefmilieu in de binnenstad drastisch te verbeteren. Als historische stad aan het water binnen de oude vestingwallen hebben we een aantal sterke punten die bijdragen aan dit prettige leefklimaat. We bezitten veel groen, veel water en ook rustige plekken, als afwisseling van de drukke pleinen en straten, maar maken er totnogtoe onvoldoende gebruik van.

## Raadsvoorstel - Binnenstad. Nu

### *Opgave* Nieuwe impulsen voor de binnenstad van nu

*De binnenstad heeft te maken met nieuwe ontwikkelingen en opgaven. Een impulsprogramma voor de binnenstad benut die kansen optimaal.*

De Stad Groningen heeft forse ambities. We streven naar een sterke economische positie van Groningen en willen meer zijn dan hoofdstad van het Noorden. We willen voldoende werkgelegenheid en een gezond leefklimaat bieden voor de inwoners van stad en regio, en tegelijkertijd ook inspirerend en vernieuwend bezig zijn. Sterk, sociaal, duurzaam en eigenzinnig zijn de kernbegrippen van onze ambitie zoals verwoord in de Structuurvisie Stad op Scherp. We onderscheiden ons immers van de Randstad, van andere grote steden en van het gevarieerde landschap om ons heen. De stad is typisch en herkenbaar Gronings en op die kwaliteit zijn we trots.

De binnenstad is een plek bij uitstek waardoor we ons onderscheiden en waarmee de Stad zich op regionaal en nationaal niveau kan profileren.

In 2002 formuleerden we een visie op de binnenstad: Hart in de Stad. Sindsdien is er veel gebeurd en boeken we vooruitgang. De visie is inspirerend en sturend voor de ontwikkeling van de binnenstad gebleken. Niet in het minst, omdat we mogen constateren dat alle partijen die bijdragen aan de ontwikkeling van de binnenstad, dat de afgelopen jaren in goede samenwerking en vanuit hetzelfde perspectief hebben gedaan. Een perspectief dat heel veel betrokkenen op de been brengt. Zo heeft Forum laten zien hoe de stad en de binnenstad in het bijzonder velen ter harte gaat.

Het gaat goed. We beschikken over een binnenstad van hoge kwaliteit. Maar om dat zo te houden, om aan de top te blijven en om gebruik te kunnen maken van de kansen die Groningen heeft, zullen we erg ons best moeten doen. Er zijn redenen genoeg om de opgave waarvoor we ons gesteld zien te verwoorden en deze te vertalen in nieuwe impulsen voor de binnenstad voor de komende 10 à 15 jaar.

- Om aansprekend en aantrekkelijk te zijn zal de binnenstad zich continu moeten blijven vernieuwen en inspelen op nieuwe ontwikkelingen en nieuwe formules. Juist het vernieuwende element van de Groningse aanpak is voor velen aanleiding om de stad te bezoeken. Vernieuwing betekent ook veel werk en de nodige onrust. We vinden het onze opgave om de binnenstad aantrekkelijk te houden, zeker ook tijdens de uitvoering van de werkzaamheden. Om dit te bereiken is voor de komende jaren juist een extra accent op activiteiten en programma's van hoge kwaliteit op het gebied van cultuur, leisure, evenementen en horeca van doorslaggevend belang. Forum en spraakmakende festivals zetten Groningen en de binnenstad duidelijk op de kaart. We leggen de komende jaren het accent op de 'software', naast de op stapel staande investeringen in de 'hardware'.
- De binnenstad heeft belang bij het gebied rondom de Diepenring. Wil de binnenstad de komende jaren haar aantrekkelijkheid behouden en uitbouwen, dan moet ze meer profiteren van en zeker ook bijdragen aan de ontwikkeling van haar directe omgeving. Een aantal gebieden in de ring rondom de binnenstad zal door ontwikkeling ervan en/of door verbetering van de relatie met het centrum een belangrijke bijdrage aan de veelkleurigheid en diversiteit van de binnenstad leveren: Stationsgebied, Ebbingekwartier, UMCG en Binnenstad-Oost, Sontweg en Westerhaven.
- Cruciaal voor het vergroten van ons verzorgingsgebied is een uitstekende bereikbaarheid. We zetten in op een forse verbetering van de OV-bereikbaarheid, om met name de regionale bezoeker te verleiden met het openbaar vervoer naar de binnenstad te komen. De mogelijke komst van de tram, waarover Groningen zich beraad, biedt daarbij extra perspectief en heeft kansen voor de economische en culturele ontwikkeling van de binnenstad en tevens een stimulans voor het herstel van het evenwicht waar dat verstoord is of onder druk staat. Indien we kiezen voor de realisatie van de tram, dan zal het structurerend effect op de binnenstad een belangrijk onderdeel van de afwegingen betreffen. Vanwege de enorme impact is een zorgvuldige inpassing de grote opgave waar we ons voor gesteld zien.

## Raadsvoorstel - Binnenstad. Nu

- In de binnenstad hebben we te maken met een groot aantal belangen en vele belanghebbenden. Dit vraagt soms om ingrijpende keuzes en altijd om duidelijke sturing. De afgelopen jaren hebben we met strikte regelgeving en grote investeringsprojecten de kwaliteit van de binnenstad op een hoog niveau gebracht. Maar als overheid doen we het niet alleen. Om onze ambities te kunnen realiseren is inzet en betrokkenheid van velen nodig. Die inzet en betrokkenheid en ook (nieuwe) vragen en wensen van ondernemers, ontwikkelaars en publiek, maken een ander sturingsconcept noodzakelijk.

Bovenstaande opgaven, de eerder geschetste ontwikkelingen en de bijdrage die de binnenstad kan en moet leveren aan onze ambities op economisch, duurzaam en cultureel gebied, noodzaken tot het formuleren van een nieuw programma, waarmee we de toekomst van de binnenstad de nodige impulsen kunnen geven. Dit programma biedt de basis voor een gezamenlijke inspanning die nu ingezet moet worden om in de toekomst tot het gewenste resultaat te komen.

De binnenstad met haar up-to-date Groningse karakter is het waard om zo snel mogelijk te starten met die toekomst: binnenstad.nu!

## Raadsvoorstel - Binnenstad. Nu

### Fundament Binnenstad aantrekkelijker door kwaliteitsimpuls

*De fundamenten voor een binnenstad met hoge kwaliteit.*

Binnenstad.NU heeft als belangrijkste doelstelling het versterken en zichtbaar maken van de kwaliteiten die de binnenstad te bieden heeft. Door de aantrekkelijkheid van de binnenstad te vergroten, door een breed scala aan bezoekers een reden te geven om de binnenstad te bezoeken, verwachten we ook dat het bezoek de komende jaren zal kunnen toenemen.

Met een zich steeds *vernieuwende* binnenstad, in samenhang met de omliggende ring, geven we niet alleen een antwoord op ontwikkelingen en kansen, maar laten we ook zien waarom er steeds weer redenen zijn om de binnenstad met een bezoek te vereren. In deze nota schetsen we de lijnen waarlangs we ons de verdere vormgeving van deze hoofddoelstelling voorstellen. Daarbij wordt veel aandacht geschonken aan de *bereikbaarheid*. Die vormt immers een uiterst belangrijke voorwaarde voor het daadwerkelijke bezoek aan de binnenstad.

De *veelkleurigheid en diversiteit* die onze binnenstad kenmerkt, benutten we niet alleen, maar bouwen we ook uit. Door te voorkomen dat de ene functie de andere domineert, bewaren we het evenwicht, in het besef dat dit in een dynamische en levendige binnenstad altijd iets tijdelijks is en permanent aandacht behoeft. *Kwaliteitsverbetering* voorkomt eenzijdigheid en maakt de binnenstad aantrekkelijk voor een breed publiek. De binnenstad kent vele verschillende deelgebieden, ieder met een eigen identiteit en functie (wonen, winkelen, werken, horeca, enzovoort). Met de ontwikkeling van een aantal sfeergebieden geven we ze een impuls en maken we voor verschillende interesses duidelijk wat de binnenstad aan gevarieerde mogelijkheden te bieden heeft. Niet alles gebeurt op dezelfde plek en in een beperkt tijdsbestek. Door in te zetten op spreiding van functies en activiteiten in tijd en ruimte benutten we de mogelijkheden van de binnenstad optimaal.

Een aantrekkelijke binnenstad is een *duurzame* binnenstad met een gezond leefklimaat voor bewoners en bezoekers. De kwaliteit van de *openbare ruimte* maakt het alleszins de moeite waard om het publieke domein voor een breed publiek beschikbaar, toegankelijk en aantrekkelijk te houden.

### 1 De binnenstad blijft open tijdens de verbouwing

*Niet alleen de langere termijn is van belang. De eerstkomende jaren zijn beslissend.*

Een aantal projecten die voor de binnenstad van groot belang zijn stat inmiddels op stapel. De ontwikkeling van de Oostwand is ver gevorderd en de bouw van Forum kan naar verwachting in 2009 starten. De planontwikkeling van de Noordwand is gestart. In het voorjaar van 2009 wordt duidelijk of de binnenstad de tram kan verwelkomen. In 2010 kan een begin worden gemaakt met de herinrichting van de Diepenring. De uitvoering van deze grote projecten zal een groot aantal jaren in beslag nemen. In de binnenstad zullen we lange tijd getuige kunnen zijn van grote en spraakmakende bouwwerkzaamheden. Werkzaamheden waaraan de vernieuwing waarmee de stad bezig is heel goed af te lezen zal zijn. Maar die werkzaamheden zullen ook druk uitoefenen op het functioneren en de aantrekkelijkheid van de binnenstad.

Met het formuleren van een perspectief voor de binnenstad op langere termijn zijn we er daarom niet. Ook gedurende de jaren waarin een grote vernieuwingsoperatie zich voltrekt, zal de binnenstad een zodanige kwaliteit moeten handhaven en bieden, dat de bezoekers in grote getale blijven komen. We streven er dan ook naar om van de vernieuwingswerkzaamheden in de binnenstad op zichzelf een reden te maken om de binnenstad te bezoeken. We kunnen er immers onze eigenzinnig Groningse traditie van spraakmakende vernieuwing goed mee laten zien. In samenhang met een uitgekende bouwplanning en een goed bereikbaarheidsplan ontwerpen we dan ook een activiteiten- en evenementenprogramma dat een grote stroom bezoekers naar de binnenstad blijft trekken. Deze eerste

## Raadsvoorstel - Binnenstad. Nu

en belangrijkste opgave zal de inzet vragen van een groot aantal betrokkenen, waaronder ondernemers, Marketing, Forum en andere culturele instellingen, en een beroep doen op hun inzet en creativiteit.

### 2 Binnenstad en omgeving in samenhang

*Rondom de binnenstad ontwikkelen zich nieuwe functies en gebieden, die een toevoeging betekenen voor het binnenstadsaanbod. Door deze gebieden in samenhang met de binnenstad te ontwikkelen versterken we beide.*

Er zijn steeds meer functies die qua omvang of bereikbaarheidseisen niet (meer) in de 'oude' binnenstad kunnen of willen functioneren, zoals functies die een zeer groot bereik hebben en op (inter)nationaal niveau een rol spelen. Of ruimte-extensieve functies, die juist veel publiekstromen genereren. Bijvoorbeeld UMCM, RUG en het Kunstvakonderwijs. Functies die vaak extra kleur aan de stad geven, maar die aan de rand of iets verder weg van het centrum een plek hebben gevonden. Het centrum van de binnenstad kan optimaal van de kwaliteiten van deze gebieden profiteren door daar ontwikkelingen te stimuleren die een aanvulling op en versterking van de binnenstad leveren.

Het stationsgebied is bij uitstek zo'n gebied. Natuurlijk als entreegebied, maar bovenal als visitekaartje van de binnenstad. Een aansprekend, dynamisch en aanvullend programma zorgt ervoor dat het binnenstadsgevoel al bij het station begint.

Betere verbindingen zijn hard nodig, om combinatiebezoek over en weer uit te lokken en meer synergie te genereren. Een goede openbaar vervoerverbinding van het centrum met het Stationsgebied, het UMCG en het Ebbingekwartier, naast natuurlijk een goede verbinding met de regio heeft grote betekenis voor de ontwikkeling van de binnenstad. Ook voor het Sontplein/Damsterdiep en de Westerhaven streven we naar aantrekkelijke, kortsluitende en sociaal veilige routes voor het langzame verkeer. Deze verbindingroutes zien we als 'gangmakers' voor de ontwikkeling van deze relatie.

- Voor de binnenstad vervult het Stationsgebied een belangrijke functie als *entreegebied en als visitekaartje*. Dit stelt eisen aan de bereikbaarheid, aan het te realiseren programma (aanvullend aan de binnenstad, grootschalig, bezoekersintensief, uitnodigend) en aan de route(s) van het station naar de binnenstad. Vanwege de barrièrewerking van het spoor is een goed vormgegeven route cruciaal, om ten volle van de strategische ligging nabij de binnenstad te profiteren. Naast een passerelle over het spoor en een goed ingerichte openbare ruimte, gaat het dan vooral om een directe verbinding naar de binnenstad.
- Het *UMCG* is de grootste werkgever met 10.000 werknemers en ruim 1,2 miljoen bezoekers per jaar. De relatie tussen het UMCG en de binnenstad willen we nadrukkelijk verbeteren, om hier ook economisch van te kunnen profiteren.
- De ontwikkeling van het *Ebbingekwartier* tot een creatieve zone, tezamen met de realisatie van CIBOGA (met een stevige impuls voor wonen en parkeren) is een goed antwoord op de zwakke positie die het noordelijk deel van de binnenstad in de afgelopen jaren heeft gekenmerkt.
- Met de ontwikkeling van de *Westerhaven* heeft de westkant van de binnenstad een succesvolle impuls gekregen. Naast een zeker onderbenut deel van het complex verdienen de routes naar de binnenstad aandacht.
- Er is gekozen voor de ontwikkeling van het *Sontplein* als de nieuwe locatie voor grootschalige detailhandel. Naast een goede verbinding met citybus is vooral een aantrekkelijke wandelroute noodzakelijk om bezoek aan de binnenstad goed mogelijk te maken. Het Damstereiland speelt hierbij een belangrijke rol, terwijl tevens nieuwe mogelijkheden voor Steentilstraat/Oosterstraat en Nieuweweg/Poeleplein ontstaan. Mogelijk biedt een snelle verbinding over het water ook nog kansen (bijv. watertaxi).

## Raadsvoorstel - Binnenstad. Nu

### 3 De tram en de binnenstad.

*Groningen onderzoekt of na 60 jaar de tram weer terug kan komen.*

De binnenstad heeft er groot belang bij dat bezoekers uit Stad en Ommeland er gemakkelijk kunnen komen. Is het niet per fiets of te voet, dan het liefst met openbaar vervoer. Met de ontwikkeling van een hoogwaardig regionaal OV-netwerk, Kolibri, bieden we de regionale bezoekers een volwaardig alternatief om snel vanuit de wijde omtrek naar het centrum te komen. Omdat de grenzen aan het aantal bussen dat de binnenstad kan aandoen zijn bereikt, wordt onderzocht of de komst van de tram realiseerbaar is en een bijdrage aan de economische en culturele ontwikkeling van de binnenstad kan leveren. Hierbij is o.a. aan de orde dat de tram mogelijk een duurzame oplossing kan leveren, doordat een groot aantal bussen, zo niet alle, op termijn zou kunnen verdwijnen uit in ieder geval het gebied rondom de Grote Markt, de plek waar we de komende jaren enorm investeren.

We gaan na of en in hoeverre de tram een bijdrage kan leveren aan de goede verbindingen van de binnenstad met omliggende bronpunten en de wijken in noorden en oosten van de stad.

De mogelijke komst van de tram kan niet alleen een enorme impuls geven, het is ook een ontwikkeling met grote impact voor alle andere functies die zich in de binnenstad bevinden. Zo kan de vermindering van het ruimtebeslag door de bus mogelijkheden bieden voor de herinrichting en vergroting van de openbare ruimte en daarmee voor andere gebruikers dan voetgangers en fietsers. De binnenstad staat voor de opgave om qua inrichting en gebruik van diverse straten en pleinen een goed evenwicht te vinden tussen de belangen van snel openbaar vervoer en die van ondernemers, fietsers, leveranciers, evenementen, kermis en markt. Als invoering van de tram een reële optie blijkt zal bij de tracékeuze zorgvuldig moeten worden nagegaan hoe inpassing van de tram kan gebeuren. Ook is er de opgave om dat wat we willen bereiken met de ontwikkeling van Grote Markt, Forum, Oost-en Noordwand en herinrichting Diepenring optimaal in verband te brengen met de bereikbaarheid voor het openbaar vervoer. We willen immers het evenwicht in de binnenstad herstellen en de Grote Markt weer die centrale positie geven, die deze ooit ook had.

De komende maanden staan in het teken van de discussie over de tram. De uiteindelijk te maken keuzen zullen dan ook mede richtinggevend zijn voor verdere uitwerking van een aantal voornemens en maatregelen die voor de komende jaren voor de binnenstad op het programma staan.

### 4 Een betrokken binnenstad

*Met inzet en betrokkenheid van velen werken aan permanent vernieuwen. Samen aan het stuur van de binnenstad.*

In de binnenstad is sprake van een groot aantal belangen en vele belanghebbenden. Dat vraagt soms om ingrijpende keuzes en altijd om duidelijke sturing. De wijze waarop het binnenstadsbeleid de afgelopen jaren vorm heeft gekregen, heeft veel goeds gebracht: het Verkeerscirculatieplan, het Bestemmingsplan Binnenstad, het OV-en fietsbeleid, Binnenstad Beter en Ruimte voor Ruimte. Naast duidelijke en soms strakke regelgeving zijn ook overheidsinvesteringen ingezet als trekker voor een zich ontwikkelende binnenstad. Zo hebben het Groninger Museum, het Waagstraatcomplex en de Westershaven een enorme betekenis voor de binnenstad gehad en verwachten we een zelfde, zo niet meer effect van Forum en de aanpak van de Oost- en Noordwand van de Grote Markt.

Als overheid doen we het niet alleen. Om alle ambities die we voor de binnenstad hebben te kunnen realiseren, is de inzet en betrokkenheid van velen nodig: ondernemers, ontwikkelaars, bewoners, winkeliers, horeca, vervoerders, werkgevers en natuurlijk de bezoekers die zich thuis willen voelen in een levendige en bruisende binnenstad.

Die inzet en betrokkenheid en ook de (nieuwe) vragen en wensen van ondernemers en publiek, maken een sturingsconcept noodzakelijk dat meer en meer gebaseerd is op het stimuleren en faciliteren van

## Raadsvoorstel - Binnenstad. Nu

initiatief en investeren, op samenwerken, waarbij soms wordt gegeven en soms wordt ontvangen, en op overleg en communicatie. Een concept ook waarin de overheid het voortouw neemt, een voorbeeldfunctie vervult en een beroep doet op de energie en verantwoordelijkheid van burgers en belanghebbenden. De binnenstad vernieuwen en beheren we met z'n allen. In een 'betrokken binnenstad' weten velen zich betrokken bij het wel en wee van de binnenstad. De binnenstad maken we aantrekkelijk door duidelijke regels af te spreken, door elkaar aan te spreken en ook door cenmaal afgesproken en vastgestelde regels ook consequent te handhaven. Met dit alles wordt de binnenstad meer en meer waarvoor hij is bedoeld: een plek en evenement voor iedereen!

De binnenstad beschikt over een groot aantal overlegorganen en platforms waarbij gemeente en een breed spectrum aan belangenorganisaties elkaar treffen. In een nadere beschouwing willen we komen tot een oordeel met betrekking tot de efficiency en effectiviteit ervan. Ook nemen we de interne organisatie nog eens onder de loep. We bezien de mogelijkheden van deregulering in de binnenstad. Met de voortzetting van het Huiskamerproject en optimale communicatie blijven we werken aan een aantrekkelijke binnenstad met een publiek domein waar we ons mee onderscheiden en waar we trots op mogen zijn.

### 5 Speerpunten van de kwaliteitsimpuls

*Samen met veel betrokkenen werken we op vele fronten en met een breed programma. De bouwstenen van een attractieve vernieuwende binnenstad.*

Voor binnensteden geldt dat het prettig doorbrengen van de tijd, het ontmoeten en verrast worden, een steeds belangrijker functie wordt. Mensen willen in het stadscentrum een bijzondere combinatie van detailhandel, vrije tijd, dienstverlening, horeca en cultuur tegenkomen waardoor ze nieuwe prikkels opdoen en vermaakt worden. Ze gaan minder doelgericht voor een bepaald koopje naar de stad maar wandelen rond, lopen ergens tegenaan, eten een broodje en ontmoeten bekenden. Het is een ontwikkeling die de laatste jaren groeit en die zorgt voor een flinke toename van het aantal bezoekers en de bestedingen in de binnenstad.

Om nationaal en regionaal steeds weer aantrekkelijk te zijn, zetten we in op continue vernieuwing. Vernieuwing om elke keer weer verrassend te zijn en vooral herhalingsbezoek te stimuleren. Niet alleen door in te spelen op nieuwe ontwikkelingen, maar juist ook door de huidige topkwaliteiten beter in beeld te brengen en uit te bouwen. Daarbij focussen we op de *veelkleurigheid en diversiteit* van de verschillende sfeergebieden.

#### • Duurzame binnenstad

Gezien het intensieve gebruik van de binnenstad moet hier het leefmilieu aan de hoogste eisen voldoen. De mogelijke komst van de tram en het schoner en stiller worden van de bus, maar zeker ook de uitbreiding van het autoluwe gebied en verdere stimulering van het fietsgebruik zijn hierbij van groot belang. In goed overleg met ondernemers en horeca zoeken we naar oplossingen die bijdragen aan een energieneutrale (binnen)stad. De binnenstad is niet alleen de huiskamer, maar ook de etalage van de stad. Een duurzame stad is ook een *gezonde binnenstad*, die uitnodigt tot beweging en die de groenstructuur niet alleen versterkt, maar ook zichtbaar en bruikbaar maakt. Er is alle reden om van duurzaamheid een ijkpunt te maken van de diverse maatregelen en projecten waarmee we de economische en culturele ontwikkeling van de binnenstad willen versterken.

#### • Het economisch en cultureel hart

Rond de Grote Markt, de Vismarkt en het kernwinkelgebied stimuleren we de concentratie van gevarieerde detailhandel, de markt, informatie, horeca en vrije tijd. Het is het brandpunt van de stad, een plek voor iedereen, met grote economische en culturele betekenis en grote



## Raadsvoorstel - Binnenstad. Nu

dynamiek. Met de ontwikkeling van Forum, de Oost-en Noordwand bieden we ruimte aan de verbetering van de ruimtelijk functionele structuur en kiezen we voor een nieuwe publiekstrekker, die zorgt voor grote loopstromen in dit gebied. De gebouwen rondom de Grote Markt, de activiteiten die ze herbergen en de openbare ruimten zijn bij uitstek geschikt voor het organiseren van evenementen, die bewoners en bezoekers van de stad naar de binnenstad toe trekken. De realisatie van Forum en de Oostwand, de ontwikkeling van de Noordwand en mogelijk de tram geven het centrale plein van onze stad een ander aanzien, waarop inrichting en gebruik moeten worden afgestemd.

- **Groningen Winkelstad**

In vergelijking met andere steden doet de binnenstad van Groningen het qua economisch functioneren heel goed. We continueren de keuze voor een compact kernwinkelapparaat, waarbij we inzetten op het verstevigen van de winkel-8-structuur + route Westerhaven. Speerpunt hierbij is de ontwikkeling van Oost-en Noordwand met een trekker van formaat. Kwaliteitsverbetering denken we te kunnen vinden met meer nieuwe winkelformules, meer dure speciaalzaken, een nieuw warenhuis en mogelijk uitbreiding van overdekt winkelen. Naast de keuze voor het Sontplein als locatie voor grootschalige detailhandel willen we in de binnenstad extra ruimte voor grootschaliger eenheden mogelijk maken in de Noordwand en Damsterdiep, en door samenvoeging van kleinschalige eenheden. Voor straten als Gelkingestraat, Oude Ebbingestraat, Steentilstraat en Nieuweweg gaan we in samenwerking met de ondernemers na welke structuurversterkende maatregelen mogelijk zijn.

- **Wonen in de binnenstad**

Wonen in de binnenstad is en blijft in trek, voor bijna iedereen. In vergelijking met andere grote steden wordt de binnenstad intensief bewoond. Inclusief de Hortusbuurt herbergt de binnenstad circa 16.000 bewoners, waarvan de grootste groep op kamers wonende jongeren betreft. Het wonen draagt daarmee in belangrijke mate bij aan de levendigheid en sociale veiligheid van de binnenstad. Daarom, maar zeker ook gezien de groeiende vraag naar (binnen)stedelijk wonen van verschillende doelgroepen, staan we een versterking van de woonfunctie voor. Gezinnen, ouderen en het wat duurdere segment krijgen daarbij extra aandacht. Versterking realiseren we enerzijds door nieuwbouw en herontwikkeling op vrijkomende locaties (bijv. Minerva, garage Haddingestraat, Camera-locatie) en anderzijds door verbouw in het kader van Wonen boven Winkels, bij vrijkomende kantoorpanden en door het bewoonbaar maken van historisch waardevolle panden. Het aanbrengen van een aantal hoogteaccenten past hierbij.

Door zorgvuldig beheer en vernieuwing behouden we de gevarieerde woonkwaliteit van de bestaande buurten in en rondom de binnenstad. Aan de westkant van de binnenstad stimuleren we een monumentale zone, zowel historisch als qua nieuwe architectuur, die gericht is op wonen in een relaxte stedelijke omgeving met terrassen aan het water en de bruine vloot voor de deur. In de Muurstraat/Hoekstraat willen we de prostitutie afbouwen en tot woongebied transformeren, met karakteristieke kleinschalige woningbouw. In de Hortusbuurt is wonen veel kleinschaliger, met de groene omgeving van het Noorderplantsoen en de verborgen hofjes als belangrijkste kwaliteit. Bepaalde delen van Binnenstad-Oost kennen een mindere kwaliteit. Deze buurt komt in aanmerking voor een nadere studie naar de ontwikkelingskansen en het versterken van het wonen (voor meerdere doelgroepen) in het bijzonder.

Meer wonen vraagt om parkeervoorzieningen, die we onder andere realiseren door het bezoekersparkeren te vervangen door buurtstalling. Tevens moet de binnenstad beschikken over onderwijs-, speel- en kinderopvangmogelijkheden.

- **Horeca**

Het gaat goed met de horeca. Het aantal bedrijven groeit en er wordt goed verdiend. Horeca levert een wezenlijke bijdrage aan een levendige en gevarieerde binnenstad en zorgt er mede

## Raadsvoorstel - Binnenstad. Nu

voor dat na sluitingstijd de binnenstad aantrekkelijk en levendig blijft. In de omgeving van de Poelestraat/Peperstraat vinden we het 'uitgaanscentrum' met geconcentreerde horeca en restaurantjes, voor een divers maar vooral jonger publiek. De nachthoreca zorgt overdag voor een doodse aanblik. Mogelijk ontstaan tussen Forum en de Damsterdiepgarage meer loopstromen waarop de daghoreca kan inspelen. Door de horeca te betrekken bij het evenementenprogramma ontstaat voor beide partijen een meerwaarde. In Binnenstad-Zuid-Oost en dan met name op het Poeleplein en het Kattendiep, zijn mogelijkheden voor een upgrading van het verblijfsklimaat. We stimuleren de ondernemers daarbij hun verantwoordelijkheid te nemen. Groningen ontbeert nog een 5-sterren hotelaccommodatie. Een locatie in of aan de rand van de binnenstad zou wenselijk zijn.

- **Warenmarkt**

Binnensteden manifesteren zich veelal onderscheidend op sfeer. Een aantrekkelijke en goed functionerende warenmarkt vormt een attractie voor Stadjers en bezoekers uit regio en buitenland (Duitsers). De kwaliteit van de markt in de binnenstad staat onder druk, ook als gevolg van het veranderende consumentengedrag. Juist nu kan de kracht van de markt eruit bestaan dat zij inspeelt op niches in de markt: voedings- en speciaalzaken zijn deels uit de binnenstad verdwenen. Een kwaliteitsslag van de warenmarkt is dan ook wenselijk en noodzakelijk. Daarbij worden ook de mogelijkheden van de locaties Grote Markt en Vismarkt gezien in verband met de mogelijke inpassing van de tram en het uit te breiden evenementenprogramma.

- **Meer groen**

De binnenstad kent een kwalitatief hoogwaardige groenstructuur. Het Martiniekerkhof, de Prinsentuin, de singels en diverse meer 'verborgen' hofjes en binnentuinen zijn belangrijk voor het leefmilieu en worden daarom door het bestemmingsplan beschermd. Een versterking van de groene kwaliteit is gewenst in verband met onze duurzame ambities en de klimaatverandering. Met projecten als Meer Bomen in de Binnenstad, de herinrichting van de Diepenring, het beter zichtbaar maken van de 'verborgen plekken' in de stad en de subsidie voor groene daken willen we de komende jaren de eerste stappen zetten.

- **Binnenstad aan het water**

Groningen, en zeker ook de binnenstad, heeft een lange geschiedenis met het water en de scheepvaart. De binnenstad is er met de Diepenring zelfs mee omringd: een karakteristieke groen-blauwe zone langs de rand van de binnenstad, die het waard is om heringericht te worden tot een meer aantrekkelijk verblijfsgebied. In dat verband verdient de kwaliteit van het wonen in de Diepenring een impuls. Het water waarover we beschikken biedt mogelijkheden voor initiatieven in het kader van museumactiviteiten, toerisme, duurzame watertaxi's en evenementenorganisatie, onder andere aan de Hoge en Lage der A en havenfaciliteiten in de Oosterhaven. De afvalwaterlozing van de woonschepen wordt binnenkort gesaneerd. We willen profiteren van de verbeterde waterkwaliteit van de Singels, door deze beter voor het publiek toegankelijk te maken.

- **De historische (binnen)stad**

Het historische karakter van de binnenstad blijft sterk bepalend voor het eigen gezicht en de aantrekkingskracht van de binnenstad. Dat wordt zichtbaar door de vele monumenten en beeldbepalende panden die de binnenstad rijk is en in het historisch samenstel van straten en pleinen. Naast de zichtbare kwaliteit van de historische binnenstad kennen we ook de 'verborgen stad'. De stad voor wie hem wil zoeken, en waar je de rust ervaart te midden van het rumoer van de binnenstad. Meest in het oog springend zijn de hofjes, die nog altijd een woonfunctie hebben.

De historische achtergrond is een kwaliteit op zich en trekt vele bezoekers naar de binnenstad.

## Raadsvoorstel - Binnenstad. Nu

- **Spraakmakende evenementen**

Naast fysieke vernieuwing onderscheiden we ons met een spraakmakend evenementenprogramma en ons culturele aanbod. We hebben het Groninger Museum, het Forum en grote spraakmakende festivals als Noorderslag, Eurosonic, Noorderzon en Noorderlicht. Samen met RuG en Hanzehogeschool zetten we Groningen op de kaart als jonge, duurzame en talentvolle cultuur- en kennisstad. Streven is om vier keer per jaar een topevenement te hebben, waarmee we ons vernieuwende en uitdagende karakter laten zien, en veel bezoekers uit de regio en daarbuiten aantrekken en waar andere initiatieven op aan kunnen haken. Van groot belang is goede afstemming met de programmering van de culturele instellingen. Met name is een verrassende, gevarieerde en aansprekende programmering van Forum cruciaal voor de aantrekkingskracht voor de binnenstad op langere termijn. Zeker ook voor de periode waarin grote bouwprojecten in de binnenstad in uitvoering zijn, verwachten we veel van een goed evenementenprogramma en het cultuuraanbod waarover de binnenstad beschikt.

- **De creatieve binnenstad: het Ebbingekwartier**

Ter versterking van de noordzijde van de binnenstad ontwikkelen we het Ebbingekwartier met innovatieve en creatieve bedrijvigheid, kennis en cultuur. Een vernieuwende omgeving met broedplaatsen, werkplaatsen en podia en mogelijk een locatie waar het kunstvakonderwijs tot verdere bloei kan komen. De economie en de werkgelegenheid, ook voor lager opgeleiden, is gebaat bij de ontwikkeling van creatieve processen en de groei van de creatieve industrie.

- **De veilige binnenstad.**

Door inzet van velen is het gevoel van veiligheid bij bewoners en bezoekers de afgelopen jaren toegenomen. Alertheid blijft zeker geboden, want in onze drukke binnenstad, met zo veel activiteit, is het risico van conflict en overlast heel reëel en op sommige tijdstippen en locaties verhoogd aanwezig. In samenwerking met ondernemers, bewoners en politie werken we dan ook aan een binnenstad waar sprake is van veilig uitgaan en veilig ondernemen en waar woonbuurten zo weinig mogelijk hinder ondervinden van de met verslaving gepaarde gaande overlast. Doordat instellingen samen met corporaties aan de groep die daarop is aangewezen een passend aanbod van hulp en huisvesting bieden, is er ook voor hen ruimte in de binnenstad.

## Raadsvoorstel - Binnenstad. Nu

### 6 De bereikbare binnenstad

*De binnenstad bereikbaar voor iedereen. Een goed evenwicht tussen de verschillende vormen van vervoer.*

Een uitstekende bereikbaarheid is voorwaarde om het bezoekers, werkers en bewoners daadwerkelijk mogelijk te maken de binnenstad op een snelle en veilige manier te bereiken. In de Structuurvisie Stad op Scherp schetsen we de maatregelen om de bereikbaarheid van de stad in de toekomst te kunnen blijven garanderen. De aanpak van de Zuidelijke Ringweg als levensader voor de stad, die nu dichterbij is gekomen, is ook voor de binnenstad van zeer grote betekenis.

De binnenstad en directe omgeving biedt werkgelegenheid aan duizenden arbeidsplaatsen. Ook vindt een groot aantal studenten hier hun studieplek. Dit woon-werkverkeer betekent drukte in de ochtend- en avondspits op werkdagen en dan vooral op de ringwegen.

De andere bezoekers van de binnenstad komen meer gespreid over de dag en daarnaast vooral op zaterdag en koopzondagen. De modal-split van deze bezoekers is evenwichtig verdeeld in vier min of meer gelijke kwarten: automobilisten, ov-gebruikers, fietsers en voetgangers. Bij de regionale bezoekers zien we een groeiend autogebruik.

De binnenstad zal zich de komende jaren in een groeiende bezoekersstroom kunnen verheugen. Dit is het gevolg van de economische en culturele ontwikkeling in het centrum zelf, maar zeker ook door de ontwikkeling van de locaties en dynamo's rondom de binnenstad. Optimale bereikbaarheid van een goede en veilige verbinding tussen deze locaties en het centrum van de binnenstad is van groot belang. Omdat de binnenstad optimaal kan profiteren van combinatiebezoek.

Om de bereikbaarheid van stad en binnenstad in de toekomst te kunnen blijven garanderen kiezen we voor een kwaliteitsimpuls in het openbaar vervoer, indien mogelijk met de introductie van de tram en met een verfijnder fietsnet. De auto houden we zo veel (en zo ver) mogelijk uit de binnenstad. Door uitbreiding van het autoluwe gebied in de binnenstad en door het bieden van goede parkeermogelijkheden zo veel mogelijk aan de randen van zowel de stad (P+R) als de binnenstad maken we het centrum optimaal bereikbaar voor de verschillende vormen van vervoer. Bij de voorziene groei zal de huidige verdeling in kwarten dan ook worden gewijzigd: meer mensen zullen gebruik maken van openbaar vervoer en fiets.

#### **Auto**

De autobereikbaarheid is voldoende om een forse groei op te vangen. Met de uitbreiding van P+R-voorzieningen aan de rand van de stad en een goed citybus-systeem realiseren we een snelle route naar de binnenstad. Tot 2014 realiseren we met de ontwikkeling van Damsterdiep (540 pp), CIBOGA (1250 pp) en Forum (460 pp) voldoende parkeervoorzieningen. Op de langere termijn biedt het stationsgebied voldoende perspectief. Wel verdient de kwaliteit van een aantal parkeergarages een impuls (aanrijroute, vindbaarheid, comfort, looproute naar de binnenstad).

Met de realisatie van Berlagebrug, Sontbrug en een verbinding door de Oosterhamrikzone verbetert de bereikbaarheid van het zuid-oosten van de (binnen)stad. De Diepenring vervult na herinrichting een goede ontsluiting van de binnenstad en aanliggende wijken. Deze herinrichting en upgradering is mogelijk doordat de huidige parkeerfunctie wordt overgenomen door de parkeergarages Damsterdiep en Forum. Ook het overige kort parkeren in de binnenstad wordt zo veel mogelijk beperkt. De goede verbinding van Sontplein/Damstereiland met de binnenstad maakt de verbetering van het verblijfsklimaat in Binnenstad-Zuid-Oost mogelijk, waaronder de uitbreiding van het autoluwe gebied in de Steentilstraat.

#### **Venstertijden/stadsdistributie**

Het centrumgebied van de binnenstad is grotendeels gesloten voor autoverkeer. Er rijden bussen, taxi's, vuilniswagens, hulpverleningsdiensten en auto's van bewoners. De ondernemingen worden bevoorrad binnen de venstertijden. Er is momenteel geen aanleiding de venstertijden of het venstergebied te wijzigen. In de toekomst achten we meer innovatieve vormen van stadsdistributie

## Raadsvoorstel - Binnenstad. Nu

wenselijk. Ook moeten we inspelen op ontwikkelingen als Europese wetgeving die de levering van verse goederen buiten de venstertijden wil toestaan.

### **Openbaar vervoer**

De kwaliteit van het openbaar vervoer naar en in de binnenstad bleef de afgelopen jaren achter ten opzichte van de investeringen in de autobereikbaarheid en parkeren. Met de ontwikkeling van het Kolibri-netwerk, de mogelijke introductie van de tram in de binnenstad en de ontwikkeling van het stationsgebied als super-ov-knooppunt halen we deze achterstand ruimschoots in en wordt de binnenstad ook voor de regio optimaal ontsloten.

In geval van de introductie van de tram zullen bussen in de toekomst de Grote Markt niet of in veel mindere mate aandoen en halteren aan het Zuiderdiep, mogelijk de Diepenring en Hoofdstation. De kwaliteit van het P+R systeem is gekoppeld aan de directe, snelle en hoog frequente verbinding naar het hart van de stad. We zetten vol in op de uitbreiding van dit succesvolle systeem. Wel willen we het aantal citybussen dat naar het hart van de binnenstad doorrijdt verminderen, ten gunste van het verblijfsklimaat. Mogelijk kan de tram een deel van de functie van de citybus overnemen.

### **Fiets**

Groningen is fietsstad en dat vinden we een groot goed. Een groot deel van het binnenstadsbezoek komt per fiets. We staan voor de toekomst een groeiend aandeel van het fietsgebruik naar de binnenstad voor. Knelpunten zijn er op verschillende routes van en naar de binnenstad waar bus en fiets om de ruimte strijden. In een enkel geval zitten fietsers en voetgangers elkaar in de weg. We streven er naar de conflicten tussen bus en fiets te verminderen of te vermijden. Bij de studies naar de mogelijkheden van de tram gaan we er van uit de routes van tram en fiets zo veel mogelijk te scheiden en de fietsroutes naar de binnenstad duidelijk en veilig te ontwerpen. We blijven er op inzetten dat het fietsen naar en in de binnenstad aantrekkelijk is. De fietser moet zich in de binnenstad welkom weten door voldoende stallingsmogelijkheden van hoge kwaliteit (comfortabel, gratis). Door omvangrijke uitbreiding van overdekte en bewaakte stallingen (Forum, Noordwand, Haddingestraat), voor (kort stallen) goede mogelijkheden in de openbare ruimte, en zeker ook door goede vindbaarheid, voorkomen we een te zware belasting van de schaarse openbare ruimte. Ruimte waar ook anderen – voetgangers, bezoekers van terras, markt of evenement – graag gebruik van maken.

## Raadsvoorstel - Binnenstad. Nu

### 7 De openbare ruimte is van ons allemaal

Het is druk in de binnenstad. Gelukkig maar. Heel veel mensen trekken om een groot aantal redenen naar de binnenstad en zorgen daarbij voor wisselende drukte vooral in het kernwinkelgebied en de horecalocaties. Met Binnenstad Beter en het project Ruimte voor Ruimte hebben we de openbare ruimte opnieuw ingericht met aantrekkelijke bestrating, verlichting en straatmeubilair. Door daarbij een eenduidig en duidelijk beleid te voeren voor uitstallingen, reclame en terrassen hebben we de binnenstad veel meer ruimte kunnen geven. Ruimte die met recht weer publiek domein is, van ons allemaal. Een domein waarin de voetganger centraal staat, want dat is immers wat een binnenstadsbezoeker uiteindelijk altijd wordt. Onze Groningse aanpak heeft ertoe geleid dat de waardering voor en het bezoek aan de binnenstad belangrijk is toegenomen..

Alle redenen om zorgvuldig met het publieke domein van de binnenstad om te blijven gaan. We blijven de voetganger centraal stellen en handhaven de uitgangspunten van Ruimte voor Ruimte. Uitgangspunt is dat iedere voetganger zich vrij in de, op sommige plekken en sommige momenten zeer drukke, binnenstad moet kunnen bewegen. We staan een binnenstad voor met een sociaal veilige omgeving, een schoon en goed onderhouden openbare ruimte, die toegankelijk is voor iedereen, en die de bezoeker een positief signaal geeft over de meest wenselijke manier van het gebruik ervan.

Het is daarbij wel zaak om actuele oplossingen te vinden voor nieuwe vragen die zich inmiddels voordoen, zeker ook gezien de groeiende stroom binnenstadsbezoekers die we in de toekomst verwachten. Meer bezoek betekent meer activiteit, waardoor op enkele locaties en sommige momenten in de week of het jaar binnenstadsbezoekers elkaar in de weg zitten. Economische belangen stellen de bestaande regelgeving ter discussie. Om een schone, levendige en aantrekkelijke binnenstad te houden is het wenselijk om meer en andere functies in de openbare ruimte een plek te geven: ondergronds afval, borden, straatmeubilair, toiletvoorzieningen, en meer groen en bomen. Maar ook in samenwerking met de ondernemers zullen we kijken waar (tijdelijke) sfeer verhogende maatregelen mogelijk zijn. De openbare ruimte moet de sfeer van de verschillende gebieden in de binnenstad ondersteunen.

We zien dat de handhaving lossier is geworden. Door goede communicatie en het stellen van duidelijk regels wordt het handhaven van een aantrekkelijke binnenstad er gemakkelijker op. Het spreiden van het bezoek qua tijd en ruimte kan hierbij oplossingen bieden. En zeker ook door de inrichting en de gebruiksregels in verschillende sfeergebieden aan te passen aan de functie ervan. Hiermee kan de binnenstad een grotere aantrekkingskracht krijgen op die bezoekersgroepen die nu redenen hebben om de binnenstad te mijden of elders alternatieven te zoeken.

Een aantal plekken in de openbare ruimte krijgt de komende jaren extra aandacht:

- De realisering van Forum, Oost- en Noordwand en de mogelijke komst van de tram hebben een grote impact op de Grote Markt, het centrum van ons publieke domein.
- Met de herinrichting van de Diepenring voegen we bij de entree van de binnenstad een zeer aantrekkelijke openbare ruimte toe. Door het parkeren te verwijderen en de rijbaan tot één te versmallen, geven we een belangrijke impuls aan de kwaliteit van de openbare ruimte.
- Om ook meer van de kwaliteiten van het water langs de singels te profiteren, willen we langs het Verbindingskanaal een publiek toegankelijke route realiseren. Hoge en Lage der A, en ook de Oosterhaven bieden belangrijke kansen voor het toerisme.
- Verbetering van de looproutes van parkeergarages en bronpunten aan de rand van de binnenstad naar het centrum. De verbinding alleen al is een stimulans om het aanzien en de inrichting ervan te ontwikkelen (bijvoorbeeld Ebbingestraten, Steentilstraat, Nieuweweg), en daarmee de voetganger een aantrekkelijk verblijfsklimaat te bieden.

## Raadsvoorstel - Binnenstad. Nu

### Communicatie Hoe verder op weg naar Binnenstad.Nu?

*Binnenstad.Nu maken we niet alleen, maar met elkaar. Waar kan de stad de komende tijd op rekenen?  
In gesprek over de toekomst van de binnenstad.*

De Structuurvisie Stad op Scherp/Groningen, gedreven stad bevat een opgave voor de binnenstad. Die is immers van grote betekenis voor de economische en culturele ontwikkeling van de stad. De binnenstad moet daarbij inspelen op ontwikkelingen die zich in en rond de stad afspelen en gebruik maken van de kansen die de binnenstad, de stad en de regio bieden. In het document dat u nu in handen heeft schetsen we de hoofdlijnen waarmee de bloei en groei van de binnenstad de komende jaren zichtbaar zullen worden.

Tijdens de voorbereidingen voor deze nota is het nodige onderzoek uitgevoerd, zijn de nodige discussies met tal van relevante belangengroeperingen en instanties gevoerd en heeft veel overleg op diverse momenten plaatsgevonden. Nu is het moment gekomen om het gesprek met de stad breder aan te gaan. Daarmee willen we de neuzen niet alleen zoveel mogelijk dezelfde kant op krijgen, maar ook de goede. Zeker ook omdat het de basis moet worden van een programma dat we gedurende de komende jaren in samenwerking met een groot aantal partijen zullen gaan uitvoeren. Het werken aan de binnenstad is een zaak van velen en vereist het initiatief, de inzet en de creativiteit van allen. Werken aan de voor de binnenstad noodzakelijke kwaliteitsimpulsen doen we daarom samen met iedereen die zich er bij betrokken weet. In eerste instantie richten we ons op de direct bij de binnenstad betrokken ondernemers, vastgoedeigenaren en ontwikkelaars, winkeliers, gebruikers, bewoners en andere belanghebbenden. Wij nodigen hen allen uit tot een intensieve, open en inspirerende gedachteswisseling over de Groningse binnenstad, nu en later.

Deze open discussie start voor de zomer met een presentatie aan de gemeenteraad. In de periode juni t/m augustus wordt het conceptdocument aangeboden aan en besproken met een aantal sleutelactoren: de GCC, Marketing Groningen, Horeca-Nederland, de CVAH (warenmarkt), Fietsersbond, bewonersorganisaties en Woonschepencomite.

Naar aanleiding van deze gesprekken en geleverde commentaren wordt het voorstel aangepast in de vorm van een inspraakversie. Met deze versie willen we het gesprek met de stad verder aan gaan en worden binnenstadsbezoekers, -bewoners en -gebruikers breder geïnformeerd en wordt hun inbreng gevraagd. Deze inspraakperiode loopt daarbij gelijk op met die van de structuurvisie voor de gehele stad en het groenstructuurplan en zal na de zomervakantie in september met een gecombineerde tentoonstelling (in de hal van RO/EZ) starten. En daarna worden vervolgd in de vorm van een aantal debatten en workshops over verschillende onderdelen en facetten van Binnenstad.Nu. De inspraak duurt zes weken.

Gedurende dezelfde periode wordt een uitvoeringsprogramma ontworpen.

Naar verwachting kan dan begin 2009 een definitief voorstel, incl. uitvoeringsprogramma, aan de raad ter vaststelling worden voorgelegd.

Nadrukkelijk is ervoor gekozen om de inspraak niet slechts te focussen op uiteindelijke vaststelling van het voorliggende document Binnenstad.Nu. Ook willen wij met de Groningse samenleving plannen ontwikkelen hoe we met elkaar diezelfde binnenstad de eerstkomende jaren aantrekkelijk kunnen houden als de verbouw (Forum, oostwand, noordwand, diepenring, tram...) gewoon doorgaat. Waar anderen al snel denken aan bedreigingen, gaan wij liever uit van kansen. Elk nadeel heb zijn voordeel, om met Cruyff te spreken.

Groningen heeft een traditie om het bouwen aan de stad te combineren (in eerste instantie leidt dat tot overlast) met culturele manifestaties c.q. festivals (veel mensen komen juist naar Groningen toe). Dat willen we nadrukkelijk weer gaan doen. Natuurlijk komen we als gemeente daartoe met eigen ideeën, maar we willen ze graag toetsen, delen, ontwikkelen en vervolmaken samen met Stadgers en anderen die daar ook een mening over hebben. Ook dat proces zal wat ons betreft dit najaar voortvarend in gang worden gezet.

## **Raadsvoorstel - Binnenstad. Nu**



## Verslag raadsclie. Ruimte en Wonen 17 september 2008 (gecombineerd met cie. . . .

### RAADSCOMMISSIE RUIMTE EN WONEN (GECOMBINEERD MET CIE. WERK EN INKOMEN EN RAADSCOMMISSIE BEHEER EN VERKEER)

**Besluitenlijst 17 september 2008**

**Plaats: nieuwe raadzaal**

**Tijd: 20.00 uur tot 21.30 uur**

**Aanwezig:** mevr. K. Hazewinkel (voorzitter), F. de Vries (wethouder), J. Dijkstra (wethouder), B. Oost (PvdA), A. de Rooij (PvdA), mevr. F. Slors (PvdA), M. Azghoughi (PvdA), E. Eikenaar (SP), J. Schaaf (SP), mevr. T. Kirienco (SP), mevr. A. Schlebusch (SP), mevr. B. de Boer (VVD), mevr. L. van Mameren (VVD), E. v.d.Wilt (D66), J. Luhoff (D66), S. Antuma (Student & Stad), D. de Haan (GroenLinks), H. Miedema (GroenLinks), mevr. A. Postma (GroenLinks), M. Gijsbertsen (GroenLinks), J. Vogel (CDA), B. Koops (CDA), D. de Jong (ChristenUnie), M. Jongman-Mollema (ChristenUnie) en H. Dijksterhuis (Griffie)

**Overige aanwezigen:** L. Huis in 't Veld, M. van Wijck (RO/EZ)

#### AGENDA

**In deze gecombineerde vergadering wordt aan de orde gesteld:**

- **Structuurvisie 2008 – 2020 Groningen, Stad op Scherp**
- **Impulsprogramma Binnenstad Nu**

**De voorzitter** introduceert **dh. Frank van Genne**, lector Vastgoed aan de Hanzhogeschool die vooraf een beschouwing zal geven op de beide bovengenoemde documenten.

**dh. van Genne** – opvallend dat evaluatie van vorige visie in dit stuk ontbreekt – veel doelstellingen geformuleerd op het vlak van bereikbaarheid en hoogwaardige openbare ruimte; eigenlijk zou de binnenstadsnotitie anders ingericht moeten worden – ambities die de gemeente heeft moeten door anderen gerealiseerd worden en dat maakt het lastig – terecht gewezen op aansluiting bij wensen van ondernemers en inwoners, maar de uitwerking daarvan ontbreekt – belangrijk stil te staan bij de relatie met de regio, de link met de regio wordt wel gelegd maar de uitwerking daarvan ontbreekt – voor versterking van de binnenstad worden een aantal functies genoemd maar eigenlijk “bestaat de binnenstad niet” (niet denken in aanbieders, maar in doelgroepen, segmenten (wonen, winkelen, werken) en producten – dat maakt de binnenstad niet zo homogeen als de notities veronderstellen – (niet alle doelgroepen in de binnenstad; welke dan wel en wat betekent dat dan..) – dat kan nader uitgewerkt worden en daar liggen ook de politieke keuzes achter die dan gemaakt moeten worden – “stuk kan de helft dunner als je niet telkens weer beschrijft hoe goed het eigenlijk gaat” – nodig om meer te sturen op bijv. analyse van verschillende gebruikersgroepen in de binnenstad; op sterke punten en op mogelijke verbeteringen; op input van ondernemers en ontwikkelaars; op gewenste kwaliteit en mogelijke ruimtelijke consequenties; dat alles vraagt om te nemen keuzes (afwegingen) – ander voorbeeld betreft de inrichting van de binnenstad met gele steentjes waarmee het gehele gebied één kwaliteit heeft gekregen, terwijl de binnenstad juist een verzameling is van verschillende gebieden met verschillende kwaliteiten die afzonderlijk benut en uitgenut moeten worden – juist die verschillende winkelgebieden vragen elk afzonderlijk om een aparte visie en die aparte visies ontbreken – *Aanbevelingen: meer werken in product-marktcombinaties – een betere bezinning op identiteit (geheel en delen) – meer afstemming met de invullers van het gebied – duurzaamheid zien als een kans in plaats van een randvoorwaarde*

**dh. Azghoughi** – visie regelmatig actualiseren; ambitie waarmaken.. (Forum, tram) – veel aandacht nodig voor bereikbaarheid per openbaar vervoer, auto en fiets – Groningen winkelstad: naast winkelaanbod ook kijken particulier ondernemerschap – breder aanbod nodig als het gaat om wonen in

## Verslag raadsie. Ruimte en Wonen 17 september 2008 (gecombineerd met cie. . . .

de binnenstad – graag specifieke warenmarkt met streekproducten – meer aandacht voor thema “water” gecombineerd met aanpak diepenring – aandacht voor historische binnenstad (veel gevels met lelijke rolluiken) – binnenstad goed bereikbaar houden voor alle verkeersstromen, ook voor de auto – meer prioriteit voor kort parkeren in de binnenstad – *mevr. de Boer: is PvdA voorstander van parkeren onder de noordwand Grote Markt, bijv. onder een nieuwe ontwikkeling op de plek van het huidige ABN/AMRO blok* – **dhr. Azghoughi** – met parkeerplaatsen onder het Forum en straks de garage aan het Damsterdiep zijn er voldoende mogelijkheden; geen voorstander van parkeren onder de noordwand – aandacht voor inrichting van openbare ruimte in de binnenstad

**dhr. Schaaf** – pleit voor concentratie van prostitutie op 1 plek in de binnenstad (Nieuwstad) – tegen nog meer grootschalige detailhandel op het Sontplein – mist authentieke Groninger winkels in de Herestraat – Grote Markt Noordzijde; tegen parkeergarage op deze plek – wel aanpak nodig *achter* noordzijde Grote Markt (Rode Weeshuisstraat) – mist visie op aanpak Binnenstad-Oost

**mevr. de Boer** – vraagt het college deze visie terug te nemen en opnieuw te bezinnen – wanneer kan het kunstvakondervijs naar het CiBoGa-terrein – vrijkomende kantoorpanden herontwikkelen tot woonfuncties voor bepaalde doelgroepen, waarom gebeurt dat niet? – wel sterk voor een herontwikkeling aan de Grote Markt Noordzijde waarin ook een parkeergarage wordt opgenomen; waarom is de PvdA daar zo tegen? – *dhr. Azghoughi: geen hard nee gezegd tegen een dergelijke parkeergarage; als er een investeerder komt met een goed plan met parkeergarage is dat voor de PvdA bespreekbaar* – **mevr. de Boer:** aandacht voor bereikbaarheid UMCG (per tram en bus) – voorstander van verlenging winterterrassen – Poeleplein: wat wordt bedoeld met upgradering verblijfsklimaat Poeleplein – activiteiten (concerten) op het water, info – blij met extra aandacht voor herontwikkeling Binnenstad-Oost – welk principe wordt gehanteerd bij behoud voorzieningen in de binnenstad – wat wordt bedoeld met een publiektoegankelijke route langs het Verbindingskanaal

**dhr. de Haan** – kijk bij zuidelijke ringweg ook naar mogelijkheden van ondertunneling – college stelt voor terrein SuikerUnie 15 jaar braak te laten liggen, huidige groene bestemming handhaven evenals de huidige “natte structuur”; klopt het dat voor het gehele terrein een sloopvergunning is afgegeven? – verhuizing Academie Minerva, info – duurzaamheid moet zowel ijkpunt zijn als een kans die benut moet worden – tegen parkeergarage in de noordwand; zie collegeprogramma – in meer straten meer groen aanbrengen – iets doen aan leegstand boven winkels – voor hoogteaccenten in de stad op plaatsen waar dat kan; tegen ontwikkeling hoogbouw aan het einde van het Zuiderdiep – autoluw gebied uitbreiden tot meer dan alleen de Steentilstraat – extra fietsparkeren opnemen in nieuw plan voor de noordwand Grote Markt – waarom Ruimte voor Ruimte niet geëvalueerd in deze visie?

**dhr. Vogel** – visie GroenLinks op het terrein van de Suiker Unie wordt niet gedeeld door CDA – in binnenstadvisie zou meer nadruk gelegd moeten worden bij de toegankelijkheid voor gehandicapten – pleit voor “wisselplekken” voor straatkunst langs wandel- en looproutes in de stad

**dhr. Koops** – mist visie op cultuur, anders dan hetgeen is uitgesproken voor het Forum en het Groninger Museum – inspraakproces met geleidingen uit de stad niet terugbrengen tot lager niveau en heb vooral aandacht voor het communicatieproces

**dhr. de Jong** – gebied is meer dan alleen de binnenstad – meer denken in “sferen” in de binnenstad – vraagt of de “gele stenen” hun houdbaarheid hebben gehad; moet nader over gesproken worden – niet voor concentratie van prostitutie in één gebied als dat de Nieuwstad zou worden; verplaatsen naar een gedeelte van de stad waar je er niet mee geconfronteerd wordt als je dat niet wilt! – te laag ambitieniveau als het gaat om toerisme en recreatie; natuurlijke routes nodig – bereikbaarheid: voor een autoluwe binnenstad, maar wel bereikbaar voor auto’s – meer aandacht voor kort-parkeren op de wijze zoals dat in de Ebbingestraat is georganiseerd – diepenring: moet snel duidelijkheid over bestemming komen; mag (versmald) bruikbaar gemaakt worden voor autoverkeer; parkeren weg zodra de Damsterdiepgarage beschikbaar is – sluit aan als het gaat over toegankelijkheid voor gehandicapten – verwijst naar gastspreker als het gaat om dekkend maken van gebieden in de binnenstad waarvoor nog geen bestemming is aangegeven

## Verslag raadsie. Ruimte en Wonen 17 september 2008 (gecombineerd met cie. ...)

**dhr. Luhoff** – verwijst naar Maastricht, een bezoek waard – strekking van het betoog van dhr. van Genne strookt niet met de toon van deze visie en de verslagen van de lunchbijeenkomsten – succes van deze structuurvisie hangt samen met de mate waarin deze door de stad gedeeld en gesteund wordt – pleit voor aandacht voor het Ebbingekwartier – discussie noodzakelijk over terrein SuikerUnie – blijvend aandacht voor proces wijkvernieuwing – binnenstadsverhaal is te weinig visie; veel te weinig uitwerking in dit plan – ruimte geven aan “gebruikers” om de binnenstad te maken zoals die is

**dhr. Antuma** – binnenstadvisie mist analyse en missie (waar zijn we nu en waar willen we naar toe...) – deze visie prikkelt en kietelt niet en dat is jammer – bereikbaarheid: mogelijkheid tot parkeren in de noordwand zeker niet uitsluiten – stemt in met de genoemde clustering van de binnenstad en het hebben van een visie op deze clusters zoals genoemd door dhr. van Genne – ziet wel wat in hoogteaccenten in de stad (mits op de juiste plek en spannend) – een wezenlijke toekomstblik als de kabelbaan, ondergrondse distributie ontbreken in dit stuk – aandacht voor het element van communicatie in dit proces

**weth. Dijkstra** – sprake van een impulsprogramma, geen visie – veel ontwikkelingen zijn genoemd in dit stuk, voorzien van een uitvoeringstraject – sprake van een gezamenlijke opgave met marktpartijen om wezenlijke impulsen voor de stad te komen – voorbeeld daarvan is de Grote Markt Noordzijde *mevr. de Boer: als er een investeerder komt met een mooi plan voor de noordwand met een parkeergarage als voorwaarde, is dat voor het college bespreekbaar?*

**weth. Dijkstra** – als een dergelijk plan zou komen is dat bespreekbaar voor het college – verwijst naar een interview in “Der Spiegel” over de aantrekkelijkheid van de stad Groningen – relatie tussen stad en ommeland goed benadrukken – kijken naar mogelijkheden om de relatie tussen de bestaande bronpunten in de stad te versterken

*dhr. de Jong: stelt voor de tweede termijn met discussie volgende week in de raad te voeren, omdat daarvoor nu de tijd ontbreekt en mede gezien het feit dat er behoefte bestaat in de raad om op sommige onderdelen moties in te dienen; de commissie stemt hiermee in*

**weth. Dijkstra** – aandacht voor evenementen in de binnenstad – behoefte aan hotelaccommodatie in de stad met 4 of 5 sterren – plekken voor kunstuitingen, aantrekkelijk idee, wordt meegenomen – veel activiteiten gepland in kader van inspraakproces structuurplan

**weth. de Vries** – in structuurvisie ligt een wezenlijk andere rol voor de overheid opgesloten: meer faciliterend voor de stad om ontwikkelingen los te trekken – plek van de stad in de regio zo goed mogelijk beschreven – terecht gewezen op noodzakelijke aandacht voor delen van de binnenstad – SuikerUnie: in de komende 15 jaar geen ontwikkelingen – Noordwand Grote Markt: uitgangspunt wat aan de ontwikkelaar is meegegeven is om tot verbetering te komen zoals het gebied er nu bij ligt – doelstelling is daarbij niet om een parkeergarage te realiseren maar om het gebied “los te trekken”

**de voorzitter** sluit hierna de vergadering (21.30 uur)

## Agenda raadsce. Ruimte en Wonen 17 september 2008

### RAADSCOMMISSIE RUIMTE en WONEN

Concept-agenda: R&W 08/09  
Datum: woensdag 17 september 2008  
Tijd: 20.00 uur – 22.30 uur  
Plaats: nieuwe raadzaal  
Voorzitter: mevr. K. Hazewinkel  
Commissiegriffier: dhr H. Dijksterhuis ☎ 367 7724  
E-mail: [henk.dijksterhuis@griffie.groningen.nl](mailto:henk.dijksterhuis@griffie.groningen.nl)

#### Van 20.00 uur tot 21.30 uur:

Gecombineerde vergadering van de raadscommissies Ruimte en Wonen, Werk en Inkomen en Beheer en Verkeer waar in een opiniërende bespreking aan de orde wordt gesteld:

- Structuurvisie 2008 – 2020 Groningen, Stad op Scherp
- Impulsprogramma Binnenstad Nu

#### Van 21.30 uur tot 22.30 uur: raadscommissie Ruimte en Wonen

### OPENING EN MEDEDELINGEN

- a. Mededelingen voorzitter / wethouder
- b. Vaststelling agenda

#### A. ALGEMEEN DEEL

- A.1. Vaststelling conformstukken  
    Voorstel inzake plankostenkrediet de Held III
- A.2. Rondvraag

#### B. INHOUDELIJK DEEL

- B.1 Voorstel inzake verwerving gronden ten behoeve van ontwikkeling winkelcentrum Lewenborg

#### C. HUISHOUDELIJK DEEL

- C.1. Lange termijnagenda
- C.2. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname
- C.3 Vaststelling verslag 13 augustus 2008

## Verslag raadsie. Ruimte en Wonen 17 september 2008

### RAADSCOMMISSIE RUIMTE EN WONEN

Besluitenlijst 17 september 2008

Plaats: nieuwe raadzaal

Tijd: 21.45 uur tot 22.10 uur

**Aanwezig:** mevr. K. Hazewinkel (voorzitter), F. de Vries (wethouder), A. de Rooij (PvdA), E. Eikenaar (SP), J. Schaaf (SP), mevr. B. de Boer (VVD), E. v.d.Wilt (D66), S. Antuma (Student & Stad), D. de Haan (GroenLinks), H. Miedema (GroenLinks), J. Vogel (CDA), D. de Jong (ChristenUnie) en H. Dijksterhuis (Griffie)

**Overige aanwezigen:** J. Oeben en T. Zaal (beide RO/EZ)

#### Opening en mededelingen

##### Mededelingen voorzitter

- wijst op de gezamenlijke informatieavond over Meerstad op 30 september a.s. en op informatieavond over herziening WRO op 16 oktober a.s. graag even aanmelden bij de Griffie

##### Mededelingen wethouder

- vraag aan de commissie op welke wijze de Hoogbouwnota voorbereid moet worden: nu een definitieve nota die plekken aanwijst of voorbereiding door het college en discussie in een volgende vergadering? – de commissie besluit in meerderheid te kiezen voor optie 2
- op 16 oktober informatieve bijeenkomst over nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening (raadzaal)
- 0dB norm: college stelt volgende week beleidsregels vast; daarna bespreken in raadsie.
- Koningsweg: nog 2 cliënten waar huisvesting voor gevonden moet worden (echter: 1 zit in detentie en de ander is onvindbaar..)
- Lissabonstraat: alle problemen aangaande realisatie van het project blijken oplosbaar; later op terug
- Vogelaarwijken: programma maken en een keer met de raadscommissie op bezoek (okt/nov)
- Starterslening: nieuwe wetgeving in aantocht die gunstiger kan uitpakken dan starterslening; stelt voor dit onderwerp te laten rusten in afwachting van deze nieuwe regelgeving

##### Vaststelling agenda

toegevoegd: collegebrief evaluatie startersleningen  
voor het overige vastgesteld

#### A. ALGEMEEN DEEL

##### *A.1 VASTSTELLING CONFORMSTUKKEN.*

*Voorstel inzake vaststelling plankostenkrediet de Held III*

**mevr. de Boer** – waarom deze hoge plankosten?

**dhr. de Jong** – kan VWH Hoogkerk als derde partij hier bij betrokken worden?

**weth. de Vries** – plankosten hoog maar wel reëel – bereid na te gaan of VWH aan tafel kan maar die bereidheid zit niet bij iedereen (Twentse bouwers) tussen de oren

##### *A.2 RONDVRAAG.*

**dhr. Antuma** – info over plannen uitbreiding Euroborg naar raadscommissie?

**dhr. de Jong** – Zuiderweg: bedrijven met woningen, alleen voor bewoners De Kring; ook anderen?

**weth. de Vries** – geen rol voor de gemeente bij een nieuw stadion FC Groningen – over de Zuiderweg zal de wethouder telefonisch bij dhr. de Jong terugkomen

## Verslag raadsie. Ruimte en Wonen 17 september 2008

<b>B. INHOUDELIJK DEEL</b>
----------------------------

**B.1 VOORSTEL INZAKE VERWERFING GRONDEN TEN BEHOEVE VAN  
ONTWIKKELING WINKELCENTRUM LEWENBORG**

**dhr. Miedema** – info over plaatsing fietsenrekken

**dhr. de Jong** – blij met dit plan, nu snel uitvoeren

**weth. de Vries** – fietsenrekken zitten wel in dit plan; even duidelijk maken met een tekening nu snel beginnen met de uitvoering

**TOEGEVOEGD: BRIEF EVALUATIE STARTERSLENINGEN**

**dhr. de Jong** – materie even aanhouden tot de landelijke regelgeving verschenen is

**dhr. Vogel** – lijn college vasthouden

**C.1 LANGE TERMIJNAGENDA**

**dhr. de Jong** – LTA een reëel planningsinstrument laten zijn (vergelijk wat zou komen en beschikbaar kwam in de maand september)

**C.2 INGEKOMEN STUKKEN / STUKKEN TER KENNISNAME**

**dhr. Vogel** – brief inzake normering kamerverhuur: waarom lost college het probleem niet op

**dhr. de Haan** – bouwplan Spicastraat nu beschikbaar, prima – info over afvoeren van 2 monumenten van groslijst (genoemd pand bestaat niet)

**de Vries** – probleem m.b.t. kamerverhuur zonder aanvullende regelgeving niet op te lossen; bereid de mogelijkheden hiervan te bezien en kenbaar te maken

**C.3 VASTSTELLING VERSLAG**

het verslag van 13 augustus 2008 wordt ongewijzigd vastgesteld

*de voorzitter sluit de vergadering (22.10 uur)*

**TOEZEGGINGEN:**

## Raadsvoorstel - Plankostenkrediet De Held III

### **RAADSVOORSTEL:**

2007-2008

Ons kenmerk: RO 08.1648718

Registratienummer : GR 08.

Ingekomen op :

Onderwerp: Plankostenkrediet De Held III

Groningen,

Aan de raad,

#### **Inleiding.**

In de structuurschets "Buiten in de Stad" uit 1996 is de ontwikkeling van het noordwestelijk deel van de stad uitgewerkt. Hierin zijn o.a. de uitgangspunten voor woningbouw in het gebied uitgewerkt. De Held I en Gravenburg zijn inmiddels afgerond, fase I/II/haven van Reitdiep zijn in uitvoering en het bestemmingsplan voor De Held III is in procedure.

Met de voorbereidingen voor Reitdiep III/IV is een begin gemaakt.

Voor De Held III is het bestemmingsplan in procedure gebracht.

De planontwikkeling van De Held III vergt gemeentelijke inzet. Wij stellen u voor om hiervoor een planontwikkelingskostenkrediet te verstrekken.

#### **Het plan.**

Het plangebied wordt begrensd door De Held I, de Friesestraatweg, Gravenburg en het Kliefdiep en is bestemd voor woningbouw. Het betreft een bijzonder project: de ontwikkeling wordt geheel getrokken door een viertal marktpartijen uit Twente.

Met deze partijen is een intentieovereenkomst gesloten waarin de ruiling van gronden in Reitdiep III/IV, Piccardthof en De Held III tussen de Twentse partijen en de gemeente Groningen is geregeld. De intentieovereenkomst heeft een vervolg gekregen in de vorm van een samenwerkingsovereenkomst, waarin meer specifiek over de realisering van De Held III allerlei zaken zijn geregeld inclusief de financiële consequenties. Hierover is uw raad uitgebreid (vertrouwelijk) geïnformeerd. De voortgang, de financiën en de inhoud van de planvorming is enkele malen aan de raadscommissie gepresenteerd. Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in een bestemmingsplan dat nu in procedure is. Wij verwachten dat in 2009 in het gebied de eerste werkzaamheden te zien zullen zijn.

#### **Plankosten.**

Ondanks dat de Twentse marktpartijen verantwoordelijk zijn voor ontwerp en aanleg van alle infrastructuur, zal een behoorlijke gemeentelijke inzet nodig zijn om de verschillende deeltwerkingen van het bestemmingsplan te begeleiden en er goed op toe te zien dat de infrastructuur voldoet aan de vereiste kwaliteit, zodat het

## Raadsvoorstel - Plankostenkrediet De Held III

2

toekomstig beheer is gewaarborgd. In de samenwerkingsovereenkomst is de relatie tussen partijen over deze zaken vastgelegd.

In de gemeentelijke exploitatiebegroting bij de samenwerkingsovereenkomst is voor de kosten van gemeentelijke planbegeleiding € 1,6 miljoen geraamd.

De reeds gemaakte plankosten per 1 april 2008 bedragen € 909.000,--. Ten opzichte van de raming is er nog een resterend bedrag voor plankosten van € 691.000,--. In de rapportages Grondbedrijf (staat P) van de afgelopen jaren hebben wij u hierover geïnformeerd. Het resterende bedrag voor planontwikkelingskosten zal niet voldoende zijn om het planproces op een adequate wijze te begeleiden.

De kosten die gemaakt worden hangen vooral samen met onze publiekrechtelijke taken zoals het begeleiden van de verschillende deeltwerkingen van het bestemmingsplan, het overleg met de wijkorganisaties, de begeleiding van het ontwerpproces m.b.t. de inrichting van het toekomstig openbaar gebied en de aansluitingen op de bestaande woonwijken en infrastructuur. Dit is een intensiever proces dan enkele jaren geleden was voorzien. Oorzaken zijn o.a. nieuwe wet- en regelgeving op diverse beleidsterreinen die invloed hebben op de voortgang en de wijze waarop bouwprocessen georganiseerd worden en intensivering van het overleg met buurt- en wijkorganisaties.

Wanneer wij begin 2009 de definitieve planbegroting aan u voorleggen dan kunnen wij meer inzicht bieden in de totale plankosten.

In januari 2008 is op grond van een overeenkomst in 2003, een bijdrage gedaan in de kosten van wijziging van het bouwplan van Vensterschool Gravenburg van € 400.000,--. De noodzakelijke wijziging van het bouwplan was het gevolg van aanpassingen in het stedenbouwkundig plan van De Held III.

Wanneer de gemeentelijke planontwikkelingskosten vergeleken worden met de situatie zoals die geldt bij een gemeentelijke grondexploitatie, dan is er sprake van een relatief laag bedrag, omdat veel werkzaamheden voor rekening van de Twentse partijen komen.

### **Kosten.**

In de gemeentelijke exploitatiebegroting bij de samenwerkingsovereenkomst worden de gemeentelijke kosten geraamd op € 8.050.000,--. Daarbij zijn niet de buitenplanse kosten betrokken, zoals de ontsluiting van het plangebied op de rotonde in de Friestraatweg. Deze kosten worden geraamd op € 944.000,--. De totale gemeentelijke kosten voor de realisatie van De Held III worden geraamd op € 8.994.000,--.

### **Krediet.**

Ter afdekking van de reeds gemaakte en voor de nog te maken plankosten overeenkomstig de raming bij de realiseringsovereenkomst, is het nu gewenst de beschikking te hebben over een plankostenkrediet van € 1,6 miljoen. Daarnaast is het nu gewenst de beschikking te hebben over een krediet van € 400.000,-- voor de verleende bijdrage in de bouwkosten van Vensterschool Gravenburg. Het totaal gewenste krediet bedraagt derhalve € 2 miljoen.



## Raadsvoorstel - Plankostenkrediet De Held III

3

### Dekking.

De totale gemeentelijke kosten van € 8.994.000,-- worden gedekt uit BLS-gelden, vrijval nieuwe beleidsmiddelen 2007 en een bijdrage van de Twentse marktpartijen. In de meerjarenbegroting van het concern is € 3,7 miljoen BLS-gelden gereserveerd. In 2007 is, ter dekking van de buitenplanse ontsluiting op de rotonde Friestraatweg, een bijdrage van € 944.000,-- uit vrijval nieuwe beleidsmiddelen in het complex geboekt.

Verder ontvangt de gemeente op grond van de overeenkomst met de Twentse marktpartijen, nadat het bestemmingsplan voor De Held III onherroepelijk is geworden een bijdrage van € 4.350.000,--. Wij stellen voor om het gewenste krediet te dekken uit de toekomstige bijdrage van de Twentse marktpartijen.

Begrotingswijziging 2008						
Betrokken diensten)	R0/EZ					
Naam voorstel	Aanvraag plankostenkrediet De Held III					
Incidenteel / Structureel	Incidenteel					
Soort wijziging	Investering					
Tijdsplanning krediet	2008-2012					
Pr.g. Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.02 Woningbouwlocaties	2.000.000	2.000.000	-	-	-	-
<b>Totaal begrotingswijziging</b>	<b>2.000.000</b>	<b>2.000.000</b>				

### Dekking.

Bijdrage Twentse marktpartijen € 2.000.000,--.

Wij stellen u voor te besluiten:

- I. voor de gemeentelijke begeleiding van de planontwikkeling van De Held III en voor de kosten van een bijdrage in de bouwkosten van Vensterschool Gravenburg een krediet beschikbaar te stellen van € 2.000.000,-- (waarvan € 1,6 miljoen voor plankosten en € 0,4 miljoen als bijdrage voor de bouw van de school), te dekken uit de toekomstige bijdrage van de Twentse marktpartijen en BLS;
- II. de gemeentebegroting 2008 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders  
van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

Jacq. Wallage.

H.P. Bakker.

## Raadsvoorstel - Verwerving gronden winkelcentrum Lewenborg.

### **RAADSVOORSTEL:**

2007-2008

Ons kenmerk: RO 08.1652946

Registratienummer : GR 08.

Ingekomen op :

Onderwerp: Verwerving gronden winkelcentrum Lewenborg.

Groningen,

Aan de raad,

Begin dit jaar hebben we u per brief geïnformeerd over de verkoop van het winkelcentrum Lewenborg.

Het winkelcentrum was door Rodamco verkocht aan IEF Capital NV, een joint venture van Bouwfonds Asset Management en Inflation Exchange Fund.

Op 20 februari 2008 heeft overleg plaatsgevonden tussen ons college, Rodamco en IEF Capital NV. Rodamco heeft toen aangegeven dat de afspraken die met de gemeente waren gemaakt - onder andere de ondertekening van de realiseringsovereenkomst - zouden worden nagekomen.

Tot onze spijt moeten we constateren dat Rodamco de afhandeling van de realiseringsovereenkomst aan de nieuwe eigenaar heeft overgelaten. Hierdoor is enige vertraging ontstaan.

Thans kunnen we u meedelen dat met de nieuwe eigenaar een principeovereenstemming over de overeenkomst is bereikt. Onderdeel van de overeenkomst is verwerving van gronden door de gemeente van IEF Capital. Met het verwerven van deze gronden is een totaalbedrag van € 1,9 miljoen gemoeid.

Het bedrag van € 1,9 miljoen was reeds opgenomen in de programmabegroting van 2005 en 2006. Hierin is in totaal € 1,9 miljoen ISV-II middelen beschikbaar gesteld voor het upgraden van het winkelcentrum Lewenborg.

Met de grondverkoop snijdt het mes aan twee kanten.

Eenzijds stellen de inkomsten uit de verkoop de eigenaar mede in staat het winkelcentrum naar onze (kwaliteits)eisen te vernieuwen.

Anderzijds stelt de verwerving van gronden ons in staat het woonomgevingsplan voor het winkelcentrum en omgeving te kunnen realiseren.

### **De wijkvernieuwing.**

In overleggen met bewoners en winkeliers uit Lewenborg hebben wij bij herhaling van hen vernomen dat de wijkvernieuwing pas geslaagd is als het winkelcentrum is opgeknapt.

## Raadsvoorstel - Verwerving gronden winkelcentrum Lewenborg.

2

Wij zijn verheugd u mee te kunnen delen dat de bouwvergunning voor de vernieuwing van het winkelcentrum is verleend; de start van de werkzaamheden is gepland in september.

Naar verwachting zal ons college omstreeks dezelfde tijd de samenwerkingsovereenkomst met IEF Capital ondertekenen. De uitvoering van het herinrichtingsplan voor de omgeving van het winkelcentrum sluit aan op de fasering van de aannemer. De concept-samenwerkingsovereenkomst en het woonomgevingsplan zijn bij de stukken gevoegd.

### Financiële paragraaf.

De totale kosten die verband houden met de verwerving van gronden worden door ons geraamd op € 1.900.000,- (inclusief € 200.000,- bijkomende kosten). De kosten worden gedekt door € 1.000.000,- ISV-II 2005, winkelcentra en € 900.000,- ISV-II 2006, winkelcentra.

Begrotingswijziging 2008							
Betrokken dienst(en)	RO/EZ						
Naamvoorstel	Verwerving gronden winkelcentrum Lewenborg						
Incidenteel / Structureel	Incidenteel						
Soort wijziging	Investering						
Tijdsplanning krediet	2008-2008						
Pr. gr.	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.34	Wijkvernieuwing	1.900.000	-	1.900.000-			1.900.000-
7.34	Wijkvernieuwing (ISV-2005-Winkelcentra)	-	1.000.000	1.000.000			1.000.000
7.34	Wijkvernieuwing (ISV-2006-Winkelcentra)	-	900.000	900.000			900.000
<b>Totale begrotingswijziging</b>		<b>1.900.000</b>	<b>1.900.000</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Met overlegging van de op deze aangelegenheid betrekking hebbende stukken stellen wij u voor te besluiten:

- I. voor het verwerven van de gronden van IEF Capital ten behoeve van de vernieuwing van winkelcentrum Lewenborg en omgeving een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van € 1.900.000,-;
- II. het uitvoeringskrediet te dekken uit:
  - a. ISV 2005 – winkelcentra, € 1.000.000,-;
  - b. ISV 2006 – winkelcentra, € 900.000,-;
- III. de gemeentebegroting 2008 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders  
van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

Jacq. Wallage.

H.P. Bakker.