

Raadsvoorstel



Onderwerp **Concept Binnenstadsvisie Bestemming Binnenstad**

Registratienr. 5030178 Steller/telnr. J.Berends/8307 R.Torenbosch/0653578144 Bijlagen 1

Classificatie Openbaar Geheim
 Vertrouwelijk

Portefeuillehouder

van Keulen

Raadscommissie

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. kennis te nemen van de concept Binnenstadsvisie "Bestemming Binnenstad" en het bijbehorende uitvoeringsprogramma;
- II. de hoofdlijnen van de concept Binnenstadsvisie "Bestemming Binnenstad" vast te stellen, als basis voor het inspraaktraject:
 - vergroten van het bezoek en gebruik van de binnenstad;
 - meer ruimte te geven aan de voetganger en de fietser;
 - de openbare ruimte daarop in te richten;
 - uitwerken van een andere routing van de bussen.

Samenvatting

De binnenstad van Groningen is het belangrijkste knooppunt van stedelijk leven in Noord-Nederland. Dat is niet alleen historisch gegroeid, maar heeft ook te maken met een goede stedelijke planning en decennialang gevoerd "compacte stad" beleid. Dat heeft geresulteerd in een binnenstad met een zeer uitgebreide en diverse concentratie van voorzieningen.

De binnenstad is ons visitekaartje en onze belangrijkste stedelijke dynamo die Groningen als aantrekkelijke woon- werk- en studiestad positioneert. Onmiskenbaar is de binnenstad de afgelopen decennia aantrekkelijker geworden. Tegelijkertijd zien we een aantal belangrijke ontwikkelingen op de stad afkomen die ook de binnenstad raken. De stad groeit, het winkellandschap verandert in hoog tempo, bezoekers zoeken steeds meer beleving en evenementen en cultuur worden steeds meer een bepalende vestigingsvoorwaarde. We willen de binnenstad voorbereiden op deze toekomst. Daarom is het nu tijd voor maatregelen die de aantrekkingskracht van de binnenstad versterken. Dit verwoorden we in een nieuwe visie, getiteld Bestemming Binnenstad.

We willen het onderscheidend vermogen en de wervingskracht van de binnenstad nog beter en over een groter gebied benutten. Dat doen we door te investeren in een goede bereikbaarheid en een uitbreiding van het voetgangersgebied, in samenhang met een toegankelijke, aantrekkelijke openbare ruimte. Daarmee creëren we de juiste voorwaarden voor service, gastvrijheid, festivals, markten en evenementen. De overheid past een faciliterende rol, het initiatief ligt bij stadjes, bedrijven en instellingen.

Door het vaststellen van de hoofdlijnen van de concept Binnenstadsvisie "Bestemming Binnenstad" geeft uw raad ons college het mandaat om meer ruimte creëren voor de voetganger en de fiets door een andere routing van de bus uit te werken.

Aanleiding en doel

In ons coalitieakkoord "Voor de Verandering" kondigden we aan het verblijfsgebied van de binnenstad en de Diepenring aan te pakken. Met deze conceptvisie "Bestemming Binnenstad" en het daarbij behorend concept-uitvoeringsprogramma lossen we deze belofte in.

De binnenstad van Groningen beleeft een revival. Het wordt er drukker. Niet alleen door een groeiende stad met naar verwachting circa 225.000 inwoners in 2025, aldus CBS/PBL. Maar ook door de krimpende regio en de afhankelijkheid van voorzieningen in Stad, inclusief een toenemende pendel. Op de korte termijn zijn maatregelen nodig die het verblijfsklimaat verbeteren. Door het intensievere gebruik ontstaan op een aantal plekken nu al onveilige situaties, vooral tussen langzaam verkeer onderling (voetgangers en fietsers) en tussen voetgangers, fietsers en bussen. We willen deze problemen aanpakken en voorbereid zijn op extra passantenstromen die door nieuwe publiekstrekkingen aan de Westerhaven, de Grote Markt en de Nieuwe Markt ontstaan. De openbare ruimte in de binnenstad wordt niet groter, maar kan wel beter benut worden.

Tegelijkertijd verandert de rol van het gebruik van de binnenstad. Mensen maken andere afwegingen bij binnenstadsbezoek dan enkele jaren geleden: beleving en ontmoeting worden belangrijker. Dit heeft gevolgen voor het ruimtegebruik, mobiliteit en bezoeksmomenten. Transitie in de detailhandel, horeca, cultuur en dienstverlening zijn hierbij belangrijke factoren. Ook in andere binnenstedelijke functies heerst dynamiek, zoals in de vraag naar wonen en ruimte voor ondernemerschap. Niet alleen in de historische binnenstad, maar ook in de direct aangrenzende gebieden: het centrum wordt wat dat betreft groter en de Diepenring ligt hierin centraal.

De binnenstad wordt drukker en de veranderingen in het consumentengedrag zetten zich versterkt voort. We moeten daarom nu maatregelen nemen om de binnenstad voor te bereiden op de toekomst. Daarom maken we keuzes die het verblijfsklimaat en daarmee ook de leefbaarheid en het economisch functioneren van de binnenstad verbeteren. Daar profiteert de gehele regio van.

Een voetgangersvriendelijke binnenstad met volop ruimte voor ontmoeting, een veelheid aan functies en (lokale) identiteiten is een succesvolle stad. Met deze overtuiging slaan we geen nieuwe weg in, maar continueren en actualiseren we beleid dat in Groningen al decennia geleden werd ingezet. De keuze voor de voetganger als belangrijkste gebruiker van de binnenstad betekent dat we de menselijke maat als uitgangspunt nemen bij de inrichting van het straatbeeld. Dat heeft consequenties voor het overige verkeer, in het bijzonder de OV-structuur, en de inrichting van de openbare ruimte.

Kader

In ons coalitieakkoord "Voor de Verandering" kondigden we aan het verblijfsgebied van de binnenstad en de Diepenring aan te pakken.

De binnenstad raakt vanwege haar multifunctionaliteit vele beleidsterreinen en thema's, zoals Healthy Ageing, City of Talent, evenementenbeleid, Fietsstrategie, Woonvisie, duurzame stadsdistributie en toegankelijke stad. In Bestemming Binnenstad benoemen we in hoofdlijnen de belangrijkste zaken. Deze hebben vooral betrekking op de ruimtelijke structuur van het centrum: verkeersstromen en de openbare ruimte. Daarmee scheppen we de juiste voorwaarden voor woon- en economisch beleid die we ook in de visie op hoofdlijnen behandelen.

Argumenten en afwegingen

Het ruim baan geven aan de voetgangers heeft consequenties voor het overige verkeer en de inrichting van de openbare ruimte. Om voetgangers daadwerkelijk meer ruimte te geven, wijzigen we de OV-structuur en kiezen we voor nieuwe tracés met bushaltes direct bij of op korte loopafstand van het kernwinkelgebied en de belangrijkste attracties. Daarmee zorgen we voor een vlotte bediening en een goede aanvoer en spreiding van reizigers over de binnenstad. De nieuwe rijroutes zijn wat betreft reistijd en exploitatie voor de westzijde gelijk en voor de oostzijde zelfs licht positief (zo blijkt uit doorrekeningen van verkeersadviesbureau Bono Traffics). Daarnaast hebben we onderzocht hoe de binnenstadsbezoeker de in- en uitstaphaltes aan de Grote Markt en het A-Kerkhof gebruikt. Daaruit blijkt dat deze haltes veelal niet de eindbestemming zijn, maar dat busreizigers uitzwermen over de binnenstad. We verwachten daarom niet dat een andere situering van de centrumhaltes, zoals door ons wordt voorgesteld, zal leiden tot minder gebruik van het OV naar de binnenstad. De haltes liggen in ons voorstel nog steeds direct bij of op zeer korte afstand van het hart van de stad en bovendien aan aantrekkelijke looproutes. Bovendien kan het vergroten van de aantrekkelijkheid van de binnenstad leiden tot meer bezoekers; ook bezoekers die gebruik maken van het OV.

We denken dat door deze maatregelen het voor de voetganger, en de fietser, veel aantrekkelijker wordt in de binnenstad. Dat hebben eerdere ingrepen die de voetganger de ruimte gaven, zoals het Verkeerscirculatieplan en Binnenstad Beter ruimschoots bewezen. We verwachten dat de binnenstad toegankelijker wordt voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn omdat het aantal gevaarlijke oversteekpunten en conflicten met zwaar verkeer sterk wordt verminderd en we de kans krijgen om aanlooproutes naar de nieuwe haltes toegankelijker in te richten. Dit biedt ook kansen om de openbare ruimte aantrekkelijker maken voor ouderen, gezinnen en bijvoorbeeld om in te spelen voor kinderen. We zijn ons er van bewust dat de bereikbaarheid per bus voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn en die géén beroep kunnen doen op aanvullend WMO-vervoer onder druk staat. We gaan hiervoor bij de uitwerking op zoek naar een passende oplossing.

Taxi's en het WMO-vervoer zijn een essentieel onderdeel van het vervoerssysteem van de stad Groningen. Ze maken de binnenstad bereikbaar en toegankelijk voor verschillende doelgroepen. Ook in de toekomstige situatie kunnen taxi's en WMO-vervoer op zeer korte afstand van het hart van de stad - de Grote Markt - komen.

Om de grote fietsstromen vlot en verkeersveilig door of om de binnenstad te leiden, versterken we de robuustheid van de fietsstructuur en treffen we maatregelen die het fietsparkeren in de binnenstad verbeteren. De nieuwe OV-structuur biedt daarvoor de mogelijkheden.

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

De tweede in het oog springende maatregel is het aanleggen van fietsstroken aan de Turfsingel en het Schuitendiep, gecombineerd met een rijbaan voor bus en auto. Zo kan de noord- en oostzijde van de Diepenring fungeren als (slimme) verdeelring tussen de hoofd fietsroutes en de binnenstad, met een aangepaste, veiligere infrastructuur die dat ondersteunt. In het najaar spreken wij met u over de parkeervisie. Daarbij betrekken wij ook het parkeren op de Diepenring.

Ook de drukke oost-westroute A-straat - Brugstraat en de Munnekeholm worden door het verdwijnen van het busverkeer een stuk veiliger en aantrekkelijker voor fietsers.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Op 5 maart 2013 gaf uw raad een aftrap voor het nadenken over de Binnenstad. Sindsdien is met veel verschillende partijen gesproken en kwam de toekomst van de binnenstad op verschillende manieren terug op het Let's Gro festival in 2013 en 2014. Op 9 april 2015 is uw raad opnieuw betrokken via een workshop. De binnenstad is continu in ontwikkeling, daarom blijven we in gesprek met stad en regio en de eigen kracht van bewoners, bedrijven en instellingen. In onze faciliterende rol hebben we al veel mogelijk gemaakt zoals de aanpassing van het bestemmingsplan voor de binnenstad, experimenten (minder regels) in bijvoorbeeld de Zwanestraat, de aanpassing van het terrassenbeleid en het nieuwe evenementenbeleid. Het OV-bureau en de provincie Groningen zijn betrokken bij de OV-aspecten van de binnenstadvisie.

Financiële consequenties

Aan de Binnenstadvisie zelf zijn geen directe financiële consequenties verbonden. Aan de Binnenstadvisie hebben we een concept-uitvoeringsprogramma gekoppeld, met een overzicht van maatregelen die invulling geven aan de visie. De grootste investering bestaat uit infrastructurele maatregelen voor de bereikbaarheid en de inrichting van de openbare ruimte. In totaal worden de kosten daarvan geraamd op 22,5 miljoen euro.

In de meerjarenbegroting is vanaf 2017 structureel een bedrag van 1 miljoen euro gereserveerd voor de "Aanpak Diepenring". Op basis van de huidige rente en een afschrijvingstermijn van 40 jaar kan circa 18 miljoen euro worden geïnvesteerd vanaf 2017. In de komende periode zal naar aanvullende middelen moeten worden gezocht om het gehele programma uit te kunnen voeren.

Daarnaast is er in de begroting 2 miljoen euro beschikbaar in het hoofdstuk "Verplaatsen". In het aan de Fietsstrategie gekoppelde uitvoeringsprogramma vindt een integrale afweging plaats voor de inzet van deze structurele middelen uit het coalitieakkoord. De maatregelen die nodig zijn voor de onderdelen Economisch functioneren en Wonen in de Binnenstad worden respectievelijk gedekt uit G-kwadraat en intensiveringsmiddelen wonen, jaarschijf 2015 en verder.

Overige consequenties

Bij de binnenstadsvisie is de uitwerking van drie openstaande moties aan de orde.

Motie "Ruimte voor Stadgers en bezoekers aan de Diepenring" (december 2013)

In de motie verzoekt de raad het college:

- te onderzoeken met welke beperkte ingrepen een eerste stap gezet kan worden richting een beter en veiliger verblijfsklimaat aan de Diepenring voor wandelaars en fietsers;
- In geval van (groot) onderhoud, te onderzoeken met welke beperkte ingrepen sluisverkeer op de Diepenring voorkomen kan worden als de zuidelijke ringweg wordt aangepakt.

Met deze visie en de voorgestelde maatregelen geven wij uitvoering aan het eerste deel van deze motie. Wat betreft het tweede deel bekijken we met Groningen Bereikbaar of er tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg knelpunten op de Diepenring gaan ontstaan.

Motie "Goed wonen in de Binnenstad" (december 2014)

In de Woonvisie Wonen in Stad (2015) hebben we aangegeven wat we gaan doen om de diversiteit van het wonen in de binnenstad te stimuleren. Wij gaan er van uit dat deze motie daarmee is beantwoord.

Motie "Slimme wandelroutes" in combinatie met "Motie Toegankelijkheid prominent op de agenda" (december 2014)

Met de voorgestelde maatregelen wordt de openbare ruimte in de binnenstad toegankelijker voor iedereen en daarmee dus ook voor ouderen en mensen met een beperking. We zetten daarmee de toegankelijkheid van de binnenstad hoog op de agenda. Wij nodigen de doelgroep uit om de komende periode mee te denken bij de uitwerking van de maatregelen om de openbare ruimte nog beter toegankelijk te maken.

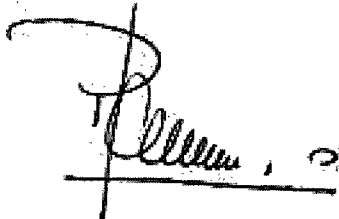
Een ander onderdeel van de motie betrof mogelijke deelname aan de Access City award. We hebben de mogelijkheden daartoe onderzocht. De Access City Award is interessant, maar wij verwachten meer kans te maken over enkele jaren als we wat verder zijn in de uitwerking van de binnenstadsvisie.

Vervolg

De concept-binnenstadsvisie wordt na behandeling in uw raad door ons college voor inspraak vrijgegeven. De inspraakperiode is van 20 augustus tot 20 september 2015. Na de inspraakprocedure wordt de visie ter vaststelling voorgelegd aan uw raad. Dat is naar verwachting in december 2015.

Omdat de druk op de openbare ruimte aan de westzijde van de binnenstad – de looproute van de Westerhaven naar de Vismarkt – het meest actueel is ligt het voor de hand daar als eerste met maatregelen aan de slag te gaan. In het entreegebied Westerhaven worden nieuwe publiekstrekkingen geopend en de verbindende route A-sstraat/Brugstraat is nu onvoldoende ingesteld op voetgangers en fietsers. Daarom beginnen we, parallel met de periode van inspraak en afronding van de visie, alvast met een eerste uitwerking van de westzijde. Dit doen we samen met ondernemers en bewoners. De uitwerking wordt ter vaststelling aan uw raad voorgelegd. Dit doen we overigens met alle uitwerkingsvoorstellen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink