



# BESTEMMING BINNENSTAD

01/2016

Gemeente  
**Groningen**

# INHOUD

***De context*** **09**

***Ambities*** **13**

***De economie van de binnenstad*** **23**

***Wonen in de binnenstad*** **37**

***Openbare ruimte en bereikbaarheid*** **45**

***Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad*** **75**

***Tot slot*** **79**

**H1.**

**H2.**

**H3.**



Brugstraat - impressie





*We geven de komende jaren een enorme impuls aan onze binnenstad. Het denken over de functie en het gebruik van binnensteden verandert. De binnenstad is allang geen plek meer waar je enkel komt om te winkelen of om uit te gaan. Het is steeds meer de huiskamer van onze stad waar mensen graag verblijven en waar beleving een steeds grotere rol speelt; van 'place to buy naar place to be'. En onze binnenstad doet het goed. Uit onderzoek blijkt dat veel mensen vinden dat Groningen in de top 3 hoort van meest aantrekkelijke binnensteden van Nederland.*

De afgelopen decennia is door de gemeente Groningen veel in haar binnenstad geïnvesteerd. De komende jaren doen we daar nog een flinke schep bovenop, zodat we ook in de toekomst aantrekkelijk, toegankelijk, veilig en bereikbaar blijven. En dat is nodig, want de stad groeit naar verwachting de komende tien jaar fors door. Ook de regiofunctie wordt steeds groter. De binnenstad van Groningen als het economische hart van Noord-Nederland wordt daarmee nóg belangrijker. Urgentie is dan ook op zijn plaats: er zijn verschillende knelpunten

die dringend om een aanpak vragen. De druk op de binnenstad neemt toe, maar de beschikbare ruimte in onze binnenstad groeit niet mee. Zonder maatregelen zorgt dat voor stagnatie in groei en gebruik en conflicten in de openbare ruimte. Ook zijn veel plekken toe aan een opknappbeurt. Vanuit dat besef werken we als gemeentebestuur, samen met alle belanghebbende partijen, hard aan de kwaliteit van diezelfde binnenstad.

Onder de noemer Bestemming Binnenstad hebben we een groot aantal plannen voor het stadshart tot één samenhangend geheel gesmeed. De komende jaren willen we vooral slimmer met de beperkte beschikbare ruimte om gaan. Zodat het centrum een gebied blijft waar het goed toeven is. Dat betekent dat we keuzes moeten maken. In voorliggend plan kunt u lezen welke dat zijn. We hebben onze plannen het afgelopen jaar uitvoerig besproken met heel veel belanghebbenden, Stadlers en andere geïnteresseerden. Dat heeft geleid tot diverse aanpassingen. Ook tijdens de voorbereiding en uitvoering blijven we in gesprek. Want uiteindelijk gaat het om al die mensen die da-

gelijks gebruikmaken en profiteren van onze binnenstad: gezinnen met kinderen, ouderen, studenten, mensen die in de stad werken, bezoekers van buiten de stad, mensen met een beperking, jong en oud. We maken de Groningse binnenstad beter, aantrekkelijker, gezonder, mooier en leuker voor iedereen!

De uitvoering van Bestemming Binnenstad duurt in totaal een jaar of vijf. Bestemming Binnenstad is het totaalplan: de bestemming is een aantrekkelijke, leefbare, toegankelijke en goed bereikbare binnenstad, voor iedereen, nu en in de toekomst.

*College van Burgemeester en Wethouders  
gemeente Groningen*





Westerhaven - impressie

*De context*

*De binnenstad van Groningen kent een grote diversiteit en concentratie van voorzieningen en activiteiten. In combinatie met de historische en ruimtelijke kwaliteit is het een aantrekkelijke, compacte bestemming voor winkelen, studeren, werken, wonen en ontspannen.*

De stad groeit de komende jaren nog flink door van 200.000 nu naar circa 225.000 inwoners in 2025. Daarnaast heeft de regio te maken met bevolkingskrimp. Daardoor neemt de regionale afhankelijkheid van werk, studie, zorg en vermaak in de stad toe, en daarmee ook van de binnenstedelijke voorzieningen. We verwacht-

ten dat het woon-werkverkeer vanuit de regio naar de stad de komende jaren zal groeien.

Tegelijkertijd verandert de rol van de binnenstad. Mensen maken steeds vaker andere afwegingen en zijn kritischer bij de keuze van een bezoek. Het winkelgedrag verandert sterk door onder andere de opkomst van het internetwinkelen. Dit heeft gevolgen voor het winkel- en horeca-aanbod. Beleving speelt hierbij een steeds belangrijkere rol. Mensen gaan niet alleen maar boodschappen doen, maar gebruiken de binnenstad steeds vaker als een plek om te verblijven en elkaar te ontmoeten. Economisch gezien zien

## ***Binnensteden internationaal gezien***

Internationaal groeit het besef dat succesvolle binnensteden ontstaan door de mens zelf centraal te stellen. 'Liveable', 'healthy' en 'sustainable' zijn termen die daar bij horen, net als 'mensen', 'plekken' en 'doelen'; de binnenstad als gezonde, leefbare en duurzame leefomgeving. Dit vertaalt zich wereldwijd in stadscentra waar mensen worden uitgenodigd om te verblijven en waarbij wandelen en fietsen de voorkeur krijgen bij het gebruik van die ruimte. In een stad die is ingericht voor gebruikers in de leeftijd van 8 tot 80 jaar ontstaat vanzelf een veilige stad met een menselijke maat. Een

logisch gevolg is dat het overige verkeer hierin een bescheidener plek krijgt. In steden als Kopenhagen en Vancouver is al ruim ervaring opgedaan met herinrichting volgens deze principes. En met goede resultaten als het gaat om de waardering voor veiligheid, toegankelijkheid en beleving. Bij de ontwikkeling van Bestemming Binnenstad is dan ook nadrukkelijk gekeken naar deze voorbeelden en andere ervaringen. Zo hebben we ons laten inspireren door internationale deskundigen uit te nodigen voor Let's Gro 2015.

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

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

als stad. In het bestemmingsplan voor de binnenstad van 2014 bieden we meer ruimte aan functieverandering en beschermen we tegelijkertijd de historische stad. Met het Groninger Forum en de Nieuwe Markt spelen we in op de behoefte aan ontmoeting en verblijf op een nieuwe plek. We werken aan de uitbreiding van mogelijkheden voor nieuwe winkelformules in grotere panden, zoals de oostwand van de Grote Markt en aan de Westerhaven.

Nieuwe ontwikkelingen leiden tot meer interactie en een grotere drukte in de binnenstad. De beschikbare ruimte wordt echter niet groter. We verwachten dat de druk op onze straten en pleinen de komende jaren daarom verder toeneemt. De voetganger komt in het gedrang. Nu al zien we door het intensievere gebruik of lukraak gestalde fietsen op een aantal plekken onveilige situaties ontstaan, zowel tussen langzaam verkeer onderling (voetgangers en fietsers) als tussen voetgangers, fietsers, bussen en vrachtauto's. In het huidige groeitempo van de stad is het een kwestie van tijd voordat we een kritische grens overgaan.

Daarom er is meer nodig. Om de binnenstad voor te bereiden op de toekomst en nog meer te profiteren van zijn slagkracht, moeten we belangrijke keuzes in de openbare ruimte maken. Keuzes die het verblijfsklimaat en de leefbaarheid versterken en daarmee het economisch functioneren van het stadshart verbeteren. Keuzes die ruimte en rust geven aan voetgangers, waardoor de gezondheid wordt bevorderd en meer structuur in het fietsen en fietsparkeren ontstaat en waardoor de steeds zwaardere lijnen van grotere bussen anders door het stadshart rijden. Alleen zo maken we de binnenstad echt klaar voor al die nieuwe Stadgers, mensen uit de regio en van daarbuiten. We kunnen de beschikbare openbare ruimte namelijk niet groter maken, maar we kunnen deze wel beter benutten en gastvrij inrichten. Zodat de binnenstad weer van iedereen wordt. Daarover gaat Bestemming Binnenstad.



Oosterstraat - impressie

*Ambities*

## BINNENSTAD VOORBEREIDEN OP DE TOEKOMST

Met de groei van de stad neemt de druk op het gebruik van de binnenstad en de openbare ruimte toe. Meer mensen zullen er langer verblijven en op andere momenten. Ook zal de binnenstad steeds vaker het toneel zijn van evenementen en andere openbare activiteiten. Onze ambitie is het stadshart voor te bereiden op de toekomst. We willen dat de binnenstad een gezonde en leefbare omgeving is die voor iedereen toegankelijk, aantrekkelijk en bereikbaar blijft.

Niets doen is geen optie. Daarom treffen we maatregelen. We doen dat vanuit onze veranderende rol als overheid: samen met de stad. Gedurende het opstellen van Bestemming Binnenstad is daarom met nagenoeg alle verschillende betrokkenen uitgebreid gesproken, zoals de Groningen City Club, Rijksuniversiteit Groningen, Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel, Provincie Groningen, OV Bureau, Hanzehogeschool, het UMCG, het Stedelijk Overleg Ouderenbonden Groningen (SOOG),

Adviesraad voor het gehandicaptenbeleid, Oogvereniging, Koninklijke Horeca Nederland, de Forumorganisatie en Marketing Groningen. Ook hebben we de discussie over de toekomstige positie van de binnenstad ingebed in de Let's Gro-festivals van 2013, 2014 en 2015. En ook bij de burgertop G1000 in 2015 kwam de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de binnenstad prominent naar voren. We stimuleren eigen initiatief van bewoners, bedrijven en instellingen, maar we lopen ook niet weg voor onze eigen verantwoordelijkheid, zoals op het vlak van bereikbaarheid en de inrichting van de openbare ruimte. Ons gezamenlijk streven: een sfeervol uitnodigend stadshart dat met inspanning en betrokkenheid van alle partijen uitnodigt tot verblijf.



## KANSEN VOOR DE KENNIS- ECONOMIE VERZILVEREN

Groningen heeft met zijn multifunctionele en historische stadscentrum een belangrijke troef in handen om de creatieve economie van (internationale) kenniswerkers en studenten, startups en leisure te faciliteren. Hun aanwezigheid levert zelf weer een stimulans op voor de groei en bloei ervan, inclusief extra arbeidsplaatsen. Kenniswerkers zijn het meest succesvol in gebieden met een aangenaam verblijfsklimaat. Een leefbare (liveable) stad met een compleet en kwalitatief goed aanbod van stedelijke voorzieningen op loop- of fietsafstand van huis en werk. Onze ambitie is hierin te voorzien. De zelfde kwaliteiten zijn ook belangrijk voor het bedienen van bovenregionale consumenten en (buitenlandse) toeristen. Dit vraagt om een aantrekkelijke stad met een compleet aanbod van voorzieningen waar werk, studie en vrije tijd als vanzelfsprekend in elkaar overlopen.



## VOETGANGERS EN FIETSERS KRIJGEN DE RUIMTE

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

Om de binnenstad aantrekkelijker te maken en het aantal conflicten in de openbare ruimte te verminderen geven we de voetganger in de binnenstad daarom nog meer de ruimte. Daarmee zijn we toegerust op extra passantenstromen, die ontstaan met de opening

van nieuwe publiekstrekkingen aan de Westergade, de Grote Markt en de Nieuwe Markt. We breiden daarom het aaneengesloten voetgangersgebied verder uit met een netwerk van herkenbare en attractieve looproutes met aantrekkelijke rustpunten onderweg. We richten ons vooral op het stads-hart en op de routes vanaf de vier entreegebieden (Westerhaven, Boterdiep, Damsterdiep en het Stationsgebied). Op deze routes vanaf de parkeergarages en het Hoofdstation krijgt de voetganger en de fietser meer ruimte.

Het ruim baan maken voor de voetganger en de fietser in de binnenstad is onze ambitie. Dit wordt momenteel op enkele specifieke routes en locaties bemoeilijkt door de aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer. Daarom is het oplossen van deze knelpunten noodzakelijk. Dit kan alleen door het verschuiven van verkeersstromen.



## BETER BENUTTEN VAN DE OPENBARE RUIMTE

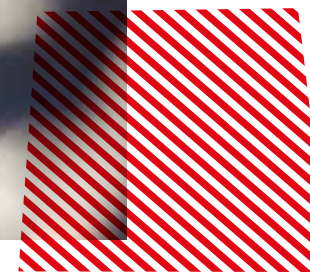
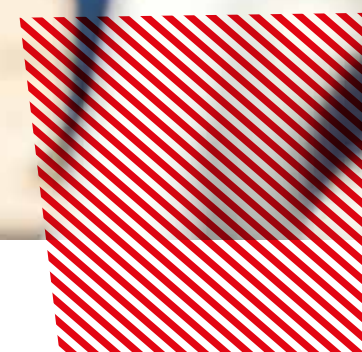
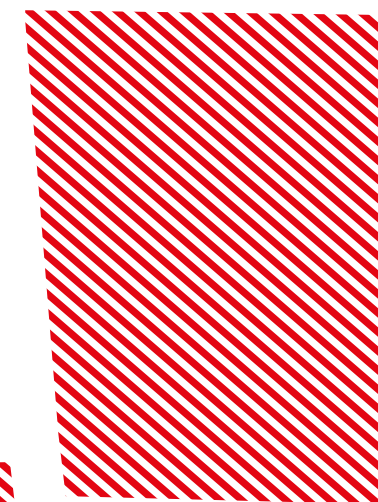
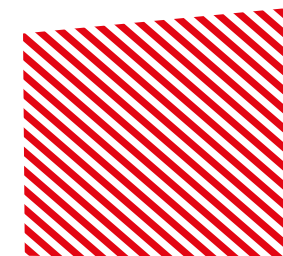
Onze ambitie is de openbare ruimte in de binnenstad beter te benutten. Daarom gaan we op de Grote Markt, in de Oude Ebbingestraat en in de Oosterstraat/Gelkingestraat de openbare ruimte herinrichten, op zodanige wijze dat deze qua vorm en inrichting goed aansluiten bij bestaande voetgangersgebieden. In een aantal bestaande voetgangersgebieden, zoals de Peperstraat, Poelestraat en het entreegebied van het Martinikerkhof vanuit de Walburgstraat gaan we het achterstallig onderhoud aanpakken.

Om de gewenste extra ruimte te creëren, willen we de bussen verplaatsen naar de Diepenring. We kunnen daarmee in één klap de Diepenring kwalitatief verbeteren en écht onderdeel maken van de binnenstad. Aan de westzijde van de binnenstad, in de Brugstraat/Astraat en Munnekeholm, krijgen voetgangers en fietsers eveneens meer ruimte. Ook in dit deel van de binnenstad gaan we de openbare ruimte herinrichten en de bus een andere route geven. Ook het historisch museumkwartier wordt hierbij, in aanvulling op de A-kwartiervisie, betrokken.

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

## TOEGANKELIJKER EN VEILIGER STAD

Deze maatregelen zorgen ervoor dat 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 (1977) en Binnenstad Beter (1993) ruimschoots bewezen. We verwachten dat de binnenstad toegankelijker wordt voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn, omdat we het aantal gevaarlijke oversteekpunten en conflicten met zwaar verkeer sterk verminderen en we aanlooproutes naar de nieuwe haltes toegankelijker gaan inrichten. Dit doen we conform de TORI-werkwijze (Toegankelijke Openbare Ruimte voor Iedereen), inmiddels onderdeel van onze reguliere werkprocessen. Dit biedt ook kansen de openbare ruimte aantrekkelijker te maken voor ouderen en kindvriendelijker in te richten. We zijn ons er wel van bewust dat de bereikbaarheid per bus voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn en die géén beroep kunnen doen op aanvullend WMO-vervoer onder druk staat. We gaan hiervoor bij de uitwerking op zoek naar een passend alternatief.



## GEVARIEERDER WONEN IN DE BINNENSTAD

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

## ONTWERPOPGAVE DUURZAME EN LEEFBARE BINNENSTAD

Wij willen in de binnenstad zorgdragen voor een goede leefomgeving voor bezoekers en bewoners. Dit doen we door bij de aanpak van de openbare ruimte in de binnenstad rekening te houden met aspecten als groen en water. Ondanks ruimtelijke beperkingen komt er meer ruimte voor groen. Dit kan ook verticaal groen zijn, of in de vorm van daktuinen. Hiermee spelen we ook in op de verwachting dat we in de toekomst vaker met hete zomers te maken krijgen.

De kansen voor afvoer van hemelwater via de oppervlakte worden onderzocht, juist door de hoogteverschillen kan dit een toegevoegde kwaliteit opleveren. Uiteraard zetten we dit af tegen het intensieve en veelzijdige gebruik van de binnenstad.

Een duurzame kwalitatieve inrichting van de binnenstad betekent in eerste instantie dat deze is gericht op de voetganger en de fietser. Daar waar het verkeer ingepast wordt in onze compacte binnenstad, zetten wij

in op minimale hinder en barrièrewerking. Wij maken afspraken met de taxibranche en met de detailhandel over versnelde invoer van elektrisch vervoer. Als gemeente geven we daarbij het goede voorbeeld.

We gaan stimuleren dat ruimtes en daken in de binnenstad worden benut om energie op te wekken. Deels gebeurt dit onzichtbaar door beheer van de ondergrondse ruimte voor warmte-koude-opslag, deels ook zichtbaar met bijvoorbeeld zonnepanelen. Het werk aan "Groningen energieneutraal in 2035" mag gezien worden.

Verder streven we naar plekken in de binnenstad waar ontwikkeling van kennis en innovatie ten behoeve van een toekomstgerichte duurzame economie zichtbaar zijn. Hiermee bevorderen we bewustwording en participatie van Stadgers. De duurzame en gezonde stad gaan daarbij hand in hand.



## EEN DUURZAME BINNENSTAD IS...

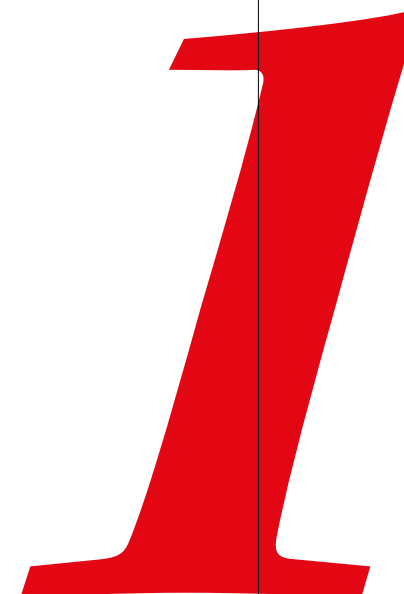
Een duurzame stad is een dynamische stad, als visitekaartje voor de stad als geheel. Hieronder verstaan wij:

- Een stad waar het goed toeven is voor bewoners en bezoekers, waar dynamiek te vinden is, maar ook verstilte ruimtes zoals het Martinikerkhof. Meer groen in de binnenstad biedt beschutting bij vaker voorkomende hete zomers. Daarbij kan ook gedacht worden aan geveltuinen en groene daken.
- Een stad die duurzaam ingericht is en die kwaliteit steeds verder ontwikkelt. Die inrichting is allereerst gericht op de voetganger en de fietser. Het autoverkeer en het openbaar vervoer zijn zorgvuldig ingepast en functioneren met minimale hinder en uitstoot, wat ten goede komt aan de luchtkwaliteit. De omslag naar elektrisch vervoer wordt in de binnenstad als eerste zichtbaar bij taxi's, goederendistributie en gemeentelijke voertuigen. De duurzame energievoorziening is grotendeels ondergronds opgelost, maar mag hier en daar juist ook zichtbaar zijn.
- Een stad die medeverantwoordelijk wil zijn voor effecten op de langere termijn en effecten die zich elders manifesteren. We denken dan aan klimaatverandering, schaarser wordende grondstoffen, biodiversiteit, maatschappelijk verantwoord ondernemen, Healthy Ageing en ook aan verantwoord voedsel. De binnenstad nodigt uit om samen te komen voor debat en educatie. De kennis van Groningen ligt hier letterlijk op straat.
- Een stad waar overheid, burgers, bedrijven en kennisinstellingen gezamenlijk verantwoordelijkheid nemen voor 'duurzame ontwikkeling' van en in de stad.
- Een stad met een innovatieve economie die inspeelt op duurzame kansen en werk biedt aan laag- en hoogopgeleiden. De binnenstad is ook de marktplaats voor duurzaam ondernemen, het centrum van 'smart city Groningen'.



Oude Ebbingestraat - impressie

*De economie van  
de binnenstad*



## BELEVING VAN DE BEZOEKER

*De stad Groningen is de economische motor voor de regio. De binnenstad neemt daarbinnen een zeer voornamelijk plek in. Als huiskamer van de stad, waar mensen graag verblijven. We zien dat verwachtingen van bezoekers veranderen. Winkelen alleen is niet langer genoeg. De moderne consument doet bij stadsbezoek een groter aandeel van zijn consumptieve bestedingen in (dag)horeca zoals koffiezaken en lunchcafés. En er moet wat te beleven zijn in de binnenstad. Evenementen, groot en klein, worden steeds belangrijker. Sfeer en een verrassend aanbod dragen bij aan de aantrekkelijkheid van het centrum. In die zin worden ook het historische karakter en de kwaliteit van de openbare ruimte en gebouwen steeds belangrijker. De basis-schoon, heel en veilig- moet op orde zijn.*

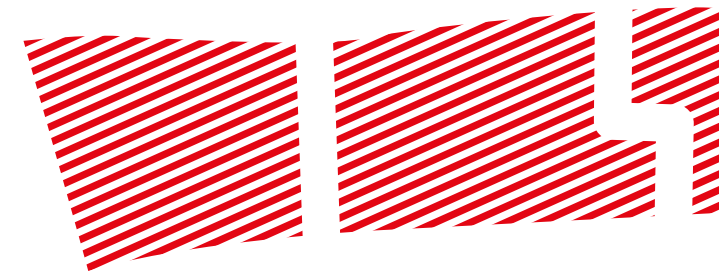


Inleving in het consumentengedrag is noodzakelijk, vooral dat van regionale en bovenregionale bezoekers en toeristen. Omdat de consument snel bereid en in staat is andere keuzes te maken, zullen we oog moeten hebben voor datgene wat ontbreekt of verbetering behoeft. Gericht op specifieke doelgroepen, zoals ouders met (jonge) kinderen, kunst- en cultuurliefhebbers, ouderen of internationaal bezoek (waaronder met name Duitse gasten). En gericht op het veraangenamen van de verblijfsruimte, zoals terrassen op de zon, extra groen, zitgelegenheid en speelplekken.

Mensen gaan graag op in het bruisende binnenstadleven, maar verwachten voor de meerprijs en de moeite die ze erin steken, van individuele ondernemers en het collectief welk kwaliteit, service en gastvrijheid. De moderne consument wil daarnaast een slimme binnenstad, altijd online. We willen de technologische mogelijkheden hiervoor zo veel mogelijk stimuleren.

Vanuit een gedeeld belang en gemeenschappelijke ambities zullen we samen met onze partners de binnenstad als een totaalproduct moeten ontwikkelen, beheren en vermarkten. Met een gezamenlijke regievoering en een hands-on aanpak kan de binnenstad nog aantrekkelijker worden. Experimenten die ruimte geven aan differentiatie en het zelfregulerend vermogen van ondernemers, zoals in de Zwanestraat willen we continueren en uitbreiden. In dit gedachtegoed geven we ook het nieuwe reclamebeleid vorm. Evenementen, festivals en

markten geven de binnenstad betekenis. Kwaliteit is hierbij een continu aandachtspunt, want de consument is onverbiddelijk en heeft aantrekkelijke alternatieven. Goede samenwerking en wisselwerking juichen we toe. Dat geldt ook voor de online vindbaarheid en beleving van de binnenstad.





## *Het nieuwe winkelen*

Winkeliers beseffen dat de versmelting van online en offline aankoopkanalen doorzet en dat er iets moet gebeuren om relevant te blijven. Afhankelijk van de aard van het bedrijf en van het producten- en dienstenpakket worden keuzes gemaakt. Dat kan op verschillende manieren, bijvoorbeeld door meer functies, gepersonaliseerde service - van afhaalplek voor pakjes tot 3D-werkplaats - of een specifiek consumentensegment. We willen dit zo veel mogelijk faciliteren en ook ruimte geven aan mengvormen, waarin het onderscheid tussen retail, horeca, recreatie, ambacht en cultuur vervaagt. Ook collectief (een bepaalde branche, winkelstraat, binnenstad) wordt communiceren met doelgroepen steeds belangrijker en de technische mogelijkheden versterken die communicatiebehoefte. Door nieuwe infrastructuur, vernieuwende software en big data zijn de mogelijkheden voor communicatie onbegrensd. Hoewel de groei van internetwinkelen fors is, is het aandeel van online bestedingen in de totale detailhandelsomzet relatief bescheiden. Tegelijkertijd zien we dat webwinkels fysieke verkooppunten openen.



Het nieuwe winkelen bij Opgeweekt Noord (foto Harry Kuipers)

## WINKELLANDSCHAP

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



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

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

Voor een aantal nog ontbrekende retail- én horecaformules, zoals bijvoorbeeld een onderscheidend grand café en gevarieerde ontbijt- en lunchlocaties, zien we in de binnenstad mogelijkheden voor herontwikkeling of hervervorming van (leegstaand) vastgoed. Dat geldt ook voor de komst van een markthal, waarvoor we de mogelijkheden willen onderzoeken.

## VOORBEELDEN VAN HET NIEUWE WINKELLANDSCHAP





## LEEGSTAND

Ondanks dat ook Groningen de dans niet geheel ontspringt wat betreft leegstaande winkelpanden zijn er volop startende jonge ondernemers die de leegstaande panden in het centrum van Groningen vullen met verfrissende initiatieven. We zien in Groningen verspreid over de binnenstad daarnaast veel dynamiek bij nieuwe concepten die (deels) met crowdfunding zijn gefinancierd.



## WARENMARKT

Een aantrekkelijke winkelstad bestaat uit een mix van (inter)nationale ketens en de couleur locale van zelfstandige ondernemers, zoals de markt.

De warenmarkt is al eeuwenlang een belangrijke versterking van het aanbod in de binnenstad. Met vertegenwoordigers van de markt maken we afspraken over een betere samenwerking en kijken we naar het toevoegen van sfeer en synergie-effecten met detailhandel, horeca en evenementen.

## BINNENSTAD ALS PODIUM VOOR DE KENNISECONOMIE

Toekomstige economische ontwikkeling vindt vooral plaats in netwerken van steden en sterk ontwikkelde stedelijke regio's. Met als trekker de kenniseconomie en het bijbehorende klimaat van innovatieve ideeën, nieuwe bedrijvigheid en creatieve experimenten. Succesvolle steden zijn platformen voor kennis, talent en werkgelegenheid en hebben voldoende kritische massa voor voorzieningen om te kunnen renderen. Universiteitsstad Groningen heeft mede dankzij de aanwezigheid van een omvangrijke kennissector en de daarbij behorende permanente in- en uitstroom van (internationale) studenten en kenniswerkers hiervoor goede uitgangspunten. Bovendien zijn instellingen als UMCG, de RUG, gemeentelijke en provinciale instellingen en de Rechtbank belangrijke werkgevers waar duizenden mensen uit de stad en daarbuiten werkzaam zijn en hun geld verdienen. Daarnaast zorgt deze omgeving er voor dat de binnenstad aantrekkelijk is voor ZZP-ers. Al die bedrijvigheid weerspiegelt zich ook in de bevolkingsgroei prognoses van het CBS/PBL die voor de stad een sterke groei voorspelt naar ongeveer 225.000 inwoners in 2025. Groningen is dan ongeveer even groot als Eindhoven, nu de 5e stad van Nederland.

### *Het belang van steden neemt toe*

De Rijksoverheid onderkent het belang van de stad als motor voor economische groei en heeft in de Miljoenennota 2015 de Agenda Stad aangekondigd met maatregelen om de groei, leefbaarheid en innovatie in Nederlandse steden te versterken. Dat is niet alleen goed voor de kenniseconomie, maar daar profiteren alle Stadgers van.



We willen de potentie van Groningen als plaats waar kennis, creativiteit en interacties samenkomen zo goed mogelijk profileren. Samen met onze kennisinstututen, zoals de Rijksuniversiteit Groningen, het UMCG en de Hanzehogeschool, willen wij ons daarvoor inzetten. Naast fysieke ingrepen zoals de realisatie van het Groninger Forum, de upgradering van de Universiteitsbibliotheek en de verhuizing van de Openbare Bibliotheek, vraagt dit ook een integrale benadering. Door gebouwen, groen en openbare ruimte met elkaar te verbinden willen we een compacte geïntegreerde gemeenschap realiseren, met ruimte voor interdisciplinaire samenwerking. Dat doen we o.a. door meer aandacht te vragen voor de digitale infrastructuur van de binnenstad. En door kleinschalige, flexibele werkvormen en start-ups in vernieuwende kantoorvoorzieningen en productiegebouwen in de binnenstad of aan de randen te faciliteren. Dichtbij de gebruikers. Een aantal van deze concepten (zoals de Big Building en Lounge Cafe's) zijn al succesvol. De creatieve kenniseconomie is gebaat

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



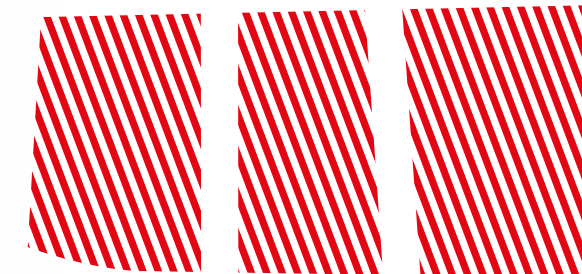
Munnekeholm - impressie

## *Wonen in de binnenstad*

# 2

## DE BINNENSTAD ALS PLEK OM TE WONEN

*We willen een stad zijn met een voortreffelijk woonklimaat, waar voor iedereen plek is. Daarom streven we naar een gevarieerd woningaanbod in aantrekkelijke wijken die ruimte bieden aan alle bevolkingsgroepen en leefstijlen.*



Daarbij vinden we kwaliteit belangrijker dan kwantiteit en staat de woonwens van mensen in de stad of die in de stad willen wonen centraal. Ook in de binnenstad willen we het wonen stimuleren voor verschillende leeftijdsgroepen en leefstijlen. Wonen in de binnenstad is belangrijk, want een gevarieerde bevolkingssamenstelling zorgt voor continuïteit, sociale

controle, veiligheid en levendigheid, ook na kantooruren en als de winkels hun deuren sluiten. En wonen zorgt voor draagvlak voor voorzieningen in de binnenstad en zorgt voor een groter gebruik van de openbare ruimte.

## TOENEMENDE VRAAG NAAR WONEN IN DE BINNENSTAD

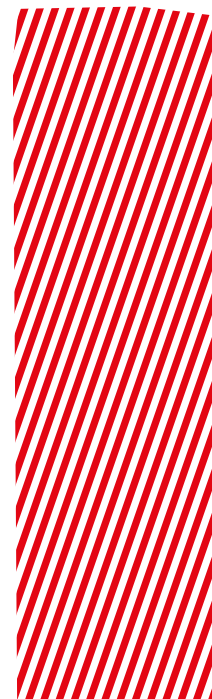
We zien de behoefte aan het wonen in en rondom het centrum toenemen. Door de aantrekkelijkheid van de historische gebouwen, de sfeer, de keuzemogelijkheden en de kwaliteit van de voorzieningen. De afgelopen twintig jaar zagen we het aantal bewoners van de binnenstad groeien, vooral door de aanwas van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

We zien een toenemende vraag van tweeverdieners, senioren en mensen die zoeken naar de mogelijkheid wonen en werken te combineren. Ook stedelijk georiënteerde gezinnen en 'startende' ouders met een beperkter budget, die vanaf hun studententijd en het begin van hun carrière aan een stedelijke leefstijl zijn gewend, tonen interesse. Niet alleen de historische binnenstad, zoals het A-kwar-

tier en de kansen die hier ontstaan nu de prostitutie weg is, maar ook aangrenzende gebieden, zoals het Ebbingekwartier zijn in trek voor stedelijk wonen. Ook hier is de woonomgeving gevarieerd, levendig en kent de buurt een mix van culturen, leeftijden en inkomensgroepen. En liggen trendy eetgelegenheden, cultuurvoorzieningen en het drukbezochte Noorderplantsoen op loopafstand.

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

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



## STIMULEREN VAN DE DIVERSITEIT

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

We gaan samen met private partijen plannen ontwikkelen voor wonen in het binnenstedelijk gebied. We willen stimuleren dat ontwikkelaars en vastgoedeigenaren ook naar ontwikkelmogelijkheden voor andere doelgroepen gaan kijken, zoals ouderen, gezinnen en samenwonenden. Mogelijke locaties zijn het A-kwartier, leegstaand of leegkomend vastgoed in en rond de binnenstad en het Ebbingekwartier, maar ook valt te denken aan de oostkant van de stad en het historisch kwartier.



## TOEKOMSTVISIE A-KWARTIER

Ondertussen hebben wij met inspanning en betrokkenheid van alle partijen (bewoners, eigenaren, ondernemers en instellingen zoals de Rijksuniversiteit Groningen) gewerkt aan de toekomstvisie op het A-kwartier, die uitnodigt tot wonen, werken en investeringen. In deze toekomstvisie wordt voor dit sfeervolle en karakteristieke deel van de binnenstad ruimte geboden voor leefstraten, voor doelgroepen die er maar wat graag zouden willen wonen, met ruimte om te werken, van ambachtsman tot wetenschapper.



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

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

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



## WOONVISIE WONEN IN STAD

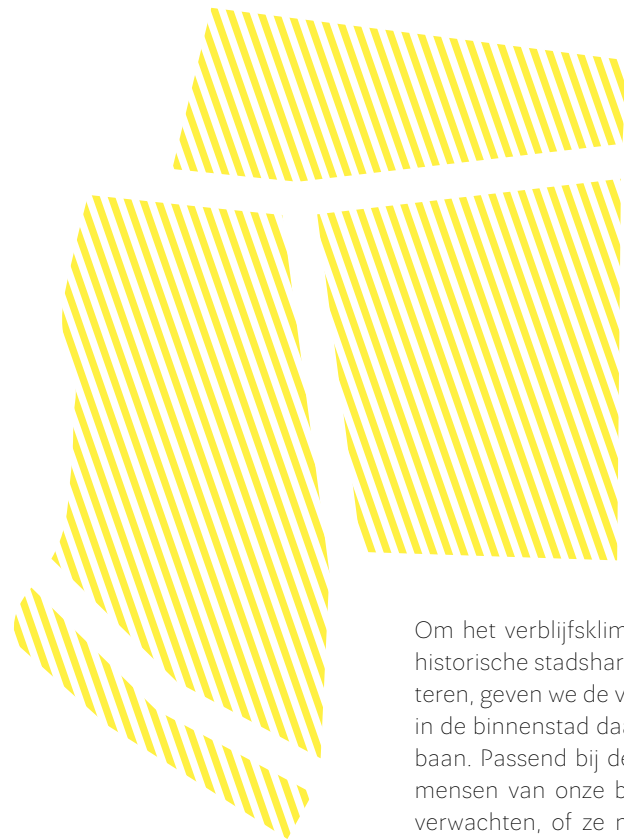
Op het Let's Gro festival in 2013 werd in de bijeenkomst 'De Nieuwe Binnenstadsburger', onderstreept dat er belangstelling is voor wonen in en rond de binnenstad. Voorbeelden zijn de goede verkoopcijfers van nieuwbouw in de binnenstad (Agaathhof en Ebbingekwartier) en de initiatieven voor zelfbouw door groepen (oudere) huishoudens. De nieuwe Woonvisie Wonen in Stad gaat verder in op deze ontwikkeling en hoe we deze vraag kunnen stimuleren en faciliteren. We willen in 2016 een manifestatie organiseren gericht op wonen in en rond de binnenstad. Potentiële ontwikkellocaties, gekoppeld aan (nieuwe) woonvormen en woonwensen voor verschillende doelgroepen, vormen het uitgangspunt. Bijvoorbeeld in het A-kwartier, waar door het beëindigen van de prostitutie kansen liggen voor een gevarieerde woonomgeving of leegstaand of leegkomend vastgoed zoals het oude RPN gebouw Munnekeholm.



Sint Jansstraat - impressie

*Openbare ruimte en  
bereikbaarheid*

3



## VOETGANGERSVRIENDELIJKE BINNENSTAD

*Een voetgangervriendelijke stad met volop ruimte voor ontmoeting, een veelheid aan functies en (lokale) identiteiten is een succesvolle stad. Met deze overtuiging slaan we geen nieuwe weg in, maar continueren we het beleid dat in Groningen al decennia geleden werd ingezet.*

Om het verblijfsklimaat in het historische stadshart te verbeteren, geven we de voetganger in de binnenstad daarom ruim baan. Passend bij de sfeer die mensen van onze binnenstad verwachten, of ze nu van ver komen of uit de woonwijken rondom. Zo stimuleren we de lokale economie en de toeristische sector, zorgen we voor een goed vestigingsklimaat en vergroten we met herkenbare looproutes naar het station, bushaltes en parkeergarages de aantrekkelijkheid van het OV en de parkeervoorzieningen. Investeren in de voet-

ganger heeft ook een duidelijk sociale dimensie en draagt bij aan doelen op het gebied van welzijn, milieu, duurzaamheid en veiligheid (ogen op straat). Door het verminderen van gemotoriseerd verkeer ontstaat een omgeving die uitnodigt tot bewegen, met een positief effect op luchtkwaliteit en gezondheid en met een directe relatie tot Healthy Ageing. Bij de inrichting van het straatbeeld nemen we de menselijke maat als uitgangspunt. Dat doen we door op de juiste plekken groen, slimme verlichting, kunst, speelvoorzieningen en

bankjes toe te voegen. Daarnaast willen we ervoor zorgen dat lukraak gestalde fietsen voetgangers niet langer in de weg staan. Ook onderzoeken we de mogelijkheid om de wens van veel Stadjers (zoals bij onder andere Let's Gro 2014 duidelijk werd) voor een fontein – of een andere vorm van watervermaak – te realiseren. We hebben daarnaast meer oog voor digitale voorzieningen. En we beperken de overlast van overtollig straatmeubilair en 'medegebruikers' van de stoep.

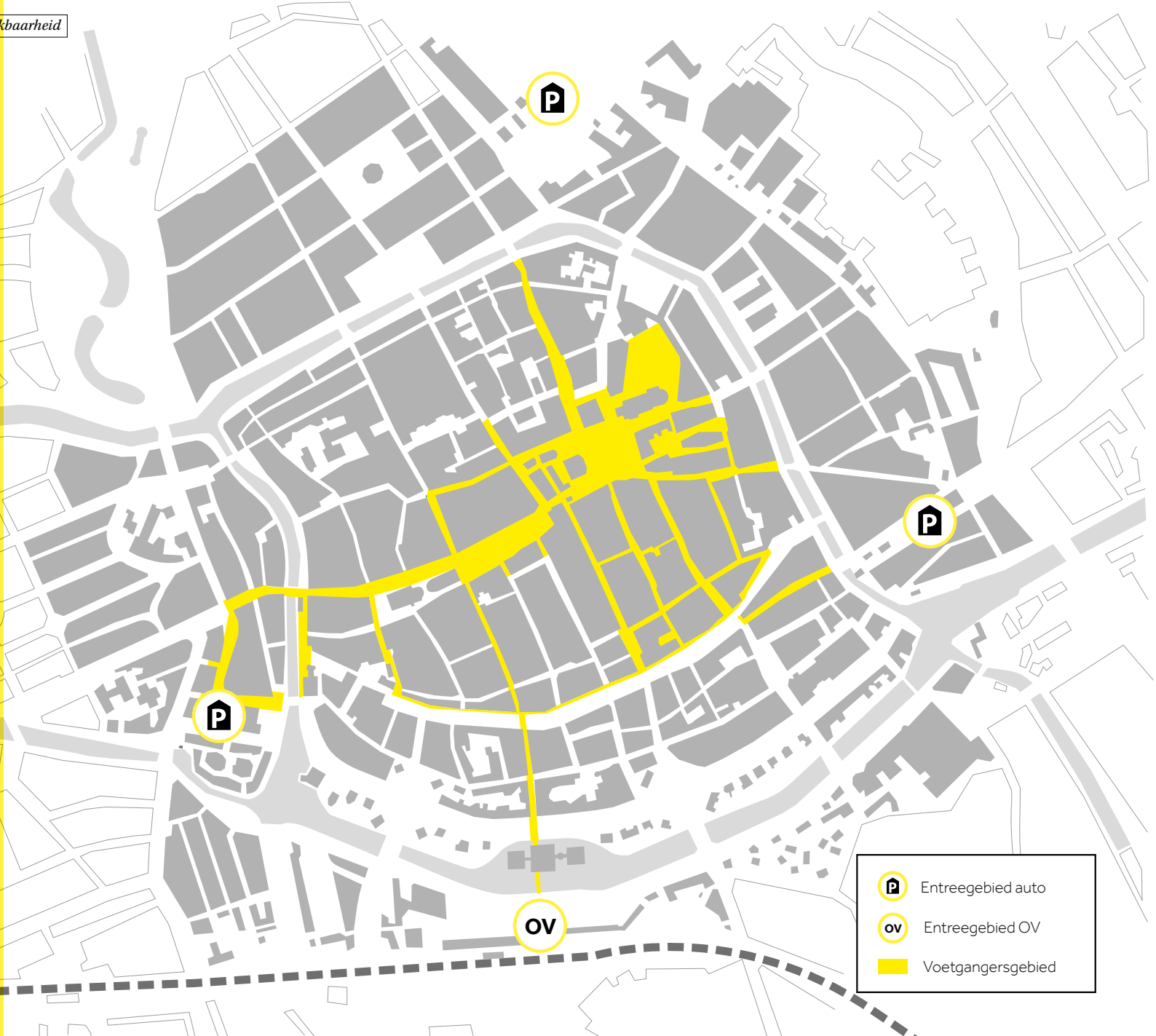





## UITBREIDING EN AANTREKKELIJKER MAKEN VOETGANGERSGEBIED

We kiezen voor een uitbreiding van het aaneengesloten voetgangersgebied en een netwerk van herkenbare en attractieve looproutes. Toegankelijkheid voor anders mobiele mensen, zoals blinden en slechtzienden, mensen in een rolstoel, ouderen, kinderen, hoort daar vanzelfsprekend bij. Dit doen we onder andere door het aantal gevaarlijke oversteekpunten en conflicten met zwaar verkeer sterk te verminderen en aanlooproutes vanaf de nieuwe haltes toegankelijker in te richten. We baseren ons daarbij op de TORI-werkwijze (Toegankelijke Openbare Ruimte voor Iedereen), inmiddels onderdeel van onze reguliere werkprocessen. Ook willen we fietsers meer structuur bieden door uitbreiding van de fietsvakken en andere stallingscapaciteit gecombineerd met handhaving op plekken waar looproutes worden geblokkeerd. Dit biedt ook kansen de openbare ruimte aantrekkelijker te maken voor ouderen en kindvriendelijker in te richten. Dit alles vanuit onze overtuiging dat als de openbare ruimte geschikt is voor mensen van 8 tot 80 jaar, de binnenstad toegankelijk en bruikbaar is voor iedereen.

***Onze focus richt zich op het stadshart en op de routes daar naar toe vanaf de vier entreegebieden (Westerhaven, Boterdiep, Damsterdiep en het Hoofdstation).***





-  Entreegebied auto
-  Entreegebied OV
-  Voetgangersgebied

### ROUTE PARKEERGARAGE EN WINKELGEBIED WESTERHAVEN *Westerhaven – binnenstad*

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

### ROUTE PARKEERGARAGE BOTERDIEP *Ebbingekwartier – binnenstad*

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

De wandelroute vanaf parkeergarage Boterdiep richting de Grote Markt functioneert nog onvoldoende. Het gebied ondergaat momenteel in overleg met bewoners en ondernemers een metamorfose, waarbij als bijkomend effect de verbinding naar het stadshart aantrekkelijker en vanzelfsprekender gemaakt wordt. Op het Boterdiep heeft straatparkeren plaats gemaakt voor een groene boulevard, met ruimte voor evenementen en activiteiten. Daarnaast realiseren we nu eindelijk de hoofdingang van de parkeergarage, gericht op de binnenstad. De Korenstraat wordt de verbinding naar de Nieuwe Ebbingestraat. In plaats van door de Nieuwe Ebbingestraat gaan HOV-buslijnen rijden via het Boterdiep. De Oude Ebbingestraat voegen we toe aan het autovrije gebied, zodat ook vanaf het entreegebied Boterdiep een aantrekkelijke voetgangersroute naar het hart van de stad ontstaat. Deze ingreep kan in enkele gevallen gevolgen hebben, waarvoor tijdens de uitwerking maatwerk noodzakelijk is. De parkeerplaatsen aan het Kwinkenplein en de Rode Weeshuisstraat blijven bereikbaar via de Kreupelstraat, die een tweerichtingsverkeerstraat wordt. Voetgangers en fietsers krijgen volop de ruimte, zowel in de Oude als de Nieuwe Ebbingestraat.



## ROUTE PARKEERGARAGE DAMSTERDIEP

### *Damsterkwartier – binnenstad*

De wandelroute vanaf het entreegebied Damsterdiep naar het stadshart (via Steentilstraat/Oosterstraat) kent nu nog een knelpunt bij het Schuitendiep/Steentilbrug, waar verschillende verkeersstromen elkaar moeten kruisen. Met de aanleg van de nieuwe brug tussen het Gedempte Rattendiep en het Schuitendiep wijzigen we de routing voor het autoverkeer. Verkeer richting de parkeergarage aan het Rattendiep (Casino) rijdt niet meer via de westzijde van het Schuitendiep, maar via de oostzijde. Ook de bezoekers van het Sontplein die een combinatiebezoek willen brengen aan de binnenstad profiteren van de verbetering van deze route. Met de aanleg van een nieuwe voetgangers- en fietsbrug over het Eemskanaal zorgen we voor een nog aantrekkelijkere verbinding tussen het stadshart en het Sontplein. Dit betekent een economische impuls voor de Steentilstraat en de Oosterstraat, evenals voor de Oosterhaven. Uiteraard hebben we in de uitwerking aandacht voor de oversteekbaarheid van de nieuwe busroute over het Rattendiep voor voetgangers en fietsers.

## ROUTE HOOFDSTATION

### *binnenstad*

We willen doorgaand fietsverkeer door de binnenstad, bijvoorbeeld van Zernike of van de noordkant van de stad naar het station, aantrekkelijke alternatieven bieden. In de Fietsstrategie hebben we daartoe twee maatregelen voorzien. Aan de westkant trekken we de Slimme Route Zernike door naar het Hoofdstation buiten de binnenstad om. Daarmee worden de Werkmanbrug en de Folkingestraat weer het domein van de voetganger door het verdwijnen van veel doorgaand fietsverkeer. Aan de andere kant van de binnenstad kan de noord- en oostzijde van de Diepenring fungeren als aantrekkelijke Slimme Route voor de fiets om de binnenstad heen en als verdeelring tussen de hoofdfietsroutes en de binnenstad. Uiteraard met een aangepaste, veiligere infrastructuur die dat ondersteunt.



## 050 FIETSSTAD

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

Het aantal fietsers in de binnenstad blijft de komende jaren toenemen. De beschikbare ruimte wordt echter niet groter. Op sommige plekken in de binnenstad en op piekmomenten kan de openbare ruimte het aantal fietsen niet altijd meer aan. Met als gevolg dat irritatie en overlast toeneemt. De gestalde fietsen staan de voetganger in de weg. Doorgaand fietsverkeer en fiet-



sers die in de binnenstad moeten zijn maken gebruik van dezelfde krappe ruimte. En er zijn er meer geparkeerde fietsen in de binnenstad, die niet alleen voetgangers belemmeren maar soms zelfs nooduitgangen en hulpverleningsdiensten.

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

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



## FIETSROUTES

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



De belangrijkste route voor het noord-zuidverkeer loopt via de Oude Ebbingestraat, Grote Markt en de Gelkingestraat. We verwachten daardoor voor zowel de Oude Ebbingestraat als de Gelkingestraat een economische impuls. Daardoor kunnen we in de Oosterstraat en de oostzijde van de Grote Markt de voetganger de ruimte bieden, waarbij de fietser te gast is. 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 stads-hart. Hoe de route precies gaat lopen en hoe de inrichting van de straten wordt, werken we nader uit. Hierbij is het niet de bedoeling dat er een vast fietspad wordt gerealiseerd over de Grote Markt voor het Stadhuis langs, maar dat voetgangers en fietsers over de Grote Markt op verschillende manieren hun weg kunnen vinden tussen de Gelkingestraat en de Oude Ebbingestraat, afhankelijk van het feitelijk gebruik van de Grote Markt.

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

Ook de drukke oost-westroute Astraat-Brugstraat wordt door het verdwijnen van het busverkeer een stuk veiliger en aantrekkelijker voor voetgangers en fietsers. Bovendien blijven we experimenteren met fietsen in voetgangersgebied, zoals we nu al doen in de Zwanestraat. Aan de westkant van de binnenstad onderzoeken we verschillende alternatieven voor een Slimme Route voor de fiets om het hoofdstation en Zernike met elkaar te verbinden.

## FIETSPARKEREN

Groningers willen overal met de fiets kunnen komen: ook en misschien juist vooral in de binnenstad. Echter: als eenmaal de fiets gestald is, wordt de fietser een voetganger! Goede en geordende stallingsmogelijkheden zijn daarbij onmisbaar. We realiseren daarom voldoende en kwalitatief goede stallingen in de binnenstad, zowel door uitbreiding van de fietsvakken als inpandige stallingen. En als een stalling iets verder weg ligt, zorgen we voor aantrekkelijke wandelroutes naar de winkels en andere belangrijke plekken, met zo min mogelijk overlast voor de wandelaars. We zetten in op gedragsbeïnvloeding via aantrekkelijke stallingsvoorzieningen, innovatieve maatregelen en experimenten. Op het gebied van handhaving willen we een actualiseringsslag maken, waarbij we bijvoorbeeld de mogelijkheden onderzoeken om hinderlijk geplaatste fietsen en weesfietsen in de binnenstad sneller en eenvoudiger te kunnen verwijderen.



We gaan daarom door met de aanleg van fietsparkeervakken. Daarnaast zijn op het eindpunt van de hoofdroutes, dichtbij de belangrijke bestemmingen extra en goede (overdekte) stallingsvoorzieningen noodzakelijk, specifiek op drukke momenten zoals op zaterdag. We realiseren een hoogwaardige fietsenstalling onder de Nieuwe Markt. En we willen een kwalitatief hoogwaardige stalling aanleggen in de buurt van de de Vismarkt. Ook onderzoeken we mogelijkheden voor tijdelijke oplossingen in leegstaand vastgoed.

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

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

## NIEUWE BUSROUTES

*Om voetgangers daadwerkelijk meer ruimte te geven, wijzigen we de structuur van de binnenstad. We wijzigen de doorgaande routes voor de fiets en het OV. Met het wijzigen van deze verkeersstromen geven we de verblijfskwaliteit een enorme impuls. De zware buslijnen rijden straks anders door de binnenstad. Naast het huidige haltebestand aan het Zuiderdiep komen er nieuwe haltes in de binnenstad (aan de Diepenring en Aweg) die we op een aantrekkelijke en gastvrije manier willen vormgeven. Gelijktijdig richten we de wandelroutes naar de Grote Markt en de Vismarkt toegankelijk en bruikbaar in, voor iedereen.*



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

We verwachten dat een nieuwe situering van de centrumhaltes, zoals door ons wordt voorgesteld, geen negatieve gevolgen heeft voor het gebruik van het OV naar de binnenstad. Bovendien kan het vergroten van de aantrekkelijkheid van de binnenstad juist leiden tot meer bezoekers; ook bezoekers die gebruik maken van het OV.



## NIEUWE (H)OV LIJNEN

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

### HOV-BUSLIJNEN

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

- Deze binnenstadsroute komt in plaats van de route over de Grote Markt, waarbij de bussen niet meer via de Oosterstraat, Gelkingestraat, Oude en Nieuwe Ebbingestraat, Kreupel- en Walburgstraat gaan rijden.
- We realiseren een nieuwe brug tussen het Gedempte Kattendiep en het Schuitendiep. De bussen halteren, naast de huidige halte op het Gedempte Zuiderdiep, ook aan de Turfsingel (bij de schouwburg en bij het provinciehuis). Hier realiseren we nieuwe bushaltes. Deze haltes liggen op zeer korte afstand van het kernwinkelgebied. De Sint Jansstraat wordt heringericht als voetgangersroute van de nieuwe bushaltes naar de Grote Markt.
- Het Schuitendiep en de Turfsingel worden conform de Visie Diepenring heringericht. Er komt één rijbaan voor auto's en bussen, met daarnaast een fietsstrook.

### STADSBUSROUTES

**Nieuwe binnenstadsroute: Hoofdstation > Hereplein > Gedempte Zuiderdiep > Stationsstraat > Emmaplein > Eeldersingel > Westerhaven > Aweg > Westersingel**

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



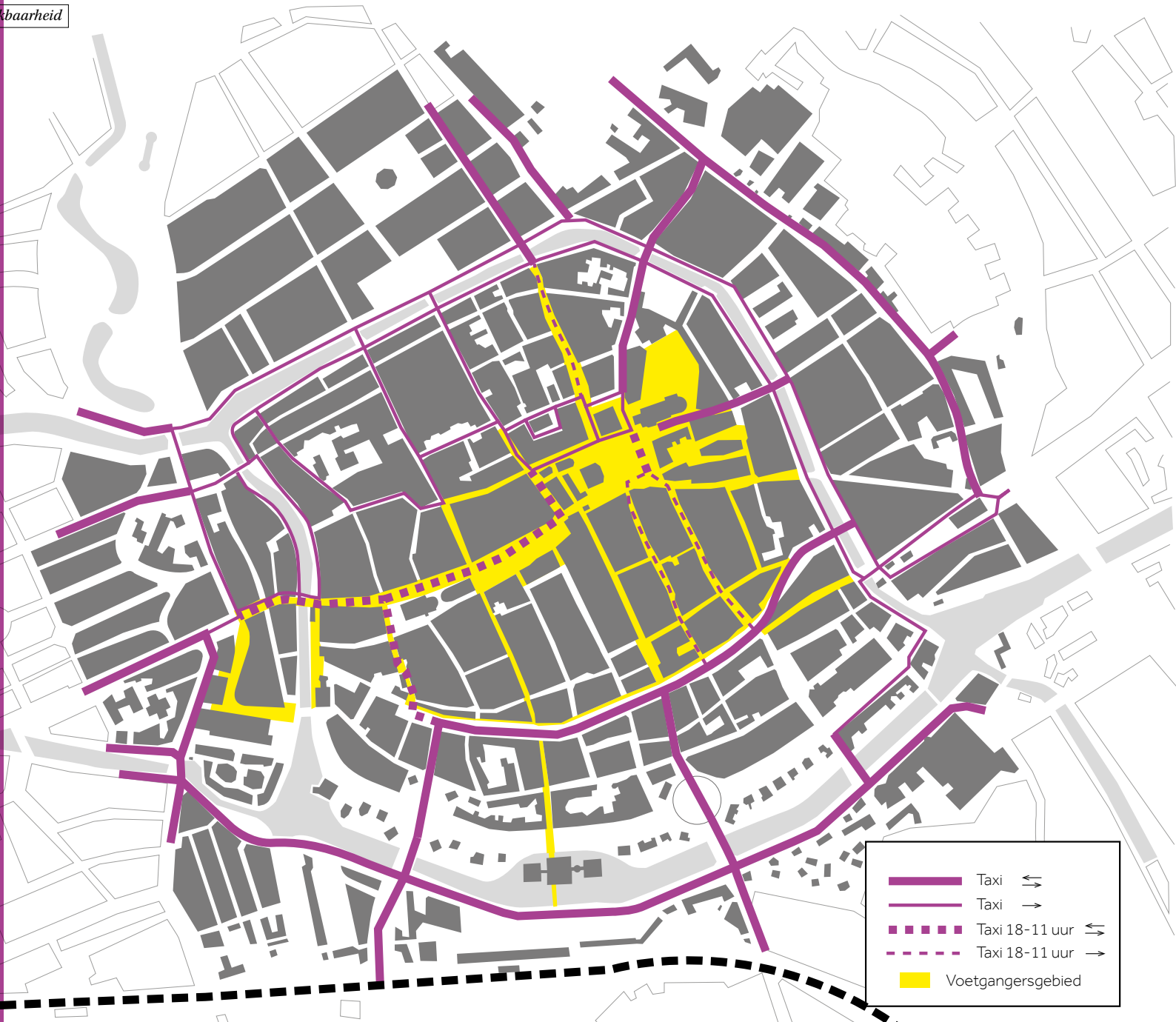
## TAXI'S EN WMO-VERVOER

*Taxi's en het Wmo-vervoer zijn een essentieel onderdeel van het vervoerssysteem van de stad Groningen. Ze maken de binnenstad bereikbaar en toegankelijk voor verschillende doelgroepen.*

Met het wijzigen van de OV-routes in de binnenstad passen we ook de voorkeur taxi-routes in een aantal straten aan. We hanteren twee regimes: straten waar taxi's de gehele dag rijden en straten waar het wenselijk is dat ze alleen tussen 18.00 uur 's avonds en 11.00 uur 's ochtends mogen rijden. Op de kaart geven we de verwachte nieuwe routes weer.

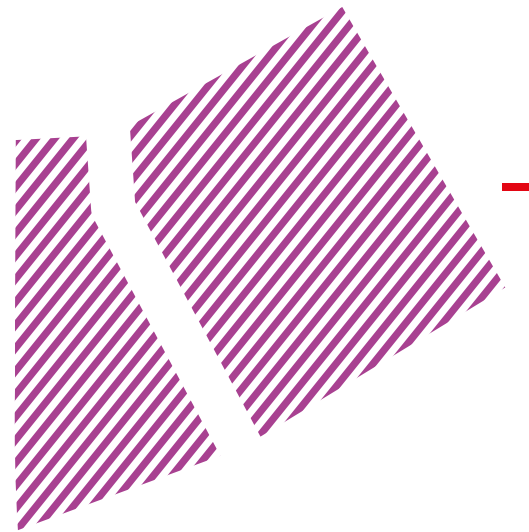
In de toekomstige situatie kunnen taxi's en Wmo-vervoer, net als nu, in het hart van de stad - omgeving Grote Markt - komen. De nieuwe routing van de bussen biedt de mogelijkheid om de taxistandplaatsen bij de Grote Markt anders te situeren. In de Kreupelstraat en op het Kwinkplein - waar nu bushaltes zijn - kunnen taxiplaatsen worden gecreëerd. Daarmee kunnen de taxiplaatsen aan de Grote Markt noordzijde vervallen.





### WMO-VERVOER

Voor reizigers van het Wmo-vervoer verandert er weinig. Dit vervoer betreft collectief taxivervoer, in principe van deur tot deur, voor mensen met een beperking. De taxi kan een personenauto zijn, een taxibus of een rolstoelbus. Voor het gebruik van de Wmo-taxi is een vervoerspas nodig, waaraan een Wmo-indicatie ten grondslag ligt. De Wmo-taxi is 24 uur per dag, 7 dagen in de week beschikbaar. De toegankelijkheid van de binnenstad met de Wmo-taxi komt overeen met die van reguliere taxi's.



## AUTOBEREIKBAARHEID

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



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

Een bezoek aan Groningen begint al vanaf het plannen van de reis: met up-to-date, meertalige digitale informatie die niet alleen informeert, maar ook verleidt en prikkelt.

3. Openbare ruimte en bereikbaarheid



TRANSPORT EN LOGISTIEK

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

*In onze binnenstad zijn al een aantal grote projecten in uitvoering binnen de thematiek van de openbare ruimte en bereikbaarheid. Te noemen zijn het Stationsgebied en de Diepenring. Ook de omgeving van de Grote Markt krijgt, met de komst van het Groninger Forum, een forse impuls. Zie ook de kaders op de volgende pagina's.*

## STATIONSGBIED

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

De route vanaf het Hoofdstation via de Ubbo Emmiusstraat en Folkingestraat functioneert goed, wordt intensief gebruikt maar verdient op sommige plekken verbetering. Onze belangrijkste opdracht is het wegnemen van obstakels die voetgangers op hun weg vinden. Dat zijn vooral geparkeerde fietsen, zowel bij de Korenbeurs als in delen van de Folkingestraat. Daarnaast willen we het doorgaande fietsverkeer scheiden van het bestemmingsverkeer, door zowel aan de oost- als westkant van de binnenstad Slimme Routes voor fietsers te realiseren. Wij verwachten dat de route via de Werkmanbrug hiermee kan worden ontlast.



Impressie Grote Markt

## AANPAK GROTE MARKT

Rondom de Grote Markt zal het veel drukker worden, met het Groninger Forum en het intieme stadsplein Nieuwe Markt, een vernieuwde oostwand met horeca en commerciële functies, een Poelestraat met horeca met uitgangen aan de noord- en zuidzijde, een grote ondergrondse fietsenstalling onder het plein en een nieuwe parkeergarage en – op termijn – mogelijk de aanpak van de noordzijde. De Grote Markt moet weer van grootstedelijke allure zijn en voor iedereen als één geheel aanvoelen: met recht de huiskamer van de stad.



Impressie Schuitendiep / Turfsingel



Impressie Schuitendiep met nieuwe brug

## DIEPENRING

De Diepenring is de kroon op de binnenstad en verdient gezien te worden. We willen de verblijfs- en verkeersfunctie van de Diepenring beter combineren, zodat deze echt onderdeel van de binnenstad wordt.

Daar gaan we op verschillende manieren aan werken. Zo krijgen fietsers een eigen, veilige en comfortabele positie als 'slim' alternatief om de binnenstad heen. Daarnaast gaat het openbaar vervoer onderdelen van de Diepenring als route gebruiken. Voor het toevoegen van verblijfskwaliteit willen we van de BIM-locatie (Rijksmonument), een plek maken voor recreatief gebruik, als schakel tussen de binnenstad en het Ebbingekwartier. Voor de aanleg van (verdiepte) terrassen ontstaat ruimte aan het Schuitendiep, daar waar binnenstad en Damsterdiep elkaar ontmoeten. We gaan ter plekke verscherpte aandacht schenken aan de onderhoudstoestand van diverse schepen en arken zodat dit een aantrekkelijke omgeving blijft.



Gekingestraat - impressie

***Uitvoeringsprogramma***

***Bestemming Binnenstad /***

***bereikbaarheid en openbare ruimte***

**Het uitvoeringsprogramma dat bij deze binnenstadsvisie behoort, wordt in de komende periode uitgewerkt. Verschillende programma's op het gebied van economie, wonen, bereikbaarheid en leefbaarheid komen hierin bij elkaar. Met de binnenstadsvisie als paraplu.**

Een eerste aanzet bestaat uit de infrastructurele maatregelen voor de bereikbaarheid en de inrichting van de openbare ruimte. Aan de westkant van de binnenstad betreft dit het inrichten van de nieuwe routes voor de buslijnen en het herinrichten van de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm. Aan de oostkant bestaat naast de realisatie van een nieuwe brug in het verlengde van het Gedempte Rat-

tendiep en de aanpak van de Diepenring het maatregelenpakket uit de herinrichting van de Ooster-, Gelkinge- en Oude Ebbingestraat. En uiteraard het opnieuw inrichten van de Grote Markt. Voor deze ingrepen wordt op dit moment rekening gehouden met een benodigd investeringsvolume van € 22,5 miljoen.

Het uitvoeringsprogramma wordt nog verder vormgegeven. Naast een opsomming van uitvoeringsprojecten vallend onder de binnenstadsvisie, volgt dan ook een nadere onderbouwing voor kosten, dekking en een tijdspad voor de uitvoering. De verschillende fietsmaatregelen zijn reeds opgenomen in de Fietsstrategie en het daarbij behorende uit-

voeringsprogramma. Ook de aanpak van het A-kwartier kent een afzonderlijke financiering.

In onze gemeentelijke meerjarenbegroting is vanaf 2017 structureel een bedrag van € 1 miljoen gereserveerd voor 'Aanpak Diepenring'. Dit levert bij de huidige rentestand een investeringsbedrag van € 20 miljoen op, beschikbaar voor het uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad. In de komende periode onderzoeken we de mogelijkheden voor (externe) dekking en subsidies, waarbij onze eigen investering als cofinanciering kan worden ingezet.

Naast investeringen in het vergroten van de bereikbaarheid en de openbare ruimte, gaan we de komende jaren ook investeren in het ruimtelijk economisch programma. Zo staan bedragen gereserveerd voor de uitwerking van de binnenstadsdistributie (€30.000 - € 50.000), G-kwaadretail maatregelen (monitoring, leegstandsbestrijding, herverkoop/schaalverandering: € 40.000 - € 60.000) en maatregelen in het Fonds voor ondernemers (profilering, promotie en stimuleren ondernemerschap: € 35.000 - € 50.000).

Voor de kosten van het uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad op het gebied van wonen verwijzen we naar het Meerjarenprogramma Woonvisie en de visie op het A-kwartier. Dit betreft onder andere het stimuleren van de aanpak van ontwikkellocaties in de binnenstad, de blijvende inzet op kwalitatieve jongerenhuisvesting, de Balans aanpak en de Gebiedsvisie A-kwartier.

Na vaststelling van de visie door de gemeenteraad volgt voor de zomer een uitvoeringsprogramma Binnenstadsvisie 2016-2020 waarin we de fasering van bovengenoemde onderdelen en de financiering integraal zullen uitwerken.

## VOLGORDE WERKZAAMHEDEN AANPAK OPENBARE RUIMTE BINNENSTAD (2016-2020)

1. Ontwerp en voorbereiding binnenstad west
2. Realisatie nieuw bustracé binnenstad west
3. Herinrichting Astraat, Brugstraat, Munnekeholm
4. Ontwerp en voorbereiding binnenstad oost
5. Realisatie brug in het verlengde van het Gedempte Rattendiep
6. Realisatie nieuw bustracé binnenstad oost
7. Herinrichting binnenstad oost, inclusief Grote Markt en Nieuwe Markt



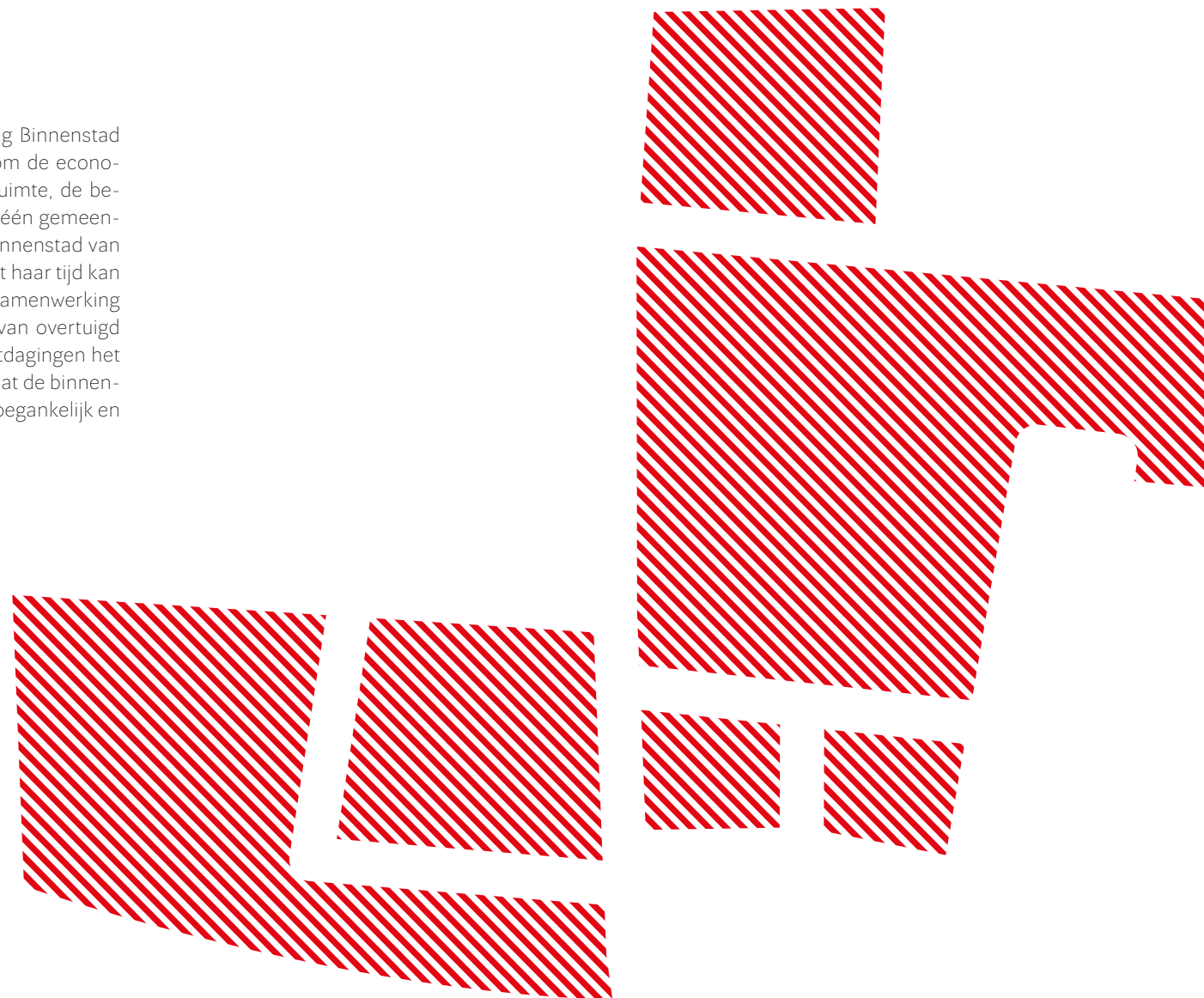


Grote Markt Zuidwand - impressie

***Tot slot***



Zoals u in dit plan hebt kunnen lezen omvat Bestemming Binnenstad een rijke verzameling aan voornemens. Of het nu gaat om de economie van de binnenstad, de inrichting van de openbare ruimte, de bereikbaarheid, of het woon- en leefklimaat, alle hebben zij één gemeenschappelijk doel. En dat is er voor zorg te dragen dat de binnenstad van Groningen klaar wordt gestoomd voor de toekomst en met haar tijd kan meegaan. Daar gaan we de komende jaren, in nauwe samenwerking met alle belanghebbenden, mee aan de slag. Wij zijn ervan overtuigd dat we met dit plan de groei kunnen opvangen, nieuwe uitdagingen het hoofd kunnen bieden, en bovenal er voor kunnen zorgen dat de binnenstad van Groningen voor iedereen aantrekkelijk, gezond, toegankelijk en gastvrij blijft, nu en in de toekomst.



Colofon © Gemeente Groningen

**Ontwerp en opmaak** RTRN

**Fotografie** Ewoud Rooks

**Overig beeldmateriaal** gemeente Groningen

januari 2016

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

