

**BINNESTAD  
GRONINGEN**



ruimte voor jou

# Actualisatie Bestemming Binnenstad 2021

**November 2021**















MANFIELD

H&M  
MAN

livera

DÉ  
KAPPER

FUJIYAMA

FAMILIE DISTILLEERDERIJ  
HOOGHOF

Deventer - Obakkrans



## Inhoudsopgave

- |  |           |
|--|-----------|
| <b>1. Inleiding</b>  | <b>07</b> |
| .....  |           |
| <b>2. Wat is er sinds 2016 gebeurd?</b>                              | <b>14</b> |
| .....  |           |
| <b>3. Evaluatie en vooruitblik deelthema's binnenstadsvisie 2016</b> | <b>20</b> |
| .....  |           |
| <b>4. Nieuwe thema's</b>   | <b>40</b> |
| .....  |           |
| <b>5. Vooruitblik op de komende jaren</b>                            | <b>50</b> |





 **INTERNATIONAL CARGO BIKE FESTIVAL**  
SUIKERFABRIEKTERREIN // 14 - 16 JUNI 2019

**SAMEN OP WEG NAAR EEN DUURZAME BINNENSTAD FIETS JE MEE?**  
- met o.a. de bakfietsparade - en veel ander fietsentertainment  
[www.cargobike groningen.nl](http://www.cargobike groningen.nl)



 verkeersmonitoring



**ZIENGS**  
camera  
bewaking  
Let op: geen rangschikking  
buiten toegestane rijen  
oprijden en afrijden  
doorrijden - buidel

uitgezonderd  
  
9-12h  
taxi  






## Inleiding

In 2016 is de visie *Bestemming Binnenstad* vastgesteld. In deze visie staan alle ambities en ideeën om de binnenstad van Groningen in de toekomst bereikbaar, toegankelijk en aantrekkelijk te houden. De inhoud van de visie bouwt voort op eerdere keuzes voor onze binnenstad, zoals *het Verkeerscirculatieplan* uit 1977 en de visie *Binnenstad Beter* uit de jaren '90.



## Bestemming Binnenstad

De binnenstad voorbereiden op de toekomst. Dat is de centrale ambitie van de visie die we in 2016 hebben opgesteld. 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. We willen dat de binnenstad een gezonde en leefbare omgeving is die voor iedereen toegankelijk, aantrekkelijk en bereikbaar blijft.

Dit willen we bereiken door:

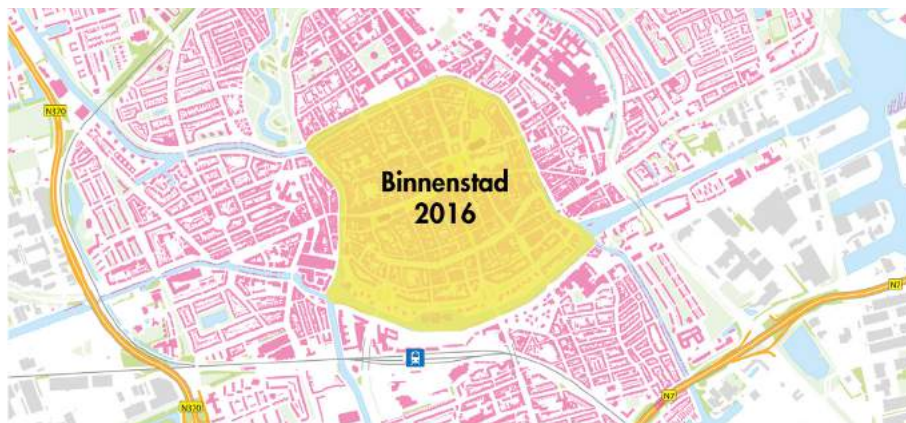
- Voetgangers en fietsers meer ruimte te geven;
- De openbare ruimte beter te benutten;
- De binnenstad toegankelijker en veiliger te maken;
- Kansen voor de kenniseconomie te verzilveren;
- Het wonen aantrekkelijker en gevarieerder te maken;
- De binnenstad duurzaam te ontwikkelen;

## Ruimte voor Jou

Aan de visie *Bestemming Binnenstad* is een uitvoeringsprogramma gekoppeld. Deze omvat zo'n 50 projecten onder de verzamelnaam 'Ruimte voor Jou'. Met *Bestemming Binnenstad* en het uitvoeringsprogramma is een enorme impuls gegeven aan onze binnenstad. De binnenstad is een plek geworden waar mensen graag wonen en verblijven en waar beleving een steeds grotere rol speelt. Mensen uit de hele regio komen naar de binnenstad van Groningen om er een terrasje te pakken, te (fun) shoppen, een film te kijken in de bioscoop, op stap te gaan in het uitgaansgebied, het Forum te bezoeken, te studeren of gewoon voor een mooie stadswandeling.

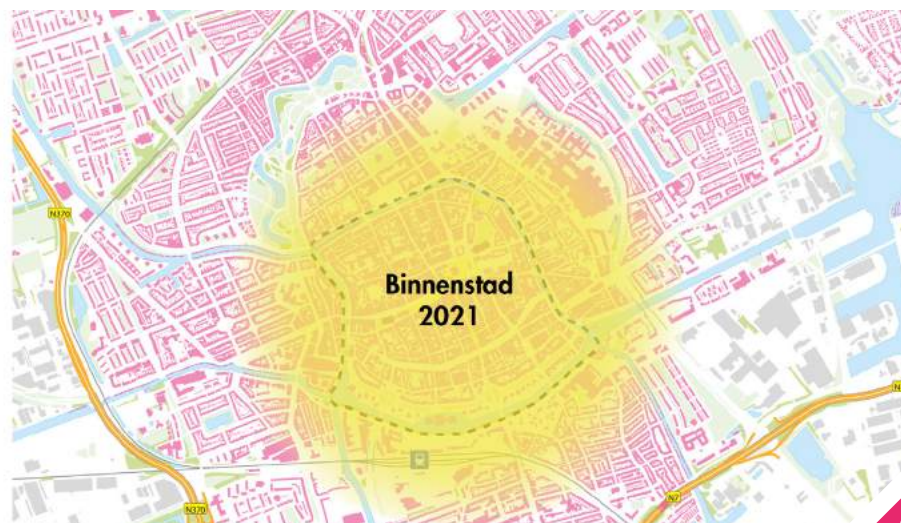
Sinds de vaststelling van de binnenstadsvisie in 2016 heeft de wereld niet stilgestaan. De stad is sterk doorgegroeid, de druk op de openbare ruimte is toegenomen en het winkellandschap is aan het veranderen. Ook is er in 2019 een nieuw collegeprogramma gekomen, *Groen, gelukkig en gezond Groningen*, waarin het herwinnen van de openbare ruimte één van de centrale thema's is.

Daarnaast heeft natuurlijk ook de coronacrisis een grote impact op de binnenstad: het bezoek is sterk afgenomen, er dreigt winkelleegstand en grote delen van de horeca hebben het bijzonder zwaar. Met de agenda *Groningen Vooruit* werken we aan een bruisende gemeente na corona. De coronacrisis heeft het belang, nut en noodzaak van een goede openbare ruimte duidelijk gemaakt. Iets waar we met *Bestemming Binnenstad*, en eigenlijk al vijftig jaar lang, heel hard aan werken. Een inclusieve openbare ruimte voor iedereen: binnenstads- en wijkbewoners, bezoekers uit de regio en daarbuiten en mensen die er studeren of hun werk in de binnenstad hebben. Met de visie zitten we op de goede weg: de noodzaak om deze aanpak voort te zetten blijft dan ook onverminderd groot.



Met de visie zitten we op de goede weg: de noodzaak om deze aanpak voort te zetten blijft dan ook onverminderd groot.

In dit document schetsen we waar we staan met de visie en hoe we onze aanpak de komende jaren voort willen zetten. Daarnaast voegen we een aantal nieuwe thema's aan de binnenstadsvisie toe die in de vorige visie minder belicht zijn gebleven, zoals straatparkeren, de functiemix (detailhandel, horeca, leisure, kantoren, diensten, wonen), vergroening, klimaatadaptatie, cultuur, het nachtleven en vastgoedsturing. Ook is het gebied dat we als binnenstad beschouwen vergroot ten aanzien van de binnenstadsvisie van 2016. Zoals in de omgevingsvisie *Next City* (2018) is aangegeven is het binnenstadsgebied groter dan alleen het gebied binnen de Diepenring. Juist in dit grotere gebied vinden grote ontwikkelingen plaats die van invloed zijn op het functioneren van de binnenstad, zoals de aanpak van het Hoofdstation en nieuwe woningbouwprojecten als de Suikerzijde en Stadshavens.





## Verkeerscirculatieplan (1977) en Binnenstad Beter (1993)

Werken aan de binnenstad doen we al bijna vijftig jaar. In 1972 verscheen de *Nota Doelstellingen Binnenstad Groningen* als reactie op de toenemende dominantie van de auto en de plannen voor grootschalige verkeersingrepen in de binnenstad. Het belangrijkste onderdeel van deze Nota was *het Verkeerscirculatieplan (VCP)*, dat in 1977 daadwerkelijk werd ingevoerd. Het VCP had als doel de binnenstad aantrekkelijker te maken voor bezoek door de dominantie van de auto terug te dringen. Daartoe werd de binnenstad verdeeld in sectoren en kon doorgaand autoverkeer alleen nog om de binnenstad heen via de Diepenring.

Een volgende stap is de visie *Binnenstad Beter* uit 1993, met daarin opgenomen het masterplan *Ruimte voor Ruimte* (1989). Doel van deze plannen was het verbeteren van de openbare ruimte. Het meest bekende onderdeel zijn de bekende gele steentjes, maar het plan bevatte een alomvattende visie op de kwaliteit en het beheer van de openbare ruimte, afhankelijk van de identiteit en de functie van het gebied. In *Binnenstad Beter* werd deze aanpak verbreed met een visie op de winkelstructuur. Bij de Westerhaven kwam ruimte voor grote winkelformules en het Waagstraatcomplex werd gebouwd. Ook bevatte *Binnenstad Beter* een visie op de bereikbaarheid van de binnenstad via parkeergarages en aantrekkelijke looproutes.



De aanpak van 2016 staat nog als een huis. Het vergt echter een langjarige aanpak om tot resultaat te komen. In dit document gaan we niet afzonderlijk in op elk punt dat in *Bestemming Binnenstad* is genoemd. Wel zien we dat de financiële middelen beperkt zijn en de beschikbare uitvoeringscapaciteit kwetsbaar is. Dit betekent dat we in het uitvoeringsprogramma slim moeten prioriteren met als doel om over vijf jaar een volgende grote slag te hebben gemaakt, door projecten die we als noodzakelijk zien voor de realisatie van de visie te hebben uitgevoerd, de bouwhekken en afzettingen te hebben verwijderd en de binnenstad echt een bestemming is geworden.





## Totstandkoming van deze notitie

Deze actualisatie is tot stand gekomen na een uitgebreide analyse van de opbrengst van de periode 2016-2020, de trends en ontwikkelingen, nieuwe gemeentelijke beleidskaders en gesprekken met belangrijke stakeholders.

We vinden het belangrijk dat de gebruikers en bewoners van de binnenstad mee kunnen praten over deze actualisatie. Daarom hebben we in de eerste helft van 2021 gesproken met vertegenwoordigers van diverse sectoren die actief zijn in de binnenstad, waaronder bewonersorganisaties, nachtburgemeesters, kennisinstellingen en de Werkgroep Toegankelijk Groningen. Ook konden alle inwoners van Groningen via de website Ruimte voor Jou reageren op de vragen 'Wat vind jij belangrijk voor de toekomst van de binnenstad?' en 'Welk onderwerp mag volgens jou niet ontbreken in de binnenstadsvisie?' Alle inbreng is zo goed mogelijk verwerkt in deze actualisatie. In het participatieverslag zijn de verslagen van de gesprekken met stakeholders en de reacties op de website opgenomen.

Een speciaal woord wijden we aan het onverwacht overlijden van Jeroen Engels in mei 2021. Hij was de programmamanager van de Binnenstad en vanuit die rol ook trekker van deze actualisatie. We missen hem nog elke dag.





fides vestgoed



## Relatie tot andere beleidsdocumenten

De binnenstadsvisie staat niet op zichzelf. Juist in een gebied als de binnenstad liggen volop relaties met ander gemeentelijk beleid. In 2018 is de omgevingsvisie *Next City* vastgesteld. In de omgevingsvisie geeft de gemeente haar visie op de ontwikkeling van de gemeente op langere termijn. Leefkwaliteit staat hierin centraal. De omgevingsvisie kent vijf opgaven:

- Faciliteren van de groei
- De werkgelegenheid groeit mee
- De gemeente blijft leefbaar en aantrekkelijk voor iedereen
- De energietransitie wordt versneld
- Iedereen doet mee

Na vaststelling van de *The Next City* worden de doelen uit de omgevingsvisie doorvertaald in diverse beleidsterreinen. Vaak is daarin sprake van een wisselwerking. Dit was ook het geval met de binnenstadsvisie: *Bestemming Binnenstad*. Deze verscheen immers al in 2016, waardoor de uitgangspunten mee konden worden genomen in de *Next City*.

De concept-mobiliteitsvisie *Groningen Goed op Weg* vormt de uitwerking van de *Next City* op het onderwerp mobiliteit. In de concept-visie zetten we een stip op de horizon: hier willen wij met de mobiliteit in onze gemeente in 2040 staan. De gemeente kiest voor leefkwaliteit en neemt daarmee verder afscheid van de autologica bij het vormgeven van onze openbare ruimte. Nog steeds zijn te veel straten ingericht vanuit het perspectief van de auto, terwijl we juist andere vervoerswijzen willen omarmen. Van oudsher is binnen Groningen de fiets al de slimste en snelste manier om je te verplaatsen. Nu geven we ook de voetganger ruim baan. Fietser én voetganger letterlijk en figuurlijk alle ruimte geven is de toekomst. Dat gaat ten koste van de ruimte die de auto nu inneemt. Daarbij kijken wij anders naar de toekomst van ons autonetwerk. Dit is uitgewerkt in het concept *Netwerk doorwaadbare stad 2040*.

Een goede inrichting van de openbare ruimte is cruciaal. Voor de binnenstad is al een *Leidraad openbare ruimte* (2017) opgesteld. Daarnaast hebben we gewerkt aan een Leidraad voor de hele gemeente. De straat is in de Leidraad het uitgangspunt, daar is de menselijke maat het meest sturend. Mobiliteit is niet langer maatgevend. Toegankelijkheid, veiligheid, beleving, gezondheid, sociale interactie, ecologie, klimaatadaptatie, economie en cultuurhistorie maken samen de straat.

Een belangrijke visie die invloed heeft op ons denken over de binnenstad is de visie *Ruimte voor Retail*, waarin we ingaan op de toekomst van het winkel- en horecalandschap in de gemeente Groningen, met daarin een belangrijke rol voor de binnenstad. Hierop komen we verder in dit document in detail terug.

Tot slot noemen we de coronaherstelagenda *Groningen Vooruit*. In deze agenda staan maatregelen die we nemen voor een (1) Veilig opstartende, (2) Bruisende en (3) Veerkrachtige & Ondernemende gemeente. De maatregelen zijn deels nieuw, maar bestaan deels ook uit het bundelen en versnellen van bestaande acties en het opvoeren van nieuwe. Het betreft maatregelen op de korte termijn (tijdens en direct na corona).



BINNENSTAD  
GRONINGEN  
ruimte voor jou



landacht voor  
groen en spelen

je groenemarkt.groningen.nl





**Hoofdstuk 2**

# Wat is er sinds 2016 gebeurd?







## Kengetallen Binnenstad

Aantal inwoners:	19.300 (2011)	22.700 (2021)
Aantal werkzame personen:	23.200 (2011)	24.500 (2020)
Aantal bedrijfsvestigingen:	3.500 (2011)	3.900 (2020)
Waarvan detailhandel:	700 (2011)	550 (2020)
Waarvan horeca:	350 (2011)	450 (2020)

Leegstand: 5,9% (2021)

aantal bezoekers per jaar (indicatief): ca 20 miljoen (2019)\*

Aandeel bezoekers\*\*:

- Vanuit gemeente Groningen:	62% (2015)	70% (2018)
- Vanuit de regio:	14% (2015)	13% (2018)
- Bovenregionaal;/internationaal:	24% (2015)	18% (2018)

Aantal fietsbewegingen de  
binnenstad in en uit (dagelijks):

ca. 140.000

Bronnen: Locatus, BRO, OIS Gemeente Groningen (2021), begroting gemeente Groningen (2015-2018)

\*In 2019 is de methodiek gewijzigd, waardoor het bezoek lager uitviel dan de jaren daarvoor (ca 22 miljoen in 2018). Bezoekersgegevens na 2019 zijn door corona niet representatief.

\*\* In 2019 is de methodiek gewijzigd, daardoor niet vergelijkbaar met de periode t/m 2018.





Het belangrijkste doel van de visie *Bestemming Binnenstad* is om de binnenstad een aantrekkelijker plek te maken om te verblijven. Met meer ruimte voor fietsers en voetgangers en minder voor de auto en ander gemotoriseerd verkeer. Maar ook met meer woonkwaliteit en een groter en gevarieerder aanbod van retail en horeca.

Sinds 2016 zien we dat het autoverkeer in en rond de binnenstad verder is teruggedrongen en dat de voetganger meer ruimte krijgt. Tegelijkertijd zien we dat het stallen van fietsen in de binnenstad een steeds grotere uitdaging wordt en om extra structurele oplossingen vraagt, die niet alleen liggen in stallingscapaciteit maar bijvoorbeeld ook in het versneld terugdringen van autoparkeren op straat. Ook zien we nieuwe ontwikkelingen met extra claims op de openbare ruimte, zoals deelscooters en de bezorgeconomie.

Met het uitvoeringsprogramma *Ruimte voor Jou* brengen we de binnenstadsvisie in de praktijk. De *Leidraad voor de Openbare Ruimte* gebruiken we hierbij als richtlijn voor het ontwerp. Een aantal projecten van het uitvoeringsprogramma is al afgerond: de herinrichting Astraat/Brugstraat en Westerhaven is daarvan het meest in het oog springende voorbeeld. Een aantal andere projecten is op dit moment in uitvoering, zoals de aanleg van de Kattenbrug en de herinrichting van het A-kwartier.

Ook is er een aantal projecten dat nog moet starten of waar we de komende jaren nog een definitieve keuze over moeten maken. Voorbeelden hiervan zijn het Zuiderdiep en de Vismarkt. Het plan voor de herinrichting van de Grote Markt is momenteel in een cruciale eindfase van de voorbereiding. Een volledig overzicht van de projecten is opgenomen in het bijgaand evaluatiedocument.

## Fietsparkeren

De grote aantallen gestalde fietsen in de openbare ruimte vragen om een oplossing. De afgelopen jaren zijn diverse maatregelen genomen om de overlast van het fietsparkeren in de binnenstad te beheersen. Zo is de Fietsenstalling Nieuwe Markt in 2019 geopend en openen we in het voorjaar van 2022 de Fietsenstalling Grote Markt (onder Groot Handelshuis). De inzet van fietsstewards is de afgelopen tijd zeer succesvol gebleken, dus daar gaan we voorlopig mee door. Ook gaan we verder met de verkenning van nieuwe inbandige/ondergrondse fietsenstallingen in Binnenstad-West. En waar het kan breiden we stallingscapaciteit uit, zonder de openbare ruimte verder onder druk te zetten.

Naast deze projecten is er nog veel meer veranderd in de binnenstad. Dit zijn langjarige ontwikkelingen, zoals het Forum (inclusief een grote fietsenstalling) en de Oostwand. Maar denk bijvoorbeeld ook aan nieuwe woningbouwprojecten in de binnenstad zoals Merckt en Mercado. Daarnaast zien we ook een herwaardering van het erfgoed en sociaal wonen in de binnenstad, zoals blijkt uit het succesvol behoud van het Pepergasthuis. Met de herontwikkeling van het stationsgebied ontstaat een groter stuk binnenstad aan de zuidzijde. Met *Ruimte voor Zero Emission Stadslogistiek* hebben we afspraken gemaakt met als doel om in 2022 venstertijden te hanteren binnen de hele Diepenring en Westerhaven en dat de bevoorrading in 2025 geheel emissievrij is.



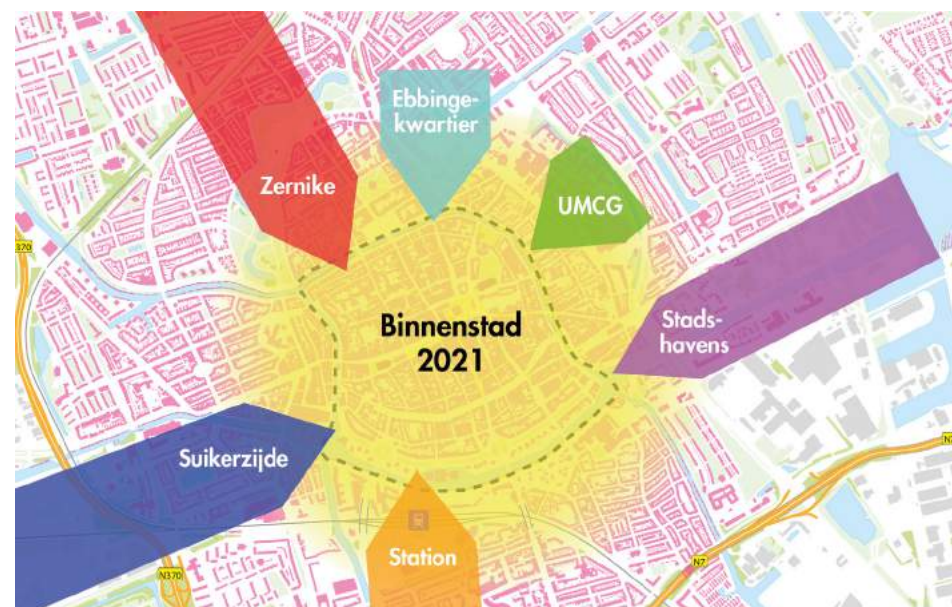


Eén belangrijke ontwikkeling die niemand heeft kunnen voorzien, is de uitbraak van de coronapandemie eind 2019/ begin 2020. Groningen bleef redelijk gevrijwaard van de eerste golf, maar na de zomervakantie in 2020 sloeg Covid-19 ook in Groningen toe. Naast grote sociale gevolgen heeft dit ook effect gehad op onze binnenstad. Bezoekers bleven weg en ondernemers moesten hun winkels, cafés en/of restaurants voor langere tijd sluiten. Een deel van de effecten zijn tijdelijk. Zo zien we anno 2021 dat de drukte in de binnenstad weer toeneemt en het uitgaansleven weer op gang komt. Ook is bezoek aan musea, theater en bioscopen weer toegestaan en is het weer mogelijk om evenementen te organiseren. Met de economische herstelagenda *Groningen Vooruit* en het sociaal perspectiefplan *corona iedereen doet weer mee in 050* proberen we de kortetermijneffecten van corona zoveel mogelijk te dempen en Groningen op langere termijn sterker uit de crisis te laten komen.

Corona heeft ook een aantal effecten gehad die structureler van aard lijken te zijn. Zo is er een grotere waardering van buitenlucht en openbare ruimte, zien we een enorme groei van de bezorgeconomie en zien we ander woonwerkgedrag, met meer thuiswerken en minder kantoor. Deze ontwikkelingen hebben grote impact op het ruimtelijk-functioneel gebruik van de binnenstad. Zo zien we een steeds groter wordende druk van de bezorgeconomie op de openbare ruimte (zoals bezorgscooters op de stoep) en het toenemende negatieve effect daarvan op de verkeersveiligheid door de snelheid waarmee de bezorgers geacht worden de boodschappen af te leveren. Ook zien we het aantal verzoeken tot functieverandering toenemen (met name van winkels naar woonruimte).

In 2021 beschouwen wij een ruimer gebied als binnenstad dan in de binnenstadsvisie in 2016 is opgenomen. In dat ruimere gebied rondom de Diepenring zien we grote ontwikkelingen. Het Stationsgebied noemden we hierboven al even.

Belangrijk onderdeel van het plan vormt een nieuwe noord-zuidverbinding onder het station door, waarmee het zuiden van de stad en met name de Rivierenbuurt nog beter verbonden wordt met de binnenstad. Daarnaast werken we aan twee grote binnenstedelijke woningbouwlocaties: de Suikerzijde en de Stadshavens. Beide liggen binnen 1 km van de binnenstad. Verbeterde loop- en fietsverbindingen naar deze gebieden (zoals de Suikerzijderoute en de Oosterkade) bieden kansen voor nieuwe ontwikkelingen naar het westen en het oosten. Aan de noordzijde van de binnenstad is het Ebbingekwartier nagenoeg volgroeid en gaat de Healthy Ageing Campus verder uitbreiden.



Invloedsgebieden rondom de binnenstad



Brugstraat voor herinrichting (2016)



Brugstraat na herinrichting (2018)

Meer beleidsmatig noemen we het vaststellen van de gemeentelijke omgevingsvisie *Next City* (2018). Hierin staat leefkwaliteit centraal met een belangrijke rol voor onze binnenstad.

In 2021 volgt de gemeentelijke mobiliteitsvisie *Groningen Goed op Weg*. De keuzes in deze mobiliteitsvisie hebben groot effect op de binnenstad én andersom: keuzes voor onze binnenstad, zoals het verleggen van de busroutes naar de randen van de binnenstad, hebben effect op het mobiliteitssysteem. Ook in de mobiliteitsvisie staat leefkwaliteit centraal: zo krijgt de voetganger en fietser meer het primaat, wordt 30 km/uur in plaats van 50 km/uur het uitgangspunt en maken we een kwaliteitssprong in het OV-systeem.

Een derde beleidsnota die we hier willen noemen is het *Groenplan Vitamine G*, waarin we aangeven hoe we de gemeente willen vergroenen. En we gaan de *Leidraad Openbare Ruimte* opstellen voor de hele gemeente.

## Klufften: activering via ordening

Al in de dertiende eeuw bestond in Groningen de term klufften, te zien als een vroege voorloper van wat we nu buurten of kwartieren zouden noemen. Een indeling van de huidige binnenstad in klufften structureert de binnenstad en biedt een kapstok voor vraagstukken van hedendaagse ontwikkelingen die passen bij de stad en de Groningse identiteit.

In het project De Groninger Klufften van de Groninger City Club (GCC) en Marketing Groningen is een eerste opzet gemaakt voor een mogelijke indeling van de stad in tien kwartieren, op basis van de eigen Groninger geschiedenis. Het doel van De Klufften is om de identiteit van deelgebieden te versterken, 'zodat bewoners zich in de toekomst nóg meer onderdeel voelen van hun eigen buurt, zodat we bezoekers nóg beter en gericht kunnen gidsen langs al het moois dat Groningen te bieden heeft en zodat ondernemers elkaar nóg effectiever zullen versterken en kruisbestuiven.'

Daarmee kan het idee van klufften bijdragen aan herkenbaarheid en kansen creëren voor de aantrekkelijkheid van onze binnenstad. Bij vraagstukken rondom gebiedsontwikkeling kan dit bovendien structuur en houvast geven, ook bij de inrichting van de openbare ruimte. Een belangrijke voorwaarde daarbij is dat dit concept van klufften gevoeld en gedragen wordt; ondernemers en bewoners zijn daarbij leidend. Daar ligt voor de initiatiefnemers een opgave. We zien het concept van de klufften in dat geval als kansrijk, bijvoorbeeld om gebieden meer eigen *couleur locale* te geven en zo te activeren. Dit gaan we in de komende periode verder verkennen.



Het draagvlak voor onze binnenstadsprojecten is groot. Soms is er ook weerstand, zoals bleek bij de herinrichting van het plein voor de Akerk en de aanleg van de Kattenbrug. Ook gaat er wel eens iets mis in de planning. Daar draaien we niet omheen, dat hoort bij een grootschalige aanpak zoals deze. Gelukkig is er ook veel waardering, zoals bij Dudok en bij de aanpak van grote delen van het westelijke deel van de binnenstad. Bovendien is het plein voor de Akerk uiteindelijk genomineerd voor de Groninger Architectuurprijs, inclusief de derde prijs van de vakjury. En gelukkig ontstaan er soms spontaan de mooiste ontwikkelingen. Want wie had gedacht dat het zitten op het tijdelijk informatiecentrum op de Grote Markt zo'n enorm succes zou worden?

Uiteindelijk wegen wij alle belangen zo goed mogelijk en nemen daarna een besluit dat het beste is voor het algemeen belang voor een zo goed mogelijk functionerende binnenstad en een hoge mate van verblijfskwaliteit.



## Dudok aan het diep

De locatie Dudok aan het Diep is in het coalitieakkoord benoemd als een van de locaties waar het herwinnen van de openbare ruimte kan worden gerealiseerd en waarbij groen en ontmoeting centraal staan. In 2019 won Marseille Buiten/IRIS Architecten de prijsvraag voor het ontwerp, waarbij de publieksstemming de doorslag gaf. In 2020 is het schetsontwerp verder uitgewerkt naar een inrichtingsplan. De vlonder is aangepast op de vaarweg en de horecaboot de Rikste is ingepast inclusief een terras op de kade/ vlonder. Onderzocht is of de trafo uit het Dudok-paviljoen kan worden geplaatst, maar dit leverde te weinig voordelen op. De trafo wordt nu ingepast en gemoderniseerd. In 2020 heeft de sanering van de voormalige exploitant van het benzinstation plaatsgevonden. De planning is om in 2022 het inrichtingsplan in de raad te laten vaststellen.



Impressie Dudok aan het Diep



Hoofdstuk 3

# Evaluatie en vooruitblik deelthema's binnenstadsvisie 2016





## Economie

### Doelen (2016):

- Faciliteren nieuw winkellandschap
- Versterken ecosysteem kenniseconomie

### Terugblik

- Grote namen verdwenen, nieuwe formules terug
- Toename daghoreca en supermarkten
- Forum en Oostwand gereed
- Coronacrisis

### Vooruitblik

- Sterker uit de coronacrisis komen
- Benutten én inpassen potentieel kenniseconomie
- Bredere functiemix
- Winkelfuncties op de begane grond behouden



Academiegebouw

## Doelen

De binnenstad is een van de belangrijkste werklocaties in Noord-Nederland. In de binnenstad zijn bijna 4.000 bedrijven en ongeveer 26.000 arbeidsplaatsen (bron: groningecitymonitor.nl). In *Bestemming Binnenstad* lag veel nadruk op het veranderende winkellandschap. Er was (toen ook al) veel aandacht voor het nieuwe winkelen: online winkelen, het faciliteren van combinatieformules van winkels en horeca, aantrekken van nieuwe formules en onderzoek naar een markthal. De aantrekkelijkheid van de binnenstad zorgde ervoor dat leegstaande panden snel weer werden ingevuld. Concreet was er een aantal experimenten gestart in een aantal straten, zoals de Zwanestraat en de Westerhaven. Daarnaast was het versterken van de warenmarkt een belangrijk onderdeel van de visie.

Naast bovenstaande onderwerpen kwam de binnenstad als podium voor de kenniseconomie aan de orde. Er was aandacht voor het unieke ecosysteem van steden zoals Groningen: met aan de ene kant veel kennis, talent en instellingen en aan de andere kant een aantrekkelijke binnenstad met talloze ontmoetingsplekken en waar alles te belopen valt. Het doel was om deze potentie nog veel meer te benutten.



## Terugblik

De detailhandel- en horecasector (retail) is zeer dynamisch en volop in beweging. Door een structurele omslag in het consumentengedrag, met in het bijzonder de toename van online winkelen, verandert de functie en rol van fysieke winkels. We zien dat consumenten, die door online beschikbare informatie beter op de hoogte zijn dan ooit tevoren, producten en diensten aanschaffen bij een tal van nieuwe en bestaande (online) leveranciers. Hun verwachtingspatroon ten aanzien van winkelen is veranderd, meer op ervaring en verblijf gericht en minder op transactie. Horeca en terrassen die voor sfeer en gezelligheid zorgen, worden daarom steeds belangrijker voor de binnenstadbeleving. Binnenstadbezoekers verwachten minder winkelcentrum, maar meer variatie die de online wereld hen nooit kan bieden. Minstens zo belangrijk als een uitgebreid en vernieuwend retailaanbod is de identiteit en uitstraling van onze binnenstad met aantrekkelijke (groene en veilige) straten en pleinen, verzorgde plinten en gevels, kunst, cultuur en evenementen. Het plaatje moet kloppen.

De dynamiek in de retail zien we ook terugkijkend op 2016. Lokale ondernemers (her)vestigden zich in de binnenstad met onderscheidende formules op beeldbepalende locaties. Ook nationale en internationale retailers vonden en vinden hun weg naar Groningen. Oude vertrouwde namen en ketens verdwenen daarentegen. Anderen keerden juist terug in het centrum of zochten een nieuwe en veel grotere locatie. De komende jaren krijgt het retailaanbod verdere impulsen met onder meer Mercado, Merckt en het Groot Handelshuis. Ook is een start gemaakt met het masterplan voor de Warenmarkt en wordt het winkellandschap op de hoek van de Herestraat geheel vernieuwd.

Wanneer we in bredere zin naar de economie in de binnenstad kijken, zien we dat de binnenstad steeds meer als populaire werk-, studie- en ontmoetingsplek functioneert. Zo valt natuurlijk het Forum op.

Een onmiskenbaar icoon voor de binnenstad, dat vanaf de opening direct een succes is geworden, zowel voor het bezoek aan het gebouw als de uitstraling. Voor de kenniseconomie zijn naast de bibliotheek ook het grote aantal studieplekken een aanwinst. Vooral nu het oude pand van de bibliotheek aan de Oude Boteringestraat door de faculteit Rechten van de Rijksuniversiteit Groningen wordt gebruikt. De Oostwand van de Grote Markt is inmiddels af met de realisatie van The Market Hotel, Merckt en de ontwikkeling van de Nieuwe Markt tussen de Oostwand en het Forum. Ook zijn we blij met de plannen voor het kunstencentrum VRIJDAG in dit gebied. Aan de andere kant van de binnenstad is de komst van het Museum aan de A een belangrijke ontwikkeling die een grote invloed kan hebben op de stad. Ook zien we dat de binnenstad steeds populairder wordt als kantorenlocatie, vaak vanwege de sfeer en de uitstraling van de binnenstad.



Tot aan de coronacrisis ging het de binnenstad voor de wind. Door de coronacrisis zijn bepaalde ontwikkelingen versneld. Zo zijn consumenten minder vaak en dichterbij huis gaan winkelen. Het bezoek aan de binnenstad nam hierdoor sterk af en het toerisme is gekelderde, zowel zakelijk als recreatief. Van kantoren werd minder gebruik gemaakt. Evenementen zijn geschrapt. Hoewel veel onzeker is (bv. leegstand), zal een deel van deze effecten wellicht een permanent karakter krijgen. Dat heeft effect op de functie van de binnenstad.



Ook zien we dat de binnenstad steeds meer een plek wordt om geld aan te verdienen (focus op huuropbrengst, verdienpotentie). Marktwerking bepaalt in hoge mate hoe de binnenstad zich ontwikkelt. Eenzijdige commerciële belangen leiden echter tot de vestiging van winkelketens en verkleuring naar wonen. De veelkleurigheid, functiemix en het unieke karakter van de Groningse binnenstad komen onder druk te staan. Toch moet de binnenstad een plek blijven waar alle functies een plek hebben, ook maatschappelijke functies. De binnenstad moet aantrekkelijk zijn en blijven voor alle doelgroepen.

## Vooruitblik

Allereerst is onze grootste opgave dat de winkels en horeca goed uit de coronacrisis komen. Met de coronaherstelagenda *Groningen Vooruit* en de steun van de landelijke overheid werken we daar hard aan. Op de langere termijn zien we een aantal uitdagingen. De positie van de RUG in de binnenstad wordt steeds belangrijker. Vanwege de groei van het aantal studenten heeft de RUG recentelijk aangegeven te willen investeren in een groot en nieuw onderwijsgebouw in het hart van de stad. Het Harmoniecomplex en de andere faculteiten maken onmiskenbaar deel uit van de stad. Daarbij hoort ook een goede oplossing voor de fietsenstallingen en andere claims op de openbare ruimte. Samen met de RUG en andere onderwijsinstellingen werken we door aan het nog beter benutten van het potentieel van de binnenstad als kennis-ecosysteem. We zien een toename van hybride werkomgevingen in de binnenstad en willen kijken hoe en waar we deze kunnen faciliteren.



Als corona één ding duidelijk zichtbaar heeft gemaakt, is het wel dat de functie van de binnenstad als winkelgebied zal veranderen. Winkelen wordt steeds minder belangrijk als binnenstadfunctie en als bezoeken. We lijken aan de vooravond te staan van een structurele verandering. De kracht van onze binnenstad schuilt in multifunctionaliteit. Nu bestaat ruim 90% van het aantal vestigingen nog uit horeca, winkels en consumentgerichte dienstverlening. We zetten in op een compact kernwinkelgebied met daaromheen een ruime zone met een brede functiemix: een concentratie van winkels, horeca, cultuur- en poppodia, evenementen, onderwijs, recreatie, mixed-use-concepten, werken (ook maken/ambacht, kantoren) in combinatie met stedelijk wonen. We ervaren dat de woondruk hierbij steeds verder toeneemt; we behouden de plint echter voor publieksfuncties.

Onderdeel van die functiemix is het aantrekken en behouden van bezoekers van buiten de stad: bezoekers uit de regio of van buiten de regio. Niet alleen winkels en horeca maar ook evenementen en cultuur zorgen ervoor dat bezoekers vanuit de regio naar de stad komen. Daarvoor is het nodig bovenregionale functies in de binnenstad te houden, of in ieder geval te zorgen voor een goede fysieke/inhoudelijke verbinding tussen deze functies en de binnenstad. Het gaat dan bijvoorbeeld om culturele-, sport- en onderwijsinstellingen.

Aan de andere kant zien we de laatste jaren ook een aantal economische ontwikkelingen in de binnenstad die we willen reguleren of zonodig afremmen, omdat deze negatieve consequenties hebben voor de openbare ruimte. Zo zien we een sterke toename van de bezorgeconomie met bijbehorend materiaal, zoals scooters en busjes op straat. Meest recent is de opkomst van bezorgen van dagelijks voedsel, met dichte gevels in winkelstraten en veel materiaal op de stoep. We willen aanvullende regels maken waaraan deze bedrijven moeten voldoen, omdat er hier geen sprake is van een reguliere supermarkt. Bovendien kan een dergelijke straat minder aantrekkelijk worden voor andere ondernemers.



We zien ook een groei van het aantal zaken in de binnenstad met een grote verkeersaantrekkende werking, zoals grote supermarkten en sportscholen. Kleinere stadssupermarkten hebben waarde voor de straat/plek. Grotere volwaardige supermarkten vragen daarentegen veel van de omliggende openbare ruimte. We zien daarvoor vooral kansen rond de binnenstad. Binnen de Diepenring zijn we van mening dat er genoeg grote supermarkten zijn. Indien nodig gaan we de regels aanpassen zodat er geen grote supermarkten meer bij kunnen komen. Dit bezien we in samenhang met de nieuwe retailvisie van de gemeente waarin ons gemeentelijk detailhandels- en horecabeleid is vastgelegd. Daarin zetten we in op het behouden, stimuleren en versterken van lokaal ondernemerschap met unieke, kleinschalige concepten en aanbod. Daarbij hoort ook een sterke warenmarkt. Daarom gaan we met de marktsector een Masterplan maken: *de Warenmarkt van de Toekomst*. Daarin stellen we het Programma van Eisen voor de Vismarkt als centrale marktplein op. De Grote Markt wordt het evenementenplein.

In conceptvisie *Ruimte voor Retail* wordt onderscheid gemaakt tussen een kernzone, verblijfszone en ontdekzone. In de kernzone concentreert zich de (grootschalige) detailhandel, mode en luxeketens, en terrassen op pleinen voor (boven)regionaal bezoek, dagje stad en toeristen. De verblijfszone richt zich op een mix van bezoekers en bewoners met een gemengd aanbod van dagelijkse en niet-dagelijkse winkels, horeca en bijzondere concepten. In de ontdekzone zien we een brede mix van functies voor ons, gericht op *couleur locale* en ontdekkers, zoals in de aanloopstraten naar de kernzone.

Naast bovengenoemde verschuivingen vindt er nog een belangrijke ontwikkeling in en rond de binnenstad plaats. We zien dat een aantal grote en beeldbepalende locaties in beeld zijn om de komende jaren te worden herontwikkeld, zoals de casinolocatie, de Oosterpoort en de gehele Noordwand van de Grote Markt (inclusief de Rodeweeshuisstraat erachter).





## Herinrichting van de Grote Markt

De Grote Markt komt er de komende jaren heel anders uit te zien. De gehele Grote Markt krijgt een nieuwe bestrating, van gevel tot gevel, met een subtiel onderscheid in kleur, textuur of formaat van de steen. Hierdoor voelt het plein weer meer aan als één geheel. Daarnaast moet de nieuwe inrichting ervoor zorgen dat het plein toegankelijker wordt voor fietsers en voetgangers. Een plek waar het fijn is om elkaar te ontmoeten en waar het prettig is om te verblijven. Met openbare- en commerciële zitmogelijkheden, speelelementen en groen. Ook wordt er gekeken naar de mogelijkheden om water en kunst een plek te geven op het plein. In 2021 wordt er een concreet inrichtingsplan gemaakt voor de Grote Markt. Begin 2022 kan dan de schep in de grond. Naar verwachting is de 'nieuwe' Grote Markt in 2023 klaar.





## Wonen

### Doelen (2016):

- Vergroten diversiteit van het wonen
- Hogere inkomens binden
- Meer woonkwaliteit
- Terugdringen verkamering en optoppingen

### Terugblik

- Merckt en Mercado gebouwd/in aanbouw
- Manifestatie Wonen in Stadshart
- Behouden sociale huurfunctie bv. Pepergasthuis
- Herontwikkeling A-kwartier weerbarstig
- Strengere regels minimale woonkwaliteit, optoppingen, splitsingen en verhuurders

### Vooruitblik

- Beter benutten ruimtes boven winkels
- Manifestatie Bouw Anders
- Open binnenterreinen behouden

## Doelen

In ons woonbeleid streven we naar een gemeente 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. Ook in de binnenstad. 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.

## Terugblik

De druk op de woningmarkt in Groningen is sinds 2016 toegenomen. Vastgoedontwikkeling is aantrekkelijk en haalt vooral in het marktsegment van starters en jongeren hoge rendementen. We zijn dan ook heel blij met projecten als Merckt en Mercado, die extra aanbod bieden in het hogere marktsegment.

Met de manifestatie *Wonen in Stadshart* hebben we in 2017 onderzocht hoe er in de binnenstad meer en anders gewoond kan worden. Naast een studie was het vooral ook een oproep aan architecten, ontwikkelaars, pandeigenaren en bewoners. Een voorbeeld van een project dat ook daadwerkelijk gerealiseerd wordt, is de Borgmanschool.

Naast anders wonen gaat het ook om zorgvuldigheid in de bestaande woningvoorraad. Zo hebben we met succes gestreden voor het behoud van de sociale huur in het Pepergasthuis. Om ontwikkeling te stimuleren hebben we in het A-kwartier de openbare ruimte heringericht, maar we moeten ook reëel zijn: de gebiedsontwikkeling van de woningen blijkt in de praktijk weerbarstig. Om leegstand te voorkomen hebben we daarom in 2018 een leegstandsverordening op het gebied van toepassing verklaard.

Om de groei van het aantal kamers in de binnenstad te beheersen en de monumentale kwaliteit te behouden, hebben we de regelgeving voor optoppingen op bestaande punten veel strenger gemaakt. Ook hebben we regels opgesteld voor het splitsen van woningen en een ondergrens van 50 m<sup>2</sup> ingesteld voor nieuwe woningen. Tot slot hebben we een verhuurdersvergunning ingevoerd.



## Vooruitblik

Wonen in de binnenstad blijft onverminderd populair. Als gevolg van de coronacrisis en diverse ontwikkelingen op de retailmarkt zien we een toename van het aantal aanvragen om winkelruimte in wonen om te zetten. We kiezen er vooralsnog voor om hier geen medewerking aan te verlenen. Een winkelpand dat verdwijnt voor een woning komt namelijk nooit meer terug. Bovendien is wonen op de begane grond in veel straten niet wenselijk vanwege de publieke functie van de straat. Aan de andere kant zien we dat juist boven winkels veel ruimte is die leegstaat of als opslag wordt gebruikt. Ontsluiting van deze panden is niet altijd eenvoudig en er moet een goede oplossing worden gevonden voor fietsen en bergingen, maar daar waar dat kan willen we wonen boven winkels stimuleren.

Met de manifestatie *Bouw Anders* gaan we op zoek naar vernieuwende woonconcepten en -typologiën die betaalbaar zijn, kwaliteit hebben en die op korte termijn realiseerbaar zijn. Deze manifestatie wordt een proces: een beweging waarbij steeds nieuwe projecten, passend bij de ambities van *Bouw Anders*, kunnen aanhaken. Zo willen we bouwen aan een mooier en beter Groningen met aangename wijken, buurten en dorpen. Uiteraard maakt ook het wonen in de binnenstad onderdeel uit van deze zoektocht.

In de binnenstad is de ruimte schaars. We zien dat binnenterreinen nog steeds worden verdicht ten gunste van wonen. We willen deze transformatie van vaak waardevolle open en groene ruimtes tegengaan en gaan daartoe een ontwerpend onderzoek starten. Ook gaan we onderzoeken waar we juist kansen zien voor verdichting en intensivering.













## Bereikbaarheid

### Doelen (2016):

- Voetganger de ruimte, fietser te gast
- Bussen via de Diepenring
- Slimme routes voor de fiets
- WMO-vervoer en de taxi's

### Terugblik

- Herinrichting Brugstraat/Astraat en halte Westerhaven
- Grote Markt in voorbereiding
- Kattenbrug gestart
- Uitbreiding stallingscapaciteit (Forum, op straat)
- Begeleiden fietsparkeren (fietsstewards), gedragsbeïnvloeding

### Vooruitblik

- Realisatie Grote Markt
- Voorbereiding herinrichting aanloopstraten en Zuiderdiep
- Implementatie mobiliteitsvisie *Goed op Weg*
- *Zero Emissie stadslogistiek*
- Verder terugdringen straatparkeren
- Winkelfuncties op de begane grond behouden



## Doel

“Een voetgangersvriendelijke stad met volop ruimte voor ontmoeting, een veelheid aan functies en (lokale) identiteiten is een succesvolle stad”. Zo formuleerden we het uitgangspunt voor bereikbaarheid in 2016. Hiermee continueren we het beleid dat in Groningen al decennia geleden werd ingezet en dat uitgangspunt staat anno 2021 nog steeds onverminderd overeind. Om het verblijfsklimaat in het historische stadshart te verbeteren, geven we de voetganger in de binnenstad daarom ruim baan. De fietser is op sommige plekken te gast en zal zich daar meer naar gaan voegen in snelheid en gedrag. Passend bij de sfeer die mensen van onze binnenstad verwachten, of ze nu van ver komen, uit de woonwijken rondom of zelf in de binnenstad wonen. Met de herinrichting van de openbare ruimte is de menselijke maat het uitgangspunt.

Onderdeel van de visie was dat de bussen in de toekomst via een andere route door de binnenstad geleid zouden worden: niet langer over de Grote Markt, maar langs de Diepenring. Maar ook verbetering van de routes van de entreegebieden naar de binnenstad stond op de agenda, evenals nieuwe fietsroutes (zgn. 'slimme routes') rond de binnenstad, en oplossingen voor de WMO-vervoer en de taxi's.





## Terugblik

We zijn begonnen aan de westkant van de binnenstad. Als eerste zijn de Brugstraat en de Astraat heringericht en is er een nieuwe binnenstadshalte op de Westervhaven aangelegd. Deze herinrichting heeft onmiddellijk effect gehad op de investeringen in dit deel van de binnenstad. We sluiten onze ogen overigens niet voor neveneffecten, zoals de toename van het aantal gestalde fietsen in de Brugstraat en Astraat of het gevoel van ongemak dat sommige bezoekers ervaren bij *shared space*. We pasten de geleerde lessen toe op herinrichtingen zoals bij het pleintje voor de Akerk en de Munnekeholm. De volgende stap is het plan voor de Grote Markt zelf, gevolgd door de aanloopstraten.

Daartoe zijn we gestart met de aanleg van de Kattenbrug, zodat de bussen een nieuwe route kunnen rijden die niet langs de Grote Markt gaat. Met het testen van een aantal routes over de Grote Markt, hebben we in 2020 onderzocht hoe fietsers zich door de binnenstad bewegen. De resultaten van dit onderzoek betrekken we bij de plannen voor de Grote Markt en omliggende straten.

Het succes van de fiets heeft effect op de openbare ruimte. Een fietsstad als Groningen verdient een goede oplossing voor geparkeerde fietsen. Dit is nog niet altijd het geval. Op sommige plekken en momenten ontstaat er een slechtere doorgang voor voetgangers en een minder aantrekkelijke openbare ruimte. Zo is bekend dat er uitstillingsborden of soms zelfs terrasjes worden geplaatst om maar te voorkomen dat er fietsen geparkeerd worden voor een winkel. Wat misschien het parkeren van fietsen voorkomt, maar tegelijkertijd niet bijdraagt aan de toegankelijkheid en zelfs zorgt voor obstakels voor de voetgangers.

Dit staat haaks op de ambities die we hebben voor de leefbaarheid en de toegankelijkheid van de binnenstad. In een compacte stad waar veel gefietst wordt en veel functies nog in de binnenstad aanwezig zijn, willen we de fiets juist zoveel mogelijk faciliteren. De afgelopen jaren zijn daarin belangrijke stappen gezet. Zo hebben we het aantal tijdelijke en permanente fietsparkeerplaatsen enorm uitgebreid (bijvoorbeeld 1.450 fietsparkeerplaatsen onder het Forum), fietsstewards ingezet op drukke momenten en ingezet op gedragsbeïnvloeding en (daar waar mogelijk) handhaving, twee kanten van dezelfde medaille.



Centrumhalte Westervhaven



## Vooruitblik

In 2021 is de concept-mobiliteitsvisie *Groningen Goed op Weg* verschenen. In deze visie kiezen we voor het principe van de doorwaardbare stad: verkeer tussen wijken en buurten blijft mogelijk, maar wordt verder ontmoedigd door verlaging van snelheden, herinrichting en het aanbrengen van zogenaamde 'knips' in routes. Daarmee ontstaan grote kansen om de leefbaarheid te vergroten. Zo kan een knip op de Diepenring ervoor zorgen dat dit een prettiger gebied wordt om te verblijven en kan met een knip in de Stationsweg de verbinding van het station naar de binnenstad een enorme impuls krijgen, in samenhang met aanpak van de gehele route, inclusief het Stadsbalkon. In het OV zetten we in op een systeemspromg om de binnenstad heen. Niet iedereen hoeft via het hoofdstation te reizen. We willen deze zogenaamde 'tangenten' om de binnenstad heen versterken, daartoe is een systeemspromg aan de oostzijde noodzakelijk.

Een aantrekkelijke binnenstad is ook een schone binnenstad. Samen met vervoerders, ondernemers en belangenorganisaties werken we aan een plan om het vracht- en bestelverkeer in de binnenstad te verminderen. Dit plan heet *Ruimte voor Zero Emissie Stadslogistiek*. Het doel is dat er in 2022 venstertijden gelden binnen de gehele Diepenring en bij winkelgebied De Westerhaven en dat bevoorrading in 2025 alleen nog maar emissievrij (elektrisch, met waterstof, op de fiets) gebeurt.

Ook het terugdringen van de uitstoot van fijnstof van brom- en snorfietsers draagt bij aan een schone binnenstad en kan negatieve gezondheidseffecten verkleinen. Dit kan bijvoorbeeld door het weren van snorfietsen op solitaire fietspaden en uit de binnenstad. Een gezondheidszone in de binnenstad kan pas in 2025 worden uitgevoerd, met hoge investeringskosten en afnemende effecten. Daar kiezen we niet voor. In samenhang met ons mobiliteitsbeleid gaan we verkennen wat de mogelijkheden zijn om per project deze afweging te maken.

Een aspect dat in de vorige visie onderbelicht is gebleven, is het straatparkeren. De binnenstad wordt er aantrekkelijker op als er minder auto's in de openbare ruimte staan. Omdat er voldoende ruimte is in de parkeergarages, willen we straatparkeren voor bezoekers in de binnenstad verder terugdringen en deze ruimte herwinnen voor bijvoorbeeld groen, spelen of fietsparkeren. Voorbeelden hiervan zijn het opheffen van parkeerplaatsen langs de Diepenring en de fietsvakken in de Pelster- en Haddingestraat.



## Fietsroutes

De fiets mag (bijna) altijd overal komen in de binnenstad, ook in het voetgangersgebied. Dat komt omdat de binnenstad niet alleen een belangrijke bestemming is voor veel fietsers, maar ook een essentiële schakel is in het stedelijke fietsroutenet. Het (bijna) overal 'doorfietsbaar' houden van de binnenstad geeft de fiets een voordeel ten opzichte van de auto. Dat was zo ten tijde van de introductie van het *Verkeerscirculatieplan*, en dat geldt nu nog steeds. Zolang je bijna overal mag fietsen, maakt een fietser zelf wel uit welke route het beste past bij zijn doel. Toch denken wij dat het, gezien de toegenomen drukte, onontkoombaar is om sommige straten op drukke momenten af te sluiten voor fietsers, bijvoorbeeld tijdens evenementen.

Concreet betekent dit het volgende:

- Voetganger voorop: In het centrale gedeelte van de binnenstad staat de voetganger op de eerste plaats. De straten worden daarom zoveel mogelijk ingericht als voetgangersgebied. Dit moet leiden tot een meer aantrekkelijke binnenstad voor voetgangers en minder overlast door bijvoorbeeld rijdende fietsers en gestalde fietsen.
- Fietser volgt: De fietser en de fietsroutes in de binnenstad blijven van belang voor de bereikbaarheid van de binnenstad zelf per fiets, maar ook als onderdeel van het stedelijke fietsnetwerk. Fietsers die van A naar B fietsen, zonder eindbestemming in de binnenstad, fietsen nu eenmaal ook (deels) door de binnenstad. Wel proberen we doorgaande fietsers ook om leiden om de binnenstad heen via bijvoorbeeld de Diepenring en de singels. Zeker op drukke momenten, zoals de zaterdagmiddag. Tevens zetten we sterk in op goede alternatieve routes in de binnenstad zelf. Deze routes kunnen tijdens drukke momenten ingezet worden om het voetgangersgebied zoveel mogelijk te ontlasten van fietsverkeer.

Het fietsnetwerk zoals opgenomen in Programma van Eisen voor de Grote Markt is het uitgangspunt.





In de binnenstad vinden geregeld evenementen plaats en op verschillende dagen de warenmarkt op de Vismarkt en de Grote Markt. Dit gaat niet altijd samen met fietsers. Dit kan betekenen dat de keuze voor een bepaald evenement gevolgen heeft voor de fiets. Zo kan het verplaatsen van de complete warenmarkt naar de Vismarkt ertoe leiden dat de markt op zaterdag wordt afgesloten voor fietsers. Zij moeten op dat moment gebruik maken van andere routes.

### **Fietsroutes noord-zuid en oost-west zijn en blijven nodig**

Een aantal fietsroutes in de binnenstad vormt een belangrijke schakel in het stedelijke fietsnetwerk. Zo nemen fietsers bijvoorbeeld via de binnenstad de kortste route naar het Hoofdstation of het UMCG. Het blijft essentieel dat dergelijke routes in de binnenstad ook in de toekomst zoveel mogelijk beschikbaar blijven. Dat hoeft misschien niet altijd op alle momenten van de week, maar wel op een groot aantal momenten. In de binnenstad is de belangrijkste noord-zuidroute die via Ebbingestraat, (Kwinkenplein), Grote Markt en Oosterstraat/Gelkingestraat, maar ook de route via de Folkingestraat en de Oude Kijk in het Jatstraat. Met de herinrichting van de Grote Markt en het toestaan van fietsverkeer in twee richtingen in de Oosterstraat, wordt de druk van fietsers in de Oosterstraat groter.

De belangrijkste oost-westroutes zijn de route via de Brugstraat, Vismarkt, Guldenstraat, Rodeweeshuisstraat (nu nog Grote Markt Noordzijde), Kwinkenplein en St Jansstraat en de route via de Brugstraat, Munnekeholm, Gedempte Zuiderdiep en Steentilstraat. Deze noord-zuid en oost-west fietsroutes (die deels zo liggen omdat de bruggen over de Diepenring fungeren als dwangpunten), moeten in principe altijd gebruikt kunnen worden omdat ze onderdeel zijn van het stedelijke fietsnetwerk en mogen slechts bij uitzondering worden afgesloten voor fietsers.





Om de druk op de openbare ruimte te verminderen moet voor doorgaande fietsers ook worden ingezet op alternatieve routes. Om de binnenstad heen via de Diepenring of de singels. Maar ook goede alternatieve routes in de binnenstad zelf, bijvoorbeeld via het Gedempte Zuiderdiep, om zo de druk op andere plekken te verminderen. Als we willen dat fietsers hier ook echt gebruik van gaan maken, moeten de alternatieve routes aantrekkelijker en comfortabel inrichten. Alternatieve routes kunnen in theorie misschien wel snel zijn, maar zijn niet altijd comfortabel (bijv. Hoge en Lage der A). Ook andere delen van de Diepenring zijn momenteel nog niet op orde (verkeerslichten, gemengd met autoverkeer). De routes door de binnenstad zijn nu nog aantrekkelijker (en sneller).

Alternatieve routes kunnen misschien in theorie wel snel zijn, maar niet altijd comfortabel (bijv. Hoge en Lage der A). Ook andere delen van de Diepenring zijn momenteel nog niet op orde (verkeerslichten, gemengd met autoverkeer: de routes door de binnenstad zijn nu nog aantrekkelijker en sneller). Want alleen dan is er kans dat fietsers die routes zelf zo gaan zien en gebruiken.

### **Duidelijkheid waar wel en waar niet fietsen**

Fietsers lezen over het algemeen niet vaak verkeersborden, laat staan dat ze er zich aan houden. Daarom moet de straat zelf voor hen goed leesbaar zijn. Het moet meteen duidelijk zijn waar fietsers wel en niet mogen fietsen. Of waar fietsers hun gedrag moeten aanpassen, bijvoorbeeld omdat er voetgangers lopen. Zo moet onbedoeld gebruik zoveel mogelijk worden voorkomen. Te denken valt aan een beperkt aantal 'typen' voetgangersgebied: bijvoorbeeld 1) voetgangersgebied waar alleen gefietst mag worden buiten winkeltijden (bijvoorbeeld Herestraat) en 2) voetgangersgebied waar in principe altijd gefietst mag worden, maar met aangepaste snelheid (bijvoorbeeld Zwanestraat). Hoe meer typen voetgangersgebied er zijn, des te onduidelijker het wordt.





## Het 'nieuwe' fietsparkeren

Het fietsparkeren blijft een grote uitdaging. We zullen naast tijdelijke maatregelen en gedragsbeïnvloeding daar waar het nodig is ingrijpen en principiële (ruimtelijke) keuzes maken hoe we met gestalde fietsen in de binnenstad willen omgaan, met name aan de zuid- en westkant van de binnenstad. Tegelijkertijd zijn we wel terughoudend met beperkende maatregelen voor fietsers, omdat wij koesteren dat zo veel mensen in Groningen fietsen (zie Fietsstrategie, Mobiliteitsvisie, Next City, Binnenstadsvisie, Coalitieakkoord).

Hiervoor hanteren we een driesporenaanpak:

1. Voorzieningen op orde: het zorgen voor voldoende capaciteit en aantrekkelijke fietsstallingen, die aansluiten bij de behoefte van bezoekers, bewoners en werknemers. Concreet betekent dit voldoende capaciteit voor lang parkeren (in pandig/ondergronds) én voor kort parkeren (op straat in vakken) en middellang parkeren (op straat in rekken).
2. Gedragsbeïnvloeding: het aansporen van fietsers om hun fiets beter te stallen op daarvoor bedoelde plekken (fietsstewards, campagnes Fietsstad050, etc.). We zien dat de inzet van fietsstewards leidt tot gedragsverandering. Dit succesvolle beleid zetten we dan ook voort.
3. Handhaving op verkeerd gestalde fietsen of maximale parkeerduur indien nodig en mogelijk.

Belangrijk hierbij is dat we de sporen in samenhang uitvoeren, maar ook deze volgorde aanhouden per gebied: eerst de capaciteit op orde met aantrekkelijke voorzieningen, de fietsers hierop attenderen en tot slot daar waar nodig gericht handhaven.

Handhaven of op bepaalde plekken geparkeerde fietsen weren, terwijl er onvoldoende voorzieningen beschikbaar zijn op korte, acceptabele loopafstand is niet uit te leggen aan onze bewoners en bovendien juridisch ook niet houdbaar.

Op veel plekken in de binnenstad is sprake van een groot tekort aan fietsparkeerplaatsen. En dit zal alleen nog maar toenemen door meer fietsbewegingen als gevolg van bevolkingsgroei en maatregelen uit de Mobiliteitsvisie ter ontmoediging van autogebruik. Dit tekort is niet alleen aan de orde op piekmomenten, maar ook op reguliere middagen. Op straat is er veel te weinig ruimte om dergelijke aantallen te faciliteren. Overigens is het een illusie om te denken dat we alle fietsen van de straat krijgen: dat gaat niet lukken en dat hoeft ook niet. Het is immers niet altijd zo druk. Maar als we een aantrekkelijke en toegankelijke binnenstad willen zijn, moet er veel extra capaciteit voor fietsparkeren gerealiseerd worden. En hiermee zijn we goed op weg. Met de opening van fietsstalling Nieuwe Markt (2019) en Grote Markt (voorjaar 2022) geven we uitstekend invulling aan de opgave in Binnenstad Oost (Grote Markt/Nieuwe Markt/uitgaansgebied Poele- en Peperstraat).

De grootste resterende opgave ligt in Binnenstad West (Vismarkt/A-kerkhof) en Binnenstad Zuid (Zuiderdiep/Kop Herestraat). Ook deze gebieden hebben een grote aantrekkingskracht, worden intensief gebruikt en hebben daarmee een structurele hoge fietsparkeervraag. Dit resulteert in een hoge druk op de openbare ruimte. We zijn momenteel bezig met de zoektocht naar vergelijkbare grootschalige gebouwde oplossingen (in pandig of ondergronds) in deze gebieden die substantieel bijdragen aan het oplossen van het tekort. Ook zijn we in gesprek met onderwijsinstellingen om het tekort aan fietsparkeerplaatsen (vooral overdag door de week) rond het Broerplein en Harmoniecomplex op te lossen.



We zijn, gelet op de leefbaarheid en gebrek aan fysieke ruimte, terughoudend met het realiseren van extra stallingen op straat (vakken en rekken). We gaan het aantal stallingen op straat ook niet zomaar terugbrengen, ook niet in het kernwinkelgebied. Dat kunnen we alleen doen in die deelgebieden van de binnenstad waar we grootschalige nieuwe capaciteit inpandig of ondergronds weten te realiseren. Dit betekent overigens niet dat we op termijn alle fietsen van de straat willen halen. Er zal namelijk altijd capaciteit voor kort fietsparkeren (bijvoorbeeld supermarkt of apotheek) op straat nodig blijven, ook voor minder mobiele doelgroepen die moeilijk gebruik kunnen maken van fietskelders.



*Fietssteward in actie op de Westersingel*

## Toegankelijkheid

Toegankelijkheid voor ouderen, mindervaliden en andere doelgroepen vormt een belangrijk uitgangspunt van onze herinrichting. Wanneer we de voetganger centraal zetten, betekent dit ook dat de voetganger zich veilig en vrij moet voelen en dat er voldoende zichtgelegenheid moet zijn. We houden hiermee rekening bij toekomstige herinrichtingen en gebruiken de ervaringen die we aan de westkant van de binnenstad hebben opgedaan ook op andere plekken. Zo denken we een kwaliteitsslag in de toegankelijkheid te kunnen maken. Ook gaan we de venstertijden scherper handhaven, zodat de voetganger als zwakste weggebruiker minder vaak in de verdrukking komt door grote vrachtwagens. De tijdelijke verruiming voor terrassen als gevolg van Covid-19 zijn echt tijdelijk: na deze periode keert de oorspronkelijke situatie terug. Tegelijkertijd werken we aan een nieuw kader hoe we structureel met de ruimtevrage en kwaliteit van terrassen om willen gaan. Een ander aspect van toegankelijkheid is het reguleren/verbieden van deelmobiliteit in de binnenstad. We willen niet dat de schaarse ruimte op de stoep ook nog eens wordt geblokkeerd door deelscooters of bezorgdiensten.

Ook voor de gebruiker die afhankelijk is van het Openbaar Vervoer moet de binnenstad goed bereikbaar blijven. Cruciaal is daarvoor het Zuiderdiep als centrale centrumhalte en de haltes bij de Stadsschouwburg plus de looproute naar de Grote Markt en omgeving. We starten een pilot met flexibel vervoer en staan open voor vrijwilligersinitiatieven als alternatief voor de pendelbus.









## Herinrichting Zuiderdiep

Naar verwachting zullen de bushaltes op het Zuiderdiep drukker worden met het opheffen van de bushalte op de Grote Markt. De huidige haltes zijn niet goed toegerust om de toekomstige extra drukte op te vangen. Niet zozeer vanwege de toename van het aantal bussen op het Zuiderdiep, maar omdat hier in de toekomst meer mensen zullen willen in- en uitstappen. Dat betekent dat bussen langer moeten halteren. Als we geen maatregelen nemen, dreigen opstoppingen. Daarvoor is het wenselijk de inrichting aan te passen. We hebben onderzocht of de huidige halte en de omliggende openbare ruimte deze sprong in aantal reizigers in de huidige vorm aankan en op basis daarvan werken we een ontwerp uit. Geconstateerd is dat de halte Zuiderdiep in de huidige situatie al niet voldoet op de punten toegankelijkheid en capaciteit en daardoor steeds vaker tot een doorstromingsknelpunt leidt. In de toekomst, met het verdwijnen van de halte Grote Markt, wordt dit knelpunt alleen maar groter. De maatregelen die we nemen zijn tijdelijk. Over enkele jaren zullen we het Zuiderdiep als totaal herinrichten, waarbij we ook onze ambities op het gebied van een groene en klimaatadaptieve inrichting nog nadrukkelijker willen betrekken.



Hoofdstuk 4

# Nieuwe thema's





In dit hoofdstuk komt een aantal nieuwe thema's aan bod waar we de komende jaren mee aan de slag gaan. Een aantal van deze nieuwe thema's is in de vorige hoofdstukken al aangestipt. Daarbij zien we (mede dankzij de coronacrisis) dat er van de overheid een actievere rol verwacht mag worden bij de inrichting van en regie op de openbare ruimte en de functies in de binnenstad.

## Vergroten van de verblijfskwaliteit

Het vergroten van de verblijfskwaliteit is een van de belangrijkste opgaven voor de komende jaren. Herwinnen van de openbare ruimte is daar een belangrijk middel toe. Naast dat we de openbare ruimte nodig hebben voor verblijfsplekken, gebruiken we deze ruimte ook om de binnenstad te vergroenen en klimaatadaptief te maken. Dit doen we onder andere op de Grote Markt en het Damsterplein. Deze pleinen behoren tot de warmste plekken in de stad. Door te vergroenen, brengen we de (gevoels-)temperaturen een stuk naar beneden.

Om de openbare ruimte terug te winnen, gaan we nadrukkelijker kijken naar de mogelijkheden voor het opheffen van straatparkeren. Met de vrijkomende ruimte kan nieuwe verblijfsruimte worden gecreëerd, kunnen er extra bomen worden geplaatst of kunnen er meer fietsparkeerplekken worden gerealiseerd. Ook gaan we de al lang aangekondigde opheffing van de parkeergarage in de Haddingestraat in gang zetten en willen we de directe omgeving hiervan aanpakken.



Impressie vergroening Damsterplein



## Vastgoedstrategie

De binnenstadvisie staat niet op zichzelf. De ontwikkelingen in het vastgoed in de binnenstad volgen elkaar in hoog tempo op. Vastgoed is aantrekkelijk en panden wisselen snel van eigenaar. Tegelijkertijd zijn er ook bepaalde locaties die minder aantrekkelijk zijn om in te investeren. Leegstand en verval liggen dan op de loer. Wij vinden het onze taak om actiever op het vastgoed in de binnenstad te sturen, en dan met name op de plekken die wij belangrijk vinden voor het functioneren van de binnenstad en die het zonder overheidsingrijpen niet vanzelf redden. Daarnaast zetten we, zonder dat we zelf de woningen bouwen, actief in op een gemengd en aantrekkelijk woningbouwprogramma in en rond de binnenstad. Gelukkig zien we dat er ook veel projectontwikkelaars en maatschappelijke partijen hun verantwoordelijkheid kunnen en willen nemen.

Concreet gaan we aan de slag met het ontwikkelen van instrumentarium om op vastgoedontwikkelingen in de binnenstad te kunnen sturen. Daarvoor brengen we in kaart welk instrumentarium we kunnen inzetten, zoals leegstandsverordeningen, erfpacht, branchering, herverkaveling, verplaatsingsstrategie- en regelingen en de mogelijkheden van de wet voorkeursrecht gemeenten. En we onderzoeken de mogelijkheid om een ontwikkelbedrijf voor de binnenstad in te richten om actief vastgoed aan te kopen en (her)ontwikkelen. Zo krijgen we grip op de veranderingen en kunnen we met actief vastgoedbeleid sturen op de 'juiste functie op de juiste plek' en niet op maximale opbrengsten. Zo voorkomen we het recht van de sterkste en blijft er plek voor de lokale middenstand die Groningen uniek maakt. Daarover zijn we in gesprek met vastgoedeigenaren en makelaars en werken we in relatie tot het uitvoeringsprogramma binnenstad mogelijkheden uit om kostenverhaal toe te passen bij functiewijziging en herontwikkeling.

## De 'functiemix'

In de binnenstad zien we een strijd om de vierkante meters tussen winkels, horeca, kantoren en wonen. In lijn met landelijke trends zal de behoefte aan met name niet-dagelijkse winkels de komende jaren verder afnemen, terwijl de behoefte aan sfeervolle horeca en terrassen blijft toenemen, evenals nieuwe gemengde concepten. De tijd dat functies strikt van elkaar gescheiden werden – met monotone winkelstraten – is voorbij. Winkelgebieden zullen, om aantrekkelijk te blijven voor de consument, zich meer moeten onderscheiden. De inzet op en het behoud van uniek en lokaal ondernemerschap wordt daarom belangrijker. Dat zorgt voor een gevarieerd en aantrekkelijk straatbeeld: lokaal, kleinschalig en sfeervol.

Het aantal daghorecazaken is de laatste jaren flink toegenomen. We zien dat de groei van het aantal en de omvang van supermarkten in de binnenstad leidt tot een steeds grotere druk op de openbare ruimte. Ook zien we een toenemende vraag naar kantooruimte in de binnenstad en behoefte aan hotels met een onderscheidend karakter. Daarnaast wordt het steeds aantrekkelijker om te investeren in wonen door de hoge woningprijzen. Ook bereiken ons daarom steeds vaker verzoeken om winkelruimte om te zetten naar woonruimte.

Wij zijn geen voorstander van het op voorhand omzetten van winkels naar woningen in winkelstraten, omdat daarmee winkelruimte definitief verloren gaat en het straatbeeld minder levendig wordt. De grote druk op de openbare ruimte stelt wat ons betreft ook eisen aan het maximum aantal supermarkten in de binnenstad. Zoals bij het onderdeel retail aangegeven, willen we geen nieuwvestigingen van grote supermarkten meer en staan we uitbreiding van bestaande supermarkten alleen toe onder strikte voorwaarden. Wel zien we veel geschikte ruimte boven winkels om in te wonen of om er extra kantooruimte te creëren. Daarnaast willen we het aantal speciaalzaken en startende ondernemers stimuleren en ondersteunen.





## Visie Diepenring

*Parels aan de ketting.* Zo heette de visie uit 2009 waarmee de gemeente het verblijf rond de grachten wilde stimuleren en de Diepenring onderdeel wilde laten worden van de binnenstad. Het water en de kade vormen als ketting het steeds terugkerende element in de verschillende kanaalvakken. De parels zijn de bijzondere locaties, gebouwen, groene plekken, terrassen en dergelijke. De parels van de Diepenring moeten weer gaan glimmen. Bestaande kwaliteiten en karakteristieken langs het water worden benut en versterkt. Het gaat om de afstemming tussen de verschillende elementen op straat, zoals straatmeubilair, beplanting, verlichting en architectuur. Hoewel de financiële middelen van de visie uit 2009 in de loop der jaren zijn wegbezuinigd, worden grote delen van het plan toch uitgevoerd. Aan de parels, zoals Dudok aan het Diep en het Schouwburgplein, wordt met glans gewerkt. De ketting is echter roestig geworden. Weliswaar is er een extra fietsstrook toegevoegd, maar van een eenduidige inrichting is nog steeds geen sprake. Dat heeft voor een groot deel te maken met één uitgangspunt: de Diepenring moest een verdeling voor autoverkeer blijven.

Met het initiatiefvoorstel *Van verdeling tot verblijfsruimte* wil de gemeenteraad van Groningen de samenhang tussen de parels en de ketting terugbrengen. De raad vraagt om een langetermijnvisie waardoor elke ingreep met een duidelijk samenhangend doel wordt genomen. Waarbij de ketting de leidraad is en niet de individuele parels. Daarbij denkend vanuit de gewenste invulling en niet vanuit de functie die de Diepenring nu heeft: groen, klimaatadaptief, met veel ruimte voor mensen, dieren en aantrekkelijk voor ontspanning. Ook vraagt de raad om een aanpak voor de hele Diepenring inclusief de westelijke helft en het Verbindingskanaal (voor Station), alhoewel dat historisch gezien geen diep is.

We pakken deze handschoen graag op! Juist een integrale aanpak van de Diepenring kan deze doelen bewerkstelligen. We willen zowel direct op- en omwonenden als belangenorganisaties als andere inwoners van de gemeente bij deze visie betrekken. Ook zullen we in kaart brengen wat de uitvoeringskosten van deze nieuwe visie zijn en welke budgetten daarvoor beschikbaar zijn. Daarbij hoort overigens ook een integrale financiële aanpak. Juist om te voorkomen dat voor elke ingreep ook in de toekomst een apart besluitvormingstraject moet worden doorlopen en er daardoor onderdelen van de toekomstige visie Diepenring opnieuw niet kunnen worden uitgevoerd, zoals destijds met *Parels aan de Ketting* ook is gebeurd.





Om te bepalen waar we welke functies toestaan, gaan we het kernverblijfsgebied nadrukkelijker definiëren. Dit geldt zowel voor het huidige kernwinkelgebied als de aanloopstraten eromheen. Het nadrukkelijker definiëren doen we door het beleid hierover vast te leggen in de retailvisie en uiteindelijk ook op te nemen in het bestemmingsplan, ofwel het omgevingsplan. In de retailvisie hebben we voor de binnenstad een kernzone, verblijfszone en ontdekzone gedefinieerd. In de nadere uitwerking gebruiken we dit als hulpmiddel om bepaalde functies in de verschillende zones te stimuleren dan wel te weren.

## Een groter gebied functioneert als binnenstad

Zoals al eerder gekenschetst, vinden er aan alle kanten rond de binnenstad grootschalige gebiedsontwikkelingen plaats die effect hebben op het functioneren van de binnenstad. Hierbij valt te denken aan verkeersstromen, maar ook aan woningbouw, winkels en voorzieningen als de Oosterpoort en het casino. En natuurlijk ook het gebied rond het Hoofdstation. Van oudsher keken we altijd naar de binnenstad als het gebied binnen de Diepenring. Groningen is in honderd jaar tijd verdubbeld qua inwonertal maar we hanteren nog altijd de Diepenring als grens, net als in de late middeleeuwen. Daar willen we vanaf.

Onze ambitie is om in het kader van de aanpak voor het Stationsgebied dit gebied beter aan de binnenstad verbinden. We kijken daarbij nadrukkelijk naar het Stadsbalkon en de functie van de Stationsweg en ook naar het ruimtelijk-economisch programma in het Stationsgebied. Aan de westkant van de stad verbinden we de binnenstad en de Suikerzijde via de "Westas". We verwachten ook een spinoff van de evenementen in het Stadspark op het bezoek aan de binnenstad en langs de looproute via het station.

Aan de oostzijde willen we een aantrekkelijke langzame verkeersroute via de Oosterkade naar de Stadshavens en het Sontweggebied realiseren. Aan de noordkant maken we de verbinding met het Ebbingekwartier via o.a. Dudok aan het Diep en het nieuwe kunstencentrum, maar gaan we ook kijken naar het functioneren van de Nieuwe Ebbingestraat.

Deze verbindingen leggen we fysiek via de openbare ruimte en bijvoorbeeld de fietsroutes, maar we zullen ook programmatisch en stedenbouwkundig (bijvoorbeeld ruimtelijke verdichting) veel nadrukkelijker de ontwikkelingen in samenhang moeten bezien en afstemmen.





## Klimaatadaptatie en groen

Het klimaatadaptief maken van onze gemeente is een van de belangrijkste opgaven voor de komende jaren. Specifiek voor de binnenstad gaat het dan vooral over het verminderen van het hitte-eilandeffect in de openbare ruimte en het zoveel mogelijk voorkomen of verminderen van wateroverlast veroorzaakt door plensbuien. Onder invloed van het veranderende klimaat worden beide vaker en met meer intensiteit verwacht. Extreme regenval veroorzaakt schade aan vastgoed en straten, maar voor de binnenstad als economisch kerngebied is ook de verminderde bereikbaarheid van de binnenstad in relatie tot wateroverlast van belang (openbaar vervoer, bevoorrading, bereikbaarheid van winkels).

Hitte gaat met name om gezondheid. De binnenstad is de huiskamer van de gemeente. De openbare ruimte willen wij leefbaar en aantrekkelijk houden. Onder invloed van het veranderende klimaat wordt hitte in binnensteden een steeds groter probleem. In onze hittestressmodellen worden voor de toekomst gevoelstemperaturen van over de 41 graden Celsius voorspeld. Met name op de grotere pleinen zoals de Vismarkt en de Grote Markt en rondom gelegen straten (afhankelijk van hun oriëntatie tov de zon). Hiermee wordt dit gebied met name voor kwetsbare groepen mensen een gezondheidsrisico.

Analyses wijzen uit dat zonder toevoeging van extra groen in een groot deel van de binnenstad op korte afstand geen koelte aanwezig is. Voor de gezonde oudere betekent dit dat de afstand groter is dan 300 meter (of meer dan 5 minuten lopen) tot een groene koelteplek van minimaal 200 m<sup>2</sup>. Ook evenementen op deze pleinen tijdens warme perioden kan leiden tot gezondheidsrisico's bij bezoekers van deze evenementen. Tenslotte kent hitte in de binnenstad ook een directe economische relatie. Warm weer betekent minder winkelbezoek. Tijdens een hittegolf gaan de terrassen later open (deels gecompenseerd door langere openingstijden).

Hitte bepaalt hiermee direct hoe aantrekkelijk en leefbaar het gebied is en is in toenemende mate bepalend voor de ruimtelijke kwaliteit van de binnenstad. Mede hierom is de binnenstad in de *Uitvoeringsagenda Klimaatbestendig Groningen* aangeduid als een 'urgente locatie'. Een aantal specifieke urgente locaties willen we in 2025 aangepakt hebben.

Doel van bestaand gemeentelijk klimaatadaptief- (*Uitvoeringsagenda klimaatbestendig Groningen, Groninger Water en Rioleringsplan, Lokaal Hitteplan*) en groenbeleid betreft het koeler maken van stadspleinen en andere openbare ruimte, onder andere door het toevoegen van meer en robuuster groen en het vergroten van het waterbufferend vermogen van het gebied. We pakken dit onder andere aan door het organiseren van ontwerpmanifestaties. Daarmee onderzoeken we de mogelijkheden hoe we specifieke locaties klimaatbestendig kunnen maken. Het in 2019 gemaakte ontwerp voor een groener en aantrekkelijker Damsterplein wordt in 2023 uitgevoerd en tijdens de Climate Adaptation Week in 2021 is onderzocht hoe een klimaatadaptieve inrichting van het Hanzeplein en het Minervaplein aan het Gedempte Zuiderdiep de binnenstad kan verrijken. Tegelijk weten we dat dit in de binnenstad niet de makkelijkste opgave is: de ruimte is zeer beperkt, er zitten veel kabels, leidingen en archeologie in de grond. In het plan voor de Grote Markt is wel een groot aantal bomen opgenomen.



Impressie bomen op de Grote Markt



We willen onze aanpak voor de binnenstad langs drie sporen verder vormgeven:

- De grotere structuren versterken. Het gaat om structuren waar schaal en maat aanwezig is, maar die onderbenut worden. Het betreft de Singels en de Diepenring, maar ook de 17e-eeuwse ring en de Diepenring tussen Noorderplantsoen via Oosterhamrikkade, Petrus Campersingel en Damsterplein naar Oosterhaven (staat ook in *Next City* en *Vitamine G.*), Nieuwe Ebbingestraat, Hanzeplein en het Gedempte Zuiderdiep;
- Verminderen van bestaande hitte-eilanden en mogelijke wateroverlast. Door maatwerk heel gericht kijken wat er per plek aan fysieke maatregelen mogelijk is. Waarbij wij ons in eerste instantie richten op het toevoegen van meer groen en minder verharding. Dit kunnen bijvoorbeeld bomen zijn of verticaal groen. Gevelgroen passen we toe met respect voor monumentale panden. Als de ruimte beperkt is, kan ook gezocht worden naar technische oplossingen om meer schaduw toe te voegen of water te bufferen. Hierbij wegen we wel altijd de maatschappelijke kosten af tegen de 'klimaatadaptieve winst';
- Beter benutten van groene binnenruimten en tegengaan van het volbouwen van binnenplaatsen en andere private terreinen.





## Cultuur, evenementen en nachtleven

Corona heeft het Groningse nachtleven een zware slag toegebracht. En dat terwijl Groningen altijd bekend stond om haar nachtleven. Als de beperkingen vanuit de rijksoverheid worden opgeheven, hopen we dat bezoekers weer van ver én dichtbij naar Groningen komen voor een leuk avondje uit. Groningen heeft namelijk nog steeds een sterke culturele sector met enerzijds een aantal grote instellingen zoals de Stadsschouwburg en de Oosterpoort (SPOT), Martiniplaza en het Groninger Museum. En anderzijds heeft Groningen een breed scala aan kleinere instellingen en een groot en divers uitgaansleven. Ook evenementen zijn van groot belang voor het functioneren van de binnenstad: zowel de grote evenementen als de Keiweek, Eurosonic/Noorderslag, Koningsdag en Noorderzon als een breed scala aan kleinere evenementen.

Voor het functioneren van deze gehele sector is het van belang dat ook de ruimtelijke randvoorwaarden op orde zijn. Dit gaat onder andere om:

- Het verbeteren van de sociale veiligheid in het uitgaansgebied in en rond de Poele- en Peperstraat;
- De aanpak van sleetse plekken, maar tegelijkertijd ook ruimte houden voor rafelrandjes zodat ook nieuwkomers kansen houden (lage huren, kleine zaaltjes). Niet alles hoeft te gentriciferen;
- Nieuwe podiaruimte in de binnenstad;
- Het herijken van de locatieprofielen voor evenementen;
- Nu alvast gaan nadenken over een nieuwe impuls, een echte uitsmijter à la Groninger Museum of Forum waarvoor mensen echt naar Groningen komen, zoals de nieuwe Oosterpoort of het Museum aan de A.





## Erfgoed

We constateerden het in 2016 al: steden met een historische binnenstad zijn veel aantrekkelijker om te bezoeken en investeren dan steden zonder historische binnenstad. In Groningen hebben we gelukkig zo'n binnenstad. We zien dat erfgoed een steeds belangrijker bezoekmotief wordt voor bezoekers en interesse opwekt bij bewoners van de stad. Denk aan de grote publieke belangstelling voor archeologie in de binnenstad, zoals bij de opgravingen op de Grote Markt of als er weer een stukje geschiedenis van de stad wordt hervonden. Denk ook aan de grote kerken zoals de Martinikerk en de Akerk, het Museum aan de A, maar bijvoorbeeld ook de vele hofjes die de stad rijk is en die ruimte bieden voor bijzonder en sociaal wonen. De hofjes en bijvoorbeeld ook het historische Martiniekerkhof bieden de binnenstadsbezoeker een plek voor rust. De komende jaren willen we de waarde van erfgoed als bezoekmotief voor de stad verder uitbouwen. We willen erfgoed beter toegankelijk maken voor het brede publiek en de deuren van belangrijke grote gebouwen vaker openstellen om te bezichtigen.



*Museum aan de A*





*Vooroorlogse foto van de binnenstad*



A woman with grey hair, wearing a dark blue quilted jacket and glasses, is looking intently at a display of illuminated photo cubes. She is pointing her right hand towards one of the cubes. A man in a dark jacket is standing behind her, also looking at the display. The cubes are arranged in a grid and show various historical photographs. The background is dark, suggesting an indoor museum or gallery setting.

Hoofdstuk 5

# Vooruitblik op de komende jaren





Een visie op de binnenstad maak je niet voor 5 jaar. We zetten de visie uit 2016 dan ook onverminderd voort en hebben het uitvoeringsplan wat erbij hoort geactualiseerd. Daarbij is het motto: uitvoeren wat we hebben afgesproken en scherper prioriteren wat er de komende jaren op ons afkomt. We kunnen namelijk niet alles tegelijk en ook niet alles kan nu eenmaal tegelijk. Voor de financiën en het uitvoeringsplan verwijzen we naar de bijlage met de financiële paragraaf en de projectenlijst.

Naast de fysieke herinrichtingsprojecten richten we ons op het uitwerken van de vastgoedstrategie, oplossen van het tekort aan fietsparkeerplaatsen, regelgeving om de functiemix in de binnenstad te behouden en versterken en ongewenste effecten daarvan tegen te gaan. Daarnaast merken we dat het helpt als er goede en actuele data en monitoringsgegevens beschikbaar zijn. We willen dit de komende jaren verder doorontwikkelen. Daarbij hoort ook het monitoren van de langetermijneffecten van de coronacrisis. Zoals al in de inleiding is aangegeven, is dit de tussentijdse actualisatie van de binnenstadvisie. Over 5 jaar verwachten wij een volgend tussendocument te kunnen presenteren.











travelbags

travelbags

SWAPPERS





**Colofon**

Uitgave van de gemeente Groningen, november 2021

[www.ruimtevoorjou.groningen.nl](http://www.ruimtevoorjou.groningen.nl)

[www.groningen.nl/binnenstad](http://www.groningen.nl/binnenstad)

