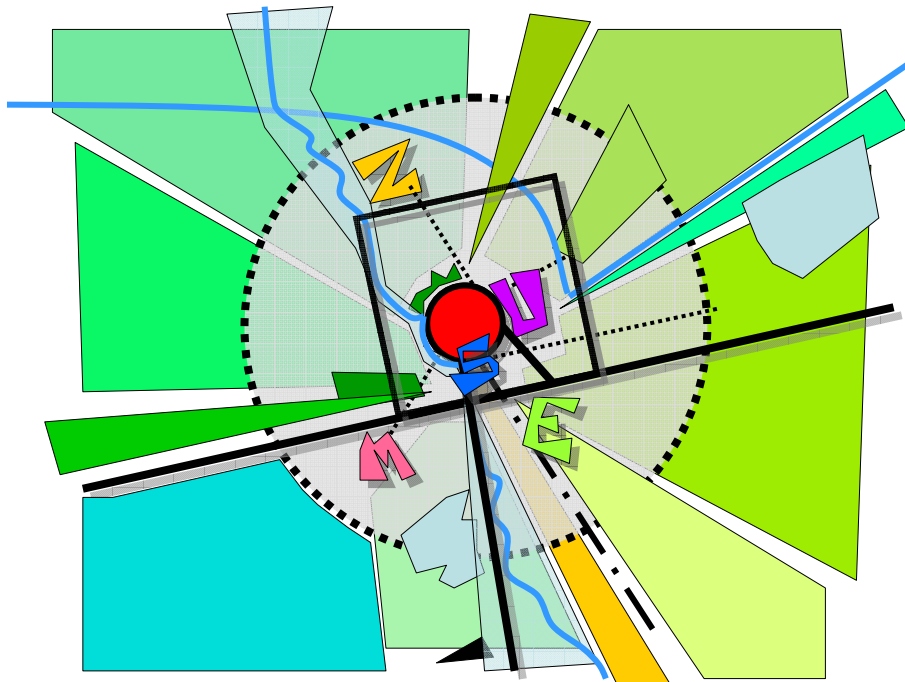


# Structuurvisie Stad op Scherp

Nota Reacties & Commentaar  
(9 februari 2009)



## Inhoud

1. Inleiding
2. Het gevolgde planproces
3. Beschouwing op de inspraakresultaten
4. Tekstvoorstellen voor aanpassing van de concept-structuurvisie.

## Bijlage:

1. Samenvatting van de inspraakreacties en commentaar (vanuit alle 3 visies).
2. Verslagen van de inspraakavonden en het slotdebat.
3. Mondelinge reacties binnenstad.nu en commentaar.
4. Onderbouwing van nut en noodzaak van Regiotram, 1<sup>e</sup> lijn Zernike.

**Leeswijzer:** In de bijlagen zijn de essenties van alle inspraakreacties samengevat en de verslagen van de inspraakavonden integraal opgenomen. In de hoofdtekst worden na een toelichting op het planproces deze inspraakresultaten beschouwd. Dit mondt uit in nadere tekstvoorstellen voor aanpassing van en aanvulling op de tekst van de inspraakversie. Deze aanpassingen en aanvullingen vormen samen met de inspraakversie ons voorstel aan de Raad voor definitieve vaststelling van de structuurvisie Stad op Scherp.

## **1. Inleiding**

In de periode eind september-begin november 2008 hebben we de stad en regio om nader advies gevraagd over de geformuleerde beleidsrichtingen in de concept-structuurvisie Stad op Scherp en twee deeluitwerkingen daarvan, Groene Pepers (groenstructuurvisie) en Binnenstad.nu (het impulsprogramma voor de binnenstad). Met vele partijen en burgers hebben we gediscussieerd over de beleidshoofdlijnen en hen gevraagd hierop te reageren. Dat hebben we gedaan tijdens de extra inspraakactiviteiten, bij de gebruikelijke inspraakavonden en op het slotdebat. Ook hebben we een aantal schriftelijke reacties ontvangen.

In de voorliggende nota Reacties en Commentaar gaan we in op de resultaten van de inspraak, waarmee we onze structuurvisie aanscherpen. Daarbij maken we tevens gebruik van de reacties op de twee andere nota's, mits deze het schaalniveau en abstractie van Stad op Scherp betreffen. De Groenstructuurvisie en het Impulsprogramma Binnenstad zitten weliswaar in dezelfde procedure en kennen een sterke inhoudelijke samenhang.

De inspraakresultaten laten enerzijds een gevarieerd beeld zien aan adviezen. Anderzijds zijn de essenties daarvan te vatten in een viertal hoofdthema's waarover nadere bestuurlijke standpunten noodzakelijk zijn. In paragraaf 3 onderwerpen we deze hoofdthema's aan een nadere beschouwing. Dit mondt uit in concrete tekstvoorstellen voor aanpassing van de structuurvisie (paragraaf 4). Daarnaast doen we ook aanvullende tekstvoorstellen over andere discussiepunten en thema's, die naar de mening van insprekende partijen onderbelicht zijn of aanpassingen behoeven. In bijlage 1 staan de essenties van al deze reacties op de documenten Stad op Scherp, Groene Pepers en Binnenstad.nu, alsmede ons commentaar daarop. Ook hebben we de verslagen van alle vier gehouden inspraakavonden en het slotdebat bijgevoegd (bijlage 2). We starten echter met een verantwoording van het gevolgde planproces.

## **2. Het gevolgde planproces**

Deze inspraakversie van de structuurvisie is het resultaat geweest van een bijzonder proces, waarbij we zowel brede interne als externe denkkracht hebben gemobiliseerd. In het najaar van 2005 zijn we gestart met het proces en hebben binnen de gemeentelijke organisatie mensen gevraagd ideeën aan te leveren over de toekomst van de stad. 64 ideeën waren het resultaat. Rijp en groen, abstract en concreet, vanuit verschillende invalshoeken. Een extra blik van buiten organiseerden we door externen uit deze ideeënstroom vijf thema's te laten destilleren. Deze zijn weer uitgezet bij een aantal essayisten die hun visie op het thema uitwerkten: deskundige rechtdenkers uit het eigen vakgebied en creatieve dwarsdenkers uit andere vakgebieden. De gebundelde essays waren in mei 2006 input voor het debat VUUR. Gedurende deze ideeënfase hebben we tevens uitvoerige analyses gemaakt, bijvoorbeeld van de 'opbrengst' van de vorige structuurvisies (De Stad van Straks en de updates daarvan) en over demografie, kennis en arbeidsmarkt, verkeer en de binnenstad met haar vele facetten.

Deze denkkracht, de ideeën, de thema's, de essays, de debatten en de analyses resulteerden in een eerste conceptversie. Rond deze conceptversie zijn we een communicatie- en participatieproces gestart, onderverdeeld in twee procesfasen. De eerste procesfase stond in het teken van toetsing van de conceptvisie. We benoemden een aantal thema's, die we tijdens een gezamenlijke lunch grondig hebben besproken met onze partners in stad en regio: de provincie, de grote kennisinstellingen en ziekenhuizen, corporaties, grote werkgevers, Groningen City Club, binnen de Regiovisie en met maatschappelijke organisaties. Van deze 'lunchgesprekken' zijn verslagen gemaakt. Ze hebben geleid tot nadere adviezen, waarvan vele zijn verwerkt in Stad op Scherp.

Vervolgens hebben we in twee rondes uw gemeenteraad geconsulteerd (in september 2007 en januari 2008). Deze adviezen hebben geresulteerd in verdere verrijking van de visie. Op een aantal onderdelen hebben we de richting van beleid verduidelijkt, aangescherpt en aangepast. Bijvoorbeeld over onze positionering (stad en regio, de internationale context) en over onze rol rond de dynamo's. We hebben ervoor gekozen om de structuurvisie in de huidige vorm af te maken en alleen sociale doelen en ambities met substantiële ruimtelijke implicaties op te nemen. Tot slot hebben we de gevolgen van de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening en de nieuwe Grondexploitatiewet (Wro-Grexwet) benoemd. Omdat we ons flexibel willen opstellen en voor maatwerk willen zorgen rondom initiatieven kent de structuurvisie een globaal karakter en zien we af van een gedetailleerd uitvoeringsprogramma. In plaats daarvan willen we jaarlijks met een korte update van de structuurvisie komen in combinatie met een geactualiseerd meerjarenprogramma.

De sluiting van de Suikerunie heeft nog geleid tot vertraging in het planproces. Na een brede afweging hebben we in juni 2008 ervoor gekozen om er de komende 15 jaar geen structurele ontwikkelingen toe te staan. Voor het gebied binnen de voormalige IMR-contour hebben we daarom voorgesteld om de huidige milieucontouren en daarbij behorende bestemmingen te handhaven en hebben dit aldus expliciet benoemd in de inspraakversie van de structuurvisie.

De 2e procesfase is in september 2008 van start gegaan waarbij we burgers in stad en regio, maatschappelijke groeperingen en overheidspartners hebben geïnformeerd over de structuurvisie en zijn we met hen in debat te gaan. Deze 2<sup>e</sup> fase betrof ook de inspraakperiode. Omdat een structuurvisie een tamelijk abstract document is, hebben we veel energie gestoken in het inzichtelijk en toegankelijk maken van de materie voor een groot publiek. Daartoe hebben we bij de dienst RO/EZ een tentoonstelling opgebouwd die bestond uit drie delen:

1. verleden: we maakten uit de lange historie van de structuurvisies (1903-2008) een selectie, die we combineerden met oude Falkplan-plattegronden. Zo konden we zichtbaar maken hoe structuurplannen of -visies uitwerkten op de plattegrond van de stad. En konden we laten zien dat Groningen een indrukwekkende structuurvisietraditie heeft. Een traditie die ook landelijk de aandacht trok en trekt.
2. heden: de structuurvisie Stad op Scherp is nader toegelicht aan de hand van de dynamo's. We besteedden ook apart aandacht aan de twee deelluitwerkingen.
3. toekomst: aan de hand van multimediale beelden en referenties schetsten we een toekomstperspectief: hoe zou Groningen er in 2020 uit kunnen zien?

Daarnaast hebben we een documentaire gemaakt waarin deskundigen, praktijkmensen en stadjers reageerden op de nieuwe structuurvisie. Deze documentaire werd kort voor de inspraakperiode een aantal keren vertoond op OOG-TV. Ook was deze documentaire in de hal van RO/EZ te zien evenals op de website [www.structuurvisie.groningen.nl](http://www.structuurvisie.groningen.nl). Tijdens de inspraakperiode, die liep van eind september tot begin november, organiseerden we bus- en fietstochten en binnenstadswandelingen onder leiding van de direct verantwoordelijke wethouders, waarbij de visies over het betreffende thema of deelgebied nader werden toegelicht. In diezelfde periode organiseerden we tevens een viertal inspraakavonden: twee over de structuurvisie en twee over de deelluitwerkingen Groene Pepers en Binnenstad.nu. Op dinsdag 4 november was er een drukbezocht slotdebat, waarin een aantal gastsprekers werden bevraagd op de centrale thema's van de structuurvisie.

### **3. Beschouwing op de inspraakresultaten**

Op het geheel van de inspraaknota's (structuurvisie Stad op Scherp en de deeluitwerkingen grondstructuurvisie Groene Pepers en het impulsprogramma Binnensteden) zijn 33 schriftelijke adviezen binnengekomen. Een mooie oogst. Daarnaast zijn op de diverse inspraakactiviteiten een aantal opvattingen naar voren gebracht. Met deze reacties hebben we beide structuurvisies en het impulsprogramma kunnen aanscherpen.

In bijlage 1 en 2 zijn de essenties van alle inspraakreacties, evenals de volledige verslagen van de inspraakavonden en het slotdebat opgenomen. Hieruit blijkt duidelijk de noodzaak om een aantal fundamentele aanscherpingen in de structuurvisie aan te brengen. Het geheel overziend kunnen we de belangrijkste opvattingen en adviezen groeperen naar een viertal hoofdthema's waarover nadere politieke standpunten en keuzes wenselijk zijn:

- de grenzeloze stad: de betekenis van de stad in de regio en vice versa en de stad in landsdelig en (inter)nationaal verband.
- de stad in het landschap.
- de prioriteitsstelling van de dynamo's en de consequenties daarvan.
- mobiliteit en leefbaarheid.

Over deze thema's doen we de Raad nadere voorstellen tot aanpassing van de visie(s). Ook op andere specifieke onderdelen hebben we op verzoek van de insprekende partijen het door ons voorgestelde beleid nader tegen het licht gehouden en doen we extra tekstvoorstellen.

#### **3.1. de grenzeloze stad**

Een aantal reacties spoort ons aan om de kwaliteiten van de regio en de samenhang tussen stad en regio nadrukkelijker te benoemen, omdat ze cruciaal zijn voor stedelijke ontwikkeling. Deze kwaliteiten zijn soms complementair op de aanwezige woon- en werkmilieus in de stad, vaak zijn ze ook uniek in hun soort en kunnen zij ook op hogere schaalniveaus extra dynamiek genereren. We doelen hier op de veelheid aan bijzondere woon- en werkmilieus die de regio te bieden heeft. In paragraaf 4 doen we daarover een expliciet tekstvoorstel.

De brede regio<sup>1</sup> is in toenemende mate afhankelijk van werk- en voorzieningenconcentraties in de stad. Er doet zich een concentratietendens voor die verder wordt versterkt door de verdunning (krimp) en vergrijzing in diezelfde brede regio, waardoor het aanbod van voorzieningen en werk daar verder verschaalt. De druk vanuit deze brede regio op de stad zal hierdoor verder toenemen en extra eisen stellen aan de bereikbaarheid.

Voor een groot aantal functies hebben we een toenemend bereik op landsdelige schaal, voor een aantal specifieke functies zelfs op (inter)nationale schaal. Dan gaat het vooral over de kennisontwikkeling, kenniseconomie en creatieve industrie, zorg/life science, cultuur en architectuur, energie, de karakteristieke historische binnenstad met haar leisure- en detailhandelsaanbod en de zakelijke dienstverlening. Deze kwaliteiten en functies op een hoger schaalniveau met een groter bereik zijn onmisbare onderdelen van de concurrentiekracht van onze regio, het Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen. Deze functies geven de stad nadrukkelijk toegevoegde waarde en daarmee dragen we aanwijsbaar bij aan het bruto nationaal product.

In de lobby voor Rijks- en Europese middelen moeten we naast deze onderdelen ook aandacht vragen voor de regionale component: de aantrekkelijke (vaak kleinschalige) woon- en

---

<sup>1</sup> We hebben het hier, afhankelijk van de functie, over grote delen van het Noorden en soms zelfs daarbuiten.

werkmilieus en het aantrekkelijke landschap. Zo'n insteek onderstreept dat we daadwerkelijk als nationaal stedelijk netwerk willen opereren.

Deze sterkere rol van stad en regio in een steeds groter wordend gebied –regionaal, landsdelig en (inter)nationaal- scheidt in combinatie met de voortgaande concentratie van wonen, werk en voorzieningen en de neveneffecten daarvan ook wederzijdse verplichtingen<sup>2</sup>. Dit vertaalt zich in het gezamenlijk werken aan werkgelegenheid, een goed voorzieningenniveau en een goed ingepaste infrastructuur. En dat in combinatie met een afgestemd regionaal aanbod aan kwalitatief hoogwaardige woon- en werkmilieus binnen een aantrekkelijk landschap.

### **3.2. de stad in het landschap**

Een aantal insprekers constateert een risico op verdere verrommeling langs de stadsranden. Voor een deel zijn dit de afrondingen van bestaande plannen die nog niet volledig zijn gerealiseerd, zoals de ontwikkeling van Reitdiep en Westpoort. Maar er dienen zich ook een aantal nieuwe ideeën en initiatieven aan waarover van het stadsbestuur, de omliggende gemeenten en de provincie liefst in gezamenlijkheid nadere standpunten worden verwacht.

Aan de noordoostzijde zijn er voorbeelden te over: het waterstructuurplan Noorddijk, plannen rond Kardingse, de gewenste structuurversterking van de noordoostelijke stadswijken, betere toegankelijkheid van het stedelijk uitloopgebied van Beijum en Lewenborg en discussies over het N361-tracé. Vanwege een evenwichtige ontwikkeling vindt er een zorgvuldige afstemming plaats met behulp van de landschapsvisies, die momenteel voor de stadsrandgebieden ontwikkeld worden. In deze visies zullen we heldere kwaliteitseisen opnemen, ook over de wijze van afhechting van de betreffende stadsrand. Mede gebaseerd op wensen in regionaal verband zal er een nieuwe stadsrandvisie gemaakt moeten worden voor het tussengebied Groningen-Haren-Hoogezand. Hier liggen opgaven op het vlak van bijvoorbeeld waterberging, nieuwe infrastructuur, natuurontwikkeling/ecologische verbinding, bedrijventerreinontwikkeling Eemspoort-Zuid en woningbouw Haren.

Voor een groot deel van de stadsrand zijn de bestuurlijke standpunten helder. In de uitwerking van het Masterplan Meerstad, de visies op de Eelder- en Peizermaden, de visie De Leegte Gekoesterd voor de Westrand en het Ontwikkelingsplan Reitdiepgebied zijn de bestuurlijke standpunten al eerder geformuleerd. Voor de westzijde van Westpoort maken we in het kader van Westpoort- fase-2 rond het idee van de zogenaamde brede, groene rivier nog een nadere uitwerking. Daarin beschrijven we ook de relatie met de EHS-verbindingszone.

De Structuurvisie en de Groenstructuurvisie zijn -in combinatie met de hierboven aangekondigde uitwerkingen- helder over de toekomst van de stadsranden en de relatie van de aanwezige landschappen met het stedelijke groen-blauwe netwerk.

Met betrekking tot de ons omringende landschappen blijven we ons conformeren aan de uitgangspunten van de Regiovisie. Daarnaast dragen wij het Regiopark en de Nationale Landschappen Drentsche Aa en Middag Humsterland een warm hart toe.

Binnen de stad maken we ons hard voor versterking van de groenstructuur omwille van de gewenste leefomgevingskwaliteit en ecologische waarden. Het hier en daar geopperde bouwverbod binnen de basisgroenstructuur is echter niet wenselijk. Zoals langs de Helperzoom, waar we de grootschalige gebiedsontwikkelingen Europapark en

---

<sup>2</sup> Via het regiofonds en regionale afstemming van bedrijventerreinen wordt daaraan gewerkt. Gezien de terugvloeiing van revenuen als gevolg van concentratie van werk, wonen en voorzieningen in de stad zijn regionale bijdragen aan investeringen in de infrastructuur reëel. Net zo goed als deze concentratie een extra verantwoordelijkheid bij ons legt voor de groen-landschappelijke omgeving. Ook daaraan werken we via het regiofonds.

Kempkensberg/Engelse Kamp zwaarder laten wegen. Hier kiezen we in principe voor een ontsluiting van het station ter hoogte van de groenstrook Helperzoom, ten zuiden van de Haydnlaan. Deze ontsluiting voor langzaam verkeer gaat deels ten koste van de bestaande basisgroenstructuur en de ecologische verbinding. We zorgen uiteraard voor goede inpassing en compenseren het verloren gegane groen. Tegelijkertijd stellen we een budget beschikbaar waarbij in nauw overleg met de omwonenden alternatieve opties kunnen worden onderzocht. Mogelijk kan dit leiden tot een heroverweging van de voorkeurskeuze.

Om discussies achteraf te voorkomen, gaan we voortaan bij ruimtelijke initiatieven in de basisgroenstructuur vooraf goede afspraken maken ten behoeve van een evenwichtige belangenafweging.

### **3.3 de prioriteitsstelling van de dynamo's (topvoorzieningen en kennisinstellingen)**

In de concept-structuurvisie kennen we topprioriteit toe aan de zogenoemde dynamo's en daarmee de prioritaire clusters innovatie/kenniseconomie, energie, watertechnologie, sensortechnologie, life science/healthy ageing en toerisme.

Deze dynamo's kunnen als vliegwiel fungeren voor een voorspoedige doorontwikkeling van stad en regio. Een aantal belangrijke insprekende partijen, zoals het UMCG, Verkeer & Waterstaat, VNO-NCW, de Groningen City Club, de Hanzehogeschool, de gezamenlijke corporaties en bijvoorbeeld ook de studentenorganisaties, wijst ons nadrukkelijk op de consequenties van deze keuze voor een aantal dominante plekken en functies binnen de stad.

De insprekers stellen dat deze keuze vraagt om vergaande vormen van samenwerking om de gewenste initiatieven op en rond deze dynamo's van de grond te krijgen. Deze stellingname betekent in zijn algemeenheid ook een keuze voor verbetering van de bereikbaarheid van de dynamo's door middel van hoogwaardig OV en dito autoverbindingen op alle schaalniveau's: (inter)nationaal, regionaal en stedelijk. Daar hoort –zo stellen insprekers- ook expliciet een versterking van de relatie met 'onze' zeehaven Delfzijl/Eemshaven bij en een betere benutting van de potenties van de regio als het gaat om het aanbod van woon-, werk- en leisuremilieus.

Binnen het Akkoord van Groningen zijn -naast de focus op life science/healthy ageing en energie- de kennisontwikkeling/kenniseconomie via de campagne "City of Talent" en de internationalisering speerpunten. Deze inzet leggen we vast in de update van het Akkoord van Groningen 2.0. Deze update wordt, voorzien van een uitvoeringsprogramma, in de loop van 2009 voorgelegd. Deze inzet biedt goede aanknopingspunten met de nationale en Europese agenda. In de tekstvoorstellen (paragraaf 4) benoemen we hoe we de internationalisering met de kennisinstellingen vorm willen geven.

Rondom een aantal specifieke dynamo's (onze Pieken in de Delta) ontstaat, gezien de daar gewenste randvoorwaarden, op sommige onderdelen een spanning waarop we nadere standpunten moeten innemen. Deze betreffen:

- het UMCG wil –met een beroep op de oude afspraak 'behoud UMCG in de binnenstad'- een directe aansluiting op het hoofdstation en vraagt daarmee om een ontsluiting door de eerste tramlijn over de volle lengte via de Oostersingel. Het UMCG ziet dit als essentiële randvoorwaarde voor zijn functioneren. Ook vraagt hij om snelle, hoogfrequente OV-verbindingen naar de P+R-locaties en om (spoedige) openstelling van het Oosterhamriktracé voor alle modaliteiten. Uiteindelijk wil het UMCG een nieuwe verbinding.

De eerste tramlijn zal naar Zernike gaan. Nut en noodzaak daarvan hebben we in bijlage 4 nader onderbouwd. We willen zo spoedig mogelijk daarna ook de 2e tramlijn naar Kardinge aanleggen. Daarbij wordt expliciet gekeken naar een mogelijk tracé via de Oostersingel. De P+R-voorzieningen zullen goede aansluitende OV-verbindingen naar het UMCG kennen. Zo heeft Lijn 22 straks met een 10 minuten-verbinding de volgende lijnvoering: Vanaf de P3-locatie aan de Bornholmstraat (met op termijn doortrekking naar het station/P+R-Europapark) via de Europaweg/Ikea - UMCG - binnenstad - hoofdstation - A28 naar P+R-Haren.

- op Zernike kunnen –volgens insprekers- de potenties voor kennisvalorisatie veel beter worden benut. In paragraaf 4 doen we een nader tekstvoorstel. Ook adviseren partijen een andere organisatievorm om het ondernemerschap en het Zernike Science Park extra schwing te geven. In nieuwe afspraken binnen het Akkoord van Groningen is de Hanzehogeschool aangewezen als trekker en levert de Dienst RO/EZ de projectleider.
- rond het stationsgebied bestaat zorg over de benodigde ruimte voor optimalisatie van het vervoersknooppunt én voor gebiedsontwikkeling. Beide doelen moeten op goede wijze worden verknoopt. Daartoe leggen we stad en regio diverse ontwikkelingsalternatieven voor. Op voorhand is duidelijk dat voor verwezenlijking van beide doelen, in synergie, forse investeringen en dus ook middelen (RSP-pakket) nodig zijn.
- de doorontwikkeling van de kennisinstellingen en de gewenste internationalisering nopen –zo stellen insprekende partijen- tot spoedige oplossing van de problematiek rond de studentenhuisvesting en meer specifiek die van de buitenlandse studenten. Samen met de kennisinstellingen en corporaties werken we gezamenlijk een programma uit met nieuwe locaties en concentraties van studentenhuisvesting in de stad. De structuurvisie suggereert ook een campusontwikkeling met huisvesting van buitenlandse studenten op Zernike. Hier zijn we in gezamenlijkheid van afgestapt.
- de gewenste kwaliteitssprong in de detailhandels- en leisurevoorzieningen in de binnenstad moeten we beter vorm geven. Daarbij maken we gebruik van de handreiking van het GCC om dit gezamenlijk te onderzoeken. Verder vraagt een aangenomen raadsmotie om evaluatie van de aanpak van de openbare ruimte, zoals geformuleerd in de nota Ruimte voor Ruimte. De opdrachtformulering daarvoor is in voorbereiding. Belangrijke vraag daarbij is hoever we willen gaan: hoe breed, met wie? Zie ook de nota Reacties & Commentaar van de binnenstadvisie.

### **3.4 mobiliteit en leefbaarheid**

De verdere intensiveringen binnen de compacte stad met wonen, werken en voorzieningen voor extra bezoekers vragen om stevige beleidskeuzes ten aanzien van de verwachte mobiliteitsgroei en de consequenties daarvan voor de leefbaarheid. Het toenemend autogebruik moeten we met een beter aanbod van vervoersalternatieven ondervangen. Tevens moeten we de neveneffecten op de leefomgeving (congestie/sluipverkeer, geluidsoverlast, uitstoot en barrièrewerking) tot een acceptabel niveau terugbrengen. Dit doen we met ons aangescherpte ruimtelijke beleid, verdere versterking van de groenstructuur en de afgesproken inzet op duurzaamheid. De Groenstructuurvisie, het Beleidskader Duurzaamste stad en de Routekaart Groningen Energieneutraal+ 2025 geven daar uitdrukking aan. Het beleid van de compacte stad en de voorgestane intensiveringen geven een extra vervoerwaarde voor alternatieven voor de auto. De functieverkleuring, deels autonoom en deels gestuurd door ons beleid gericht op transformatie/functiemenging en op stimulering van de wijkeconomie, draagt daar eveneens goed aan bij.

Ook voor de mobiliteit zelf is een forse extra inzet wenselijk. Daarbij denken we aan:

- doorontwikkeling van vervoersalternatieven: verfijning en kwaliteitsverbetering van het stedelijke en stadsregionale fietsnetwerk (superfietsroutes), een verdere uitrol van de Regiotram over stad en regio in combinatie met de uitbouw van het P+R-systeem.
- aangescherpt parkeerregime en autoluwer maken van de stad binnen en eventueel buiten de ring omwille van de gewenste omgevingskwaliteit voor wonen, werken en verblijven.
- meer aandacht voor gebouwde, inpandige parkeervoorzieningen in de binnenstad en in de wijken ('blik van de straat' ten gunste van het groen en de omgeving). Dit is mogelijk door de kosten van parkeren op straat beter in verhouding te brengen met parkeren in gebouwde voorzieningen. Ook kunnen we bij nieuwe ontwikkelingen en intensiveringen de eis stellen van gebouwde parkeervoorzieningen en/of ontwikkelende partijen vragen een financiële bijdrage te leveren, al dan niet in de vorm van afzet van parkeerplaatsen. De nieuwe Wro/Grexwet geeft ons de mogelijkheid dit af te dwingen.
- discussie over afsluiting van delen van de binnenstad voor gemotoriseerd verkeer.
- omwille van behoud en versterking van de leefomgevingskwaliteit is een goede en kwalitatief hoogwaardige inpassing van de infrastructuur een noodzakelijke randvoorwaarde. Voor de Zuidelijke Ringweg denken we daarbij aan een ondertunneling, ook om de barrièrewerking van de weg te slechten.

Overigens is een autoluwere inrichting van de wijken alleen hard te maken binnen een systeem met goed doorstromende ringwegen en directe routes van/naar de ringwegen, in enkele stadsdelen aangevuld met nog ontbrekende verbindingen (Berlage- en Sontbrugtracé, de verbinding via de Oosterhamrikzone naar de Oostelijke Ringweg, doortrekking van de route A7-Westpoort-Hoendiep en een directe aansluiting van Stationsgebied-Zuid op Emmaviaduct/Julianaplein). Het functioneren van de dynamo's en de voorgenomen gebiedsontwikkelingen rondom zijn gebaat bij dezelfde infrastructurele ingrepen.

#### **verder ten aanzien van verkeer**

Diverse insprekende partijen hebben vraagtekens gezet bij de wenselijkheid van de Regio-tram, de eventuele routing door de binnenstad en de gestelde prioriteit bij de eerste lijn van en naar Zernike. Tevens is de zorg geuit over de continuïteit van het bussysteem. Deze wordt in de bestaande stad ondanks de introductie van de Regiotram onmisbaar geacht. Ook wordt er gepleit voor een kleinschaliger, milieuvriendelijk systeem vergelijkbaar met de Citybus. Stad en regio blijven echter de voorkeur geven aan realisatie van het Regiotramnetwerk. Nut en noodzaak van de Regiotram onderbouwen we daartoe uitgebreid en overtuigend in bijlage 4. Ook brengen wij de relatie met het onderliggende OV-systeem in beeld.

De stedelijke ontwikkelingen rond de binnenstad en de daarmee gepaard gaande socio-economische groei zorgen voor een extra druk op de beschikbare parkeervoorzieningen, kwantitatief en qua segmentering (kort- en langparkeren, de doelgroepen wonen, werken en bezoekers). De lopende brede discussie met de samenleving en belangengroeperingen over de nota Duurzaam Parkeren zal een indicatie geven van de gewenste beleidsrichting. Daarbij wordt een directe relatie gelegd met het oplossend vermogen van het Kolibri/Regiotram-eindbeeld en de 1<sup>e</sup> fase daarvan. Deze 1<sup>e</sup> fase betreft de aanleg van 2 stedelijke tramlijnen, uitbouw van het P+R-systeem en aanleg van nieuwe spoorverbindingen en intensiveringen op bestaand spoor.

Verder zullen we de aangekondigde ontwikkelingen in de Centrale Zone met daarbinnen vijf dynamo's op verzoek van Rijkswaterstaat koppelen aan de planvorming van de Zuidelijke Ringweg, 2<sup>e</sup> fase. De ontwikkeling van deze dynamo's en de daarmee gepaard gaande intensiveringen in bestaand stedelijk gebied zijn volledig in lijn met het rijksbeleid, maar zal extra verkeersstromen op de Zuidelijke Ringweg met zich meebrengen. Het is derhalve verstandig om Rijkswaterstaat als wegbeheerder en trekker van de A7-studie vroegtijdig te betrekken in de planvorming van onder meer het Stationsgebied.

### **3.5 overige thema's**

Op een aantal specifieke onderdelen van de structuurvisie bereiden we aan de hand van adviezen nog korte aanvullende teksten voor. Zo besteden we in de raadsbrief expliciete aandacht aan de kredietcrisis en de consequenties daarvan voor ons ruimtelijke beleid. In de structuurvisie en de binnenstadsvisie herstellen we de gemiste aandacht voor toerisme: we brengen onze gezamenlijke beleidsstrategie met Marketing Groningen in beeld. We zijn het met insprekers eens dat de waardevolle historische structuur en bebouwing in de binnenstad en onze architectuur, oud en nieuw, een belangrijke reden is voor een bezoek aan de stad. Aan de kwaliteit hiervan blijven we werken. Ook benoemen we de mogelijkheden voor betere benutting van het openbare water in de stad, zowel vanaf de walkant als op het water zelf.

Vanuit een aantal wijken is er naast extra aandacht voor versterking van de groenstructuur gevraagd om extra sportvoorzieningen. Deze wens vanuit De Wijert en Hoogkerk zullen we inbrengen in de Sportnota. De wenselijkheid van het bouwen van woningen in de Zuidrand van Beijum wordt door de omwonenden betwist. We hebben dit in de structuurvisie benoemd als mogelijk voorbeeld van structuurversterkende maatregelen. De aangekondigde visie op de noord-oostelijke stadswijken toont de wenselijkheid van eventuele maatregelen aan.

Meerstad positioneren we conform het advies nadrukkelijker als hét stedelijk alternatief (in de directe nabijheid van de binnenstad) voor ruim wonen in het groen. Een inspreker geeft aan dat Meerstad in de structuurvisie ten onrechte als bedreiging voor de noordoostelijke stadswijken wordt gezien. Meerstad kan met haar groene en blauwe kwaliteiten, het voorzieningenniveau en de toekomstige omvang van de wijkpopulatie juist ook kansen bieden voor deze wijken als ook voor het sportcentrum Kardinge. Dit vraagt om goede verbindingen en een integrale, goed afgestemde gebiedsontwikkeling.

Verder zetten diverse insprekers, waaronder de provincie, vraagtekens bij de haalbaarheid van de geformuleerde ambities. Zij vragen om een uitwerking van het programma met een nadere prioritering en fasering van de projecten. Ook bestaat er nog veel onduidelijkheid over de Wro/Grex-wet, de toepassingsmogelijkheden daarvan en de wijze van financiering van onze duurzaamheidsambities en van de nagestreefde versterking van het groen-blauwe netwerk. Met name corporaties vinden dat de grenzen tussen het publieke en private domein lijken te vervagen en stellen dat de gemeente verkeerde verwachtingen heeft over de mogelijkheden van haar partners bij de financiering van de inrichting van de openbare ruimte.

In het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Structuurvisie 2010-2013 (MUST), dat eind 2009 wordt vastgesteld, gaan we nader in op de haalbaarheid van de geformuleerde ambities en stellen we een prioriteitskader en een fasering van programma's en projecten op. Daarbij geven we ook hoe we de aangereikte instrumenten in de Wro-Grexwet willen benutten voor co-financiering door ontwikkelende partijen en om welke projecten het gaat. Uiteraard zullen wij ons daarbij telkens goed verdiepen in de plannen van de actoren/initiatiefnemers en de eventuele instrumenten in nauwe samenspraak toepassen.

Tot slot hebben we de structuurvisie op een eventuele MER-beoordelingsplicht onderzocht. Het Stationsgebied en de Centrale Zone als geheel waren daarbij in beeld. Voor de MER-plicht zijn drempelwaarden voor stadsprojecten geformuleerd. Deze zijn gesteld op onder andere minimaal 200.000 m<sup>2</sup> bruto-vloeroppervlak en/of 500.000 extra bezoekers op jaarbasis door de vestiging van toeristisch-recreatieve functies. Ook moet het gaan om een aaneengesloten, samenhangend gebied en ontwikkelingen die in een planperiode van 10 jaar plaatsvinden. We zijn tot de conclusie gekomen dat een MER gezien de huidige inzichten en de plangrootte niet op de aangekondigde ruimtelijke ontwikkelingen van de structuurvisie van toepassing is. We willen echter nog niet uitsluiten dat in bepaalde deelgebieden bij een andere invulling dan tot nu gedacht alsnog drempelwaarden overschreden kunnen worden en een MER noodzakelijk is.

#### **4. Tekstvoorstellen voor aanpassing van de visie**

Om recht te doen aan de inspraakresultaten stellen we mede op basis van voorgaande beschouwing per thema diverse aanpassingen en aanvullingen voor. Dit doen we door invoeging van extra kaders of toevoeging van tekstpassages. Soms gaat het slechts om kleine correcties. De voorstellen over de groenstructuurvisie Groene Pepers en het impulsprogramma Binnenstad.nu doen we in de desbetreffende separate nota's Reactie & Commentaar. Voorzover deze tekstvoorstellen betrekking hebben op het schaalniveau en abstractie van Stad op Scherp hebben wij deze uiteraard in dit bestek overgenomen.

##### **4.1 De grenzeloze stad**

###### **Toevoeging kader pag. 38, boven Noordelijke Ontwikkelingsas, over stad en regio *Stad en regio, gezamenlijk sterk***

*De diverse woonmilieus en waardevolle landschappen in de regio zijn belangrijke vestigingsfactoren. Hiermee onderscheiden we ons van andere (drukke) regio's en dragen deze kwaliteiten bij aan onze concurrentiepositie. Ook hebben we het over hoogwaardige werkmilieus als de Florijnas<sup>3</sup> in Assen en rond het vliegveld Groningen Airport Eelde, alsmede het toenemend belang van Delfzijl/Eemshaven. Dit energiecluster in ontwikkeling rond de Eemshaven trekt internationale, vaak mondiaal opererende bedrijvigheid aan.*

*We kennen ook een groot aantal kleinschalige, veelal creatieve initiatieven met groeipotenties verspreid over de regio. Het belang hiervan voor de stedelijke en regionale economie is aanzienlijk. Want het zijn juist de kleine bedrijven, vaak voortgekomen uit onze kennisinstellingen (inclusief het beroepsonderwijs), die een belangrijke rol spelen in de lokale en regionale kennisdynamiek. Invullingen met kleinschalige werkmilieus, al dan niet in combinatie met wonen, kunnen een alternatief betekenen voor de krimp in de brede regio.*

*Het aanbod en de ontwikkeling van bedrijventerrein stemmen we veel beter dan voorheen in regionaal verband af. We maken concrete afspraken over de fasering, de kwaliteit, de segmentering (profiel) en de tarifiëring (m<sup>2</sup>-prijs). Doel van deze samenwerking is om grotere kwaliteit in het bovenregionale aanbod aan te bieden, interne concurrentie te voorkomen en met de hantering van reële prijzen middelen vrij te spelen voor revitalisering van verouderde terreinen. Met deze regionale inzet voorkomen we versnippering van de ruimte en zijn aldus voorbeeldproject in het kader van de VROM-ambitie Mooi Nederland.*

---

<sup>3</sup> Deze gebiedsontwikkeling in Assen-Zuid, grofweg de zone vanaf het TT-circuit, langs Europaweg-Zuid naar het station, is met name gericht op toeristisch-recreatieve functies. Rondom het TT-circuit is een geheel nieuw amusementspark (TT-World) voorzien, met kantoorfaciliteiten, evenementenhal en horeca/hotel-accommodaties

### **Toevoeging kader op pag. 24/25 over Eemshaven/Delfzijl**

#### ***Eemshaven/Delfzijl: Energy port van Nederland***

*Omdat het Rijk van Nederland het gasknooppunt van Europa wil maken, biedt de energie-sector in Groningen kansen op internationaal niveau. Samenwerkingsverbanden als het Akkoord van Groningen en Energy Valley ondersteunen onze uitstraling als kennisstad en onze focus op energie als kennisvalorisatie. Ontwikkelingen in de (brede) regio sluiten hierbij aan. Zo is in de Eemshaven een groot gebied gereserveerd voor ontwikkeling van energiegerelateerde bedrijvigheid: Energy Park Eemshaven. Naar verwachting wordt in de Eemshaven over een paar jaar ca. 7500 MW aan energie geproduceerd, ruim voldoende om de helft van Nederland van stroom te voorzien. Met recht dus dé energy port van Nederland, misschien wel van Noordwest-Europa. In Delfzijl wordt de komende jaren € 1,5 miljard geïnvesteerd in een centrum voor bio-energie waar biomassa tot energie wordt verwerkt. Deze ontwikkeling kan van grote betekenis zijn voor stad en regio. Vanuit onze kennisclusters moeten we daarom hier nadrukkelijk op aansluiten en deze trachten te versterken.*

### **Toevoeging tekstpassage op pag. 38 over Internationalisering**

#### ***Internationalisering***

*Het Akkoord van Groningen richt zich met name op life-science/healthy ageing en energie. Daarnaast zijn twee speerpunten benoemd: de kenniscampagne City of Talent (waarmee we Groningen als kennisstad willen profileren) en de internationalisering. Deze inzet leggen we vast in de update van het Akkoord van Groningen 2.0, voorzien van een uitvoeringsprogramma dat in de loop van medio 2009 wordt gepresenteerd. We gaan ons internationale beleid volledig aan dat van de kennisinstelling (UMCG, RUG, Hanzehogeschool) koppelen. De RUG en UMCG willen zich sterker positioneren als een internationale onderzoeksuniversiteit met internationale opleidingen. Zij willen internationale netwerken opbouwen en hun naamsbekendheid vergoten. Het doel is 5.000 buitenlandse studenten in 2014 tegen ongeveer 2.000 studenten eind 2008. De Hanzehogeschool gaat zich nog meer focussen op Azië en ondersteunt noordelijke bedrijven bij het leggen van contacten. Voor onze buitenlandse bezoekers, expats (tijdelijke werknemers), zakenrelaties en studenten willen we een gastvrije stad zijn en voor optimale dienstverlening zorgen. Met onze kennisinstellingen willen we als City of Talent werken aan gemeenschappelijke werving en kwaliteitsverhoging van het onderwijs.*

*Met onze zustersteden Moermansk zijn we als gemeente in overleg over de gashandel, Tallinn wordt in 2011 de culturele hoofdstad van Europa en met de drie Noordduitse steden werken we aan vergaande vormen van culturele en economische samenwerking. Met Oldenburg (en wellicht binnenkort ook Bremen) hebben we een zogenaamd 10-punten-programma en zorgen we voor een nauwe verbinding op het vlak van energie, de kenniseconomie en de internationalisering van het onderwijs. Ook trekken we gezamenlijk op in Europees verband (lobby in Brussel) en richting China. Met Hamburg hebben we in januari 2009 een Letter of Intent ondertekend, gericht op een gemeenschappelijke inzet op de creatieve economie.*

### **4.2 de stad in het landschap (toevoeging aan kader blauw/groen netwerk, pag. 33/34)**

*Het zwaardere accent op het groen-blauwe netwerk vraagt om goede afspraken over de omgang met flora en fauna in de voorfase van ruimtelijke ontwikkelingen en meer aandacht voor de stadsranden om verrommeling tegen te gaan.*

#### 4.3 de prioriteitsstelling van de dynamo's

- Kennisontwikkeling: toevoeging van kader mbt. internationalisering en kennisvalorisatie (zie hierover resp. bovenstaande en onderstaande tekst).
- UMCG: toevoeging van tekstpassage onderaan tekst van UMCG op pag. 62: *"Behalve een mogelijke aansluiting van het UMCG op de eerste lijn naar Zernike zal de tweede lijn naar Karding - die zo spoedig daarna wordt aangelegd - het UMCG rechtstreeks ontsluiten. We onderzoeken daarbij de mogelijkheden van een tracé over de Oostersingel over de volledige lengte van het UMCG. Ook zal het UMCG zo optimaal mogelijk vanaf de P+R-locaties in Haren, Europapark, Karding en vanaf het Hoofdstation worden ontsloten"*.
- Zernike: toevoeging kader pag. 49/50 (zie onderstaande tekst over kennisvalorisatie).
- Stationsgebied: toevoeging aan tekst op pag. 45/46; *Om de ruimte voor de gewenste optimalisatie van het vervoersknooppunt én de gebiedsontwikkeling te kunnen creëren is goede verknoping van beide noodzakelijk. We leggen stad en regio daartoe diverse ontwikkelingsalternatieven voor.*
- Studentenhuisvesting, toevoeging aan tekst op pag. 28-31 onder apart kopje. *De gewenste doorontwikkeling van de kennisinstellingen en internationalisering nopen tot spoedige oplossing van de problematiek rond de studentenhuisvesting en meer specifiek voor de huisvesting van de buitenlandse studenten. Samen met de kennisinstellingen en corporaties werken we gezamenlijk een programma uit met nieuwe locaties en concentraties van studentenhuisvesting in de stad.*
- binnenstad: geen verdere aanpassingen van structuurvisie, wel in de binnenstadsvisie.

#### **Toevoeging kader op pag. 49/50 over Kennisvalorisatie**

##### ***Kennisvalorisatie***

*De potenties voor kennisvalorisatie (het omzetten van de beschikbare kennis in economische activiteiten, nieuwe producten, processen en diensten) kunnen veel beter worden benut. Dit geldt in het bijzonder voor het Zernike Science Park. We willen dit daar bewerkstelligen met stimulansen voor ondernemerschap zowel rondom wetenschappers, bijv. de Transfer Liaison Group, als rond studenten. Het toestaan van ondersteunende faciliteiten en functies stimuleert de ontmoeting tussen het bedrijfsleven en de kennisinstellingen, waardoor gezamenlijke initiatieven van de grond komen. Een faciliteit als de zogenaamde incubator type 5 biedt de gewenste coaching en ondersteuning van de kennisintensieve (startende) ondernemer. Ook een andere organisatievorm kan het ondernemerschap en het Zernike Science Park extra schwing geven. Een nieuwe integrale visie op het gebied is daarvoor het vereiste startpunt.*

#### **4.4 mobiliteit en leefbaarheid**

##### **Toevoeging kader pag. 28, boven Onderscheidend wonen**

##### ***Mobiliteit en leefbaarheid***

*De "compactisering" van de stad vraagt om een aangescherpt mobiliteitsbeleid. Voor fietser en reiziger zorgen we voor een kwaliteitssprong in het netwerk. Maatregelen op het (stedelijk) hoofdwegennet en een aangescherpt parkeerregime met gebouwde parkeervoorzieningen dringen de overlast in de wijk terug. Een autoluwere inrichting, duurzaamheidsingrepen en een versterkt groen en blauw verbeteren het leefmilieu in de wijk.*

#### **4.5 overige aanpassingen**

##### **toevoeging tekstpassage over toerisme op pag. 43 boven Openbare Ruimte**

###### ***Toerisme***

*Groningen beschikt over aantrekkelijke mogelijkheden voor toeristen. Het Groninger Museum, de architectuur, de binnenstad met haar waardevolle historische structuur en bebouwing, het complete detailhandels- en leisure-aanbod, de culturele uitingen, maar ook de ligging van de Stad in de directe nabijheid van het aantrekkelijke Ommeland, zijn voor velen reden tot een bezoek. Samen met Marketing Groningen werken we met promotiecampagnes en de uitbouw van hotelcapaciteit en kampeerplekken aan de vergroting van de bezoekersstroom. Daarvoor is nodig dat we blijven zorgen voor een goed onderhouden, aantrekkelijke binnenstad met een aansprekend evenementenprogramma en een verdere differentiatie aan verblijfsmilieus. De bezoekers moeten zich ook uitgenodigd voelen langer te verblijven. Een goede bereikbaarheid van stad en binnenstad zal nadrukkelijk bijdragen aan deze ambitie.*

*We zullen de komende jaren specifieke aandacht hebben voor het vaartoerisme en een betere benutting van het water als attractie nastreven. We werken toe naar een betere beleving en een beter gebruik van het water, zowel vanaf de walkant als op het water zelf. Terrassen en wandelpromenades langs het water, meer aanlegsteigers voor boten, extra evenementen met historische schepen (nu ook Groningen Winterwelvaart), gebruik van watertaxi's en kwaliteitsverbetering aan het wonen op het water zijn daarvan sprekende voorbeelden.*

##### **toevoeging waardevolle historische structuur/bebouwing als belangrijke kwaliteit (p. 18)**

Toevoeging van de zin onder kopje Groningen is een energieke en inspirerende stad:

*Eén van de belangrijkste redenen voor bezoek aan de Groningen is de historische structuur en bebouwing van de binnenstad en de rijkheid aan oude en nieuwe architectuur.*

##### **correctie/toevoeging mbt. een betere positionering van Meerstad (pag. 28/29)**

\* (correctie op pag. 28, 2<sup>e</sup> kolom, vervanging passage onderaan tussen “Vanwege de schaarse ruimte .....omringende gebied”). De nieuwe tekst luidt: *Vanwege de schaarse ruimte in de bestaande stad kunnen we hier niet voldoen aan de vraag naar ruim wonen in het groen. Zulke woonmilieus zijn straks volop voorhanden in de nieuwe woonwijk Meerstad, op steenworp afstand van de binnenstad. Meer dorps woonmilieus op grotere afstand van de stad zijn ruim voorhanden in het ons omringende gebied.*

\* toevoeging na laatste regel op pag. 29: *Andersom geredeneerd kan Meerstad met haar groene en blauwe kwaliteiten, het voorzieningenniveau en de toekomstige omvang van de wijkpopulatie ook kansen bieden voor de noordoostelijke stadswijken.*

##### **enkele kwantitatieve verbeteringen en kleine correcties**

- pag. 0, droombeeld Groningen 2020: In Meerstad wonen inmiddels ruim 20.000 mensen (ipv. de gestelde 10.000 inwoners).
- pag. 29. Toevoeging aan de een na onderste alinea, mbt. voorzieningen voor kwetsbare groepen: *Het betreft hierbij met name herhuisvesting en kwaliteitsverbetering.*
- pag. 30. Toevoeging aan kader over Beijum: *De aangekondigde visie op deze noordoostelijke stadswijken moet de wenselijkheid van de genoemde opties en eventuele andere maatregelen aantonen.*
- correctie op pag. 46: In april 2008 telde UMCG ruim 11.000 werkzame functies (vast personeel). In dit cijfer zijn commerciële functies als horeca en winkels meegeteld.

- pag. 49: We zijn afgestapt van de mogelijkheid van studentenhuisvesting voor buitenlandse studenten op Zernike. De passage die dit wel suggereert wordt geschrapt.
- pag. 59. Toevoeging aan één na laatste alinea. *Ook hebben we geconcludeerd dat we voor de aangekondigde fysieke ontwikkelingen niet MER-plichtig zijn.*