

Nota Reacties & Commentaar Bijlagenrapport

- **Structuurvisie “Stad op Scherp”**
- **Groenstructuurvisie “Groene Pepers”**
- **Binnenstadsimpuls “Binnenstad.nu”**

Betreft:

- 1. samenvatting van inspraakreacties en integrale commentaar vanuit de drie documenten**
- 2. alle verslagen van de gehouden inspraakavonden en het slotdebat**
- 3. verslagen van mondelinge reacties op binnenstad.nu en commentaar daarop**
- 4. onderbouwing van nut en noodzaak van Regiotram en 1^e lijn naar Zernike**

**Afd. Beleidsontwikkeling
© 9 februari 2009**

Inhoudsopgave

Bijlage 1. Inspraakreacties en Commentaar

1. Ministerie van VROM	3
2. Rijkswaterstaat Noord-Nederland	4
3. Kwaliteitsteam Regio	5
4. Gemeente Haren	6
5. Bureau Meerstad	6
6. Winkeliers en handelsvereniging Folkingestraat	7
7. Bewonersorganisatie Wijert-Welzijn	8
8. Waterbedrijf Groningen	9
9. Vrienden van de stad Groningen	9
10. VNO-NCW Noord	12
11. Dhr. Dijkhuis/Euvelgunnerweg	13
12. Dhr. Töben	13
13. Gemeente Tynaarlo	14
14. Vereniging Wijkopbouw Hoogkerk (VWH)	14
15. UMCG	14
16. De gezamenlijke studentenorganisaties	15
17. Waterschap Noorderzijlvest	16
18. LTO-Noord	16
19. Atelier Nelleke Allersma, Westerhavenstraat	17
20. Gemeente Noordenveld	17
21. Inspraakcomité Helperzoom	18
22. Bewonersvereniging Het Wilde Klubje	18
23. Stichting Huis voor thuis- en daklozen	19
24. Gemeente Leek	19
25. Dhr. Hoogeveen	19
26. Groningen City Club icm Hoofdbedrijfschap Detailhandel	19
27. Willem Tredgett/Lysette Belt, Folkingestraat	22
28. Gemeente Bedum	23
29. Gezamenlijke reactie corporaties	23
30. Holmsterheerdscomité Beijum	25
31. Dhr. Berghuis, Beijum	25
32. Milieufederatie Groningen	26
33. Bewonersoverleg Beijum	27

Bijlage 2.

- verslag 1e inspraakavond structuurvisie, dd. 21 oktober 2008. 29
- verslag 2e inspraakavond structuurvisie, dd. 27 oktober 2008. 36
- verslag groenstructuurvisie, dd. 30 september 2008. 39
- verslag inspraakvisie, dd. 9 oktober 2008. 44
- Verslag slotdebat, dd. 4 november 2008. 49

Bijlage 3. Mondelinge reacties Binnenstad.nu

- Verslag overleg Marketing Groningen, dd. 15 september 2008 58
- Verslag overleg Groninger Forum, dd. 8 september 2008 59

Bijlage 4.

Onderbouwing nut en noodzaak regiotram en 1^e tramlijn naar Zernike (door het Trambureau) 60

1. Ministerie van VROM

VROM heeft grote waardering voor de drie samenhangende documenten, die *“krachtig en kernachtig in beeld brengen waar de stad Groningen voor staat nu en in de toekomst in 2020. Met het benoemen van de 6 dynamo’s die als vliegwiel voor de gewenste ontwikkelingen moeten (gaan) fungeren, wordt tevens de noodzaak onderstreept voor een goede bereikbaarheid van de stad en voor een continue aandacht voor verbetering van de omgevingskwaliteit. De ruim 30 miljoen bezoekers per jaar tonen aan dat Groningen nationaal en internationaal “in de picture” staat en dat voor deze bezoekers de afstand tot de Randstad en de agglomeraties in Noord-Duitsland blijkbaar geen “zwak punt” (pag. 23, structuurvisie) behoeft te zijn”*.

De VROM-inspectie heeft waardering voor de expliciete aandacht in de groenstructuurvisie voor het project om de verstoring van de massieve middelberm en de verlichting van de A28 aan te pakken. Het RACM complimenteert de gemeente met het zorgvuldig voortbouwen op de historisch landschappelijke en stedenbouwkundige structuur met aandacht voor de juiste verhoudingen tussen “oud” en “nieuw”. Dit zou echter nog veel nadrukkelijker in de visies naar voren mogen komen. Deze zorg voor behoud van gave structuren en beeldkwaliteit beperkt zich niet tot de binnenstad. Het beeld van Groningen als een stad met kleinschalige onderscheidende wijken met een eigen identiteit spreekt het Ministerie (RACM) erg aan.

De structuurvisie besteedt echter te weinig aandacht aan de stadsranden, de overgangszones. De voortschrijdende nieuwbouw toont weinig aanpassingsvermogen met het omliggende landschap. Daartoe pleit zij voor een nog sterkere inbedding in de structuurvisie van de cultuurhistorische kwaliteiten van de stad in relatie tot haar ommelanden. Het RACM biedt aan inbreng te leveren bij grootschalige ontwikkelingen rond beschermde stadsgezichten.

Verder vindt VROM de invloed die ontwikkelingen in de Eemshaven en Delfzijl (kunnen) hebben op de stad en het omliggende landschap wat onderbelicht. Ook valt op dat woorden als “stilstand” en “krimp” ontbreken. Verder mist zij een uitvoeringsparagraaf omdat daarmee duidelijk wordt welke ambities worden waargemaakt en welke middelen worden ingezet. VROM wijst daarbij op de nieuwe Wro, waarin ze aangeeft welke (nationale) belangen met welke instrumenten kunnen worden gerealiseerd. Ook verlangt ze nog een MER-check.

Reactie vanuit de structuurvisie:

Met het geformuleerde beleid in de concept-structuurvisie willen we nadrukkelijk werken aan onze (inter)nationale positionering. Daartoe willen we de bereikbaarheid op dat hoogste schaalniveau verbeteren met maatregelen aan de Zuidelijke Ringweg en versnelling en intensivering van de OV-verbindingen met de Randstad en Noord-Duitsland.

Ook wij zien de historisch landschappelijke en stedenbouwkundige structuur als belangrijke kwaliteit en streven daartoe naar zorgvuldige inpassing van nieuwe ontwikkelingen, zowel in de binnenstad als daarbuiten. Om verrommeling langs de stadsranden te voorkomen, zullen we de komende jaren bovenop de bestaande inzet aanvullende landschapsvisies met betrekking tot de stadsrand uitwerken.

Aan Delfzijl/Eemshaven en de verwachte krimp in de brede regio besteden we extra aandacht.

De toepassing van het Wro-instrumentarium krijgt vorm in het meerjaren uitvoeringsprogramma dat we eind 2009 zullen presenteren. Een MER blijkt bij nadere inzicht niet nodig ten aanzien van de beleidsvoornemens in de structuurvisie.

Reactie vanuit Groenstructuurvisie: Wij besteden de laatste jaren steeds meer aandacht aan

de stadsranden en de optimale aansluiting van de stedelijke natuur aan het omliggende landschap is een hoofdthema van de Groenstructuurvisie. Afstemming van deze activiteiten vindt onder meer plaats in het provinciale project Ommelander Stadsranden, waarin naast diverse betrokken overheden een groot aantal belangengroepen deelneemt. In de westrand is in 2008 begonnen met de uitvoering van het Beheer- en Inrichtingsplan Leegkerk-Dorkwerd. Doel is het vasthouden en verder uitwerken van de duurzame landschapskwaliteiten.

2. Rijkswaterstaat Noord-Nederland

RWS benoemt de forse ambities in en rond het centrum waarmee het verzorgingsgebied van de stad moet worden vergroot. Door de gemeente is een uitstekende bereikbaarheid daarvoor als cruciaal benoemd. In de binnenstadsvisie (p. 32) wordt echter de autobereikbaarheid als voldoende betiteld om forse groei op te vangen. RWS wijst daarbij op de Netwerkanalyse van de Regio dat wel gewag maakt van een moeilijke bereikbaarheid in ochtend- en avondspits van de economische toplocaties. UMCG en Europapark zijn daarin expliciet benoemd.

In de nieuwe structuurvisie worden de Groningse topvoorzieningen (dynamo's) benoemd, waaronder nu ook het Stationsgebied. De gemeente stelt zichzelf voor een forse opgave, waarvoor *“gerichte investeringen nodig zijn. Alle dynamo's hebben bijvoorbeeld een directe relatie met het Stationsgebied, de HOV-assen en de Zuidelijke Ringweg/A7”*. Ingeval van het Stationsgebied zou Rijkswaterstaat daar de A28 aan toe willen voegen.

In de verkenningen van de varianten voor de 2^e fase van de aanpassingen aan de Zuidelijke Ringweg is bij de plannen uitgegaan van een autonome toename van het wegverkeer. Daarin is echter nog geen rekening gehouden met een geconcentreerde economische ontwikkeling in de onmiddellijke nabijheid van de Zuidelijke Ringweg, anders dan de bekende locaties UMCG, Eemskanaalzone, Kempkensberg en Europapark. De plannen in de zgn. Centrale Zone lijken grootschaliger dan alleen op deze locaties. RWS verzoekt ons daarom om haar te betrekken bij de planvorming voor een robuuste bereikbaarheid voor het autoverkeer van de locatie Stationsgebied. Vooralsnog lijkt die bereikbaarheid in de ogen van RWS onvoldoende.

Tot slot herkent RWS zich –zoals gesteld in de groenstructuurvisie “Groene Pepers”- niet in het meeliften qua versterking van de groenstructuur met de Langman-maatregelen Zuidelijke Ringweg, anders dan expliciet opgenomen in het Tracébesluit. Ook herkent zij zich niet in de getrokken conclusies over de renovatie van de A28. Er zijn tot dusverre geen significante veranderingen van het aantal dierslachtoffers waargenomen.

Reactie vanuit Structuurvisie: De aangekondigde ontwikkelingen in de Centrale Zone met daarbinnen vijf dynamo's zullen we op verzoek van Rijkswaterstaat koppelen aan de planvorming van de Zuidelijke Ringweg, 2^e fase (en de toeleidende A7 en A28). De ontwikkeling van deze dynamo's als intensivering in bestaand stedelijk gebied is 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 te betrekken in de planvorming van onder meer het Stationsgebied.

Reactie vanuit Groenstructuurvisie: Opheffen van de recent ontstane ecologische barrières in de A28 en de reeds langer aanwezige langs de Zuidelijke Ringweg vindt plaats in het project Ontsnippering Stedelijke Ecologische Structuur. Hierbij zal in overleg met de wegbeheerder zoveel mogelijk aangesloten worden bij lopende werkzaamheden aan de infrastructuur. Bij de uitvoering van de Langman-maatregelen zijn in de afgelopen jaren twee binnenstedelijke

knelpunten bij het Stadspark en één in het Euvelgunnetracé aangepakt. Omdat RWS deze niet in het Tracébesluit wilde meenemen, heeft de gemeente de financiering zelf geregeld.

3. Kwaliteitsteam Regio

In het voortraject, de ideeënfase, zijn vele initiatieven, visies, concepten en plannen naar voren gebracht. Het kwaliteitsteam is betrokken geweest bij de beoordeling daarvan. Bij deze ideeën werd naast de grote dynamo's nadrukkelijk ook ingezet op kleinschaligheid en het bredere perspectief binnen de regio. Het kwaliteitsteam constateert dat het gedachtengoed en energie die sprak uit deze thema's geen plek hebben gevonden in de structuurvisie.

Verder ziet het kwaliteitsteam veel mogelijkheden in de regionale positionering van de stad Groningen als onderdeel van een sterke regio. Ze ziet de ligging van de stad meer als onveranderbaar gegeven, waar ze juist haar identiteit en kracht uit zou moeten halen: *“De stad als met middelpunt van een perifere gelegen krachtige regio met heel diverse en eigen kwaliteiten – van verschillende woonmilieu's met elk hun eigen kwaliteit tot werk, landschap, leisure”*. Daartoe mist het kwaliteitsteam een heldere kijk van de stad op de meerwaarde van de regio, de samenhang met de bredere regionale opgaven, de complementariteit en de bereikbaarheid op regionale schaal. Gemist worden ook de potenties van de regio. Zo kan het scala aan woonkwaliteiten van de regio ook een dynamo zijn waarmee de stad zich kan onderscheiden van andere regio's. Ook gaat de stad voorbij aan de kleinere schaal, de potentie van een reeks van kleinere initiatieven die gezamenlijk, en op regionale schaal, een even grote bijdrage kunnen leveren aan de stedelijke en regionale economie en aan werk. Het kwaliteitsteam pleit er daarom voor om de regio centraler te stellen en meer te beschouwen als voortuig voor de stedelijke ambities.

Ook stelt het kwaliteitsteam zich de vraag of voldoende wordt ingespeeld op de potentie van de grote onderwijsinstellingen en de samenballing van talent voor nieuwe werkgelegenheid. Daartoe pleit ze voor een strategie waarbij “de stad als school” meer en breder worden verbonden met stimulerende woon- en werkmilieus. Belangrijk is het beantwoorden van de vraag hoe je van “stad als school” komt tot een creatieve regio.

Reactie vanuit Structuurvisie: Mede op advies van het kwaliteitsteam zullen we in de definitieve versie van de structuurvisie het volgende kader toevoegen:

“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 vormen daarmee cruciale onderdelen van onze concurrentiepositie. Ook hebben we het over hoogwaardige werkmilieus als de Florijnas 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.

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

Het aanbod en de ontwikkeling van bedrijventerrein zullen we veel beter dan voorheen in regionaal verband afstemmen. Er worden concrete afspraken gemaakt over de fasering, de

kwaliteit en segmentering (profiel) en de tarifiering (m2-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".

4. Gemeente Haren

Zowel Haren als de regio hebben belang bij een voorspoedige ontwikkeling van de stad. Het sterkere accent op het groen-blauwe netwerk als contramal en op de relatie met de regio heeft de kwaliteit van de beleidsvoornemens aanzienlijk integraler gemaakt en versterkt. De stad heeft de regio nodig en de regio de stad. Naast de expliciete aandacht voor de (beperkte) rol van de overheid in deze snel veranderende tijd spreekt deze benadering Haren aan.

Reactie vanuit Structuurvisie: Ten aanzien van deze reactie zien we geen aanleiding voor nader commentaar.

5. Bureau Meerstad

- complimenten voor het resultaat en de ambities die uit de structuurvisie spreken. Bureau Meerstad is verheugd dat Meerstad een volwaardige plek in de structuurvisie heeft gekregen. Ze levert graag haar bijdrage aan de uitvoering van de ingezette koers.
- verbetervoorstellen:
 - volgens de huidige planning zal Meerstad in 2020 16.000 nieuwe bewoners en 5.000 bestaande bewoners kennen (ipv. de gestelde 10.000 inwoners).
 - naast de regio komt ook Meerstad, op steenworpafstand van de stad, tegemoet aan de vraag naar ruim wonen in het groen.
 - de nabijheid van Meerstad kan juist kansen bieden voor Beijum en Lewenborg. Deze wijken komen centraler in de stad te liggen en kunnen juist ook profiteren van de nabijgelegen (recreatieve) voorzieningen van Meerstad.
- vraag: wat wordt bedoeld met de passage (pag. 48) in Groene Pepers, waarin tav. Eemskanaal-Zuid wordt aangegeven dat compensatie mogelijk is in de Meerstad-greonstrucuur en door verzachtende maatregelen in het ontwerp van de herinrichting.

Reactie vanuit de Structuurvisie. We zullen in de definitieve tekst van de structuurvisie naast een correctie op de cijfers Meerstad nadrukkelijker positioneren met de volgende tekst: *“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 dorpse woonmilieus op grotere afstand van de stad zijn ruim voorhanden in het ons omringende gebied”*.

Ook zullen we de kansen van Meerstad voor de Noordoostelijke stadswijken benoemen. Met haar groene en blauwe kwaliteiten, het voorzieningenniveau en de toekomstige omvang van de wijkpopulatie kan Meerstad juist ook kansen bieden voor de noordoostelijke stadswijken.

Reactie vanuit Groenstructuurvisie: De op te heffen slibdepots aan de zuidzijde van het Eemskanaal maken deel uit van de stedelijke ecologische structuur. Daarom is ecologische compensatie noodzakelijk. Wij verwachten die te kunnen realiseren door een groene inpassing van de nieuwe bestemming. Daarbij ligt het voor de hand, dat er gezocht wordt naar een goede aansluiting met het Groenstructuurplan voor Meerstad.

6. Winkeliers en handelsvereniging Folkingerstraat (met name reactie “Binnenstad.nu”)

- de winkeliers- en handelsvereniging Folkingerstraat is geen voorstander van een trambaan door de binnenstad. De ontsluiting moet met milieuvriendelijke, stille busjes.
- ze wil ook de nagestreefde diversiteit aan winkels behouden. Echter, juist te realiseren conform het bestemmingsplan dat stelt dat winkels niet mogen worden samengevoegd.
- verhogen veiligheid door meer verlichting, bij voorkeur met duurzame led-verlichting. Monumenten zoals de synagoge dienen uitverlicht te worden.
- meerdere vuilnisbakken in de binnenstad ter ontlasting van het Huiskamerteam.
- gezien vergrijzing is het wenselijk om ook diversiteit voor deze doelgroep te bieden.
- pleit voor duidelijk straatbeeld in de Folkingerstraat en dus scheiding van voetgangers en fietsers, gezien de toename van het aantal bezoekers.
- grootschalige winkelbedrijven aan Sontweg mogen niet concurreren met detailhandel in de binnenstad. Staat haaks op wens van grote diversiteit aan hoogwaardige winkels (zie buitenlandse praktijk van stadsrandformules en verloederde binnensteden).

Reactie vanuit de Structuurvisie: Voor een nadere onderbouwing van nut en noodzaak van de tram verwijzen we naar bijlage 3 en onderstaande toelichting vanuit de binnenstadsimpuls.

Reactie vanuit de nota Binnenstad.nu:

De verkeerstromen naar Zernike zijn groot. Maar dit is niet de enige reden voor een tram. Wij willen de tram langs een aantal locaties met een hoog vervoerspotentieel loodsen en daar hoort de binnenstad bij. In en nabij de binnenstad ligt het grootste werkgelegenheidsgebied van Groningen en de voorzieningen vervullen een functie voor een groot gebied rondom de stad. Vandaar ook de term Regiotram. Een combi met een halte bij het UMCG, al dan niet in een tweede tramlijn, behoort met een tram door de binnenstad tot de mogelijkheden. Toch klinkt uw reactie ons niet vreemd in de oren. Wij onderzoeken dan ook een tramtracé tussen Hoofdstation en Zernike die grotendeels gaat over bestaande sporen. Binnenkort neemt de gemeenteraad een beslissing over het tracé door de stad. Vanuit de binnenstadsvisie heeft een tracé door de binnenstad de voorkeur. Het maakt de binnenstad beter bereikbaar. Buslijnen over de Grote Markt, in de Oosterstraat en Gelkingestraat kunnen worden opgeheven. Zo ontstaan er kansen om de ruimtelijke kwaliteit en het leef(winkel)klimaat van het hart van de binnenstad te verbeteren.

De tram heeft in principe de mogelijkheid de binnenstad beter bereikbaar te maken en biedt kansen om de buslijnen over de Grote Markt, in de Oosterstraat en Gelkingestraat op te heffen. Zo ontstaan er kansen om de ruimtelijke kwaliteit en het leef(winkel)klimaat van een belangrijk deel van de binnenstad te verbeteren.

Het bestemmingsplan Binnenstad 1997 blijft van toepassing met een onderscheid tussen het grootschalige en het kleinschalige karakter van de Binnenstad. Dit kleinschalige karakter manifesteert zich vooral in de Folkingerstraat/Oude Kijk in't Jatstraat. Doorbraken naar belendende percelen worden niet toegestaan om die kleinschaligheid te waarborgen.

De straatverlichting in de Folkingerstraat is voldoende, voldoet aan de daarvoor gestelde normen. Hiervoor is geen aanvullende (LED) verlichting noodzakelijk. Vooralsnog zien we ook geen aanleiding voor het aanlichten van meer panden in de binnenstad, in het kader van onze duurzaamheidsambities. Momenteel wordt ook gezien waar in de Binnenstad extra (of grotere) bakken wenselijk en mogelijk zijn.

Gekozen is in de Folkingerstraat voor een profiel waarbij de verkeerssoorten gemengd zijn. In

de Folkingestraat is nu sprake van een vorm van shared space. Doordat de verkeersstromen door elkaar lopen, nemen verkeersdeelnemers eigen verantwoordelijkheid en anticiperen op de situatie. Door ingestrate belijning (ander type klinker) wordt wel gestimuleerd dat voetgangers aan de zijkant lopen en fietsers in het midden fietsen. De Folkingestraat verwerkt op piekmomenten grote stromen fietsers en voetgangers. Aan shared space zit een grens. En de vraag is met de huidige intensiteiten van fietsers en voetgangers of deze niet bereikt is. Formele scheiding van verkeerssoorten is binnen het profiel van de Folkingestraat ongewenst en niet in te passen. In het kader van de heroverweging Ruimte voor Ruimte (zie inspraakreactie 4 en 5) zullen we de huidige inrichting evalueren .

7. Bewonersorganisatie Wijert-Welzijn (met name over “Groene Pepers”)

- is zeer tevreden over groenstructuurvisie en het groen in De Wijert. Streeft naar “*De Wijert als duurzame wijk met behoud en indien nodig verbetering van de leefomgevingskwaliteit*”. Ze heeft enkele vragen en wil een aantal uitgangspunten benadrukken.
 - vraagt om verduidelijking van een aantal (ontwerp)wetten en (in voorbereiding zijnde) regelgeving, waar expliciet naar verwezen wordt.
 - wil benadrukken dat de huidige hoeveelheid groen in de wijk tenminste moet worden behouden en waar mogelijk uitgebreid (bijv. in de Spiegelstraat).
 - vraagt tbv. de ecologie en vanwege verwachte extra milieuhinder om optimalisatie van één van de groene vingers, het Julianapark.
 - bij kapverzoek gaarne bewoners informeren tbv. formuleren van een nader standpunt en het aangeven van mogelijke opties voor herplanting.
 - hoe krijgt de bijdrage van bedrijven en corporaties vorm, hoe wordt deze besteed en waar (in het corporatiegebied of juist ook elders in de wijk)?
 - De Wijert kent weinig buitensportaccommodaties, terwijl de behoefte er wel is. Ze wil hierover nader overleg, bijv. over waar te realiseren. Het is belangrijk voor de sociale betrokkenheid (ook doelstelling van Nieuw Lokaal Akkoord).
 - wil tav. Profit gaarne meedenken over plaats van herplanting bij compensatie.

Reactie vanuit de Stuctuurvisie: Deze wens vanuit De Wijert voor extra sportvoorzieningen zullen we als inspraakreactie inbrengen in het planvormingsproces van de sportnota.

Reactie vanuit Groenstructuurvisie: Er wordt een begrippenlijst toegevoegd aan de definitieve versie van de nota. Behoud en kwalitatieve versterking van de groenstructuur is het hoofdthema van Groene Pepers. De realisering zal vaak gekoppeld worden aan andere processen als wijkvernieuwing, rioolrenovatie en concrete (bouw)projecten. Ook bij groot onderhoud aan het groen of waterpartijen wordt nagedacht over verbeteringen. De bewonersorganisatie zal daarbij als regel betrokken worden, waarbij de specifieke wensen kenbaar gemaakt kunnen worden. Actieve betrokkenheid van de bewoners kan ook vorm krijgen in groenparticipatie. De uitwerking daarvan zal in het voorjaar van 2009 naar alle organisaties gecommuniceerd worden. Daarnaast is het al enige tijd mogelijk om concrete ideeën, die de leefomgeving in uw wijk verbeteren, aan te melden als “goed idee”.

Bij de werkzaamheden rond de Zuidelijke Ringweg en de plannen voor een verdere intensivering is er specifieke aandacht voor het bestaande groen rond de weg. Daarnaast zal ook worden gezien hoe de weg met meer groen omzoomd kan worden. Dit vanwege de positieve invloed van groen op luchtverontreiniging, de afvang van fijnstof, en daarnaast vanwege de belangrijke ecologische (verbindings)functie van het groen langs de weg. Ingeval van een kapaanvraag worden de omwonenden geïnformeerd.

Groenparticipatie geldt niet alleen voor bewoners; ook andere organisaties willen wij in de gelegenheid stellen een bijdrage te leveren aan een betere leefomgeving. Wanneer het openbaar groen van de nevgroenstructuur aan derden in beheer gegeven wordt, worden daaromtrent duidelijke afspraken gemaakt, die een goede omgevingskwaliteit garanderen. Wij zullen met de woningcorporaties hierover nog nadere afspraken maken. Vrijkomende gemeentelijke beheergelden zullen worden ingezet ter versterking van de kwaliteit van de basisgroenstructuur in de directe omgeving. In ieder geval is er geen sprake van een vermindering van de gemeentelijke budgetten, die aan het groenbeheer besteed worden. De toegankelijkheid van particuliere binnenterreinen is een zaak van de eigenaar; wij kunnen hierover geen regels stellen.

8. Waterbedrijf Groningen

De ambitie om Groningen sterker, socialer en duurzamer te maken wordt door het Waterbedrijf gedeeld. Het past bij de huidige tijdsgeest en draagt bij aan het concurrerend vermogen. Ze ziet een aantal aanknopingspunten met haar eigen visie en wil daarom een actieve bijdrage leveren aan de verdere invulling en realisatie van deze structuurvisies.

Reactie vanuit de structuurvisie: Ten aanzien van deze reactie zien we geen aanleiding voor nader commentaar.

Reactie vanuit Groenstructuurvisie: Het waterbedrijf is actief betrokken bij de uitwerking van het Groninger Water- en Rioleringsplan Waterwerk. Wij zullen in overleg de mogelijkheden van samenwerking bij de andere structuurvisies bezien.

9. Vrienden van de stad Groningen

De Vrienden van de Stad kan zich prima vinden in de geschetste kernkwaliteiten, maar mist in de structuurvisie als kernkwaliteit de waardevolle historische structuur en bebouwing. Dit geldt voor de binnenstad en de stadsgebieden in de schil met beschermde stadsgezichten. Ze constateert een veelheid aan ambities en stelt vraagtekens bij de haalbaarheid daarvan. Daartoe vraagt ze om een duidelijke rangorde in de topprioriteiten en zelfs een vermindering van het aantal. Ook zet ze vraagtekens bij de sturingsfilosofie. Voor een andere sturing is ook verdieping in de ontwikkelingsconcepten en de realisatiewijze van actoren nodig.

Vervolgens heeft zij themagewijs een aantal kanttekeningen geplaatst.

- ze kent zorg over de nagestreefde kwaliteitssprong qua winkelvoorzieningen, gezien ook de noordelijke koopkracht en pleit voor extra aandacht voor straten waar al lang sluispende achteruitgang is. Alternatieve ontwikkelingsmogelijkheden cq consolidatie van winkels binnen een nauwer centrumgebied (binnen Diepenring) biedt kansen.
- ze pleit ook voor een betere aansluiting qua beleid bij sectoren waar de stad al onderscheidend is, met name onderwijs, cultuur en gezondheidszorg. Daaraan verwante instellingen zouden prima een plek aan de rand van de binnenstad kunnen vinden.
- wonen in de binnenstad dient bevorderd te worden, ook voor meer kapitaalcrachten. Daar horen parkeervoorzieningen en beperking van de (geluids)overlast uiteraard bij.
- zet vraagtekens bij de tram in de binnenstad gezien de inpassingsproblematiek en bij de prioriteit voor de lijn Zernike (gevoeligheid OV-kaart, vervoersalternatieven). Een tram naar andere brongebieden als Meerstad en UMCG ligt meer voor de hand. Verder blijft duaal ov-systeem (trams/bussen) nodig. Onduidelijk is hoe dit systeem eruit ziet?

Ten aanzien van de nota “Binnenstad.nu”:

- vraagt om betere mogelijkheden voor speciaalzaken in binnenstad, wb. aan/afvoer van versproducten en aanbod van vestigingslocaties in een aantrekkelijke omgeving.
- steunt ambitie van aantrekkelijker binnenstad voor gezinnen met kinderen en (koopkrachtiger) ouderen en beveelt aan deze te realiseren met extra speelruimte, (groen)-voorzieningen bij appartementencomplexen en beperking van studentenoverlast.
- slechts onder duidelijke condities zouden hoogteaccenten in binnenstad mogen worden toegelaten en in de meest kwetsbare historische gebieden moeten worden uitgesloten.
- de Diepenring fungeert bepaald niet als visitekaartje van de stad. De intentie om slecht onderhouden schepen aan te pakken moet worden opgenomen in de nota. Ook pleit zij voor een groter accent op water als kwaliteit van de stad. Ze vraagt daartoe om nader onderzoek naar de mogelijkheden, waarbij het kan gaan om opnieuw openleggen van oude diepen maar ook herstructurering/transformatie van bestaande situaties.
- in de nota zou veel nadrukkelijker een koppeling moeten worden gelegd met de cultuurnota, gezien het belang en succes van culturele evenementen en voorzieningen.

Reactie vanuit de Structuurvisie: Ook wij de historische structuur en bebouwing als belangrijke, waardevolle kwaliteit en als primair bezoekersmotief voor de binnenstad. In het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Structuurvisie 2010-2013, dat eind 2009 zal worden vastgesteld, gaan we nader in op de haalbaarheid van de geformuleerde ambities en zullen daartoe een prioriteitsstelling en een fasering van programma's en projecten opstellen. Een verdieping in de ontwikkelingsconcepten en de realisatiewijze van actoren zien wij als vanzelfsprekend.

Voor nadere onderbouwing van nut en noodzaak van de tram, de gestelde prioriteit voor de 1^o Zernike-lijn en de relatie met het onderliggend bussysteem verwijzen we naar bijlage 3.

Reactie vanuit de nota Binnenstad.nu:

Groningen en de omgeving is inderdaad niet de meest koopkrachtige regio van Nederland. Maar de afgelopen jaren is gebleken dat we met het huidige binnenstadsbeleid ontzettend goed hebben gepresteerd als het gaat om bezoekers- en omzetoontwikkeling. Dit in tegenstelling tot een groot aantal vergelijkbare binnensteden in Nederland. We blijven daarom onveranderd inzetten op kwaliteitsversterking van de winkelvoorzieningen. Daar hoort ook aandacht voor de minder functionerende straten bij, waarvoor structuurversterkende maatregelen zijn voorzien en waarvoor specifiek de Organisatie Aanbodverbreding Binnenstad (OAB) is ingesteld.

We erkennen het belang van de genoemde sectoren en instellingen. Dit is een van de redenen voor het benoemen tot dynamo's in de structuurvisie. Indien mogelijk geven we deze instellingen ruimte voor ontwikkeling in of nabij de binnenstad, maar deze ruimte is beperkt. We bieden RUG/UMCG ruimte om uit te breiden op het Bodenterrein en behouden het Kunstvakonderwijs/ Minerva bij voorkeur in of aan de rand van de binnenstad.

Er is grote vraag naar centrumstedelijk wonen. Wij ondersteunen dan ook het uitgangspunt om het wonen in de binnenstad te versterken. Tegelijkertijd zijn wij van mening dat het qua woonmilieu niet vergelijkbaar is met het wonen in andere wijken. De 15%-norm voor kamerverhuur en de 0-dB-Geluidsnorm voor kamerverhuur-panden gelden dan ook niet voor het gebied binnen de Diepenring, vanwege het specifieke karakter van dit gebied.

Wij delen uw mening dat bereikbaarheid van de binnenstad van groot belang is. Door de introductie van de tram, een impuls aan de P+R en de bouw van de parkeergarages werken

wij hier aan. Verondersteld wordt dat de tram in de zomermaanden leeg rondrijdt. Uitgangspunt is dan dat de tram vooral voor studenten bedoeld is. Natuurlijk loopt het gebruik van de tram in de zomer terug, maar leeg is deze zeker niet. De tram doet juist nog een aantal andere locaties aan met een hoog vervoerspotentieel en op Zernike is sprake van een bedrijventerrein op gebied van kennis. Deze functies draaien ook in de zomer door.

Terecht wordt aangegeven dat er goed OV moet zijn tussen de werkgelegenheidsgebieden en woongebieden. Dit is wat het regioconcept voor openbaar vervoer en trams nastreeft. De tram naar Zernike is daar een onderdeel van. Door het projectbureau tram wordt op een zorgvuldige wijze alle consequenties van de tram zowel verkeerstechnisch als financieel uitgewerkt. Deze uitwerking vormt de basis voor besluitvorming over de tram.

Om uitholling van de binnenstad te voorkomen is de gemeente steeds alert op nieuwe ontwikkelingen en continu bezig te zorgen voor diversiteit. Een voorbeeld hiervan is het project Organisatie Aanbodverbreding Binnenstad. De OAB is een samenwerkingsverband tussen makelaars, banken, KvK en gemeente Groningen. De reden van deze samenwerking is dat alle partijen belang hebben bij een goed en gevarieerd winkelaanbod in de binnenstad. Consumenten stellen hoge eisen. Zij willen een winkelbestand van hoge kwaliteit, voor gerichte aankopen en voor funshoppen. De binnenstad van Groningen voldoet aan deze eisen van variatie en kwaliteit. En dat moet zo blijven en waar mogelijk versterkt worden. Vandaar dat verschillende partijen zich verenigd hebben in de OAB. De doelstelling is het actief benaderen van nieuwe, vernieuwende en onderscheidende formules die een aanvulling vormen op het bestaande (winkel)aanbod. Anders gezegd: de juiste winkel op de juiste plaats in de Groninger binnenstad. De komende jaren zullen we hiermee doorgaan.

Naast het zoeken naar nieuwe formules is het ook van belang dat de bestaande speciaalwinkels blijven. Zij zorgen juist voor de diversiteit in de stad Groningen. Nu het economisch minder gaat, vreest oa. de Raad Nederlandse Detailhandel dat tussen de vijf en tien procent van deze speciaalwinkels in Nederland de deuren zal moeten sluiten. Deze totale groep ondernemers zorgt gezamenlijk voor zo'n 80 miljard euro omzet en 700.000 banen in Nederland. Niet alleen de concurrentie van internetwinkels, ook de teruglopende economie, slechte vestigingslocaties en de afwezigheid van bedrijfsopvolging zijn de belangrijkste oorzaken. Vooral bedrijfsopvolging zal een steeds grotere rol gaan spelen. Het is gebleken dat een grote groep ondernemers de komende vijf jaar de leeftijd bereikt waarop ze met pensioen gaan. De gemeente zal in OAB verband onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om ook deze groep te kunnen helpen om zo de diversiteit te waarborgen voor de toekomst.

Het wonen in de binnenstad kent een aantal grote voordelen mbt de dynamiek en de aanwezigheid van stedelijke voorzieningen. De ruimte in de binnenstad is echter beperkt, waardoor grote tuinen geen optie zijn. Het aantal speelplekken voor kinderen die in de binnenstad wonen, is voldoende. Wel wordt er gekeken naar meer kinderspeelmogelijkheden voor kinderen die de binnenstad bezoeken.

Extra hoogteaccenten in de Binnenstad zijn niet aan de orde naast die in het Bestemmingsplan Binnenstad 1997 al op de plankaart staan aangegeven: aan beide uiteinden van het Zuiderdiep, daar waar de ruimtelijke scheiding ligt met enerzijds de Reitemakersrijge en anderzijds het Kattendiep, en op de plek van Bakker Bart aan het eind van de Herestraat. Daarnaast is er in het kader van "De Intense Stad" een studie verricht naar hergebruik van de bioscoop "De Camera" aan het Hereplein met bovenop het bestaande en gerestaureerde volume een hoogteaccent. Mocht dit laatste plan realistisch blijken en tot uitvoering komen,

dan is een bestemmingsplan wijziging noodzakelijk.

De plannen tot verbetering van de woonschepen in Noorderhaven en Diepenring hebben hoge prioriteit. Nu ze inmiddels wat verder zijn uitgewerkt, is in Binnenstad. Nu een aanvullende tekst opgenomen.

Met u zijn we van mening dat de warenmarkt een grote bijdrage kan leveren aan een levendige binnenstad. De samen met de ambulante handel tot stand gekomen Marktvisie, die gericht is op kwaliteitsverbetering van de warenmarkt op Vismarkt en Grote Markt (in gecompriëerde opzet) legt de basis voor dit streven.

De binnenstad is gebaat bij een aansprekend evenementenprogramma, zeker in de periode dat er grootscheepse bouwwerkzaamheden op stapel staan. Bij de invulling van dit programma vervult cultuur een belangrijke rol. We zoeken daarom in deze naar samenwerking met vele partijen, waaronder zeker ook de cultuurorganisaties.

10. VNO-NCW Noord

VNO-NCW vindt dat het ruimtelijk beleid ondernemers perspectief moet bieden. De inzet op concentratie van bedrijvigheid en landschappelijke waarde hoeft elkaar niet uit te sluiten. Ze is tevreden over de geboden ruimte voor ondernemers. In combinatie met infrastructuur wordt zo via meer marktdynamiek een steviger fundament gelegd onder publieke voorzieningen. Ze ondersteunt de gedachte om creativiteit, wetenschap, cultuur en economie te verbinden om (via jonge getalenteerde mensen) te komen tot nieuwe succesvolle concepten, processen en producten. Dit zorgt voor vernieuwing en vitaliteit op langere termijn, ook voor de regio. Het concept Centrale Zone en de dynamo's met gedifferentieerde thema's sluit aan bij het voortdurend wijzigende werklandschap. Kwaliteitsimpulsen voor de positionering van Groningen als vestigingsplaats blijven nodig via revitalisering/verkantoring en aanbod van nieuw hoogwaardig terrein. Annex hiermee is het woonklimaat. VNO-NCW hecht aan een gevarieerd woningaanbod en een prettig leefklimaat en pleit daartoe voor ruimte binnen de ringwegen voor grondgebonden woningen en het behouden van open ruimte (leefruimte).

Ze zet vraagtekens bij een aantal keuzes binnen de Centrale Zone en het Stationsgebied. De functie van het Stationsgebied als "de overstapplaats van het Noorden" vraagt veel ruimte, wat op gespannen voet kan komen met de noodzakelijke ruimte voor gebiedsontwikkeling. De belangrijkste ontwikkelingen worden primair gepositioneerd langs de secundaire vervoerassen binnen de Centrale Zone, terwijl de belangrijkste as –de A7- over het hoofd wordt gezien. Zij ziet daartoe meer in een dynamo A7-zone dan de dynamo Stationsgebied.

Een integrale visie op de externe bereikbaarheid is cruciaal. Het gaat daarbij primair en met de hoogste snelheid om structurele aanpak van de zuidelijke ringweg. Daarop aanvullend zou een hoogwaardig frequent OV-net slim moeten worden verknoopt met de zware autostromen aan de stadsrand. Ze vindt onvoldoende basis voor een tramnetwerk naar de regio en ziet meer in hoogwaardige overstappunten in/nabij de stad met goede transferia aan de stadsrand.

Reactie vanuit de Structuurvisie: Bovenstaande reactie vanuit VNO-NCW geeft ten aanzien van de geboden ruimte aan ondernemers en infrastructuur geen reden tot commentaar. Het pleidooi voor een aantrekkelijk woonklimaat in stad en regio als belangrijke onderdeel van onze concurrentiepositie ondersteunen we. Daarbij zullen we voldoende aandacht besteden aan de specifieke vraag naar grondgebonden woningen, ook in de bestaande stad en binnen een aantrekkelijke leefomgeving.

De keuze voor het Stationsgebied is weloverwogen. Op deze locatie bovenop het vervoerknooppunt, zeer nabij binnenstad en Julianaplein, liggen goede mogelijkheden voor de ontwikkeling van een nieuw hoogwaardig vestigingsmilieu, uniek in zijn soort. Binnen de A7-zone hebben we bovendien al een tweetal locaties (de dynamo's Europapark-Kempkensberg/Engelse Kamp en Martiniziekenhuis en omgeving) in ontwikkeling.

Een spoedige aanpak van de Zuidelijke Ringweg, 2^e fase, is ook ons streven. Voor een nadere onderbouwing van nut en noodzaak van de (regio)tram, de gewenste verknoping met het autoverkeer en dus de relatie met het P+R-systeem willen we verwijzen naar bijlage 3.

11. Dhr. Dijkhuis/Euvelgunnerweg

Dhr. Dijkhuis wijst op de mogelijkheden die het afzien van de Zuidtangent biedt voor een groen-blauwe verbinding tussen Hunzezone en Zuidlaardermeer. Een verbinding die het waterschap Hunze en Aa's in samenhang met de ontwikkeling van Meerstad in studie heeft. Dhr. Dijkhuis mist een visie op de beschermwaardigheid van Reitdiep en Koningslaagte. Dit klemmt temeer gezien de huidige tracédiscussie over de N361. Deze gebieden worden gespaard door analoog aan de visie Meerstad de verkeersafwikkeling langs de flanken te projecteren.

Reactie vanuit Structuurvisie en Groenstructuurvisie: In het kader van de landinrichting Westebroek is geconstateerd, dat een feitelijke doorverbinding van het Drents Diep naar Meerstad op basis van de waterhuishouding niet gewenst en met betrekking tot de uitwerking van de robuuste verbindingszone niet noodzakelijk is. Onze inzet in het kader van de Groenstructuurvisie en het stadsecologisch beleid blijft echter wel gericht op het realiseren van een optimale ecologische en landschappelijke aansluiting van de bestaande Hunzezone via Eemspoort Zuid op de EHS-verbindingszone Zuidlaardermeer-Midden Groningen. De beschermwaardigheid van de Koningslaagte en het Reitdiepgebied zal ook bij de actualisering van het Bestemmingsplan Buitengebied aan de orde komen.

12. Dhr. Töben (reactie op “Binnenstad.nu”).

Dhr. Töben mist groen in de binnenstad en flaneerroutes. Mensen komen het beste uit in een decor van groen en voelen zich beter. Hij stelt daartoe een wandelpromenade -een “Ramblas”- op de Singel voor, lopend van Radesingel tot de Preadiniussingel, ondersteund met diverse voorzieningen. Andere wensen zijn de aankoop van het restaurant in het Noorderplantsoen omwille van meer levendigheid en gemakkelijk bereikbare plekken aan het water met terras. Ook pleit hij –als finishing touch- voor uitstrooiing van een handvol bomen over de stad.

Reactie vanuit Groenstructuurvisie: In de Groenstructuurvisie wordt gestreefd naar een zorgvuldige verhouding tussen bebouwing en groen, die ook bij de toekomstige ontwikkelingen in stand gehouden wordt. Het Noorderplantsoen heeft de afgelopen jaren een belangrijke positie gekregen als hoogwaardig groen verblijfsgebied op korte afstand van de binnenstad, dat door de stadgers zeer wordt gewaardeerd. Wij hebben de indruk, dat het restaurant en de horeca rond het plantsoen daar een goede bijdrage aan leveren. Wij hebben inmiddels plannen uitgewerkt voor de aanplant van 52 bomen in de Binnenstad.

Aanvullende reactie vanuit de binnenstadvisie:

In het kader van een te maken plan voor het groot onderhoud van de Singels, zullen we het idee van een wandelpromenade meenemen. Uitvoering is echter afhankelijk van het vinden van voldoende dekking/subsidies hiervoor.

We zullen de komende jaren specifieke aandacht hebben voor het vaartoerisme en een betere benutting van het water als attractie nastreven. Daartoe zullen we toewerken naar een betere beleving en gebruik van het water, zowel vanaf de wallenkant 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 van het wonen aan het water zijn daarvan sprekende voorbeelden.

13. Gemeente Tynaarlo

De gemeente Tynaarlo ziet geen aanleiding op te komen met een inspraakreactie cq met opmerkingen en wenst de gemeente veel succes met de verdere planvorming en –uitwerking.

Reactie vanuit Structuurvisie: Ten aanzien van deze reactie zien we geen aanleiding voor nader commentaar.

14. Vereniging Wijkopbouw Hoogkerk (VWH)

VWH ziet te weinig ruimte voor sportvoorzieningen in en rond Hoogkerk. Ook in vigerende bestemmingsplannen is onvoldoende ruimte gereserveerd voor recreatieve bestemmingen. Met de nieuwbouw in De Held III zal de vraag echter toenemen. Geschikte locaties zijn de tarrastort bij het voetbalveld, Hoendiep-Noord en nabij de Vensterschool Gravenburg. Ook verzoekt ze budget te reserveren overeenkomstig de begroting voor de nieuwe uitbreidingen.

Reactie van de structuurvisie: Deze wens vanuit Hoogkerk voor extra sportvoorzieningen zullen we als inspraakreactie inbrengen in het planvormingsproces van de sportvisie.

Reactie vanuit Groenstructuurvisie: In de Groenstructuurvisie wordt een recreatieve invulling van het Westpark als een mogelijkheid aangegeven.

15. UMCG

Het UMCG positioneert zich als een (inter)nationaal opererend gerenommeerd kennisinstituut en topreferent ziekenhuis, met een grote economische betekenis voor de stad. Jaarlijks is het UMCG met de concentratie van bedrijvigheid en zorggerelateerd wetenschappelijk onderzoek en onderwijs goed voor 200 à 300 nieuwe arbeidsplaatsen. Inmiddels kent het meer dan 10.000 arbeidsplaatsen. Het UMCG zal forse expansie doormaken met nieuwe laboratoria en een nieuw psychiatrisch ziekenhuis en heeft het voornemen een protonfaciliteit voor oncologiepatiënten te realiseren. Ook werkt ze aan internationale status voor het “Healthy Ageing Centre”. Daarnaast wordt forse groei verwacht rond de patiëntenzorg, de grotere diversiteit van de zorgactiviteiten en de snellere “turn-over” binnen de zorgactiviteiten. Deze internationale rol, de betekenis voor de stad en de groei prognoses scheidt in combinatie met het eerdere gemeentelijke besluit om het toengeheten AZG voor de binnenstad te behouden verplichtingen jegens het UMCG. In de structuurvisie geeft de gemeente naar de mening van het UMCG aan deze te willen inlossen. Ze benadrukt dat de geschetste randvoorwaarden voor de ontwikkeling van stad en regio in hoge mate ook gelden voor het UMCG.

Voor de stad en het UMCG liggen, onlosmakelijk, gedeelde belangen in een gezonde, prettige, levendige en veilige leefomgeving. Het UMCG houdt daartoe rekening met de uitgangspunten zoals verwoord in de structuurvisie. In het Masterplan “inrichting UMCG-

terrein” wordt daartoe de hechting met de stad geschetst en de groen-blauwe zones gerespecteerd. Ook wil zij nadrukkelijk bijdragen aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente. Belangrijk is ook de economische spin-off vanuit het UMCG naar de binnenstad. De grootste geuite zorg van het UMCG ligt op het vlak van de bereikbaarheid. Momenteel gaat het jaarlijks om ca. 3,5 miljoen komende en gaande bezoekers (patiënten, medewerkers, studenten etc), die steeds meer problemen ervaren om het UMCG vlot te kunnen bereiken. Het UMCG dringt daarom –gezien het ontwikkelingspotentieel en versterking van de internationale concurrentiekracht in de zorg en arbeidsmarkt- aan op voortvarende aanpak van de bereikbaarheidsvraagstukken en stelt daarbij diverse randvoorwaarden aan de bereikbaarheid.

Voor het UMCG op de huidige locatie in de binnenstad is een perfecte bereikbaarheid van meerdere entrepunten (noord en zuid) letterlijk en figuurlijk van levensbelang. Zij verwacht van de gemeente dat onderstaande randvoorwaarden ook daadwerkelijk worden gerealiseerd.

- een snelle doorstroming van verkeer op de Europaweg.
- verbetering van P+R-voorzieningen, kwalitatief en kwantitatief.
- een directe aansluiting op het NS-Hoofdstation.
- een goede ontsluiting vanaf de P+R-locaties middels hoogwaardig OV, met eigen busbanen en haltingen op noord- en zuidpunt van het UMCG.
- ontsluiting door de eerste tramlijn van het UMCG in de volle lengte (zie ook de UMCG-brochure “Oostersingel-variant ontstopt de stad”).
- een snelle en hoogfrequente verbinding vanaf het Europapark naar UMCG.
- (tot slot wijst zij op een oude toezegging over de ontsluiting voor alle modaliteiten via het Oosterhamriktracé en een goede, snelle ontsluiting vanaf de ringwegen).

Reactie vanuit de structuurvisie. Het belang van het UMCG voor stad en regio is zeer groot. Met de geschetste maatregelen op stedelijk, regionaal en (inter)nationaal schaalniveau hebben we met name ook een goed functioneren van onze dynamo’s voor ogen. Deze maatregelen zijn aldus zeker op het UMCG van toepassing.

Aan de grootste geuite zorg van het UMCG, op het vlak van de bereikbaarheid, denken we tegemoet te kunnen komen met een spoedig aanleg van de twee tramlijnen en directe OV-verbindingen vanaf de P+R-locaties, een kortsluitende wegverbinding naar de Oostelijke Ringweg en de verkeersmaatregelen in Zuidoost ter ontlasting van de Europaweg.

De exacte tracées zijn nog onderwerp van studie (zie de nadere onderbouwing in bijlage 3). Voor de definitieve versie van de structuurvisie stellen we de volgende tekstpassage voor: *“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”.*

16. De gezamenlijke studentenorganisaties

- de kwaliteit van de studentenhuisvesting moet gemeentelijk speerpunt zijn. Ze vraagt om een visie op studentenhuisvesting als onderdeel van het totale huisvestingsbeleid.
- de focus op talent, de internationale ambities en creatieve bedrijvigheid wordt breed ondersteund. De uitwisseling met de kennisinstellingen is daarbij cruciaal. De kennisinstellingen worden als belangrijk exportproduct van Groningen gezien. Om de uitwisseling mogelijk te maken, is een snelle treinverbinding met Duitsland nodig.

- willen zich sterk maken voor een betere verstandhouding tussen stadgers en studenten en –voor zover binnen de mogelijkheden- bijdragen aan sociale cohesie in de wijken.
- er is nog een grote slag qua fietsparkeren in de binnenstad te maken, met verruiming van openingstijden en uitbreiding van het aantal plekken en rekken.

Reactie vanuit de Structuurvisie en Binnenstad.nu: Doorontwikkeling van de kennisinstellingen en de gewenste internationalisering nopen 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 bestaande stad. Doel is om te komen tot meer structureel aanbod op gunstige locaties. Een snelle treinverbinding naar Duitsland is, mede om dezelfde redenen, ons streven.

Dit initiatief van de studentenorganisaties wordt zeer gewaardeerd. Hiertoe zijn in de wijken al concrete initiatieven genomen. Ook hebben wij de studentenorganisaties inmiddels betrokken bij de naamswijziging en de opzet van de campagne voor het flankerend beleid “Leven in stad” (voorheen “Doe Normaal Ja”).

De gemeente wil fors investeren in meer fietsvoorzieningen, zowel inpandig/bebouwd, als in de openbare ruimte. Dit is een belangrijk issue in de Nota “Duurzaam Parkeren”, die momenteel wordt opgesteld. Recent hebben we onder andere een nachtstalling geopend in de Peperstraat ten behoeve van het uitgaanspubliek ’s avonds. Op de iets langere termijn ontwikkelen we de fietsenstalling onder het Forum met ruim 1.500 parkeerplekken. In het kader van de heroverweging Ruimte voor Ruimte en de uitwerking van de Parkeernota onderzoeken we waar extra ruimte voor fietsenstallingen (al dan niet in de openbare ruimte) mogelijk zijn.

17. Waterschap Noorderzijlvest

- waardering voor proces, vroege betrokkenheid en de wijze van integratie van het aspect water in de visies. Dus gaarne continuering van de goede samenwerking.
- benadrukt het belang van het blauw-groene netwerk als dragende structuur voor de duurzaamheidsambities.
- pleit ervoor om ook groen onderdeel maken van de watertoets. Dat zorgt voor betere verankering. De combinatie kan positieve invloed hebben op de waterkwaliteit, bijv. door het realiseren van brede ecologische zones langs watergangen waardoor een geleidelijke overgang van nat naar droog ontstaat.

Reactie vanuit Structuurvisie/Groenstructuurvisie: De versterking van het duurzame karakter van het beleid leidt tot meer integraliteit in de uitvoering. Dit wordt onder meer zichtbaar in meer aandacht voor water en groen bij de start van ruimtelijke procedures; in de praktijk zal het groen in dezelfde fase worden meegenomen als de watertoets, waardoor integratie van die kwaliteiten inderdaad goed mogelijk wordt. Daarnaast is er ook in de uitvoering sprake van integratie tussen de Groenstructuurvisie en het Waterplan. Optimale samenwerking met het waterschap is daarvoor noodzakelijk en in toenemende mate ook mogelijk gebleken.

18. LTO-Noord

- steun voor de inzet op de compacte stad en de aankondiging “om in het landschap binnen en om de stad te intensiveren en te investeren”. Dit is het belang van iedereen: het landschap, de ecologie, de boeren en de stad en het levert nog geld op ook.
- vraagt aandacht voor kavelruil aan de westkant die nog niet van de grond komt.
- vraagt om gemeentelijke rol bij ontwikkelingen buiten de stadsgrenzen, bijv. bij Kardinge en Zuidwolde. Om verdere versnippering en verrommeling te voorkomen, is een duidelijke visie op dit gebied (al dan niet met golfbaan) nodig. Dit geeft tevens de gewenste duidelijkheid voor de agrarische bedrijven opdat zij weer gaan investeren.

Reactie vanuit Structuurvisie/Groenstructuurvisie: Het belang van een duurzame landbouw voor de kwaliteit van de stadsranden wordt in de Structuurvisie en de Groenstructuurvisie onderkend. In de verschillende aandachtsgebieden rondom de stad worden de boeren rechtstreeks betrokken bij de uitwerking van de plannen. In overleg met de provincie en de gemeente Bedum wordt sinds kort gewerkt aan een gebiedsplan voor de Woldstreek, waarin de relatie van de noordoostelijke stadsrand (Kardinge, Beijum, Noorddijk) met het aangrenzende landschap wordt uitgewerkt. In de Westrand is het kavelruilproces één van de cruciale factoren voor het welslagen van het Beheer- en Inrichtingsplan Leegkerk-Dorkwerd. De gesprekken daarover zijn in 2008 gestart; wij zullen LTO Noord ook hierbij blijven betrekken.

19. Atelier Nelleke Allersma, Westerhavenstraat (reactie “Binnenstad.nu”)

- Westerhavenstraat is onbereikbaar geworden. Eenrichtingsverkeer leidt tot onlogische omweg en ongewenst manoeuvrerend en overlast veroorzakend goederenverkeer.
- pleit voor herstel van oude situatie als bijdrage aan gezonde, levendige buurt.

Reactie vanuit de nota Binnenstad.nu: Er is geen aanleiding om de besluitvorming in het kader van de ontwikkeling Westerhaven opnieuw ter discussie te stellen. De huidige verkeersstructuur functioneert naar verwachting.

20. Gemeente Noordenveld

- heeft met waardering inhoudelijk kennisgenomen van de visies.
- vraagt om meer aandacht voor de verkeersstromen buiten het grondgebied van de stad. Graag zou ze een connectie zien met de OV-assen in de regio om de stad. Ook vraagt ze aandacht voor de toevoerwegen naar de A7 toe, bijv. de Groningerweg die door het transferium nog drukker zal worden en steeds minder doorstroomt.
- Peize wordt genoemd als locatie voor “buiten wonen in de stad”, waarvoor goede verbindingen nodig zijn. Dat is nu niet het geval. Ook Roden vormt als schragende kern zo’n locatie.
- Groningen vervult een belangrijke rol voor haar ommeland, ook voor de provincie Drenthe. Deze belangrijke rol zou in de structuurvisie meer gestalte kunnen krijgen.
- In de groenstructuurvisie is onvoldoende aandacht voor de aansluiting van het groen op de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Een groene overgang van Westpoort en het transferium Hoogkerk is gewenst.
- Het Leekstermeer is niet alleen een recreatiegebied, maar ook een Natura 2000-gebied

Reactie vanuit de Structuurvisie: De verkeersstromen buiten het grondgebied van de stad hebben wel degelijk onze aandacht. Het eindbeeld van het Kolibri/Regiotram-netwerk

behelst bijvoorbeeld een kwaliteitsimpuls voor de OV-verbindingen naar de P+R-locatie Hoogkerk. Samen met de stations op de nieuwe spoorverbinding Heerenveen-Groningen zal dit de toevoerwegen naar de A7, alsmede de A7 zelf, ontlasten. De stad heeft inderdaad een belangrijk rol voor haar Ommeland (waaronder ook Drenthe). Deze rol zullen we in de aanvullende tekstpassages voor de structuurvisie naar aanleiding van de inspraak extra benadrukken.

Reactie vanuit Groenstructuurvisie: In de uitwerking van het aandachtsgebied Westrand speelt de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) een belangrijke rol. In verband met de mogelijkheden voor een optimalisatie daarvan hebben wij de provincie verzocht de westelijke groene zoom langs Westpoort te betrekken in het EHS-voorkeustracé. De groenstructuur van het Transferium Hoogkerk is (evenals de groene planuitwerking van onder meer Meerstad, Eemspoort Zuid en Ter Borch) toegevoegd aan de groenstructuurkaart. Over de recreatieve aansluiting in het gebied van de Eelder- en Peizermeden hebben wij ambtelijk en bestuurlijk een goede afstemming met de gebiedscommissie Peize. Bij onze inzet voor de verbinding van stad en ommeland zullen wij het Drentse niet vergeten.

21. Inspraakcomité Helperzoom

- de Helperzoom vormt onderdeel van de basisgroenstructuur. Op de Helperzoom is echter het nieuwe station Euroborg gepland. Gezien de status als basisgroenstructuur zou verwacht mogen worden dat de schade aan de natuur zo beperkt mogelijk wordt gehouden. Deze afweging heeft echter geen enkele rol bij de locatiekeuze gespeeld.
- pleit er daartoe voor dat deze afweging alsnog plaatsvindt en dat het gebied rond het nieuwe station als specifiek aandachtsgebied in “Groene Pepers” wordt opgenomen.

Reactie vanuit de Structuurvisie/Groenstructuurvisie: Binnen de stad maken we ons hard voor versterking van de groenstructuur omwille van de gewenste leefomgevingskwaliteit en ecologische waarden. Aan de locatiekeuze voor het station en de ontsluiting daarvan liggen een groot aantal overwegingen ten grondslag, met name vanuit een tweetal zwaarwegende grootschalige gebiedsontwikkelingen, te weten de dynamo’s Europapark en Kempkensberg/Engelse Kamp. 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. Bij de uitwerking van de plannen voor het station Europapark is er overigens voortdurend aandacht voor de ecologische consequenties. Er vindt toetsing plaats aan de eisen van de Flora- en Faunawet en de instandhouding van de verbindingfunctie van de Helperzoom in de Stedelijke Ecologische Structuur is een uitgangspunt. Wij zullen de Helperzoom toevoegen aan het Aandachtsgebied Sterrebos.

22. Bewonersvereniging Het Wilde Klubje (reactie “Groene Pepers”)

- Hoornsdiep is als aandachtsgebied in de Groenstructuurvisie benoemd, waarbij het gaat om het beleefbaarder maken van het Hoornsdiep in aansluiting op de wijkvernieuwing in de Grunobuurt.

- pleit ervoor dat de uitvoering hiervan direct in aansluiting op de wijkvernieuwing plaatsvindt (en niet erna) en dat de –in de fietsnota- aangekondigde recreatieve fietsroute hierin meegenomen wordt.
- wenst tevens als samenwerkingspartner benoemd te worden.

Reactie vanuit de Groenstructuurvisie (en ook Structuurvisie): Wij zullen bij de uitwerking van de Stedelijke Ecologische Structuur langs het Hoornsediep zoveel mogelijk aansluiting zoeken bij de wijkvernieuwing en de bewoners daarbij ook betrekken.

23. Stichting Huis voor thuis- en daklozen (reactie “Binnenstad.nu”)

- wil graag het signaal inbrengen van een mogelijke toekomstige conflictueuze situatie tussen gebruikers van de huidige thuis- en daklozenvoorzieningen aan de Schoolstraat en voetgangers en horecabezoekers van het nieuwe horecagebied rondom het Forum.
- op dit moment is sprake van een redelijke harmonie. Ze wil daarvoor graag aandacht in de nota “Binnenstad.nu” door een onderzoek in te stellen naar de risico’s.

Reactie vanuit de nota Binnenstad.nu: We zullen in gesprek met Stichting Huis gaan om gezamenlijk te bepalen hoe we met de toekomstige situatie om wensen te gaan.

24. Gemeente Leek

- complimenteert de gemeente met de helder geschreven structuurvisie en hebben hiervan met instemming kennisgenomen. Zij ondersteunt de gemeente van harte in de ambitie om de regio Groningen-Assen een veel prominentere plek te laten innemen in het denken, bij het ontwikkelen van visie, strategie en uitvoering.

Reactie vanuit Structuurvisie: Ten aanzien van deze reactie zien we geen aanleiding voor nader commentaar.

25. Dhr. Hoogeveen

- veel complimenten voor structuurvisie en deeluitwerkingen.
- één hoofdopmerking. Deze betreft de verkeersontsluiting binnen en rondom de regio Groningen-Assen. Gezien de voorgestelde ambities van compactheid, bereikbaarheid en de Noordelijke Ontwikkelingsas pleit hij voor een nieuwe noordelijke ringweg rond de stad. Deze zou moeten lopen vanaf een nieuwe aansluiting op de A7 ter hoogte van Matsloot tot aan de Noordzijde van Vinkhuizen en die vervolgens via de Noordelijke en Oostelijke Ringweg moeten gaan.
In combinatie met een opgewaardeerde N33 zorgt deze nieuwe verbinding voor ontlasting van de zuidelijke ringweg van overbodig autoverkeer, het biedt een duurzame oplossing voor de oostwest-verbinding en resulteert in een verbetering van het leefklimaat binnen de regio. Ook wordt duurzame ruimte gecreeërd aan de zuidkant van de stad, voor huisvesting van nieuwe creatievelingen en bedrijven.

Reactie vanuit de Structuurvisie: Hoewel een sympathiek voorstel is de voorgestelde route niet daadwerkelijk een alternatief omdat het leeuwendeel van het verkeer op de Zuidelijke Ringweg bestemmingsverkeer betreft (ca. 80%) met als belangrijkste bestemmingen de werkgelegenheids- en voorzieningenconcentraties binnen en rond de binnenstad, de bestaande functies langs de Zuidelijke Ringweg in Groningen-Zuid en bedrijventerrein

26. Groningen City Club icm Hoofdbedrijfschap Detailhandel (reactie “Binnenstad.nu”)

- is verheugd dat een aantal eerdere opmerkingen zijn verwerkt en hebben geleid tot de gevraagde aanscherping “Binnenstad.nu”, bijv. over verbetering van het P+R-systeem.
- vindt dat de verbindingen tussen de bronpunten met de binnenstad terecht worden benadrukt. Ze ziet met belangstelling de voorstellen voor verbetering van de –nu nog onveilige- langzaam verkeerroute van/naar de Westervhaven tegemoet.
- plaatst de volgende kanttekeningen (nogmaals):
 - de toevoeging van parkeercapaciteit betreft deels bewonersparkeren en deels vervanging van opgeheven plaatsen. Ze wijst daartoe op de vastgestelde parkeernormennota van 2006.
 - het voornemen om de Citybus minder ver in de binnenstad te laten doordringen is alleen aanvaardbaar als dit gecompenseerd wordt door de tram.
 - de lat qua niveau van detailhandel en horeca zou inderdaad wellicht een stapje hoger kunnen worden gelegd. Zij stelt daartoe –met nadruk- voor om met de gemeente onderzoek te doen naar de mogelijkheden van deze kwaliteitsimpuls. Centraal zou daarin de vraag moeten staan hoe publiek, op zoek naar deze hoge kwaliteit, naar de binnenstad te bewegen is.

Reactie vanuit de nota Binnenstad.nu: Het volledig afsluiten van de route Westervhaven is geen realiseerbare maatregel, mede in verband met de aan- en afvoer van goederen. Maar we zijn wel degelijk bereid om naar vermindering van het (bus) verkeer te kijken. Daartoe zal de tijdelijke afsluiting van de A-brug (vanaf september 2009) een belangrijk moment zijn om de effecten van een dergelijke maatregel te onderzoeken.

Wij delen uw mening dat de auto een belangrijk vervoermiddel is om bezoekers naar de binnenstad te brengen. Daarom zetten wij in op verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer maar ook per auto. Aan de binnenstad en de toevoerswegen naar de binnenstad zit voor autoverkeer wel een grens qua capaciteit en de effecten op het leefklimaat en de aantrekkelijkheid van de stad. Het weren van auto's uit het hart van de binnenstad is één van de pijlers voor de prachtige en economisch florerende binnenstad zoals die er nu ligt. De centrumgarage ligt te diep in het hart van de binnenstad, is kwalitatief onder de maat en komt op termijn als bezoekersgarage te vervallen. Met de huidige plannen rond parkeren compenseren we deze garage ruimschoots. Wij zetten in op een mix van parkeergarages aan de rand van de binnenstad en P+R aan de rand van de stad. Keuzevrijheid in parkeren voor de bezoekers. Met de huidige parkeergarages en de oplevering van de parkeergarages die nu in de planning staan of worden uitgevoerd, bieden wij een parkeercapaciteit die nog jaren mee kan. Bovendien garages van een uitstekend kwaliteitsniveau. Op de langere termijn speelt een nieuwe grote parkeerfaciliteit in het Stationsgebied nog een rol. Onze primaire aandacht richt zich de komende periode op het verbeteren van de P+R voorzieningen, binnenstadsparkeren op afstand. Hier is de groei van het binnenstadsbezoek mee op te vangen.

U geeft aan dat de parkeerplaatsen voor bezoekers onder druk staan. Onderstaande tabel laat zien dat het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers in de binnenstad de komende periode toeneemt.

Beschikbare parkeerplaatsen voor bezoekers

jaar	parkeerplaatsen	t.o.v. voorgaand jaar	opmerkingen
2006	4.685		
2007	4.560	-125	Wegvallen Damsterdiep
2008	4.560		
2009	5.200	640	Boterdiepgarage gereed
2010	5.330	-210	Sloop Naberpassage garage
		540	Damsterdiep gereed
		-200	Aanpassing Diepenring
2013	5.710	380	Forum garage gereed
2014	5.360	-350	Wegvallen Centrumgarage
Totaal	5.710	675	

Ook voor de binnenstad geldt dat in principe binnen een bouwplan voldoende parkeerplaatsen (conform de parkeernorm) op eigen terrein moeten worden gerealiseerd. Het historische en dichte karakter van de binnenstad maakt dat dit met enige regelmaat niet binnen redelijkheid bereikt kan worden. Daarentegen geldt voor binnenstad wel een aantal andere regels die de druk van het bewonersparkeren op straat reguleert. Er worden maximaal 900 vergunningen uitgegeven voor de binnenstad. Als het aantal aanvragen boven dit quotum komt, wordt gewerkt met een wachtlijst. Bovendien geldt voor binnenstadsbewoners een maximum van 1 parkeervergunning per huishouden. Op die manier beperken we druk van bewoners en proberen voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers beschikbaar te houden. Voorshands lijkt een nieuwe parkeergarage onder de Noordwand niet nodig.

De contradictie in het citybussysteem is dat bij groot succes exploitatietechnisch een overstap naar grotere bussen voor de hand ligt. Die grotere bussen kunnen nu juist weer diep in de stad doordringen. Ook is zichtbaar dat op sommige delen van het traject de citybus vastloopt in de (voetgangers)drukke van de stad. Mocht het tramtracé door de binnenstad worden gekozen, dan is een essentieel punt van uitwerking de wijze waarop P+R en citybussen het hart van de binnenstad bereiken. Wij delen uw mening dat P+R essentieel is voor de bereikbaarheid van de binnenstad en dat het P+R systeem een kwaliteitsimpuls verdient.

In de nota geven we al aan dat we blijvend inzetten op kwaliteitsverbetering van ons winkelaanbod. Door nieuwe formules en meer speciaalzaken, al dan niet in het duurdere segment binnen te halen en vooral ook te behouden en door in te zetten op een nieuw kwalitatief hoogwaardig warenhuis. De lat mag daarin inderdaad wel een stapje hoger worden gelegd. Binnen het OAB (zie ook inspraak reactie 9 over Filialisering) zijn we continu op zoek naar nieuwe ontwikkelingen. We nemen graag uw aanbod aan om gezamenlijke onderzoeken hoe we deze kwaliteitsimpuls nader in kunnen vullen.

In het kader van de heroverweging Ruimte voor Ruimte zal nadrukkelijk gekeken worden of afsluiting op drukke momenten een uitkomst biedt. Ook de GCC wordt betrokken bij deze heroverweging, waarin ook de mogelijkheden voor sfeerverhoging worden meegenomen.

Het is juist dat de gewenste uitstraling van de binnenstad niet alleen afhangt van de kwaliteit

van de openbare ruimte, maar ook van die van puin en gebouwen die haar omzomen. We willen dan ook samen met de ondernemers zoeken naar mogelijkheden om hier tot een goed afgestemde aanpak te komen.

27. Willem Tredgett/Lysette Belt, Folkingestraat (met name reactie “Binnenstad.nu”)

- * stelt vraagtekens bij een tramroutering dwars door de binnenstad. Het zou beter zijn om de grootste passagiersstromen daar te leiden waar het direct naar toe moet zonder daarvoor de binnenstad te belasten. Frequente milieuvriendelijke busjes is een goed alternatief en voorkomt onnodige onderhoudswerkzaamheden.
- * komt met een alternatief witte fietsenplan dat voor een continue stroom van gebruikte fietsen moet zorgen in plaats van langgestalde fietsen op vaste plekken.
- * is tegen “continue uitverkoop aan de rand van de stad” (grootschalige detailhandel op plekken als de Sontweg) die zorgen voor leegstand en verloedering in plaats van de gewenste diversiteit en hoge kwaliteit in de binnenstad.
- * pleit voor hernieuwing van afspraak om eerder opgeknapte panden met gezamenlijke inspanning bij eventuele verkoop eerst aan de winkeliers(vereniging) van de Folkingestraat aan te bieden.
- * vraagt om duidelijke regels en verantwoordelijkheden, consequente handhaving en flexibiliteit en eenvoudige procedures ter aanpassing als regels niet werken.

Reactie vanuit de nota Binnenstad.nu:

Deze reactie is vergelijkbaar met de reactie van de Winkeliers- en Handelsvereniging Folkingestraat (onder punt 6). Voor een nadere onderbouwing van nut en noodzaak van de tram willen we verwijzen naar bijlage 3 en de toelichting onder punt 6. Voor een reactie op de overige punten verwijzen we eveneens naar onze verdere antwoorden onder punt 6.

In de stad Groningen is al jaren sprake van een succesvol fietsbeleid. Het gevolg is dat in Groningen in verhouding tot andere steden veel wordt gefietst. Daar zijn we blij mee. Veel fietsers betekenen ook grote stromen fietsers in de binnenstad. De laatste jaren is zichtbaar dat vooral op gebied van gestalde fietsen er conflicten ontstaan met andere belangen in de binnenstad. De wijze waarop wij met de parkeerdruk van gestalde fietsers omgaan, is de komende periode een belangrijk thema. Een eerste stap was twee jaar geleden de start van het project ‘Stadsfietsen’. Onderdeel daarvan waren de rode lopers op plekken met de meeste overlast van gestalde fietsers maar ook het gratis maken van de bestaande gebouwde fietsenstallingen. Wij willen de binnenstad optimaal bereikbaar houden voor fietsers maar ook de overlast van fietsers fors beperken. Dat vraagt om creatieve oplossingen.

Door fors te investeren in meer fietsvoorzieningen, zowel in pandig (Forum, Haddingestraat, Noordwand), als in de openbare ruimte, in combinatie met een extra inzet op handhaving van de regels en het gebruik van de openbare ruimte, denken we dat de binnenstad het groeiend aantal fietsen op kan vangen. In het kader van een heroverweging van ons beleid ten aanzien van de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte, Ruimte voor Ruimte, zullen we het fietsprobleem nadrukkelijk meenemen. Daarbij constateren we dat het vooral een probleem in de tijd is (piekdruk). We zullen nagaan of sluiting op drukke momenten uitkomst biedt.

Het Sontplein is bij uitstek een geschikte locatie om grootschalige detailhandel (eenheden > 1.500 m²) toe te staan. Het gebied is goed bereikbaar en ligt op loopafstand van de binnenstad. Binnen de diepenring zijn weinig tot geen panden beschikbaar van 1500 m² en meer.

Ook daar is nu veel behoefte aan. Om toch aan deze vraag te voldoen is ervoor gekozen om een locatie aan te wijzen waar redelijkere wijs van mag worden aangenomen dat de locatie zorgt voor combinatiebezoeken met de binnenstad. Voor de tussencategorie (tussen ca. 400 en 1.500 m² bvo) proberen we meer ruimte in de binnenstad te creëren, bijvoorbeeld in de Noordwand, aan het Damsterdiep en door samenvoeging van kleinschalige eenheden (met behoud van de gevelstructuur).

De structuurversterkende maatregelen voor de Gelkingestraat en Oude Ebbingestraat hangen sterk af van de tracékeuze van de tram. Het is van groot belang eerst te weten wat het tracé wordt. De tram is een structuurverstekend middel. Met de Steentilstraat en de Nieuweweg zullen we in de nabije toekomst aan de slag gaan. De Steentilstraat wordt autoluw ingericht en met de ondernemers van de Nieuweweg zijn we in gesprek over een versterking van de verblijfskwaliteit in het gebied, passend binnen de nieuw te ontwikkelen visie op Binnenstad-Oost. De opening van de Damsterdiepgarage zal bovendien zorgen voor een upgrading van het gebied, als gevolg van de toegenomen voetgangersstromen.

De binnenstad is van ons allemaal. Als alle betrokken partijen samen met de gemeente hun verantwoordelijkheid nemen en zo goed mogelijk samenwerken krijgen we optimaal resultaat. Projecten als de Huiskamer, het Keurmerk Veilig Ondernemen en Veilig Uitgaan zijn daar voorbeelden van.

Een goed functionerende, levendige en drukke binnenstad waar velen graag gebruik van maken voor een groot scala aan activiteiten is gebaat bij regels en zeker ook bij de handhaving ervan. Naast vermindering van regeldruk, daar waar mogelijk, leggen we de komende jaren een groter accent op de handhaving. Het zal ook in de heroverweging van Ruimte voor Ruimte een belangrijk aandachtspunt zijn.

28. Gemeente Bedum

De structuurvisies gevens geen aanleiding tot het maken van op- of aanmerkingen.

Reactie vanuit Structuurvisie: Ten aanzien van deze reactie zien we geen aanleiding voor nader commentaar.

29. Gezamenlijke reactie corporaties

- steunt de geschetste ambities, hoofdlijnen en het ruimtelijk concept. Ze ondersteunt een solide verband en afstemming met de regio voor een zo divers mogelijk aanbod van woon- en werkmilieus. Ook het versterken van de bovenregionale/internationale positie is een wenkend perspectief. Het ruimtelijk concept is helder en inspirerend; stagnatie op het ene spoor mag echter het andere spoor niet frustreren.
- plaatst de volgende kanttekeningen cq wil de volgende zaken ondersteunen:
 - voor stedelijke ontwikkeling HOV- en auto-ontsluiting via Oosterhamrikzone en kortsluitende (integrerende) verbindingen met Europapark/Kempkensberg.
 - ontwikkeling tot Zernike-Sciencepark is een inspirerende keuze. Huisvesting van buitenlandse studenten aldaar is minder geslaagd. De corporaties willen met ons op zoek naar voldoende, goed en betaalbaar wonen voor studenten en jongeren, ook gezien de druk op de particuliere woonvoorraad in woonbuurten.
 - stelt vraagtekens bij de HOV-prioriteit naar Zernike. Ze ziet urgentere opgaven bij de aansluiting van Meerstad en ter ontlasting van de Zuidelijke Ringweg.

- Meerstad is onderbelicht in de visie. De helft van de woningbouwproductie tot 2020 wordt daar gerealiseerd, terwijl een karakterisering ontbreekt. Ze deelt onze zorg over de noord-oostelijke stadswijken. Ze stelt daarom dat Meerstad en Noordoost belangrijke thema's moeten zijn in de –op te stellen- woonvisie.
- goede HOV-infrastructuur kan noodzaak en kosten van parkeervoorzieningen in wijken terugdringen. Deze vormen een rem op de woningbouwproductie.
- ze onderstreept het belang van gedifferentieerde, onderscheidende wijken. Kwaliteit van de bestaande voorraad en leefbaarheid van buurten zijn daarbij noodzakelijk. De visie biedt ruimte voor een breed aanbod, ze knelt bij de vraag naar ruim wonen. Iedere consument moet keuze hebben, hetgeen omwille van doorstroming vooral is gediend bij toevoeging van een nieuwe, hogere kwaliteit van de voorraad.
- de verbetering van de energieprestatie van bestaande woningen vergt forse financiële en organisatorische inspanningen. Het zinvol is om aanvullend op het Nieuw Lokaal Akkoord stedelijke afspraken te maken. Betaalbaarheid voor huurders is speerpunt.
- in de visie lijken de grenzen tussen het publieke en private domein te vervagen, wat leidt tot frictie en vertraging. Voorbeelden zijn de groencompensatie-regeling en de financiering van de inrichting van de openbare ruimte. Op deze onderdelen heeft de gemeente verkeerde verwachtingen van haar partners. Samenwerking is gebaat bij gemeenschappelijke ambities en doelen en een heldere taakafbakening.
- de economische basis van de stad is de motor voor duurzame sociale versterking. Economische versterking heeft daarom de hoogste prioriteit. De stad zal echter gezien de recente economische stand alle moeite moeten doen om haar positie te behouden. Ze vraagt zich af hoe de gemeente haar uitvoeringsstrategie hierop gaat afstemmen. Ook de corporaties ontkomen niet aan temporisering van de nieuwbouwproductie en heroverweging van uitgaven in de bestaande voorraad. Het is belangrijk hierover met de gemeente in gesprek te blijven om risico's te beperken en kansen te benutten.

Reactie vanuit Structuurvisie

Wij onderstrepen een solide verband met de regio en een goede afstemming (complementariteit) ten behoeve van een zo divers mogelijk aanbod van woon- en werkmilieu's. We hebben elkaar nodig. We stellen de actieve bemoeienis van corporaties in de zoektocht naar voldoende, goed en betaalbaar wonen voor studenten en jongeren bijzonder op prijs.

Wij delen het corporatiestandpunt met betrekking tot de wenselijkheid van een goede HOV- en auto-ontsluiting via de Oosterhamrikzone en kortsluitende (integrerende) verbindingen tussen Europapark/Kempkensberg en de rest van de stad, waaronder de binnenstad. Het tramtracé Zernike kent de hoogste prioriteit teneinde (de meeste van) onze werkgelegenheids- en voorzieningenconcentraties bereikbaar te houden. Tegelijkertijd is op deze verbinding de vervoerwaarde het hoogst en de tramexploitatie het best haalbaar, gezien de talrijke "kralen aan het snoer". Over de gebouwde parkeervoorzieningen willen we gaarne met de corporaties in discussie.

Meerstad lijkt wellicht onderbelicht. Onze ambities aldaar zijn echter onverminderd hoog. Het biedt woonperspectief aan de doelgroepen die "ruim wonen in het groen" voorstaan. Een doelgroep die we elders in de stad niet of nauwelijks kunnen bedienen. Meerstad zal tegelijkertijd invloed hebben op Lewenborg en Beijum (en wellicht andere wijken in mindere mate). Het is een belangrijke opgave deze twee wijken "sterk in de strijd" te zetten; een opgave voor gemeente en corporaties tesamen.

De filosofie van toevoeging van "nieuwe, hogere kwaliteit van de woningvoorraad ten

behoefte van de doorstroming” kent nog steeds onze instemming. Echter, voor een aantal doelgroepen (starters, betaalbare wonen) blijft aanvullend woonbeleid noodzakelijk. Deze ketenbenadering werkt in zeker opzicht te traag om deze doelgroepen afdoende en tijdig te kunnen bedienen. Over onze duurzame ambities, waaronder de energieprestaties, komen we nader met de corporaties te spreken.

De zorg over het economisch tijdelijk delen wij. We denken op dit moment grondig na hoe we onze uitvoeringsstrategie daarop kunnen afstemmen. En dat zullen we uiteraard in nauw overleg met onze samenwerkingspartners doen. Er is reden genoeg om samen met corporaties goed te kijken naar de voortgang van het wijkvernieuwingproces waar veel afhangt van het bouwen en waar tevens met het daadwerkelijk realiseren van woningen de financiële ruimte wordt gevonden voor het investeren in leefbaarheid.

Reactie vanuit Groenstructuurvisie:

Samenwerking (en liever nog participatie) is inderdaad een belangrijk thema, ook in de Groenstructuurvisie. Private partijen en burgers worden uitgenodigd mee te doen en de gemeente stelt daarvoor de nevengroenstructuur beschikbaar. Alles gebeurt echter op basis van vrijwilligheid. We bieden natuurgebied aan aan deskundige natuurbeheerders en wijkgroen aan corporaties en bewoners, maar er is geen sprake van 'gedwongen winkelen'. We werken graag mee aan initiatieven en zullen ook de eigen verantwoordelijkheid van de bewoners voor hun woonomgeving gaan stimuleren. Daarbij is er wel sprake van een logische consequentie: Een goede kwaliteit van de woonomgeving levert voor veel partijen rendement op, het lijkt dan ook logisch dat degene die profiteert aan de kosten bijdraagt.

In dat verband is het vanzelfsprekend, dat de initiatiefnemer/opdrachtgever van een bouwproject (een deel van) de kostenconsequenties draagt. Tot nu toe hangt er geen prijskaartje aan groen. Dat is uiterst merkwaardig, wanneer je constateert dat de overheid wel investeert en de gebruikers een goede groenkwaliteit zeer op prijs stellen. We vragen de partijen dan ook de verantwoordelijkheid te nemen voor een brede leefbaarheidstaak, die meer is dan alleen goede woningen De nieuwe wet op de Ruimtelijke Ordening en de Grondexploitatie wet ondersteunen ons daarbij.

De aandacht voor de kwaliteit en de instandhouding van het binnenstedelijk groen heeft als consequentie, dat het groen ook als zodanig gewaardeerd dient te worden. De gebruikelijke praktijk, dat groen in de planvorming zonder consequenties kan verdwijnen, is daarom achterhaald. De Wet Ruimtelijke Ordening biedt in dat opzicht nieuwe mogelijkheden, die wij zullen gebruiken om ervoor te zorgen dat groen en ecologie een volwaardige plek in de planvorming krijgen.

Bij groenparticipatie gaan wij uit van vrijwilligheid. Er is geen sprake van het afstoten van taken of budgetten. Het proces en de deelnemers zullen door de gemeente worden begeleid en ondersteund. Als er sprake zou zijn van vrijvallende kosten, dan zullen deze elders in het groenbeheer worden ingezet. Vooralsnog wordt ervan uitgegaan, dat er voor de opzet en de start van de uitvoering extra kosten zullen worden gemaakt.

30. Holmsterheerdscomité Beijum

Het Holmsterheerdscomité schrikt van de eventuele plannen voor woningbouw in de zuidrand van Beijum. Bij de aankoop zou een vrij uitzicht behouden blijven. Ze vraagt daarom of het bestemmingsplan tbv. woningbouw wordt herzien, of Natuurmonumenten als gebiedsbeheerder al op de hoogte is, wanneer evt. woningbouw gaat gebeuren en waar precies.

31. Dhr. Berghuis, Beijum

Las met verbazing de plannen van de gemeente om in de toekomst woningen te bouwen langs de zuidrand van Beijum. Hij heeft de woning aan rand van de Menkemaheerd aangekocht met de mededeling dat hij nog decennia kon genieten van het vrije uitzicht omdat dit in beheer is van natuurmonumenten. Hij heeft dan ook de volgende vragen:

- 1 wat is het bestemmingsplan voor deze groene zone? En is de gemeente van plan om op de gemaakte afspraken met natuurmonumenten terug te draaien/te wijzigen?
- 2 hoe concreet zijn de plannen om woningen te bouwen aan de zuidrand van Beijum en op wat voor termijn? En is op kaart inzichtelijk te maken waar deze gepland zijn?

Reactie vanuit structuurvisie (op punt 30 en 31):

Het bestemmingsplan voor de groene zone langs de zuidrand van Beijum, welke nu in beheer is van natuurmonumenten, heeft als bestemming "stedelijke voorzieningen". Onder deze bestemming zijn de volgende functies toegestaan: recreatie, cultuur, horeca, doeleinden van openbaar nut, en additionele voorzieningen. Recreatie is hier de hoofdfunctie en de andere functies zijn hieraan ondergeschikt. Het zwaartepunt van de recreatievoorzieningen dient volgens het bestemmingsplan wat betreft schaal en dichtheid van de bebouwing, zo dicht mogelijk tegen de Oostelijke ringweg te worden gerealiseerd als hoogwaardig stedelijk centrumgebied. De woonfunctie is niet toegestaan. Voor eventuele woningbouw is dus herziening van het bestemmingsplan nodig.

We hebben in de inspraakversie van de structuurvisie een aantal mogelijke maatregelen geopperd. Deze maatregelen kunnen onderdeel vormen van een aantal visies die we in 2009 zullen presenteren: op Karding, op de noordoostelijke stadswijken en een landschapsvisie, die in samenwerking met de gemeente Bedum en de provincie voor de noordoostelijke stadsrand wordt ontwikkeld. Dit zal uiteraard in overleg met betrokkenen (bewoners, maar ook Natuurmonumenten) gebeuren.

Het idee om woningen te bouwen aan de zuidrand van Beijum betreft vooralsnog een voorbeeld van mogelijke structuurversterkende maatregelen. Nadere uitwerkingsvisies zullen de wenselijkheid (en eventuele uitvoeringstermijnen) van zo'n maatregel en/of andere passende maatregelen moeten aantonen. Gezien de stand van de uitwerkingsvisies, die nog moeten worden gepresenteerd, is het nog niet mogelijk om de voorstellen heel concreet te maken. En dus ook niet qua planning en qua exacte locaties.

32. Milieufederatie Groningen

De Milieufederatie Groningen (MFG) hoopt op een spoedige concrete uitwerking van de Groenstructuurvisie. Er zou een absoluut bouwverbod moeten komen voor de stedelijke ecologische structuur. Bij groencompensatie zou er geen oplossingen gezocht moeten worden in financiële zin, maar uitsluitend materieel. Iedere wijk in Groningen zou een groenspeelplaats moeten krijgen. De subsidieregeling groene daken moet worden voortgezet en uitgebreid.

Er moet meer aandacht komen voor groenbeheer en de bewoners moeten daar beter bij betrokken worden. MFG mist een visie op het gebied van Natuur- en Milieueducatie. De integrale uitwerking van de dynamo's moet gekoppeld worden aan de ambities van de Duurzaamste Stad. Woningen ten zuiden van Beijum zijn in strijd met de groene ambities voor Karding. Aandacht voor de natuurwaarde van de vloeivelden in het Suikeruniegebied.

Reactie vanuit de Structuurvisie: 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.

Om discussies achteraf te voorkomen, gaan we voortaan rond initiatieven voor gebiedsontwikkeling in de basisgroenstructuur in de voorfase van planvorming goede afspraken maken. Daarbij worden we geholpen door landelijke organisaties die over de omgang met flora en fauna bij ruimtelijke ontwikkelingen nadere richtlijnen zullen uitwerken.

Reactie vanuit Groenstructuurvisie: De concrete uitwerking van de Groenstructuurvisie is onder meer te vinden in het jaarprogramma van de Duurzaamste Stad en het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Structuurvisie. Daarnaast wordt jaarlijks aan de gemeenteraad gerapporteerd over de voortgang van het ecologisch beheer.

Een absolute bescherming van de Stedelijke Ecologische Structuur (kortweg SES) achten wij onnodig en ongewenst met het oog op de noodzaak van een integrale afweging in het ruimtelijk planvormingsproces. De ervaring van de afgelopen jaren (Kempkensberg, Brugwachter) geeft ook geen aanleiding tot dergelijke maatregelen. De juridische beveiliging via de Flora- en Faunawet blijkt adequaat te werken; eigen regelgeving is derhalve niet nodig. Op dit moment is er nog geen concrete uitwerking van de groencompensatie regeling. Wij zullen in de loop van 2009 een voorstel uitwerken en daarbij ook de mogelijkheden van de nieuwe WRO betrekken.

De inzet van het Natuur- en Duurzaamheidsbeleid is ondermeer gericht op de vergroening van speelplaatsen en schoolpleinen. Ook de mogelijkheden voor afkoppelen van regenwater middels het waterplan Waterwerk zullen daarbij betrokken worden.

Wij zijn in overleg met de waterschappen over een definitieve subsidieregeling voor groene daken. De huidige regeling wordt in 2009 voortgezet. De mogelijkheden voor meer groene daken op de eigen gebouwen wordt onderzocht.

In 2009 wordt op diverse aspecten van het groenbeleid extra geld beschikbaar gesteld (650.000 euro voor ecologisch beheer, 500.000 euro voor opheffing van knelpunten in de SES) en voor groenparticipatie is sinds 2008 een bedrag van 100.000 euro op jaarbasis beschikbaar. Een uitgewerkt voorstel voor de organisatie rond groenparticipatie zal dit voorjaar aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

Het beleid met betrekking tot natuur- en milieueducatie hebben wij medio 2008 vastgelegd in de NDE-nota. Een voorstel voor een (tijdelijk) duurzaamheidscentrum zal nog voor de zomer aan de Gemeenteraad worden gepresenteerd.

Het ontwikkelingsplan voor Kardinge blijft het uitgangspunt bij alle planvorming in en rond het gebied.

De vloeivelden van de voormalige Suikerunie zijn als ecologisch waardevol gebied vermeld op de SES-kaart. Op dit moment is er geen concrete planvorming voor het gebied. Het als zodanig instandhouden van de ecologische functie is in de tussentijd wellicht mogelijk, maar vraagt om specifiek beheer. Wij zullen met de eigenaar overleggen welke mogelijkheden er zijn voor het vasthouden van de kwaliteit.

33. Bewonersoverleg Beijum

Blij met de aandacht die in de visies wordt besteed aan de directe woon- en leefomgeving in buurten en wijken en de rol van de bewoners daarin. De ervaringen in de praktijk zijn tot nu toe niet onverdeeld positief en een samenhangend plan voor de verbetering van de woon- en leefomgeving ontbreekt. De realiteit van het beheer in de openbare ruimte is niet in overeenstemming met de prioriteit voor een goed onderhouden en veilige woonomgeving. Voorstellen voor nieuwe aansluitingen op het buitengebied en nieuwe woningen langs de zuidrand van Beijum roepen vragen en weerstand op.

Voorstellen voor de verbetering van de groenstructuur horen vervolgd te worden met een beter beheer. De plannen voor tramlijnen en de afsluiting van de Anthonie Deusinghlaan hebben mogelijk negatieve consequenties voor de bereikbaarheid van de wijk.

Reactie vanuit de Structuurvisie: Voor wat betreft de eventuele woningbouw in de Zuidrand verwijzen we naar ons commentaar onder punt 30/31.

Ten aanzien van de verkeersmaatregelen gaan we er vooralsnog vanuit dat de introductie van de tram geen consequenties heeft voor de (verdere) OV-bereikbaarheid in Beijum. Wel zal dan op Kardinge een overstap op de tram moeten worden gemaakt.

De omlegging van de Anthonius Deusinghlaan zal weliswaar enige omrij-meters betekenen. Tegelijkertijd zal de realisatie van een multimodale ontsluiting door de Oosterhamrikzone de reistijd, zeker per fiets, aanzienlijk bekorten.

Reactie vanuit de groenstructuurvisie: De inzet bij het realiseren van nieuwe aansluitingen op het buitengebied en Kardinge is gericht op versterken van het groenblauwe netwerk. De uitvoering van het waterstructuurplan Noorddijk zal hierbij in de periode 2009 – 2015 een belangrijke rol spelen. Daarnaast wordt bij de planvorming rond de Groene Long gedacht aan versterken van de groene (ecologische) verbindingen met het landschap, waarbij aansluiting gezocht wordt bij de plannen van de gemeente Bedum voor de Woldstreek.

Verlagen van alle inspraakavonden en slotdebat Bijlage 2

Deze verslagen betreffen achtereenvolgens:

- verslag 1^e inspraakavond structuurvisie dd. 21 oktober 2008.
- verslag 2^e inspraakavond structuurvisie dd. 27 oktober 2008.
- Verslag inspraakavond groenstructuurvisie dd.30 september 2008.
- Verslag inspraakavond binnenstadsimpuls dd. 9 oktober 2008.
- Verslag slotdebat dd. 4 november 2008.

Verlag 1^e Inspraakavond Structuurvisie dd. 21 oktober 2008.

Verlag van: **Inspraakavond Structuurvisie**
Datum: 21 oktober 2008, 20.00-22.15 uur
Plaats: Dienst RO/EZ, Zuiderdiep
Gespreksleider: Ferry Willemse
Verlag: Karin van der Tuin (Notuleerservice Mooi Werk)

Opening

De inspraakavond wordt geopend om 20.00 uur en gespreksleider Ferry Willemse heet iedereen van harte welkom.

Wethouder Frank de Vries is aanwezig voor het beantwoorden van vragen over de nota Structuurvisie Stad op Scherp. De aanwezigen krijgen de gelegenheid tot het stellen van vragen en plaatsen van opmerkingen en suggesties. De ingebrachte zienswijzen zullen door de gemeente bij de nadere planvorming worden betrokken en ook via het inspraakverslag aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

Ingebrachte vragen en zienswijzen

De vragen zullen vanavond per thema worden behandeld.

Thema – Parkeervoorzieningen

- De heer Handelaar:
Vraag: Wanneer is de parkeergarage aan het Damsterdiep naar verwachting klaar?

Antwoord (wethouder Frank de Vries):

De problemen met de aannemer van het Damsterdiep zijn nu opgelost, dus de werkzaamheden aldaar kunnen nu worden voortgezet. Naar schatting zal dit hele gebied, dus inclusief het kantoorpand van Nijestee, in 2012/2013 klaar zijn. Maar ondanks de opgelopen vertraging zal het verkeer reeds in mei/juni 2009 weer langs de Steentilbrug kunnen.

- De heer Menger:

Opmerking: De parkeergarage aan de Haddingestraat is nu de enige aangewezen parkeervoorziening. Dit strookt niet met de parkeerdruk nu er door het groeiend aantal bewoners meer mensen in de binnenstad zijn. De ontwikkeling van de noordkant van de Grote Markt zorgt dan voor zowel een parkeerprobleem als een logistiek probleem.

Antwoord (wethouder Frank de Vries):

We willen de binnenstad niet alleen zien als winkelgebied. De komst van het Forum geeft de binnenstad een andere functie en ook heeft dit gebied een woonfunctie. De heer Menger heeft dus gelijk dat de parkeerdruk toeneemt, al streeft de gemeente er in beginsel naar dat het parkeren ondergronds zal plaatsvinden. De bouw van de Forumgarage zit in de pijplijn en de Haddingestraatgarage en de Casinogarage worden omgevormd en bieden deels ook parkeergelegenheid voor bewoners. Wie niet in de binnenstad hoeft te zijn, liever niet met de auto. Als het wel nodig is, dan zal men ervoor moeten betalen. Voor de bewoners van de binnenstad geldt dat zij bij voorkeur uit het zicht moeten parkeren en hier een beetje voor moeten betalen. In dit geval moet er wel voor goede verbindingen worden gezorgd, zoals bijvoorbeeld de tram.

- Mevrouw I. van Oosten:

Vraag: Men is van plan om de parkeermogelijkheid aan de Diepenring weg te halen, terwijl dit een mogelijkheid biedt om kort te parkeren voor het winkelend publiek. Het parkeren daar is ook een waarborg van de veiligheid voor de schepen die daar liggen. Is dit wel zo'n goed idee?

Antwoord (wethouder Frank de Vries):

Het College maakt zich grote zorgen om dit prachtige gebied. We zien mogelijkheden voor een nieuwe toekomst van dit gebied: een breder gebruik dan nu en tevens een recreatieve functie.

Mevrouw van Oosten: Het parkeren aan de Diepenring heeft een belangrijke functie. Je ziet nu dat mensen gaan parkeren aan de kop van de Schilderswijk omdat de binnenstad zo slecht bereikbaar is.

Frank de Vries:

We willen het parkeren op straat zoveel mogelijk terugdringen. Mevrouw Van Oosten heeft gelijk dat de bereikbaarheid vergroot moet worden.

- De heer Buisman:

Vraag: Tweerichtingsverkeer voor fietsers zou de veiligheid aan de Diepenring vergroten. Auto's rijden dan een stuk rustiger. Is dat een optie?

Antwoord (wethouder Frank de Vries):

We hebben de Diepenring nodig om het autoverkeer af te wikkelen. Is onduidelijk of dit een ideale of überhaupt mogelijke situatie is. Deze suggestie zal worden meegenomen.

Thema – Verkeer, parkeren, stationsgebied

- Mevrouw Wichers-Hoeth:

Vraag: In het zuidelijke stationsgebied speelt het parkeerprobleem wel degelijk. Zal het parkeren daar ook ondergronds gaan?

- De heer Menger:

Opmerking: Wil de gemeente op het hart drukken goed te onderhandelen met de NS, ProRail en het Rijk opdat er een fatsoenlijke verbinding ontstaat richting zowel de Randstad als richting het grensgebied met Duitsland.

Antwoord (wethouder Frank de Vries):

Het plan van Kees Christiaanse voor de invulling van het stationsgebied is nu van tafel. Wat resteert is dat er op enig moment in de toekomst een snellere verbinding met de Randstad zal komen. Het Rijk gaat er niet vanuit, maar wij plannen het wel in en de plekken blijven gereserveerd in dit gebied.

Het contact met ProRail, de NS en het Rijk is juist heel goed en deze partijen vinden dit stationsgebied een interessante locatie. Deze samenwerking wordt nu nader vormgegeven.

- Mevrouw I. van Oosten:

Vraag: Is alles wat op het kaartje op pag. 47 geel is ingekleurd nieuwbouw?

Antwoord (wethouder Frank de Vries):

Nee, niet alle geel op dit kaartje is nieuwbouw.

- De heer P. Hilkhuisen:

Vraag: De aanleg van een 4^e spoorlijn heeft ook consequenties voor de stad, net als de tramlijn langs het UMCG. Kunt u meer helderheid verschaffen over deze ontwikkelingen?

Antwoord (wethouder Frank de Vries):

Er zijn altijd spoorbewegingen in dit gebied en daar zal een groot deel van het gebied dan ook voor gebruikt worden. Toch zal een deel van dit gebied kunnen worden ingericht als woon/werk/leefgebied. Vooral werk en recreatie lijken de beste bestemming van dit gebied.

Hier moet ook de tram langs en het gebied is goed aan te rijden per auto, dus ook hier zal een ondergrondse garage komen. De situatie wordt dan zo dat de auto's aan de rand van de stad staan, er een goede OV-verbinding is, men lopend de stad in kan en het is een goede plek voor kantoren. Dit zien we als een win-win-situatie. De ontwikkeling van het Europapark en het stationsgebied moeten elkaar niet in de wielen rijden.

- De heer P. Hilkhuisen: Vermoedt dat ProRail een grote rol speelt en benadrukt dat de wethouder dit niet moet onderschatten. Er is nu een parkeergelegenheid bij het Transferium. Kan het parkeren daar niet bovenop? Dan hoeft het niet ondergronds.
- Mevrouw I. van Oosten: De verbinding met het Transferium in Hoogkerk, Paterswoldseweg en het Stationsgebied Zuid is niet zichtbaar op de kaart.
- Mevrouw Cornelissen: De vervuilde grond bij het stationsgebied maakt dit heel moeilijk.

Antwoord (wethouder Frank de Vries):

De gemeente vindt ondergronds parkeren de mooiste oplossing. Ten aanzien van de vervuilde grond kan worden gemeld dat de gemeente hier samen met het Rijk, VROM, V&W, NS en ProRail aan gaat werken. Dit is juist het lastigste aspect van de ontwikkeling van dit gebied en vormt een enorm vraagstuk voor de gemeente. Dit speelt op de langere termijn.

Thema – Creatieve Stad

- Mevrouw W. Naaijer, Ebbingekwartier:
Voorstel: Het Ebbingekwartier is een belangrijk speerpunt en wij vinden dat daar iets moet gebeuren. Een creatief kwartier bouw je alleen met geld en een vrije hand zodat een kruisbestuiving kan ontstaan tussen de creatieve industrie en de bestaande industrie. Stelt voor om ook de industrie, dus de ondernemers, hierbij te betrekken en de regie en aansturing niet alleen door de gemeente te laten plaatsvinden.
- De heer Buisman: Merkt op dat het Forum beter op zijn plaats zou zijn in het Ebbingekwartier, bijvoorbeeld in de oude gasfabriek.

Antwoord (wethouder Frank de Vries):

De gemeente ziet het Ebbingekwartier en het CiBoGa-gebied als een speciale plek in de stad met een bepaald merk, een bepaald stempel. Het betrekken van de ondernemers bij het uitstippelen van de plannen is een goed idee.

Het kleinschalige stempel van dit gebied strookt niet met het grootschalige karakter van het Forum en daarom past dit dan ook beter in de binnenstad. De niet-commerciële functies van het Forum bieden een mooi tegenwicht aan de grote winkels in het centrum. Het Ebbingekwartier heeft een andere geheel eigen functie.

Thema – 4^e spoorlijn

- Aanwezige (naam onbekend):
Vraag: Hoe zal dit gaan, kan het wel, wordt het niet te druk?

Antwoord (wethouder Frank de Vries):

Ook hiervoor geldt dat het gaat om een mogelijke aanleg in de (verre) toekomst. Vanuit het perspectief van de tram zijn we de ontwikkeling van het openbaar vervoer in de toekomst aan het bekijken. De gemeente wil Groningen zien als onderdeel van een veel breder geheel. Er is zodoende sprake van een enorm bereikbaarheidsvraagstuk van de stad in de regio. Hieraan wordt gewerkt door versterking via auto, maar ook OV, tram en trein, zodat we een vervoersnetwerk maken dat ertoe doet en dat ook in de toekomst aan de eisen kan voldoen. Hiervoor is verbreding van het spoor nodig. Vanuit de stad zullen er meer treinen moeten gaan rijden richting de ommelanden, Assen-Zwolle en richting oosten. Het is dus duidelijk dat de Esperantokruising moet worden ontlast. Door de verkeersintensiteit zal deze kruising eruit moeten.

- De heer P. Hilkhuisen:
Vraag: Maakt zich zorgen over de veiligheid daar en hoopt dat deze kruising bij voorkeur zo snel mogelijk gesloten wordt. Komt er dan een tunnel of brug in plaats daarvan?

Antwoord (wethouder Frank de Vries):

Verderop richting het zuiden komt een fietstunnel, zodat fietsers vanaf de Helperzoom/Helpman er langs kunnen. Er is nog geen oplossing voor auto's, dus hebben we voor autoverkeer een knelpunt.

- **Mevrouw Schrijver:**
Vraag: Er zijn nu twee fietstunnels gepland door de gemeente. Waarom zou men het dan niet in één keer goed doen door deze tunnel bij de Esperantokruising aan te leggen?

Antwoord (wethouder Frank de Vries):

De tunnel komt onder het spoor in het verlengde van de Boumaboulevard. Dit is het meest logisch en het eerst in tijd te realiseren. De tweede tunnel is gepland ter hoogte van de Meeuwerderweg/De Linie. Een tunnel bij de Esperantokruising is lastig wegens hellingshoeken en de veel krappere ruimte.

Mevrouw Schrijver: Vindt een verbinding op die locatie zeer belangrijk.

Thema – Groenstructuur

- **Mevrouw Albada:**
Vraag: Op de plek waar aan de Helperzoom een fietstunnel gepland is staan populieren en bevindt zich een prachtige ecologische structuur. Dat deze zou moeten wijken voor de tunnel baart haar grote zorgen. Is er een mogelijkheid om deze structuur te behouden? Zijn er alternatieven mogelijk? Is niet zozeer tegen het station, maar tegen de locatie.
- **Dhr. Dijkhuis, Euvelgunne/Hunzezoon:**
Vraag: Ziet enkele knelpunten. Voor de eerder gedachte Zuidtangent was het ecologisch gebied rond de Bronlanden een bottleneck. Nu hebben we zo'n probleem rond de Koningslaagte, dat tot het waardevolle Reitdiepgebied behoort. Hoe kunnen we de provincie ervan overtuigen om de voorgestelde nieuwe verbinding door de Koningslaagte niet te maken? Vindt het een goed idee als er op korte termijn een rotonde bij de Eemspoort-zuid komt.

Antwoord (wethouder Frank de Vries):

Het doel van de visie is een compact stad. We willen de waardevolle delen van de regio niet aantasten, maar juist de kwaliteiten van dat landschap gebruiken. Het is dus van cruciaal belang om dit landschap door te laten lopen in de stad en zones met elkaar te verbinden. Er verdwijnt door station Europapark dus groen, daar is de gemeente zich van bewust. De gemeente gaat het toch doen omdat andere doelstellingen zoals bereikbaarheid en het voorgenoemde belangrijker worden geacht. De suggestie van de heer Dijkhuis zal worden meegenomen.

De wethouder ziet geen alternatieven voor de locatie van station Europapark, dit is uitgebreid onderzocht. De gemeente erkent de gevolgen doch acht de ecologische structuur die overblijft aanvaardbaar.

Antwoord (Laurens Huis in 't Veld, gemeente):

De locatie Europapark is nu al onderdeel van een bestemmingsplan. Dit is reeds in mei 2008 bepaald en wordt nu verder uitgewerkt. Dit is nog in het voorontwerpstadium. Hierop is inspraak mogelijk geweest.

- **Mevrouw Schrijver:**
Vraag: De diverse kaartjes over dit gebied wijken nogal van elkaar af. Vindt dat naast het Sterrebos als kroonjuweel ook het gebied van de Helperzoom een rijk faunagebied is. Maakt zich grote zorgen om de kap van 300 bomen en verwijdering van veel groen aldaar. Is van mening dat dit in tegenspraak is met de toezeggingen

van de gemeente. Op meer punten wordt door de gemeente niet aan de voorwaarden voldaan. Het Helperpark aan de kant van het Europapark komt er ook niet.

Antwoord (wethouder Frank de Vries):

Over de Kempkensberg en het Europapark zijn nog geen definitieve besluiten genomen. Wel zijn er reeds zaken in gang gezet. De burger krijgt nog ruimschoots de gelegenheid om inspraak te geven en bezwaren in te dienen.

De voornemens van de gemeente aangaande een station bij de IB-Groep zijn gericht op aansluiting van dit gebied op de Helperzoom, een betere bereikbaarheid per spoor en een betere plek voor de IB-Groep. Mevrouw Schrijver heeft gelijk dat dit niet op alle fronten de meest optimale oplossing is. Na veel overwegingen kunnen we hier op deze twee locaties goede dingen doen. Dan kunnen we ook de waterlopen beter op elkaar aan laten sluiten.

- Mevrouw Schrijver:

Vraag: Het één hoeft het ander niet in de weg te zitten. Het plan biedt alle mogelijkheid voor tunnels. Het Europapark is nu een betonnen wal en heeft baat bij al het groen dat daar al is. De gemeente moet zich kunnen houden aan de bestaande afspraken. Doet een dringend verzoek om alle direct omwonenden bij dit plan te betrekken om de ecologische structuur beter te behouden.

- De heer P. Hilkhuisen:

Vraag: De Boumaboulevard is bepalend voor de ligging van de tunnel. Heeft men onderzocht of de tunnel ook 50 of 100 meter naar links of rechts kan komen? Dan zou er veel minder schade zijn. Nu komt de tunnel op een plek waar de schade aan de ecologische structuur het grootst is. Heeft ProRail deze locatie aan de gemeente opgelegd? Bestaat er wellicht een potje waaruit een onderzoeksbureau zou kunnen worden gefinancierd om een contra-expertise te laten verrichten?

Antwoord (wethouder Frank de Vries):

Ten aanzien van de ligging van het station geldt dat er een tunnel/verbinding moet komen tussen de Helperzoom en andere kant van het spoor en dat het station op een plek komt waar de meeste mensen in- en uitgaan. Aanleg bij de Boumaboulevard ligt zodoende het meeste voor de hand. ProRail heeft dit niet opgelegd. De gemeente vindt dit ook de meest logische plek.

De wethouder bekijkt of er middelen zijn voor de financiering van een contra-expertise. Enkele van de aanwezigen vanavond zijn reeds in gesprek met wethouder Karin Dekker, dus daar gaat het gesprek verder.

- Mevrouw Schrijver:

Vraag: Wie heeft het station Europapark daar geëist?

Antwoord (wethouder Frank de Vries):

Op deze plek zijn nu al veel vervoersbewegingen. Wij vinden dit als gemeente belangrijk voor de bereikbaarheid. Niemand heeft dit geëist.

- Mevrouw Schrijver:

Opmerking: Het gerucht gaat dat de IB-Groep heeft geëist dat het station daar zou komen omdat zij anders uit de stad zou vertrekken.

Thema – Suikeruniegebied

- De heer Van der Klaauw:
Opmerking: Is wel voor het station Europapark.
Vraag: Er zijn in Leek en Roden woningen gepland. Is het een idee om toch al wel binnen de komende 15 jaar iets in het Suikeruniegebied te gaan ontwikkelen? Daarmee kan het gebied Leek en Roden worden behouden en is er minder druk op de A7.
- De heer Menger:
Opmerking: Wegens congestie op de A7/Zuidelijke Ringweg zouden we het Rijk moeten dwingen tot ondertunneling.

Thema – Bereikbaarheid Ebbingekwartier

- Mevrouw W. Naaijer:
Opmerking: Maakt zich zorgen over de bloedsomloop van de stad. Is nu afgesloten van het westelijk deel van de stad. Nu de Antonius Deusinglaan wordt omgelegd richting de parkeergarages is er geen directe route meer naar het Ebbingekwartier. Dit is nu alleen bereikbaar via de Korreweg en de Diepenring. Wil hier graag aandacht voor.

Antwoord (wethouder Frank de Vries):

Uw opmerking wordt genoteerd, hier gaan we nog naar kijken. Het tramtracé zal ook worden meegenomen in dit bereikbaarheidshoofdstuk.

Naar aanleiding van het Suikeruniegebied geldt dat dit gebied nu geen perspectief biedt voor woningbouw of kantoorbouw/ontwikkeling. Hiermee zouden we andere ontwikkelingen zoals Meerstad tekort doen. Het is wel een gebied waar we op termijn iets mee zouden kunnen. Er zou samen met de regio gekeken moeten worden wie waar bouwt.

De opmerking van mevrouw Schrijver dat het station Europapark er zou komen op gezag van de IB-Groep is onjuist. Wel heeft de IB-Groep de gemeente gevraagd om medewerking aan een OV-voorziening voor haar medewerkers. Het zou onverstandig zijn als de gemeente dit verzoek niet zou meenemen.

Mededelingen

Men kan nog tot 7 november zienswijzen indienen bij de gemeente. De tentoonstelling is ook nog tot 7 november geopend. Na 7 november zullen de inspraakresultaten worden verwerkt in een reacties- en commentaar nota. Medio februari/maart zal hierover in de raadscommissie Ruimte en Wonen worden gesproken.

De aanwezigen worden geattendeerd op enkele activiteiten die nog door de gemeente worden georganiseerd, zoals een busrit langs de dynamo's met wethouder Frank de Vries en een binnenstadswandeling met wethouder Dijkstra. Op de website van de gemeente staan alle details. U dient zich hiervoor vooraf op te geven.

Op 27 oktober aanstaande zal een extra inspraakavond worden georganiseerd.

De aanwezigen kunnen hun e-mailadres op de presentielijst vermelden en zullen dan automatisch de verslagen van de voorgaande inspraakavonden en bericht over het vervolg ontvangen.

Sluiting

De wethouder dankt de aanwezigen voor hun komst en hun bijdragen. De inspraakavond wordt afgesloten om 22.15 uur.

Verlag 2^e Inspraakavond Structuurvisie dd. 27 oktober 2008.

Verslag van: Extra Inspraakavond Structuurvisie, Groenstructuurvisie en Binnenstad.nu
Datum: 27 oktober 2008, 20.00-21.00 uur
Plaats: Dienst RO/EZ, Zuiderdiep
Gespreksleider: Liesbeth Bunnik
Verslag: Karin van der Tuin (Notuleerservice Mooi Werk)

Opening

De inspraakavond wordt geopend om 20.00 uur en gespreksleider Liesbeth Bunnik heet iedereen van harte welkom.

Wethouders Frank de Vries, Jaap Dijkstra en Jannie Visscher zijn aanwezig voor het beantwoorden van vragen over de drie nota's. De aanwezigen krijgen de gelegenheid tot het stellen van vragen en plaatsen van opmerkingen en suggesties. De ingebrachte zienswijzen zullen door de gemeente bij de nadere planvorming worden betrokken en ook via het inspraakverslag aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

Ingebrachte vragen en zienswijzen

De vragen zullen vanavond per thema worden behandeld.

Thema – Verbetering doorstroming

- De heer Andela:
Vraag: Wanneer is de ondertunneling op het Julianaplein naar verwachting klaar?

Antwoord (wethouder Frank de Vries):

Naar verwachting zullen de tunnelbakken over driekwart jaar klaar zijn. Er zijn nu drie locaties waar werkzaamheden plaatsvinden – De zogenaamde Langmanmaatregelen – bij Maupertuus/Vos gaat de weg omhoog en komt er een afrit bij, de ondertunneling bij het Julianaplein voor het verkeer richting Assen en verderop richting industrieterrein Driebond/Euvelgunne komt er een nieuwe afslag richting Hoogezand. Op de iets langere termijn, over 7-8 jaar, zullen nog meer plannen worden uitgevoerd voor verbetering van de doorstroming.

Thema – Kantoorontwikkeling

- De heer Noordam, Buurtcommissie Buitenhof:
Vraag: Komen er in de toekomst ook in het Stadspark bij de sportvelden locaties voor grote kantoren?

Antwoord (wethouder Frank de Vries):

Aangaande kantoren langs de A7 is er op dit moment kantoorontwikkeling op bedrijventerrein Kranenburg-Noord en heel beperkt in Kranenburg-Zuid. Op dit moment zijn er geen plannen in het Stadspark. Wel zal op de langere termijn in het Europapark kantoorontwikkeling plaatsvinden net als in het Stationsgebied.

- De heer Noordam, Buurtcommissie Buitenhof:
Vraag: Zullen er ook geluidsschermen worden geplaatst?

Antwoord (wethouder Frank de Vries):

Op het terrein bij Hoogkerk wordt hieraan gewerkt. De wethouder weet niet of er dichterbij de stad geluidsschermen komen; dit zal worden uitgezocht.

Thema – Stationsgebied

- Mevrouw Th. Cornelissen:
Vraag: Op pagina 47 staat op de tekening van het stationsgebied een rode lijn getekend van de Achterweg over het spoor naar het museum. Komt daar een weg langs?
- Mevrouw T. de Jong:
Vraag: Komt er een roltrap voor ouderen aan de achterkant van het station?

Antwoord (wethouder Frank de Vries):

Ja en nee. Rondom het station ligt onontgonnen gebied. Bekeken wordt hoe dit gebied te ontwikkelen. Het krijgt mogelijk een mengfunctie van winkelen, wonen en kantoren en moet in dat geval goed bereikbaar zijn. Deze rode lijn is slechts indicatief bedoeld en kan een looproute en eventueel een fietsroute voor ontsluiting van dit gebied betekenen. Het is niet zozeer een autoverbinding. De wethouder zal de overige getekende lijnen in de pauze met mevrouw Cornelissen doornemen.

- Mevrouw I. van Oosten:
Vraag: Het brugdek van de Werkmanbrug is kwetsbaar en moet nu al regelmatig worden vervangen. Als dit een nog intensiever gebruikte looproute wordt, zal er dan niet te vaak vervanging nodig zijn?

Antwoord (wethouder Frank de Vries):

De vraag van mevrouw Van Oosten wordt op dit moment in het midden gelaten.

Thema – Hoogbouw

- De heer F. de Jong:
Opmerking: Heeft de presentatie en animatie hier in het gebouw gezien en pleit ervoor dat Groningen geen stad wordt met alleen maar hoogbouw.

Antwoord (wethouder Frank de Vries):

Het idee van alleen maar hoge gebouwen in Groningen is niet meer actueel. De bereikbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte zijn hierbij ook van belang. Het Stationsgebied zou een prima locatie zijn voor een grote parkeervoorziening. Hier en daar is het wel mooi om grote accenten te plaatsen en daar bereik je veel volume mee. Het past bij het idee van de compacte stad om ook de lucht in te gaan met de bouw.

Thema – Tram

- De heer F. de Jong:
Opmerking: In Straatsburg heeft men ook een tram en die past daar heel goed in het straatbeeld. Dit is een mooi voorbeeld. De straten zijn daar wellicht wel iets breder.
- De heer Hossevorth:
Opmerking: Wil geen rails meer in de stad, is hier fel op tegen. Vindt de binnenstad niet geschikt voor rails en vreest dat dit veel ongelukken zal veroorzaken.

Antwoord (wethouder Frank de Vries):

In heel West-Europa zien we dat de tram een comeback maakt. De tram biedt een makkelijke, schone en herkenbare manier om veel mensen te vervoeren. De Grote Markt verwerkt nu honderden bussen per dag en dit aantal zal op termijn verder stijgen. Dit willen we als gemeente niet. We willen een goede bereikbaarheid van de stad, ook middels het openbaar vervoer. De tram helpt ons bij het oplossen van de toenemende mobiliteit. Het enige nadeel is dat de tram minder wendbaar is. Wellicht halen we tram- en fietsverkeer uit elkaar als dat veiliger is, maar misschien ook niet. Wij denken als gemeente dat het veilig kan en dat het past, zelfs door de Oosterstraat.

Mededelingen

Men kan nog tot 7 november zienswijzen indienen bij de gemeente. De tentoonstelling is ook nog tot 7 november geopend. Na 7 november zullen de inspraakresultaten worden verwerkt in een reacties- en commentaar nota.

Gewezen wordt op het slotdebat dat op 4 november zal plaatsvinden.

De aanwezigen kunnen hun e-mailadres op de presentielijst vermelden en zullen dan automatisch de verslagen van de voorgaande inspraakavonden en bericht over het vervolg ontvangen.

Sluiting

De gespreksleider dankt de aanwezigen voor hun komst en hun bijdragen. De inspraakavond wordt afgesloten om 21.00 uur.

Verslag Inspraakavond groenstructuurvisie dd. 30 september 2008.

Verslag van: Inspraakavond Groenstructuurvisie Groene Pepers
Datum: 30 september 2008, 20.00-22.15 uur
Plaats: Dienst RO/EZ, Zuiderdiep
Gespreksleider: Ferry Willemse
Verslag: Karin van der Tuin (Notuleerservice Mooi Werk)

Opening

De inspraakavond wordt geopend om 20.00 uur en gespreksleider Ferry Willemse heet iedereen van harte welkom.

Wethouder Jannie Visscher en stadsecoloog Wout Veldstra geven als inleiding een toelichting op de Groenstructuurvisie. Vervolgens krijgen de aanwezigen de gelegenheid tot het stellen van vragen en plaatsen van opmerkingen en suggesties. De ingebrachte zienswijzen zullen door de gemeente bij de nadere planvorming worden betrokken en ook via het inspraakverslag aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

Ingebrachte vragen en zienswijzen

- Mevrouw T. Jansen, namens Milieudefensie:
Vraag: Wat is de status van deze structuurvisie? Is er een garantie dat deze plannen zullen worden uitgevoerd? Hoe is het financiële deel geregeld?

Antwoord (wethouder Jannie Visscher):

Dit betreft geen nota, maar een structuurvisie. Dit is een kader, dat na inspraak wordt vastgesteld en waarin de doelen staan omschreven die door de gemeente worden nagestreefd. Het betreft een leidraad voor de wijze waarop de gemeente de komende jaren haar geld gaat besteden. De visie biedt tevens een toetsingskader.

- De heer H. Pronk, namens wijkraad Schilderswijk:
Opmerking: Allereerst complimenten voor de stadsecoloog.

Vragen:

I Hoe staat het ervoor met de kadernota Stadspark?

II Wat zijn de plannen van de gemeente aangaande de vloeivelden van de Suikerunie? Wordt dit gemeentegrond?

Antwoord (Wout Veldstra, stadsecoloog):

Ad I: Het kaderplan is een behoorlijk eind op weg. De Concourslaan heeft al een facelift gehad. Op dit moment worden de plannen voor het voorpark getekend, er wordt gewerkt aan de nieuwe ingang van het Stadspark aan de laan Corpus den Hoorn en de herinrichting van het noordelijke deel van het Stadspark. De kinderspeelplaats zal worden uitgebreid tot een kinderspeelbos. Daarnaast wordt gekeken naar de parkeermogelijkheden.

Ad II: De vloeivelden hebben een grote ecologische waarde. De komende jaren zal de gemeente nadenken over het perspectief van de toekomst in dit gebied. Het is op dit moment geen gemeentegrond en evenmin is het duidelijk of dit in de toekomst gemeentegrond zal worden. De gemeente heeft voor de komende 15 jaar geen ontwikkelingsplannen in dit gebied.

- Dhr. Dijkhuis, Euvelgunne/Hunzezzone
Vraag: Hebben de vloeivelden in het bestemmingsplan de functie bedrijventerrein? Is hierin een wijziging gepland?

Antwoord (Jan van de Bospoort, landschapsarchitect gem. Groningen):

Het gaat om een bedrijventerrein en theoretisch gezien zou de Suikerunie de velden kunnen verkopen aan andere industrie.

- Mevrouw G. Otto, Scheepsraad Lewenborg
Vraag: Wat zouden we kunnen doen aan het feit dat de tuinen in Groningen massaal geplaveid worden? In de wijk Lewenborg worden erg veel tuinen betegeld, wat waarschijnlijk slecht is voor de waterberging.
Suggestie: Het verspreiden van informatiepakketten met ideeën voor onderhoudsvrije tuinen om de betegeling tegen te gaan.

Antwoord (wethouder Jannie Visscher):

De gemeente ziet dit met lede ogen aan, doch wil waken voor het opleggen van te veel regels. De wethouder is echter verheugd over de suggestie om mensen op een positieve manier te laten zien hoe het ook anders kan. Zij geeft aan dat meer tips en ideeën hieromtrent van harte welkom zijn.

- De heer H. Otto, Hoogkerk
Suggestie: Zou de vloeivelden graag als natuurgebied willen zien en wil graag dat de gemeente hierin een actieve rol speelt.
Vragen:
I Is het mogelijk om in de stad meer fruit- en notenbomen te planten om kinderen hiermee te laten kennismaken?
II Komt er in de groene zone boven het nieuwe bedrijventerrein aan de westrand van de stad ook bewoning?

Antwoord (wethouder Jannie Visscher en Wout Veldstra, stadsecoloog):

Ad I: Appel- en notenbomen geven in de stad veel hinder, zoals appels die op auto's vallen. Dit roept veel weerstand op. Doch waar de gelegenheid is planten we deze bomen wel, maar meer buiten de woonwijken.

Ad II: De westrand van de stad is geen puur natuurverhaal. Het begon met een plan van de milieufederatie voor een groene rivier langs de westrand van het gebied. De boeren en bewoners waren niet blij met meer water. Er is gekeken naar andere manieren voor recreatie e.d. in dit gebied. Hieruit kwam onder andere de aanleg van een fietspad richting het Westerkwartier over het Aduarderdiep bij Leegkerk en een voorstel voor aanpassingen in het landelijk gebied rond Dorkwerd. Voor de boeren in dit gebied wordt een kavelruil georganiseerd en mogelijk gaan er een aantal weg. Op die plekken kan iets teruggeplaatst worden waar mensen kunnen wonen. De mogelijkheden zijn echter beperkt en dit wordt nog nader bekeken.

- De heer Th. Jager, namens Avifauna Groningen

Vraag: Is de basisgroenstructuur het belangrijkste ruimtelijke instrument van de gemeente?

Opmerking: De kaart in de structuurvisie is niet compleet. De visie op behoud en ontwikkeling van het niet-groene groen, zoals vleermuizen ontbreekt. Er zal ruimte moeten worden gemaakt voor huismussen, vleermuizen, kasten voor gierzwaluwen en dit zou in nieuwbouw- en renovatieprojecten moeten worden meegenomen. Dit zou door de gemeente gestimuleerd moeten worden middels dwingende richtlijnen.

Antwoord (Wout Veldstra, stadsecoloog):

Dit gebeurt bijna in alle gevallen reeds, nu nog vrijwillig. Dit kan niet wettelijk dwingend worden opgelegd. Wel kan dit worden meegenomen in de compensatieregeling – als er op de ene plek iets wegvalt, komt er elders iets voor terug. Naar de kaart wordt gezamenlijk gekeken.

- De heer M. van de Glas, namens Milieufederatie Groningen

Vraag: Hoe is de borging van de ecologische structuur geregeld?

Suggestie: De Milieufederatie acht dit zodanig belangrijk dat hieraan dezelfde waarde zou moeten worden toegekend als aan de kroonjuwelen.

Antwoord (Wout Veldstra, stadsecoloog):

In december is een gedragscode vastgesteld voor de niet-groene natuur. In het Sterrebos kunnen we bijvoorbeeld niet zomaar met groen aan de slag. Er is een ontheffing Flora- en faunawet nodig om je werk te kunnen doen. Het ministerie geeft middels de gedragscode de mogelijkheid voor een vrijstelling voor bestendig beheer; vooraf moet duidelijk zijn op welke manier er wordt gewerkt, bijvoorbeeld niet in het broedseizoen, en vooraf moet bekend zijn welke dieren er mogelijk leven zodat daar rekening mee kan worden gehouden. Voor de ruimtelijke plannen komt er ook zo'n gedragscode. Het mes snijdt hierbij aan twee kanten; de gemeente hoeft geen ontheffingen aan te vragen en de belanghebbenden weten zeker dat men zich aan deze manier van werken zal houden.

- De heer M. van de Glas, namens Milieufederatie Groningen

Opmerking: Het is leuk dat burgers worden betrokken bij iets als het planten van het klimaatbosje aan de Hoornse Dijk.

Suggestie: Naar aanleiding van de Groene daken, zou het goed zijn als de gemeente zelf haar platte daken ook gaat omvormen tot groene zones.

Tevens zou het goed zijn als iedere wijk een natuurspeelplaats krijgt.

Vraag: Wordt er door de gemeente naar gestreefd om de compensatie binnen het plangebied te houden?

Antwoord (wethouder Jannie Visscher):

De gedane suggesties zijn nuttig en zullen worden meegenomen. Compensatie in groen in hetzelfde gebied is soms niet mogelijk. In die gevallen komt dit geld terecht in een potje om in groen elders te investeren.

- De heer H. Pronk

Vragen:

I Is Brussel serieus dat er geen berkenbomen moeten komen?

II Hoe zit het met het onderhoud van het gevelgroen bij studentenhuizen?

III Komt er in deze nota iets voor over het waterpeil, de wisselende waterspiegels onder de gebouwen?

Antwoord (wout veldstra (ad I) en wethouder Jannie Visscher):

Ad I: Het stuifmeel van de berken veroorzaakt allergieën bij mensen. Maar de berken redden zichzelf en hoeven niet te worden aangeplant. Dit is een betrekkelijk klein probleem.

Ad II: De takken van bijvoorbeeld de vuurdoorn hangen vaak over de weg, wat hinderlijk is. Deze moeten worden gesnoeid. Dit wordt wederom bovenaan de agenda gezet.

Ad III: Als College zijn we bijna klaar met een voorstel aan de Raad over het water- en rioleringsplan.

- De heer R. Bats, namens bewonersorganisatie Zeeheldenbuurt

Vragen:

I Heeft de bebouwing van kantoorpanden langs de snelwegen ten gevolg dat er elders leegstand is? Gaat dit niet ten koste van het groen?

II Is de Piccardthofplas ook bedoeld als recreatiegebied voor stadgers of is dit vooral een natuurgebied?

III Op welke termijn kunnen wij als bewoners plannen indienen voor de geveltuinen?

Antwoord (Martin van Wijk, directeur RO):

Ad I: Het klopt dat de bouw langs de snelwegen leidt tot leegstand elders. Soms leidt dit tot sloop. We zullen de plekken die "over" en ongebruikt lijken beter gaan benutten, zodat dit niet steeds wordt uitgebreid. Er worden revitaliseringstrajecten gestart om oude terreinen en panden weer in gebruik te nemen.

Antwoord (Wout Veldstra, stadsecoloog):

Ad II: De Piccardthofplas heeft een bijzondere waterkwaliteit, beneden zout en bovenin zoet en blijft 's winters ijsvrij, wat goed is voor de watervogels. De plas is vooral gereserveerd voor natuurfuncties. De omwonende tuinders hebben van Natuurmonumenten toestemming om op de plas te varen en duikverenigingen mogen af en toe in de plas duiken.

Antwoord (wethouder Jannie Visscher):

Ad III: Dit kan nu, er is hier vanavond een folder aanwezig.

- Mevrouw T. Jansen, namens Milieudefensie:

Vraag: Hoe kunnen we voorkomen dat projectontwikkelaars in de toekomst opnieuw buitenmchtig aan het werk gaan, zoals is gebeurd bij het Helperdiepje en aan de Bornholmweg?

Antwoord (wethouder Jannie Visscher):

We kunnen hierin geen garanties geven, maar we leggen het beleid nu wel goed vast in de groenvisie en de structuurvisie en we letten op een goede uitvoering. De gemeenteraad heeft hierin een controlerende functie.

- De heer R. Bats:

Vraag: De film die hier als onderdeel van de tentoonstelling bij de dienst RO/EZ wordt vertoond, wordt alleen binnen werktijd vertoond. Hebben werkende mensen ook de kans deze film te zien?

Antwoord (wethouder Jannie Visscher):

Deze film is ook op de website van de gemeente te zien en wordt op OOG-tv uitgezonden. Er zijn in totaal drie inspraakavonden en een debatavond waarop de dienst ook na 17.00 u geopend is. Ook voorafgaand aan de excursies is de tentoonstelling voor het publiek geopend.

Mededelingen

Op het internet is een discussieforum over dit onderwerp geopend en men kan nog gedurende zes weken zienswijzen indienen bij de gemeente.

Op zaterdag 18 oktober a.s. wordt in het kader van het Groenstructuurplan een fietstocht met wethouder Jannie Visscher georganiseerd. De start is om 11.00u bij de dienst RO/EZ aan het Zuiderdiep. Men kan zich hiervoor opgeven.

Sluiting

De gespreksleider dankt de aanwezigen voor hun komst en inbreng. De inspraakavond wordt afgesloten om 22.15 uur.

Verslag inspraakavond binnenstadsimpuls dd. 9 oktober 2008,

Verslag van: **Inspraakavond Binnenstad.nu**
Datum: 9 oktober 2008, 21.00-22.15 uur
Plaats: Dienst RO/EZ, Zuiderdiep
Gespreksleider: Ferry Willemse
Verslag: Karin van der Tuin (Notuleerservice Mooi Werk)

Opening

De inspraakavond wordt geopend om 21.00 uur en gespreksleider Ferry Willemse heet iedereen van harte welkom.

Wethouders Karin Dekker Jaap Dijkstra zijn aanwezig voor het beantwoorden van vragen over de nota Binnenstad.nu. De aanwezigen krijgen de gelegenheid tot het stellen van vragen en plaatsen van opmerkingen en suggesties. De ingebrachte zienswijzen zullen door de gemeente bij de nadere planvorming worden betrokken en ook via het inspraakverslag aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

Opmerking van orde

Mevrouw Schrijver: de advertentie met de uitnodiging voor de inspraakavond Groene Pepers op 29 september stond pas op 1 oktober in de Groninger Gezinsbode. Aanvullend wordt opgemerkt dat de Gezinsbode de gehele maand september niet is verspreid in de wijk Helpman.

Ingebrachte vragen en zienswijzen

De vragen zullen vanavond per thema worden behandeld.

Thema - Tram

- De heer H. Pronk:
Vraag: Wat is de economische invloed van de tram op de binnenstad? Wordt er een afweging gemaakt van elektrische aandrijving versus fossiele brandstof?
- De heer B. Snippe, namens Bewonersorganisatie de Oude Sint Jan:
Opmerking/suggestie: Zou graag zien dat de tram via het UMCG loopt, doch niet de route die het UMCG zelf voorstelt. Bovendien zou hij graag zien dat de tram wel naar het Zernikecomplex loopt.
- Mevrouw I. van Oosten:
Vraag: Is er reeds een definitief besluit over de komst van de tram genomen?
- Aanwezige (naam onbekend):
Vraag: Krijgen de burgers nog inspraak over de komst van de tram?

Antwoord (wethouder Karin Dekker):

Ja en nee. De tram is een vervoermiddel dat economisch gunstige effecten heeft en een hoge vervoerscapaciteit kent. De tram heeft tevens een economisch structurerend effect. Er is een projectbureau ingehuurd dat nu de kosten onderzoekt. Medio november zal het tracéplan naar buiten worden gebracht. De

komende jaren volgen echter nog vele raadsbesluiten. De gemeente vindt de tram in principe een goed idee, doch wordt per stap bekeken of het plan wordt doorgezet. Het definitieve besluit is zodoende nog niet genomen. Voor de tram wordt een eigen inspraakprocedure gevolgd, waar burgers kunnen inspreken.

- Mevrouw W. Naaijer, namens ondernemers Ebbingekwartier:
Opmerking: Vindt het een prima ontwikkeling dat de route via het Boterdiep naar Zernike gaat.

Thema - Steegjes en straatjes binnenstad

- Mevrouw Wichers-Hoeth:
Vraag: In het hart van de binnenstad zie je diverse straatjes zoals de Donkersgang en de Willem Lodewijk Passage tussen de Oosterstraat en de Gelkingestraat waar niks mee wordt gedaan, doch die wel potentieel hebben. Zijn er plannen om daar iets mee te gaan doen?

Antwoord (wethouders Dijkstra en Dekker):

De gemeente wil de binnenstad aantrekkelijker maken, dus zullen we kijken of dit gebied een facelift behoeft. Dit gebied ligt ook op de tracéroute van de tram en krijgt dan sowieso aandacht. Wellicht pakken de ondernemers in dat gebied daar dan zelf iets op.

Thema - Winkellooproutes

- Aanwezige (naam onbekend):
Vraag: Klopt het dat de gemeente de winkellooproutes richting de Westerhaven wil versterken via Minerva? Is het de bedoeling om deze route vanaf de Vismarkt via Munnekeholm naar de Westerhaven te laten lopen?

Antwoord (Pieter Westra, hoofd Stadsdeelcoördinatie):

De analyse in de binnenstadsvisie is dat de Westerhaven via twee zijden verbonden is met de binnenstad. Het zou goed zijn als de Westerhaven niet alleen bereikbaar is via de A-straat maar ook via de andere kant via Minerva en het Natuurmuseum. De invulling hiervan is nog niet duidelijk; de gemeente beschouwt dit als een opgave.

- Mevrouw W. Naaijer, namens ondernemers Ebbingekwartier:
Opmerking: Als er in het kader van versterking van de verbindingen naar de binnenstad een route wordt gemaakt, moeten de obstakels zoals bij de Ebbingebrug worden verwijderd om het aantrekkelijker te maken.

Antwoord (wethouder Jaap Dijkstra):

Voor het Ebbingekwartier heeft de gemeente in het voorjaar reeds een visie ontwikkeld om er een creatief stadsdeel, een cultureel kwartier van te maken.

Thema – Binnenstad en omgeving in samenhang

- Dhr. H. Pronk:
Vraag: Naar aanleiding van de economische samenhang van de westkant van de stad, is de verplaatsing van de 'Zwarte Doos' geen slechte insteek voor de ondernemers aan de Westerhaven?

Antwoord (wethouder Jaap Dijkstra):

Aangaande de verplaatsing van de Zwarte Doos onderzoekt de gemeente of moet worden gekozen voor bestaande bouw of nieuwbouw. De Westerhaven is een goed

functionerend entreegebied. De nieuwbouw op die locatie heeft een geweldige impuls gegeven.

- Mevrouw I. van Oosten:

Vraag: Wie is er verantwoordelijk voor de keuze van de dia's die vanavond op de achtergrond worden vertoond? Hierin worden de goede plaatjes afgewisseld met de slechte.

Antwoord (wethouder Karin Dekker):

Met deze dia's geven we een beeld van waar er in de stad iets moet gebeuren en vervolgens een voorbeeld van hoe dit zou kunnen.

- Mevrouw Schrijver

Suggestie: Wijst naar aanleiding van het voornemen om de prostitutie te verwijderen uit de Muurstraat en de Hoekstraat, op de situatie in Haarlem, waar men een aardige oplossing heeft gecreëerd door de dames te situeren achter een poort en achter luiken met hartjes.

- Mevrouw R. Krüders, namens de S.O.G.:

Vraag: De studenten zijn niet geraadpleegd in deze visie. Vindt er terugkoppeling plaats en zijn er nog inspraakmomenten in de procedure? In de Hortusbuurt is de bouw gericht op diverse bevolkingsgroepen, doch niet op studenten. Waarom niet?

Antwoord (wethouder Jaap Dijkstra):

In de aanloop naar Binnenstad.nu is gesproken met studentenverenigingen. De suggestie om in de definitieve versie nader in gesprek te komen met studenten wordt zeker meegenomen. Aangaande de studentenhuisvesting vindt de gemeente dat de studenten reeds voldoende in het centrum zijn vertegenwoordigd, zodat de gemeente zich op andere groepen richt.

- Mevrouw De Wijk:

Vraag: Er wordt in de nota gesproken over grootschaliger detailhandels ontwikkeling aan de Noordwand van de Grote Markt en het Damsterdiep. Waar zou die ontwikkeling dan moeten plaatsvinden?

Antwoord (wethouder Jaap Dijkstra):

Dit is vastgelegd in de nota PDV/GDV, die mevrouw zal krijgen. Voor grootschalige detailhandel is ruimte gecreëerd op het Sontplein. In de binnenstad is meer ruimte nodig voor de tussencategorie tot 1000 m². Dit kan door nieuwe ontwikkelingen als de Noordwand, maar ook door een samentrekking van bestaande winkels achter de gevels, zodat de gevels op zich intact blijven. Er wordt niets afgebroken.

- Mevrouw I. van Oosten:

Vraag: Er wordt gesproken over studentenhuisvesting op het universiteitsterrein en het Zerniketerrein om de binnenstad te ontlasten.

Antwoord (wethouder Karin Dekker):

Het klopt dat de heer Pijlman dit voorstelt. De gemeente Groningen wordt echter juist gekenmerkt door studenten in de binnenstad en in de wijken. Het lijkt ons juist goed om een meer gemengde huisvesting te krijgen in de binnenstad en het is niet de bedoeling om de studenten er weg te jagen.

Thema - Zuidelijk Stationsgebied

- De heer Menger:
Opmerking: Het is opvallend dat er geen adequate verbinding naar Duitsland is, maar wel richting de Randstad. Maakt zich zorgen over de ontwikkeling van het stationsgebied.

Antwoord (wethouder Jaap Dijkstra):

De gemeente is met diverse partners in gesprek om een impuls te geven aan de bestaande verbinding aan weerszijden van de Duitse grens.

Thema - Diversen

- Mevrouw R. Krüders, namens de S.O.G.:
Vraag: De visie op toerisme naar het buitenland toe ontbreekt in de visie.
- De heer B. Snippe, namens Bewonersorganisatie de Oude Sint Jan:
Opmerking: Spreekt zijn steun uit voor het feit dat de Diepenring eindelijk een kwaliteitsimpuls krijgt. Is blij dat het Schuitendiep naar voren gehaald wordt en hoopt dat de rest ook aan bod komt. Het beleid ten opzichte van de binnenstad-oost was tot nu toe redelijk ad-hoc en hij hoopt dat ook daar een integraal beleid gevoerd zal worden.

Antwoord (wethouder Karin Dekker):

De Diepenring vergt een behoorlijke investering, dus ook met zuidoost erbij. De gemeente kan dit echter niet allemaal in een keer aanpakken, maar hoopt dit in de toekomst te kunnen doen.

Antwoord (wethouder Jaap Dijkstra):

De gemeente wil ook graag een integrale aanpak. Dit wordt onderzocht en hierop wordt een visie ontwikkeld.

- De heer J. de Vries:
Vraag: Hoopt dat de werkzaamheden in het Schuitenschuiverskwartier en de Nieuweweg niet worden uitgesteld.

Antwoord (wethouder Karin Dekker):

De dienst RO/EZ heeft het met alle voorgenomen plannen erg druk, dus het is onduidelijk wanneer dit gebied aangepakt zal worden.

- Aanwezige (naam onbekend):
Vraag: Wat is het bestemmingsplan voor het Bodenterrein?

Antwoord (wethouder Karin Dekker):

Deze vraag kan nu niet worden beantwoord en dit zal worden nagezocht.

- De heer B. Snippe, namens Bewonersorganisatie de Oude Sint Jan:
Opmerking: Spreekt zijn bezorgdheid uit over de bouwput die zal ontstaan bij de aanpak van de oostwand van de Grote Markt.
- Mevrouw W. Naaijer, namens ondernemers Ebbingekwartier:

Opmerking: Vindt de visie een mooi uitgewerkte troonrede, maar hoopt dat hier straks ook een goed gevulde portemonnee bij hoort zodat de plannen ook daadwerkelijk kunnen worden uitgevoerd.

Antwoord (wethouder Karin Dekker):

De tram zal uit een aparte pot worden gefinancierd en hetzelfde geldt voor het Forum. De Diepenring en de andere bezigheden bieden een raamwerk, doch dit kan niet allemaal in een keer worden gefinancierd. Er hangt zodoende (nog) geen bak geld onder deze visie.

- Aanwezige (naam onbekend):

Vraag: Komt er nog een gelegenheid voor inspraak op de Groenstructuurvisie?

Antwoord (wethouder Karin Dekker):

Er komt geen extra inspraakavond voor deze visie apart, maar er volgen nog twee inspraakavonden op 21 en 27 oktober over de Structuurvisie Stad op Scherp en er zal dan ook iemand namens de gemeente aanwezig zijn die vragen over de Groenstructuurvisie kan beantwoorden.

- De heer Menger:

Suggestie: pleit voor een logistieke kelder onder de noordwand van de Grote Markt, bijvoorbeeld onder V&D.

Antwoord (wethouder Karin Dekker):

De gemeente neemt deze suggestie mee, maar is van mening dat er reeds voldoende parkeergelegenheid wordt geboden middels de diverse parkeergarages.

Mededelingen

Op het internet is een discussieforum over dit onderwerp geopend en men kan nog tot 7 november zienswijzen indienen bij de gemeente.

De aanwezigen worden geattendeerd op de binnenstadswandeling die op 11 oktober zal plaatsvinden met wethouder Dijkstra. De start is om 14.00u bij de dienst RO/EZ aan het Zuiderdiep en men dient zich hiervoor vooraf op te geven. Deze wandeling zal voeren langs locaties in de binnenstad waar de gemeente iets wil gaan doen.

Op 21 oktober aanstaande zal de volgende inspraakavond plaatsvinden en daar deze datum in de herfstvakantie valt zal op 27 oktober een extra inspraakavond worden georganiseerd.

Sluiting

De gespreksleider dankt de aanwezigen voor hun komst en inbreng. De gedane opmerkingen, suggesties en vragen zullen worden meegenomen. De inspraakavond wordt afgesloten om 22.15 uur.

Verslag Slotdebat dd. 4 november 2008.

Verslag van: Slotdebat
Datum: 4 november 2008, 20.00-22.00 uur
Plaats: Dienst RO/EZ, Zuiderdiep
Gespreksleider: Marcel Tankink (KAW)
Panel: Henk Pijlman (Hanzehogeschool), Sybrand Tjallingii (TU Delft), Yvonne Geerdink (IN), Lusanne Tehupuring (Economic Talent Board), Koen Schuiling (TCN)
Verslag: Karin van der Tuin (Notuleerservice Mooi Werk)

Opening

Het slotdebat wordt geopend om 20.00 uur en gespreksleider Marcel Tankink heet iedereen van harte welkom. Hij is verheugd over de grote opkomst. Er zal vanavond een discussie plaatsvinden tussen de panelleden over thema's die belangrijk zijn voor de toekomst van Groningen.

Het panel wordt voorgesteld. Rudy Stroink van TCN is verhinderd en wordt vervangen door Koen Schuiling. Het debat is verdeeld in vijf thema's die vanavond in blokjes van 15 minuten zullen worden behandeld. Muzikaal wordt de avond opgeluisterd door Swoolish.

Thema – City of Talent

- Lusanne Tehupuring: De Economic Talent Board heeft als taak de gemeente en de stad Groningen gevraagd en ongevraagd advies te geven over economische vraagstukken. Concreet zijn er nog geen adviezen afgegeven, maar er liggen nu twee adviezen klaar over het binden en boeien van talent en over de ontwikkeling van het Ebbingekwartier. Over het Ebbingekwartier kunnen we nog niets zeggen. Onder jong talent wordt bij de Economic Talent Board verstaan mensen tot 35 jaar. Wat is talent? Onder talent kun je veel verstaan, bijvoorbeeld in de sport of een ondernemer die met weinig middelen iets groots tot stand kan brengen. Talent beperkt zich niet tot WO en HBO.
- Marcel Tankink: In Groningen wonen 80.000 jonge mensen en als je de grens op 35 jaar legt zelfs 90.000 mensen, de helft van deze stad. Specifieker gaat het om 80.000 jonge mensen jonger dan 29 jaar waarvan 50.000 tussen 18-29 jaar. De 27.000 studenten die hier studeren maar niet wonen zijn dan nog niet eens meegeteld. Er liggen nu drie structuurvisies voor inspraak en voor het eerst wordt de economie hierin erg centraal gesteld. Hiervoor zijn de kennisinstellingen belangrijk, om Groningen tot de City of Talent te maken. Wat vind je van deze benadering?
- LT: Als je zo'n benadering inzet waarbij wordt uitgegaan van het aanbod van hoger onderwijs als bewijs dat we een City of Talent zijn, is dit te beperkt omdat ook op MBO-niveau en in de ambachten veel talentvol werk wordt verricht. Je kunt niet zonder deze vakgebieden als je een stad tot een succes wilt maken.
- MT: Is talent automatisch gelijk aan economisch succes?
- LT: Je moet ook de faciliteiten bieden om dat talent tot zijn recht te laten komen. De dynamo's die worden neergezet bieden locaties hiervoor, maar ook in die bedrijven

- moet er iets gebeuren zodat mensen elkaar motiveren en om talent te laten opbloeien.
- MT: Moeten er vanuit dit talent dan meer ondernemers komen?
 - LT: Niet alleen ondernemers, maar het is wel belangrijk om de ondernemers die opstaan meer mogelijkheden te bieden om dit uit te bouwen.
 - MT: Vind je dat dit nu te weinig uit de verf komt? RuG en Hanzehogeschool zijn al heel lang bezig om studenten tot ondernemer uit te laten groeien.
 - LT: We zijn op de goede weg, maar nu ligt de focus heel erg op startende ondernemers. Maar de gemeente zou de ondernemers die al een tijd bezig zijn meer moeten steunen wanneer zij van ondernemer werkgever worden, in de vorm van huisvesting en arbeidsrecht, in hoe je een bedrijf maakt. Dan kun je wellicht een veel grotere slag maken.
 - MT: Jij hebt zelf gestudeerd in de stad. We hebben beide een heel andere studie gedaan dan waar we in het werk in terecht zijn gekomen. Blijf je hier?
 - LT: Nee, ik ga een mastersopleiding in Melbourne volgen. Wellicht kom ik daarna terug, maar er is mij nog niets aangeboden.
 - MT: Dan aan Henk Pijlman de vraag, hoe zit dat?
 - Henk Pijlman: De vraag is of wij als kennisinstellingen meer kunnen doen om talent binnen te halen en vast te houden. En ik denk inderdaad dat we het aanwezige talent optimaler kunnen benutten. Veel jonge mensen vertrekken na hun studie naar het westen, terwijl we ook in Noord-Nederland zien dat er een grote vraag op de arbeidsmarkt ontstaat. De kunst is om mensen ertoe te verleiden hier te blijven. Ook in het westen heeft men een probleem om bepaalde vacatures op de arbeidsmarkt te vullen, terwijl wij hier een enorm potentieel hebben aan mensen die tevens aangeven in het noorden te willen blijven, als het werk er maar is. Hier zouden we veel meer mee moeten doen, zodat we deze talentvolle mensen in gezamenlijkheid – als gemeente, hogeschool en universiteit en zakenleven – de mogelijkheid kunnen bieden om zich door te ontwikkelen.
 - MT: Dit klinkt erg logisch.
 - HP: Dat is ook zo, maar de marktsituatie is de afgelopen jaren ingrijpend veranderd. Onlangs kregen wij als hogeschool de vraag vanuit het bedrijfsleven in de Eemshaven om over een paar jaar duizend opgeleide mensen op dat vakgebied te leveren. Het is een enorme uitdaging om daarop in te springen.
 - MT: Wat kan de Hanzehogeschool daaraan bijdragen?
 - HP: De Hanzehogeschool kan samen met de RuG nog veel meer doen aan het thema ondernemerschap dat al door Lusanne werd genoemd. We hebben wel incubators waar jonge ondernemers een bedrijf kunnen starten, maar daar zitten veel gradaties in. Incubatorfase 1 kun je ook commercieel doen door een ruimte te verhuren met een bemande receptie. We voegen heel weinig kennis toe, die er wel is in deze stad en daarom valt er te veel uit.
 - MT: Aan wethouder Dijkstra de vraag: doen we dit te laat?
 - Wethouder Dijkstra: Je moet ergens beginnen en dat doen we met het binden en boeien van de –op dit moment- 49.000 studenten (HBO en WO) in de stad. Denk ook aan de Economic Talent Board waarin jonge mensen meedenken over de toekomst van de stad. Maak dit mogelijk door steeds meer broed- en kweekplaatsen te faciliteren, wat nu reeds gebeurt. We moeten werkgevers ervan overtuigen bijvoorbeeld een etage binnen hun kantorencomplex beschikbaar te stellen voor aankomend talent. Werkgevers ervaren ook aan den lijve hoe moeilijk het is om goed geschoolde mensen binnen te halen. Dit zie je ook terug in een volgende week te openen ondernemerstrefpunt waar ondernemers, vakdocenten en studenten samenwerken om studenten in te zetten voor klussen waar een ondernemer zelf niet aan toe komt.
 - MT: Aan de Kamer van Koophandel Noord-Nederland: is dit de goeie lijn?

- KvK: Ja, dit is een goeie lijn. Het incubatorproces – een soort couveuse voor ondernemers – werkt in Twente en Eindhoven sneller dan hier. Blijkbaar gaat dit bij technische universiteiten anders dan bij meer algemene universiteiten. Het zou goed zijn als de RuG en de Hanzehogeschool de technologische kant van hun opleidingen nog duidelijker gaan uitnutten. Er zou iets moeten gebeuren, bijv. in de vorm van topinstituten, om de markt en de onderwijsinstellingen dichter tot elkaar te brengen zodat het logischer wordt om ondernemer te worden.
- HP: Dit is een serieus punt.

De klok loopt af, de tijd is om.

Thema – Compacte stad

- MT: Hoe gaat het met TCN?
- Koen Schuiling: De vastgoedwereld heeft veel last van de kredietcrisis. Het is moeilijk om goede projecten van de grond te tillen, banken houden hun geld vast. We kunnen de lopende uitgaven dekken met de lopende inkomsten en we hebben tal van nieuwe projecten in voorbereiding.
- MT: Het thema De Compacte Stad is al jaren rijksbeleid. Klopt het dat dit nergens zo goed gelukt is als in Groningen?
- KS: Ja, als je dit vergelijkt met andere steden houdt Groningen deze gedachte het meest consequent vol.
- MT: En over 12 jaar in 2020? Wanneer Meerstad voor een kwart is aangelegd, 10.000 woningen erbij, zijn we dan nog een compacte stad?
- KS: Nee. Er heeft al een aantal uitbreidingen zoals Ter Borch, Reitdiepgebied e.d. plaatsgevonden waardoor de harde grens tussen stad en platteland niet meer wordt gehandhaafd. Dat is jammer, want ik vind compactheid een zege voor het landschap en voor de mensen in zo'n stad.
- MT: Moet je dan tegen mensen zeggen dat als men ruim en groen wil wonen, zij moeten uitwijken naar Meerstad, maar dat in deze stad compact wordt gewoond?
- KS: Ik krijg steeds meer vraagtekens bij Meerstad. Dit plan is ontwikkeld voordat bekend werd dat de Suikerunie zou vertrekken. Ik zie dat de appartementenmarkt moeizaam loopt, terwijl dit juist hoort bij een compact stad. De wal zou het schip weleens kunnen gaan keren.
- MT: Achteraf gezien was de kraakbeweging misschien wel het keerpunt in de verloedering en leegstand van de binnenstad. Dit kon bij de gratie van wegtrekkende functies, lage vastgoed waarde et cetera. Dat gaat nu helemaal de andere kant uit, met huizenprijzen die de pan uit rijzen.
- KS: De overheid speelt hier een actieve rol in, zoals in de opknopbeurt van het Ebbingekwartier.
- MT: Als een nieuwe broedkamer voor nieuwe activiteiten en innovatie in de stad?
- KS: Conceptueel heeft de gemeente daar een belangrijke rol in, wat zouden we daar aan functies willen, wat heeft een toegevoegde waarde in dat geheel? Dit legt wel een beslag op de financiële middelen, want de markt kan dat daar niet alleen oppakken.
- MT: Een andere keerzijde van de compacte stad is bereikbaarheid. Doen we dat goed hier? Had de tram er niet al moeten liggen?
- KS: Ja, ik heb geen verwijten richting de wethouder, maar we zijn daar in 1998 al mee begonnen en ik heb gezien hoe moeizaam dat toen ging.
- MT: Dat gaan we de wethouder straks vragen. Aan Sybrand Tjallingii: Nog een keerzijde van de compacte stad is de spanning met groen, klopt dat?
- Sybrand Tjallingii: Ja, maar je moet bekijken hoe je stad en groen met elkaar wilt combineren. Meerstad is geen compacte stad, maar te compact gaat ten koste van

groen in de stad. In het Suikeruniegebied zou je nu een mogelijkheid hebben om dit te combineren. Ik begrijp van Koen Schuiling dat als men eerder van het vertrek van de Suikerunie had geweten, men wellicht niet aan Meerstad was begonnen.

- MT: Dat gaan we straks vragen. Nu eerst aan wethouder Karin Dekker: Had die tram er niet allang moeten liggen?
- Wethouder Dekker: Dit is makkelijker gezegd dan gedaan. Het aardige is dat waar er in de voorgaande termijn vooral naar de tram gekeken werd als een manier om zo snel mogelijk zoveel mogelijk mensen van de stad naar Zernike te vervoeren, de tram nu meer onderdeel gaat vormen van het totale openbaar vervoersconcept in de hele regio. Het gaat nu niet meer alleen om mensen vervoeren maar ook wordt gekeken naar welke economische ontwikkelingen het in de stad brengt en hoe sociaal structurerend het kan werken in de wijken waar de tram doorheen rijdt.
- MT: Is het nu zeker dat de tram er komt?
- Wethouder Dekker: Je moet altijd een slag om de arm houden, want we moeten het ook kunnen financieren. Maar als het aan ons college en het college van GS ligt rijdt die tram in 2014.
- MT: Aan wethouder Frank de Vries: Is met Meerstad de droom van de compacte stad voorgoed verdwenen?
- Wethouder De Vries: Dat hangt ervan af wat je onder compacte stad verstaat. Volgens de oude definitie klopt dat, maar de mensen die we willen bedienen, zouden anders nog veel verder weg zijn gaan wonen. Die mensen willen wel in een stedelijke omgeving wonen, maar dan met ruimte om het huis. En dat kan daar gemakkelijk en zonder schade aan het landschap, dus ik ben het niet eens met het negatieve geluid over Meerstad. Vanuit de bredere regio bezien, houdt het juist de compactheid in stand. Ik ben het wel eens met Koen Schuiling dat de compacte stad juist leidt tot bereikbaarheidsproblemen, waar we aan moeten blijven werken. We zijn voortdurend op zoek naar hoe mensen in de compacte stad willen wonen. Als de appartementenmarkt niet goed loopt, dan is dat ook een vraagprobleem en daar is Meerstad een antwoord op.
- MT: Zou de stad niet nog scherper moeten focussen op stedelijk wonen?
- Wethouder De Vries: In de stad zou je inderdaad meer stedelijk moeten durven bouwen en het gevaar van Meerstad is juist dat de ruimte daar ook niet wordt benut. Ik zou juist vanuit twee gescheiden woonmilieus de stad willen vormgeven.
- MT: Aan Koen Schuiling: wil jij ook dat contrast behouden?
- KS: Je zult tegemoet moeten komen aan wat mensen willen. Dan moet je het concept van de compacte stad een beetje loslaten.
- ST: Ik vraag me af of dat zo is. Meerstad is niet de eerste keer dat Groningen echt buiten de stad bouwt.

De klok loopt af, de tijd is om.

Thema – De groene stad

- MT: Aan Sybrand Tjallingii: is Groningen niet gewoon een ecopolis?
- ST: Ecopolis is een naam die we gekozen hebben voor de ecologische stad in de het licht van het vraagstuk hoe we stedelijke ontwikkeling duurzamer kunnen maken. De ecologische kwaliteit is uiteindelijk ook een deel van de concurrentiekracht en de gezondheid van een stad. Groen en bebouwing horen bij elkaar en versterken elkaar.
- MT: De afgelopen jaren heeft er een verandering in beleving plaatsgevonden. Is het idee van een groene stad niet achterhaald? We hebben toch genoeg groen om de stad heen?
- ST: We hebben beide nodig, het nabije groen in de stad en groen om de stad heen.

- MT: In de Groenstructuurvisie wordt gesproken over de basisgroenstructuur en de nevingroenstructuur. Wat vind je van dit onderscheid?
- ST: Nevenstructuur houdt niet in dat dit minder belangrijk zou zijn, maar het is wel goed om onderscheid te maken tussen basisstructuur en nevenstructuur omdat je voor beide afzonderlijke partners nodig hebt. Dus voor organisatie en structuur is het goed dit uit elkaar te trekken.
- MT: Is groen in een compacte stad niet erg duur?
- ST: Groen vergroot juist de waarde van de gebouwen. Dat geldt ook voor uitzicht en water.
- MT: Is het verband tussen de waardevermeerdering van vastgoed en de manier waarop we groen aanleggen en betalen voldoende in deze structuurvisie gelegd?
- ST: Daar voorzie ik nog wel enkele problemen, want er wordt veel gesproken in ambities en uitvoering, maar nog onvoldoende relatie gelegd naar de manier waarop je dat voor elkaar krijgt.
- MT: Is de visie pittig genoeg?
- ST: Er wordt niet zozeer in een radiale structuur gedacht, maar meer in concentrische dingen. Dat genereert veel verkeer en veel rommeligheid. Dat mis ik in de groenstructuur. Verder wordt er praktisch gezien te weinig gezegd over het groenbeheer en hoe dat gefinancierd gaat worden.
- MT: Aan Yvonne Geerdink: En dat groenbeheer gaat IN betalen, klopt dat?
- Yvonne Geerdink: Dat las ik ook, onder het kopje creatief financieren. Wij kunnen als corporatie veel geld uitgeven aan dingen die geld genereren. Er is een verschil tussen willen en kunnen, maar ik denk graag mee.
- MT: Groningen is een stad die groen en duurzaam wil zijn en groenbeheer is hierin essentieel.
- ST: Ik denk dat corporaties hier niet te moeilijk over moeten doen, omdat juist op het punt van de directe leefomgeving de corporaties en de bewoners zelf heel veel belang hebben bij de kwaliteit daarvan. Dit moet ook vanuit de bewoners zelf worden opgebouwd en niet alleen vanuit de gemeente. Te denken valt aan beheercontracten zoals in Utrecht, waarmee speelplekken etc. vanuit potjes kunnen worden ingericht.
- YG: Er is een ambitie en als die gedeeld wordt kun je samen naar oplossingen zoeken, maar het is iets anders dat de gemeente een ambitie heeft en de rekening bij ons neerlegt.
- MT: Aan wethouder Jannie Visscher: hoe gaan jullie dat oplossen?
- Wethouder Visscher: In de compacte stad komt groen steeds meer onder druk te staan, maar het is heel belangrijk voor je gezondheid en welzijn en voor kinderen om in te spelen. Natuurlijk is de gemeente zelf verantwoordelijk voor het groenbeheer, daarom maken we voor de basisgroenstructuur afspraken met deskundigen. In de nevingroenstructuur willen we bewoners de gelegenheid bieden om iets doen met het groen in hun omgeving, niet om te bezuinigen, maar om gezamenlijk met de bewoners iets te doen.
- MT: Zoals op zaterdag spitten in het plantsoen?
- Wethouder Visscher: Wie daar zin in heeft is welkom. Gezamenlijk het groen beheren kan ook een sociale functie hebben. Verder proberen we gaandeweg de gaten in te vullen, door op de plekken waar gebouwd wordt gelijk te kijken of we daar iets groens kunnen neerzetten.
- MT: Groningen wil ook de duurzaamste stad worden in 2025, met behoorlijk ambitieuze doelstellingen zoals onder meer het reduceren van het energieverbruik in woningen. Trek je daarmee als gemeente niet de tweede cheque uit de portemonnee van de corporaties?
- Wethouder Visscher: De duurzame stad heeft voor ons twee doelen. Enerzijds de leefbare stad met groen, schone lucht en geen geluidsoverlast en anderzijds minder CO2-uitstoot, meer energie besparen. Hier proberen we in het mobiliteitsbeleid ook

een slag in te maken. Maar dit heeft inderdaad ook betrekking op de bestaande woningvoorraad. Bewoners kunnen hun woonlasten gunstig beïnvloeden door energiebesparing. Corporaties hebben daar ook een opgave en willen dit ook graag. De gemeente wil daar graag een steentje aan bijdragen.

- YG: Ik ben het met de wethouder eens dat duurzaamheid over veel meer gaat dan alleen CO₂-uitstoot; blijven mensen lang wonen, blijven zij lang gelukkig, het gaat om geld, milieu, kwaliteit van de omgeving. Er zijn een paar dingen die wij kunnen doen als corporaties.
- MT: Aan dhr. Van de Glas van de Milieufederatie: U zult hier ook heel blij mee zijn, neem ik aan?
- Dhr. Van de Glas: De ambities in de Groenstructuurvisie liggen heel hoog en als die allemaal gerealiseerd worden ben ik een gelukkig mens.

De klok loopt af, de tijd is om.

Thema – De stad in regionale en internationale context

- MT: Aan Henk Pijlman: Jij hebt destijds de vensterschool naar de stad gehaald. Is de Hanzehogeschool ook een soort vensterschool?
- Henk Pijlman: Als je ermee bedoelt dat je binnen een hogeschool aan ene kant een eenheid uitstraalt en aan de andere kant een grote verscheidenheid hebt en vanuit die verscheidenheid samenwerkingspartners zoekt, dan klopt dat wel.
- MT: Wat de vensterschool doet is de maatschappij naar binnen halen en zelf ook iets met die maatschappij doen. Doet de Hanzehogeschool dat ook?
- HP: Ja. Hiervoor ging het over techniek. We zijn dan geen technische hogeschool, maar we hebben wel een hoop andere dingen. Wat wij het beste kunnen doen is de sterke punten die we hebben proberen te versterken om in onderlinge samenwerking tot vernieuwing te komen. Dit vind ik ook een sterk punt van de structuurvisie, met daarbij de bereidheid om middels samenwerking tot verbeteringen voor het hele gebied te komen.
- MT: Vindt die samenwerking dan vooral plaats in het vergaderlokaal van de Gezinsbode?
- HP: Er wordt mij vaak gevraagd waarom ik heb gezegd dat het goed zou zijn om op Zernike buitenlandse studenten te huisvesten. Niet iedereen is het met mij eens. Dit staat overigens wel in de structuurvisie en dit ondersteun ik dus van harte.
- MT: Ik las dat jij ook wel eens last hebt van studenten in de wijk waar jij woont. Lijkt me als student van jouw instelling niet leuk om te lezen.
- HP: Als hogeschool zijn we de afgelopen jaren enorm gegroeid en dit levert veel extra arbeidsplekken op. Dit betekent economisch bijzonder veel. Dit heeft echter ook een andere kant, namelijk dat het aantal studenten hard groeit. Die studenten wonen allemaal in deze stad. We willen dat de stad aantrekkelijk blijft voor iedereen. Het gaat mij vooral om woonvoorzieningen voor buitenlandse studenten op Zernike.
- MT: De Hanzehogeschool is een soort breekijzer in de strategie om deze stad in een economische groeistand te krijgen, de City of Talent-gedachte. Samenwerking met partners staat centraal in de uitvoeringsstrategie. Merk jij dit ook?
- HP: Het akkoord van Groningen heeft heel goed gewerkt om de ambitie van alle partijen te leren kennen en elkaar daar bij te ondersteunen.
- MT: Moet dit nu niet weer een tandje aangescherpt worden?
- HP: Absoluut. Een voorbeeld is een programma van het UMCG waarbij zij de RuG hebben gevraagd daar onderzoek naar te doen en de Hanzehogeschool om toegepast onderzoek op te zetten. Het gaat hierbij om bijna 100 miljoen aan subsidiegelden uit Europa. Als je dit wilt en als je ziet hoeveel potentie daarin zit, dan moet je niet alleen hier een tandje hoger maar ook over de grenzen heen op zoek naar Europese

partners om dit te versterken. Dit is een gezamenlijke inspanning, zoals in de dynamotheorie goed wordt omschreven. Ik mis in de structuurvisie wel iets over de mogelijke spanningen die hierin kunnen ontstaan. Een voorbeeld hiervan is dat wij als hogeschool integraal onze kunst willen plaatsen in CiBoGa en de vraag is of de gemeente hiervoor durft te kiezen, ook financieel gezien.

- MT: Aan Koen Schuiling: Je gaf aan dat het een uitstekend beleid is maar dat beleid slechts een kant is.
- KS: Ja, de interessante vraag is vooral wat er niet in het beleid staat.
- MT: Merk jij in de praktijk dat de gemeente – zoals in dit beleid staat – een faciliterende rol inneemt?
- KS: Kijkend naar de ontwikkeling van het Zerniketerrein vind ik dit absoluut niet, dit neemt te veel tijd in beslag. Dit terrein moet je samen met de corporatie, het bedrijfsleven en de beide kennisinstellingen en wellicht het Noorderpoortcollege samen oppakken. Hiervoor moet je een projectorganisatie benoemen die de bevoegdheden en verantwoordelijkheden krijgt. We lopen met Zernike internationaal erg achter. Als je als stad de ambitie hebt om internationaal te opereren en de kennisinstellingen daarin een rol wilt laten spelen, dan is het een zegen dat het UMCG erbij is betrokken en een wonder dat het Martiniziekenhuis er niet bij wordt gehaald. Het Zernike moet de hoogste prioriteit krijgen.
- Wethouder De Vries: Dit is een onderstreping van wat er in de structuurvisie staat. We lopen achter met Zernike. Daarom ben ik blij met de erkenning van de dynamo's in de visie, zodat we het Zernike als dynamo kunnen aanwijzen en je jezelf als gemeente verplicht om hiermee aan de slag te gaan. Hierbij valt ook te denken aan onconventionele werkvormen en een gezamenlijk aanpak. Het vraagstuk jongerenhuisvesting in het groot is veel belangrijker dan slechts het stuk huisvesting van buitenlandse studenten. Dit gaan we de komende tijd veel grootschaliger aanpakken en is niet alleen afhankelijk van een locatie op Zernike.
- KS: Het gaat om meer dan alleen jongerenhuisvesting. De vraag is welke uitstraling je het Zerniketerrein wilt geven zodat het internationaal een aantrekkelijk gebied wordt.
- HP: Het gaat hierbij niet om het eerste deel van Zernike, waar al veel geïnvesteerd is en nu heel goed loopt. Het gaat om het tweede deel, het SciencePark dat niet goed loopt. Daar moet juist de kennisvalorisatie uit de kennisinstellingen tot bedrijvigheid worden gebracht. Dat gaat nu te traag. Ik ben voor de genoemde integrale aanpak, maar de scheiding tussen het eerste en tweede deel van Zernike moet worden opgeheven, anders is dit het einde van het SciencePark.
- MT: Een andere dynamo is de binnenstad. Aan dhr. Hakvoort, voorzitter Groninger City Club: bent u blij met dit beleid?
- De heer Hakvoort: De belangrijkste factoren zijn aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van de binnenstad. Wij constateren dat de stad nu slecht bereikbaar is en vrezen dat ook in dit beleid er straks een tekort aan parkeerplaatsen is voor bezoekers van de binnenstad. Wij zien de regiotram het liefst zo snel mogelijk rijden.

De klok loopt af, de tijd is om.

Thema – Typisch Gronings

- MT: Aan Yvonne Geerdink: Wat is nou typisch Gronings?
- YG: Ik ben ontzettend trots op Groningen en vind het een prachtige stad. Maar we zijn soms ook wel zelfingenomen. In dit beleid hebben we de belangrijke ontwikkelingen in de stad op een knappe manier met elkaar verbonden. Er ontbreekt naar mijn mening echter visie in het structuurplan. Er staat niks nieuws in. Typisch Gronings is dat we het wel goed genoeg vinden. Het antwoord op de vraag "wat

doen we als het spannend wordt” vind ik niet in deze structuurvisie terug. Echte visie geeft richting aan de vraagstukken die je tegenkomt als het echt spannend wordt en dat mis ik.

- MT: aan LT: Vind jij de visie ook te zwak?
- LT: Ja, er ontbreken wel enkele dingen. Deze visie schetst een heel mooi luchtkasteel, waar iedereen wel wil wonen, maar het is niet typisch Gronings wat erin staat.
- MT: Aan wethouder Jannie Visscher: je lijkt het als gemeentebestuur nooit helemaal goed te kunnen doen, klopt dat?
- Wethouder Visscher: De dingen die je goed doet, moet je vooral voortzetten en de dingen niet goed gaan en beter kunnen moet je beter doen. Soms moet je daarvoor een nieuwe richting inslaan. Met duurzaamheid en groen gaan we nu echt iets nieuws doen.
- MT: Aan Bas van Kampen, Groninger Forum: Jij gaat Groningen straks het Forum brengen?
- Bas van Kampen: Ja, als het goed is wel. Kiezen voor het Forum houdt wel degelijk een stuk visie in. Voor het Forum middenin de stad is wel wat durf nodig. Ik heb er ontzettend veel vertrouwen in.
- MT: Aan Yvonne Geerdink: IN huisvest een derde van alle Groningers. Wat heeft de gewone man aan deze visie?
- YG: Achter alle dingen in deze visie valt te lezen “dat doen we omdat” en hierdoor wordt het begrijpelijk voor iedereen en geeft dat meer richting aan de besluitvorming van de stad.
- MT: Vindt er voldoende interactie met de gewone burger plaats?
- YG: Ja, maar dat kan altijd meer. Ik vind samenwerking met burgers belangrijker dan inspraak, omdat mensen graag concreet iets willen doen aan hun woon- en leefomgeving.
- MT: aan de zaal: wat vind u typisch Gronings?
- Aanwezige: Wij Groningers zijn bescheiden, dat is soms een kracht, maar soms kunnen we wel iets meer peper gebruiken. Deze visies zijn kort en krachtig.
- Aanwezige: Groningen ligt op het eind van de Hondsrug, met aan de ene kant de Drentse Aa en de andere kant de Hunze. Dat is Groningen en daar moet je omheen bouwen.
- Aanwezige: De nabijheid van stad en platteland is een unieke waarde voor deze stad.
- Aanwezige: Typisch Gronings is het Nait soez’n moar doun. Dat eerst klopt in deze visie, maar het tweede moet nog komen. Het is nu een opeenstapeling van goede bedoelingen en het zou goed zijn om de concrete uitwerkingen er nu aan vast te plakken, zodat het niet bij bedoelingen blijft.
- Aanwezige: De stad kan niet volstaan met zeggen dat men wil faciliteren, ook dat moet worden vormgegeven. Dat ontbreekt in de visie. De gemeente vergeet dat zij zelf ook een dynamo moet zijn.
- Wethouder De Vries: Volgens mij is de kern van deze structuurvisie dat deze grenzeloos is. We zouden van onze rots af moeten en meer grenzeloos moeten denken in de richting van onze partners en de stad naar buiten toe grenzeloos moeten durven te definiëren. Om als gemeente zelf ook een dynamo te worden, moeten we van het voetstuk af en naast onze samenwerkingspartners gaan staan.
- KS: Het hoofdstuk internationalisering is te weinig uitgewerkt. De dynamo Delfzijl en Eemshaven ontbreekt in deze visie, terwijl de ontwikkelingen daar verregaande gevolgen voor de stad zullen hebben, qua verbindingen, arbeidsplaatsen, huisvesting etc. Dit structuurplan kijkt vanuit de stad naar buiten, terwijl het andersom zo moet zijn dat de wereld naar de stad kijkt en ziet waarom je naar Groningen moet gaan.
- Wethouder Dijkstra: Dit is een goed punt. We denken steeds meer na over de vraag op welk schaalniveau je nu eigenlijk naar de stad kijkt. Hoe positioneer je de stedelijke agglomeratie Groningen en Assen tegenover de metropolen ten oosten en

- westen van ons en hoe bouw je daar relaties mee op. Dit heeft te maken met infrastructuur en met simpele dingen zoals het huren van een bedrijfsverzamelgebouw in Hamburg of Rotterdam om daar studenten te laten werken. We moeten de stad groter definiëren, ook binnen een euroregionale context.
- MT: De eerdere sprekers gaven al aan dat zelfreflectie goed is, dus wat heeft het buitenland hier te halen?
 - Wethouder Dijkstra: Kennis bijvoorbeeld, dus moeten we bekijken wat kennisinstellingen om ons heen complementair aan ons hebben. Maar ook economisch gezien, valt er met energie- en duurzaamheidsprogramma's veel te winnen met de kennis en economie die in Duitsland en Scandinavië te vinden is.
 - MT: Aan het publiek: Heeft u nog ideeën om deze structuurvisies nog scherper te maken dan ze nu zijn? Of zijn er nog andere thema's die u het gemeentebestuur wilt meegeven?
 - Aanwezige: De bereikbaarheid van het Ebbingekwartier zou ik graag in de nota willen zien.
 - Aanwezige: Ik vind het erg jammer dat over de Suikerunie wordt gesproken als een soort bedreiging en dat de ontwikkeling van dat gebied voor ons uit geschoven wordt. Het lijkt me goed om daar nu ook alvast een visie over te vormen. Dit kan benut worden in de vorm van op het water wonen, natuur en hightech duurzaam ecologisch verantwoord etc.
 - ST: Het bijzondere, het grenzeloze is juist een kwaliteit van Groningen. Wanneer de stad steeds verder uitwaaiert raak je die gouden rand kwijt en dat is een dreiging. Groene gebieden die als groene vinger tot diep in de stad dringen moet je juist benutten. Zo komt iedereen aan zijn trekken. Het Suikeruniegebied zou zo'n groene long de stad in kunnen zijn. Uit een samenwerkingsproject met steden in Engeland en Zweden over stadsranden en de rol van water daarin, is gebleken dat Groningen internationaal juist heel sterk is in het maken van waterstructuurplannen en waterbeheer. Daarin loopt Groningen voorop in het ontwikkelen van duurzame ideeën. Een suggestie voor tijdelijke evenementen is bijvoorbeeld om de volgende Floriade te organiseren op het Suikerunieterrein.
 - Wethouder De Vries: Wat je ook van het Suikerunieterrein vindt, het is geen vervanger van Meerstad. Er is veel mogelijk met dit gebied, zeker in tijdelijke zin, maar het gemeentebestuur vindt dat verdere invulling van het Suikeruniegebied gezien de ontwikkelingen elders in de stad de komende 15 jaar niet aan de beurt is.

Sluiting

Het debat is bedoeld om tot nadenken te stemmen en daartoe heeft u nu weer volop de gelegenheid. U kunt nog tot 7 november schriftelijk uw zienswijzen indienen bij de gemeente. De gespreksleider dankt het panel en de aanwezigen voor hun komst en hun bijdragen. De avond wordt afgesloten om 22.00 uur.

Bijlage 3. Mondeling reacties Binnenstad.nu

1. Marketing Groningen/ Dhr. D. Nijdam. Gesprek 15 september 2008

- **Toeristisch gehalte** van de nota is minimaal. Met name inzet op verblijfstoerisme en wat daarvoor noodzakelijk is zou meer naar voren moeten komen. Daarbij gaat het niet alleen om grote projecten als het Forum, maar gaat het juist ook om de kleinere projecten die zorgen voor een verbetering van het verblijfsklimaat.
- **Evenementen**: verbetering van het evenementenbeleid zou met name kunnen worden gerealiseerd door een verbetering van de planning en afstemming van evenementen. Daarbij is het ook noodzakelijk dat de gemeente duidelijker aangeeft wat zij wil. De warenmarkt op de Grote Markt mag daarin geen belemmering zijn. Hij stelt voor nader te onderzoeken of concentratie op de Vismarkt geen optie is, zodat de Grote Markt volledig vrij is voor evenementen.
- **Inrichting Grote Markt**. Toeristisch gehalte is nu te klein, centrumfunctie en verblijfsklimaat moeten meer centraal staan. Bijvoorbeeld terrassen aan de Oostwand (wordt lastig met de tram), maar kan ook aan de Noordwand.
- **Hotelcapaciteit**. Analyse ontbreekt. In de nota wordt de ambitie uitgesproken om deze uit te breiden, maar hoe en wat?
- **Water**: belangrijkste ‘asset’ van de stad, die we veel beter kunnen benutten. Wat en hoe ga je dat doen? Diepenring, oosterhaven, watertaxi. Daarnaast is een visie op recreatief watergebruik (bijv. brughogtes/doorvoerroutes naar Paterswoldse meer) nodig. Minder aantal woonboten zodat we meer kunnen genieten van het water en meer kwaliteit van de woonboten.

Reactie vanuit binnenstad.nu:

Het onderdeel toerisme is in de nota inderdaad onderbelicht. Daartoe zal een aanvullende tekst worden opgenomen (hoofdstuk 5 Speerpunten van de kwaliteitsimpuls).

Recent is een nieuwe notitie Evenementenbeleid vastgesteld. Ter verbetering van de planning en afstemming van evenementen en om een aantal grootschalige aantrekkelijke evenementen te organiseren is ruimte gemaakt voor het benoemen van een ‘anjager’. Ten aanzien van de locatie van de warenmarkt is een nieuwe tekst opgenomen in de nota. Tijdens de bouwwerkzaamheden van tram en Forum krijgt de warenmarkt de tijd en (beperkte) ruimte om zichzelf te bewijzen.

We investeren veel in en om de Grote Markt; door ontwikkeling van de Oost-en Noordzijde en het Forum ontstaat een heel ander perspectief op de markt. In een samenhangend plan, waarover de discussie binnenkort zal beginnen, willen we nagaan op welke wijze de verschillende functies (evenementen, warenmarkt, terrassen, etc) goed samen kunnen gaan met loopstromen van winkelend publiek, fiets en openbaar vervoer. Het centrum van onze binnenstad verdient het om een levendige en aantrekkelijke plek te krijgen, waar een ieder graag komt en waar voor elk wat wils te vinden is.

Momenteel tonen diverse partijen interesse om een hotel te ontwikkelen. Eind 2004 is het gemeentelijk hotelbeleid vastgesteld. Het beleid richt zich zowel op bestaande bezoekers als op nieuwe doelgroepen. Een gevarieerd hotelaanbod is daarbij van belang. Groningen dient hotelaccommodaties te bieden aan de reguliere toerist, de zakelijke toerist en bezoekers van evenementen. De gemeente wil hier de koers bepalen via een voorwaardenscheppend en faciliterend beleid. De uitbreiding van het hotelaanbod is in eerste instantie een zaak van de

vrije economische sector. Dit betekent dat de gemeente niet wil sturen op het aantal hotelkamers per categorie maar op ruimtelijk voorwaardenscheppend beleid.

Ons ambitieniveau t.a.v. de verbetering van de kwaliteit van de woonboten op de Diepenring is onvoldoende in de huidige tekst terug te vinden. Een nieuwe tekst is opgenomen bij het onderdeel “Binnenstad aan het water” (pag. 28).

2. Groninger Forum/ Dhr. B. van Kampen. Gesprek 8 september 2008

- De Binnenstadsvisie is duidelijk en de voorstellen kloppen; wat erin staat moet inderdaad allemaal gebeuren, maar het ontbreekt te zeer aan de noodzakelijke toegevoegde waarde in de uitwerking van de plannen en voornemens. Het gaat er daarbij vooral om, dat door de wijze waarop een en ander wordt opgepakt en de manier waarop verbindingen worden gezocht de toegevoegde waarde ontstaat die de Binnenstad zo (extra) aantrekkelijk maakt, dat de mensen ook daadwerkelijk naar Stad en Binnenstad komen. Hier moet nog veel voor bedacht worden.
- de Binnenstadsvisie is te weinig specifiek en eigen voor Groningen. Hij zal deels ook opgaan voor vergelijkbare steden. Het specifieke moet vooral worden gezocht in (1) de wijze van aanpak en (2) typisch Groningse thema's. Je zou op zoek moeten gaan naar de “Canon van de Binnenstad”, ofwel: wat zijn de 25 a 30 sterke en echt Groningse aspecten en kansen van de Binnenstad.
- Er mogen wel wat meer “ambities” worden geformuleerd; is nu te vlak en weinig echt ambitieus (grootste gemene deler). Bij het formuleren ervan valt te denken aan (1) het versterken van authentieke kenmerken of plekken en (2) iets “nieuws”doen waar dat de oplossing moet zijn
- Er valt veel voor te zeggen om de diverse maatregelen nog eens goed door te lichten op efficiency en beantwoorden van de vraag of het alternatief dat geschetst wordt echt beter is.
- Voor Grote Markt liever evenementen dan de markt; de Vismarkt zou voor de markt gereserveerd moeten worden, maar dan wel voor elke dag en met goede kwaliteit. Overigens moeten de evenementen, waaronder ook straatmuzikanten, aan hogere kwaliteitseisen gaan voldoen.
- De Nieuwe Markt moet gewoon het Forum gaan heten en deels wordt geprogrammeerd door Forum.

Reactie vanuit Binnenstad.nu:

We kunnen ons op een aantal punten vinden in deze opmerkingen. Daarbij dient wel bedacht te worden, dat we er met Binnenstad.Nu voor gekozen hebben een Impulsprogramma te maken, omdat de huidige visie nog voldoende basis biedt. We willen het specifiek Groningse dan ook met name zoeken in deze wijze waarop we de verschillende impulsen, zeker ook samen met alle partijen die zich bij de Binnenstad betrokken voelen, vormgeven. De opzet van Forum, Ruimte voor Ruimte, Bouwen aan een openblijvende Binnenstad, herinrichting van de Diepenring zijn hiervan goede voorbeelden, die alle kans bieden om ons goed te onderscheiden en daarmee Groningen en de Binnenstad op de kaart te (blijven) zetten.

Nut en noodzaak tram in de stad Groningen (door het Trambureau)

Bijlage 4

De Netwerkanalyse 2030 van de Regio Groningen - Assen vormt de basis voor onze visie op een goede bereikbaarheid van de economische centra Groningen en Assen. De kern van de visie is: optimaal vervoer van deur tot deur volgens de ketenbenadering. Dit is een netwerk van vervoersvoorzieningen met een groot aantal vervoerknooppunten als verbindende schakels, zodat ieder de vervoerketen kan samenstellen die het best bij hem past. Dat vereist een samenhangend pakket aan maatregelen:

- investeren in de regionale aanrijroutes en de ringwegen;
- investeren in hoogwaardig openbaar vervoer (trein, tram en snelbus), met het spoor als ruggengraat;
- investeren in vervoerknooppunten voor een goede overstap tussen verschillende vormen van vervoer

De concentratie van activiteiten en het compacte stad beleid hebben geleid tot een succesvolle samenballing van werkgelegenheid in en rond de binnenstad van Groningen. De ontwikkeling van het UMCG midden in de stad is een duidelijk voorbeeld van dit beleid. In en rond de binnenstad vinden we thans 60.000 arbeidsplaatsen, in omvang vergelijkbaar met Schiphol. De ontwikkeling van het Stationsgebied, de binnenstad en UMCG-Noord / Ciboga zullen het centrumgebied van Groningen in de toekomst verder versterken.

Dit succesvolle ruimtelijk economische beleid heeft echter ook een keerzijde. Door de forse groei van de mobiliteit dreigt de stad Groningen, de motor van de regionale economie, onbereikbaar te worden. In de compacte stad loopt het autoverkeer vast en het openbaarvervoer kan de vraag in de spits niet aan. Dagelijks komen er 160.000 mensen vanuit de regio naar de stad, dat aantal groeit met 40% tot 215.000 in 2020. Van deze dagelijkse pendel vanuit de regio neemt 75% de auto, 15% het openbaarvervoer en 10% de fiets. Door de groei van het autoverkeer dreigt een verkeersinfarct. Een gezonde economische ontwikkeling vraagt om een goede bereikbaarheid van het kloppende hart van de regio. We zullen ons de komende jaren fors moeten inspannen om de verkeersmachinerie in beweging te houden.

Door de compacte stad is de verkeerscapaciteit in de stad Groningen beperkt, uitbreiding is niet mogelijk en dus zal daar het accent op fiets en openbaarvervoer komen te liggen. De uitdaging is het ontwikkelen van een kwalitatief hoogwaardig regionaal openbaarvervoer netwerk, dat naast de reguliere groei van het openbaarvervoer, ook een deel van de groei van het autoverkeer kan opvangen.

Aangezien het uitbreiden van de verkeerscapaciteit binnen het centrumgebied van Groningen vrijwel onmogelijk is, moeten we zorgen voor optimaal functionerende ringwegen en goede P&R voorzieningen aan de rand van de stad voor een overstap van de auto op snel openbaarvervoer naar de binnenstad.

De dagelijkse pendel van en naar de stad Groningen (430.000 verkeersbewegingen per dag in 2020) kan worden verdeeld in drie categorieën met ieder een eigen karakteristiek:

Herkomstgebieden	Aandeel pendel	Groei 2004-2020	Aandeel OV
Tussen de stad en directe omgeving; de agglomeratie Groningen (minder dan 15 km van de stad)	190.000	38%	10%
Tussen de stad en de regio, buiten de agglomeratie Groningen (15-40 km van de stad)	178.000	35%	18%
Bovenregionaal (meer dan 40 km buiten de stad Groningen)	62.000	43%	33%

De dagelijkse pendel naar de stad Groningen verschilt per richting. De grootste stromen komen vanuit het zuiden, maar ook de verkeersstromen vanuit de overige richtingen zijn aanzienlijk. De verkeersstromen vanuit het zuiden (Zwolle - Assen) en vanuit het zuidwesten (Drachten - Heerenveen) groeien het sterkst. Bij deze sterk gebundelde verkeersstromen is de overstap van de auto naar openbaarvervoer zeer kansrijk. Overstap van de auto naar OV is zeker kansrijk voor de mensen die dagelijks naar het centrum van Groningen reizen (26% van het totaal). Het gaat om aanzienlijke vervoersstromen (110.000 verkeersbewegingen per dag), waarvan 68% met de auto.

Andere belangrijke bestemmingen die goed per openbaarvervoer kunnen worden bediend zijn Zernike, UMCG/Kardinge, Martiniziekenhuis en omgeving en het Europapark/Kemkensberg.

Analyse van de vervoerstromen en de uitgevoerde modelberekeningen leren dat investeren in spoorlijnen in de regio zeer kansrijk is. Voor het stimuleren van het OV in de regio is een kwalitatief hoogwaardig en samenhangend netwerk van railvervoer van belang. Door verdubbeling van de frequentie op bestaande lijnen en de aanleg van nieuwe treinverbindingen (naar Heerenveen en Veendam/Stadskanaal) ontstaat een hoogwaardig netwerk van spoorlijnen, dat de ruggengraat van het openbaarvervoer in de regio gaat vormen en dat een volwaardig alternatief biedt voor de auto.

Tram belangrijk voor de regio

We verwachten dat deze combinatie van maatregelen zal leiden tot een verdubbeling van het aantal spoorreizigers in de regio. Voeg daarbij het aantal busreizigers dat vanuit de regio dagelijks naar de stad reist en de conclusie is gerechtvaardigd dat het openbaar vervoer een substantieel onderdeel gaat vormen van de pendel naar de stad.

De stad zal in 2020 dagelijks twee keer zoveel OV-reizigers moeten opvangen dan thans het geval is. Dat is een enorme opgave. Cruciaal is dat op de belangrijkste bestemmingen in de stad, zoals de binnenstad, UMCG, Zernike, Kardinge, Europapark/Kemkensberg en Martiniziekenhuis, frequent en hoogwaardig openbaarvervoer wordt aangeboden. Treinreizigers vanuit de regio laten zich niet als haringen in een ton naar Zernike vervoeren, dan blijven ze liever de auto gebruiken. De tram levert de kwaliteit, de snelheid en het comfort dat nodig is de dagelijkse stroom reizigers vanaf het hoofdstation naar de plaats van bestemming te brengen. De voorgestelde tramlijnen zijn dan ook van groot belang voor het opvangen van de regionale pendel. Meer dan 75% van de reizigers op de tramlijnen komt van buiten de stad, dat onderstreept het belang van de tram voor de regio.

Naast een regionaal belang heeft de tram ook een belang voor de stad. Op de hoofdassen van vervoer leidt de introductie van de tram tot een halvering van het aantal bussen dat nodig zou zijn in 2020. Dat is vooral voor de binnenstad van groot belang. De binnenstad kan de verwachte groei van het aantal bussen niet aan, zeker niet bij de geplande reconstructie van de Grote Markt. De tram biedt de stad snel en comfortabel openbaarvervoer en het betekent een enorme impuls voor de binnenstad. De tram heeft een stimulerende en structurerende werking voor de stad, de tramlijn fungeert als ontwikkelingsas voor de stad. Oude wijken langs de tramlijn krijgen een vernieuwingsimpuls en gebieden aan de stadsrand, zoals Zernike en Kardinge, komen dichterbij en gaan meer onderdeel uitmaken van de stad.

Lijn 1: HS –Zernike

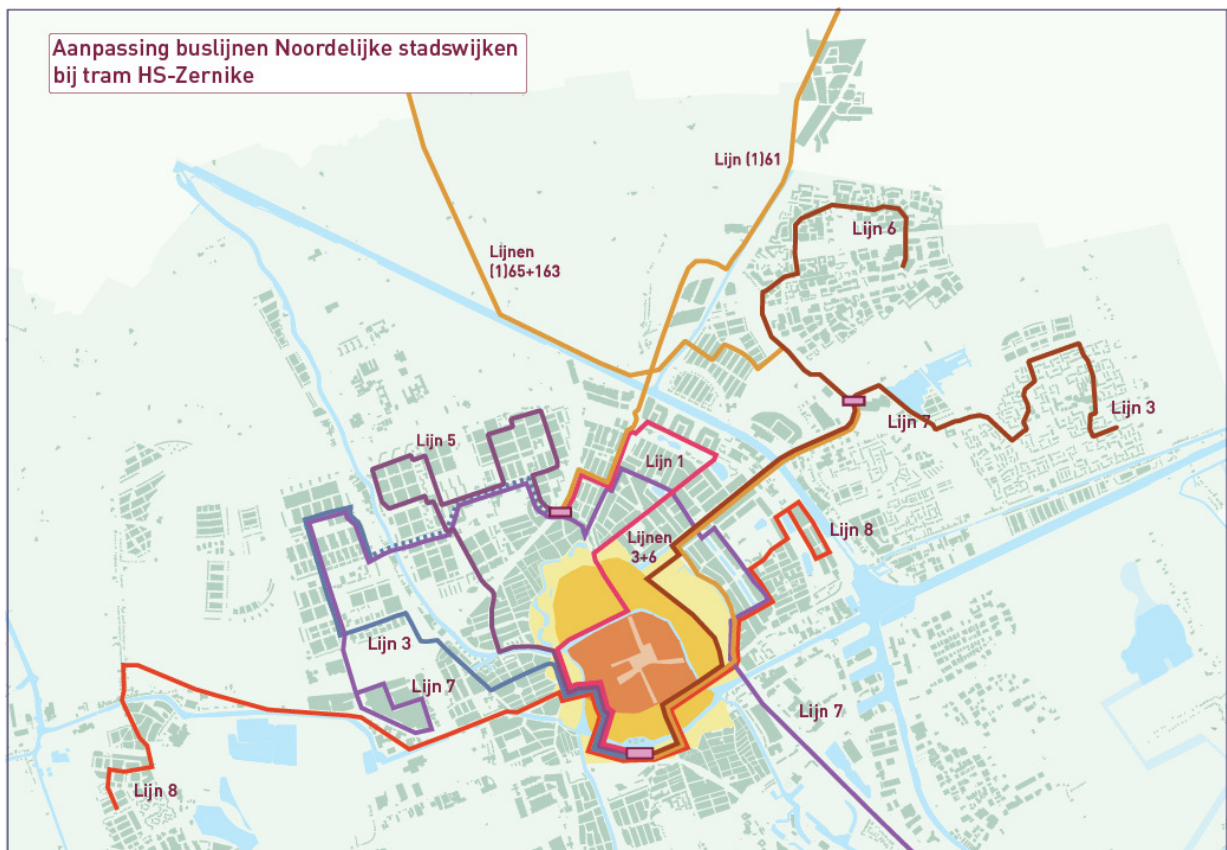
Als eerste tramlijn zal de lijn naar Zernike worden ontwikkeld. De keuze voor deze lijn als eerste lijn is vooral ingegeven door het feit dat op deze route de meeste openbaarvervoer reizigers zitten en omdat het bestaande bussysteem op deze relatie het vervoersaanbod nu al niet aan kan en zeker niet in staat is de verwachte groei goed op te vangen. Modelberekeningen geven aan dat het toekomstige vervoer op deze lijn in 2020 zal liggen tussen de 25.000 en de 30.000 personen per dag.

Aanvullend busvervoer na aanleg lijn 1.

Voor de tramlijn Hoofdstation - Zernike geldt dat het buslijnnet in het noordelijk stadsdeel gaat veranderen, de volgende kaart brengt de gewenste veranderingen in beeld. Vanzelfsprekend zullen de lijnen 11 en 15, die nu de verbinding verzorgen tussen het Hoofdstation en het Zernikecomplex, komen te vervallen. Voor de overige lijnen die over de Grote Markt lopen zijn alternatieve routes ontwikkeld.

De routes van de lijnen 1 en 5 worden aangepast:

- lijn 1: Noorderstation – Korrewegwijk - Binnenstad-Noord - Zuiderdiep/Hoofdstation - De Wijert
- lijn 5: Selwerd – Paddepoel – Oranjewijk – Hoofdstation - Coendersborg



Figuur 20: aanpassing buslijnen noordelijke stadswijken in 2020

Lijn 1 loopt nu vanaf het Noorderstation door de Korrewegwijk en gaat via de Grote Markt naar Groningen-Zuid. De route van deze lijn wordt aangepast, zodat deze vanaf de kop van de Korreweg door de Hortusbuurt loopt en vervolgens langs de Westersingel, Brugstraat en Munnekeholm naar het Hoofdstation. Met deze route wordt de Hortusbuurt bediend door lijn 1 en kan lijn 5 worden omgelegd. Nu loopt lijn 5 door de Oranjewijk en de Hortusbuurt, in het voorstel volgt deze lijn de route van de op te heffen lijn 15, namelijk via de Prinsesseweg en de Westersingel naar het Hoofdstation. Lijn 5 begint bij het Noorderstation en loopt door Selwerd/Paddepoel, via de Zonnelaan naar de westkant van de binnenstad. Lijn 7 blijft de huidige route volgen van Vinkhuizen, via de Eikenlaan naar het Oosterpark.

Een ander knelpunt vormen de drukke lijnen 3 en 6 vanuit Beijum en Lewenborg. Deze lijnen lopen via het Oosterhamriktracé over de Grote Markt naar het Hoofdstation. Na de aanleg van de tramlijn naar Zernike doen deze buslijnen de Grote Markt niet meer aan, maar worden langs de oostzijde van de binnenstad geleid. Dat kan langs de Oostersingel en Damsterdiep of via de oostelijke diepenring naar het Zuiderdiep en het Hoofdstation.

Reactie UMCG

De eerste tramlijn zal zorgen voor de verbinding tussen het Hoofdstation en Zernike, omdat dit de lijn is met de grootste vervoervraag. Binnen het RSP-pakket (binnen het compensatiepakket Zuiderzeelijn) is ruimte voor een tweede lijn. We onderzoeken de mogelijkheden om met deze tweede lijn het UMCG per openbaarvervoer beter te ontsluiten.