

Binnenstad.Nu

Nota Reacties & Commentaar

Inhoud

1. Inleiding
2. Verantwoording van het proces
3. Raadsbehandeling en moties
4. Inspraakresultaten op hoofdlijnen
5. Voorgestelde tekstaanpassingen Binnenstad.nu

Bijlage:

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

Leeswijzer: In de bijlagen zijn de essenties van alle inspraakreacties samengevat en de verslagen van de inspraakavonden integraal opgenomen. In de hoofdtekst worden na een toelichting op het planproces en op de maatregelen naar aanleiding van de eerdere raadsbehandeling deze inspraakresultaten op hoofdlijnen beschouwd. Dit mondt uit in nadere tekstvoorstellen voor aanpassing van en aanvulling op de tekst van de inspraakversie. Deze aanpassingen en aanvullingen vormen samen met de inspraakversie ons voorstel aan de Raad voor definitieve vaststelling van “Binnenstad.nu”.

RO/EZ/BEL-SDC
9 Februari 2009

1. Inleiding

Op 26 augustus 2008 heeft het college van B&W de inspraaknota Binnenstad.Nu vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak. Gezamenlijk met de structuurvisie Stad op Scherp en de groenstructuurvisie Groene Pepers heeft de nota Binnenstad.Nu, het impulsprogramma voor de binnenstad van Groningen voor de komende 10 jaar, in de inspraak gelegen van 26 september 2008 tot en met 7 november 2008. In deze nota van Reacties en Commentaar zijn de inspraakreacties op de binnenstadsnota samengevat en van een beschouwing/antwoord voorzien.

2. Verantwoording van het proces

De nota Binnenstad.Nu is tot stand gekomen na veelvuldig overleg met diverse partijen binnen en buiten de gemeente. In het kader van de structuurvisie Stad op Scherp en de binnenstadsvisie is onder andere op 28 september 2007 een lunchbijeenkomst georganiseerd met als thema de binnenstad. Daarna zijn conceptversies besproken met het GCC, het hoofdbedrijfschap Detailhandel, de CVAH (ambulante handel), het Forum en Marketing Groningen.

Na vaststelling van de concept inspraakversie eind mei 2008 door het college van B&W zijn alle bij de binnenstad betrokken organisaties nogmaals uitgenodigd te reageren op deze laatste versie. De reactie van het GCC heeft onder andere geleid tot bijstelling van de inspraaknota op een aantal punten. Omdat we te maken hadden met de zomervakantie, is het een aantal organisaties niet gelukt om tijdig te reageren. Deze reacties zijn wel meegenomen in deze nota van Reacties en Commentaar en kunt u terugvinden in de bijlage 3.

De inspraakperiode is op 26 september gestart met de opening van de tentoonstelling 100 jaar Stad op Scherp; structuurvisies voor Groningen 1903-2008. Op 9 oktober is een inspraakavond specifiek over de nota Binnenstad.Nu georganiseerd. Daarnaast zijn op 21 en 27 oktober twee inspraakavonden over de structuurvisie gehouden, waar ook is gereageerd op de binnenstadsnota. De hoofdpunten van de opmerkingen betreffende de binnenstad die tijdens deze avonden werden gemaakt zijn in de verslagen in bijlage opgenomen. Het integrale verslag van de inspraakavond van 9 oktober is tevens aan de bijlage toegevoegd. Op 11 en 25 oktober zijn een tweetal rondwandelingen door de binnenstad gehouden, waar wethouder Dijkstra belangstellenden de nieuwe plannen voor de binnenstad heeft verteld en laten zien.

3. Raadsbehandeling en moties

Als start van de inspraakperiode is de nota Binnenstad.Nu op 24 september 2008 in de raad besproken. Gezien de lange voorhistorie in de totstandkoming van deze nota, was de raad blij dat deze er nu eindelijk lag. Ondanks dat er teleurgestelde geluiden waren te horen over het gebrek aan “vernieuwing” in de nota, was er vooral ook instemming op een aantal nieuwe voorstellen en initiatieven: de noodzaak van een nieuwe visie op Binnenstad-Oost, het initiatief tot onderzoek van verplaatsing van de prostitutie uit het A-kwartier, de inzet op meer kwaliteit op en in de Diepenring, het versterken van de relatie tussen de binnenstad en omliggende gebieden, het stimuleren van de creatieve economie in het Ebbingekwartier en de aandacht voor de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van de binnenstad tijdens de bouw van een aantal majeure projecten. Er werd een aantal zorgpunten uitgesproken met betrekking tot de (auto) bereikbaarheid van de binnenstad, het parkeren in en rondom de binnenstad, wel of niet parkeren onder de Noordwand, de kwaliteit van het winkel- en horeca-aanbod en de ontwikkeling van grootschalige detailhandel op het Sontplein. Naar aanleiding van de introductie door de heer Van Genne werd ook extra aandacht gevraagd voor de verschillende

sferen in de binnenstad en de noodzaak om voor verschillende doelgroepen aantrekkelijk te zijn.

In de raadsbehandeling zijn daarnaast drie concrete moties met voorstellen voor aanpassing van de binnenstadsnota aangenomen. Hieronder worden deze even kort gememoreerd en voorzien van een antwoord hoe we daar mee om willen gaan.

1. Motie Wisselplekken voor Straatkunst.

Vanwege de constructieve bijdrage die straatkunst kan leveren aan een uitdagende en vernieuwende binnenstad, om steeds weer meer bezoekers naar het centrum van de stad te trekken, wordt voorgesteld dat er wisselplekken voor straatkunst komen, gesitueerd langs goed aangegeven wandel- en looproutes in de stad.

Het CBK is in overleg met de dienst RO/EZ en een aantal kunstenaars begonnen met de voorbereiding van een dergelijke kunstroute, waarbij tevens wordt ingezet op het meer zichtbaar maken van een aantal “verborgen plekken” in de binnenstad. Doel is om deze route al in 2009 te realiseren.

2. Motie Groningen best bereikbare Binnenstad voor gehandicapten

Met de aanpak van de binnenstad van Groningen ligt er een kans om ook de belemmeringen die er nog zijn in de binnenstad voor gehandicapten de komende jaren aan te pakken en op te heffen, teneinde in 2018 de meest toegankelijke binnenstad van Nederland te zijn.

De WMO biedt een goede basis voor de verbetering van de toegankelijkheid voor iedereen, en zeker ook voor mensen met een beperking. We werken dan ook in dit kader, samen met o.a. Gehandicaptenraad, Ouderenraad, patiëntenorganisaties, beheerders en eigenaren van openbare ruimte, publieke gebouwen en vervoersorganisaties aan een breed gedragen visie op de toegankelijkheid en bruikbaarheid voor iedereen van de Binnenstad. Nog in 2009 kan deze visie worden voorzien van een plan van aanpak voor de korte en middellange termijn. De uitvoering van deze motie staat niet op zichzelf. Visie en plan van aanpak kunnen een bijdrage leveren aan de evaluatie en actualisatie van Ruimte voor Ruimte en zullen in de uitwerking van deze motie (zie 3.) worden meegenomen.

3. Motie Heroverweging Ruimte voor Ruimte

In de midden jaren negentig is het Ruimte voor Ruimte beleid vastgesteld. De afgelopen jaren zijn de gele stenen niet zonder problemen geweest en ook de wijze waarop de straten zijn ingevuld zijn in de afgelopen jaren aan verandering onderhevig geweest. Dit maakt een heroriëntatie op functies in relatie tot de inrichting van de openbare ruimte mogelijk en zelfs noodzakelijk. We verzoeken het college om de nota Ruimte voor Ruimte tegen het licht te houden en te komen tot voorstellen ter verbetering, waarbij de manier waarop de openbare ruimte is ingericht, opnieuw wordt gewaardeerd.

In de nota Binnenstad.Nu signaleerden we al dat een actualisatie van Ruimte voor Ruimte nodig is. Actualisatie die uitging van het herbevestigen van de waardevolle uitgangspunten van het plan, maar ook aanpassing om antwoord te geven op al de nieuwe vragen die aan de openbare ruimte worden gesteld. De aangenomen motie gaat verder dan dat. Een

heroverweging van het beleid, waarbij de manier waarop de openbare ruimte is ingericht, opnieuw wordt gewaardeerd. Met andere woorden, het gaat niet alleen om het gebruik van deze publieke ruimte, maar ook om de inrichting ervan.

De motie geeft aanleiding tot aanpassing van de tekst van de nota Binnenstad. Nu. Deze vindt u in paragraaf 5 terug. Daarnaast wordt op dit moment een uitgebreide opdrachtformulering voorbereid, waarin een voorstel voor inhoud (reikwijdte van de opdracht), resultaat en proces wordt beschreven. We willen op korte termijn deze opdrachtformulering met u bespreken, met als doel duidelijkheid en overeenstemming te hebben over de invulling en uitvoering van deze motie. Een opdracht die zich over een langere tijdsperiode zal uitstrekken dan het uitwerken van de Toegankelijke Binnenstad, waarvoor nog in 2009 eerste voorstellen kunnen worden verwacht.

4. Inspraakresultaten op hoofdlijnen

In bijlage 1 bij deze nota van Reacties en Commentaar zijn alle inspraakreacties met betrekking tot de nota Binnenstad.Nu en de daarop geformuleerde antwoorden en beschouwingen opgenomen. In dit hoofdstuk willen we kort ingaan op een aantal hoofdpunten uit deze reacties.

Autobereikbaarheid en parkeren

Uit de reacties komt naar voren dat men vraagtekens zet bij de bereikbaarheid van de (binnen)stad en dan vooral bij de autobereikbaarheid. Het GCC vindt dat deze bereikbaarheid steeds minder wordt en ook Rijkswaterstaat geeft aan dat uit onderzoek blijkt dat een aantal grote werkgelegenheidsconcentraties in de stad, waaronder het UMCG, in de ochtend en avondspits niet goed bereikbaar is. De verminderde bereikbaarheid heeft ook te maken met het mindere aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar zou zijn voor bezoekers. Nieuwe garages komen er wel bij, maar een groot deel daarvan is al bestemd voor bewoners of is vervanging voor straatparkeren. Gezien de ambitie om zowel het aantal bezoekers, als het aantal bewoners in de binnenstad te laten groeien, leidt dit tot de conclusie dat er steeds minder parkeerplaatsen voor bezoekers beschikbaar zijn. Om hier aan tegemoet te komen wordt gepleit voor een parkeergarage onder de Noordwand.

Commentaar:

Om de bereikbaarheid van stad en binnenstad in de toekomst te kunnen blijven garanderen zetten we in op een forse kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer, maar ook op een verbetering van de bereikbaarheid per auto. De aanpak van de Zuidelijke Ringweg is daarin van cruciaal belang. Niet alleen voor de bezoekers van de binnenstad die meer gespreid over de dag komen, maar vooral ook voor het dagelijkse woon-werkverkeer wat zorgt voor drukte in de ochtend en avondspits. Met de realisatie van de Berlagebrug, de Sontbrug en een verbinding door de Oosterhamrikzone verbetert op termijn ook de bereikbaarheid van het zuidoosten van de (binnen)stad.

Aan de binnenstad en de aanrijroutes zit echter wel een grens qua capaciteit en leefklimaat. Daarom houden we de auto zoveel en zover mogelijk uit de binnenstad. We zetten in op een mix van parkeergarages aan de rand van de binnenstad en P+R aan de rand van de stad. Met de voorziene uitbreiding van P+R voorzieningen, in combinatie met een goed functionerend citybus systeem, en de geplande parkeergarages hebben we voldoende parkeervoorzieningen om een forse groei op te vangen.

Sommige insprekers geven aan dat het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers onder druk staat. Onderstaande tabel laat zien dat het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers in de

binnenstad de komende periode toeneemt. Op de langere termijn speelt ook een nieuwe grote parkeerfaciliteit in het stationsgebied een rol. Voorshands lijkt een parkeergarage onder de Noordwand niet nodig.

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 (2011)
		-200	Aanpassing Diepenring
2013	5.710	380	Forum garage gereed
2014	5.360	-350	Wegvallen Centrumgarage
Totaal	5.710	675	

Ov-bereikbaarheid: Tram en citybus

Over het algemeen wordt instemmend gereageerd op het voornemen om fors te investeren in het openbaar vervoer en dan vooral de tram. De meningen over het tracé van de tram lopen uiteen, afhankelijk van het belang van de inspreker. Er wordt onder ander gepleit voor het beter benutten van het bestaande spoor, zodat de binnenstad zelf met kleine en schone busjes kan worden bediend. Wel vindt men dat het er vooral om gaat om de grote werkgelegenheidsconcentraties te verbinden met de woongebieden in en om de stad. Gezien de noodzakelijke fysieke ingrepen in de binnenstad en de impact op andere verkeersdeelnemers, pleit men voor gedegen financieel en verkeerstechnisch onderzoek. De introductie van een tram betekent niet dat alle bussen kunnen verdwijnen. Er dient een goed bussysteem in stand te blijven. Zorgelijk is het voornemen de Citybus minder ver in de binnenstad te laten doordringen. Alleen wanneer dit gecompenseerd wordt door de tram is dit aanvaardbaar. Anders is de nota tweeslachtig: op de ene pagina wordt verbetering van het P+R systeem in het vooruitzicht gesteld terwijl dit elders teniet wordt gedaan als de P+R bus uit de binnenstad zou verdwijnen.

Commentaar:

Terecht wordt aangegeven dat er goed openbaar vervoer moet zijn tussen de werkgelegenheidsgebieden en woongebieden. Dit is wat het regioconcept voor openbaar vervoer en trams nastreeft. In en nabij de binnenstad ligt het grootste werkgelegenheidsgebied van Groningen en de voorzieningen vervullen een functie voor een groot gebied rondom de stad. Wij willen de tram langs een aantal locaties met enkele hoog vervoerspotentieel loodsen en daar hoort de binnenstad bij. 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. Door het projectbureau tram worden op een zorgvuldige wijze alle consequenties van de tram zowel verkeerstechnisch als financieel uitgewerkt. Deze nadere uitwerking vormt de basis voor besluitvorming over de tram later dit jaar.

Vanuit de binnenstadsvisie heeft een tracé door de binnenstad de voorkeur. Het maakt de binnenstad beter bereikbaar en geeft een impuls aan ontwikkelingen langs de route. 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. Dit betekent echter niet dat het bussysteem volledig verdwijnt, maar dat deze nader moet worden afgestemd met de tram.

De spanning in het citybus-systeem is dat bij groot succes exploitatietechnisch een overstap naar grotere bussen voor de hand ligt. Van deze grote bussen is het minder wenselijk dat ze diep in de binnenstad 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 de kwaliteit van dit systeem niet mag worden aangetast.

Kwaliteit van het winkelaanbod

De GCC doet de aanbieding tot een gezamenlijk onderzoek naar de mogelijkheden tot kwaliteitsverbetering van het winkelaanbod, waaronder die van de aanloopstraten naar het centrum. In veel inspraakreacties wordt aandacht gevraagd voor de teruglopende kwaliteit van een aantal aanloopstraten. Daarnaast wordt zorg uitgesproken of grootschalige ontwikkelingen in en aan de rand van de binnenstad (waaronder Sontplein) geen bedreiging voor de binnenstad betekenen. De heer v. Genne bepleitte tijdens de raadsvergadering van 24 september 2008 voor een differentiatie van verblijfsmilieus in de Binnenstad.

Commentaar

We delen het streven van de GCC tot kwaliteitversterking. Van het gehele winkelaanbod in de binnenstad, maar zeker ook van een aantal aanloopstraten en andere minder functionerende winkelmilieus. Specifiek daarvoor is het project Organisatie Aanbodverbreding Binnenstad (OAB) gestart, waarin we samen met makelaars, banken en de Kamer van Koophandel alert zijn op nieuwe ontwikkelingen en gericht acties ondernemen om nieuwe, vernieuwende en onderscheidende formules binnen te halen. We nemen graag het aanbod van de GCC aan om gezamenlijk te onderzoeken hoe we deze kwaliteitsimpuls nader kunnen invullen. Aandacht is daarbij ook zeker nodig voor het behoud en de uitbouw van het kleinschalige specialistisch aanbod, naast voldoende ruimte voor grootschaliger ontwikkelingen en formules. Voor de echte grootschalige ontwikkelingen groter dan 1500 m² hebben we ruimte aan het Sontplein gereserveerd. Voor de categorie daaronder (tussen 500 en 1500 m²) willen we meer ruimte in de binnenstad creëren, onder andere op de oude “bronpunten” zoals Westerhaven, Damsterdiep en CiBoGa, maar ook in de nieuwe ontwikkelingen aan de Grote Markt. Het differentiatiestreven is ook het onze, en ons inziens voldoende aangeduid en uitgewerkt in Binnenstad. Nu.

Relatie van de Binnenstad met de omliggende gebieden.

In verschillende reacties wordt aandacht gevraagd voor een samenhangende ontwikkeling van de binnenstad met zijn omringende gebieden: Ebbingekwartier, Stationsgebied, Sontweg, Damsterdiep, Westerhaven. Het verbeteren van de verbindingen met deze gebieden wordt ondersteund. De GCC is blij met de nadruk op de ontwikkeling van het stationsgebied ten zuiden van het Hoofdstation. Met name de parkeerfunctie en goede verbindingen naar de binnenstad worden onderstreept. De GCC geeft tevens aan te willen nadenken over het volledig afsluiten van de route naar de Westerhaven, in verband met de veiligheid voor het langzaam verkeer.

Commentaar

In Binnenstad.Nu besteden we veel aandacht aan dit thema. We zullen hier bij de verdere uitwerking dan ook hoge prioriteit aan geven, in samenwerking met de verdere uitwerking van een aantal dynamo's zoals benoemd in de structuurvisie. Het Stationsgebied is hier een belangrijk voorbeeld van. Met betrekking tot de route Westerhaven zijn we van mening dat het volledig afsluiten geen optie is, in verband met de rol van deze route in de bevoorrading van de ondernemers in de binnenstad (stadsdistributie). Wel zijn we met u van mening dat we moeten kijken naar de vermindering van het (bus)verkeer. Daartoe zal de tijdelijke afsluiting van de A-brug en de Brugstraat in het najaar van 2009 een belangrijk moment zijn om de effecten van een dergelijke maatregel te onderzoeken.

Versterken woonfunctie

De voorstellen betreffende dit thema (ontwikkeling Binnenstad-Oost, verplaatsing van prostitutie van het A-kwartier naar de Nieuwstad, parkeerproblematiek bewoners) worden in de reacties ondersteund. Bij de voorgestelde hoogteaccenten worden kanttekeningen geplaatst of wordt negatief gereageerd. Gevraagd wordt om aandacht voor meer mogelijkheden van studentenhuysvesting in de Binnenstad en tegelijkertijd voor de overlast van studenten waardoor het leefklimaat voor andere doelgroepen wordt aangetast. Er is ondersteuning voor de noodzaak een visie te ontwikkelen voor Binnenstad-Oost.

Commentaar

De twee laatstgenoemde reacties zijn aanleiding voor aanvullende tekst in Binnenstad.nu over Binnenstad-Oost en studenten in de binnenstad. In paragraaf 5 vindt u deze concrete tekstsuggesties terug. Met betrekking tot de hoogteaccenten wordt in de nota binnenstad.Nu verwezen naar de mogelijkheden voor hoogbouw, zoals deze nu reeds zijn opgenomen in het Bestemmingsplan Binnenstad van 1997. Daarnaast is er in het kader van de Intense Stad een studie verricht naar het hergebruik van de bioscoop "De Camera" aan het Hereplein met bovenop het bestaande en gerestaureerde volume een hoogteaccent. Voor dit laatste plan, indien dit tot uitvoering komt, is een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk.

Kwaliteit van de openbare ruimte

De voornemens met betrekking tot de herinrichting van de Diepenring worden ondersteund. Ruimte voor Ruimte heeft ons veel opgeleverd, maar is op verschillende onderdelen aan actualisatie of heroverweging toe. De situatie van de woonschepen in de Diepenring verdient naar de mening van velen meer aandacht, evenals de betere benutting van het water en het groen (de singels bijv.) waar de Binnenstad over beschikt. De overlast van het fietsparkeren wordt meermalen aangemerkt als belangrijk knelpunt in de openbare ruimte.

Commentaar

Met het uitstallingsbeleid hebben we een begin gemaakt met de actualisatie van Ruimte voor Ruimte. Met de herijking van het terrassenbeleid geven we hier een vervolg aan. Een verdere heroverweging van Ruimte voor Ruimte wordt voorzien, een opdrachtformulering is in voorbereiding (zie ook paragraaf 3, motie 3). Met de planvorming van de Diepenring, incl. die van de situatie op het water is, in overleg met alle betrokkenen, een begin gemaakt. De suggestie van de heer Töben om een wandelpromenade over de Singels te realiseren vinden we een goed idee. We nemen het mee in de te ontwikkelen plannen voor groot onderhoud van de Singels, uitvoering is echter afhankelijk van het vinden van voldoende dekking/subsidies. We hebben bij dit thema aanleiding gezien om in Binnenstad.Nu aanvullende teksten op te nemen omtrent de openbare ruimte, de woonschepen in de Diepenring en meer groen/benutten Singels. Deze vindt u in paragraaf 5 terug.

5. Voorgestelde tekstaanpassingen Binnenstad.nu

Op een aantal onderdelen geven de inspraakreacties en de raadsdiscussie aanleiding tot aanpassing, dan wel aanvulling van Binnenstad.nu. De volgende aanpassingen worden voorgesteld:

1. Toerisme (kopje Horeca wordt uitgebreid met Toerisme): extra tekst pag. 27.

“Groningen beschikt zeker over goede mogelijkheden voor bezoek door toeristen, die dat gelukkig ook in groten getale doen. Het Groninger Museum, de (historische) binnenstad met zijn verschillende sfeergebieden zelf, de architectuur in bredere zin, diverse evenementen, maar ook de ligging van de Stad in de directe nabijheid van het Groninger Ommeland en Drenthe is voor velen reden tot een bezoek. In samenwerking met Marketing Groningen werken we met promotiecampagnes, de uitbouw van hotelcapaciteit en het werken aan een aantrekkelijke binnenstad met een aansprekend evenementenprogramma aan de vergroting van de bezoekersstroom. Niet alleen de vergroting van die stroom is van belang, maar ook een zodanige voorzieningenstructuur en aantrekkelijk programma, dat bezoekers zich uitgenodigd voelen hier langer te verblijven. Het is duidelijk, dat een goed bereikbare stad en binnenstad bijdragen aan deze ambitie.

We zullen de komende jaren specifieke aandacht hebben voor het vaartoerisme en een betere benutting van het water als attractie nastreven. 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.”

2. Binnenstad-Oost: Aanvullende tekst op pag. 27.

“In het gebied Binnenstad-Oost (van Bloemstraat tot Damsterdiep) is sprake van een groot aantal ontwikkelingen en in uitvoering dan wel op stapel staande projecten. Bepaalde delen van het gebied kennen een mindere kwaliteit, die bedreigend kunnen zijn voor een gunstige ontwikkeling van deze buurt tussen het centrum en het UMCG. Binnenstad-Oost komt daarom in aanmerking voor een nadere studie naar de ontwikkelingskansen en het versterken van het wonen (voor meerdere doelgroepen) en het werken, en ook voor een goede menging ervan.”. Het actuele bestemmingsplan waarover we voor dit gebied beschikken, biedt voor de verschillende deelgebieden met een eigen karakter goed de ruimte om impulsen te doen, en ook die van marktpartijen te stimuleren. Impulsen, die dit zeer karakteristieke en oude binnenstadsgebied zeker ten goede zullen komen.

3. Openbare ruimte: aangepaste tekst op pag. 35.

“ Alle reden om zorgvuldig met het publieke domein van de binnenstad om te blijven gaan. We blijven de voetganger centraal stellen en kijken nog eens goed naar de uitgangspunten van Ruimte voor Ruimte. Het blijft immers van groot belang dat iedere voetganger (of rolstoelgebruiker) zich vrij in de, op sommige plekken en sommige

momenten zeer drukke, binnenstad moet kunnen bewegen. We staan een binnenstad voor met een sociaal veilige omgeving, een schoon en goed onderhouden openbare ruimte, die toegankelijk is voor iedereen, en die de bezoeker een positief signaal geeft over de meest wenselijke manier van het gebruik ervan. De toegankelijkheid (in brede zin) van de binnenstad krijgt de komende jaren een extra impuls.

Het is zaak om actuele oplossingen te vinden voor nieuwe vragen die zich voordoen en afwegingen te maken in verband met een groot aantal functies die een beroep doen op het gebruik van de openbare ruimte. Dit ook gezien de groeiende stroom binnenstadsbezoekers die we in de toekomst verwachten en die niet alleen een levendige en aantrekkelijke binnenstad willen, maar ook de ruimte om hun activiteit te kunnen ontplooiën. Meer bezoek betekent meer activiteit, waardoor op enkele locaties en op sommige momenten in week of jaar de bezoekers elkaar in de weg (dreigen te) zitten. Er zullen nieuwe oplossingen voor het fietsparkeren (overdekt en in de openbare ruimte) gevonden moeten worden. Economische belangen stellen de bestaande regelgeving ter discussie. Het uitstallingsbeleid is verruimd. Het terrassenbeleid bleek aan herijking toe. Om een schone, levendige en aantrekkelijke binnenstad te houden is het wenselijk om meer en andere functies in de openbare ruimte een plek te geven: ondergronds afval, verwijfsborden, straatmeubilair, toiletvoorzieningen, en meer groen en bomen. In samenwerking met de ondernemers zullen we kijken waar sfeerverhogende en duurzame maatregelen mogelijk zijn met betrekking tot het aanzien van de openbare ruimte en de puin en gebouwen die deze ruimte omzomen. In de binnenstad kennen we verschillende sfeergebieden. De openbare ruimte willen we zodanig inrichten en gebruiken, dat de eigen sfeer hierdoor wordt ondersteund”

4. Binnenstad aan het water, woonschepen Diepenring: aangepaste tekst op pag. 28:

“Al in de nota Watergang van 1998 is aangegeven dat de situatie van het wonen op het water van de Diepenring aanpak behoeft. De Noorderhaven dreigt een tweede woonschepenhaven te worden. De onderhoudssituatie van verschillende schepen in de Diepenring laat te wensen over. In aansluiting op de plannen tot herinrichting van de Diepenring is een stevige impuls van de kwaliteit van de schepen en het aanzien ervan zeer gewenst. In samenwerking met belangenorganisaties streven we, in combinatie met de aanpak van de wallenkanten en sanering van de afvallozing, naar verbetering van het gebruik van de Noorderhaven en de verbetering van de woonkwaliteit van de schepen, op een zodanige wijze dat dit passend is bij het historische karakteristiek van de Diepenring.”

5. Warenmarkt: aanvullende tekst ivm voortschrijdende besluitvorming pag. 27.

“ Voor de Vismarkt zien we hierbij goede kansen vooral voor de foodsector om een grote bijdrage te leveren aan de levendige binnenstad die we voorstaan. Voor de Grote Markt gaan we uit van een gecompliceerde opzet van de warenmarkt gedurende de jaren dat er aan en rond de Grote Markt wordt gewerkt. Voor de langere termijn gaan we na welke mogelijkheden voor kwaliteitsverbetering van de warenmarkt hier liggen in relatie tot de realisatie van Oost-en Noordzijde, de mogelijke inpassing van de tram en het uit te breiden evenementenprogramma”.

6. Studentenhuisvesting, wonen in de binnenstad: aanvullende tekst op pag. 26.

“ De binnenstad is de meest aantrekkelijke woonlocatie voor studenten vanwege het levendige karakter en de nabijheid van voorzieningen. De vraag naar studentenkamers in en rond de binnenstad blijft de komende jaren onveranderd groot. Wij faciliteren deze vraag door voor het gebied binnen de Diepenring geen beperkingen te stellen aan het aantal kamerverhuurpanden. Daarnaast gaan we op zoek naar een aantal locaties (nieuwbouw en verbouw) waar jongerenhuisvesting kan worden gerealiseerd om de groeiende vraag naar kamers op te kunnen vangen.”