

Autovrije kern maakt Groninger binnenstad beter

Maak geen half werk van een autovrije binnenstad.

Door schade en schande wijs geworden koos de gemeente Groningen uiteindelijk voor een grondiger aanpak. Met succes. Bezoekersaantal en gemiddelde winkelomzet groeien jaarlijks met vijf procent.

In 1977 realiseerde de gemeente Groningen het Verkeerscirculatieplan om doorgaand autoverkeer uit de binnenstad te weren. Alle straten waren evenwel nog toegankelijk voor auto's met uitzondering van de Herestraat. Deze van oudsher populaire winkelstraat trok door dit autovrije karakter steeds meer filialen van landelijke bedrijven. Tussen 1980 en 1990 werd de Herestraat de toplocatie voor de detailhandel met de hoogste huren van het land. De overige straten en pleinen verbleekten bij deze aantrekkingskracht. Veel winkelformules vestigden zich daarom niet in Groningen; de Herestraat was niet haalbaar en de overige winkelstraten waren niet interessant. Uiteindelijk moest dat wel leiden tot een verschraving van het voorzieningenniveau in de binnenstad. Het niveauverschil tussen de Herestraat en de overige winkelstraten nam steeds verder toe en een somber toekomstbeeld doemde op: een overvolle Herestraat die smoort in zijn succes, terwijl de naburige winkelstraten verpauperen. Deze negatieve ontwikkeling vormde in 1990 de belangrijkste aanleiding voor het project 'Binnenstad Beter'.

De uitvoering is in 1993 gestart. Hoewel het nog te vroeg is voor een volledige evaluatie, doen de eerste effecten zich

gelden. De stad heeft aan dynamiek gewonnen en de winkelstructuur is er versterkt.

Met Binnenstad Beter heeft Groningen gekozen voor een integrale aanpak van de problemen. Naast het versterken van de winkelfunctie voor stad en regio, werd ook in wonen, voorzieningen (bibliotheek, universiteit) en kantoorruimte geïnvesteerd. Na vier jaar slaat de balans overtuigend door aan de positieve kant.

Twaalf maal autovrij

Begin jaren negentig noodzaakten drie ontwikkelingen het gemeentebestuur de binnenstad een kwaliteitsimpuls te geven.

De belangrijkste daarvan was de stagnerende ontwikkeling van het kernwinkelapparaat. In vergelijking met andere steden was het winkelaanbod in Groningen te gering en te eenzijdig. Bovendien waren de winkels teveel geconcentreerd in een beperkt aantal straten, zodat Groningen voor de consument onaantrekkelijk druk was en voor de ondernemer weinig goede vestigingslocaties bood.

Daarnaast vormde de groei van de automobiliteit een bedreiging voor de bereikbaarheid en het leefklimaat, vooral in de binnenstad en naaste om



	Binnenstad		Autovrij gebied, toegang van 06-11 en 18-20 uur
	Schilwijk en		Autoluw, parkeren in clus of langsparkeren
	Groen		Bestaande parkeergarag
	Begrenzing parkeerzone binnenstad		370 aantal plaatsen
	Water		Nieuwe parkeergarag
			370 aantal plaatsen



- Parkecluster in autoluw gebied
- Parkeer + citybusterein
- NS-station
- Busstation
- Spoorlijn
- Binnenstadbusroute
- Parkeerroute
- Ringweg

geving. En juist een multifunctionele binnenstad stelt hoge kwaliteitseisen aan het verblijfsklimaat en de bereikbaarheid.

Ten slotte vroeg ook de onoverzichtelijke inrichting van de openbare ruimte om actie. Lange tijd waren de wensen van (groeiende aantallen) binnenstad-gebruikers los van elkaar gehonoreerd. Deze adhoc-benadering had langzamerhand geleid tot een chaotisch stadsbeeld. Voor een prettig verblijfsklimaat is een samenhangende en eenduidige inrichting van straten, pleinen en markten juist cruciaal.

Om het winkelaanbod in de binnenstad, zowel kwantitatief als kwalitatief, te versterken is gekozen voor drie maatregelen: uitbreiding winkel-wandelgebied; nieuwe winkelprojecten in de binnenstad; en nieuwe grootschalige winkelprojecten met grote parkeergarages eronder net buiten de binnenstad.

Naast de Herestraat zijn nog twaalf andere straten en pleinen autovrij gemaakt. In dit autovrije winkelgebied zijn twee wandelcircuits ontwikkeld, een west-circuit (Grote Markt-Zwanestraat-Vismarkt) en een zuid-circuit (Grote Markt-Herestraat-Carolieweg-Oosterstraat). Samen vormen deze twee circuits de winkelacht met de Grote Markt als snijpunt.

Op het snijpunt van de winkelacht werd een nieuw winkelproject ontwikkeld: de Waagstraat. Dit complex met kwalitatief hoogwaardige winkels fungeert als verbinding tussen de verschillende winkelstraten. Verder wordt er gewerkt aan een herontwikkeling van de Noordzijde van de Grote Markt.

Aan de rand van de binnenstad zijn drie entreegebieden aangewezen. Daar is ruimte voor grootschalige detailhandel in niet-volumineuze goederen (wit- en bruingoed, speelgoed, vrijetijdsartikelen, computers, babyartikelen) met grote ondergrondse parkeergarages. Het aanwijzen van deze drie gebieden voor de vestiging van grote winkelformules impliceert dat deze vormen van grootschalige detailhandel elders niet zijn toegestaan, ook niet aan de rand van de stad.

In samenhang met de nieuwe winkelstructuur zijn ook de overige functies van de binnenstad zoveel mogelijk versterkt. De nieuwbouw van het Groninger Museum, de bibliotheek, en culturele manifestaties als 'A Star is Born' versterken de culturele functie van de binnenstad. Het woonklimaat is verbeterd, en er zijn nieuwe woningen en woningen boven winkels gebouwd. Tegelijkertijd is het horeca/uitgaansgebied aantrekkelijker gemaakt. Zo is een nieuw bioscopencentrum ontwikkeld, zijn er twee nieuwe stadshotels gevestigd en zijn de stadsgrachten aantrekkelijker ingericht. De werkfunctie is versterkt door zorgvuldig ingepaste nieuwbouw van kantoren voor gemeentelijke en provinciale diensten. Ook tal van particuliere initiatieven hebben er toe geleid dat het aantal arbeidsplaatsen in de binnenstad is toegenomen van 17 300 in 1990 tot 18 400 in 1997. Al deze inspanningen hebben in de laatste vijf jaar geleid tot een aanmerkelijke versterking van de aantrekkingskracht van de binnenstad, hetgeen ook tot uitdrukking komt in de sterke toename van het aantal toeristen.

Te gast tussen voetgangers

De binnenstad is ingericht op langzaam verkeer. Vergroting van het autovrije en autoluwe gebied en opheffing van het straatparkeren maakten het mogelijk de ruimte op straat te herverdelen. Vooral

voetgangers krijgen meer ruimte, terwijl het nagenoeg ontbreken van uitlaatgasen en motorlawaai het verblijfsklimaat veraangenaamt.

Om te zorgen voor een aantrekkelijke, functionele en samenhangende inrichting van de openbare ruimte in de binnenstad is een Masterplan opgesteld. Aan de hand van het Masterplan wordt per straat of plein een ontwerp vervaardigd, afgestemd op de verkeersfunctie en de specifieke wensen van ondernemers en bewoners. De herinrichting is gestart in 1993 en inmiddels is het grootste deel van de binnenstad voorzien van een strakke gele bestrating, aangevuld met mooi vormgegeven

dat de voornaamste bestemmingen met elkaar verbindt. Voorwaarde is echter dat er stiller, schoner en toegankelijker materieel komt. Het openbaar vervoer moet zich meer dan nu voegen naar het gewenste binnenstadsklimaat.

Streefbeeld voor de wat langere termijn is de tram. Door een betere taakverdeling met het streekvervoer is het aantal bussen door de binnenstad fors verminderd. Door toepassing van een snelheidsbegrenzer rijdt de bus in het voetgangersgebied niet harder dan vijftien kilometer per uur. Behalve deze binnenstadroute kent het openbaar vervoer nog enkele andere raakpunten met het winkelgebied. Daarnaast is een nieuwe, rechtstreekse winkelwandelroute gecreëerd tussen het Centraal Station en de binnenstad door de aanleg van een fiets-/voetgangersbrug.

Ook automobilisten blijven onverminderd welkom. Via vlotte aanrijroutes worden zij naar vijf grote nieuwe

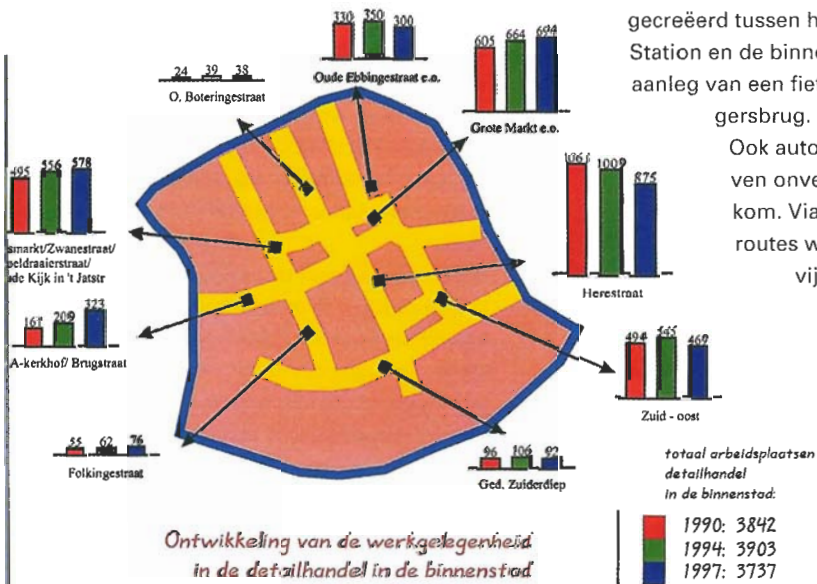
komen met zo'n vijfduizend parkeerplaatsen en een snelle ov-verbinding met de binnenstad. Thans beschikt Groningen over vier P+R-locaties met in totaal 2300 parkeerplaatsen. Vanaf twee locaties rijdt vrijwel dagelijks een citybus. Vanaf twee andere locaties rijdt alleen op vrijdag en zaterdag een bus naar de binnenstad. De prijs voor een P+R-retour (inclusief parkeren) bedraagt fl. 2,50 per auto.

Een passantenenquête in 1997 wees uit dat 26% van de binnenstadbezoekers met het ov komt, 25% te voet, 24% met de auto/motor, 23% met de (brom)fiets en 2% anderszins.

Investeren in detail

Voor de periode 1992-1997 zijn de investeringen in binnenstedelijke winkergebouwen in kaart gebracht. De laatste drie jaar (1995-1997), na de herinrichting, laten aanmerkelijk meer investeringen zien dan de periode 1992-1994: ruim dertig procent.

In de periode 1992-1994 zien we een concentratie van bouwinitiatieven in de Herestraat, Vismarkt en Oosterstraat. In de periode 1995-1997 zien we een veel



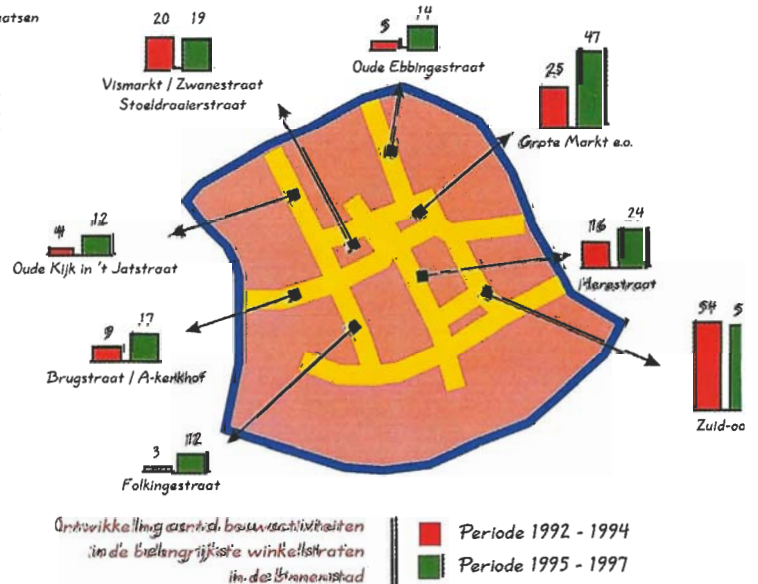
straatmeubilair.

De binnenstad is nu het domein van de voetganger. Niettemin is slechts een beperkt aantal straten (Herestraat, Poelstraat, Peperstraat, Zwanestraat) volledig voetgangersgebied. Het merendeel is ook ingericht op fietsers. Dat geeft overigens wel conflicten: fietsers beseffen nog onvoldoende dat ze 'te gast' zijn in het domein van de voetganger. Over het algemeen zijn de fietsers er flink op vooruit gegaan. De belangrijkste fietsroutes door de binnenstad zijn autovrij of autoluw. Er zijn nieuwe verbindingen gerealiseerd, zoals een snelle fietsverbinding tussen het Centraal Station en de binnenstad. Bovendien is het aantal fietsklemmen uitgebreid en zijn er drie bewaakte fietsenstallingen geplaatst.

Voor het openbaar vervoer is een route dwars door de binnenstad gereserveerd. Dit traject is één van de belangrijkste schakels in het stedelijk ov-net,

De Herestraat is niet langer het enige zwaartepunt voor de detailhandel.

Ten opzichte van de periode 1992-1994 zijn de bouwinitiatieven tussen 1995 en 1997 meer gespreid over het kernwinkelgebied.



parkeergarages aan de rand van de binnenstad geleid. In deze garages komen in totaal 2400 parkeerplaatsen. Acht-honderd daarvan dienen ter compensatie van vervallen parkeerplaatsen in de binnenstad. Twee bestaande garages binnen de diepenring worden gereserveerd voor bewonersparkeren. Uiteindelijk is het de bedoeling dat er vijf transferia aan de rand van de stad

sterkere spreiding van investeringen over het hele kernwinkelgebied. Het zwaartepunt ligt op de winkelstraten in het westelijk en noordelijk deel van de binnenstad 1995-1997.

Voor de as Vismarkt, A-Kerkhof en Brugstraat heeft zich na het gereedkomen van de herinrichting (1993/1994) sterk ontwikkeld. Dat blijkt niet alleen uit de forse investeringen, maar ook uit

de nieuwe zaken die zich hier hebben gevestigd, vooral duurere kledingszaken. Enkele hiervan komen uit de Herestraat.

Een belangrijke investering voor de Groninger binnenstad vormde het Waagstraatproject, in het verlengde van de Herestraat. Na een aarzelende start loopt dit winkelcomplex nu vol. Hier treffen we eveneens hoogwaardige zaken aan, vooral in de modische sector. Minder positief zijn de ontwikkelingen in het zuidoostelijk deel van de binnenstad: relatief minder investeringen en geen versterking van de winkelfunctie. Hier zijn een aantal verklaringen voor. De west-as werd het eerst heringericht en kon zo eerder profiteren van de ontlasting van de Herestraat. Daarnaast heeft ook de nieuwe verbinding met het Centraal Station, via de Folkingerstraat, bijgedragen aan de versterking van de west-as. Verder wordt met de investeringen in de west-as ingespeeld op de ontwikkeling van het Westerhavenproject: 13 000 m² grootschalige detailhandel en een grote parkeergarage, aan de westkant van de binnenstad. De zuidoost-as van de binnenstad daarentegen kwam later aan snee (1995-1998) en kon niet profiteren van nieuwe ontwikkelingen in dit deel van de binnenstad. Bovendien is de zuidoost-as geen winkelwandelgebied. Door de Oosterstraat en de Gelkingestraat loopt een busbaan, waar bussen en taxi's intensief gebruik van maken. Recentelijk is hier wel een nieuwe parkeergarage gereedgekomen waarvan naar verwachting een positieve impuls zal uitgaan de komende jaren.

Groningen in cijfers

Vier jaar is er nu aan de uitvoering van Binnenstad Beter gewerkt. Het winkelgebied is volledig autovrij. Van de vijf parkeergarages is er één gereed en zijn er twee in aanbouw. Vooral op zaterdag is er veel belangstelling voor de fors uitgebreide P+R-voorzieningen: gemiddeld circa 7500 reizigers.

De effecten van het project Binnenstad Beter worden gevolgd via een jaarlijkse binnenstadmonitor. Deze monitor brengt de effecten in beeld van het binnenstadsbeleid en geeft inzicht in de groei van het bezoek, veranderingen in voetgangersstromen, waardering van bezoekers en dergelijke. Daarnaast bestaat er inzicht in functionele veranderingen en investeringen.

Tevoren was het doel om een groei van



Na vier jaar Binnenstad Beter bezet Groningen (na Amsterdam en Maastricht) de derde plaats in de nationale ranking van meest aantrekkelijke binnensteden.

het aantal binnenstadbezoekers met vijf procent per jaar te realiseren. Uit tellingen blijkt dat deze doelstelling ook gehaald wordt. Dagelijks trekt de Groninger binnenstad nu gemiddeld honderdduizend bezoekers. Het aandeel van bezoekers uit de regio neemt toe. Opmerkelijk is vooral de toename van het aantal verre bezoekers (Randstad, Duitsland).

De gemiddelde verblijfsduur is sterk toegenomen. Bleef in 1993 35 procent meer dan twee uur, in 1996 was dat 46 procent. Door deze langere verblijfsduur, maar ook door een duidelijke toename van het aantal kapitaalkrachtige bezoekers, zijn de gemiddelde bestedingen per persoon toegenomen. Alles bij elkaar hebben deze ontwikkelingen geresulteerd in een omzettoename in winkels van gemiddeld vijf procent per jaar. Ook de waardering voor de binnenstad neemt toe, het samengestelde waarderingscijfer steeg van 8,4 in 1993 naar 8,8 in 1996.

De ingrepen hebben ook effect gehad op de voetgangersstromen. De Herestraat wordt relatief minder druk, terwijl vooral de westkant van de binnenstad zichtbaar drukker is geworden. Uit tellingen blijkt dat het aantal passanten op de Vismarkt en de A-Kerkhof sterk is toegenomen. Dat geldt eveneens voor de Folkingerstraat, de nieuwe fiets- en voetgangersroute naar het Centraal Station. Een geringe afname van het aantal passanten is waargenomen in het zuidoostelijk deel van de binnenstad.

In het algemeen is er waardering voor de hoofdlijnen van Binnenstad Beter. Uiteraard is er niet op alle punten over-

eenstemming. In een relatief klein gebied van één vierkante kilometer met zoveel uiteenlopende belangen is dat ook niet realistisch. Niettemin bestaat er een breed draagvlak voor de plannen, ook onder de binnenstadondernemers. Deze zijn bereid een financiële bijdrage te leveren aan de nieuwe parkeergarages.

De brede steun voor Binnenstad Beter is niet alleen te danken aan de wijze waarop de discussie met de verschillende belanghebbenden is gevoerd, maar ook aan het integrale karakter van de voorstellen. Zo draagt de herinrichting van de openbare ruimte (één van de hoofdthema's) in sterke mate bij aan de acceptatie van het plan. De herinrichting maakt duidelijk dat voorrang geven aan voetgangers, fietsers en openbaar vervoer leidt tot een beter leefklimaat en een betere binnenstad.

Kortweg

- **Begin jaren negentig kenmerkte de Groningse binnenstad zich door stagnerende detailhandel, groeiende automobiliteit en een chaotische ruimtelijke indeling.**
- **Met het project Binnenstad Beter zijn de problemen integraal aangepakt en is het kernwinkelgebied autovrij gemaakt.**
- **Sinds de herinrichting van de binnenstad stijgen bezoekersaantal en gemiddelde winkelomzet jaarlijks met vijf procent.**