



**BINNENSTAD
GRONINGEN**



ruimte voor jou

Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad 2016 - 2021

Inhoudsopgave

1. Aan de slag!	4
Programma jaarlijks actualiseren	4
Voor uitvoering steeds naar de raad	4
Leeswijzer	5
2. Van visie naar uitvoering: leidraad voor inrichting openbare ruimte	6
3. Communicatie en participatie	8
4. Uitvoeringsorganisatie	10
5. Monitoring	10
6. Uitvoeringsprogramma 2016-2021	11
Herinrichting openbare ruimte	11
Overige thema's	13
Bijzondere positie Grote Markt	13
7. Wat doen we dit jaar?	14
Bijlagen:	
I Projectenoverzicht uitvoeringsprogramma 2016-2021	16
II Korte beschrijving per project	20
III Plattegrond met een overzicht van binnenstadsprojecten	37

1. Aan de slag!

Op 24 februari heeft de raad de visie Bestemming Binnenstad vastgesteld. Een document vol ambities en ideeën om de binnenstad van Groningen klaar te maken voor de toekomst. Een binnenstad die aantrekkelijk is, bereikbaar en gastvrij. Voor bezoekers, bewoners en mensen die er werken. Voor gezinnen met kinderen, maar ook voor ouderen. We willen een leukere, mooiere en gezondere binnenstad voor iedereen. Vooral de voetganger krijgt daarbij meer ruimte dan nu. In dit Uitvoeringsprogramma vertalen we de ambities uit de visie in concrete acties, projecten en maatregelen. Het is de bedoeling van ons college dat het overgrote deel van het programma in circa 5 jaar gerealiseerd zal zijn.

Programma jaarlijks actualiseren

Dit is het eerste Uitvoeringsprogramma. Omdat het kort na vaststelling van de visie verschijnt, is het nu vooral een programma op hoofdlijnen. Een aantal projecten moet eerst verder worden ingevuld, voordat we een reële planning en overall kostenraming kunnen maken. Eind 2016 krijgt de raad daarom een eerste update.

Het Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad loopt vanaf dan in de pas met andere meerjarenprogramma's, zoals Wonen of Verkeer en Vervoer, die ook altijd rond die tijd verschijnen. Daarna zullen we het programma jaarlijks aan het eind van jaar actualiseren en waar nodig aanvullen, zowel inhoudelijk als qua planning en financiën. Want net als de binnenstad is ook het Uitvoeringsprogramma niet statisch, maar dynamisch: we gaan er van uit dat het in de loop van de tijd steeds zal worden aangevuld met nieuwe ideeën en projecten.

Vóór uitvoering steeds eerst naar de raad

Met Bestemming Binnenstad zijn de hoofdlijnen van de binnenstadsaanpak vastgesteld. Maar voordat we tot uitvoering overgaan, komt de vertaling daarvan in concrete maatregelen en projecten steeds eerst terug in de raad, vanzelfsprekend na participatie door alle betrokkenen. Dan vragen we de raad ook om een uitvoeringskrediet.

Leeswijzer

Hierachter bespreken we eerst de noodzaak van een tussenstap om van visie naar uitvoering te komen, om de gewenste integraliteit van Bestemming Binnenstad vast te houden. Vervolgens gaan we in op de communicatie en participatie (een belangrijk onderdeel van het uitvoeringsprogramma) en op de uitvoeringsorganisatie die nodig is om onze ambities in relatief korte tijd te realiseren. Daarna staan we stil bij de monitoring. Tot slot volgt de eerste opzet van het uitvoeringsprogramma en benoemen we de belangrijkste projecten waar we in 2016 en 2017 aan werken.

2. Van visie naar uitvoering: leidraad voor inrichting openbare ruimte

Bestemming Binnenstad is gericht op het vergroten van de kwaliteit van de binnenstad, door het verbeteren van de verblijfsfunctie en het creëren van een gezonde, leefbare en duurzame leefomgeving. Daarvoor is in Bestemming Binnenstad een groot aantal ambities geformuleerd. Deze ambities zijn van uiteenlopende aard en kennen verschillende invalshoeken bij de realisatie. De herinrichting van de Grote Markt is bijvoorbeeld een opgave die direct gekoppeld kan worden aan de vrijkomende ruimte die ontstaat als gevolg van de nieuwe route voor bussen. Dat geldt ook voor straten waar de bus nu nog wel rijdt maar in de toekomst niet meer. Op deze plekken ontstaat ruimte met nieuwe gebruikspotentie, waarvan nader bepaald moet worden hoe we die willen invullen en welk gebruik of programma hier prioriteit en/of een ruimtelijk accent krijgt.

Naast deze directe herinrichtingsopgaven zijn binnenstadsbrede opgaven geformuleerd voor het vergroten van de aantrekkelijkheid van de binnenstad, zoals meer ruimte voor voetgangers, verbetering van aanlooproutes, toevoeging van groen en zitplekken, verbetering van de stallingsmogelijkheden

voor fietsers, beheervraagstukken (Schoon, Heel, Veilig). Ook zijn er meer programmatische en beleidsmatige opgaven die we in de binnenstad actief willen faciliteren. Het gaat dan bijvoorbeeld om ambities op het gebied van duurzaamheid, stadsdistributie, het verbeteren van de woonkwaliteit, vormgeven van een gastvrijheidsprogramma en het flexibel accommoderen van economische activiteiten en functies.

Al deze opgaven hebben een belangrijke gemene deler: ze moeten geaccommodeerd worden in onze historische binnenstad, waar de ruimte beperkt is. De schaarse ruimte in de binnenstad, in combinatie met de veelheid aan geformuleerde ambities en opgaven, vraagt om heldere en expliciete afwegingen ten aanzien van de inrichting van de openbare ruimte. De beschikbare ruimte kan bijvoorbeeld worden ingevuld met een terras, groen, fietsvakken of speelvoorzieningen. Of met meer of minder ruimte voor fietsers. Wij vinden het niet wenselijk dat deze afweging per individueel uitvoeringsproject plaatsvindt: dat heeft als risico dat de overkoepelende ambities uit Bestemming Binnenstad dan niet worden waargemaakt. De uiteindelijke keuze per straat of plein dient bij te dragen aan het gewenste ruimtelijke beeld en functioneren voor de binnenstad als geheel. Om deze afwegingen goed te kunnen maken, willen wij een leidraad opstellen voor de inrichting van de openbare ruimte

in de binnenstad. Deze inrichtingsleidraad moet op een pragmatische wijze tot stand komen. Per straat of plein brengen we de potentie in beeld. Daarbij kijken we naar het huidige gebruik en het beoogde toekomstige gebruik, om op basis daarvan een uitspraak te doen over het gewenste karakter en ruimtelijk beeld voor een straat of plein. Heel belangrijk daarbij vinden wij de wisselwerking tussen de functies 'achter de gevel' (de plint) en de inrichting van straten en pleinen. Kunnen we bijvoorbeeld met de inrichting het gewenste programma (winkels, horeca, enz.) in de straat versterken? Dit leent zich bij uitstek voor een actief gesprek per straat of zone met de direct aanwonenden, de ondernemers en andere direct betrokkenen. Door het gewenste gebruik per straat, plein of zone te bepalen en bijbehorende ruimtelijke beelden te maken, kunnen op binnenstadsniveau accenten en prioriteiten worden bepaald en bestuurlijk en politiek worden vastgesteld. Omdat wij de dynamiek van de binnenstad erkennen, zal het nadrukkelijk niet gaan om een gedetailleerd en alomvattend plan. Het gaat om een leidraad waarin de inrichtingsprincipes worden vastgelegd, die bij afzonderlijke uitvoeringsprojecten kunnen worden gehanteerd. Door deze tussenstap van visie naar uitvoering te zetten, kunnen we in de uitvoeringsprojecten een versnelling bereiken. De kwaliteitsbewaking van afzonderlijke projecten vindt plaats in een kwaliteitsteam, waarin onder andere de stadsbouwmeester zitting neemt.

Een speciaal aandachtspunt is de relatie tussen de bovengrondse en ondergrondse ruimte. Zo speelt de ondergrondse ruimte een belangrijke rol bij de vraag of er ruimte is voor meer bomen. En als we bijvoorbeeld afval meer ondergronds kwijt kunnen, scheelt dat bovengronds weer ruimte. Maar ook de ondergrondse ruimte is beperkt, met name vanwege de kabels en leidingen. De komende tijd gaan we na of het bundelen van kabels en leidingen hier een oplossing voor kan bieden, en of en hoe dit op een haalbare manier te financieren is.

We verwachten dat deze leidraad voor de (her)inrichting van de openbare ruimte begin 2017 op hoofdlijnen gereed is. Het nader invullen van de concept-herinrichtingsplannen voor het westelijke deel van de binnenstad (Astraat en Brugstraat, de Munnekeholm en de kop van het Zuiderdiep) loopt gelijk op met de ontwikkeling van dat kader.

3. Communicatie en participatie

Communicatie is een integraal onderdeel van de hele binnenstadsaanpak. Tijdens de uitvoering organiseren we ter ondersteuning een overkoepelende binnenstadscampagne. Centrale boodschap daarvan is dat Groningen een prachtige historische binnenstad heeft, om te verblijven, om in te wonen en om in te werken. Maar om ook in de toekomst aantrekkelijk, bereikbaar en gastvrij te zijn, werken we de komende jaren samen met andere partijen in de binnenstad aan verschillende verbeteringen. Dat moet ook, want de afgelopen jaren is de druk op de openbare ruimte sterk toegenomen.

De binnenstadscampagne heeft vooral tot doel het gesprek over de binnenstad op gang te brengen. Dit doen we door opvallende en aansprekende vormen van communicatie te kiezen die uitnodigen tot dialoog, op basis van een centrale communicatiestijl, in vorm en uitingen. Daarmee volgt de campagne de inzet van de communicatie bij Bestemming Binnenstad, waarin het doorlopende gesprek met de stad en haar inwoners centraal staat. We richten ons daarop in. Dat betekent dat we niet alleen zenden, maar onze communicatie zo vormgeven, dat we open staan voor wensen en geluiden uit de stad en betrokkenen zo goed mogelijk betrekken bij de verdere planvorming en –uitvoering. We maken

daarnaast gebruik van een eigen website, als basis voor informatie over de verschillende deelprojecten, met verbinding naar diverse vormen van sociale media, eveneens gericht op dialoog. Dit vullen we aan met een digitale nieuwsbrief en diverse offline middelen, zoals advertenties, posters en opvallende acties. De campagne richten we tevens zo in dat deze geschikt is als paraplu voor werkzaamheden en ontwikkelingen van andere partijen in de binnenstad de komende jaren.

De herinrichting van verschillende straten en andere projecten die de komende jaren uitgevoerd gaan worden om de binnenstad verder te verbeteren, zullen soms onvermijdelijk tot enige overlast leiden. Deze overlast dient tot een minimum te worden beperkt. Want de binnenstad moet ook dan blijven functioneren. Werkzaamheden worden ook goed afgestemd met Groningen Bereikbaar, bijvoorbeeld rond de planning van de Aanpak Ring Zuid, de Spoorzone of de bouw van het Groninger Forum. Daarnaast zullen we per project in samenspraak met omwonenden en andere belanghebbenden bezien welke maatregelen we aanvullend kunnen nemen om de overlast zoveel mogelijk te beperken.

Naast de inrichting van een overkoepelende binnenstadscampagne vormt communicatie een belangrijk thema bij de inrichting en organisatie van de communicatie per deelproject, zoals de herinrichtingen. Daarbij hoort onder andere het organiseren van binnenstadcafé's. Daarbij maken we op dit moment gebruik van het pand op de hoek Grote Markt/Poelestraat, waar nu al diverse activiteiten in het kader van de binnenstadsvisie plaatsvinden. Het uitvoeringsprogramma is daarbij leidend, maar ook regulier zetten we de deur open om met geïnteresseerde en betrokken mensen in (en buiten) de stad in gesprek te gaan. Ook tijdens bijvoorbeeld Let's Gro. Momenteel is een communicatiekalender in voorbereiding die een overzicht moet geven van de verschillende communicatiemomenten en de mate van participatie voor 2016. Naast de binnenstadscampagne continueren we ook de reguliere communicatie met vertegenwoordigers van partijen in de stad die van belang zijn bij de verdere ontwikkeling en uitvoering van de plannen. Tijdens de totstandkoming van de binnenstadsvisie is geregeld intensief met diverse stakeholders gecommuniceerd. We blijven dat in de fase voorafgaand aan en tijdens de uitvoering

van de werkzaamheden doen. Dat gebeurt onder andere met GCC, Marketing Groningen, Koninklijke Horeca, OV-bureau, Stadadviseert en andere relevante partijen. Het doel is aan te sluiten bij de vraag en verwachtingen van stakeholders, hen zo goed mogelijk te informeren en daar waar mogelijk samenwerking op gang te brengen.

4. Uitvoeringsorganisatie

Om ervoor te zorgen dat we het voorgestelde ambitieuze programma ook daadwerkelijk in circa vijf jaar kunnen realiseren, is een kleine en slagvaardige, maar tegelijkertijd ook toegankelijke uitvoeringsorganisatie nodig: het Team Binnenstad. Juist in de binnenstad, met haar veelheid aan samenhangen en belangen op een beperkt oppervlak, is het risico anders groot dat de vertaling van de visie in concrete maatregelen vastloopt in veel afstemmen, coördineren en vergaderen. Voor de duur van het uitvoeringsprogramma wordt daartoe een (parttime) programmaleider aangesteld. Deze is eindverantwoordelijk, geeft sturing en hakt waar nodig knopen door, of schaaft op naar de stuurgroep. De programmaleider werkt met een klein kernteam. Team Binnenstad zit voorlopig in het Let's Gro pand op de hoek Grote Markt/ Poelestraat, een herkenbare en goed toegankelijke locatie.

5. Monitoring van effecten

De komende jaren zal er veel worden geïnvesteerd in de stad: niet alleen door de gemeente, maar naar verwachting ook door onze partners in de binnenstad. Natuurlijk willen we graag weten of deze investeringen ook effect hebben, en of we op de goede weg zitten, of dat we moeten bijsturen.

We hebben daarom opdracht gegeven na te gaan of het mogelijk is om met de gegevens die we nu al regelmatig verzamelen (zoals Detailhandelsmonitor, Passantenmonitor, Leefbaarheidsmonitor, Vestigingsregister inclusief arbeidsplaatsen) een bruikbare binnenstadsmonitor samen te stellen. Dit najaar zal daar meer duidelijkheid over zijn.

6. Uitvoeringsprogramma 2016 - 2021

We hebben Bestemming Binnenstad vertaald in een groot aantal acties, projecten en maatregelen. In het bijgevoegde uitvoeringsprogramma zijn de herinrichtingsopgaven geordend naar gebied: Grote Markt, West, Oost, Diepenring of de binnenstad als geheel. Maatregelen buiten de Diepenring zijn gemakshalve toegedeeld aan West of Oost. De overige acties en projecten zijn geordend overeenkomstig de thema's van het visiedocument Bestemming Binnenstad. Dit projectenoverzicht staat in bijlage I. In bijlage II volgt vervolgens een korte beschrijving per project. Tot slot wordt een plattegrond gepresenteerd met daarin een overzicht van de projecten in de Binnenstad (bijlage III).

Herinrichting openbare ruimte

Bij veel projecten gaat het om herinrichting van de openbare ruimte. In de eerste plaats betreft dat natuurlijk de straten waar de bussen verdwijnen. Maar het gaat bijvoorbeeld ook om het verbeteren van de aanlooproutes, het inrichten van de nieuwe routes voor bus- en autoverkeer en het verplaatsen van de taxistandplaats van de Grote Markt naar het Kwinkenplein.

Omtrent de openbare ruimte is een aantal bijzondere en nieuwe opgaven geformuleerd, onder de term 'opfrissen' van de openbare ruimte. Het gaat daarbij om het aanpakken van enkele wat sleets geworden plekken in de binnenstad, die zo weer een nieuw en verrassend gezicht kunnen krijgen, maar ook om het opschonen van het aantal verkeersborden in de binnenstad. Daarnaast hebben wij het Pleinen-project geformuleerd. Daarmee willen we – naast natuurlijk de Grote Markt, zie hierna – een aantal andere meer of minder bekende 'pleinen' in de binnenstad in het zonnetje zetten en een impuls geven. Op de korte termijn gaat het bijvoorbeeld om het 'Minerva-plein' (hoek Munnekeholm/Zuiderdiep). Het verdwijnen van de bussen biedt hier nieuwe kansen. Zowel de aanpak van sleetse plekken als het Pleinen-project zijn ideeën die we nader gaan concretiseren bij het werken aan de Leidraad inrichting openbare ruimte. Daarbij gaan we de stadgers nadrukkelijk betrekken. Dat kan onder andere via Let's Gro.

Bij alle herinrichtingsprojecten nemen we een groot aantal aandachtspunten mee die bij moeten dragen aan een betere verblijfskwaliteit. Het gaat dan om onder andere duurzaamheid, groen, water, terrassen, speelmogelijkheden, het 8-80 perspectief, stallingsmogelijkheden en gedragsbeïnvloeding van fietsers via de inrichting. Vanzelfsprekend hoort daarbij ook Schoon, Heel en Veilig. Onderwerpen die nog in procedure zijn of waarvoor binnenkort nieuw beleid wordt ontwikkeld (bijvoorbeeld reclamebeleid en parkeerbeleid) nemen we zoveel als mogelijk direct mee in de planvorming.

De mogelijkheden voor verduurzaming zijn door het bijzondere en historische karakter van de binnenstad anders dan in een willekeurige buitenwijk. Maar er liggen wel degelijk kansen. De komende tijd onderzoeken we of en hoe we die kunnen verzilveren. Groen en water zijn aspecten die we al nadrukkelijk meenemen bij de herinrichting van de openbare ruimte, mede vanwege de noodzaak van klimaatadaptatie. Daarnaast is er de bestaande regeling voor Groene Daken. Voor het tijdelijke alternatieve vervoer aan de westkant tussen Zuiderdiep en A-kerkhof willen we een niet-fossiele oplossing. Datzelfde zal gelden voor een nader uit te werken alternatief vervoerssysteem op binnenstadsniveau, ter uitwerking van het Gastvrijheidsprogramma. Maar kunnen we bijvoorbeeld ook het taxivervoer en de bevoorrading vergroenen? Wat zijn daar de mogelijkheden en beperkingen, in

termen van bijvoorbeeld regelgeving, wetgeving en/of exploitatie (-kosten)? Voor wonen geldt bij nieuwbouw al: energieneutraal tenzij. Wat zijn de mogelijkheden voor ver(nieuw)-bouw, rekening houdend met het historische karakter van de binnenstad? Voor monumenten hebben we daarvoor De Groene Zaak: onderdeel van het energieloket Groningen woont Slim, waar particulieren advies kunnen krijgen voor verduurzamen van de woning. Maar voor niet-monumenten?

Overige thema's

Naast herinrichting zijn er clusters van maatregelen rond verschillende andere thema's. We noemen bijvoorbeeld de verdere verbetering van de beleving en het verblijfsklimaat, door het uitvoeren van een Gastvrijheidsprogramma, het faciliteren van ondernemerschap, stadsdistributie (andere venstertijden, gerichte en op termijn 'slimmere' handhaving en stimuleren van zero emissie), het stimuleren van het wonen in de binnenstad voor verschillende doelgroepen (met als start deze zomer een manifestatie Wonen in de Binnenstad) en meerdere maatregelen rond het stallen van fietsen, zoals uitbreiding van het aantal fietsparkeervakken en het verbeteren van bestaande voorzieningen, maar ook met een inzet op handhaving door een gedragscampagne (zoals we met succes hebben gedaan bij de Slimme Routes), een fietsparkeerkaart en – op piekmomenten – fietsparkeercoaches.

Bijzondere positie Grote Markt

De Grote Markt neemt een bijzondere positie in. Aan de oost- en zuidzijde verdwijnen de bussen. Aan de oostzijde komt de nieuwe Oostwand met daarachter de Nieuwe Markt en het Groninger Forum, inclusief de nieuwe ondergrondse stalling en parkeergarage. En rond de Noordwand zullen we te zijner tijd de mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling nader verkennen. Maar de Grote Markt is natuurlijk meer dan alleen de randen. Het is bij uitstek de huiskamer en het visitekaartje van de stad. We maken daarom van de Grote Markt een aparte integrale ontwerpogave.

7. Wat doen we dit jaar?

We zijn intussen al hard aan de slag met het realiseren van de ambities van Bestemming Binnenstad.



- De voorbereidingen voor de inrichting van de nieuwe route voor openbaar vervoer en het autoverkeer aan de westzijde van de binnenstad zijn in volle gang.
- Daarbij hoort een nieuwe binnenstadshalte ter hoogte van de Westerhaven.
- Ook zijn we bezig met het organiseren van tijdelijk alternatief vervoer tussen de Westerhaven en het Gedempte Zuiderdiep, voor het moment dat de bussen verdwijnen uit de Astraat/Brugstraat/Munnekeholm.
- Gelijk op met de ontwikkeling van de Leidraad inrichting openbare ruimte werken we verder aan eerste ontwerpen voor de herinrichting van Astraat, Brugstraat en Munnekeholm, samen met betrokkenen en de raad.
- In dat kader onderzoeken we ook de mogelijkheden van een eventueel plein bij de Der Aa-kerk en voor het 'Minerva-plein' (kop Zuiderdiep);
- We gaan door met de uitvoering van de visie A+-kwartier.

Daarnaast gaat bijvoorbeeld in de tweede helft van 2016

de Binnenstadscampagne van start, beginnen we met de planvorming voor de Diepenring, verbeteren we de kwaliteit van een aantal bestaande stallingsvoorzieningen en organiseren we de Woonmanifestatie Binnenstad. Ook hopen we in samenspraak met de betrokken ondernemers te komen tot nieuwe afspraken over venstertijden, de handhaving daarvan en (experimenten met) groenere bevoorrading. In 2017 krijgen deze projecten een vervolg, richting voorlopig of definitief ontwerp en uitvoering. Dan beginnen we onder andere ook met experimenten met alternatief vervoer. Voor het overige verwijzen we u naar het bijgevoegde Uitvoeringsprogramma.

Kortom: er is werk aan de winkel!

I. Projectenoverzicht uitvoeringsprogramma 2016-2021

	onderdeel pakket raming 22,5 mln.; nu 1 mln. (jaarlijks) beschikbaar
	gedekt uit andere bron
	nog geen raming beschikbaar en/of nog geen dekking beschikbaar
	gevraagd aanvullend krediet 1,4 mln. raad juni 2016
jaartal	jaar waarin project gereed is

Project	Gebied	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Kostenraming	Dekking + bron
A Leidraad herinrichting openbare ruimte									
Leidraad herinrichting openbare ruimte	bistad	2016	2017						
B Herinrichting: Grote Markt									
1 Herinrichting Grote Markt	GM					2020		PM	
2 Fietsroute Grote Markt	GM					2020		PM	
3 Inrichting Nieuwe Markt, verbinding met Grote Markt	GM				2019			2.000.000	Forum
4 Gebiedsontwikkeling Noordwand	GM							PM	
C Herinrichting: West									
5 Herinrichting Astraat/Brugstraat	West		2017						1 mln. (s)
6 Herinrichting Munnekeholm	West		2017						1 mln. (s)
7 Verbeteren aanlooproute vanaf Hoofdstation: * verbeteren aansluiting station-Werkmanbrug	West						2021	PM	Spoorzone
8 Fiets: Slimme route West	West		2017					650.000	Fietsstrategie
9 OV: herinrichting route Eeldersingel/Westerhaven/Aweg	West		2017						1 mln. (s)
10 OV: nieuwe centrumhalte kop Westerhaven/Aweg	West		2017						1 mln. (s)
11 Onderzoek alternatief vervoer West	West		2017						
12 Nieuwe route autoverkeer west	West								1 mln. (s)
13 Gebiedsontwikkeling Haddingestraat/Pelsterstraat	West							PM	
14 Gebiedsontwikkeling Historisch Museumkwartier	West		2017					PM	
15 A-kwartier: uitvoering visie	West							3.930.000	o.a. ISV, Wonen

Project	Gebied	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Kostenraming	Dekking + bron
D Herinrichting: Oost									
16 Herinrichting Oosterstraat	Oost					2020			1 mln. (s)
17 Herinrichting Gelkingestraat	Oost					2020			1 mln. (s)
18 Herinrichting Oude Ebbingestraat	Oost						2021		1 mln. (s)
19 Herinrichting Kwinkenplein (incl. taxistandplaats)	Oost						2021		1 mln. (s)
20 Verbeteren aanlooproute vanaf Sontplein:	Oost								
* aanleg fiets-/voetgangersbrug Eemskanaal	Oost							4.000.000	Eemskanaalzone
* herinrichting route via Oosterkade	Oost							PM	
* herinrichting Steentilbrug	Oost							PM	
21 Verbeteren aanlooproute vanaf P-garage Boterdiep:	Oost								
* aanleg 3e in-/uitgang P-garage Boterdiep	Oost	2016						gereed	
* herinrichting Boterdiep en Korenstraat	Oost	2016						gereed	
22 Aanlooproute vanaf OV-centrumhalte Diepenring:	Oost								
* herinrichting St.Jansstraat	Oost				2019				
23 Onderzoek alternatief vervoer Oost	Oost				2019				1 mln. (s)
24 OV: vergroten centrumhalte Zuiderdiep	Oost				2019			PM	
25 Gebiedsontwikkeling Muziekschool/Kunstencentrum	Oost							PM	
E Herinrichting: Diepenring									
26 Herinrichting Diepenring	Diepen			2017					1 mln. (s)
27 Nieuwe brug bij Kattendiep	Diepen				2019				1 mln. (s)
28 OV: nieuwe haltes bij Schouwburg en Provinciehuis	Diepen				2019				1 mln. (s)
29 Fiets: Slimme route Oost via Diepenring	Diepen			2017					1 mln. (s)
30 Visie Wonen op het water (incl. aanpak onderhoud)	Diepen			2017				regulier	

Project	Gebied	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Kostenraming	Dekking + bron
F Opfrisbeurt openbare ruimte									
31 Opschonen verkeersborden in de binnenstad	bistad		2017					PM	
32 Aanpak sleetse plekken: inventarisatie	bistad		2017					PM	
33 Pleinen-project binnenstad: inventarisatie	bistad		2017					PM	
G Verbeteren beleving en verblijfsklimaat									
34 Toeristische visie binnenstad (incl. hotels)	bistad		2017					regulier	
35 Programmering (evenementen, klein/groot)	bistad			continu				300.000 / jaar	
36 Gastvrijheidsprogramma, o.a.: free wifi service free wifi service bezoekers, standplaats touringcars parkeergarages voorportaal binnenstad, vergroten toegankelijkheid anders mobielen, bewegwijzering	bistad			continu				PM	
H Een aantrekkelijk winkellandschap									
37 Inspelen op veranderend winkellandschap	bistad			continu				regulier	
38 Acquisitie nieuwe (retail- en horeca) formules	bistad			continu				regulier	
39 Evaluatie winkeltijdenbeleid (avond), pilots	bistad				2019			regulier	
40 Masterplan warenmarkt (visie)	bistad	2016						regulier	
I Ruimte voor kenniseconomie									
41 Aanpak Slimme Binnenstad (Smart City): voor en door bewoners, bezoekers en ondernemers	bistad		2017					PM	
42 Faciliteren van ruimte voor kleinschalige werkvormen, vernieuwende kantoor- en/of productiegebouwen	bistad	2016						PM	

Project	Gebied	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Kostenraming	Dekking + bron
J Wonen in en direct bij de binnenstad									
43 Stimuleren wonen voor verschillende doelgroepen	bistad			continu				regulier	Woonvisie
* Start: Woonmanifestatie Binnenstad	bistad	2016							Woonvisie
44 Verkennen (her)ontwikkelmogelijkheden	bistad			continu					Woonvisie
K Bereikbaarheid: fiets en fietsparkeren									
45 Experimenten met fiets in voetgangersgebied	bistad			continu				150.000 per jaar	Fietsstrategie
46 Aanvalsplan fietsparkeren	bistad							PM	
47 Ontwikkelen handhavingsbeleid (i.c.m. uitbreiding stallingsmogelijkheden en gedragsbeïnvloeding)	bistad		2017					PM	
L Bereikbaarheid: bevoorrading/logistiek									
48 Andere venstertijden i.c.m. slimmer handhaven	bistad	2016						PM	
49 Verdere uitwerking Green Deal stadsdistributie	bistad			continu				PM	
M Communicatie									
50 Binnenstadscampagne	bistad			continu					
N Monitoring									
Monitoring	bistad			continu				PM	

II Korte beschrijving per project

A. Leidraad herinrichting openbare ruimte (gereed 2017)

De ambities en opgaven die volgen uit de visie Bestemming Binnenstad zijn breed, talrijk en divers. De schaarse ruimte in de binnenstad vraagt dat we de afwegingen integraal, expliciet en helder maken. We stellen daarom een leidraad op voor de inrichting van de openbare ruimte, zodat de vertaling van de visie ook wordt gemaakt op het niveau van de binnenstad en niet alleen per individueel project of locatie. Voor nadere toelichting zie hoofdstuk.

B. Herinrichting Grote Markt

1. Herinrichting Grote Markt (gereed 2020)

Het opnieuw inrichten van de Grote Markt als hét hart van de binnenstad is het sluitstuk van de uitvoering van de visie Bestemming Binnenstad. Als de bussen de nieuwe route rijden en het Forum is geopend, ontstaat de ruimte om met de Grote Markt aan de slag te gaan. Het is een unieke kans de betekenis van de Grote Markt opnieuw te formuleren en te vertalen in een nieuw inrichtingsplan.

Het tijdelijke Informatiecentrum verdwijnt, maar laat ook een leegte achter. De loop en fietsstromen veranderen en ook het gebruik en karakter van het plein zal met de nieuwe Oostwand en Groninger Forum niet hetzelfde meer zijn. Wat de opgaven zijn, wat we hier mee willen en wat mogelijk is, is een gezamenlijk vraagstuk voor de hele stad (gebruikers, bewoners, ondernemers, etc.). We gaan een ontwerpproces inrichten, met participatie als centrale lijn.

2. Fietsroute Grote Markt (gereed 2020)

Vanaf 2019 rijdt de bus niet meer over de Grote Markt en dus ook niet meer door Oosterstraat en Gelkingestraat. Zo ontstaat ruimte om de noord-zuid fietsroutes uit de Fietsstrategie opnieuw in te richten. De Gelkingestraat is daarin benoemd als fietsstraat en met een fietsroute over de Grote Markt wordt deze rechtstreeks verbonden met de Oude Ebbingestraat. De manier waarop de fiets over de Grote Markt kan rijden is een vraagstuk in de totale opgave voor het plein (zie hierboven), met specifieke aandacht voor de overgangen naar de Gelkingestraat en Oude Ebbingestraat.

3. Inrichting Nieuwe Markt, verbinding met de Grote Markt (gereed 2019)

Door de complete vernieuwing van de Oostwand van de Grote Markt wordt het plein aan de oostzijde 17 meter kleiner. De nieuwe gebouwen worden naar voren verplaatst en de bebouwingsdiepte van deze panden halveert bijna. Daardoor ontstaat er tussen deze wand en de Schoolstraat een nieuw plein: De Nieuwe Markt. Het Groninger Forum komt ook op dit plein te staan. Het plein krijgt een eigen identiteit als een nagenoeg volledig door bebouwing omsloten geheel. Het ontwerp en de aanleg van het plein is een deelontwikkeling binnen het project Grote Markt Oostzijde/Groninger Forum.

4. Gebiedsontwikkeling Noordwand (PM)

In het verleden zijn al diverse plannen en ontwerpen gemaakt voor de vernieuwing van de noordwand van de Grote Markt. Na de bouw van het Forum en de Oostwand willen we daar opnieuw mee aan de slag. Samen met de stad, belanghebbenden, ondernemers, etc. gaan we te zijner tijd werken aan visie voor de noordwand waarin winkelen, wonen, werken en andere functies een plaats kunnen krijgen. Mochten er in de tussentijd ontwikkelingen aanleiding geven om deze aanpak naar voren te trekken dan zullen we dat voorleggen.

C. Herinrichting West

Met het besluit om de bussen niet meer door het hart van de binnenstad via de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm te laten rijden, ontstaat de mogelijkheid om in deze straten fors meer ruimte te geven aan de voetganger en de fietser. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in het herinrichten van het 'binnenstadsdeel' (Brugstraat, Astraat en Munnekeholm, inclusief de toekomstige pleinen bij A-kerk en Minerva) en de fysieke aanpassingen op de nieuwe busroute (Eeldersingel-Westerhaven). De afstemming met de omgeving (eigenaren, ondernemers, bewoners) is essentieel in de te maken keuzes. Zie voor een nadere uitwerking van deze opgave ook het raadsvoorstel Inrichtingsplan Bussen over West (juni 2016).

5. Herinrichting Astraat/Brugstraat (gereed 2017)

De route Astraat/Brugstraat verbindt het winkelgebied Westerhaven, de parkeergarage en de nieuwe bushalte Westerhaven met het hart van de binnenstad. Voor deze straten wordt een integraal ontwerp gemaakt waar de voetganger (10.000 per dag) en fietser (tot 25.000 per dag) centraal staan. In dat ontwerp moet echter ook plek zijn voor bevoorradingsverkeer, bestemmings(auto)verkeer en taxi's. Opgaves zijn het integraal ontwerpen van terras-, verblijfsgebied, fietsparkeren en bevoorradingsplekken waarbij de toegankelijkheid, bereikbaarheid en bruikbaarheid voor iedereen een vereiste is. De overgang van de nieuwe centrumhalte/Westersingel naar de Astraat is een belangrijk onderdeel van de ontwerpogave.

6. Herinrichting Munnekeholm (gereed 2017)

De noord-zuidroute Munnekeholm krijgt meer verblijfsfunctie dan nu, die vooral ook tot uitdrukking komt op de pleinlocaties voor de A-kerk en Minerva. Het verdwijnen van de bus- en autoroute geeft hiervoor de ruimte. Er wordt een integraal ontwerp gemaakt voor deze route, waarin voetganger en fietser centraal staan en waarin rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van noodzakelijk bevoorradings- en bestemmingsverkeer, de groenstructuur

rondom de kerk en het integreren van fietsparkeren in de directe omgeving. De confrontatie van verblijven met gemotoriseerd verkeer (auto, bevoorrading) is een ontwerpogave.

7. Verbeteren aanlooproute vanaf Hoofdstation (gereed 2021)

Door de ontwikkeling van het stationsgebied wordt het historische hoofdgebouw weer de centrale toegang naar de treinen. De herinrichting van het voorplein en het verbeteren van de looproute van het stationsgebouw naar de Werkmanbrug maakt deel uit van het project Groningen Spoorzone. Een verbeterde route versterkt de relatie met de binnenstad.

8. Fiets: Slimme route West (gereed 2017)

Sinds 2013 promoten we twee fietsroutes van en naar Zernike Campus, als alternatief voor de route Zonnelaan, de zogenaamde Slimme Routes. De oostelijke route loopt via Park Selwerd en de westelijke Slimme Route voert via het Jaagpad langs het Reitdiep. Deze laatste willen we doortrekken zodat al vanaf het Hoofdstation een optimale fietsroute naar Zernike ontstaat, waarmee we willen bereiken dat minder fietsers tussen Hoofdstation en Zernike Campus door de binnenstad fietsen. Daarnaast beogen we een verlichting van het zwaar belaste bussysteem als meer studenten voor de fiets kiezen in plaats van de bus. Het exacte tracé voor deze fietsroute moet nog worden bepaald.

9. OV: herinrichting route Eeldersingel/Westerhaven/Aweg (gereed 2017)

De nieuwe busroute aan de westkant van de binnenstad loopt over de Westerhaven, de Eeldersingel en Emmasingel naar het Gedempte Zuiderdiep. De nieuwe route voor de bussen brengt herinrichtingsopgaven met zich mee. Een adequate afwikkeling van het busverkeer is vanuit zowel reizigersoogpunt als gezien vanuit de exploitatie van belang. De belangrijkste fysieke aanpassingen zijn de inrichting van de Westerhaven als busroute en een ingrijpende reconstructie van de kruising bij de Eendrachtskade-Westerhaven-Eeldersingel-

Paterswoldseweg. Langs de Westerhaven komt een parallelweg ter ontsluiting van de aanwezige woningen en winkels en de parkeergarage Westerhaven. Bij het ontwerp is rekening gehouden met de verkeersstromen na de ombouw van Ring Zuid.

10. OV: nieuwe centrumhalte kop Westerhaven/Aweg (gereed 2017)

Onderdeel van de nieuwe busroute is het realiseren van de nieuwe centrumhalte Westerhaven aan de westzijde van de binnenstad. Deze halte komt te liggen op de kruising Westerhaven/Aweg en maakt zo alle bus- en reizigersbewegingen op één locatie mogelijk. Er is een integraal ontwerp gemaakt om enerzijds de doorstroming van bussen en auto's goed te organiseren en anderzijds de fietsroutes en voetgangersverbindingen tussen binnenstad en de westelijke schilwijken te waarborgen. Het gebied rondom de nieuwe centrumhalte wordt voetgangersvriendelijk ingericht, het is de entree naar de binnenstad voor de OV-reiziger. De verbindingen tussen halte en Astraat, halte en Westerkade, Westerkade en Astraat zijn daarin erg belangrijk.

11. Onderzoek en exploitatie alternatief vervoer West (implementatie 2017)

Op het moment dat de bussen via de Eeldersingel-Westerhaven gaan rijden, moet er ook alternatief vervoer zijn als compensatie voor het vervallen van de halte A-kerk. Het alternatief wordt ingevuld met voertuigen die rijden op niet-fossiele brandstoffen. In 2016 doen we onderzoek naar de invulling van dit tijdelijke alternatief, zodat het in 2017 beschikbaar kan zijn. Inzet is daarbij om te experimenteren met verschillende vormen van vervoer en zo ervaring op te doen die later in een totaalaanpak kan worden gebruikt voor een vervoersconcept op binnenstadsniveau.

12. Nieuwe route autoverkeer West (gereed 2017)

Met het bestemmen van de Westerhaven voor de nieuwe busroute, wordt de (parkeer)route rond de binnenstad verlegd naar de Eendrachtskade/Aweg. De kruisingen Westersingel/Astraat, de nieuwe centrumhalte, kruising Hoendiep/Eendrachtskade/Aweg en de Eendrachtskade/Westerhaven zijn daarin ontwerp-opgaves om met alle aanpassingen en aandacht voor voetganger, fiets en bus toch ook de autobereikbaarheid te waarborgen. Ook de ontsluiting van de woningen en bedrijvigheid in dit gebied is daarin een vraagstuk. Uitgangspunt is de verkeerssituatie na de ombouw Ring Zuid. Het waarborgen

van de doorstroming op deze route voor auto en bus in de eerste jaren, tijdens de ombouw Ring Zuid, is een opgave op stedelijke schaal die ligt bij Groningen Bereikbaar.

13. Gebiedsontwikkeling Haddingestraat/Pelsterstraat

In het vigerende parkeerbeleid uit 2010 is de ambitie benoemd om de huidige parkeergarage Haddingestraat te onttrekken aan de openbaarheid, in de samenhang met de opening van de nieuwe Forumgarage. Op termijn biedt dit mogelijk ruimte voor een integrale gebiedsontwikkeling, ook al omdat de hoeveelheid autoverkeer in de Haddingestraat en Pelsterstraat dan sterk zal verminderen.

14. Gebiedsontwikkeling Historisch Museumkwartier

Rondom het Scheepvaartmuseum ontstaan kansen voor een integrale gebiedsontwikkeling in het Historische Museumkwartier. Dit gebied kan daarmee ook onderdeel worden van de aanlooproute van entreegebied Westerhaven naar de binnenstad.

15. A-kwartier: uitvoering visie

Voor het A-kwartier heeft de gemeenteraad in 2016 een visie vastgesteld voor het gehele gebied (Toekomstvisie A+ Kwartier, Samen op weg naar triple A). Vanaf 2016 gaan we aan van start met de uitvoering, zoals woningbouw, ombouw voormalige prostitutiepanden (met behulp van een subsidieregeling) en de aanpak van de herinrichting van de openbare ruimte. In juni 2016 wordt in aansluiting op de Toekomstvisie aan de raad het bestemmingsplan Vishoek, Hoekstraat en Muurstraat ter vaststelling voorgelegd.

D. Herinrichting Oost

Als de bussen niet meer over de Grote Markt en door de Oosterstraat/Gelkingestraat rijden, ontstaat de mogelijkheid om in deze straten prioriteit te geven aan de voetganger of de fietser. Onder herinrichting oost verstaan we de aanpak van de diverse aanlooproutes naar het centrum. De afstemming met de omgeving (eigenaren, winkeliers, bewoners, horeca, etc.) is essentieel in de te maken keuzes.

16. Herinrichting Oosterstraat (gereed 2020)

Het verdwijnen van de bus uit de Oosterstraat geeft de kansen om de potentie van deze winkelstraat te benutten. Als onderdeel van de aanlooproute vanaf het Sontplein/Damsterdiep gaan we daarom de inrichting verbeteren. Samen met de ondernemers, bewoners en aanpalende eigenaren maken we een integraal ontwerp waarmee de economische potentie van de straat beter tot zijn recht komt. Diverse functies komen hier bij elkaar: detailhandel, werken, wonen, horeca en wandelroute. De voetganger heeft voorrang, met ook ruimte voor de (doorgaande) fietser. Naast het fietsparkeren en de kansen voor vergroening is vooral bijzondere aandacht is nodig voor de aansluitingen op de kopse kanten: zowel bij het Gedempte Zuiderdiep als bij de Grote Markt/Poelestraat.

17. Herinrichting Gelkingestraat (gereed 2020)

Ook uit de Gelkingestraat verdwijnt de bus. Deze straat is in de Fietsstrategie een belangrijk onderdeel van de noord-zuidroute voor het (doorgaande) zuid fietsverkeer tussen Hereweg/Hereplein en de Oude/Nieuwe Ebbingestraat, via de Grote Markt. Dat vraagt iets van de inrichting en van afstemming met bijvoorbeeld de Oude Ebbingestraat. In het ontwerp moeten echter ook de andere functies in de straat zoals horeca (terrassen) en uitgaans-gelegenheden worden meegenomen. Onderdeel van de ontwerpogave is het bereiken van een soepele, veilige fietsroute ter plaatse van de aansluiting van de Gelkingestraat op het Gedempte Zuiderdiep.

18. Herinrichting Oude Ebbingestraat (gereed 2021)

In de Oude Ebbingestraat kan door het verdwijnen van de bussen en het autoverkeer een aantrekkelijk economisch en woonklimaat worden gerealiseerd. De breedte van de straat geeft diverse mogelijkheden voor een integraal samenhangend ontwerp, waarin de voetganger en fietser optimaal de ruimte krijgen. De overgang van de Ebbingestraat naar het Kwinkenplein, met hierop de autoluwe route naar de Rode Weeshuisstraat, is een belangrijke ontwerpogave, met juist op deze locatie door de aanwezige breedte goede

kansen voor vergroening. Daarnaast vraagt het een heldere aansluiting met de aanlooproute vanaf de Boterdiepgarage.

19. Herinrichting Kwinkenplein (gereed 2021)

Op het Kwinkenplein komen vanuit diverse richtingen straten bij elkaar. De verkeersstromen veranderen en verminderen doordat de Oude Ebbingestraat autovrij wordt en de Kreupelstraat twee richtingen autoverkeer krijgt. Het is de intentie om de taxistandplaats van de Grote Markt te verplaatsen naar het Kwinkenplein. Bij het ontwerp en de inrichting zoeken we de samenwerking met de taxibranche, waarbij we ook andere standplaatsen willen onderzoeken, zoals een nachtstandplaats nabij de Poelestraat.

Om zoekverkeer te beperken, behouden we op deze locatie alleen de gehandicapten-parkeerplaatsen. De veranderingen op het plein moeten samenkomen in een integraal ontwerp.

20. Verbeteren aanlooproute vanaf Sontplein (planning PM)

Met het verbeteren van deze aanlooproute sluiten we niet alleen het entreegebied Damsterdiep beter aan op het stadshart (via Steentilstraat/Oosterstraat), maar versterken we ook de verbinding tussen Sontplein/Ikea en de binnenstad. We pakken de schakels op deze route gefaseerd aan:

(verkeersknelpunt bij het Schuitendiep/Steentilbrug (aanleg nieuwe brug Kattendiep), herinrichting looproute Oosterkade, en een nieuwe fiets-/voetgangersbrug over het Eemskanaal.

21. Verbeteren aanlooproute vanaf P-garage Boterdiep (gereed 2016/PM)

Door het realiseren van de derde (zuidelijke) uitgang van de Boterdiepgarage en de aanpak van het Boterdiep en de Korenstraat is het logische begin van de aanlooproute naar de binnenstad gemaakt.

22. Aanlooproute vanaf OV-centrumhalte Diepenring (gereed 2019)

Vanaf de nieuwe bushalte op de Diepenring bij provinciehuis/Schouwburg ontstaat een nieuwe aanlooproute naar de Grote Markt en verder. Dit vergt een herinrichting van de Sint Jansstraat. Vooral voetgangers en fietsers

komen hier bij elkaar, maar tegelijkertijd is het eerste gedeelte van de route (vanaf de Diepenring) ook de toegang naar de nieuwe Forum-garage en de parkeergarage Provinciehuis. Daarnaast is beperkt detailhandel en horeca aanwezig, en natuurlijk beeldbepalende elementen zoals het provinciehuis en de Martinikerk.

23. Onderzoek en exploitatie alternatief vervoer Oost (operationeel 2019)

Als de busroute van de Grote Markt naar de Diepenring wordt verplaatst, willen we vanuit gastvrijheidsperspectief en voor minder mobiele mensen een alternatief vervoersconcept op binnenstadsniveau beschikbaar hebben. Vanaf 2016 doen we onderzoek naar de mogelijke invulling van dit vervoer, waarbij wordt gestart met een pilot aan de westzijde vanaf half 2017. (Zie ook project 11.)

24. OV: onderzoek vergroten centrumhalte Zuiderdiep (realisatie 2019)

Door het verdwijnen van de bushalte op de Grote Markt neemt het belang van de huidige halte Zuiderdiep (oost) voor de binnenstad toe. Het is denkbaar dat het aantal in- en uitstappers daar zal toenemen en dat we daarom mogelijk de ruimte bij de haltes moeten vergroten.

25. Ontwikkeling Muziekschool/Kunstencentrum

We willen onderzoeken of we met deze locatieontwikkeling ook de Sint Jansstraat een impuls kunnen geven. (Zie ook project 22)

E. Herinrichting: Diepenring

Om het openbaar busvervoer van de Grote Markt naar de oostelijke Diepenring te kunnen verplaatsen, zijn meerdere maatregelen nodig op de Diepenring. De kern van deze maatregelen is het waarborgen van afgesproken rijtijden voor het busverkeer en de verkeersveiligheid en doorstroming van al het al aanwezige auto- en fietsverkeer. De afstemming met de omgeving (eigenaren, winkeliers, bewoners, horeca, etc.) is essentieel in de te maken keuzes.

26. Herinrichting Diepenring (gereed 2017)

De basis van het nieuwe profiel op de Diepenring is het wijzigen van de inrichting van de straten van twee naar één rijstrook en het aanbrengen van een aparte fietsstrook. Deze aanpassing gebeurt gelijktijdig met het groot onderhoud van de riolering over de gehele Diepenring. Belangrijke ontwerpogaves voor de gehele route zijn: het faciliteren van bevoorradingsverkeer, het parkeren voor bewoners en bezoekers (voortvloeiend uit de herijking van de Parkeervisie) en de inrichting van de kruisingen bij de bruggen.

27. Nieuwe brug bij Kattendiep (gereed 2019)

Om de bussen de route over de Diepenring binnen de maximale rijtijden te kunnen laten rijden, is het noodzakelijk een nieuwe (beweegbare) brug te realiseren in het verlengde van het Gedempte Kattendiep. Zo ontstaat een soepele en vlotte busroute. Dit geeft echter ook de mogelijkheid om de verkeerscirculatie voor auto- en fietsverkeer te optimaliseren tussen deze nieuwe brug en de Steentilbrug. We realiseren een éénrichtingscircuit rondom het water over beide bruggen. Daarmee ontstaat een verkeersveiligere en vlotte situatie op de Steentilbrug, wat weer bijdraagt aan de aantrekkelijke aanlooproute tussen Damsterdiepgarage/Sontplein en de binnenstad.

28. OV: nieuwe haltes bij Schouwburg en Provinciehuis (gereed 2019)

Bij de herinrichtingsplannen voor de bussen oost wordt de nieuwe centrumhalte oost (Forum) gerealiseerd met een halteringslocatie voor de Stadsschouwburg en nabij het provinciehuis. Deze haltes worden via de Sint Jansstraat verbonden met het Forum en de Grote Markt.

29. Fiets: Slimme route Oost via Diepenring (gereed 2017)

In het kader van groot onderhoud aan de oostelijke en noordelijke Diepenring worden hier al direct nieuwe fietsvoorzieningen aangelegd (conform Fietsstrategie). Naast de rijbaan wordt over de hele lengte een aparte fietsstrook gerealiseerd. Deze nieuwe fietsroute is bedoeld als slim alternatief voor fietsverkeer dat nu nog door de binnenstad gaat.

30. Wonen op het water (visie 2017, uitvoering PM)

Als uitwerking van 'Wonen in Stad' (2015) ontwikkelen we een visie op wonen op het water, als onderdeel van de Watervisie. De uitspraak van de Raad van State dat woonschepen onder de Woningwet vallen, heeft grote gevolgen en biedt kansen. We denken daarom na over het (multifunctioneel) gebruik van de Diepenring, een (nieuwe) uitgiftesystematiek van ligplaatsen, potentiële locaties voor wonen op het water en afhankelijk van de (wettelijke) mogelijkheden een kwaliteitskader voor wonen op het water. De uitvoering van maatregelen verloopt via kleine stappen, want we hebben te maken met de huidige praktijk (eigendom, regelgeving, etc.) en middelen voor uitvoering zijn (nog) niet beschikbaar. Het realiseren van het toekomstbeeld vergt daarom waarschijnlijk een flinke periode.

F. Opfrisbeurt openbare ruimte

31. Opschonen verkeersborden in de binnenstad (gereed 2017)

Om meer rust te creëren in het straatbeeld, gaan we overbodige (verkeers) borden verwijderen. Rekening houdende met geldende wet- en regelgeving, inventariseren we welke borden aanwezig zijn, maar geen of slechts een beperkte functie hebben. Die halen we daarna weg.

32. Aanpak sleetse plekken (inventarisatie 2017)

De binnenstad krijgt een enorme ruimtelijke impuls. Grote delen worden heringericht en vernieuwd. Er zijn echter ook diverse plekken en gebieden die in kwaliteit langzaam achteruit gegaan zijn en als 'sleets' kunnen worden betiteld. Zij dreigen een negatieve invloed te hebben op de binnenstadsbeleving. Daarom willen we ook de essentiële sleetse plekken in de openbare ruimte aanpakken: via regulier onderhoud, in samenhang met de herinrichtings-opgaves, of via een extra maatregel. We beginnen met een inventarisatie.

33. Pleinen-project Binnenstad (inventarisatie bij Leidraad 2017)

De binnenstad kent vele pleinen en pleintjes. Elk plein wordt gekenmerkt door zijn eigen ligging, aangrenzende bebouwing, programma achter de gevel en het gebruik. Als onderdeel van de Leidraad inrichting openbare ruimte, gaan we verkennen wat de betekenis van de afzonderlijke pleinen is voor de binnenstad en hoe we die kunnen versterken. We bekijken daarbij ook of we eventuele maatregelen direct mee kunnen nemen met de diverse herinrichtingsprojecten, zoals bijvoorbeeld de toekomstige pleinen bij de A-kerk en Minerva als onderdeel van de herinrichtingen in het westelijke deel van de binnenstad.

G. Verbeteren beleving en verblijfsklimaat

34. Toeristische visie binnenstad (uitwerking in 2017)

We gaan een visie maken op het toerisme in de (binnen)stad. In de stad komen vele bezoekers van culturele en commerciële voorzieningen, evenementen en erfgoed via verschillende (recreatieve) routes samen. Groningen is een plek waar mensen graag verblijven. De stad waar winkelen, eten, drinken, slapen, cultuur, historie en evenementen samensmelten tot een grote beleving. De werkgelegenheid die daarmee samengaat willen we vergroten (toeristische overnachtingen, banen, etc.) en daarmee verdienen ondernemers hun brood. In de visie komen de marketing en promotie van de binnenstad aan bod, inventariseren we de voorzieningenbehoefte ('trekkers') van bezoekers (verschillende doelgroepen) en wat daarin nu ontbreekt, kijken we naar het hotelaanbod in de binnenstad en benoemen we welke kansen voor (nieuw) ondernemerschap kunnen worden gefaciliteerd. De uitvoering van de visie doen we samen met belanghebbenden en Gastvrij050.

35. Programmering evenementen (uitvoering jaarlijks/continu)

Jaarlijks wordt een evenementenprogramma opgesteld voor de binnenstad. Dit evenementenprogramma wordt samen met Marketing Groningen en de GCC ontwikkeld en is nadrukkelijk ook bedoeld om de loop naar de binnenstad te stimuleren. Onderdelen zijn de festivals, gastvrijheidsacties bij evenementen, tentoonstellingen, de winterprogrammering, etc. Ter stimulering van organisatoren is een jaarlijks budget als subsidie (maximaal 25%) beschikbaar.

36. Gastvrijheidsprogramma (continu)

De bezoeker van binnensteden is veeleisend en verwacht naast een goed ingerichte openbare ruimte (als voetganger) ook een prettige en gastvrije ontvangst. Gastvrijheid is een breed begrip, waarin wij ernaar streven om de bezoeker (Stadler, toerist, gezinnen, jongeren/ouderen, etc.) zich zo welkom mogelijk te laten voelen, zodat herhaalbezoek wordt uitgelokt. Dit betekent het doorontwikkelen, beheren en vermarkten van de binnenstad als totaalproduct. Onze partners, zoals GCC, KHN en CVAH, nemen daarin het voortouw en onze gemeentelijke rol bestaat uit het faciliteren van dat proces. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het terras- en reclamebeleid, bewegwijzering, digitale meertalige informatie, standplaatsen voor touringcars, parkeergarages en P+R als visitekaartje, toegankelijkheid voor anders mobielen, etc. De gratis wifi-internet-service blijven we de eerstkomende jaren continueren. Uiteindelijk ontstaat zo een merk Groningen.

H. Een aantrekkelijk winkellandschap

37. Inspelen op een veranderend winkellandschap (start 2017)

Het winkellandschap van Groningen maakt de komende jaren een fysieke verandering door. De binnenstad wordt toegankelijker, bussen verdwijnen en aanlooproutes worden heringericht. Samen met de GCC en vastgoedeigenaren willen we onderzoeken hoe we hier actief op kunnen inspelen. De GCC werkt aan de Retailagenda, een visie op de (door-) ontwikkeling van de detailhandel en/of de bredere binnenstad van Groningen. Via de RetailDeal willen wij ook werk maken van deze Retailagenda (organiseren van stakeholders-bijeenkomsten, opstellen van een actieplan, keuzes in het winkelareaal en afstemmen van beleid in regionaal perspectief). De leegstand van de stad Groningen is één van de laagste van de regio. Vanwege de ontwikkelingen in de detailhandel, beraden we ons op een gemeentelijke rol bij de uitfasering/transformatie van detailhandelsvastgoed.

38. Acquisitie nieuwe formules

Ons doel is dat Groningen de belangrijkste winkelstad van Noord-Nederland blijft. Uit de jaarlijkse detailhandelsmonitor komt naar voren dat consumenten nog altijd bepaalde ketens/formules missen in de binnenstad. We doen op dit moment zelf geen actieve acquisities ten aanzien van deze nieuwe formules, maar werken wel samen met intermediairs & vastgoedeigenaren en bepalen zo onze bijdrage in het actief uitrollen van de rode loper (jaarlijks marktoverleg met het intermediairnetwerk rondom detailhandel). Daarnaast gaan we de mogelijkheden voor herontwikkeling en herverkaveling van (bestaand en leegstaand) vastgoed voor nieuwe retail- en horecaformules verkennen.

39. Evaluatie winkeltijdenbeleid, pilots (evaluatie 2019)

Bij een gastvrije binnenstad horen openingstijden die passen bij de wensen van de bezoekers. Over de huidige winkeltijden is op onderdelen discussie (zondagopenstelling en avondopenstelling). Niet alle mogelijkheden worden door winkeliers gebruikt (avondopenstelling tot 22.00 uur) en ondernemers (via GCC) zijn zelf aan zet om koers te bepalen ten aanzien van de koopavond(en). We willen daarom in 2019 opnieuw naar onze winkeltijdenverordening kijken, met op verzoek van ondernemers ruimte voor pilots (bijvoorbeeld koopnacht).

40. Masterplan warenmarkt (visie) (masterplan 2016)

Samen met de marktondernemers denken we na over de randvoorwaarden voor een toekomstbestendige markt die de levendigheid in de binnenstad positief beïnvloedt. De markt is een belangrijke economische motor voor de binnenstad als grootste verse 'supermarkt' en werkgelegenheid voor circa 300 medewerkers. We stellen daarom in 2016 een masterplan op om de warenmarkt te versterken, met als uitgangspunt de Vismarkt als kernlocatie voor de warenmarkt en de Grote Markt als verblijfslocatie, beschikbaar voor evenementen. Het doel is de economische positie van de markt te versterken door deze als één geheel te organiseren, met een verrassend, levendig, vitaal en divers aanbod en met optimale looproutes. De visie leidt vervolgens tot fysieke aanpassingen in de openbare ruimte om de markt te faciliteren. Daarvoor zijn nog geen middelen beschikbaar.

I. Ruimte voor kenniseconomie

41. Aanpak Slimme binnenstad (Smart City) (verkenning 2017)

Verschillende steden (bijvoorbeeld Rotterdam en Amsterdam) werken met een Smart City-strategie en programma. Wij zien de toegevoegde waarde van nieuwe technologische mogelijkheden voor bewoners, bezoekers en ondernemers van onze (binnen)stad en gaan daarom nader verkennen hoe een Smart City-aanpak de binnenstad kan versterken. Op basis van de resultaten definiëren we daarna de vervolgcacties. We denken hierbij aan projecten op het gebied van: smart data, smart retail, digitale infrastructuur & smart logistics.

42. Faciliteren kleinschalige woon- en werkvormen, vernieuwende kantoor- en/of productieconcepten (verkenning 2016)

Een tendens in binnensteden is dat voormalige winkelpanden en wooneenheden steeds vaker gebruikt worden als kleinschalige productielocatie ('nieuwe ambacht') wordt hierbij vaak gebruikt. Het is hip, trendy en duurzamer om zelf (lokaal) producten te maken en te verkopen. Wonen en werken komen steeds meer samen en stimuleren zo de kruisbestuiving tussen kunsten, ambachten en technologie. Onze kenniseconomie is niet gebaat bij campussen alleen, maar vraagt stedelijke interactiemilieus, want de tech-sector verstedelijkt. In het A-kwartier merken we hoeveel behoefte er is voor deze

(toekomstige) kleinschalige werkruimtes. We willen verkennen hoe we vernieuwende woon-werk, kantoor- en/of productieconcepten in de gehele binnenstad kunnen stimuleren.

J. Wonen in en direct bij de binnenstad

43. Stimuleren wonen voor verschillende doelgroepen (continu, Woonmanifestatie 2016)

We zien een toenemende interesse in het wonen in en rond de binnenstad. Er is vraag naar nieuwbouw en de verkooptijden zijn kort. Diversiteit in doelgroepen is belangrijk voor een binnenstad in balans. In 'Wonen in Stad' (2015) hebben we gekozen voor regulering van kamerverhuur om ruimte voor andere doelgroepen te behouden en zo te stimuleren dat woonvormen voor diverse doelgroepen worden ontwikkeld. Dit doen we samen met markt partijen, corporaties en bewoners en we jagen dit aan met het organiseren van de Woonmanifestatie in 2016. Als overheid zetten we verder in op het ontwikkelen van plannen voor nieuwe doelgroepen voor vrijkomende gemeentelijk vastgoed en onderzoek naar mogelijkheden voor ingrepen in de openbare ruimte van de binnenstad, om de woonomgeving beter aan te laten sluiten op wensen van (potentiële) binnenstadsbewoners.

44. Verkennen (her)ontwikkelmogelijkheden (continu)

De binnenstad verandert continu en steeds ontstaan weer nieuwe mogelijkheden voor (her)ontwikkeling van panden en gebieden. In 'Wonen in Stad' (2015) is één van de speerpunten het realiseren van nieuwe woonvormen in de binnenstad voor diverse doelgroepen. Samen met de markt en ons eigen gemeentelijke vastgoedbeheer onderzoeken we de mogelijkheden voor (her)ontwikkelingen van de individuele locaties, zoals bijvoorbeeld de Cameralocatie.

K. Bereikbaarheid: fiets en fietsparkeren

45. Experimenten met fiets in voetgangersgebied (continu vanaf 2016)

Om de grote aantallen fietsers in de binnenstad goed en veilig af te wikkelen zijn soms creatieve oplossingen nodig. Elke locatie kent zijn eigen problematiek en daarom experimenteren we met oplossingen die het gedrag van fietsers beïnvloeden. Via inzet van middelen bij (inter)nationale onderzoeksprojecten (als cofinanciering) of het ontwikkelen en uitproberen van maatregelen met partners zoals de RUG, de Hanze Hogeschool en de Hogeschool Leeuwarden, testen we uit wat voor de Groningse situatie werkt en past. De binnenstad is daarvoor een ideale proeftuin.

46. Aanvalsplan fietsparkeren

Om goed om te kunnen gaan met het stallen van fietsen in de binnenstad stellen we een aanvalsplan fietsparkeren op. De grote aantallen fietsen in de stad noodzaken tot een grote, volgende stap in de aanpak. De kern daarvan is het onderscheid in voorzieningen voor kort stallen (vakken), middellang stallen (vaste voorzieningen op straat) en lang parkeren (in gebouwde voorzieningen langs de hoofdroutes). Voor de eerste maatregelen zijn al middelen beschikbaar vanuit de Fietsstrategie.

47. Ontwikkelen handhavingsbeleid (ontwikkeling 2016, implementatie 2017)

Alleen het aanbieden van voldoende, gedifferentieerde stallingsmogelijkheden is niet voldoende. Om ervoor te zorgen dat deze faciliteiten goed gebruikt worden en de overlast door gestalde fietsen afneemt, is ook handhaving nodig. We ontwikkelen daarom een beleid op basis van een positieve toon en zetten daarbij vooral in op gedragsbeïnvloeding ('opvoeding') en veel minder op 'straffen'. Voorbeelden daarvan zijn het promoten van stallingsmogelijkheden (nieuwe fietsparkeerkaart), het inzetten op gedragscampagnes (zoals Slimme Routes en Alle Richtingen tegelijk Groen) en het inzetten van fietsparkeercoaches op piekmomenten (positieve ervaringen bij de RUG).

L. Bereikbaarheid: bevoorrading/logistiek

48. Andere venstertijden, slimmer handhaven (invoering 2016/2017)

Samen met de ondernemers en de logistieke sector gaan we de stadslogistiek slimmer organiseren, bundelen en beter reguleren. Zo voorkomen we oncomfortabele drukte en gevaarlijke situaties in de binnenstad en stimuleren we slimme efficiënte, logistieke oplossingen. Daarom wijzigen we de venstertijden (langer in de ochtend, daarbuiten niet) en gaan we toe naar een strenger, maar op emissievrij vervoer gericht ontheffingenbeleid (buiten de venstertijden). De veranderingen die we voor staan zijn alleen succesvol als partijen zich houden aan regelgeving en daarom is handhaving noodzakelijk. Voor de langere termijn zetten we daarbij in op nieuwe technische hulpmiddelen (cameratoezicht en kenteken-herkenning, en/of scanauto's).

49. Verdere uitwerking Green Deal stadsdistributie (continu tot 2025)

In de landelijke Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (GDZES) werken we samen met vervoerders, verladers en ontvangers aan een nieuwe aanpak van stedelijke logistiek. Het doel is de binnenstad in 2025 emissievrij (elektrisch, met waterstof, op de fiets) te bevoorraden, geheel in lijn met onze ambitie in 2035 als stad energieneutraal te zijn. Gezamenlijk werken we aan innovatieve oplossingen die gaan over (een combinatie van) organisatie, technologie, regelgeving en gedrag.

Het stimuleren van de inzet van emissievrije voertuigen stimuleren is daarvan het begin, maar we willen toe naar Smart Logistics: innovatie in bundeling, logistieke hubs, nieuwe vervoervormen en nieuwe brandstoffen. Daartoe ontwikkelen we in de komende jaren pilots en projecten.

M. Communicatie (zie hoofdtekst)

50. Binnenstadscampagne

Communicatie is een integraal onderdeel van de hele binnenstadsaanpak. Bij elk project of maatregel kennen we aan participatie een hoge waarde toe. Ter ondersteuning van de uitvoering van het programma als geheel ontwikkelen we een overkoepelende communicatiecampagne onder de noemer: Binnenstad 050 - ruimte voor jou.

N. Monitoring (zie hoofdtekst)

Om te weten of de investeringen leiden tot de beoogde resultaten en of bijsturing noodzakelijk is, onderzoeken we de samenstelling van een binnenstadsmoitor.

III Plattegrond met een overzicht van binnenstadsprojecten



Nummers 31 tot en met 39
en 41 tot en met 50 gelden
voor de hele binnenstad



Colofon

Dit is een uitgave van de gemeente Groningen, mei 2016

- www.ruimtevoorjou.groningen.nl
- www.groningen.nl/binnenstad

ruimte
voor jou
