

## **Bijlage 2: 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 hoofdstukst.

### **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 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 A-straat, 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, A-straat en Munnekeholm, inclusief de 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 A-straat/Brugstraat (gereed 2017)

De route A-straat/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 bevoorradersverkeer, bestemmings(auto)verkeer en taxi's. Opgaves zijn het integraal ontwerpen van terras-, verblijfsgebied, fietsparkeren en bevoorradersplekken waarbij de toegankelijkheid, bereikbaarheid en bruikbaarheid voor iedereen een vereiste is. De overgang van de nieuwe centrumhalte/Westersingel naar de A-straat is een belangrijk onderdeel van de ontwerpogave.

#### 6. Herinrichting Munnekeholm (gereed 2017)

De noord-zuid route 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 bevoorraders- 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 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 westelijke Slimme Route voert via het Jaagpad langs het Reitdiep. Deze laatste willen we doortrekken zodat al vanaf het station 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/A-weg (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/A-weg (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/A-weg en maakt zo alle bus- en reizigersbewegingen op één locatie mogelijk. Er wordt 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 A-sstraat, halte en Westerkade, Westerkade en A-sstraat 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/A-weg. De kruisingen Westersingel/A-sstraat, de nieuwe centrumhalte, kruising Hoendiep/Eendrachtskade/A-weg en de Eendrachtskade/Westerhaven zijn daarin ontwerpogaves 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 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 de 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 de 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-zuid route 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 uitgaansgelegenheden worden meegenomen. Onderdeel van de ontwerpopgave 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 ontwerpopgave, met juist op deze locatie door de aanwezige breedte goede kansen voor vergroening. Daarnaast vraagt het een helder 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 2-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: (verkeers)knelpunt 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 3<sup>e</sup> (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 Forumgarage 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 St. 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 2 naar 1 rijstrook en het aanbrengen van een aparte fietsstrook. Deze aanpassing gebeurt gelijktijdig met het groot onderhoud van de riolering over de gehele Diepenring. Belangrijke ontwerpgegevens 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 verkeersveiliger 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 St 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 herinrichtingsopgaves, 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 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 voorzieningen-behoefte ('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 (Stadje, 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 terrassen- en reclamebeleid, bewegwijzering, digitale meertalige informatie, standplaatsen voor touringcars, parkeergarages en P+R als visitekaartje, toegankelijkheid voor anders mobiele. 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 intermediairsnetwerk 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 vervolgacties. 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.

### **H. 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 marktpartijen, 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 kentekenherkenning, en/of scanauto's).

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

In de landelijke 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 (continu)

Communicatie is een integraal onderdeel van de hele binnenstadsaanpak. Per project of soms per maatregel kennen we aan participatie een hoge waarde toe, maar ter ondersteuning van de uitvoering van de visie Bestemming Binnenstad als geheel, ontwikkelen we een overkoepelende communicatiecampagne.

### **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 binnenstadsmonitor.