

Raadsvoorstel

Onderwerp **Binnenstadvisie Bestemming Binnenstad**

Registratienr. 5453827 Steller/telnr. H. Lubbers/8289 en R. Torenbosch/0653578144 Bijlagen 5

Classificatie Openbaar Geheim
 Vertrouwelijk

Portefeuillehouder J. Van Keulen Raadscommissie

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de Binnenstadvisie "Bestemming Binnenstad" vast te stellen;
- II. kennis te nemen van de inspraakrapportage Binnenstadvisie "Bestemming Binnenstad";
- III. kennis te nemen van de notities "Alternatief vervoersconcept voor een gastvrije binnenstad" en "Openbaar vervoer in de visie Binnenstad" inclusief de daarbij horende bijlagen;
- IV. een krediet beschikbaar te stellen van € 2.544.000,-- voor de planvoorbereidingskosten Bestemming Binnenstad en bijdrage aanpak Diepenring;
- V. de jaarlijkse kapitaallasten van € 127.200,-- euro, voor 2016 voor te financieren uit "Plankosten overige bereikbaarheidsprojecten" zoals opgenomen in de begroting 2016 en voor 2017 en verder te dekken door een voorbeslag op de gemeentebegroting 2017/inzet budget voor de "aanpak Diepenring";
- VI. de middelen uit het budget "plankosten overige bereikbaarheidsprojecten" in 2016 van € 127.200,-- die zijn gebruikt voor de voorfinanciering in 2016, weer aan te vullen door een voorbeslag op de gemeentebegroting 2017/inzet budget voor de "aanpak Diepenring";
- VII. de gemeentebegroting 2016 op programmaniveau overeenkomstig te wijzigen.

Samenvatting

De komende jaren geven we een enorme impuls aan onze binnenstad. Aanleiding hiervoor is dat het denken over de functie en het gebruik van binnensteden sterk verandert. De binnenstad is allang geen plek meer waar je enkel komt om te winkelen of om uit te gaan. Het is steeds meer de huiskamer van onze stad waar mensen graag verblijven en waar beleving een steeds grotere rol speelt. En onze binnenstad doet het goed. Uit onderzoek blijkt dat veel mensen vinden dat Groningen in de top 3 hoort van meest aantrekkelijke binnensteden van Nederland.

De afgelopen decennia hebben wij veel in onze binnenstad geïnvesteerd. De komende jaren doen we daar nog een flinke schep bovenop, zodat we ook in de toekomst aantrekkelijk, toegankelijk, veilig en bereikbaar blijven. En dat is nodig, want de stad groeit naar verwachting de komende tien jaar fors door. Ook de regiofunctie wordt steeds groter. De binnenstad van Groningen als het economische hart van Noord-Nederland wordt daarmee nóg belangrijker. Urgentie is dan ook op zijn plaats: er zijn verschillende knelpunten die dringend om een aanpak vragen. De druk op de binnenstad neemt toe, maar de beschikbare ruimte in onze binnenstad groeit niet mee. Zonder maatregelen zorgt dat voor stagnatie in groei en gebruik en conflicten in de openbare ruimte. Ook zijn veel plekken toe aan een opknappbeurt. Vanuit dat besef werken we als gemeentebestuur, samen met alle belanghebbende partijen, hard aan de kwaliteit van diezelfde binnenstad. Niets doen is naar onze mening geen optie.

Onder de noemer Bestemming Binnenstad hebben we een groot aantal plannen voor het stadshart tot één samenhangend geheel gesmeed. De komende jaren willen we vooral slimmer met de beperkte beschikbare ruimte om gaan. Zodat het centrum een gebied blijft waar het goed toeven is. Dat betekent dat we keuzes moeten maken. In de voorliggende visie kunt u lezen welke dat zijn. We hebben onze visie het afgelopen jaar uitvoerig besproken met heel veel belanghebbenden, Stadlers en andere geïnteresseerden. Dat heeft geleid tot verschillende aanpassingen. Een aanzet voor het uitvoeringsprogramma hebben we in de visie opgenomen, met een overzicht van maatregelen die de basis vormen van de visie. De komende periode wordt het uitvoeringsprogramma verder uitgewerkt op inhoud, investeringsvolume en dekking.

Ook tijdens de voorbereiding en uitvoering blijven we in gesprek. Want uiteindelijk gaat het om al die mensen die dagelijks gebruikmaken en profiteren van ons stadshart: gezinnen met kinderen, ouderen, studenten, mensen die in de stad werken, bezoekers van buiten de stad, mensen met een beperking, jong en oud. We maken de Groningse binnenstad beter, aantrekkelijker, gezonder, mooier en leuker voor iedereen!

De uitvoering van Bestemming Binnenstad duurt in totaal een jaar of vijf. De binnenstad blijft in deze periode bereikbaar, de winkel blijft open, maar zal af en toe wat overlast ervaren. Hiervoor vragen we op voorhand begrip. Bestemming Binnenstad is het totaalplan: de bestemming is een aantrekkelijke, leefbare, toegankelijke en goed bereikbare binnenstad, voor iedereen, nu en in de toekomst.

Aanleiding en doel

In ons coalitieakkoord "Voor de Verandering" kondigden we aan het verblijfsgebied van de binnenstad en de Diepenring aan te pakken. Met deze visie "Bestemming Binnenstad" en de aanzet voor het daarbij behorende uitvoeringsprogramma lossen we deze belofte in.

De binnenstad van Groningen beleeft een revival. Het wordt er drukker. Niet alleen door een groeiende stad met naar verwachting circa 225.000 inwoners in 2025, aldus CBS/PBL. Maar ook door de krimpende regio en de afhankelijkheid van voorzieningen in Stad, inclusief een toenemende pendel. Op de korte termijn zijn maatregelen nodig die het verblijfsklimaat verbeteren. Door het intensievere gebruik ontstaan op een aantal plekken nu al onveilige situaties, vooral tussen langzaam verkeer onderling (voetgangers en fietsers) en tussen voetgangers, fietsers en bussen. We willen deze problemen aanpakken en voorbereid zijn op extra passantenstromen die door nieuwe publiekstrekkingen aan de Westervaren, de Grote Markt en de Nieuwe Markt ontstaan. De openbare ruimte in de binnenstad wordt niet groter, maar kan wel beter en slimmer benut worden. De huidige inrichting heeft zijn grenzen qua gebruik bereikt. Niet ingrijpen is wat ons betreft geen optie meer.

Tegelijkertijd verandert de rol van het gebruik van de binnenstad. Mensen maken andere afwegingen bij binnenstadsbezoek dan enkele jaren geleden: beleving en ontmoeting worden belangrijker. Dit heeft gevolgen voor het ruimtegebruik, mobiliteit en bezoeksmomenten. Transitie in de detailhandel, horeca, cultuur en dienstverlening zijn hierbij belangrijke factoren. Ook in andere binnenstedelijke functies heerst dynamiek, zoals in de vraag naar wonen en ruimte voor ondernemerschap. Niet alleen in de historische binnenstad, maar ook in de direct aangrenzende gebieden: het centrum wordt wat dat betreft groter en de Diepenring ligt hierin centraal.

De binnenstad wordt drukker en de veranderingen in het consumentengedrag zetten zich versterkt voort, zoals ook de actuele ontwikkelingen rondom de V&D en de Macintosh-groep ons laten zien. We moeten daarom nu maatregelen nemen om de binnenstad voor te bereiden op de toekomst. Daarom maken we keuzes die het verblijfsklimaat en daarmee ook de leefbaarheid en het economisch functioneren van de binnenstad verbeteren. Daar profiteert de gehele regio van.

Een voetgangersvriendelijke binnenstad met volop ruimte voor ontmoeting, een gezonde leefomgeving met een veelheid aan functies en (lokale) identiteiten is een succesvolle stad. Met deze overtuiging slaan we geen nieuwe weg in, maar continueren en actualiseren we beleid dat in Groningen al decennia geleden werd ingezet.

De keuze voor de voetganger als belangrijkste gebruiker van de binnenstad betekent dat we de menselijke maat als uitgangspunt nemen bij de inrichting van het straatbeeld. Dat heeft consequenties voor het overige verkeer, in het bijzonder de OV-structuur en de routing van het doorgaand fietsverkeer, en de inrichting van de openbare ruimte. Maar gelijktijdig zijn er ook consequenties over de wijze waarop wij kijken naar de handhaving op het gedrag van de fietser en het fietsparkeren.

Op 24 juni 2015 heeft uw raad de hoofdlijnen van de conceptvisie vastgesteld, als basis voor het inspraaktraject:

- vergroten van het bezoek en gebruik van de binnenstad;
- meer ruimte te geven aan de voetganger en de fietser;
- de openbare ruimte daarop in te richten;
- uitwerken van een andere routing van de bussen.

De conceptvisie "Bestemming Binnenstad" heeft vervolgens van 20 augustus tot en met 21 september 2015 ter visie gelegen. De inspraakperiode is het slotstuk geweest van een intensief participatietraject. Het is aangekondigd in de Gezinsbode van 19 augustus en is op 9 september herhaald. De media hebben hierover ook bericht. Gedurende de inspraakperiode zijn er, op verzoek van belanghebbenden, verschillende toelichtende bijeenkomsten geweest, waar tekst en uitleg over de visie is gegeven. In totaal zijn 74 inspraakreacties binnengekomen, waarvan vele over diverse onderwerpen gaan. Alle zienswijzen zijn zakelijk samengevat en voorzien van een reactie van ons college. De inspraakrapportage en een overzicht van alle inspraakreacties zijn als bijlage 2 en 3 bij dit voorstel gevoegd.

Kader

In ons coalitieakkoord "Voor de Verandering" kondigden we aan het verblijfsgebied van de binnenstad en de Diepenring aan te pakken.

De binnenstad raakt vanwege haar multifunctionaliteit vele beleidsterreinen en thema's, zoals te noemen: Healthy Ageing, het evenementenbeleid, de fietsstrategie, de woonvisie, duurzame stadsdistributie en de toegankelijke stad. In Bestemming Binnenstad benoemen we in hoofdlijnen de belangrijkste zaken.

Deze hebben vooral betrekking op de ruimtelijke structuur van het centrum: verkeersstromen en de openbare ruimte. Daarmee scheppen we de juiste voorwaarden voor woon- en economisch beleid die we ook in de visie op hoofdlijnen behandelen.

Met inspanning en betrokkenheid van alle partijen (bewoners, eigenaren, ondernemers en instellingen zoals de Rijksuniversiteit Groningen) hebben wij de afgelopen periode ook gewerkt aan een toekomstvisie op het A-kwartier die uitnodigt tot wonen, werken en investeringen. In deze toekomstvisie wordt voor dit sfeervolle en karakteristieke deel van de binnenstad ruimte geboden voor leefstraten, voor doelgroepen die er maar wat graag zouden willen wonen, met ruimte om te werken, van ambachtsman tot wetenschapper. De toekomstvisie op het A-kwartier is een uitwerking van de Binnenstadvisie, doch heeft een eigenstandig besluitvormingstraject.

Argumenten en afwegingen

Vergroot het bezoek en gebruik van de binnenstad, geef meer ruimte aan de voetganger en de fietser, richt de openbare ruimte daarop in en werk een andere routing van de bussen uit. Vanuit deze gedachte heeft uw raad de hoofdlijnen van de visie vastgesteld, waarna de inspraakperiode is begonnen.

De inspraakreacties laten een mix van voor- en tegenstanders zien. De zorg voor de bereikbaarheid van de binnenstad voor de anders mobiele mens wordt breed gevoeld. Anders mobiel in de zin van de oudere, de zorgbehoevende, blinden en slechtzienden, maar ook de vader of moeder met een kinderwagen.

Daarbij zien wij ook dat wij het op vele fronten overwegend met elkaar eens zijn. We willen allemaal een mooie, aantrekkelijke binnenstad, die goed bereikbaar is en waar het fijn en gezond vertoeven is. En ook op het gebied van wonen en economie hebben wij elkaar gevonden. De Binnenstad is van ons allemaal en gaat ons allen na aan het hart. In de inspraakreacties op de Binnenstadvisie zien wij dat duidelijk naar voren komen.

De inspraakreacties beschouwend komen twee hoofdthema's veelvuldig terug:

1. de bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen;
2. het gedrag van de fietser en het stallen van de fiets.

Ad. 1. Bereikbaarheid van de binnenstad voor iedereen

Verschillende insprekers maken zich zorgen dat het centrum moeilijker te bereiken wordt voor ouderen, gehandicapten, blinden en slechthzienden, vaders en moeders met kinderwagens, etc, ook wel "anders mobielen" genoemd. Men vindt dat de binnenstad voor iedereen goed bereikbaar moet zijn en blijven. Zowel om er te komen als om er weg te gaan, bijvoorbeeld met tassen vol met boodschappen. De afstand en het hoogteverschil tussen de nieuwe haltes en de Grote Markt wordt als knelpunt gezien. Door een aantal insprekers wordt steun uitgesproken voor het SP-plan om de binnenstad in ieder geval gedeeltelijk te blijven bedienen met de bus. De loopafstanden tussen de nieuwe haltes en de Grote Markt/Vismarkt wordt volgens een aantal insprekers te groot. Verschillende insprekers roepen op tot kleine alternatieven om tegemoet te komen aan de anders mobiele medemens, waarbij laagdrempelig een vorm van publiek vervoer door de Binnenstad wordt aangeboden. Tot slot is er de zorg dat de verplaatsing van de bushaltes leidt tot afname van het gebruik of dat anders mobielen de binnenstad gaan mijden ten faveure van bijvoorbeeld Paddepoel, Vinkhuizen of Hoogezand.

Wij vinden dat onze Groninger Binnenstad goed bereikbaar moet zijn voor iedereen, nu en in de toekomst. Doch, willen we dit streven waarmaken, dan is het juist noodzakelijk om een aantal keuzes te maken.

De binnenstad van Groningen is het belangrijkste knooppunt van stedelijk leven in Noord-Nederland. Voor Stadgers, bezoekers uit het Ommeland, de rest van Nederland en v r daarbuiten is onze binnenstad een bovengemiddeld populaire bestemming voor winkelen, werken, wonen, studeren, uitgaan en vermaak. Onze binnenstad is monumentaal, historisch  n jong, vooral autovrij en compact. Dat maakt hem uniek, daardoor verkrijgt het zijn aantrekkingskracht, maar gelijktijdig is het er vaak druk op straat. Conflicten ontstaan tussen voetganger en fietser, fietser en bus, vrachtwagen en voetganger, etc. Conflicten tussen vervoersmodaliteiten die allemaal in de binnenstad moeten zijn. In de beperkte ruimte die er is. Daarbij komt dat wij de stad zien groeien, in de komende 10 jaar naar 225.000 inwoners. De regiofunctie wordt steeds groter, mede als gevolg van krimp in de omgeving. De beleving van de binnenstad wijzigt, er ontstaat een grotere hang naar ontmoeten, dag-horeca en evenementen. Het winkellandschap wijzigt, maar neemt in omvang niet af. Integendeel, wij zien op dit moment maar beperkt leegstand in de stad, waarbij de combinatie van een fysieke en digitale winkel steeds meer opkomt. De hang naar wonen in de Binnenstad verbreedt. Dit alles laat zien dat de afhankelijkheid van de stad als locatie voor werk, studie, zorg en vermaak toeneemt. En de druk op onze fijnmazige binnenstad daarmee ook. Willen we onze binnenstad leefbaar en bruikbaar houden voor iedereen dan moeten we keuzes durven maken. Keuzes om de beperkt beschikbare ruimte in de binnenstad zodanig te gebruiken dat we met trots kunnen zeggen: onze binnenstad is aantrekkelijk, veilig, toegankelijk en bruikbaar voor iedereen. Voor nu en in de toekomst.

Slimmer omgaan met de beschikbare ruimte

Vanuit deze gedachte hebben wij in de Binnenstadvisie een nieuwe koers uitgezet. We willen slimmer omgaan met de beperkt beschikbare ruimte. We maken een centrum waar het goed toeven is. We kiezen daarbij voor de voetganger en de fietser. We willen de ruimte in onze binnenstad zo veel als mogelijk teruggeven aan deze gebruikers. Daarom gaan we verschillende straten zodanig inrichten dat het veel meer een voetgangersdomein wordt. Waar men zich veilig kan voortbewegen, elkaar ontmoeten en gebruik kan maken van datgene wat onze binnenstad biedt. In elke passende vorm, door iedereen, van jong tot oud, met aandacht voor Healthy Ageing en anders mobielen. Hiertoe gaan wij bijvoorbeeld het gebied voor de voetganger zo'n 20 % groter maken. Gelijktijdig heeft dit consequenties voor de bus, wij kiezen er voor om de bus via een andere route door de binnenstad te laten rijden. Niet meer over de Grote Markt of via de Brugstraat. De nieuwe centrumhaltes komen op centrale plekken nabij de Westerhaven/kop A-straat en aan de oostzijde bij het Provinciehuis en de Stadsschouwburg.

De verschillende aanloopstraten, zoals de A-straat, Brugstraat en de Sint Jansstraat worden toegankelijk en bruikbaar ingericht. Overigens blijft het hier niet bij, want met de komst van het Forum en de Nieuwe Markt krijgt de oostkant van de binnenstad een geheel ander karakter, waardoor de routing en de passantenstromen in dit deel van de binnenstad fors gaan wijzigen. De Grote Markt blijkt nu al vaak niet de bestemming te zijn, maar een halte vanwaar men de rest van de binnenstad bezoekt. Dat zal met de toename van de functies in de binnenstad alleen maar toenemen. Vanuit de nieuwe centrumhaltes én de bestaande halte op het Gedempte Zuiderdiep wordt de binnenstad in de toekomst goed en betrouwbaar ontsloten door het OV. Of dit tot afname van het gebruik van het OV leidt, zoals door enkele insprekers wordt gesteld, durven wij te betwijfelen. Wij geloven in het omgekeerde: met al deze maatregelen ontstaat een betrouwbaar OV-systeem, dat de verwachte groei van het aantal binnenstadsbezoekers aan kan. Gelijktijdig ontlast het de druk op de binnenstad en zorgt het juist voor een aangename verblijfsklimaat.

Uiteraard sluiten wij niet de ogen voor de mogelijkheid dat het busgebruik naar de binnenstad in de nieuwe situatie wat zal dalen, omdat mensen toch meer kiezen voor lopen, fietsen of met de auto. Mocht dit aan de orde zijn dan is het, gezien het integrale karakter van de binnenstadsvisie, wat ons betreft acceptabel dat er een verschuiving in modaliteiten plaatsheeft, met name richting voetgangers en fietsers. Mocht een ongewenste verschuiving richting automobiliteit ontstaan, dan zullen wij ons uiteraard op aanvullende maatregelen bezinnen. In het verband van het OV-bureau hebben wij afgesproken dat eventuele substantiële verschuivingen in kosten of opbrengsten van het busvervoer door of binnen Groningen worden gecompenseerd dan wel (in geval van lagere kosten en/of hogere opbrengsten) terug komen naar Groningen. Overigens hebben wij in het verband van het OV-bureau ook afgesproken dat de beoogde routewijzigingen pas worden doorgevoerd nadat de bijbehorende infrastructuur en andere verkeersmaatregelen afgerond zijn.

Momenteel zijn we bezig om het voorlopig ontwerp op te stellen voor de aanpassingen van de infrastructuur van de nieuwe busroutes aan de westkant van de binnenstad. Multidisciplinair worden alle belangen met elkaar afgewogen om te komen tot de meest ideale situatie, met inachtneming van de ruimtelijke kwaliteit, veiligheid, toegankelijkheid en doorstroming. Wij zien met uw raad de complexiteit van de opgave. Zeker gezien de uitdagingen die er nu al zijn bij de doorstroming van de Eeldersingel en Stationsweg in de periode rond de ombouw van de Zuidelijke Ringweg. Door creatief en innovatief te ontwerpen, zien wij kansen om vormgeving en gebruik zodanig met elkaar in overeenstemming te brengen dat het verkeer doorstroomt. Ook het functioneren van de kruising Sint Jansstraat met de Diepenring (naar 1 rijbaan met fietsstrook), kansen zien voor een veiligere oversteeksituatie. Op hoofdniveau zijn alle beoogde aanpassingen doorgerekend op functionaliteit en doorstroming op de lange termijn (2030), hierbij is aangetoond dat het functioneert (zie bijlage 4).

Onderzoek naar SP-voorstel met beperkte lijnvoering binnenstad

We hebben onderzocht wat de effecten zijn om een beperkte lijnvoering over de Grote Markt te blijven voeren, conform het voorstel van de SP. De effecten zijn in de "quickscan openbaar vervoer binnenstad Groningen" en de daarbij behorende notitie opgenomen (bijlage 4). Hieruit blijkt dat het verkeerskundig mogelijk is om een betrouwbare doch beperkte dienstregeling binnen de beoogde rijtijden te realiseren met het SP-plan. Voor reizigers vanuit de zuidelijke wijken en de regio (Leek, Roden) wordt een extra overstapsituatie gecreëerd, aangezien de huidige doorgaande lijnen worden geknipt bij het station. Doordat in deze variant de lijnvoering steeds wisselt (de ene keer doorgaand, de andere keren tot aan het station), ontstaat een onduidelijker OV-systeem op deze lijnen.

Vanuit onze integrale benadering kijken we niet alleen naar het verkeerskundig aspect, maar ook naar het brede verband. Willen we een aantrekkelijke, veilige, toegankelijke en bruikbare binnenstad voor iedereen, dan dient de inrichting en het gebruik hier ook op aan te sluiten. Het inpassen van een bus – die mede als gevolg van de ontwikkelingen in het OV steeds groter en zwaarder wordt – in het voetgangersdomein leidt kwalitatief niet tot het gewenste eindbeeld dat wij beogen. Locaties waar dit tot knelpunten leidt zijn bij het SP-voorstel o.a. de Sint Jansstraat (naast Vindicat) en de Brug- en A-straat. In deze straten is fysiek te weinig ruimte om tot een goede inrichting te komen indien de voetganger en de fietser centraal staan en waarbij de bus toch toegang heeft. Potentieel andere routes, door bijvoorbeeld de Oosterstraat, met als doelstelling de Grote Markt toch te blijven bedienen met de bus, lopen tegen dezelfde kwalitatieve en veiligheidsaspecten aan.

Alles overziend concluderen wij dat de expliciete keuze voor het ruim baan geven aan de voetganger en fietser in de fijnmazige binnenstad, alleen gerealiseerd kan worden indien de ruimte die de bus nu inneemt benut kan worden door deze voetganger en fietser.

Toegankelijkheid en alternatief vervoer in de binnenstad

Met de verschillende belangenverenigingen en instellingen voor anders mobiele voeren we gesprekken en werken we de toegankelijke inrichting van de binnenstad uit. Dit doen we in een Ontwerpcafé-setting zoals we die in november aan de Westershaven hebben gehad rondom de herinrichting van de westelijke binnenstad. Gelijktijdig zijn wij samen met onze partners in de binnenstad bezig met een gastvrijheidsprogramma. Onderdeel van dit programma is het aanbieden van een vorm van alternatief vervoer door de binnenstad. Naast dat het door iedereen te gebruiken is, is dit bij uitstek een mogelijkheid om aanvullend vervoer voor de anders mobiele medemens te organiseren.

In de rapportage "alternatieve vervoersconcept voor een gastvrije binnenstad" is een voorzet gegeven voor dit alternatief vervoer (bijlage 5). Vanuit een longlist zijn drie mogelijk haalbare vervoerswijzen naar voren gekomen: de Binnenstadsbus, de Sunshuttle en de Snap-cab. De Binnenstadsbus is een kleine pendelbus die met name de inprickers van de Binnenstad bedient, instekend vanaf de Diepenring. De Sunshuttle is een modern elektrisch treintje dat naast personenvervoer (regulier en toeristisch) ook ingezet kan worden voor logistiek. De Snap-cab is een vorm van geëlektrificeerde fietstaxi of golfkar die vrijwel overal in de binnenstad zou kunnen rijden.

Wij gaan de opties voor alternatief vervoer in de komende periode verder onderzoeken op haalbaarheid en exploitatiemogelijkheden. Daarbij kijken we nadrukkelijk ook naar de inzet van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt, Social Return, maar bijvoorbeeld ook de samenwerking met studenten. Bekend is dat niet alle vormen van alternatieve vervoerswijzen door alle partijen als een volwaardige oplossing wordt gezien. De uitdaging zit in het zodanig toegankelijk maken van deze vervoerswijzen dat dit de opkomende bezwaren te niet doet.

Er komt een vorm van alternatief vervoer in de binnenstad als aanvulling op het openbaar vervoer. Dit "publiek vervoer" is kleinschalig, milieuvriendelijk en inpasbaar in de openbare ruimte. Het grote openbare vervoer rijdt een andere route door de binnenstad en de vrijgekomen ruimte richten we in ten faveure van de voetganger en de fietser, zodat deze ruimte toegankelijk en bruikbaar is in te richten.

Ad. 2. Het gedrag van de fietser en het stallen van de fiets

Rondom het thema de fietser zien wij een aantal inspraakreacties vaak terugkomen: het conflict tussen de voetganger en de fietser. Dit betreft met name het knelpunt van gestalde fietsen op plekken waar het tot overlast leidt en de spanning tussen voetganger en fietser die zich in dezelfde ruimte begeven. Ook de handhaving op en het gedrag van de fietser worden vaak benoemd evenals het verplicht stellen van fietsstallingen bij studentenhuisen. Tot slot wordt een aantal maal het optredend conflict bij verschillende snelheden van fietsers genoemd.

Ons college is met u van mening dat de fietser in Groningen in de afgelopen decennia veel rechten heeft gekregen of zich heeft toegeëigend, die in sommige situaties leidt tot een ongewenste situatie. We zien een praktische noodzaak ontstaan om in te grijpen, want de fietser staat de voetganger op te veel plekken in de binnenstad bijna letterlijk in de weg. Indien we nu niet ingrijpen kunnen we onze doelen in de binnenstadvisie niet halen. Hierbij willen we direct benoemen dat wij de fiets hoog in het vaandel hebben staan. Het is een prachtig en duurzaam vervoermiddel, dat bij uitstek geschikt is voor vervoer in en naar de binnenstad. Daar hebben we de afgelopen jaren hard voor gewerkt en met de Fietsstrategie in de hand zetten we dat voort. We zien zelfs dat Groningen, samen met Amsterdam en Utrecht, op fietsgebied uniek is in de wereld. Want waar ter wereld is het aantal bezoekers dat naar de binnenstad gaat met de fiets zo groot? Juist, vrijwel nergens. En die voorsprong willen we graag zo houden. Daarom zeggen we ook dat de fietser ruim baan heeft. Maar daar waar het conflict optreedt tussen fietser en voetganger of tussen fietsers onderling, daar grijpen we in. Door de voetganger het primaat te geven of door fietsstromen te scheiden in bestemmings- en doorgaand verkeer.

Fietsparkeren

Met onze Binnenstadsvisie willen we zorgen voor meer ruimte in de binnenstad voor voetganger én fietser. De voetganger staat voorop, maar de fietser wordt vaak een voetganger. Het stallen van de fiets gaat hieraan vooraf. Goede fietsenstallingen zijn noodzakelijk en worden in de binnenstad op een aantal plaatsen gemist, zoals in de Oosterstraat, de Herestraat, Folkingestraat en in de Brugstraat nabij de Vismarkt. Maatregelen om het stallingsprobleem in de binnenstad te verkleinen zijn noodzakelijk. In de Fietsstrategie 2015-2025 wordt het fietsparkeren genoemd als een van de speerpunten voor de komende jaren. Bij het fietsparkeren is onderscheid gemaakt in kort, middellang en lang parkeren. Het kort parkeren wordt flexibel opgelost in de openbare ruimte. Middellang met vaste voorzieningen in de openbare ruimte. Het langparkeren door fietsstallingen, goed bereikbaar, inpandig of ondergronds (nabij Groninger Forum, Vismarkt/Haddingestraat). Op dit moment experimenteren we in de binnenstad met het flexibel parkeren. Zo halen we de vaste fietsrekken (klemmen) weg en leggen zogenaamde fietsvakken aan. Vakken goed aangeduid met belijning en het Groningse fietslogo waar fietsen op de standaard kunnen worden gestald. Meestal in drukke straten met veelal bezoekers die maar kort willen parkeren. Op andere plekken onderzoeken we op welke wijze fietsrekken een goede aanvulling zijn. We zullen moeten afwegen of fietsen de voorrang krijgen op het autoparkeren. Daar waar mogelijk worden autoparkeerplaatsen opgeheven en ingericht voor fietsparkeren. De ruimte in de binnenstad is beperkt. Meerdere belangen spelen een rol. Waar fietsen staan kunnen geen terrassen worden uitgestald. Waar auto's staan kunnen geen fietsen worden gestald. Kortom we moeten duidelijke keuzes maken. Per locatie bekijken we welke oplossing hier het beste past. Inrichtings-, veiligheids- en beheeroverwegingen zijn hierbij doorslaggevend voor de uiteindelijke keuze. Met dit pakket aan maatregelen willen we in ieder geval zorgen voor voldoende aanbod van fietsenstallingen voor mensen die met de fiets naar de binnenstad komen.

Mengen van fietser en voetganger

Is de fietser vervolgens in de binnenstad, dan komt hij in een gebied waar hij overwegend te gast is. Het spanningsveld tussen fietser en voetganger willen we hiermee verkleinen. Het voetgangersgebied wordt fors uitgebreid, het primaat ligt daar bij de voetganger en de fietser is te gast. Uiteraard moeten we dat goed onder de aandacht brengen van zowel de fietser als de voetganger. Een goed voorbeeld hiervan is de Zwanestraat, waar de fietser momenteel te gast is. Een ander voorbeeld is de Folkingestraat, die door zijn inrichting, ligging en "oude fietsrechten" vaak wordt benoemd als spanningsveld tussen fietser en voetganger. De wijze waarop we in de herin te richten straten omgaan met de scheiding tussen fiets en voetganger is telkens een ontwerp-opgave. Deze heeft onze aandacht en zal in de verschillende trajecten van voorlopig naar definitief ontwerp geduid worden. Uiteraard dienen we bij de ontwerpen qua materialisatie rekening te houden met het gebruik door de fietser.

Verleiding en handhaving

Het handhaven op het juist stallen van fietsen, het verwijderen van weesfietsen en/of het gedrag van fietsers is een veel voorkomende vraag. Juridisch, financieel maar ook in het belang van 'fietsvriendelijkheid' ligt hier een opgave. Wij gaan, in navolging op het stationsgebied, een goed handhavingprotocol voor de binnenstad opstellen voor het fietsparkeren. Het kunnen verwijderen van verkeerd gestalde fietsen en weesfietsen maakt hier onderdeel van uit. Daarnaast zetten we, door het instellen van (fiets)parkeercoaches vanuit het gastvrijheidsprogramma samen met binnenstadsondernemers en de GCC, in op verleiding onder het motto "geen bonnen, maar rechtzetten". Voorwaarde is dat wij in voldoende mate alternatieve stallingsmogelijkheden gaan aanbieden. Zolang de fietsenstalling onder de Nieuwe Markt nog niet gereed is willen we dat met (tijdelijke) fietsvakken organiseren. Een voorbeeld hiervan is het fietsparkeer-lichtvak op de Grote Markt.

Rondom het gedrag van fietsers zetten we in 2016 diverse gedragscampagnes op, waarbij we fietsers ervan willen overtuigen dat ze meer rekening met elkaar en met de voetganger moeten houden.

Bij woningbouwplannen in de binnenstad onderzoeken wij de mogelijkheid om te komen tot aanpassing van beleidsregels zodat wij meer zeggenschap kunnen verkrijgen over de realisatie van fietsenstallingen. Als voorbeeld de uitwerking van de visie op het A-kwartier, waarbij wij in het bestemmingsplan bij het bouwen van een woonruimte, een fietsenstalling verplicht stellen. En dit ook gaan handhaven.

Scheiding bestemmings- en doorgaand fietsverkeer

Tot slot wordt vanuit de Fietsstrategie ingezet op een pakket aan maatregelen die moeten leiden tot het beter benutten van de openbare ruimte in Groningen voor de fietser. Op de routes van, naar en langs de binnenstad willen we bijvoorbeeld meer ruimte voor de fietsers creëren, denk aan de fietsstraat Korreweg en de aanleg van aparte fietsvoorzieningen langs de Diepenring. Daarnaast gaan we op zoek naar alternatieve routes voor doorgaand fietsverkeer, zoveel mogelijk gescheiden van het autoverkeer, de zogeheten Slimme Routes. Op deze wijze willen we de verschillende snelheden tussen bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer draaglijker maken.

Wijzigingen en aanvullingen in de Binnenstadsvisie.

De Binnenstadsvisie is als gevolg van de opmerkingen uit uw raad en de inspraakreacties op verschillende punten gewijzigd ten opzichte van de concept-visie die ter inzage heeft gelegen.

- Gezien de reacties over het mogen fietsen in de Oosterstraat door zowel insprekers als uw raad gaan wij de visie hierop aanpassen, waarbij het fietsen mogelijk blijft. Wij hebben hierbij een inrichting voor ogen, waarbij de fietser te gast is.
- De bereikbaarheid van de Rode Weeshuisstraat en Stalstraat verbeteren we met een auto-doorsteek vanaf het Kwinkenplein. Op deze wijze blijven de parkeerplaatsen voor GPK-houders bereikbaar.
- Een paragraaf over de leefbare en duurzame binnenstad is in de visie opgenomen, waarbij wij conform de wensen van uw raad inzetten op een binnenstad waar het goed toeven is voor bewoners en bezoekers – "de menselijke maat". Een stad waar burgers, bedrijven, overheid en (kennis)instellingen gezamenlijk verantwoordelijkheid nemen voor duurzame ontwikkeling van en in de stad.
- Net als in dit voorstel aan uw raad is in de visie opgenomen dat wij stappen willen zetten rondom de handhaving van fietsparkeren en het gedrag van fietsers.
- De noord-zuid fietsroute over de Grote Markt is toegelicht, waarbij is verduidelijkt dat afhankelijk van het gebruik van het gebied, de fietser wel of juist niet over de Grote Markt kan fietsen.
- In de visie wordt nadrukkelijker aandacht gegeven aan plekken in de binnenstad die een opfrisbeurt kunnen gebruiken. Voorbeelden hiervan zijn de Poele- en Peperstraat.
- Verschillende ambities die uitdagen, zoals een onderzoek naar de haalbaarheid van een Markthal, worden in de visie benoemd.
- De kaart voor de voetganger is gewijzigd: ook de Munnekeholm wordt nu als gebied benoemd waar de voetganger het primaat heeft.
- De kaart voor de fietser is gewijzigd: de Oosterstraat is toegevoegd als fietsroute.
- De kaart voor de taxi is gewijzigd:
 - o de route door het A-kwartier volgt nu de huidige ontsluitingsstructuur
 - o de Rode Weeshuisstraat en Stalstraat is gewijzigd naar eenrichtingsverkeer
 - o de Sint Jansstraat ter plaatse van Vindicat is een fietspad waar de taxi niet langs mag (conform huidige situatie). Hierdoor ontstaat ook tweerichtingsverkeer taxi in het overige deel van de Sint Jansstraat.
- De kaart voor de auto is gewijzigd:
 - o de auto-ontsluitingsroute in Binnenstad-west (Westerhavenstraat eo) is weergegeven
 - o de auto-ontsluitingsroutes rondom de Munnekeholm is weergegeven
 - o de autoroute door het A-kwartier volgt nu de huidige ontsluitingsstructuur
 - o vanaf het Kwinkenplein kan de Rode Weeshuisstraat bereikt worden.
- De teksten van de taxi en het Wmo-vervoer zijn gewijzigd, zodat duidelijk is dat nagenoeg niets is veranderd ten opzichte van de huidige situatie, maar dat hoogstens de voorkeursroutes van de taxi's wijzigen.

Naast deze wijzigingen zijn diverse redactionele wijzigingen, verduidelijkingen en aanvullingen in de tekst opgenomen. Ook is de tekst herschreven, met als doel de leesbaarheid en toegankelijkheid van de visie te vergroten.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

De inspraakperiode is het slotstuk geweest van een intensief participatietraject dat de afgelopen jaren heeft geleid tot het voorliggend document. De aanzet tot de visie is reeds geformuleerd in ons coalitieakkoord 'Voor de Verandering' (2013). Sindsdien hebben wij veelvuldig en in diverse vormen de dialoog met de Stad gezocht. Variërend van interviews in de krant, actieve deelname tijdens de Let's Gro-festivals van 2013, 2014 en 2015, met verschillende bewonersavonden en openbare debatten en levensgrote billboards verspreid over de Stad. De visie is gebaseerd op de uitkomsten van deze dialoog en met de input van diverse belangengroeperingen, zoals o.a. het OV-bureau en OV-Consumentenplatform, de GCC, KHN, bewonersverenigingen in de Binnenstad, het SOOG, de adviesraad voor het Gehandicaptenbeleid, de Oogvereniging en de Ouderenraad. Zij zijn in grote mate betrokken geweest bij de totstandkoming van deze visie en de verdere uitwerking van de plannen volgend uit de visie.

De inspraakperiode, van 20 augustus tot en met 21 september 2015, is over de zomervakantieperiode getild om zoveel mogelijk mensen de gelegenheid te bieden te reageren. Het is aangekondigd in de Gezinsbode van 19 augustus en is op 9 september herhaald. De media hebben hierover ook bericht. Gedurende de inspraakperiode zijn er, op verzoek van belanghebbenden, verschillende toelichtende bijeenkomsten geweest, waar tekst en uitleg over de visie is gegeven. In het hartkatern van de Gezinsbode van 4 november hebben wij, in aanloop op het Ontwerpcafé Binnenstad aan de Westerhaven, onze plannen voor de binnenstad uitgebreid toegelicht.

Op het Let's Gro festival 2015 is door vier keynote sprekers uitvoerig ingegaan op de positie van de (Groningse) binnenstad. Brent Toderian, Gil Penalosa, Francine Houben en Adjiedj Bakas vertelden over (nationale en internationale) trends, ontwikkelingen en datgene wat hun opviel in Groningen. Zij bevestigden ons dat de rol en het gebruik van de binnenstad verandert. Zij transformeert in een bestemming gericht op verblijf, werk en ontmoeting. Met snelle technologische ontwikkelingen, zoals digitalisering en kunstmatige intelligentie. De moderne, veeleisende consument koestert zijn keuzevrijheden en is minder voorspelbaar en vasthoudend in het besteden van zijn vrijetijd in de binnenstad. De consument verwacht keuze, kwaliteit en beleving. Een succesvolle binnenstad is op ooghoogte aantrekkelijk, "based on people". Benader de ontwerpogave integraal; "Mobility is not about movement, it's about staying, it's about places" & "Public Transport is not the Enemy". Zet in op "Sticky Places" en "Pedestrian Parking". Maak straten waar niet aan voorbijgeraasd wordt (al fietsende), maar strategische plekken, zoals terrassen, cafés, bankjes, microparkjes, die uitnodigen tot (lang) verblijf. Geparkeerde fietsen zijn nu te vaak een belemmering voor de ontwikkeling van deze 'sticky places' en een toegankelijke binnenstad. Benader de openbare ruimte in de binnenstad vanuit het 8 tot 80 jaar perspectief: 'planning for happiness' met 'places to hang out' voor oud en jong.

De binnenstad is continu in ontwikkeling, daarom blijven we in gesprek met stad en regio en de eigen kracht van bewoners, bedrijven en instellingen. In onze faciliterende rol hebben we al veel mogelijk gemaakt zoals de aanpassing van het bestemmingsplan voor de binnenstad, experimenten (minder regels) in bijvoorbeeld de Zwanestraat, de aanpassing van het terrassenbeleid en het nieuwe evenementenbeleid. Het OV-bureau en de provincie Groningen zijn betrokken bij de OV-aspecten van de binnenstadvisie.

Ook tijdens de uitvoering van Bestemming Binnenstad wil ons college de samenspraak met belanghebbenden en anderen voortzetten, open en toegankelijk voor iedereen zoals dat al in gang is gezet met het Ontwerpcafé dat in november heeft gefunctioneerd aan de Westerhaven.

Financiële consequenties

In de Binnenstadsvisie hebben we een aanzet voor een uitvoeringsprogramma opgenomen, met een overzicht van maatregelen die invulling geven aan de visie. De grootste investering bestaat uit infrastructurele maatregelen voor de bereikbaarheid en de inrichting van de openbare ruimte. In totaal worden de kosten daarvan geraamd op 22,5 miljoen euro.

In de meerjarenbegroting is vanaf 2017 structureel een bedrag van 1 miljoen euro gereserveerd voor de 'Aanpak Diepenring'. Op basis van de huidige rente en uitgaande van een afschrijvingstermijn van 40 jaar kan circa 18 tot 20 miljoen euro worden geïnvesteerd vanaf 2017. In de komende periode wordt het uitvoeringsprogramma uitgewerkt. Naast zaken als inhoud, planning en investeringsvolume, zal ook invulling moeten worden gegeven aan een risicoanalyse en de dekkingskant. Zo onderzoeken we de mogelijkheden voor (externe) dekking en subsidies, waarbij onze eigen investering als cofinanciering kan worden ingezet. Tevens onderzoeken we een eventueel effect op het weerstandsvermogen. Wij verwachten het uitvoeringsprogramma voor de zomer van 2016 ter besluitvorming aan uw raad voor te kunnen leggen.

Met de eerst noodzakelijke infrastructurele maatregelen en het (plan)voorbereidingswerk dat hiervoor in de binnenstad in een participatief proces wordt uitgewerkt, is een investering gemoeid van € 2.544.000,--. In dit bedrag is opgenomen de planontwikkelingskosten voor de projecten in de jaren 2015, 2016 en 2017, ingenieurs- en voorbereidingskosten voor de westkant van de binnenstad, opstartkosten voor het communicatietraject en de programmaorganisatie en een bijdrage in de kosten voor de herinrichting van de Diepenring. Voor de herinrichting binnenstad west heeft uw raad de projectofferte op 6 november 2015 ontvangen. Hierin is aangegeven dat vooruitlopend op de vaststelling van de Binnenstadsvisie er al kosten worden gemaakt in 2015, waarbij vooruitlopend op de kredietaanvraag een bedrag van ongeveer € 250.000,-- voorgefinancierd wordt. Dit vindt plaats vanuit het budget 'Binnenstadsmiddelen 2014 ISV' (€ 50.000,--) en vanuit het budget 'Integraal gebiedsgericht werken, generiek deel, jaarschijf 2015' (€ 200.000,--). Deze voorgefinancierde kosten maken onderdeel uit van het krediet voor de planvoorbereidingskosten Bestemming Binnenstad zoals hiervoor vermeld.

De projectofferte voor de herinrichting van de binnenstad oostzijde volgt zo snel mogelijk na vaststelling van de Binnenstadsvisie. Alvorens projecten richting de uitvoering gaan worden uitwerkingsplannen ter vaststelling voorgelegd aan uw raad, inclusief het verzoek daarvoor het benodigde uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen.

Aangezien de totale plan- en uitvoeringskosten vanaf 2017 ten laste komen van de structurele dekking, dient tot die tijd de rente over de investering van € 2,544 miljoen incidenteel te worden gedekt. De hiermee gemoeide rentekosten bedragen € 127.200,-- op jaarbasis en worden in 2016 gedekt uit het Budget Plankosten overige bereikbaarheidsprojecten.

Wij vragen uw raad thans een krediet ter beschikking te stellen van € 2.544.000,- en de jaarlijkse kapitaallasten van € 127.200,-- voor 2016 voor te financieren uit het budget "Plankosten overige bereikbaarheidsprojecten" zoals opgenomen in de begroting 2016. Er is in dit budget ruimte om deze middelen voor te schieten. Ook stellen we uw raad voor de jaarlijkse kapitaallasten 2017 en verder te dekken uit een voorbeslag op de gemeentebegroting 2017, waarin vanaf 2017 structureel een bedrag van € 1 miljoen is opgenomen als dekking voor de "aanpak Diepenring".

Daarnaast vragen we uw raad om, middels een voorbeslag op de gemeentebegroting 2017, de middelen uit het budget "Plankosten overige bereikbaarheidsprojecten" die zijn gebruikt voor de voorfinanciering in 2016, in 2017 weer aan te vullen vanuit het budget "aanpak Diepenring" met € 127.200,--.

In totaal wordt dus voorgesteld € 254.400,-- uit het budget "aanpak Diepenring" jaarschijf 2017 in te zetten, en in de daaropvolgende jaren € 127.200,--.

Begrotingswijziging

Begrotingswijziging	
Binnenstadvisie Bestemming Binnenstad	
Betrokken directie(s)	Stadsontwikkeling O&U
Naam voorstel	Binnenstadvisie Bestemming Binnenstad
Besluitvorming (orgaan + datum)	Raad
Incidenteel / Structureel	I
Soort wijziging	Investering
Looptijd	2016-2017

Financiële begrotingswijziging		Bedragen x 1.000 euro							
Beleidsveld	Deelprogramma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo voor res. mut.	Toev.res.	Onttr. res.	Saldo na res. mut.
02 2 3 Binnenstadontwikkeling	02 2 Binnenstad en toerisme	SO Ontwikkeling en Uitv	I	2.544		-2.544			-2.544
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				2.544	0	-2.544	0	0	-2.544

Naast de kredietaanvraag zoals hiervoor benoemd is er in de begroting 2 miljoen euro beschikbaar in het hoofdstuk "Verplaatsen". In het aan de Fietsstrategie gekoppelde uitvoeringsprogramma vindt een integrale afweging plaats voor de inzet van deze structurele middelen uit het coalitieakkoord. De maatregelen die nodig zijn voor de onderdelen Economisch functioneren en Wonen in de Binnenstad worden respectievelijk gedekt uit G-kwadraat en intensiveringsmiddelen wonen, jaarschijf 2015 en verder.

Overige consequenties

Bij de binnenstadvisie is de uitwerking van drie openstaande moties aan de orde. Deze zijn in het raadsvoorstel over de conceptvisie d.d. 24 juni 2015 reeds beantwoord, maar voor de volledigheid nogmaals opgenomen in dit raadsvoorstel over de vaststelling van de binnenstadvisie.

Motie "Ruimte voor Stadgers en bezoekers aan de Diepenring" (december 2013)

In de motie verzoekt de raad het college:

- te onderzoeken met welke beperkte ingrepen een eerste stap gezet kan worden richting een beter en veiliger verblijfsklimaat aan de Diepenring voor wandelaars en fietsers;
- In geval van (groot) onderhoud, te onderzoeken met welke beperkte ingrepen sluisverkeer op de Diepenring voorkomen kan worden als de zuidelijke ringweg wordt aangepakt.

Met deze visie en de voorgestelde maatregelen geven wij uitvoering aan het eerste deel van deze motie. Wat betreft het tweede deel bekijken we met Groningen Bereikbaar of er tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg knelpunten op de Diepenring gaan ontstaan.

Motie "Goed wonen in de Binnenstad" (december 2014)

In de Woonvisie Wonen in Stad (2015) hebben we aangegeven wat we gaan doen om de diversiteit van het wonen in de binnenstad te stimuleren. Wij gaan er van uit dat deze motie daarmee is beantwoord.

Motie "Slimme wandelroutes" in combinatie met "Motie Toegankelijkheid prominent op de agenda" (december 2014)

Met de voorgestelde maatregelen wordt de openbare ruimte in de binnenstad toegankelijker voor iedereen en daarmee dus ook voor ouderen en mensen met een beperking. We zetten daarmee de toegankelijkheid van de binnenstad hoog op de agenda. Wij nodigen de doelgroep uit om de komende periode mee te denken bij de uitwerking van de maatregelen om de openbare ruimte nog beter toegankelijk te maken.

Een ander onderdeel van de motie betrof mogelijke deelname aan de Access City award. We hebben de mogelijkheden daartoe onderzocht. De Access City Award is interessant, maar wij verwachten meer kans te maken over enkele jaren als we wat verder zijn in de uitwerking van de binnenstadvisie.

De aanzet tot het uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad wordt, na vaststelling van de Binnenstadsvisie door uw raad, verder uitgewerkt. Naast zaken als inhoud, planning en investeringsvolume, zal ook invulling moeten worden gegeven aan de dekkingskant. Bij de realisatie van het uitvoeringsprogramma worden vervolgens de praktische ontwerpgegevens die voorliggen in de binnenstad uitgewerkt varriërend van afvalbakken tot het integraal ontwerpen van de openbare ruimte. Wij verwachten het uitvoeringsprogramma medio 2016 ter besluitvorming aan uw raad voor te kunnen leggen.

Inmiddels is gestart met de uitwerking van de herinrichtingsplannen voor de westzijde van de binnenstad. Voorjaar 2016 volgt hierover besluitvorming in uw raad, inclusief een kredietaanvraag voor de uitvoeringskosten.

Naar verwachting neemt de projectorganisatie van de Binnenstad in februari zijn intrek in het nieuwe Ontwerpcafé op de hoek Poelestraat – Grote Markt. Vanuit deze locatie wordt gewerkt aan de verschillende projecten volgend uit het uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad. Tevens wordt op deze locatie de continue interactie met stakeholders, betrokkenen en belanghebbenden voorzien, op een ongedwongen laagdrempelige manier, gelijk aan de wijze waarop we dat in november 2015 aan de Westerhaven hebben georganiseerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink