

Raadsvoorstel



Onderwerp **Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad**
Registratienr. 5717041 Steller/telnr. Marcel Meijer/21209554 Bijlagen 3

Classificatie Openbaar Geheim

Portefeuillehouder J. van Keulen Raadscommissie B&V

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. het Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad vast te stellen;
- II. het college opdracht te geven het Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad jaarlijks te actualiseren;
- III. de incidentele vrijval op het budget 'aanpak Diepenring' in de betreffende jaarschijven beschikbaar te houden voor het Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad;
- IV. de totale kosten voor het Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad vast te stellen op € 1.400.000,-- incidenteel;
- V. de kosten van € 1.400.000,-- te dekken door een voorbeslag op de verwachte jaarlijkse incidentele vrijval van het budget 'aanpak Diepenring', voor de jaarschijven 2017 (€ 717.550,--) en 2018 (€ 682.450--);
- VI. de kosten van € 682.450,-- voor 2016 voor te financieren uit de Reserve ISV;
- VII. de Reserve ISV in 2018 weer aan te vullen met € 682.450,-- uit de incidentele vrijval van het budget 'aanpak Diepenring' in 2018, conform de dekking in besluitpunt V;
- VIII. de gemeentebegroting 2016 op programmaniveau overeenkomstig te wijzigen.

Samenvatting

Op 24 februari heeft uw raad het visiedocument Bestemming Binnenstad vastgesteld. De afgelopen twee maanden is dit vertaald in een Uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen. Het is de bedoeling om eind 2016 een verder ingevuld programma aan u voor te leggen en het daarna jaarlijks te actualiseren.

Op basis van het Uitvoeringsprogramma is een raming gemaakt van de benodigde plankosten voor de tweede helft van 2016 en voor 2017, waarvoor de raad wordt gevraagd krediet beschikbaar te stellen. Dit betreft de kosten van de uitvoeringsorganisatie, de plankosten voor het alternatief vervoer in de situatie dat de bus uit de binnenstad is verdwenen, de kosten voor de ontwikkeling van de Leidraad inrichting openbare ruimte en de kosten voor de Binnenstadscampagne t/m 2017.

De tweede helft van 2016 willen we benutten om meer inzicht te krijgen in het geheel van kosten van de Binnenstadvisie en bijbehorende programmaonderdelen. Ook wordt onderzocht welke investeringen we daarvan weg kunnen zetten via reguliere programma's en budgetten. De totale investeringsopgave is daarbij uiteraard afhankelijk van de inkleuring van de ambities uit Bestemming Binnenstad door uw raad. Op basis daarvan kunt u bij de discussies over de begroting 2018-2021 en daarna steeds een afweging maken welke projecten u wanneer wilt laten uitvoeren. Zo houdt u overzicht en grip op de verdere gefaseerde uitvoering van Bestemming Binnenstad.

Bij de vaststelling van Bestemming Binnenstad in februari 2016 is geconstateerd dat het huidige budget (ca 20 miljoen euro) niet voldoende is om alle ambities te realiseren. De kosten voor het verplaatsen van de busroutes en het herinrichten van de daardoor vrijkomende ruimte zijn indertijd geraamd op 22,5 miljoen. Bij de begroting 2018-2021 zullen wij u een dekkingsvoorstel voor het ontbrekende deel doen. Dan zijn de grootste investeringen gedekt en maakt u een stevig begin met de uitvoering van Bestemming Binnenstad.

B&W-besluit d.d.: 31 mei 2016

Aanleiding en doel

Op 24 februari heeft u het visiedocument Bestemming Binnenstad vastgesteld. De afgelopen maanden is dit vertaald in bijgevoegde eerste versie van een Uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen. Eind dit jaar zullen wij u een nadere update voorleggen en het daarna jaarlijks actualiseren. Het loopt dan in de pas met de andere grote uitvoeringsprogramma's en de begrotingscyclus.

Jaarlijkse actualiseren is vanzelfsprekend. De Binnenstad is nooit af. Met Bestemming Binnenstad is een heldere visie en een duidelijk kader neergezet voor de lange termijn ontwikkeling van de binnenstad, Wij verwachten dat we de lijst met acties en projecten regelmatig moeten aanpassen en uitbreiden. Om deze reden hebben wij nu bijvoorbeeld potentiële gebiedsontwikkelingen benoemd: het gebied Haddingestraat/Pelsterstraat (na de geplande functieverandering van de parkeergarage ontstaan in deze straten nieuwe kansen, m.n. voor wonen), het Historisch Museumkwartier (tussen Munnekeholm en Hoge der A, achter het Scheepvaart-museum), de St Jansstraat (rond het Kunstencentrum), het A-kwartier en de noordwand Grote Markt. Deze gebiedsontwikkelingen zullen een eigen tempo kennen, maar zijn nu ten behoeve van het totaalbeeld toegevoegd. Ook is het Gedempte Zuiderdiep concreet als opgave benoemd, omdat dit een plek is waar verschillende verkeerskundige en kwalitatieve opgaven samenkomen en om deze reden specifieke aandacht verdient. Onder andere zal worden onderzocht of we de ruimte voor in- en uitstappers bij deze centrumhalte moeten uitbreiden, gelet op het in belang toenemende functie van deze halte in de stad.

Met Bestemming Binnenstad zijn de hoofdlijnen van de binnenstadsaanpak vastgesteld. Die staan niet meer ter discussie. Maar voordat we tot uitvoering van individuele projecten overgaan of nieuwe projecten opstarten, komt dit eerst terug in de gemeenteraad. Daarmee kan de gemeenteraad sturen op inhoud, ambitie, kosten en de wijze waarop het debat met de stad wordt gevoerd. Bij de inrichting van (deel)projecten zal aan de hand van heldere beslisbomen telkens worden geschetst welke processtappen worden voorzien, wanneer besluiten worden beoogd en op welke wijze de gemeenteraad bij de totstandkoming wordt betrokken. Ook de betrokkenheid van stakeholders, belangengroeperingen, aanwonenden en ondernemers dient vroegtijdig te worden georganiseerd. De ingezette route van binnenstadscafés, waarmee op een laagdrempelige wijze wordt uitgenodigd tot 'meedoen', willen we graag voortzetten en verder uitbouwen. Door de bovenstaande werkwijze kan de raad tijdig sturen op de verdere ontwikkeling van de binnenstad en daarbij ambitie, kwaliteit, fasering en investering telkens hand in hand wegen.

Hieronder geven wij eerst een toelichting op het gevraagde aanvullende plankostenkrediet. Daarna gaan we in op de vraag hoe we om willen gaan met de behoefte aan aanvullende middelen voor het realiseren van de ambities van Bestemming Binnenstad.

Kader

Het kader bestaat uit door het visiedocument Bestemming Binnenstad (door uw raad vastgesteld 24/2/2016) en het bijbehorende raadsvoorstel.

Argumenten en afwegingen

1. Plankostenkrediet

Bij de vaststelling van Bestemming Binnenstad heeft uw raad een krediet beschikbaar gesteld van € 2.544.000,-. Een deel daarvan (5 ton) betreft een bijdrage aan de herinrichting van de Diepenring. Van de resterende 2 miljoen is het merendeel bestemd voor planontwikkelingskosten voor herinrichtingsprojecten (t/m 2017) en een klein deel voor opstartkosten van het communicatietraject en de uitvoeringsorganisatie in de periode t/m 1 juli 2016.

Inmiddels hebben we inzicht in de benodigde programmaplankosten voor de periode vanaf 1 juli 2016 t/m 2017. Dat betreft (a) de uitvoeringsorganisatie binnenstad (€ 375.000,-), (b) de plankosten alternatief vervoer (€ 245.000,-), (c) de kosten voor de ontwikkeling van de Leidraad inrichting openbare ruimte (€ 315.000,-), en de kosten voor de Binnenstadscampagne (€ 380.000,-). Het totale gevraagde krediet bedraagt € 1,4 miljoen (inclusief 1 ton onvoorzien). We stellen voor dit te dekken door een voorbeslag op de verwachte jaarlijkse vrijval van het budget 'aanpak Diepenring', vanaf 2017. Door de voorgestelde manier van dekking gaat dit niet ten koste van de investeringsruimte. Hieronder lichten we de kosten kort toe.

Uitvoeringsorganisatie Binnenstad

Om ervoor te zorgen dat we het voorgestelde ambitieuze programma ook daadwerkelijk voor het overgrote deel 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, is het risico anders groot dat de vertaling van de visie in concrete maatregelen vastloopt in veel afstemmen, coördineren en vergaderen.

We stellen daarom voor een (parttime) programmaleider Binnenstad aan te stellen. Deze is eindverantwoordelijk, geeft sturing aan de betrokken projectleiders en hakt 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. Vanaf 2017 zullen we de kosten van de uitvoeringsorganisatie per jaar opnieuw te bezien en af te stemmen op de dan in portefeuille zijnde projecten.

Plankosten alternatief vervoer

Tijdens de raadsbehandeling van Bestemming Binnenstad is duidelijk geworden dat uw raad veel belang hecht aan alternatief vervoer vanaf het moment dat de bussen verdwijnen uit de binnenstad. Via het raadsvoorstel 'Inrichtingsplan Bussen over West', dat parallel aan dit raadsvoorstel wordt voorgelegd, wordt u een concreet voorstel voorgelegd voor de inrichting van de 'Pilot Alternatief Vervoer West', voor de periode 2017-2019. Daarnaast zal verdere uitwerking plaatsvinden van een vervoersconcept op binnenstadsniveau. Daarbij gaat het om de vraag wat de reikwijdte wordt van het alternatief vervoersconcept op binnenstadsniveau. Kort samengevat gaat de keuze daarbij tussen het bedienen van de weggevalen haltes Munnekeholm en Grote Markt (het model dat nu voorligt voor West), of voor een vervoersconcept met een meer service-gerichte inslag vanuit een gastvrijheidsgedachte, dat daarnaast bijvoorbeeld ook enkele parkeergarages bedient. Daarover gaan we te zijner tijd graag met u in gesprek.

Leidraad inrichting openbare ruimte

Bestemming Binnenstad bevat veel herinrichtingsprojecten. Bij die herinrichting moet steeds een groot aantal aandachtspunten worden meegenomen: denk bijvoorbeeld aan mogelijkheden voor terrassen, groen, bankjes, speelplekken, duurzaamheid, stallingsmogelijkheden voor de fiets, gedragsbeïnvloeding van fietsers door de inrichting van straten, enzovoort.

Dat vraagt om een integraal afwegingskader, een Leidraad voor de (her)inrichting van de openbare ruimte. Want in de binnenstad spelen nu eenmaal veel belangen in een beperkte ruimte. Inrichtingskeuzes moeten daarom niet alleen per straat of per sector worden gemaakt, maar ook op een hoger schaalniveau. Want de inrichting van de openbare ruimte moet het gewenste programma van de binnenstad (winkels, horeca, maar bijvoorbeeld ook wonen) versterken en daar de voorwaarden voor scheppen.

Deze Leidraad wordt nadrukkelijk *geen* gedetailleerd en alomvattend Handboek. Het gaat om een praktische leidraad waarin de principes worden vastgelegd die bij de afzonderlijke uitvoeringsprojecten kunnen worden gehanteerd. Door nu deze tussenstap te maken tussen visie en uitvoering, kunnen we bij de uitvoeringsprojecten een versnelling bereiken.

De ontwikkeling van de Leidraad moet deze zomer van start gaan. De ontwikkeling loopt gelijk op met het nader invullen van de herinrichtingsplannen voor de westelijke binnenstad: A-straat en Brugstraat, de Munnekeholm en het 'Minerva-plein' op de kop van het Zuiderdiep. Mede door deze directe praktische vertaling, leent de ontwikkeling van de Leidraad zich bij uitstek voor een actief gesprek per straat of zone met omwonenden, ondernemers en andere direct betrokkenen.

Het biedt ook mogelijkheden voor betrokkenheid van uw raad. De Leidraad is een hulpmiddel om meer inzicht te krijgen in de gewenste inrichtingskwaliteit en het daarvoor benodigde investeringsniveau. Het is daarmee ook een belangrijk sturingsmiddel. We verwachten dat de Leidraad begin 2017 gereed is.

Binnenstadscampagne

Tijdens de uitvoering van Bestemming Binnenstad organiseren we ter ondersteuning een overkoepelende binnenstadscampagne. Voor meer details verwijzen we u naar het Uitvoeringsprogramma.

De binnenstadscampagne maakt gebruik van opvallende en aansprekende vormen van communicatie die uitnodigen tot dialoog, op basis van een centrale communicatiestijl. De meest belangrijke drager voor de campagne is de communicatie per deelproject, zoals de herinrichtingen. Daarbij hoort onder andere het organiseren van binnenstadcafé's, waar al de nodige ervaring mee is opgedaan.

Daarnaast ontwikkelen we een eigen website, als basis voor informatie over de verschillende deelprojecten, met verbinding naar sociale media. Dit vullen we aan met een mailnieuwsbrief en diverse offline middelen, zoals advertenties, posters en opvallende acties. Het zwaartepunt voor de start ligt, gezien de geplande activiteiten uit de uitvoeringsagenda, grotendeels in de tweede helft van 2016.

2. Ambities en middelen

Voor de uitvoering van Bestemming Binnenstad is op dit moment 1 miljoen euro (structureel) beschikbaar. Bij de huidige rentestand en de hanteren afschrijvingsperiode van 40 jaar biedt dat een investeringsruimte van ca. € 20 miljoen. In het raadsvoorstel bij de vaststelling van het visiedocument, is geconstateerd dat dit niet genoeg is om alle ambities van Bestemming Binnenstad te realiseren. Dat is ook niet vreemd voor een visie. We hebben op dat moment dan ook aangekondigd op zoek te gaan naar aanvullende middelen.

Externe middelen

We hebben een globale verkenning gedaan naar extern aanvullend geld. De belangrijkste conclusie daarvan is dat er in Europa en op nationaal niveau op dit moment geen subsidies zijn voor herinrichtingsprojecten zoals in onze binnenstad. Op nationaal niveau zijn vanuit de VNG wel bewegingen gaande om op termijn weer te komen tot een fonds voor de (co)financiering van (fysieke) investeringen in grote steden. Als dit succesvol is, zal dat op zijn vroegst in een volgende kabinetsperiode een vervolg krijgen.

Dat betekent dat we voor de nog ontbrekende middelen vooral binnen onze eigen begroting moeten kijken: door herprioritering binnen bestaande programma's, of door het inzetten van nieuw geld.

Ervan uitgaande dat u de ambities van Bestemming Binnenstad wilt handhaven, houdt dit in dat we in elk geval moeten faseren. Aan de andere kant: niet alles hoeft tegelijk. Dat zou ook niet verstandig zijn: want tijdens de verbouwing moet de verkoop gewoon door gaan. Ook dan moet de binnenstad aantrekkelijk, bereikbaar en gastvrij zijn.

Uitvoering kernpakket

In 2014 zijn de kosten voor het verplaatsen van de busroutes en de herinrichting van de daardoor vrijkomende ruimte in de binnenstad (kernpakket) geraamd op € 22,5 miljoen. Uitgangspunt bij die raming was een herinrichting conform Ruimte voor Ruimte, gebaseerd op de hiervoor gebruikelijke nombedragen en ervaringscijfers per m². Kort gezegd; het asfalt wordt vervangen door gele steentjes en waar nu al gele steentjes liggen, wordt bestaand materiaal zo veel mogelijk hergebruikt. Zo is voor bijvoorbeeld de Grote Markt gerekend met het herinrichten van het asfaltgedeelte waar nu de bussen rijden/halteren. Voor een integrale herinrichting van de Grote Markt, zijn nadere kwalitatieve afwegingen (ambities) en bijbehorende financiële afwegingen nodig.

Voor de uitvoering van het kernpakket ontbreekt nu nog 2,5 miljoen. Als potentiële dekkingsbron kan gedacht worden aan het ISV, deze optie zullen wij betrekken bij de herijking ISV en de besluitvorming hierover, dan wel bij de begroting 2018-2021.

Meer dan het verplaatsen van busroutes

Maar Bestemming Binnenstad is natuurlijk meer dan enkel het verplaatsen van busroutes en het herinrichten van de daarvoor vrijkomende ruimte. De gevarieerdheid van het Uitvoeringsprogramma onderstreept de breedheid van onze ambities, variërend van een Gastvrijheidsprogramma tot Smart City-services voor bezoekers en bewoners, en van meer groen tot betere stallingsvoorzieningen, in combinatie met slimmer handhaven. Dat moet ook: alleen zo kunnen we onze binnenstad voorbereiden op de toekomst.

Bij het maken van het Uitvoeringsprogramma is gebleken dat de lijst met projecten eerder langer wordt dan korter. Ook is er van een aantal projecten nog geen kostenraming, omdat ze eerst verder uitgewerkt moeten worden. We noemen enkele voorbeelden.

- Verschillende ambities van Bestemming Binnenstad zijn nog niet op geld gezet. U kunt bijvoorbeeld denken aan het beter toegankelijk maken van de binnenstad voor anders mobiele. Daar hoort alternatief vervoer bij, in de tijdelijke, maar (als mogelijk onderdeel van een gastvrijheidsprogramma) eventueel ook in de permanente situatie. Maar u kunt ook denken aan andere onderdelen van het Gastvrijheidsprogramma, 'smart-city' services voor bezoekers en ondernemers, of de uitvoeringskosten van de nieuwe visie op de warenmarkt.

- Er zijn ook herinrichtingsprojecten die niet zijn meegenomen in de raming van 22,5 miljoen. Indien zoals hiervoor als voorbeeld genoemd, de ambities voor de Grote Markt bijvoorbeeld verder gaan dan herinrichting ter plaatse van de huidige haltes/busroute conform ruimte voor ruimte, dan vraagt dit extra middelen.
Dat geldt ook voor een eventuele aanpassing van het Zuiderdiep: daar is het wenselijk om meer ruimte maken voor in- en uitstappers. Ook het kruisen van verschillende vervoersstromen op het Zuiderdiep kan maken dat herinrichting, evenals een kwaliteitsimpuls, wellicht wenselijk is.
- Voor het 'opfrissen' van sleetse plekken (zoals de Poelestraat, de Peperstraat en de St. Walburgstraat), waarvoor Bestemming Binnenstad aandacht vraagt, is nog geen raming. Eerst is een inventarisatie nodig. Hetzelfde geldt voor het zgn. Pleinen-project, dat in het verlengde van het 'opfrissen' is ontstaan tijdens het werken aan het Uitvoeringsprogramma. Daarmee kunnen we – naast de Grote Markt – meer of minder bekende 'pleinen' in de stad in het zonnetje zetten en een nieuwe impuls geven. Een eerste mogelijkheid doet zich voor bij het 'Minerva-plein' (kop Zuiderdiep/ Munnekeholm) of een eventueel 'plein' bij de Der Aa-kerk. Door het verdwijnen van de bussen ontstaan op beide plekken nieuwe kansen.
- Tijdens de ontwikkeling van de Leidraad zal uit de discussies met betrokkenen moeten blijken welk kwaliteitsniveau per straat nodig is om het daar gewenste programma (winkels, horeca, wonen, enz.) te ondersteunen en te versterken. En of dat wel of niet extra geld kost ten opzichte van de raming van 2014. Het is onze bedoeling nadrukkelijk ook uw raad bij dit proces te betrekken.

De komende maanden willen we meer inzicht krijgen in de kosten van deze en andere programma-onderdelen. Ook gaan we na wat we daarvan weg kunnen zetten via reguliere programma's en budgetten en of we in sommige gevallen 'werk met werk' kunnen maken.

Op basis daarvan verwachten wij u in de Voorjaarsbrief van mei 2017 een redelijke schatting te kunnen geven van het benodigde extra gemeentelijke geld voor de verdere gefaseerde uitvoering van Bestemming Binnenstad, waarbij het investeringsniveau direct samenhangt met het ambitieniveau. Ook kunnen we dan suggesties doen voor faseringsopties. Bij de discussies over de begroting 2018-2021 en daarna kunt u vervolgens steeds een afweging maken welke projecten u wanneer wilt laten uitvoeren.

Conclusie

Met deze gefaseerde uitvoering van Bestemming Binnenstad handhaven we alle ambities in hun onderlinge samenhang. Tegelijkertijd houdt u zo overzicht en grip op de uitvoering. Bovendien doen we zo recht aan de dynamiek van de binnenstad: die is nooit af, en op deze manier kunnen we altijd snel en flexibel inspelen op nieuwe ontwikkelingen.

Bij dat alles blijft u als raad nadrukkelijk aan het stuur. Zoals hiervoor al geschetst worden maatregelen en nieuwe projecten eerst voorgelegd aan de gemeenteraad, voordat we tot uitvoering overgaan. Dan vragen we u ook om een uitvoeringskrediet. Met bijvoorbeeld de Leidraad (en actieve betrokkenheid tijdens de ontwikkeling daarvan) krijgt u een hulpmiddel dat meer inzicht geeft in de keuzes voor de gewenste inrichtingskwaliteit en het daarvoor benodigde investeringsniveau. Het is daarmee ook een belangrijk sturingsmiddel. Uiteindelijk is en blijft het uw raad, die gaat over het ambitieniveau van de uitvoering van Bestemming Binnenstad, en daarmee over de kwaliteit en aantrekkelijkheid van onze binnenstad in de toekomst.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Het visiedocument Bestemming Binnenstad is uitvoerig besproken met belanghebbenden: stadjes, bedrijven en organisaties. Voor de uitvoering organiseren we per project een participatietraject. Dat geldt ook voor de ontwikkeling van de Leidraad inrichting openbare ruimte. Daarnaast ondersteunen we de uitvoeringsperiode met de Binnenstadscampagne.

Financiële consequenties

We stellen voor het nieuwe plankostenkrediet te dekken door een voorbeslag op de verwachte incidentele vrijval van het budget 'aanpak Diepenring' (1 miljoen (s)) vanaf 2017. Doordat de totale investering gefaseerd wordt gerealiseerd, zullen de kapitaallasten in 2017 t/m 2019 lager uitvallen dan het beschikbare budget. In 2017 bedraagt deze verwachte incidentele vrijval € 717.550,- en in 2018 en 2019 respectievelijk € 689.750,- en € 108.050,-. Ten behoeve van de kosten voor 2016 stellen wij voor deze voor te financieren uit de Reserve ISV en dit in 2018 weer te verrekenen met de hiervoor aangehaalde vrijval in dat jaar.

Door de incidentele vrijval op het budget 'aanpak Diepenring' in de betreffende jaarschijven beschikbaar te houden voor de uitvoering van de visie Bestemming Binnenstad, wijken wij af van het huidige principe waarbij de jaarlijks incidentele vrijval op structurele middelen teruggaat naar het concern en onderdeel uitmaakt van het jaarrekeningresultaat en integrale bestemming daarvan. Een dergelijke systematiek is bijvoorbeeld ook gevolgd bij het Forum.

Overige consequenties

Geen.

Vervolg

Dit Uitvoeringsprogramma wordt de komende maanden verder ingevuld. Een update wordt u eind 2016 aangeboden. Concrete maatregelen en projecten komen vòòr uitvoering steeds eerst terug in de raad, vanzelfsprekend na participatie door alle betrokkenen. Dan vragen we u ook om een uitvoeringskrediet.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

PROJECTENOVERZICHT UITVOERINGSPROGRAMMA BINNENSTAD										
versie 26 mei										onderdeel pakket raming 22,5 mln.; heden 1 mln. (s) 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	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 A-straat/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/A-weg	West	2017						1 mln. (s)	
10	OV: nieuwe centrumhalte kop Westerhaven/A-weg	West	2017						1 mln. (s)	
11	onderzoek alternatief vervoer West	West	2017							
12	nieuwe route autoverkeer west	West	2017						1 mln. (s)	
13	gebiedsontwikkeling Haddingestraat/Pelsterstraat	West						PM		
14	gebiedsontwikkeling Museumkwartier (visie)	West	2017					PM		
15	A-kwartier: uitvoering visie	West						3.930.000	o.a. ISV, Wonen	
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: * aanleg fiets-/voetgangersbrug Eemskanaal * herinrichting route via Oosterkade * herinrichting Steentilbrug	Oost						4.000.000	Eemskanaalzone	
21	verbeteren aanlooproute vanaf P-garage Boterdiep: * aanleg 3e in-/uitgang P-garage Boterdiep * herinrichting Boterdiep en Korenstraat	Oost	2016					gereed		
22	aanlooproute vanaf OV-centrumhalte Diepenring: * herinrichting St.Jansstraat	Oost			2019				1 mln. (s)	
23	onderzoek alternatief vervoer Oost	Oost			2019					
24	OV: onderzoek 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)	
	PROJECT	gebied	2016	2017	2018	2019	2020	2021	kostenraming	dekking (+bron)		
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	Diepen		2017					regulier			
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							300.000 / jaar			
36	Gastvrijheidsprogramma, o.a.: free wifi service	bistad							PM			
	free wifi service bezoekers, standplaats touringcars, parkeergarages voorportaal binnenstad, vergroten toegankelijkheid anders mobielen, bewegwijzering											
H	Een aantrekkelijk winkellandschap											
37	Inspelen op veranderend winkellandschap	bistad							regulier			
38	Acquisitie nieuwe (retail- en horeca) formules	bistad							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			
J	Wonen in en direct bij de binnenstad											
43	Stimuleren wonen voor verschillende doelgroepen	bistad									Woonvisie	
	* Start: Woonmanifestatie Binnenstad	bistad	2016								Woonvisie	
44	Verkennen (her)ontwikkelmogelijkheden	bistad							regulier		Woonvisie	
K	Bereikbaarheid: fiets en fietsparkeren											
45	Experimenten met fiets in voetgangersgebied	bistad							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							PM			
M	Communicatie											
50	Binnenstadscampagne	bistad										
N	Monitoring	bistad							PM			

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 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 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 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 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 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 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 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 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 gehandicaptenparkeerplaatsen. 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^e (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 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 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 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, gastvrijheidacties 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 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 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 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.

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 hoofdstuk)

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 hoofdstuk)

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

3

2