

Groningen, Stad op Scherp

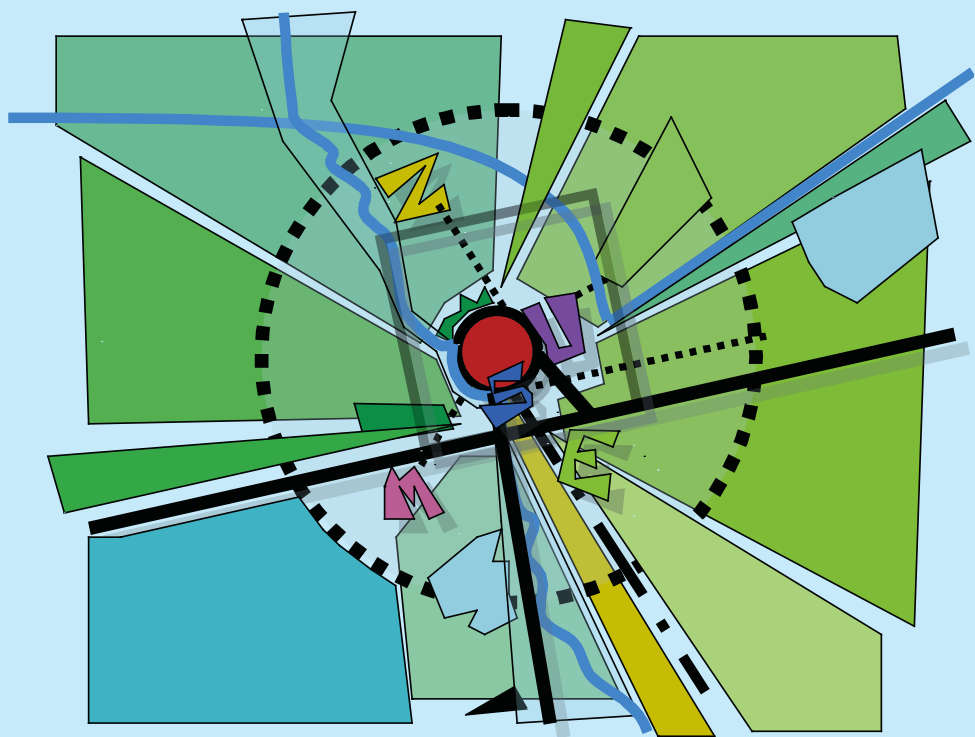
STRUCTUURVISIE 2008 - 2020



stad.

Stad op Scherp
Structuurvisie 2008 - 2020

Groningen, maart 2009



Structuurvisie 2008 - 2020

Groningen 2020

Even hardop dromen. We nemen u mee naar 2020. Hoe zou onze stad er dan uitzien? We zijn nog nadrukkelijker dé toonaangevende metropool van het Noorden en de stuwende kracht van de noordelijke economie. In sommige opzichten (ICT, energie, duurzaamheid, kennisindustrie) lopen we zelfs internationaal voorop. Het aantal inwoners, studenten en arbeidsplaatsen is blijven groeien, maar dat is niet ten koste gegaan van de woon- en leefomgeving. We raken – vooral ook door de Regiotram – steeds meer met de omliggende regio verbonden.

Groningen is gelukkig compact gebleven. En nog steeds ain pronkjewail in golden raand. Zonder verrommelde stadsranden. Wél met aantrekkelijke, karakteristieke woonwijken, met kwalitatief goede en goed onderhouden huizen en toch met opvallend veel natuurlijk groen. Wel is de bebouwing intensiever geworden. De stad is de lucht ingegaan. In de wijk Meerstad, op een steenworp afstand van Groningen, wonen inmiddels zo'n 20.000 mensen. Het is er fijn wonen in een landelijke en toch ook weer stedelijke omgeving, vol water en groen. De komende jaren worden in fase 2 van Meerstad nog eens zo'n 5.000 woningen gebouwd. Uit deze wijk blijkt dat de stad door de jaren heen een speerpunt heeft gemaakt van duurzaamheid. Tot ver over de grenzen is Groningen een voorbeeldige stad geworden. De kans dat we over vijf jaar de duurzaamste stad van Nederland worden is heel groot. Het kon minder en daar zijn de Stadjes eigenlijk best trots op.

Het is ondertussen druk in de stad, maar Groningen is goed bereikbaar en leefbaar gebleven. Binnen de ringwegen zijn de fiets en het openbaar vervoer de belangrijkste vervoermiddelen. Door de komst van de Regiotram rijden er bijna geen bussen meer door de binnenstad. De Grote Markt is het gezond kloppend en aantrekkelijk hart van Groningen, mede door de naar voren getrokken nieuwe oostwand, wonderwel passend. Daarachter staat aan de Nieuwe Markt het even opvallende als monumentale Groninger Forum waar dagelijks duizenden mensen in- en uitlopen. Ook vanaf het vernieuwde Damsterdiep weten mensen de weg naar de binnenstad te vinden. En de loop naar de noordzijde van de Grote Markt zit er goed in dankzij de komst van een nieuw, aantrekkelijk warenhuis en andere leuke winkels. En passant is het naburige Ebbingekwartier uitgegroeid tot dé creatieve broedplaats van Groningen. Overigens, Ciboga is al jaren een geliefde autoluwe woonwijk.

Even verderop is het UMCG fors doorgegroeid, met name aan de noordzijde. De Antonius Deusinglaan is een stuk opgeschoven en ligt nu in het verlengde van de Oosterhamrikzone waarlangs eveneens veel nieuwe woningen zijn verzeen. Via een nieuwe brug over het Van Starckenborgkanaal is daar een snelle verbinding ontstaan met de Oostelijke Ringweg. Op het voormalige Bodenterrein balt zorg, wetenschappelijk onderwijs en onderzoek samen.

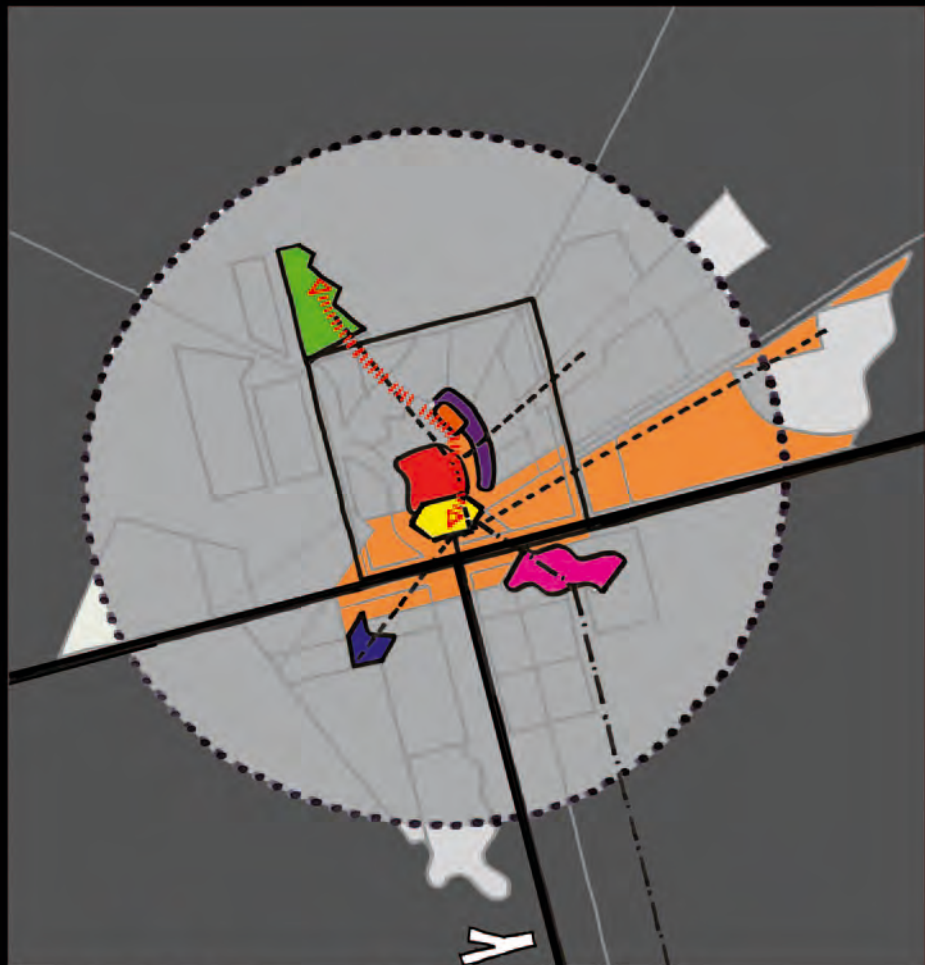
De tram brengt ons naar Zernike, het ándere levendige centrum van kennis en research in de stad. Door investeringen van de RUG en de Hanzehogeschool is Groningen daadwerkelijk 'the city of talent' geworden. Het is er gezellig toeven voor de vele studenten uit binnen- en buitenland. Het innovatieve klimaat heeft daar op

Zernike intussen gezorgd voor een groeiend aantal aan de wetenschap verbonden ondernemers.

De ringwegen zijn nagenoeg kruisingsvrij wat een stuk scheelt in de spits. De doorstromings-problemen op de Zuidelijke Ringweg zijn eveneens opgelost door een ingenieuze aanpak...

6 grote transferia rondom de stad trekken dagelijks vele duizenden automobilisten die gewend zijn ter plaatse over te stappen op het openbaar vervoer om vlug en doelmatig naar hun werk te gaan. Dat hadden al die forenzen 10, 15 jaar eerder moeten bedenken! Gemak dient de mens.

Langs de zuidelijke ringweg hebben zich een aantal belangrijke werklocaties ontwikkeld. Aan de westzijde is rondom het Martiniziekenhuis volop bedrijvigheid in de medische zorg ontstaan. Aan de andere kant van de Zuidelijke Ringweg werken inmiddels al weer jaren duizenden mensen in de vele nieuwe kantoren op het Europapark en de Kempkensberg. Een nieuwe fiets- en voetgangerstunnel onder het station Europapark verbindt het zuiden op een natuurlijke wijze met het inmiddels al weer jaren levendige gebied rondom de Euroborg, het Helperpark en de Helpmancentrale. Het Stationsgebied is op zijn beurt ook op de schop gegaan. Op het oude rangeerterrein is volop ruimte beschikbaar voor intensief wonen en werken, voor voorzieningen en om te verblijven, en dat boven op hét vervoersknooppunt van het Noorden. Onze ambitie en gedrevenheid komt op deze strategische plek voor stad en regio in het bijzonder tot uiting.



DE ESSENTIE: FOCUS OP DE BESTAANDE STAD
EN DAARBINNEN DE 6 DYNAMO'S



De essentie

We willen als stad Groningen en als nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen een steviger rol spelen in Noordwest-Europa.

Dat kan, want door de aanwezige onderwijsinstellingen en het hoge opleidingsniveau zijn wij een *City of Talent*. De continue stroom van studenten staat borg voor innovatie en vernieuwing.

De binnenstad en onze topvoorzieningen – de zogenaamde dynamo's – geven ons volop kansen. Initiatiefnemers krijgen hier de ruimte om in (inter)nationaal perspectief met nieuwe ontwikkelingen voorop te lopen.

Wij ondersteunen dat met een andere structuurvisie dan we gewend waren, gericht op het stimuleren en ondersteunen van zulke initiatieven.

We blijven ons onderscheiden van andere steden. Door voorop te lopen, door ons duurzaamheidsgehalte, maar vooral door onze eigenheid – het Gronings accent – te blijven benadrukken. Groningen is compact en compleet, intens en ontspannen, nabij en wijds, vernieuwend met gevoel voor historie, hoogstedelijk en landschappelijk. En Groningen koestert haar karakteristieke wijken. Al deze specifieke kenmerken vormen altijd weer de randvoorwaarden bij gebiedsontwikkeling.

Inhoud

– Inleiding	10
1 Analyse	12
1.1 Een terugblik op het vorige structuurplan: De Stad van Straks	12
1.2 Ontwikkelingen en trends	13
1.3 Een andere context, een andere rol	15
2 Visie – Doelen en Ambities	18
2.1 Identiteit	18
2.2 Doelen en ambities	20
3 Sterk en Duurzaam	24
3.1 Economische speerpunten	24
3.2 Bereikbare stad	27
3.3 Onderscheidend wonen	28
3.4 Duurzame stad	32
3.4.1 Energie	33
3.4.2 Blauw-groen netwerk	34
3.4.3 Sport en gezondheid	36
3.5 Cultuur, architectuur en topevenementen	37
4 Het Ruimtelijk Concept	40
4.1 Op internationale en bovenregionale schaal	40
4.2 De dynamo's	43
4.2.1 Binnenstad	44
4.2.2 Stationsgebied	49
4.2.3 UMCG	51
4.2.4 Zernike Science Park	53
4.2.5 Europapark/Kempkensberg	54
4.2.6 Martiniziekenhuis e.o.	57
4.3 Clusters op regionale en stedelijke schaal	58
4.3.1 HOV-assen	58
5 Uitvoering	62
5.1 Uitvoeringsstrategie	62
5.2 Uitvoeringsprogramma	64
5.3 Topprioriteiten	65

Inleiding

Dat Groningen bijzonder is, weten Stadjsers en bezoekers al lang. Groningen is een mooie stad, in zijn compactheid en samenhang. En bijzonder in zijn contrast: energiek en druk, rustig en ontspannen. Op de vierkante kilometer van de binnenstad met de vele voorzieningen is het leven intens, maar combineert weldadig met een weidse en groene omgeving. En dat op fietsafstand van het stadshart!

Groningen is een echte stad, maar heeft altijd oog gehouden voor zijn historisch erfgoed. De natuurlijke oorsprong in landschap en water is tot ver in de binnenstad herkenbaar. Van oudsher is Groningen synoniem aan hoger onderwijs. Dat betekent veel jonge mensen, brandpunten van kennis, veel creativiteit.

Het verzorgingsgebied van Groningen is groot en dat is te zien aan de vele voorzieningen die de stad herbergt: op het gebied van de gezondheidszorg, de zakelijke dienstverlening, de cultuur, de grote warenhuizen en de gespecialiseerde detailhandel. Dat maakt Groningen tot een echte hoofdstad!

Groningen voert al decennia lang een krachtig ruimtelijk beleid. Dat is ook af te lezen aan de mooie, leefbare wijken met uiteenlopende woonmilieus, passend bij de verschillende leefstijlen.

Het gaat goed met Groningen. Dat blijkt uit de resultaten van de onderzoeken, die we regelmatig houden. Maar – en ook dat weten we – in Groningen gaat niets vanzelf. We kunnen en mogen niet tevreden achterover leunen, maar moeten voortdurend alert blijven en scherp de nationale en internationale ontwikkelingen blijven volgen. Sterker nog: we moeten er deel van uitmaken en er zelfs misschien wel op vooruitlopen. Het is noodzakelijk dat we met onze specifiek Groningse kwaliteiten wezenlijk onderdeel uitmaken van de brede (inter)nationale context. Dat is nodig voor de continuïteit, voor het draagvlak van onze voorzieningen, voor de werkgelegenheid en het welbevinden van de Stadjsers. En dat is nodig voor de regio, die in toenemende mate van de stad afhankelijk wordt.

Om scherp te zijn en te blijven, moeten we gedreven en ambitieus zijn. We moeten continu zoeken naar vernieuwing, naar combinatiemogelijkheden. Want het is juist de integraliteit, die Groningen en het stadshart zo aantrekkelijk maken. Deze inzet is nodig, want we willen dat het goed gaat met deze stad. We willen dat haar inwoners het goed hebben op het gebied van werken, wonen, sport, cultuur en recreatie. En dat zij mogelijkheden zien en krijgen om hun kennis en creativiteit te ontplooien. Altijd in een gezonde, veilige en dus leefbare omgeving, nu en in de toekomst. Daarom gelden veiligheid en duurzaamheid als randvoorwaarden voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Deze scherpte, gedrevenheid en ambitie vertalen wij om de zoveel tijd in een structuurvisie. Daarin schetsen wij voor een periode van zo'n 10 à 15 jaar in grote lijnen de toekomst van de stad. En wat we moeten doen om dit toekomstbeeld te verwezenlijken. Die grote lijnen zijn kenmerkend voor een structuurvisie. U moet in Stad op Scherp niet verwachten dat u concrete uitspraken zult vinden over uw wijk of over uw straat. Een structuurvisie is een overkoepelend, ruimtelijk document. Uit dit document vloeien andere beleidsvoornemens

voort, die nader worden uitgewerkt. Zo is er al een apart verhaal over de binnenstad en de groenstructuren in deze stad en verwachten we visies op wonen, op hoogbouw, op intense laagbouw.

Gelukkig staan we in onze gedrevenheid niet alleen. We merken bij de grote kennisinstellingen, bij maatschappelijke organisaties en ondernemers eenzelfde betrokkenheid, eenzelfde scherpheid als het gaat om het welvaren van deze stad en haar inwoners. Wat is er dan mooier en productiever dan de handen ineen te slaan! In deze samenwerking past ons bescheidenheid. Want de rol van de overheid is een andere dan een aantal jaren geleden. Bovendien verandert de wereld sneller dan ooit en is steeds minder ‘maakbaar’. De overheid kan steeds minder sturen, maar richt zich – in lijn met de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening (Wro) – meer en meer op het creëren van optimale omstandigheden voor diegenen die iets willen ondernemen.

Met onze samenwerkingspartners en met marktpartijen hebben wij in een eerder stadium over de inhoud van deze structuurvisie gesproken. In de tweede helft van 2008 hebben we dit ook met burgers, ondernemers en (opnieuw) met overheidspartners gedaan. Dit heeft geresulteerd in een groot aantal wijzigingen van de concept-versie van de structuurvisie. Graag presenteren wij u hierbij de definitieve, door de gemeenteraad op 25 maart 2009 vastgestelde, structuurvisie Stad op Scherp 2008-2020.

College van burgemeester en wethouders van Groningen

1 Analyse

1.1 Een terugblik op het vorige structuurplan: de Stad van Straks

Onze koers uit de vorige structuurvisie 'De Stad van Straks' (1994) en de actualisaties daarvan is in hoofdlijnen uitgevoerd. Het streven naar een veelkleurige stad, naar gevarieerde woon- en werkmilieus en naar meer stedelijke samenhang heeft zijn vruchten afgeworpen. Deze doelen gelden eigenlijk nog steeds. 'De Stad van Straks' heeft zijn nut gehad. Van de projecten die in deze structuurvisie zijn voorgesteld, is het overgrote deel daadwerkelijk uitgevoerd of momenteel in uitvoering.

Maar de situatie en de planologische praktijk is veranderd. De laatste jaren zijn bijvoorbeeld veel minder woningen gebouwd dan afgesproken. Door de lagere economische groei is de vraag naar vooral middeldure en duurdere woningen afgenomen. Dat heeft geleid tot een afwachtende houding bij projectontwikkelaars. Ook de ingewikkelde juridisch-planologische procedures en de snel veranderende behoeften van de consument hebben het bouwtempo vertraagd. Omdat we als gemeente nog relatief weinig grond bezitten, hebben we het stuur steeds minder in handen. De meeste vertraging geldt dan ook voor projecten met ingewikkelde eigendomssituaties (en dus moeizame onderhandelingen).

We kunnen zeker terugkijken op goede resultaten. De bevolking en werkgelegenheid zijn sterk gegroeid. Ook zien we een aanzienlijke daling van de werkloos-

heid, een stijging van het aantal bezoekers en de omzet in de binnenstad, een hoger aandeel van mensen met midden- en hoge inkomens, veel meer studenten en een minder ijle economie. We hebben ons ruimtelijk beleid consequent uitgevoerd, in nauwe samenhang met ons verkeersbeleid. De keuze om Groningen compact te houden, biedt de meeste kansen voor gebruik van de fiets en het openbaar vervoer (OV). Daarom hebben we fors geïnvesteerd in de infrastructuur voor fiets en OV zonder de automobilist uit het oog te verliezen. Deze keuze voor compactheid heeft ons ook doen afzien van realisatie van de Zuidtangent.

Meer bouwen in bestaand stedelijk gebied is slechts beperkt ten koste gegaan van de totale hoeveelheid groen. Ook hebben we daardoor de omliggende landschappen en ecologische verbindingen kunnen ontzien. Tegelijkertijd hebben we in diverse gebieden de kwaliteit van het groen verbeterd en de woonkwaliteit. De Stadjes vinden de kwaliteit van hun woonomgeving verbeterd, voelen zich veiliger en zien een beter toekomstperspectief voor hun wijk. De vertraging in de wijkvernieuwing (herstructurering van woningen en aanpak van de directe omgeving) is grotendeels ingehaald. Er is ook meer aandacht voor de sociale problematiek. Het aanwijzen van De Hoogte en de Korrewegwijk tot landelijke 'krachtwijken' is een steun in de rug voor onze aanpak.



1.2 Ontwikkelingen en trends

Het gaat goed met Groningen, maar er zijn ook zorgen. De woningbouw blijft achter. Een aantal werkgevers, vaak financiële dienstverleners, is vertrokken of heeft verhuisplannen. En de brede regio wordt voor werk en voorzieningen steeds afhankelijker van de stad. Verder zien we in dezelfde wijde regio de bevolking vergrijzen en afnemen. Deze ontwikkelingen kunnen op termijn zeker effect hebben op onze positie, het bezoekerspotentieel en de aanwas van studenten.

Om in de pas te blijven met de doelen voor onze stad, moeten de prestaties omhoog. We moeten op zoek naar een groter bereik en daarvoor onze binnenstad en onze topvoorzieningen nog aantrekkelijker maken. We moeten

beter bereikbaar zijn en uiteraard ook beschikken over een concurrerend aanbod van woon- en werklocaties. Gelukkig biedt de bestaande stad daarvoor goede plekken en voldoende ruimte. Het schoner worden van het productieproces maakt het mengen van wonen, werken en verblijven beter mogelijk.

Bereikbaarheid

De stad groeit. Meer inwoners, meer bezoekers en meer arbeidsplaatsen. De keerzijde van de groei is de toegenomen druk op ons verkeerssysteem. Het autoverkeer is op de zuidelijke ringweg sinds 1990 met meer dan 50% gegroeid. Ook lukt het ons steeds minder goed om de bezoekers en pendelaars naar de concentraties van werk en voorzieningen in en rondom de binnenstad en naar de overige clusters te krijgen. We moeten daarom samen met onze partners aan



verbeteringen werken. Bij het zoeken naar oplossingen blijft het uitgangspunt dat verkeer, ruimtelijke ordening, economie en sociale aspecten onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. Zo heeft de komst van de Regiotram naast economische effecten, ook een positief effect op het woon- en leefmilieu.

Binnenstad

Het bezoek aan de binnenstad groeit. De doelstelling was jaarlijks 1 procent meer bezoekers; in werkelijkheid groeit het aantal bezoekers sneller, in sommige jaren zelfs met 5 procent. Desondanks staat de positie van de binnenstad onder druk. We hebben lang geprofiteerd van de investeringen van Binnenstad Beter, de grootscheepse herinrichting van de binnenstad, maar vallen nu een beetje stil. En stilstand is achteruitgang, want de concurrentie van andere steden en voorzieningen buiten de stedelijke centra

neemt toe. In een aantal straten in de binnenstad lopen de zaken al minder florissant. En hoewel ze veel bezoekers trekken, zijn de binnenstad en de 'bronzpunten', de grote publiekstrekkingen met grootschalige formules zoals de Westervaren, veelal te krap bemeten.

Voor de noodzakelijke groei van het aantal bezoekers is daarom een vernieuwingsimpuls noodzakelijk, bijvoorbeeld met een verrassend aanbod voor vrijetijdsbesteding.

Kansen

De voorgaande analyse leert dat we alert moeten blijven. Er tekenen zich een aantal ontwikkelingen af waar we een passend antwoord op zullen moeten vinden. Met de komende vergrijzing en verdunning in een brede regio en de toegenomen concurrentie van andere steden, staan onze werkfunctie en ook de klantenbinding van de binnenstad

fors onder druk. Dus zullen we ons bereik moeten vergroten, met een sterker onderscheidend vermogen, een continue vernieuwing en optimalisatie van de bereikbaarheid per OV en auto op alle schaalniveaus. Nog steeds ligt de werkloosheid in stad en regio sterk boven het landelijk gemiddelde en blijft onze economie door haar smalle basis kwetsbaar. We zullen daarvoor moeten werken aan onze sterke punten: de binnenstad, de topvoorzieningen/kennisinstellingen en de verscheidenheid en kwaliteit aan woon-, werk- en verblijfsmilieus.

Met deze sterke punten kunnen we een aantoonbare bijdrage leveren aan de nationale concurrentiekracht. Daarbij maken we dankbaar gebruik van de massa en kwaliteiten van de regio, het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen, en onze strategische ligging op de Noordelijke Ontwikkelingsas tussen de Randstad en de Noordduitse agglomeraties en Scandinavië.

1.3 Een andere context, een andere rol

Een gedreven stad is een 'stad op scherp', die steeds meer uitgaat van zijn eigen kracht. Op basis van onze unieke kwaliteiten moeten we ons blijven positioneren en onderscheiden, in de regio, in het Noorden én internationaal. Dat betekent dat we onze concurrerende krachten op alle denkbare schaalniveaus moeten aanboren. Eigenheid, vernieuwing en vooroplopen zijn daarbij

leutelbegrippen. Dat verklaart ook onze inzet op de dynamo's, de aanjagers van onze economie en werkgelegenheid: de kennisinstellingen en topvoorzieningen in Groningen. In de binnenstad, op het stationsgebied, rondom het UMCG en het Martiniziekenhuis, op het Europapark, de Kempkensberg en op Zernike zijn mensen actief die garant staan voor extra energie, vernieuwing in de stad en *spin-off*. Ze appelleren aan ons jeugdige, dynamische imago, aan het aanwezige talent. Dit talent willen we vinden, begeleiden, binden en helpen ontluiken in ondernemerschap.

Deze structuurvisie verschilt wezenlijk van zijn voorgangers. De wereld verandert sneller dan ooit en is steeds minder 'maakbaar'. De rol van de gemeente spitst zich steeds meer toe op het creëren van optimale omstandigheden voor initiatieven en het aanjagen van aanwezige potenties. Regisseren, stimuleren en faciliteren dus, in plaats van sturen. De visie bevat daarom veel ambities die samen met of vooral door anderen moeten worden verwezenlijkt. Door onze inwoners, door ondernemers, grote marktpartijen, organisaties en instellingen. Hen moeten we letterlijk en figuurlijk ruimte bieden. We moeten zorgen voor passende, niet-knellende regelgeving, alternatief geld aanboren en zorgen voor een goede bereikbaarheid en een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte. Dit geldt vooral voor de dynamo's. In de deeluitwerkingen per dynamo zullen we expliciet aangeven hoe we de rollen en activiteiten van onszelf denken in te vullen en welke rollen we zien voor de andere spelers in het veld.



We zullen ons steeds meer en beter moeten verdiepen in wat inwoners, ondernemers en instellingen willen en hoe we dit mogelijk kunnen maken. Het is daarom juist extra vernieuwend dat deze structuurvisie zich meer op de activiteiten en de betekenis van gebieden en topvoorzieningen richt en steeds minder op ruimtelijke zaken. Wat blijft is het integrerende karakter en de kaderstelling om goed te kunnen prioriteren. En daarmee dus ook de aanwijzing van dominante plekken en functies, die cruciaal zijn voor het functioneren van stad en regio. Om deze dynamo's als vliegwiel te kunnen laten fungeren, zullen we alle zeilen moeten bijzetten.



2 Visie – doelen en ambities

In deze structuurvisie stellen we de bestaande en gewenste kwaliteiten van stad en regio centraal. Het zijn deze kwaliteiten die ons identiteit verschaffen, ons onderscheidend vermogen geven ten opzichte van andere steden en regio's.

En juist deze eigenheid bepaalt onze concurrentiekracht. Als stad en regio, het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen.

Centrale beleidsdoelstelling

In combinatie met onze politieke ambities op het vlak van 'sociaal, sterk, duurzaam' en onze wens tot onderscheidendheid komen we tot de volgende centrale beleidsdoelstelling voor de komende 10 à 15 jaar:

We willen de woon- en leefomstandigheden van alle Stadjes en ook die van toekomstige generaties verbeteren, onze positie als Hoofdstad van het Noorden versterken, en ons als stad én als nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen in de (inter)nationale context positioneren als stad en regio met economische kansen en potenties in met name de kennissector. Als een City of Talent, die een substantiële en bijzondere bijdrage kan leveren aan versterking van de concurrentiekracht van Nederland, met een strategische schakelpositie op de Noordelijke Ontwikkelingsas naar Noord-Duitsland en Scandinavië/Oost Europa. Onze eigen kwaliteiten, ons onderscheidend vermogen, staan daarbij centraal. De verbetering van ieders woon- en leefomstandigheden willen we met een inzet op veelsoortige, goed onderhouden wijken, op veiligheid en met goede voorzieningen op het gebied van onderwijs,

sport en welzijn, realiseren. We stellen dan ook duurzaamheid, naast bereikbaarheid, als randvoorwaarde voor ruimtelijke ontwikkelingen. Voor de kwaliteit van de leefomgeving en onze concurrentiekracht is het essentieel dat het groen-blauwe netwerk, de cultuur en het belang van de sport op juiste waarde worden geschat.

2.1 Identiteit

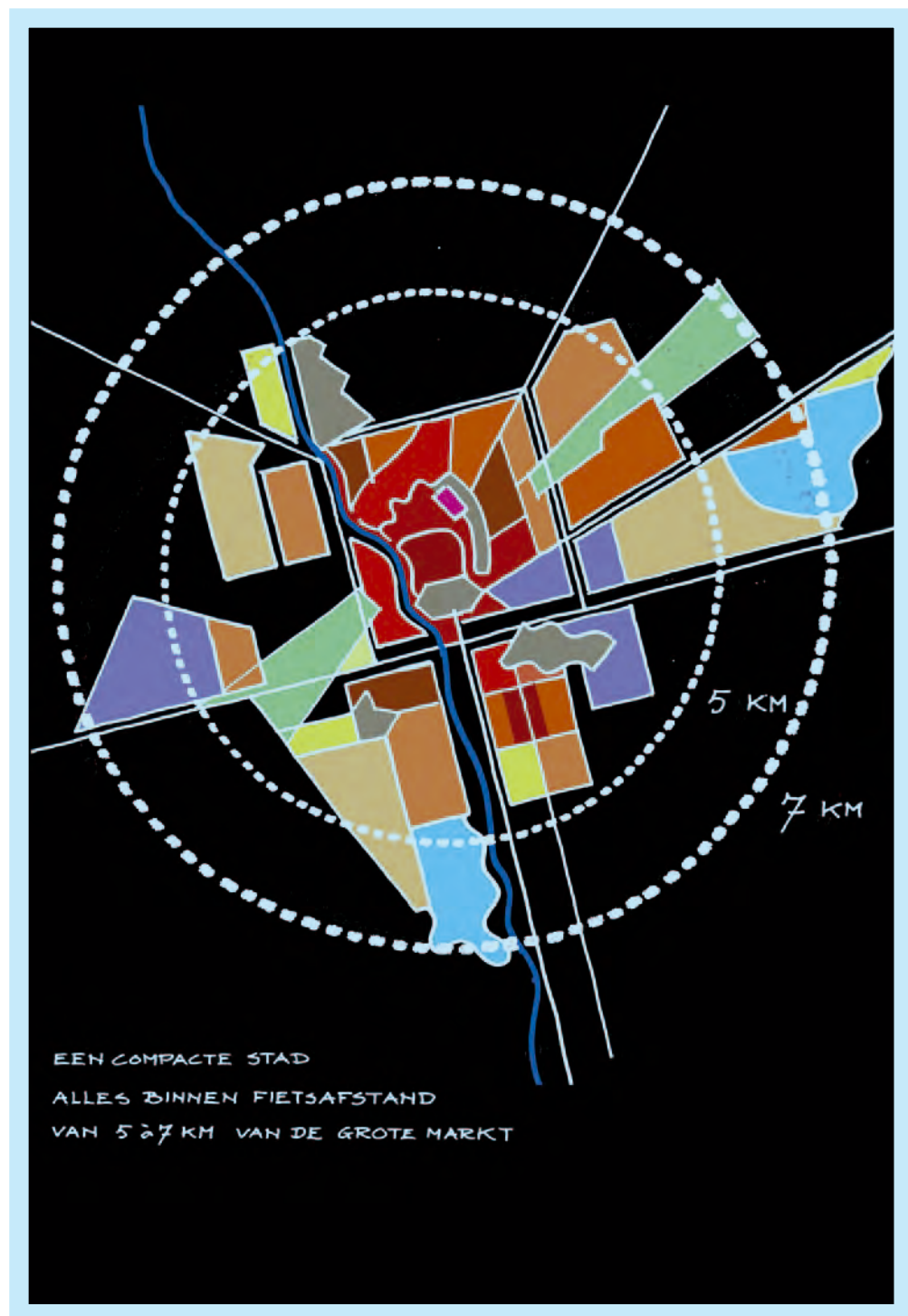
Groningen is een stad met een herkenbaar profiel. De stad kent een aantal kernkwaliteiten. Ze komen voort uit onze eigenheid, het 'Groningse', en zijn direct verbonden aan de uitgangspunten 'sterk, sociaal, duurzaam' van ons collegeprogramma. Deze kernkwaliteiten willen we behouden en versterken.

Groningen is een energieke en inspirerende stad

Groningen is en blijft jong en dynamisch door de aanwezigheid van onderwijs en kennis. Groningen is ook een zinderend aanbod aan topvoorzieningen op het gebied van cultuur, winkelen en recreatie, met een groot bereik. Eén van de belangrijkste redenen voor bezoek aan Groningen is de historische structuur en bebouwing van de binnenstad en de rijkheid aan oude en nieuwe architectuur.

Groningen is een intense en compacte stad

Groningen is drukte op de vierkante kilometer in een weids en waardevol landschap. Een stad waar altijd wat te doen is. Groningen is een stad waarin op korte afstand, een half uur fietsen,





een enorm scala aan (top)voorzieningen, woonmilieus, sferen en landschappen is te vinden. Groningen is ook een stad met kleinschalige, onderscheidende wijken. Vanuit de regio willen we de kwaliteiten van natuur, ecologie en landschap, het regiopark, daaraan toevoegen. Het aanvullend woningaanbod, het ruime wonen in het groen, de regionale bedrijvenlocaties; alle vormen expliciet onderdeel van onze kernkwaliteiten.

Groningen is ook de regio

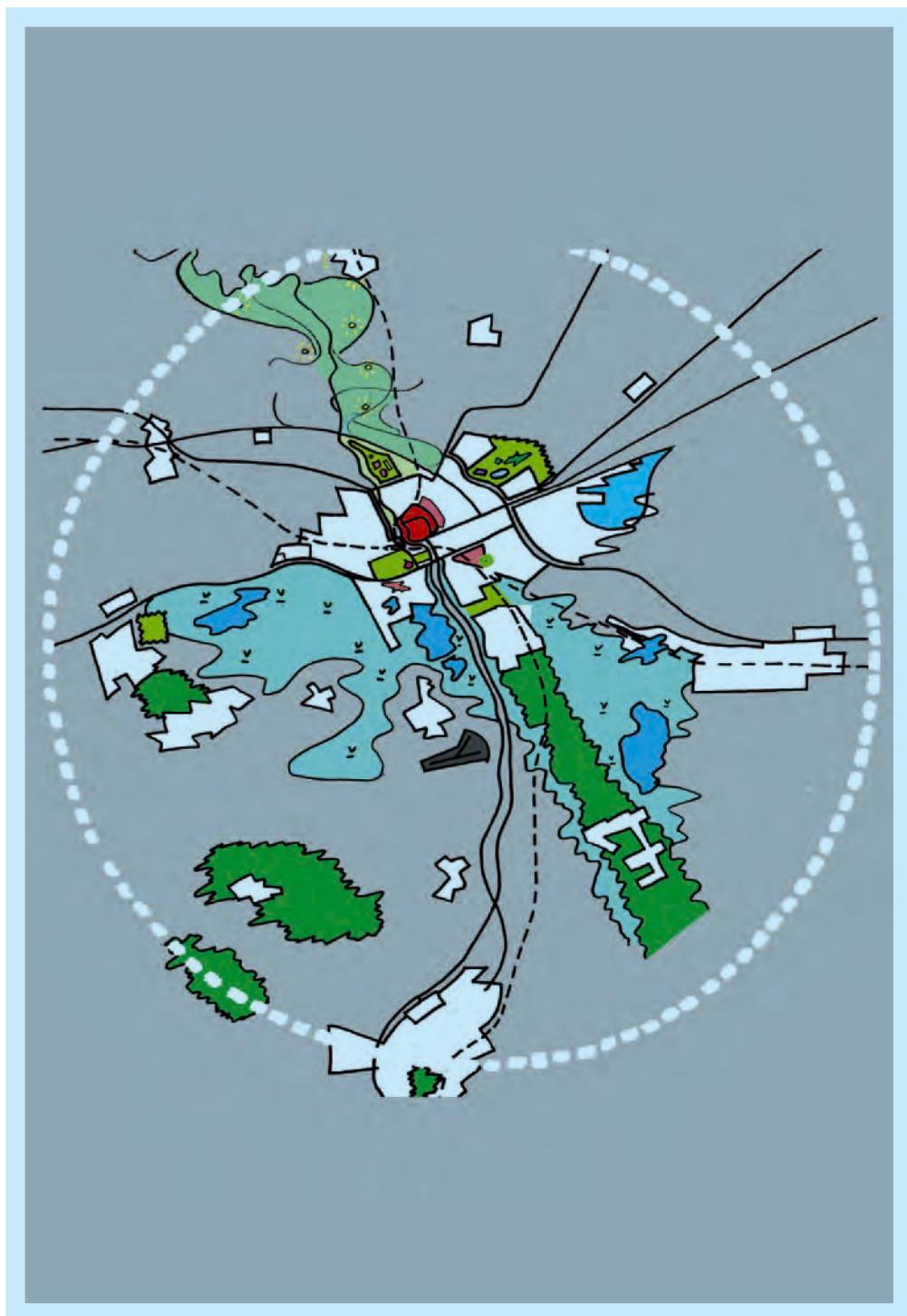
Met het versterken van deze kernkwaliteiten onderscheiden we ons van andere steden en stedelijke netwerken. Groningen is aantrekkelijk om te wonen, te werken, te verblijven of je te ver-maken. Behalve drukte en levendigheid is er voldoende plek voor ontspanning en rust. Dat kan allemaal tegelijk, want de stad is groot genoeg voor alle gewenste functies en het

aantrekkelijke landschap van de regio is nabij. Wel blijft een goede afstemming met de regio nodig, vooral wat betreft woningbouwprogrammering en aanbod van bedrijventerreinen.

In ons ruimtelijk beleid, met onze eigen maatregelen, zullen we deze kwaliteiten borgen en de daarvoor noodzakelijke activiteiten zo goed mogelijk begeleiden en faciliteren. Het zijn juist deze activiteiten die de stad maken en continu doen vernieuwen.

2.2 Doelen en ambities

We streven naar kwaliteit van leven voor iedereen. We willen dat de Stadlers gezond leven, passend wonen en werk hebben in een aantrekkelijke, duurzame omgeving.





Ambities collegeprogramma

– Sociale stad:

Alle Stadters krijgen de kans om mee te doen en om hun talenten te ontwikkelen.

– Betrokken stad:

De gemeente wil burgers volop betrekken bij het beleid. Zowel op stedelijk niveau als in de buurt en wijk.

– Duurzame stad:

Het milieu verdient zorg en aandacht.
Groningen wil de duurzaamste stad van Nederland worden.

– Sterke Stad:

De gemeente neemt het voortouw in het investeren in een sterke stad.

– Kennisstad:

Groningen is als City of Talent een broedplaats van kennis en creativiteit.

Groningen moet sterker, socialer en duurzamer worden; ambities die sterk met elkaar samenhangen. Door te investeren in de randvoorwaarden voor een grote groei van de werkgelegenheid, proberen we nieuw perspectief te bieden aan mensen zonder werk. Want ondanks de geboekte vooruitgang zijn nog steeds teveel Stadters werkloos. Nog teveel mensen leven van de bijstand en vervallen in sociale armoede of isolement. Onze nadruk op topvoorzieningen en kennisontwikkeling zorgt voor meer banen aan de boven- en onderkant van de arbeidsmarkt. Maar we moeten ook blijven investeren in andere vormen van maatschappelijke participatie en mensen toeleiden naar werk of onderwijs. Met een procesgerichte benadering, ook binnen ons ruimtelijk beleid, willen we de betrokkenheid van de relevante partners, waaronder de burger, verbeteren.

We zullen ons daarbij profileren op onze innovatieve, ambitieuze en gedreven manier van werken.

In het offensief

Om dit te bereiken willen we onze positie versterken. We zijn een ambitieuze stad en dat mogen anderen weten: internationaal, landelijk en in het Noorden. We gaan in het offensief als nationaal stedelijk netwerk, strategisch gelegen op de Noordelijke Ontwikkelingsas. Met onze topvoorzieningen/kennisinstellingen, ons leefmilieu, het groen, de rust en de ruimte. We willen deze kwaliteiten koesteren en combineren. Alleen zo creëren we een stad met meerwaarde: een stad met optimale vestigingsmilieus voor wonen en werken en een hoge omgevingskwaliteit.

Onze stad heeft zes topvoorzieningen, kennisinstellingen en locaties, die zich steeds meer ontwikkelen tot de aanjagers en dragers van onze economie. Ze bieden kwaliteiten en kansen, zowel nationaal als internationaal. We willen deze 'dynamo's' de ruimte geven zich verder te ontwikkelen en nieuwe banen te creëren.

Ons zwakke punt is onze ligging op relatief grote afstand van de Randstad en de agglomeraties in Noord-Duitsland. Cruciaal is daarom een betere bereikbaarheid per openbaar vervoer (OV), met de auto en door de lucht. Daarvoor hebben we frequente en snelle OV-verbindingen met de Randstad en Noord-Duitsland nodig. Met daarnaast een goede doorstroming op de A7, A28 en de zuidelijke ringweg als onze levensader en uitbouw van Groningen Airport

Eelde. Deze verbindingen moeten bovendien goed aansluiten op het stadsregionale OV-netwerk Kolibri. Het Stationsgebied moet hierbij dé verbindende schakel, de snelle overstapmachine, worden. Ook wordt het regionale en stedelijke autonetwerk verbeterd.

Kolibri OV-netwerk in stad en regio. Beter openbaar vervoer begint in de regio en eindigt in de binnenstad, en vice versa. Het Kolibri OV-netwerk bestaat uit drie elementen:

- Verbetering van het regionaal OV door snelle busverbindingen in combinatie met hoogwaardig regionaal spoor. Gewerkt wordt aan verbetering van de busroutes met Roden/Leek en Gieten/Zuidlaren. Het spoor wordt verbeterd door de inzet van betere treinstellen, meer stations, hogere frequentie, doorkoppeling van diesellijnen en ingebruikneming van het spoor naar Veendam.
 - Ontwikkeling van transferia, in de regio bij OV-knooppunten (herkomsttransferia) en aan de stadsrand (bestemmingtransferia). Op transferia aan de stadsrand, ontsloten door regionale buslijnen, kan worden overgestapt op snel stedelijk OV.
 - Ontwikkeling van hoogwaardige OV-assen in de stad. Het gaat om de OV-assen naar Zernike, Meerstad, Karding en Martiniziekenhuis. Via vertramming daarvan en met gebruik van bestaand spoor kan de tram ook direct de regio ontsluiten. De assen zijn nodig om de regio-bezoeker/pendelaar naar de bestemming te vervoeren. Ze zijn zo gekozen dat ze naar de belangrijkste voorzieningen en werkgebieden lopen en de transferia ontsluiten. Bovendien zijn langs deze assen verdere concentraties van wonen, werk en voorzieningen gepland.
-

3 Sterk en duurzaam

In de structuurvisie richten we ons met name op het concurrerend vermogen van stad en regio. Deze wordt, behalve door onze eigenheid, in essentie bepaald door een beperkt aantal economische speerpunten en kennisintensieve sectoren, onze vestigingslocaties en de kwaliteit van de arbeidsmarkt. Toekomstvastheid en continuïteit wordt tevens gegarandeerd met een goede bereikbaarheid, een duurzaam ingerichte woon- en werkomgeving en een divers, passend woningaanbod. Het voorzieningenniveau, de cultuur, de topevenementen en zeker ook architectuur zijn belangrijke aanvullende vestigingsfactoren voor wonen en werken en vormen veelal dominante bezoekersmotieven.

3.1 Economische speerpunten

De regio Groningen-Assen kent ondanks de huidige 225.000 arbeidsplaatsen een hoge werkloosheid. Om dit te veranderen, moeten we onze concurrentiepositie versterken. De topvoorzieningen, toplocaties en kennisinstellingen zijn samen met de zakelijke dienstverlening, de detailhandel en de creatieve industrie de aanjagers van de banengroei, voor zowel lager als hoger opgeleiden. Deze dragende sectoren krijgen de ruimte om te groeien en te vernieuwen, op gunstig gelegen, hoogwaardig ingerichte locaties.

Kennisstad en creatieve stad

Er liggen volop kansen in de kennisintensieve sectoren: energie, ICT, *life sciences*, zorg en sensor- en nanotechnologie. De instellingen en topvoorzie-

ningen zorgen voor het ontwikkelen en verbreden van kennis en voor innovatie en daarmee voor directe en indirecte werkgelegenheid. Binnen het Akkoord van Groningen, de samenwerking van gemeente, universiteit en hogeschool, zullen we voor de gewenste talentontwikkeling werken aan een hoger onderwijsniveau met ook Engelstalige opleidingen. Daarnaast zoeken we gezamenlijk naar uitbreiding van de kennisstructuur met landelijke wetenschapsinstututen, met kennis-intensieve bedrijven en proberen we een dynamisch milieu voor startende ondernemers te bewerkstelligen. We kiezen voor gerichte ontwikkeling op de kennislocaties UMCG/Bodenterrein (medische wetenschap, *life sciences*), Zernike (ICT, exacte wetenschappen) en rondom het Martiniziekenhuis (medische/commerciële zorg). De binnenstad kan tevens gezien worden als centrale kenniszone, waar de historische verbondenheid tussen stad en universiteit ook naar de toekomst toe wordt benadrukt.

Eemshaven / Delfzijl: Energy port van Nederland

Omdat het Rijk van Nederland het gasknooppunt van Europa wil maken, biedt de energie-sector in Groningen kansen op internationaal niveau. Samenwerkingsverbanden als het Akkoord van Groningen en Energy Valley ondersteunen onze uitstraling als kennisstad en onze focus op energie als kennisvalorisatie. Ontwikkelingen in de (brede) regio sluiten hierbij aan. Zo is in de Eemshaven een groot gebied gereserveerd voor ontwikkeling van energiegerelateerde bedrijvigheid: Energy Park Eemshaven. Naar verwachting wordt in de Eemshaven over een paar



jaar ca. 7500 MW aan energie geproduceerd, ruim voldoende om de helft van Nederland van stroom te voorzien. Met recht dus dé energy port van Nederland, misschien wel van Noordwest-Europa. In Delfzijl wordt de komende jaren □ 1,5 miljard geïnvesteerd in een centrum voor bio-energie waar biomassa tot energie wordt verwerkt. Deze ontwikkeling kan van grote betekenis zijn voor stad en regio. Vanuit onze kennisclusters moeten we daarom hier nadrukkelijk op aansluiten en deze trachten te versterken.

Groningen heeft een bloeiende creatieve sector: een jonge studentenbevolking, veel startende ondernemers, een divers aanbod aan (kunstvak)onderwijs en een binnenstad met alle mogelijke voorzieningen (vermaak, winkels, horeca, *leisure*). Er heerst een klimaat dat uitnodigt tot ondernemerschap. Een uitdaging voor de toekomst is hoe we creativiteit,

wetenschap, cultuur en economie met elkaar kunnen verbinden, om te komen tot nieuwe en succesvolle concepten, processen en producten.

Vestigingsmilieu

Onze ambities vragen om een (inter) nationaal concurrerend vestigingsmilieu met goede bereikbare locaties. Voor grootschalige kantoren zijn de dynamo's onze 'toplocaties'. Op termijn zijn ook enkele locaties langs de A7 beschikbaar, zorgvuldig afgestemd op de omgeving. Verder is er grote vraag naar zelfstandige kantoren tot 2.500 m² op representatieve locaties, terwijl ons aanbod hierin mager is. In die leemte zullen we moeten voorzien. Daarnaast kunnen kleinschaliger kantoren tot 2.500 m² worden gevestigd langs de OV-assen en stedelijke uitvalswegen en op bedrijventerreinen.

Het kantorenaanbod in de stad is



gestaag gegroeid. Een deel van het aanbod is echter verouderd en staat structureel leeg. We onderzoeken of we hierin woonruimte kunnen creëren.

Het aanbod van bedrijventerreinen stemmen we nauwkeurig af met de regio. We kiezen daarbij voor een indeling die beter aansluit op de trend van schonere productieprocessen en de toename van kantoorwerkzaamheden. Deze indeling maakt het mogelijk bedrijventerreinen te gebruiken voor kantoren. Hierdoor ontstaat meer flexibiliteit, zodat we met een kleiner aanbod aan nieuwe terreinen kunnen volstaan. We gaan door met het revitaliseren van bestaande bedrijventerreinen zoals in het project Terreinwinst. Samen met de bedrijven willen we de omgevingskwaliteit verbeteren, zodat de terreinen weer concurrerend worden. Speciale aandacht geven we de komende jaren aan bedrijventer-

rein Zuidoost (de toplocatie binnen de Noordelijke bedrijven economie), onze nieuwe (boven)regionale locatie Westpoort en op langere termijn Meerstad.

Voor het vestigingsmilieu zijn de stedelijke voorzieningen, de sfeer en dynamiek van de binnenstad, ons cultuuraanbod en de top(sport) evenementen van groot belang. Wonen wordt een steeds belangrijkere vestigingsfactor; werk lijkt steeds meer het wonen te volgen. Dus zullen we woonmilieus moeten aanbieden die aansluiten bij onze profilering als kennisstad. Dit betekent een gevarieerd woningaanbod, met zowel stedelijk wonen bij de binnenstad als ruime, grondgebonden woningen aan de stadsrand en in de regio. Voor behoud en groei van onze arbeidsmarkt zijn voldoende en passende woningen nodig voor starters en studenten.



De huisvesting van buitenlandse studenten is een specifiek aandachtspunt.

Arbeidsmarkt

Een sterke stad vraagt om een sterke arbeidsmarkt. Samen met de kennisinstellingen moeten we waken over de kwaliteit van het wetenschappelijk onderwijs. Ook zullen we moeten zorgen voor goed middelbaar en technisch hoger beroepsonderwijs (met leerwerkplekken), waarbij het aanbod aansluit op de vraag op de arbeidsmarkt. Jongeren zonder diploma's willen we stimuleren een startkwalificatie te halen; ouderen een competentiecertificaat. Voor lageropgeleiden zullen vooral banen beschikbaar blijven in de detailhandel, het toerisme, de zorg, de horeca en de *callcenters*. Om de verwachte krapte op de Noordelijke arbeidsmarkt tegen te gaan, willen we meer mensen aan

het werk helpen. Vooral vrouwen, want zij staan in het Noorden relatief vaak aan de kant. Waar nodig stimuleren we met Europees geld de omscholing van oudere, vaak lageropgeleide, werknemers.

3.2 Bereikbare stad

Voor werk, onderwijs, recreatie en sociale contacten verplaatsen we ons steeds vaker en we zijn bereid hiervoor grote afstanden af te leggen. Dit zorgt voor een sterke groei van de mobiliteit. Deze extra verkeersstromen kunnen we niet altijd samenvoegen, zeker niet vanuit de dunner bevolkte gebieden. Het mobiliteitsbeleid in de regio richt zich daarom op maatwerk en vervoerscombinaties naar de plaats van bestemming. We stimuleren vooral

verplaatsingen met de fiets en alternatieve vormen van vervoer. Bij noodzakelijke verplaatsingen komt de auto in beeld. Voor de zwaarbelaste gebieden en de grootste vervoersstromen zetten we in op hoogwaardig openbaar vervoer (Kolibri en Regiotram).

Regionale en stedelijke verbindingen

De komende jaren verwachten we een sterke toename van de pendel en bezoekersstromen naar de stad. Ondanks verkeersmanagement en extra investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer en het fietsnetwerk, kan een vlotte doorstroming van het autoverkeer, vooral binnen de ring en in de spits, niet altijd worden gegarandeerd. De groei van het autoverkeer willen we op een duurzame manier regelen, op een wijze die recht doet aan een intense, leefbare stad. Dit stelt hoge eisen aan inpassing en afscherming van hoofdwegen.

Goed alternatief voor de auto is het Regiotramnetwerk. Het biedt snelle en frequente OV-verbindingen binnen de stad, naar de regio en naar grotere steden in het Noorden. Invoering van de Regiotram gaat gepaard met het verdwijnen van de bus uit een deel van de binnenstad. De bussen die blijven, moeten stiller en schoner worden. Voor korte afstanden en binnen de stad moet ook de fiets een goed en aantrekkelijk alternatief blijven. We investeren daarom veel geld in afstandsverkortende, veilige verbindingen met nieuwe bruggen en routes, gescheiden fietsinfrastructuur en comfortverbetering.

De ringwegen zijn hét schakelpunt voor

het regionale en stedelijke autoverkeer. We willen de doorstroming op de zuidelijke ringweg, waar A7 en A28 samenkomen, verbeteren met een herinrichting waarmee we bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer scheiden. We proberen het autoverkeer binnen de ringwegen te beperken en – waar mogelijk – verblijfsgebieden verkeersluw in te richten. Dit is mogelijk doordat we de ringweg geheel ongelijkvloers maken en door enkele extra aansluitingen aan te leggen vanaf de dynamo's naar de ring. Ook het uitbreiden van het betaald parkeren en de aanleg van P+R-locaties aan toevoerwegen dragen hieraan bij.

Mobiliteit en leefbaarheid

De “compactisering” van de stad vraagt om een aangescherpt mobiliteitsbeleid. Voor fietser en reiziger zorgen we voor een kwaliteitssprong in het netwerk. Maatregelen op het (stedelijk) hoofdwegenet en een aangescherpt parkeerregime met gebouwde parkeervoorzieningen dringen de overlast in de wijk terug. Een autoluwere inrichting, duurzaamheidsingrepen en een versterkt groen en blauw verbeteren het leefmilieu in de wijk.

3.3 Onderscheidend wonen

Groningen wil een stad zijn voor iedereen. We streven naar aantrekkelijke, onderscheidende wijken waarin de bewoners zich thuis voelen. De directe woon- en leefomgeving bepaalt of mensen met plezier in de stad wonen en betrokken zijn. We willen dat er voor iedereen woningen zijn die voldoen aan



de specifieke woonwensen: van jong tot oud, van arm tot rijk, van modern tot meer traditioneel, voor alleenstaanden en gezinnen. De voorzieningen in de stad moeten afgestemd zijn op de vraag. Natuurlijk moet de openbare ruimte verzorgd en veilig zijn. Ons aanbod aan woon- en leefmilieus willen we concurrerender maken en beter laten aansluiten op de veranderende leefstijlen en woonwensen. Daarbij willen we de bestaande kwaliteiten en kenmerken van de wijken extra accent geven. Problemen willen we ombuigen naar kansen, via werk, scholing en passende voorzieningen.

Het stedelijke woningaanbod is er om vrijwel alle denkbare segmenten te kunnen bedienen. Starters op de woningmarkt moeten meer keuze hebben uit betaalbare woningen. In de bestaande stad en in Meerstad willen

we meer woningen bouwen, ook voor mensen met midden en hogere inkomens. Zo proberen we hen aan de stad te blijven binden en krijgen de stad en de wijken een breder sociaal en financieel draagvlak. Vanwege de schaarse ruimte in de bestaande stad kunnen we hier niet voldoen aan de vraag naar ruim wonen in het groen. Zulke woonmilieus zijn straks volop voorhanden in de nieuwe woonwijk Meerstad, op steenworp afstand van de binnenstad. Meer dorpse woonmilieus op grotere afstand van de stad zijn ruim voorhanden in het ons omringende gebied. Hierover hebben we afspraken gemaakt in de regio. In dorpen als Zuidhorn en Peize kan men 'buiten wonen in de stad', als aanvulling op de stedelijke woonmilieus. We zullen uiteraard wel moeten zorgen voor goede, directe verbindingen met deze dorpen. Voor de woningbouw gaan we uit van de bestaande afspraken in de regio. Dit



betekent dat we tot en met 2020 nog circa 15.000 woningen moeten bouwen. Binnen het bestaande stedelijke gebied, en in Haren-Noord, Ter Borch en Meerstad, is er ruimte voor circa 30.000 nieuwbouwwoningen. Met deze brede reserve kunnen we uitval en structuurele vertragingen het hoofd bieden. Bovendien leert de ervaring dat we nu al grond moeten reserveren om ook na 2020 slagvaardig op de woningmarkt te kunnen opereren.

Woonvisies voor stad en wijk

In 2009 zullen we een woonvisie uitwerken, waarin alle aspecten van het woonbeleid op stedelijk niveau worden belicht. Om te komen tot een onderscheidend aanbod aan woonmilieus, gaan we per wijk deze woonvisie concretiseren en de ontwikkelopgaven benoemen. Via het project 'Onderscheidende Wijken' zullen we nadrukkelijk

aansluiting zoeken bij de bestaande kwaliteiten en kenmerken van de wijk en de leefstijlen van de bewoners. Hiermee geven we de wijken een duidelijker profiel, een zekere thematisering, waardoor ze aan kracht kunnen winnen.

De visies helpen ook bij het vinden van passende locaties voor stedelijke voorzieningen. Dat geldt ook voor voorzieningen voor kwetsbare groepen: specifieke woningen, opvanghuizen en nomadenterreinen. Het betreft hierbij met name herhuisvesting en kwaliteitsverbetering.

Zo kan thematisering van de wijken Beijum en Lewenborg bijvoorbeeld een passend antwoord geven op de bedreigingen die uitgaan van de ontwikkeling van Meerstad. Andersom geredeneerd kan Meerstad met haar groene en blauwe kwaliteiten, het voorzieningen-



niveau en de toekomstige omvang van de wijkpopulatie ook kansen bieden voor deze noordoostelijke stadswijken.

Beijum, als mogelijk voorbeeld van wijkthemativering

Beijum: een groene wijk met ruime woningen, direct gelegen aan het buitengebied, maar ook naast Karding. Autoluwe inrichting. Een wijk, zeer geschikt voor gezinnen. Thema zou kunnen zijn: ‘Stedelijke gezinnen in het groen’. De affichering gaat altijd uit van de huidige situatie, het is de bedoeling dat bewoners zich kunnen vinden in de thematisering van de wijk. Tegelijkertijd wordt voorgesorteerd op de toekomst, op welke mensen er straks wonen? Voorbeelden van maatregelen, die zo’n thema kunnen ondersteunen, zijn:

- Nieuwe aansluitingen realiseren op het buitengebied én op Karding;
- Een strook woningen aan de zuidzijde die zich oriënteert op Karding;
- De hoofdgroenstructuur verder versterken;

- Het bestemmingsplan zo wijzigen dat het mogelijk wordt om de woningen relatief gemakkelijk uit te breiden/aan te passen;
- Woningisolatie, waardoor de woonlasten van de gezinnen afnemen;
- Wanneer bovengenoemde projecten worden uitgevoerd, dan vooral met werkzoekenden uit de wijk. Zo snijdt het mes aan twee kanten.
- Veiligheidsmaatregelen;
- Imagoverbetering.

Door bovengenoemde activiteiten ontwikkelt de wijk zich zodanig dat het aantrekkelijker wordt om met kinderen in Beijum te gaan wonen. Wat overigens niet betekent dat een ouder echtpaar zonder kinderen of alleenstaanden niet prettig in Beijum kunnen wonen.

De te maken visie op deze noordoostelijke stadswijken moet de wenselijkheid van de genoemde opties en eventuele andere maatregelen aantonen.

Woon-zorg

Groningen kent een zeer jonge bevolking. Ook hier ontkomen we echter niet aan de vergrijzingsgolf, al komt deze later dan in veel andere steden. We spelen al op deze verandering in via het stedelijke programma 'Zorgen voor Morgen', waarbij we ouderen zo lang mogelijk zelfstandig in hun eigen wijk willen laten wonen. In plaats van verzorgingshuizen willen we goed verspreid in de stad nultredenwoningen en vormen van kleinschalig wonen realiseren. We concentreren deze binnen de wijken zo veel mogelijk rondom servicezones met voorzieningen gericht op de dagelijkse levensbehoeften (bijvoorbeeld winkelcentra). Ook welzijnsvoorzieningen moeten in de buurt zijn.

Studentenhuisvesting

De gewenste doorontwikkeling van de kennisinstellingen en internationalisering nopen tot spoedige oplossing van de problematiek rond de studentenhuusvesting en meer specifiek voor die van de buitenlandse studenten. Samen met de kennisinstellingen en corporaties werken we gezamenlijk een programma uit met nieuwe locaties en concentraties van studentenhuusvesting in de stad.

3.4 Duurzame stad

Groningen wil de duurzaamste stad van Nederland worden. Dat is een zeer ambitieuze doelstelling, die vraagt om scherpe keuzes. Een duurzame stad is niet een product van de overheid alleen. Stadgers, instellingen en bedrijven

moeten hier door hun gedrag zelf aan bijdragen. De overheid kan wel de belangrijkste voorwaarden scheppen. Bijvoorbeeld door goede alternatieven voor de auto te bieden, door recreatiemogelijkheden dichtbij huis te plannen, door hergebruik van afvalstoffen, door optimaal gebruik van alternatieve, lokale energiebronnen of door gebruik van de derde dimensie (ondergrondse infrastructuur).

Een duurzame stad is in de eerste plaats een leefbare en gezonde stad, voor nu en in de toekomst. We zien Groningen ook als een stad die binnen haar grenzen blijft, zodat het buitengebied gespaard wordt. Om niet dezelfde fout te maken als de Randstad hebben we ons eigen antwoord op de trend van toenemende mobiliteit, ongestuurde ruimtelijke spreiding en versnippering. Daarover gaan we in gesprek met het Rijk.

Duurzaamheid vraagt om continuïteit van beleid en om een hoge kwaliteit van de leefomgeving. We kunnen duurzaam zijn door compact te blijven, door alternatief vervoer aan te bieden, door de schaarse ruimte slim te benutten. Binnen de compacte stad geven we de levende natuur en de leefomgeving ruim baan. Dit zal echter niet vanzelf gaan. Door intensiever gebruik van de ruimte en door de groei van het autoverkeer wordt de belasting van natuur en woonmilieu groter. Dit vraagt om duidelijke sturing met maatwerk op gebieds- en projectniveau, mede via een duurzaamheidsuitwerking van de structuurvisie.

Ons streven naar een energiezuinige, leefbare en gezonde stad zal forse eisen

stellen aan de manier waarop we onze stadswijken en bedrijventerreinen inrichten en ook aan bouwprocessen. Specifieke aandacht zal daarbij uitgaan naar de ontwikkelingen langs de hoofdinfrastructuur, langs weg en spoor.

3.4.1 Energie

Groningen wil in 2025 energieneutraal zijn. Dat betekent voor ons het drastisch inperken van de CO₂-uitstoot, zowel bij de woningbouw als bij bedrijven en utiliteitsbouw, verkeer en vervoer en gemeentelijke gebouwen en installaties. Daarmee leveren we een wezenlijke bijdrage aan de overgang naar een duurzame samenleving. In de Routekaart Groningen Energieneutraal+ 2025 hebben wij de route beschreven om te komen tot een energieneutrale stad. Kennisontwikkeling, samenwerking, financiële middelen en communicatie zijn naar onze mening de belangrijkste voorwaarden om dit te kunnen bereiken. 'Een tandje hoger' is niet genoeg om van Groningen een energieneutrale stad te maken. Daarvoor is een transitie, een omslag in denken en doen nodig.

We merken dat naast duurzaamheid ook betaalbaarheid een steeds belangrijker argument is voor energiebesparing. De stijgende energielasten bepalen voor een steeds groter deel de woonlasten voor huurders en mensen met een koopwoning. Dit zorgt er nu al voor dat de haalbaarheid en verkoopbaarheid van energiezuinige planontwikkeling steeds groter wordt. Energie bepaalt steeds meer hoe we schaarse ruimte gebruiken en benutten.

Bij stedelijke ontwikkeling gaan we onze kansen voor duurzame energie optimaal benutten. Daarbij kan het gaan om energie uit zon, wind, vergisting van biomassa, energie uit rioolwaterzuivingsinstallaties, gebruik van restwarmte, warmtekracht-koppeling, warmte-opslag en -onttrekking aan de bodem, etc.

Samen met partners starten we een reeks energieprojecten. Voor energiezuinig wonen dient Meerstad als voorbeeldproject. Bij omvangrijke bouwprojecten zoeken we samenwerking met organisaties die kunnen zorgen voor innovatieve energieconcepten. Daarnaast doen we als Groningen onder meer mee aan het provinciale project 'Klimaat voor Ruimte'. Daarin wordt een methode ontwikkeld voor het bepalen van ruimteclaims door een duurzame energievoorziening en adaptatie aan zeespiegelstijging, heviger regenval en hogere temperaturen. Ook werken we samen met de regio Groningen-Assen aan een duurzame energie-infrastructuur.

Toekomstgericht en concurrerend

We willen de stad voorbereiden op toekomstige eisen voor het energiegebruik en het leefmilieu. De Regiotram is een goed voorbeeld van toekomstgerichte innovatie. Het is in de eerste plaats een concurrerend vervoermiddel, maar ook een schoner vervoersalternatief en een manier om schaarse stadsruimte intensief te benutten. Omdat de Regiotram op de regionale spoorlijnen gaat rijden, willen we innovatieve technieken verkennen voor een tram zonder bovenleiding. Zoals de waterstoftram in Denemarken, waarvoor de benodigde



waterstof wordt geproduceerd door windmolens. Maar we kunnen ook gaan nadenken om in de benodigde infrastructuur voor een tram een ruimtereservering op te nemen voor een toekomstig warmtenet.

Een duurzame stedelijke ontwikkeling in combinatie met technische innovaties versterkt ons (inter)nationale concurrentievermogen. We voldoen op voorhand aan eisen die in Europa steeds algemener worden. Daarmee creëren we een aantrekkelijk leef- en vestigingsmilieu voor bedrijven die zich specialiseren in duurzame producten en productiemethoden. We willen Groningen profileren op het snijvlak van kennis, duurzaamheid, zorg en stedenbouw (architectuur).

3.4.2 Blauw-groen netwerk

De stad blijft de natuurlijke omgeving koesteren. Groningen is ontstaan op het

snijvlak van een aantal landschappen: de Hondsrug en de beekdalen van de Hunze en de Aa, het Drents plateau en het Reitdiepdal, de veen- en kleigebieden en het wierdenlandschap. Groen en waterpartijen steken als herinnering hieraan als vingers de stad in en zorgen voor samenhang, voor bijzondere kwaliteiten en voor ecologische verbindingen. Het blauw-groene netwerk is het noodzakelijke tegenwicht van de compacte stad. Juist met het oog op de leefbaarheid en omwille van concurrerende woon- en werkmilieus moet hierin extra geïnvesteerd worden. Zo binden we de Stad en verleiden we de nieuwkomers (bewoners én ondernemers) met stedelijke kwaliteit en meerwaarde.

Blauw-groen netwerk

We streven naar een samenhangend blauw-groen netwerk. De groen- en watergebieden hierin moe-

ten niet alleen verbonden zijn met elkaar, maar ook met de landschapsstructuur in het Regiopark en de Ecologische Hoofdstructuur (het landelijke netwerk van natuurgebieden). Een optimaal functionerend blauw-groen netwerk met goede onderlinge verbindingen is cruciaal voor de veerkracht van het stadsecologische systeem. In de Groenstructuurvisie vormt dit netwerk de basisgroenstructuur. Hierin heeft de gemeente het initiatief voor maatregelen die gericht zijn op het versterken van de structuur, het completeren van het netwerk en een zorgvuldig beheer. Verlies van basisgroen in de stad moet worden gecompenseerd. Ofwel door hiervoor een reële prijs te betalen, ofwel door nieuw groen te creëren op andere plekken binnen de basisgroenstructuur, binnen de stad of juist in het waardevolle omliggende gebied. In planprocedures houden we meer rekening met duurzame groene en blauwe kwaliteiten. Hiervoor ontwikkelen we nieuwe instrumenten en wordt een groencompensatieregeling ingesteld.

Het zwaardere accent op het groen-blauwe netwerk vraagt om goede afspraken over de omgang met flora en fauna in de voorfase van ruimtelijke ontwikkelingen en meer aandacht voor de stadsranden om verrommeling tegen te gaan.

In de intense stad is ook het groen intens. Dit uitgangspunt is wezenlijk voor de stedelijke kwaliteit. Plekken waar cultuurhistorische en ecologische waarden samen leiden tot hoge omgevingskwaliteit, behandelen wij als 'kroonjuwelen' met bijzondere zorg. Voorbeelden zijn het Noorderplantsoen, het historische deel van het Stadspark, het Guyotplein en de Prinsentuin.

Stadsranden

In de duurzame stad wordt met respect

omgegaan met de ommelanden. De stad breidt niet uit ten koste van het landschap, maar intensificeert en investeert juist in het landschap. Dat doen we binnen de stad, maar ook in de stadsranden en het landschap daaromheen. Deze verantwoordelijkheid voor het landschap in de ommelanden resulteert in actieve betrokkenheid van de stad bij de versterking van de economische, landschappelijke, recreatieve en ecologische kwaliteiten in het kader van het plattelandsbeleid en het Regiopark.

De unieke kwaliteiten van het stadsrandgebied zijn vaak ontstaan door eeuwenlang boeren-beheer. De handhaving van de landbouw is vaak een voorwaarde voor de instandhouding van specifieke gebiedskwaliteiten. Daarmee wordt kwaliteitsverlies door verrommeling en prijsopdrijving ook het beste voorkomen. Bovendien hebben wij in de Groenstructuurvisie het belang van een hoogwaardige stadsnatuur in relatie met de kwaliteit van de natuur in het omliggende landschap benadrukt. De versterking van de natuurkwaliteit in het ommeland is daarom belangrijk voor een duurzaam leefmilieu in de stad.

Water

In het Waterplan staan de blauwe netwerken centraal. Een goede samenhang met het watersysteem buiten de stad is van belang voor aanvoer van schoon water, voor goede waterkwaliteit en voor afvoer van (regen)water en waterberging. Door integraal waterbeheer willen we natuurlijk functionerende watersystemen realiseren. Als elk stadsdeel een eigen watersysteem heeft, is



dat goed voor de ecologische processen en de waterkwaliteit. Via waterstructuurplannen wordt hieraan gewerkt, binnen en buiten het stedelijk gebied.

De klimaatverandering leidt tot andere neerslagpatronen. Daarvoor is meer buffering van regenwater noodzakelijk, ook in het stedelijk gebied. Voor nieuwe ruimtelijke plannen is een Watertoets verplicht, waarmee voldoende capaciteit voor wateropslag wordt gewaarborgd.

3.4.3 Sport en gezondheid

Een groen-blauwe omgeving nodigt uit tot wandelen, joggen en fietsen en heeft een positief effect op de geestelijke en lichamelijke gezondheid. Mensen in een groen-blauwe omgeving voelen zich gezonder. Stadjes moeten meer bewegen, want veel inwoners hebben overgewicht. Parken kunnen – met respect voor de ecologische

kwaliteiten – een grotere sportief-recreatieve betekenis hebben voor de omliggende wijken.

Sportieve activiteiten nemen als vrijetijdsbesteding in belang toe en vragen meer ruimte. Sporten is niet alleen gezond, maar draagt ook bij aan sociale samenhang in de wijk en integratie van ‘vergeten’ groepen en allochtonen. Sportvoorzieningen in of nabij de wijk vormt steeds nadrukkelijker onderdeel van de kwaliteit van de directe woon-omgeving.

We vinden het daarom belangrijk om bestaande sportparken in de wijken te behouden.

De nieuwe sportnota ‘Ruimte voor de sport’ brengt in beeld welke sportparken en accommodaties gerevitaliseerd kunnen worden. Daarbij bekijken we ook of sportaccommodaties en de sportieve openbare ruimte in parken



en buitengebieden voor meer mensen en functies toegankelijk kunnen worden gemaakt.

3.5 **Cultuur, architectuur en topevenementen**

De kracht van cultuurstad Groningen is de bruisende infrastructuur (musea, podia, festivals), de aanwezigheid van makers en producenten en het kunstvak- onderwijs. Hierdoor zijn we verzekerd van een continue aanwas van jonge kunstenaars uit verschillende disciplines. Daarnaast wordt onze kracht bepaald door de ruimte voor experiment en de aanwezigheid van een geïnteresseerd publiek. Groningen heeft een opvallend rijk aanbod aan culturele voorzieningen, zeker als daar het Groninger Forum bijkomt. Onderhoud van de bestaande voorzieningen is niet genoeg: we

moeten als stad blijven investeren in vernieuwing en vernieuwende producten. Daarom gaan we ons nadrukkelijker positioneren als Europese cultuurstad, als een culturele hoofdstad binnen een Noord-Europees stedelijk netwerk.

We zorgen ook voor spraakmakende evenementenprogramma's met festivals als Eurosonic, Noorderslag, Noorderzon en Noorderlicht. We willen vier keer per jaar topevenementen organiseren, waarmee we ons vernieuwende en uitdagende karakter laten zien en waarop andere initiatieven kunnen aanhaken. Van groot belang is goede afstemming met de programmering van de culturele instellingen. Met name een verrassende en gevarieerde programmering van het Forum is cruciaal voor de aantrekkingskracht voor de binnenstad, zeker ook voor de periode waarin daar grote bouwprojecten in uitvoering zijn.



Vanuit diverse oogpunten streven we naar een gezonde ontwikkeling van de topsport. Het kan fungeren als bindmiddel tussen de verschillende bevolkingsgroepen en tussen stad en regio. Groningen is een jonge stad, die ook veel talentvolle (top)sporters naar de stad trekt. Opleidingen, van universiteit tot LOOT scholen ontwikkelen voor hen speciale programma's. Daarom gaan we ons nadrukkelijker profileren als stad met talent voor topsport. Dat zal terug te vinden zijn in evenementen voor jonge talentvolle sporters.

Groningen kent een lange traditie in het maken van vooruitstrevend ruimtelijk beleid, of het nu gaat over de ontwikkeling van de stad en de binnenstad, de wijk(vernieuwing), sociale woningbouw, de visie op verkeer of de omgang met het milieu. Ook hebben we naam

en faam opgebouwd in het geven van kansen aan jonge, veelbelovende architecten. Deze traditie zetten we voort. De open, vernieuwende atmosfeer lokt investeringen en vernieuwingen uit op vele terreinen, zeker ook op economisch vlak. Bezoekers noemen de architectuur bovendien als een van de hoofdmotieven voor hun komst.

4 Het Ruimtelijk Concept

We kunnen onze ambities op verschillende schaalniveaus vertalen. Onze positie op de noordelijke ontwikkelingsas en onze kwaliteiten als nationaal stedelijk netwerk geven alle kansen in internationaal, landelijk en regionaal perspectief. Bijzonder kansrijk zijn daarbij de eerder benoemde dynamo's, die we nader zullen toelichten.

Op subregionale en stedelijke schaal zien we een aantal clusters die voor een aanvullende concentratie van bedrijvigheid en voorzieningen kunnen zorgen. Van de HOV-assen verwachten we eveneens een structurerend effect op eenzelfde schaalniveau.

4.1 Op internationale en boven-regionale schaal

In de Nota Ruimte is aan de Regio Groningen-Assen de status van nationaal stedelijk netwerk toegekend. De regio is met 450.000 inwoners en 225.000 arbeidsplaatsen een noordelijke concentratie van wonen en werken. De regio beschikt over voldoende kritische massa voor een verdere ontwikkeling, kent voldoende ontwikkelingsruimte en heeft waardevolle, aantrekkelijke landschappen. In 2020 kan de regio gezien worden als één grote, groene stad met een centrum en woongebieden met verschillende kwaliteiten en culturen. Een stad met grote, gevarieerde parklandschappen, inclusief landbouw en bedrijventerreinen. Groningen wordt zo nog meer de dynamische en stedelijke

kern van een groter geheel: een intense (binnen)stad met een hechte relatie met de landschappen eromheen en met dorpse en suburbane woongebieden.

Met de status als nationaal stedelijk netwerk hebben we van het Rijk de erkenning gekregen van onze toppositie. We zijn in staat om op (inter) nationaal niveau een rol van betekenis te spelen. Maar we moeten de handschoen wel zelf oppakken. Daarvoor zal de regio een veel prominentere plek moeten innemen in ons denken, bij het ontwikkelen van visie, strategie en uitvoering. We moeten ook als een echte netwerkstad denken en doen, met snelle verbindingen naar de economische centra in de Randstad en Noord-Duitsland en met een uitstekend regionaal OV-systeem en een netwerk aan autowegen.

De voortgaande concentratie van werk en voorzieningen legt een extra verantwoordelijkheid bij de stad voor de groen-landschappelijke omgeving. Net zo goed als deze concentratie verplichtingen schept voor de regio (verkeer, exploitaties in de sociale sector).

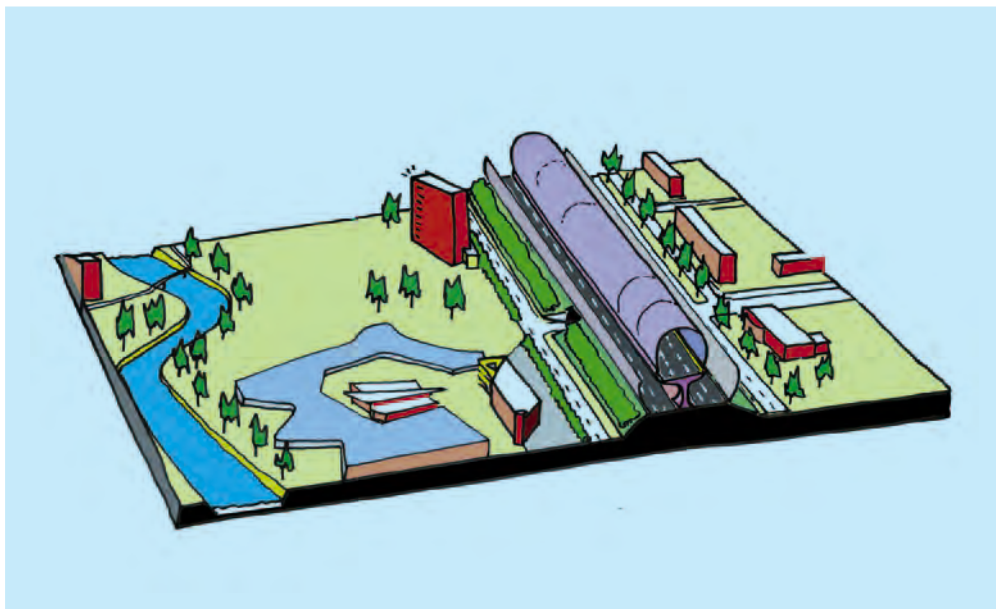
Internationalisering

Het Akkoord van Groningen richt zich met name op life-science/healthy ageing en energie. Daarnaast zijn twee speerpunten benoemd: de kenniscampagne City of Talent, waarmee we Groningen als kennisstad willen profileren en de internationalisering. Deze inzet leggen we vast in de update van het Akkoord van Groningen 2.0, voorzien van een uitvoeringsprogramma dat in de loop

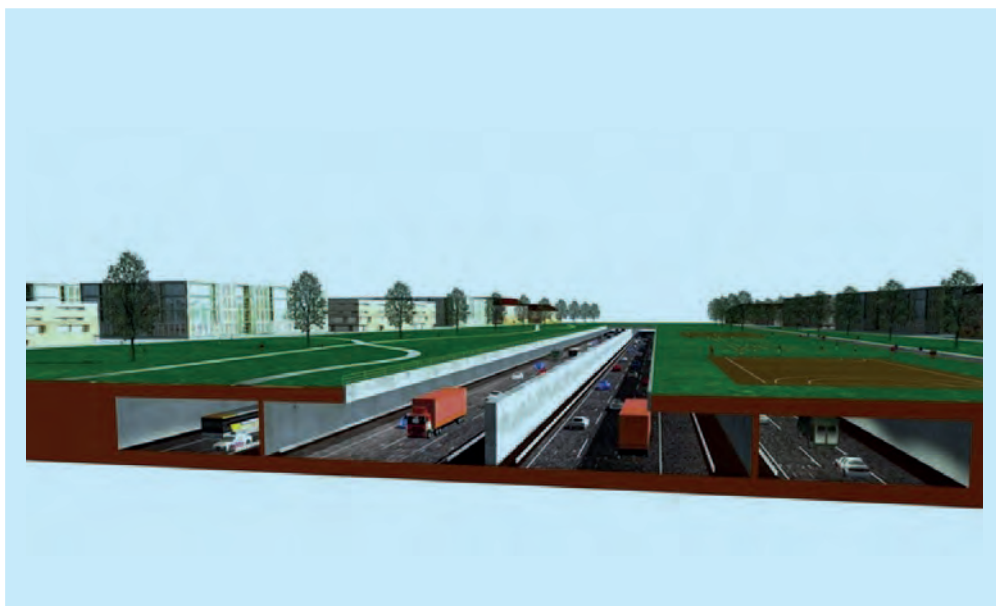


MOGELIJKE VARIANTEN ZUIDELIJKE RINGWEG

Superstructuur



Tunnelvariant



van medio 2009 wordt gepresenteerd. We gaan ons internationale beleid volledig aan dat van de kennisinstelling (UMCG, RUG, Hanzehogeschool) koppelen. De RUG en UMCG willen zich sterker positioneren als een internationale onderzoeksuniversiteit met dito opleidingen. Zij willen internationale netwerken opbouwen en hun naamsbekendheid vergoten. Het doel is 5.000 buitenlandse studenten in 2014 tegen ongeveer 2.000 studenten eind 2008. De Hanzehogeschool gaat zich nog meer focussen op Azië en ondersteunt noordelijke bedrijven bij het leggen van contacten. Voor onze buitenlandse bezoekers, expats (tijdelijke werknemers), zakenrelaties en studenten willen we een gastvrije stad zijn en voor optimale dienstverlening zorgen. Met onze kennisinstellingen willen we als City of Talent werken aan gemeenschappelijke werving en kwaliteitsverhoging van het onderwijs.

Met onze zustersteden Moermansk zijn we als gemeente in overleg over de gashandel, Tallinn wordt in 2011 de culturele hoofdstad van Europa en met de drie Noordduitse steden werken we aan vergaande vormen van culturele en economische samenwerking. Met Oldenburg (en wellicht binnenkort ook Bremen) hebben we een zogenaamd 10-punten-programma en zorgen we voor een nauwe verbinding op het vlak van energie, de kenniseconomie en de internationalisering van het onderwijs. Ook trekken we gezamenlijk op in Europees verband (lobby in Brussel) en richting China. Met Hamburg hebben we in januari 2009 een Letter of Intent

ondertekend, gericht op een gemeenschappelijke inzet op de creatieve economie.

Noordelijke ontwikkelingsas

Voor onze topvoorzieningen en creatieve economie is het noodzakelijk om (inter) nationale samenwerking te zoeken langs de Noordelijke Ontwikkelingsas met de A7 als belangrijk verbindend element. Om de daarvoor noodzakelijke doorstroming en onze bereikbaarheid te blijven garanderen, zullen we voor de zuidelijke ringweg nadere herstructureringsvoorstellen uitwerken. Een tunnelvariant is daarbij één van de opties.

Kennisintensieve, economische clusters in Oldenburg, Bremen en Hamburg kunnen we gebruiken om onze (kennis) economie te versterken en op nationaal en Europees niveau de aandacht op onze regio te vestigen. Ook biedt de Noordelijke Ontwikkelingsas aanknopingspunten voor het uitbreiden van het verzorgingsgebied richting Duitsland om voldoende massa te hebben voor schaalvergroting. Bijkomend voordeel is dat Groningen weer centraler komt te liggen. Groningen Airport Eelde en de Eemshaven zijn onmisbaar voor onze profilering op internationale schaal.

Stad en regio, gezamenlijk sterk

De diverse woonmilieus en waardevolle landschappen in de regio zijn belangrijke vestigingsfactoren. Hiermee onderscheiden we ons van andere (drukke) regio's en dragen deze kwaliteiten bij aan onze concurrentiepositie. Ook hebben we het over hoogwaardige werkmilieus rond het vliegveld Groningen Airport Eelde en de Florijnas in Assen. Deze gebiedsontwikkeling



in Assen-Zuid, grofweg de zone vanaf het TT-circuit, langs Europaweg-Zuid naar het station, is met name gericht op toeristisch-recreatieve functies. Rondom het TT-circuit is een geheel nieuw amusementspark voorzien, met kantoorfaciliteiten, evenementenhal en horeca/hotel-accommodaties. Daarnaast valt het toenemende belang van Delfzijl/Eemshaven te benoemen. Dit energiecluster in ontwikkeling rond de Eemshaven trekt internationale, vaak mondiaal opererende bedrijvigheid aan.

We kennen ook een groot aantal kleinschalige, veelal creatieve initiatieven met groeipotenties verspreid over de regio. Het belang hiervan voor de stedelijke en regionale economie is aanzienlijk. Want het zijn juist de kleine bedrijven, vaak voortgekomen uit onze kennisinstellingen (inclusief het beroepsonderwijs), die een belangrijke rol spelen in de lokale en regionale kennisdynamiek. Invullingen met kleinschalige werkmilieus, al dan niet in combinatie met wonen, kunnen een alternatief betekenen voor de krimp in de brede regio.

Het aanbod en de ontwikkeling van bedrijventerrein stemmen we veel beter dan voorheen in regionaal verband af. We maken concrete afspraken over de fasering, de kwaliteit, de segmentering (profiel) en de tarifiëring (m²-prijs). Doel van deze samenwerking is om grotere kwaliteit in het bovenregionale aanbod aan te bieden, interne concurrentie te voorkomen en met de hantering van reële prijzen middelen vrij te spelen voor revitalisering van verouderde terreinen. Met deze regionale inzet voorkomen we versnippering van de ruimte en zijn aldus voorbeeldproject in het kader van de VROM-ambitie Mooi Nederland.

4.2 De dynamo's

De Groningse topvoorzieningen en locaties zijn de binnenstad, het Stationsgebied, het UMCG, Europapark/Kempkensberg, het Martiniziekenhuis en omgeving en Zernike. Gezamenlijk dragen zij de stedelijke en regionale



economie. Ze bieden kwaliteit en kansen in nationaal en internationaal perspectief. Dit zijn de gebieden die potentie en ontwikkelruimte hebben, en de aanjagers zijn voor nieuwe ontwikkelingen zijn, vaak met internationaal en interregionaal bereik. Deze dynamo's draaien vooral op de rijkelijk aanwezige kennis, de instellingen en studenten. Zij moeten zorgen voor technologische vernieuwing en creativiteit. Samen met de dienstensector vormen ze de nieuwe banenmotor. Kennis is de basis voor het starten van een nieuw bedrijf en zorgt voor veel indirecte werkgelegenheid. Elke nieuwe kennisbaan leidt uiteindelijk tot in totaal 2,3 nieuwe arbeidsplaatsen.

Om de dynamo's als vliegwiel voor de gewenste gebiedsontwikkelingen te kunnen laten fungeren en daarmee groei van het aantal banen en bezoekers te kunnen bewerkstelligen, staan we voor een forse opgave. Essentieel voor

verdere ontwikkeling van de dynamo's zijn bereikbaarheid en omgevingskwaliteit. Daar zijn gerichte investeringen voor nodig. Alle dynamo's hebben bijvoorbeeld een directe relatie met het Stationsgebied, de hoogwaardige OV-assen en de zuidelijke ringweg/A7.

4.2.1 Binnenstad

De binnenstad blijft het visitekaartje van Groningen. Met haar winkelvoorzieningen, horeca en vermaak, de combinatie van historie met nieuwe architectuur, de manifestaties, het culturele en creatieve milieu en het Groninger Museum levert de binnenstad een belangrijke bijdrage aan het vestigingsklimaat van Groningen. Het stadshart trekt de laatste jaren gemiddeld 32 miljoen bezoekers vanuit heel het land en Noord-Duitsland. De jaarlijkse omzet bedraagt € 0,85 miljard, meer dan in de binnensteden van Den Haag of Utrecht. Door groei naar 40 miljoen bezoekers komt

met gerichte investeringen en behoud van kwaliteit binnen bereik. Gezien het belang ervan en de mogelijkheden om door te groeien, staat de binnenstad als topvoorziening op internationaal, nationaal en regionaal niveau centraal. Haar wervingskracht kan nog beter en over een groter gebied worden benut.

Landelijke erkenning voor onze binnenstad kwam in 2005, toen Groningen werd uitgeroepen tot 'Beste Binnenstad' van het land. Maar de wereld verandert, de concurrentie van andere (binnen) steden neemt toe en we hebben zelf stevige ambities. We willen nationaal en regionaal met de binnenstad de aandacht op ons vestigen, telkens weer verrassend zijn en bezoekers aan ons binden. Dit doen we door de aanwezige topkwaliteiten meer te benadrukken en op regelmatige momenten nieuwe manifestaties en spraakmakende evenementen te organiseren. In tijden van vernieuwing is met name deze aandacht voor de 'software' van cruciaal belang. Ook willen we beter inspelen op nieuwe (winkel) formules en presenteren we nieuwe trekkers, zoals het Groninger Forum. De ruimte voor vernieuwing is beslist aanwezig. Er zijn plekken en functies die beter benut kunnen worden, er is ruimte in de lucht ('City on a Roof') en er zijn kansen voor gebiedsverandering in het direct omliggende gebied, bijvoorbeeld in het Ebbingekwartier en het Stationsgebied. Met deze vernieuwingen willen we het concurrerend vermogen extra versterken.

De stad moet goed bereikbaar blijven, vanuit alle richtingen, voor een groter

publiek. Daartoe introduceren we de Regiotram, zodat we een goed vervoersalternatief kunnen bieden aan onze regionale bezoekers. Bijkomend voordeel is dat we met de structurerende werking van de tram de economische ontwikkeling een belangrijk impuls kunnen geven en voor meer evenwicht in de binnenstad zorgen. De nieuwe garage onder de Grote Markt oostzijde, de Damsterdiepgarage en de Boterdiepgarage leveren een belangrijke bijdrage aan ons parkeeraanbod en dus aan de bereikbaarheid per auto.

Groningen Winkelstad

Onze positie als 'koopcentrum van het Noorden' valt of staat met de kwaliteit van onze winkelvoorzieningen en – steeds belangrijker – ons aanbod op het gebied van *leisure* of vrijetijdsbesteding. We kiezen voor een verdere concentratie van 'kernwinkels' binnen de hoofdwinkelstructuur, de belangrijkste winkelstraten en pleinen. De kwaliteit van het winkelbestand zal verbeterd moeten worden: nieuwe winkelformules, mooiere (speciaal)zaken en een V&D en Bijenkorf van hogere kwaliteit, bijvoorbeeld aan de noordzijde van de Grote Markt. Tesaamen met de ontwikkeling van de oostzijde zorgen we voor voldoende massa om de Grote Markt weer onderdeel te laten worden van het winkelcircuit. De aanliggende winkelstraten (zoals Ebbingestraat, Boteringestraat en Gelkingestraat) kunnen geleidelijk overgaan naar meer functiemenging of specialisatie. Langs de aanlooproutes naar de binnenstad realiseren we horeca op markante punten en op strategische locaties om nieuwe initiatieven van de grond te tillen.



Grootschaliger detailhandelsvoorzieningen, formules groter dan 1.500 m², concentreren we bij het Sontplein. Hiervoor is in de binnenstad onvoldoende plek. Het Sontplein, nabij de binnenstad en de zuidelijke ringweg, ligt gunstig voor bezoekers uit de brede regio en Duitsland. De Ciboga-locatie zou zich meer op de tussencategorie (eenheden vanaf 400 m²) moeten richten, maar ook in de rest van de binnenstad zoeken we voor deze categorie extra ruimte. Randvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling van Sontplein en Ciboga is een goede verbinding met de binnenstad, te voet en met openbaar vervoer.

Toerisme

Groningen beschikt over aantrekkelijke mogelijkheden voor toeristen. Het Groninger Museum, de architectuur, de binnenstad met haar waardevolle historische structuur en bebouwing,

het complete detailhandels- en leisure-aanbod, de culturele uitingen, maar ook de ligging van de Stad in de directe nabijheid van het aantrekkelijke Ommeland, zijn voor velen reden tot een bezoek. Samen met Marketing Groningen werken we met promotiecampagnes en de uitbouw van hotelcapaciteit en kampeerplekken aan de vergroting van de bezoekersstroom. Daarvoor is nodig dat we blijven zorgen voor een goed onderhouden, aantrekkelijke binnenstad met een aansprekend evenementenprogramma en een verdere differentiatie aan verblijfsmilieus. De bezoekers moeten zich ook uitgenodigd voelen langer te verblijven. Een goede bereikbaarheid van de (binnen)stad zal nadrukkelijk bijdragen aan deze ambitie.

We zullen de komende jaren specifieke aandacht hebben voor het vaartoerisme en een betere benutting van het water

als attractie nastreven. We werken toe naar een betere beleving en een beter gebruik van het water, zowel vanaf de walkant als op het water zelf. Terrassen en wandelpromenades langs het water, meer aanlegsteigers voor boten, extra evenementen met historische schepen (nu ook Groningen Winterwelvaart), gebruik van watertaxi's en kwaliteitsverbetering aan het wonen op het water zijn daarvan sprekende voorbeelden.

Openbare ruimte

De druk op de openbare ruimte in de binnenstad neemt toe. Meer bezoekers, meer activiteiten, meer en andere functies. Dit heeft geleid tot verrommeling van de openbare ruimte, belangenconflicten, overlast en onveilige situaties. Voortaan stellen we de voetganger weer centraal; de inrichting van de openbare ruimte passen we daarop aan. Hiermee willen we een kwaliteitsimpuls aan de binnenstad geven. Ondernemers en gebruikers willen we hier graag bij betrekken. Dat betekent ook dat we ondernemers aanspreken op hun verantwoordelijkheid.

De binnenstad en de bronpunten (oud en nieuw)

Rondom de binnenstad vinden wij in de eerste schil een aantal concentratiepunten van werkgelegenheid en (detailhandels)voorzieningen. Het betreffen de dynamo's UMCG, Stationsgebied en Europapark/Kempkensberg, de oude bronpunten inclusief het Sontplein en nieuwe trekpleisters zoals het Ebbingekwartier. Deze concentratiepunten kenmerken zich door de aanwezigheid van specifieke voorzieningen, activiteiten

en een eigen werk- en verblijfsmilieu, die zich om uiteenlopende redenen niet in de binnenstad laten onderbrengen. Zij hebben allen gemeen dat zij in hun uitwerking – naast een eigen dynamiek – een direct ondersteunend effect op diezelfde binnenstad hebben en vice versa. In combinatie met de entree- en parkeerfunctie die zij allen aan de binnenstad bieden, fungeren zij in feite als nieuwe bronpunten. We definiëren daartoe de binnenstad als het gebied binnen de Diepen, waarop haar eigen specifieke beleid van toepassing is (zie ook de nota 'Binnenstad.nu!'). Het Stationsgebied faciliteert de reizigersmachine, met ondersteunende en deels daarop geënte nieuwe functies. Het UMCG accommodeert de nieuwe medische ontwikkelingen en bedrijvigheid. Het Ebbingekwartier herbergt het nieuwe creatieve milieu. Europapark/Kempkensberg is zeker tot op middellange termijn dé vestigingslocatie voor vooral grootschalige kantoren, middelbaar beroepsonderwijs en *leisure*.

Om de ondersteunende, aanvullende functie en dus ook combinatiebezoek aan de binnenstad waar te kunnen maken, zijn snelle aantrekkelijke verbindingen (te voet, per fiets en OV) naar de binnenstad even noodzakelijk als gewenst. Daar gaan we hard aan werken. Hieronder lichten we deze dynamo's, de bronpunten nieuwe stijl, en hun effecten op de binnenstad nader toe. We beginnen echter met het Ebbingekwartier.

Ebbingekwartier

Het Ebbingekwartier, aan de rand van het centrum, is de afgelopen jaren in de problemen gekomen. Marginalisering van de functies, leegstand, verpaupering en slecht onderhoud hebben een neerwaartse spiraal ingeluid. En dat ondanks de gunstige ligging en goede vooruitzichten met de ontwikkelingen op de Ciboga-locatie en de wijkvernieuwing van de Korrewegwijk. Een stevige kwaliteitssprong is noodzakelijk.

Er is steeds meer bijval voor het idee om het Ebbingekwartier te ontwikkelen rond het thema creativiteit. Hier willen we bedrijven en voorzieningen op het gebied van kunst, cultuur, design en marketing, nieuwe vormen van horeca en bijzondere woningen concentreren. Met een hierop toegesneden openbare ruimte ontstaat een zeer specifieke wijk die aanvullende functies aantrekt en ook nieuwe ontwikkelingen genereert. Juist een voorziening als het kunstvakonderwijs met zijn dynamiek en activiteiten past hierbij en kan als aanjager van het gebied fungeren. De potentie is groot, dankzij de aanwezigheid van de Rijksuniversiteit, de Hanzehogeschool en het UMCG, kleinere bedrijven, cultuurpodia, het groen van het Noorderplantsoen en de beschikbare ontwikkelruimte.

De binnenstad krijgt op deze wijze ook aan de noordkant een trekker van formaat. Het Ebbingekwartier kan het laboratorium, de werkplaats en het podium zijn, waar de innovatie en creativiteit zich presenteert en tot vernieuwing inspireert. Het Ebbingekwartier wordt – afhankelijk van de resultaten van de varianten-discussie – extra goed bereikbaar met de tram. De ondersteunende functie aan de binnenstad krijgt via aantrekkelijke looproutes vorm.

4.2.2 Stationsgebied

Het Stationsgebied is een belangrijk knooppunt in Noord-Nederland. Het ligt strategisch tussen de binnenstad en de zuidelijke ringweg en is de 'overstapplaats' van het Noorden. Bovendien is er nog ruimte. Het zuidelijke deel bestaat nu voornamelijk uit relatief weinig gebruikte emplacementen. Er ligt een gebied van maximaal 200.000 m² om de intense stad in optima forma te kunnen realiseren: hoogstedelijk en multifunctioneel. Om de ruimte voor de gewenste optimalisatie van het vervoersknooppunt én de gebiedsontwikkeling te kunnen creëren is goede verknoping van beide noodzakelijk. We leggen stad en regio daartoe diverse ontwikkelingsalternatieven voor.

We hebben grote ambities. Het Stationsgebied wordt op termijn dé ontwikkellocatie van het Noorden. Duurzame groei en topvoorzieningen kunnen optimaal samengaan. Het Stationsgebied kan een compleet nieuw stadsdeel én entreegebied voor de binnenstad worden. Naast groot-schalige publieks- en arbeidsintensieve functies en kantoren is er ruimte voor wonen (appartementen), topvoorzieningen, onderwijs, congres-faciliteiten en cultuur. Deze mix van functies kan met horeca en een aantrekkelijk ingerichte openbare ruimte voor een levendig en sociaal veilig binnenstedelijk milieu zorgen, ook in de late uren.

Voor het Stationsgebied zullen we een nadere visie uitwerken, die het gebruik van het vervoersknooppunt



Stationsgebied (zuid): enorm potentieel



van het Noorden optimaliseert, de Regiotram integreert en zorg draagt voor de optimale mix van functies. Deze zullen in gezamenlijkheid borg moeten staan voor de ontwikkeling van een nieuw topmilieu. De programmatische invulling zal in combinatie met aantrekkelijke verbindingen de aanvullende (niet-concurrerende) functie op de binnenstad garanderen. Om de ruimte voor de gewenste optimalisatie van het vervoersknooppunt én de gebiedsontwikkeling te kunnen creëren is goede verknoping van beide noodzakelijk. We leggen stad en regio daartoe diverse ontwikkelingsalternatieven voor.

Om de kansen van het Stationsgebied ten volle te benutten, investeren we in:

- een aantrekkelijke, veilige verbinding met de binnenstad;
- een goede aansluiting van het Stationsgebied op de A7/A28 via Emmaviaduct en Julianaplein;
- inpassing van de Regiotram en het laatste deel van de OV-as Peizerweg;
- doorkoppeling van de sporen van Rodeschool/Delfzijl naar Nieuweschans/Veendam;
- betere benutting van de beschikbare sporen die de voorgenomen intensivering op bestaand spoor, de introductie van de Regiotram en nieuwe spoorverbindingen (bijv. Groningen-Heerenveen) kan accommoderen;
- een betere uitwisseling tussen auto, OV, fiets en voetganger;
- voldoende parkeerfaciliteiten, ook voor binnenstadbezoekers (P+R locatie);
- een goede integratie in de totale stad en met het omliggende gebied.

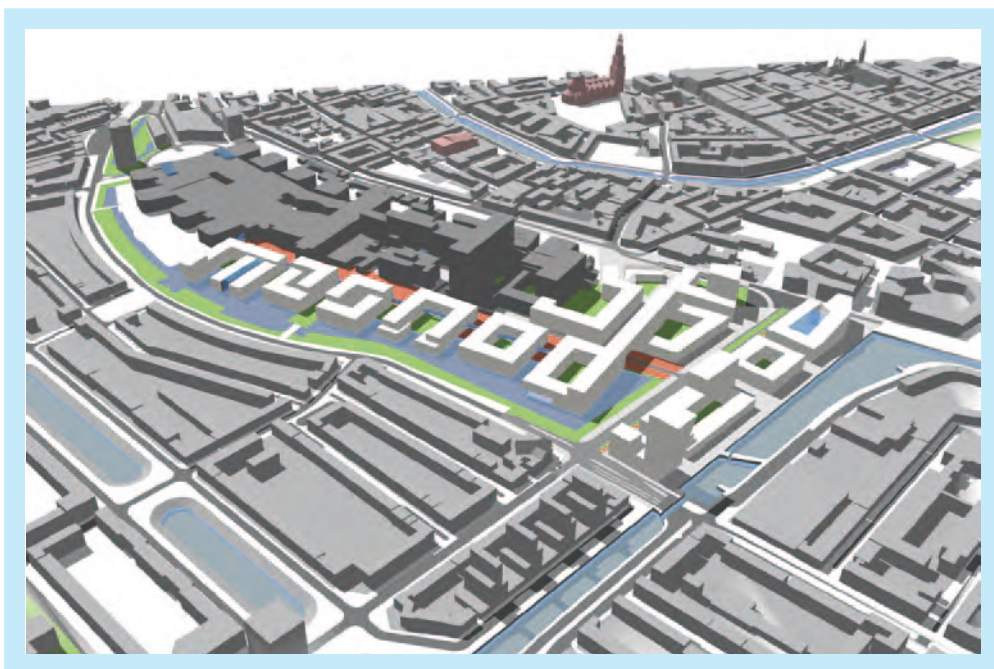
De plannen voor het Stationsgebied

sluiten goed aan op de doelen uit de landelijke Nota Ruimte en het landelijke economische beleid (Pieken in de Delta). De economische positie van stad en regio wordt er sterker van. Het maakt de stad aantrekkelijk voor bedrijven en voorzieningen op (inter)nationaal, landsdelig en regionaal niveau. Het plan kost veel geld, maar die investering levert dan ook veel op aan maatschappelijk rendement. De komende jaren gaan we het plan verder uitwerken. Ook onderzoeken we of publiek-private samenwerking met belanghebbende partijen mogelijk is.

4.2.3 UMCG

Het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG) is een grote speler in de stad. In april 2008 telde UMCG ruim 11.000 werkzame functies (vast personeel). In dit cijfer zijn commerciële functies als horeca en winkels meegerekend, met een jaarlijkse groei van 150 arbeidsplaatsen. Elk jaar vinden 400.000 consulten plaats, zijn er 300.000 verpleegdagen en ontvangt het UMCG circa 1 à 1,5 miljoen bezoekers.

Om verder te groeien, wil het UMCG meer ruimte voor het academisch onderwijs, voor *life sciences*-laboratoria en de hieraan verbonden bedrijvigheid. Met UMCG en universiteit hebben we afgesproken dat hiervoor ruimte beschikbaar is op het Bodenterrein. Om deze uitbreiding aansluitend op de bestaande bebouwing mogelijk te maken, verleggen we de Antonius Deusinglaan naar het noorden. De strook die ten noorden van de nieuwe Antonius Deusinglaan overblijft, langs het Oosterhamrikkanaal, is bestemd



voor intensieve woningbouw. Dit sluit mooi aan op de nieuwbouw op het Circus- en Gasfabriekterrein.

Cruciaal voor deze gebiedsontwikkeling is een goede bereikbaarheid. Het gebied krijgt een hoogwaardige OV-ontsluiting via de tramverbinding Hoofdstation-Kardinge en een autoverbinding via de Oosterhamrikzone naar de oostelijke ringweg. Beide verbindingen kruisen het Van Starckenborghkanaal, dat – als onderdeel van de vaarverbinding Lemmer-Delfzijl – wordt opgewaardeerd tot vaarklasse Va. Omdat hiervoor een onbelemmerde vaargang vereist is, wordt voor de Regiotram gedacht aan een nieuwe, hooggelegen brug. Voor de fiets en auto willen we een gecombineerde lage en beweegbare fiets-/auto-brug aanleggen.

Aanleg van deze infrastructuur is niet

alleen van belang voor het UMCG. Hiermee wordt tegelijk een voorwaarde vervuld voor de bouw van 2.000 woningen in de Oosterhamrikzone, de wijkvernieuwing in de aanliggende wijken en de revitalisering van bedrijventerrein Ulgersmaweg. De nieuwe fiets- en autoverbinding voorkomt onnodig en hinderlijk verkeer door de woonwijken en ontlast de drukke Petrus Camper-singel. Bovendien brengen we hiermee de sport- en recreatievoorzieningen van Kardinge en de woonwijken Beijum en Lewenborg dichterbij de binnenstad, de Korrewegwijk en de Oosterparkwijk. Met de nieuwe autoverbinding richten we ons op het bestemmingsverkeer, het UMCG en de Boterdiepgarage.

Op dit moment ontbreekt een duidelijke route van het UMCG naar de binnenstad. Om dit te verbeteren, maken we van de bestaande verbinding(en)



aantrekkelijke routes voor fiets en voetganger. Hierlangs staan we nieuwe functies toe. Die moeten meer bezoekers en werknemers van het UMCG verleiden de binnenstad te bezoeken.

4.2.4 Zernike Science Park

Zernike bestaat niet alleen uit onderwijsinstellingen (hogeschool en universiteit), maar ook uit een Science Park. Het (beta)onderzoek dat hier bedreven wordt, behoort op onderdelen tot de wereldtop. Dit leidt tot nieuwe, snel groeiende bedrijvigheid die mondiale markten bedient. We willen de onderwijsinstellingen en de bedrijvigheid optimaal integreren, zodat studenten hier sneller een baan vinden of gestimuleerd worden een eigen bedrijf te vestigen. Zo krijgt het talent de kans zichzelf te ontwikkelen. Hierover willen we binnen het Akkoord van Groningen afspraken maken met de Rijksuniversiteit en de

Hanzehogeschool. Deze onderwijsinstellingen komen we tegemoet door meer campusvoorzieningen toe te staan (zoals een mensa en horeca) en door de bereikbaarheid te verbeteren.

Kennisvalorisatie: van kennis naar werk

De potenties voor kennisvalorisatie (het omzetten van de beschikbare kennis in economische activiteiten, nieuwe producten, processen en diensten) kunnen veel beter worden benut. Dit geldt in het bijzonder voor het Zernike Science Park. We willen dit daar bewerkstelligen met stimulansen voor ondernemerschap zowel rondom wetenschappers, bijvoorbeeld de Transfer Liaison Group, als rond studenten. Het toestaan van ondersteunende faciliteiten en functies stimuleert de ontmoeting tussen het bedrijfsleven en de kennisinstellingen, waardoor gezamenlijke initiatieven van de grond komen. Een faciliteit als de zogenaamde incubator type 5 biedt de gewenste coaching en ondersteuning van de kennisintensieve (startende) ondernemer.

Ook een andere organisatievorm kan het ondernemerschap en het Zernike Science Park extra schwing geven. Een nieuwe integrale visie op het gebied is daarvoor het vereiste startpunt.

Zernike trekt dagelijks duizenden mensen die er komen werken of studeren. We willen Zernike dichterbij het stadscentrum brengen met een spoedige aanleg van de tramlijn Hoofdstation-Zernike. De huidige centrale verkeersas op het Zernike-terrein wordt omgezet in een tramverbinding. Als de ringweg volledig ongelijkvloers is, is het gebied voor het autoverkeer goed ontsloten. Om het gebied aantrekkelijker te maken, geven we fietsers en voetgangers meer ruimte. Het autoverkeer wordt zo veel mogelijk aan de rand gehouden, onder andere door de aanleg van een P+R-locatie.

Zernike Science Park willen we ontwikkelen tot een topbedrijvenpark voor kennisintensieve bedrijvigheid. Bij dit te ontwikkelen gebied van meer dan 100.000 m² voor onderzoek, wetenschap en onderwijs hoort vooruitstrevende architectuur en uitstraling. Het gebied en de uitstraling profiteren daarbij van de aantrekkelijke natuurlijke omgeving van het Reitdiep en de Koningslaagte.

4.2.5 Europapark/Kempkensberg

Aan de zuidzijde van de zuidelijke ringweg/A7 ontwikkelt zich een nieuw gemengd stadsdeel: het Europapark. Centraal daarbinnen staat de topkantorenlocatie met ruimte voor ontwikkeling van 170.000 à 200.000 m². Daarnaast

bouwen we 700 tot 800 woningen in woonwijk De Linie en huisvesten we onderwijsinstellingen met 2.500 leerlingen. In het oog springt het multifunctionele complex Euroborg, met daarin het voetbalstadion van FC Groningen en andere voorzieningen, zoals een supermarkt, bioscoop, casino, fitnesscentrum en horeca. Met de nabijheid van de binnenstad, de aanwezige voorzieningen en de ligging aan de A7 is het Europapark bijzonder aantrekkelijk voor zakelijke dienstverlening.

Naast het Europapark ligt, aan de westzijde van de spoorlijn, de kantorenlocatie Kempkensberg/Engelse Kamp. De bestaande kantoren voldoen niet meer aan de eisen. Herontwikkeling voorziet in circa 80.000 m² nieuwe, moderne kantoorruimte, minimaal 200 woningen en tot circa 5.000 m² ruimte voor voorzieningen.

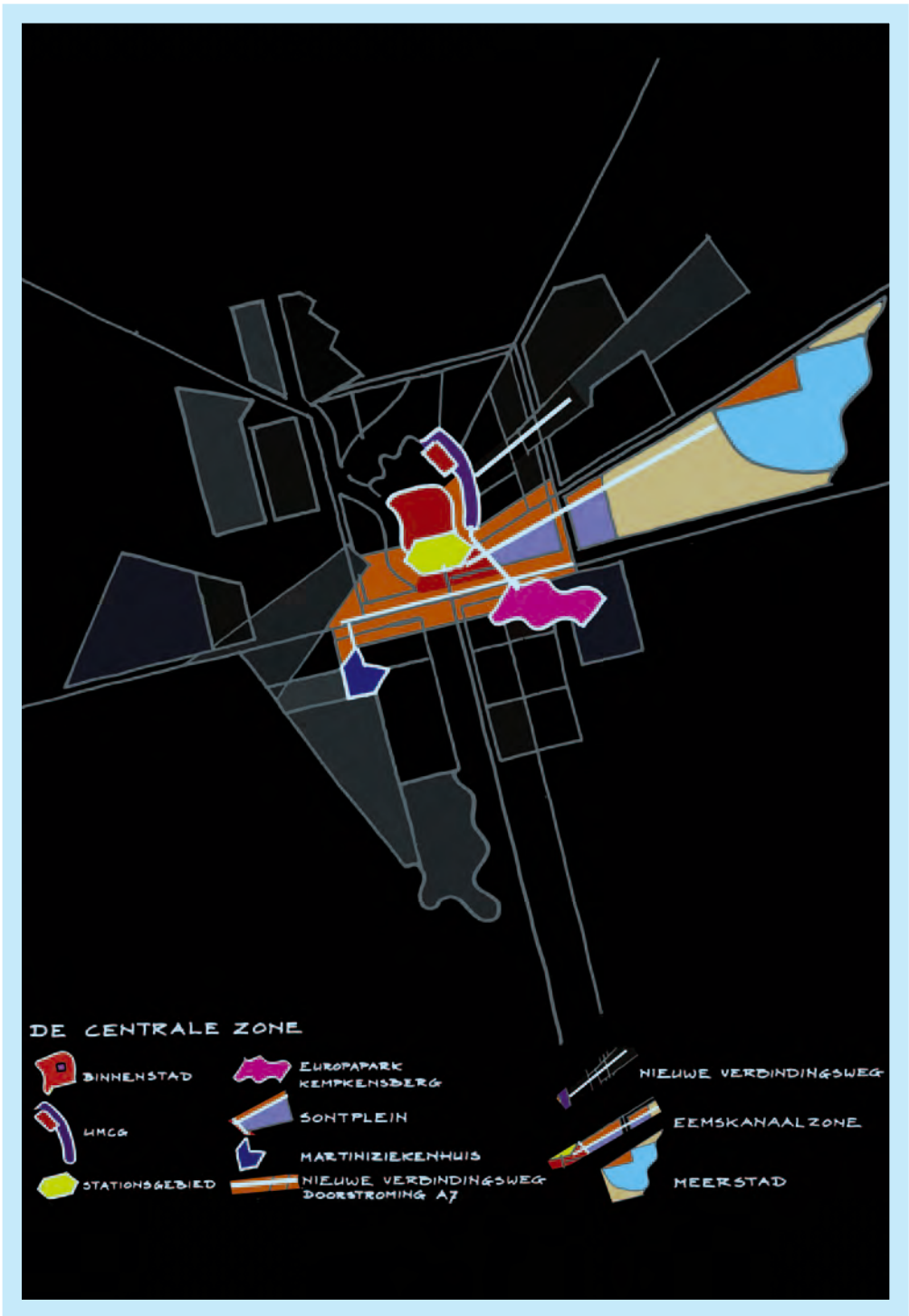
Om optimaal gebruik te maken van het spoor krijgt het Europapark een nieuw treinstation. Dit station bedient zowel het Europapark als Kempkensberg/Engelse Kamp en de rest van Groningen-Zuid. Het station krijgt daarom twee 'voorpleinen': het ene aan de kant van het Europapark, het andere aan de Helperzoom. Het nieuwe station en de aangekondigde maatregelen aan de zuidelijke ringweg zetten het Europapark extra in de etalage.

Omdat het Europapark aan drie kanten is omsloten door snelwegen en het spoor, ligt het nu nog als een soort eiland in de stad. Een van de belangrijkste stedenbouwkundige opgaven is om het gebied in de stad te integreren en met



Martiniziekenhuis, voorbeeld van duurzaam bouwen





de binnenstad te verbinden. Behalve hoogwaardige OV-verbindingen vraagt dat om goede, sociaal veilige verbindingen voor langzaam verkeer met het omliggende gebied. Daarom komen er twee nieuwe tunnels voor fietsers en voetgangers: een brede tunnel onder het spoor (tegelijk de toegang van het nieuwe station) en een tunnel onder de zuidelijke ringweg, in het verlengde van de Meeuwerdeweg, in de richting van de binnenstad.

4.2.6 Martiniziekenhuis e.o.

We zien goede mogelijkheden voor verdere uitbouw van de voorzieningen en bedrijven rondom het vernieuwde Martiniziekenhuis. Het ziekenhuis, met zijn bovenregionale en op onderdelen nationale functie, fungeert daarbij als aanjager voor nieuwe ontwikkelingen. Het kende in 2006 circa 2.300 werknemers, 280.000 consulten en 160.000 verpleegdagen

Martiniziekenhuis en omgeving vormen een optimaal milieu voor *'health & wellness'*: zorggerelateerde functies, hiermee verbonden commerciële dienstverlening, wonen in het groen, sport en recreatie. Verzekeraars en zorginstellingen vinden er bijvoorbeeld een goed vestigingsmilieu. Het gebied biedt kansen voor gezond leven en werken in een groene omgeving. Rust en ruimte is volop voorhanden in het nabije Stadspark, sportpark Corpus den Hoorn, de Hoornse Plas en de stiltegebieden van de Piccardthofplas en de Eelder- en Peizermaden.

De A28 en de nieuwe aantakking op de A7 zorgen voor de nationale ontsluiting, de heringerichte Laan Corpus den Hoorn voor de verdeling binnen het gebied zelf. Op termijn neemt de bereikbaarheid nog meer toe als ook de Regiotram het gebied aandoet. Een nieuwe verbinding met het Stadspark geeft de omgevingskwaliteit met het al rijkelijk aanwezige blauw en groen een stevige extra impuls.

Groningen, Centrale Zone

De Centrale Zone wordt de komende 20 jaar hét ontwikkelgebied voor stad en regio. Hier liggen mogelijkheden om te concurreren, hier zal het gebeuren. De Centrale Zone is een brede strook in de stad, vanaf de Westerhaven tot aan de Oostelijke Ringweg, die direct ontsloten wordt vanaf het vervoersknooppunt (Hoofdstation) en door de A7/zuidelijke ringweg. Het is de best bereikbare zone in Noord-Nederland en een ideaal gebied om de openbaar vervoer- en autoverbindingen aan elkaar te verbinden. Vijf van de zes dynamo's liggen in de zone. De relatie met Zernike, de zesde dynamo, wordt verstevigd door de eerste tramverbinding, Hoofdstation-Zernike.

In de Centrale Zone hebben en krijgen belangrijke functies met een groot bereik een plek. Functies met veel bezoekers en veel banen, met nieuwe stedelijkheid en opvallende architectuur, afgewisseld met groene en blauwe structuren. Maar ook bijzondere woongebouwen, in de nabijheid van en met zicht op de binnenstad.

Verouderde bedrijventerreinen ondergaan een metamorfose. Ze worden toplocaties voor de kennis-economie, de medisch gerelateerde bedrijvigheid en de zakelijke dienstverlening met een bovenregionaal tot (inter)nationaal bereik. Het gaat hier om gemengde, hoogwaardige woon-werkmilieus.

De binnenstad buiten beschouwing gelaten is er ontwikkelruimte beschikbaar voor circa 500.000 m² kantoren, maximaal 4.000 woningen, 100.000 m² detailhandel en circa 100.000 m² kennis- en medische bedrijvigheid.

Het Rijk erkent in de Nota Ruimte de kracht en potentie van de Centrale Zone. De Centrale Zone is daartoe opgenomen in het betreffende uitvoeringsprogramma, hetgeen betekent dat het rijk onze strategische inzet en investeringen in deze zone ondersteunt.

4.3

Clusters op regionale en stedelijke schaal

Op (sub)regionale en stedelijke schaal kunnen we diverse concentratiepunten benoemen, die zorgen voor samenhang en kleur van het betreffende stadsdeel. Zij oefenen een extra aantrekkingskracht op bezoekers vanuit stad en regio en op nieuwe vormen van bedrijvigheid en voorzieningen. We noemen hier de detailhandelsclusters aan de Sontweg en de Peizerweg/Hoendiep, het sport en *leisure*gebied Kardinge, het winkelcentrum Paddepoel en wellicht in de toekomst het concentratiepunt van voorzieningen in Meerstad. Westpoort en Meerstad zullen – naast het gerevitaliseerde bedrijventerrein Zuidoost – als belangrijk grootschalig regionaal bedrijventerrein fungeren. De duurzame, nieuwe woonwijk Meerstad zal naast de stedelijke woningmarkt met name ook de regionale woningmarkt bedienen.

4.3.1 HOV-assen

Van de HOV-assen en de vertramming daarvan verwachten we op stedelijk

en regionaal schaalniveau eveneens een extra structurerende werking. We onderscheiden daartoe vier 'assen' vanaf het Hoofdstation: naar Zernike, Meerstad, Kardinge (via UMCG-Noord en de Oosterhamrikzone) en het Martiniziekenhuis en omgeving. Op deze vier assen willen we een Regiotram laten rijden. Daardoor zal van deze vier HOV-assen een belangrijke ruimtelijk-structurerende werking uitgaan. Ze gaan extra dynamiek genereren: we denken aan intenser wonen, nieuwe werkfuncties en bijzondere voorzieningen die de assen extra cachet kunnen geven. Ook bieden zij ruimte voor specifieke wijkvoorzieningen.

Suikerunie-gebied

In de eindfase van het totstandkomingsproces van deze structuurvisie werden we geconfronteerd met de sluiting van de Suikerunie. Gezien de omvang van onze programma's, de bijbehorende risico's en daarmee de onwenselijkheid van toevoeging van extra ruimte voor gebiedsontwikkeling, voorzien we voor de eerstvolgende 15 jaar geen nieuwe ontwikkelingen in het gebied van de voormalige IMR-contour van de Suikerunie.

We hebben voor zowel het economisch programma (bedrijvigheid, kantoren, grootschalige detailhandel) als voor wonen ruim voldoende locaties in portefeuille (voor bedrijvigheid, zie ook paragraaf 3.1). In Regiovisieverband is voor Groningen in januari 2008 een jaarlijkse woningbouwproductie van 1.150 woningen afgesproken. Deze woningen zullen grofweg op fifty-fifty-basis op de uitleglocaties en in de bestaande stad worden ontwikkeld. Over de uitleglocaties (De Held/Reitdiep, Ter Borch en Meerstad) zijn harde afspraken met marktpartijen gemaakt en als zodanig in onze planportefeuille opgenomen.





Voor de productie in bestaand stedelijk gebied zijn binnen het Nieuw Lokaal Akkoord met corporaties concrete bouwafspraken gemaakt. Ook zijn en worden nieuwe woningbouwprojecten in planportefeuille genomen in het kader van 'De Intense Stad' en 'Intense Laagbouw'. Rondom deze harde plannen en planvoorraad zijn we vergaande verplichtingen met derden aangegaan, waarop we tevens substantiële risico's lopen.

Gezien dit ruime termijn-aanbod, de gemaakte afspraken met derden, de daarvoor noodzakelijke investeringen en de financiële risico's achten we in de komende periode economische ontwikkeling en/of woningbouw in het Suikeruniegebied onwenselijk. Voor het maken van een ontwikkelingsvisie zullen we, gezien de bestaande afspraken rondom de relevante programma's, de tijd nemen en ons niet binden aan vooraf bepaalde termijnen. Wel zullen we een voorbereidings-besluit voor dit gehele gebied nemen. Daarom gaat deze structuurvisie uitdrukkelijk

niet over de gebieden van de stad die binnen de IMR-contour voor de Suikerunie vallen. Dit betekent dat het huidige structuurplan van de stad voor die gebieden van kracht blijft (als gevolg van het overgangsrecht van de nieuwe Wro).

Hoewel we de eerste 15 jaar geen nieuwe (definitieve) ontwikkelingen voorzien, willen wij van harte meedenken over tijdelijke vormen van gebruik. Daartoe geven we alle ruimte voor manifestaties, passend bij de *City of Talent* die we willen zijn, passend bij het innovatieve en creatieve vermogen dat we willen stimuleren en bijdragend aan het onderscheidend vermogen van Groningen ten opzichte van andere steden.

Voor nadere voorstellen voor een tijdelijke invulling staan we open. In afwachting van nieuwe ideeën zijn evenementen op sportief en/of cultureel gebied en een wereldtentoonstelling over duurzame energie mooie voorbeelden voor zo'n invulling.

5 Uitvoering

5.1 Uitvoeringsstrategie

Deze structuurvisie is te zien als een optelsom van ambities. Hierbij rijst terecht de vraag hoe we deze ambities kunnen waarmaken. Naast inhoudelijke vragen gaat het daarbij vooral om de uitvoerbaarheid en de financiële haalbaarheid van al deze plannen. Want de mogelijkheden om als stad zelf geld te verdienen, zijn beperkt en er is steeds minder subsidie beschikbaar voor Noord-Nederland. Daarom stellen we de economische basis van de stad voorop. Het argument daarvoor is dat een gezonde economische basis de eerste (maar niet de enige!) voorwaarde is voor duurzame sociale versterking.

Bij het ontwikkelen van de uitvoeringsstrategie hebben we onszelf vier vragen gesteld.

1. Wat is de komende tien jaar noodzakelijk voor het realiseren van onze ambities?
2. Hoe kunnen we bereiken dat we als gemeente zelf minder bij hoeven te dragen aan het realiseren van de noodzakelijke of gewenste ontwikkelingen (zoals bedrijven, kantoren of woningen)? Kunnen we de vraag van zowel onze burgers als van de markt benutten om onze ambities te verwezenlijken? Kortom, kunnen we vraag-gericht opereren?
3. Is het mogelijk om de regio en provincie bij te laten dragen aan stedelijke ontwikkelingen die de gehele regio versterken? Het gaat immers om een wederzijds belang.

4. Hoe moeten we onze lobby- en subsidiestrategie inrichten om onder de nieuwe verhoudingen succesvol te kunnen zijn?

Deze overwegingen hebben geleid tot een uitvoeringsstrategie die bestaat uit vijf onderdelen, die elkaar aanvullen en kunnen versterken.

- We zetten samen met marktpartijen samenwerkingsstrategieën op om bij projectontwikkeling te komen tot dekkende grondexploitaties.
- We stellen het belang van anderen voorop, met als steekwoorden flexibiliteit, maatwerk en het creëren van optimale condities. Dit moet bijdragen aan een vlotte en efficiënte uitvoering. Uiteraard zorgen we ervoor dat Stadlers hierbij maximaal betrokken worden.
- We kiezen zo veel mogelijk voor locaties waar vraag naar is. Dit geeft meer kans op positieve resultaten, waardoor er geld vrijkomt voor andere exploitaties en projecten.
- We zetten ons actief in voor subsidies vanuit Den Haag en Brussel, vooral voor de dynamo's binnen de Centrale Zone, omdat deze kansrijk zijn. Daarnaast rekenen we op betrokkenheid van het Rijk en Europa bij de wijkvernieuwing, de woningbouw, openbare ruimte, de bereikbaarheid, de duurzaamheid, het groen en blauw en de binnenstad.
- Voor projecten die ook voor de provincie en regio van belang zijn (Regiotram, ringweg, bovenstedelijke en topvoorzieningen) is gezamenlijke inzet van middelen uitgangspunt.



Ebbingekwartier



5.2 Uitvoeringsprogramma

Hieronder hebben we onze ambities vertaald in nadere prioriteiten en concrete maatregelen voor de dynamo's, bereikbaarheid, wonen en woonomgeving en duurzaamheid. Om onze doelen, programma's en projecten snel en effectief te realiseren, moet onze benadering vanuit het belang van anderen spoedig als handelsmerk voor Groningen gaan gelden. Daarnaast liggen er met deze prioriteiten goede kansen om aanspraak te maken op Europees of 'Haags' geld. Onze ambities sluiten namelijk perfect aan bij de strategische nationale agenda (het versterken van de concurrentiekracht van Nederland), het Verdrag van Gothenburg (inzet op duurzame ontwikkeling), het Verdrag van Leipzig (mooie, krachtige wijken) en de Lissabon-agenda (attractieve regio's en steden, innovatie en kenniseconomie en meer en betere banen). Om op deze agenda's te komen en te blijven, moeten we ons beter profileren en internationaliseren: als nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen met een strategische ligging op de Noordelijke Ontwikkelingsas.

Ook hebben we gezorgd voor een goede juridisch-planologische onderbouwing van de structuurvisie. We hebben deze visie in lijn gebracht met de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Grondexploitatie (Wro en Grex-wet), die sinds juli 2008 van kracht is. Verder is gezorgd voor samenhang met het nieuwe Provinciaal Omgevingsplan en de Regiovisie. Daarnaast hebben we geconcludeerd

dat we voor de aangekondigde fysieke ontwikkelingen niet MER-plichtig zijn.

De voorliggende structuurvisie kent – in lijn met de Wro – geen bindend karakter. Het geeft wel nadrukkelijk de richting van beleid, de ruimtelijke koers, aan. Hiermee hebben we direct de relatie te pakken met onze nieuwe rol als gemeente die steeds meer uitvoeringsgericht, faciliterend van karakter wordt. We willen ons flexibel opstellen en voor maatwerk rondom initiatieven zorgen. Daartoe zullen we ons veelal moeten beperken tot het formuleren van uitgangspunten en randvoorwaarden voor ontwikkeling.

Om de globaliteit en flexibiliteit van de structuurvisie te waarborgen, zien we af van een gedetailleerd uitvoeringsprogramma. Zo'n document wordt in het vervolgtraject teveel als normstellend gezien. In de plaats daarvan willen we jaarlijks komen met een geactualiseerd uitvoeringsprogramma, waarin we aangeven wat onze inzet voor een beperkt aantal jaren zal zijn. In dat beeld past een modulaire, verder op te bouwen, structuurvisie. Op basis van nieuwe inzichten komen we jaarlijks met een update van de structuurvisie met de punten van herziening. Daaraan wordt het te actualiseren uitvoeringsprogramma toegevoegd. Om de vier jaar zouden we vervolgens moeten streven naar een fundamentele heroverweging van de structuurvisie. Het nieuwe Collegeprogramma moet daarbij worden gecombineerd met de – zeker voor de fysieke omgeving en de lange doorlooptijd van de

betreffende programma's en projecten – gewenste continuïteit van beleid.

Zo'n jaarlijks aan te passen uitvoeringsprogramma kunnen we mede vullen met de resultaten van de voorgenomen deeluitwerkingen van de structuurvisie. Aan de hand van nadere verkenningen beschrijven we de inhoudelijke richting. Geven we ja/nee uitvoering aan specifieke onderdelen van de structuurvisie? Hoe doen we dit qua proces, met wie, met welke omgevingsfactoren hebben we te maken? Onder welke uitgangspunten en randvoorwaarden gaan we het planvormingstraject in? Het is wel cruciaal om dergelijke deeluitwerkingen de status van structuurvisie mee te geven.

In vaktermen noemt men dit de zogenaamde 'schakelkast-methode' of structuurmonitor. Hiermee kan op flexibele wijze met niet of moeilijk te beïnvloeden factoren worden meebewogen. We hebben het dan bijvoorbeeld over de politieke actualiteit, onverwachte signalen uit de samenleving, nieuwe inzichten, ruimtelijke ontwikkelingen, de factor tijd, financiële tegenvallers/meevallers en nieuwe risico's en ontwikkelingen in de markt. Ook aanpassingen van sectoraal beleid en beleidswijzigingen van onze rijks- en provinciale overheidspartners en veranderende omgevingsfactoren spelen daarbij een rol. Een dergelijke insteek biedt tevens de beste garanties om tot kostenverhaal te komen. Vanuit de actuele stand van de projectontwikkeling kan een bijdrage aan

bovenwijkse voorzieningen worden afgesproken (in de zogenaamde anterieure fase) of via het bestemmingsplan/exploitatatieplan worden afgedwongen. Ook kunnen afspraken worden gemaakt over bestemmingsplan overschrijdende fysieke maatregelen en bovenplanse verevening.

5.3 Topprioriteiten

De speerpunten van 'Groningen, stad op scherp' voor de komende 10 à 15 jaar hebben betrekking op de Centrale zone en de dynamo's, bereikbaarheid, wonen en woonomgeving en duurzaamheid, energiebesparing en groen.

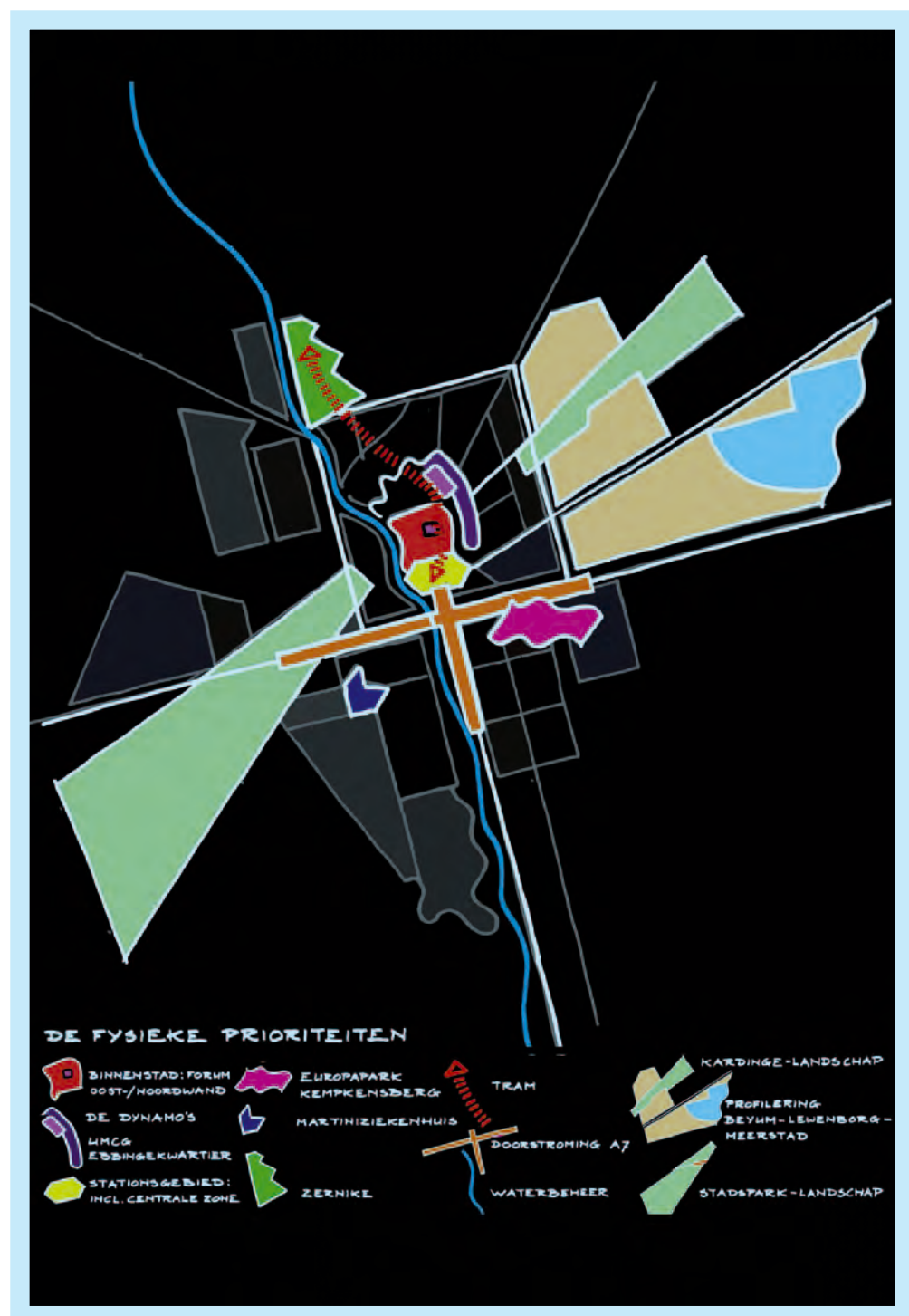
Centrale zone en dynamo's

Zernike uitgezonderd, maken alle dynamo's deel uit van de Centrale Zone, een belangrijke bestaande subsidietitel in Den Haag waarop we voortbouwen.

- Aanpak van de binnenstad, waaronder realisatie van het Groninger Forum Grote Markt oostzijde en aanpak van de Grote Markt noordzijde, de creativiteitsimpuls voor het Ebbingekwartier, een vernieuwend detailhandels/leisure-aanbod, profilering van de deelgebieden, verbeterde aansluiting van de dynamo's (en het Sontplein) en met een aansprekend evenementenbeleid.
- Werken aan de Centrale Zone. Met de aanpak van de infrastructuur en openbare ruimte in/rond het Stationsgebied en Sontweg/Driebondsweggebied (Berlage- en Sontbrug) faciliteren we de voorgestane ontwikkelingen in de gehele Centrale Zone.



- In het Stationsgebied is tot 200.000 m² beschikbaar om ‘de intense stad in optima forma’ te realiseren. Een hoogstedelijk nieuw (binnen) stadsdeel, boven het vervoersknooppunt, met een gemengde invullingen, optimaal ontsloten. Voor grootschalige publieks- en arbeidsintensieve functies met (inter)nationaal bereik, wonen/appartementen en andere functies ter ondersteuning van de verblijfsfunctie.
- Ontwikkeling van UMCG/Bodenterrein met extra ruimte voor medische voorzieningen en bedrijvigheid en RUG-onderwijsvoorzieningen. We realiseren een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte, met spraakmakende gebouwen en zorgen – mede afhankelijk van de resultaten van de huidige varianten-discussie – voor een tramverbinding. Behalve een mogelijke aansluiting van het UMCG op de eerste lijn naar Zernike zal de tweede lijn naar Kardinges – die zo spoedig daarna wordt aangelegd – het UMCG rechtstreeks ontsluiten. We onderzoeken daarbij de mogelijkheden van een tracé over de Oostersingel over de volledige lengte van het UMCG. Ook zal het UMCG zo optimaal mogelijk vanaf de P+R-locaties in Haren, Europapark, Kardinges en vanaf het Hoofdstation worden ontsloten”.
- Realisatie van voorziene ontwikkelingen op het Europapark en Kempkensberg/Engelse Kamp: grootschalige kantoren, woningen, ontsluitende infrastructuur/aantrekkelijke openbare ruimte, het nieuwe NS-station met een brede sociaal veilige onderdoorgang voor fietser en voetganger.
- Verdere ontwikkeling van Zernike. Op basis van een nieuw plan, gericht op campusontwikkeling voor de internationale component, functieverbreding, toponderwijs, verdere profilering van het Science Park, inzet op ‘incubatie van talent’ en daartoe verbetering van de ontmoetingsfunctie tussen bedrijfsleven en kennisinstellingen.
- Verder ontwikkeling van het Martini-ziekenhuis en omgeving, gebaseerd op het thema health & wellness. Onze inzet is erop

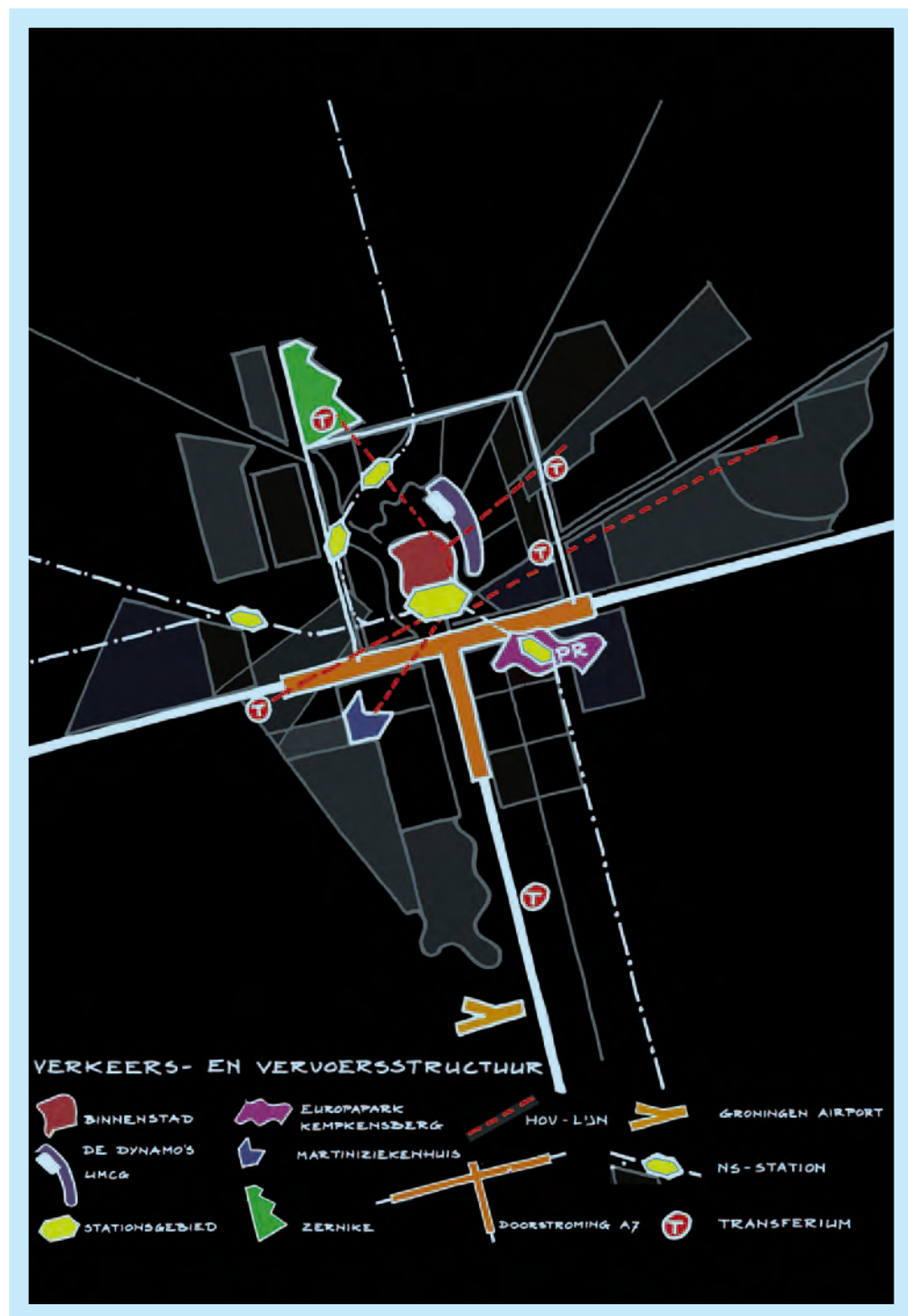




- gericht een omgeving te creëren met moderne (architectonische) gebouwen in een groene omgeving, waarin op gezonde wijze gewoond, gewerkt en gerecreëerd (gesport) wordt. Een multifunctionele, goed bereikbare en (verkeers) veilige omgeving, waarin naast het nieuwe Martiniziekenhuis veel zorggerelateerde instellingen zijn gevestigd.
- Uitwerking van de betekenis van de tracékeuze tram voor de aangewezen dynamo's.

Bereikbaarheid

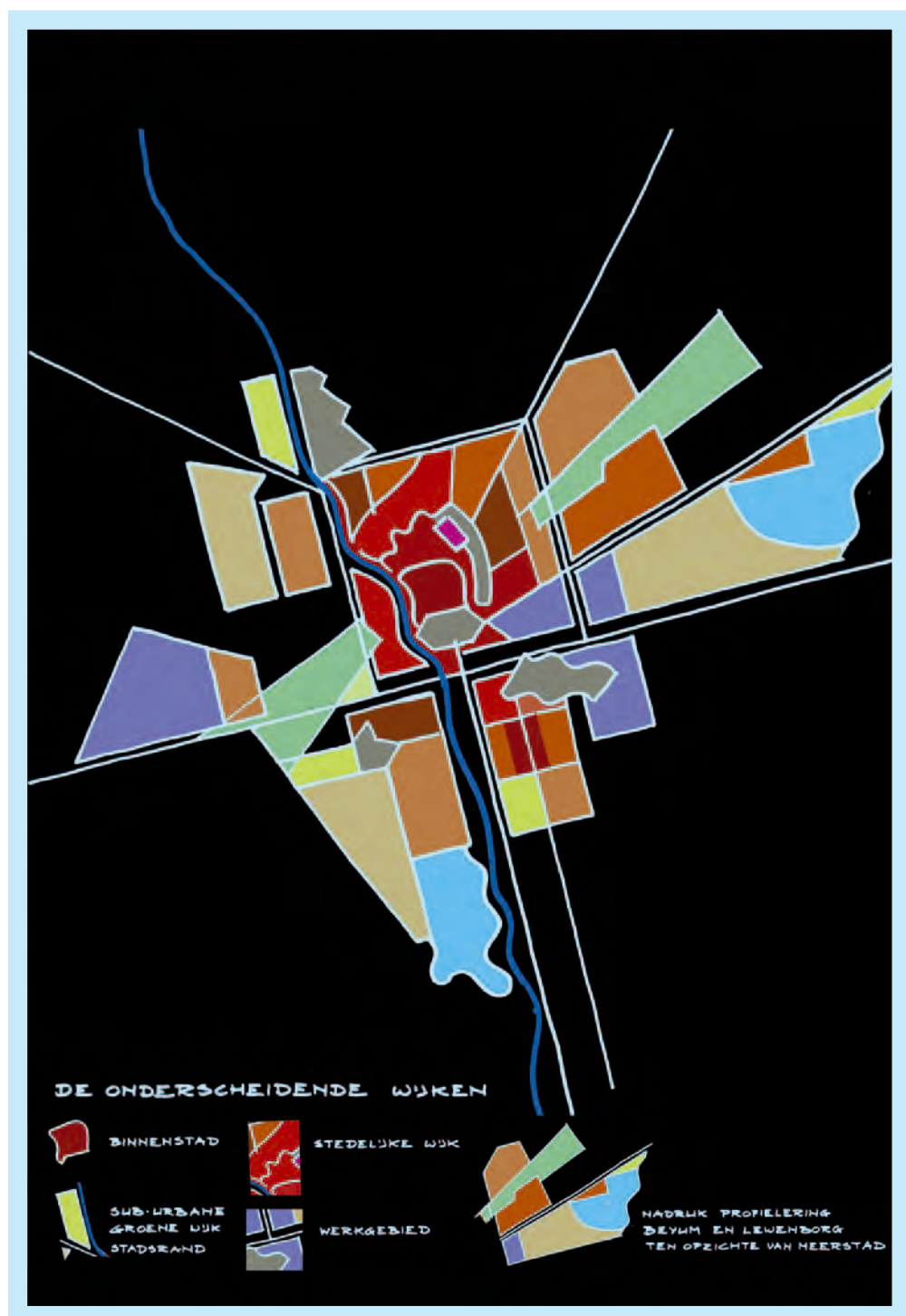
- Snellere, frequentere verbindingen met de Randstad en Noordwest-Europa per spoor, autoverbindingen en per vliegtuig.
 - Commitment over het regionale vervoersconcept en daarbinnen de realisatie van twee Kolibri-tramlijnen.
 - Uitvoering van de tweede fase-maatregelen zuidelijke ringweg, inclusief aanpak van de aansluitingen van de A7 en A28, en een ongelijkvloerse oostelijke ringweg.
-





Wonen en woonomgeving

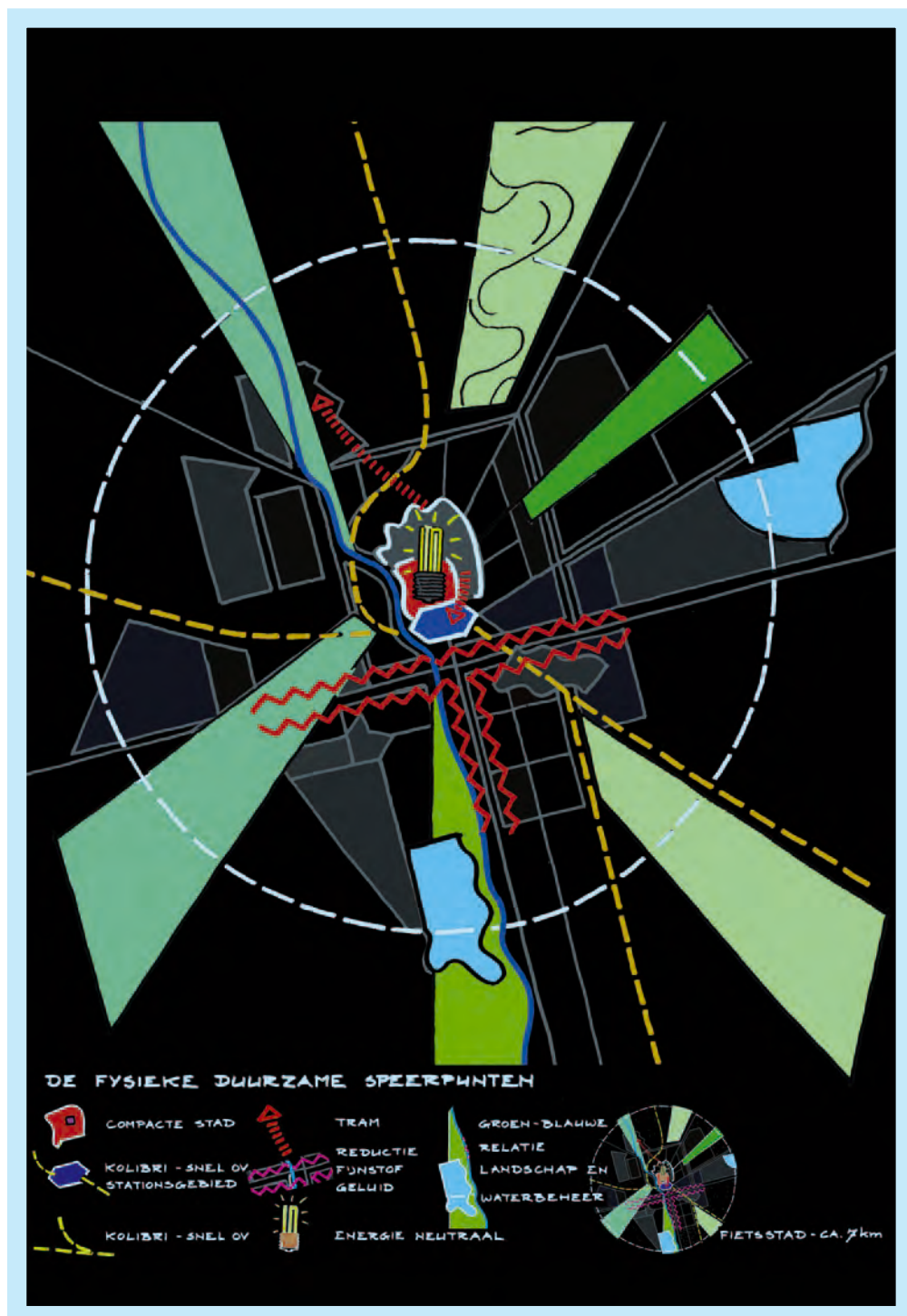
- Versterking van ‘onderscheidende wijken’ met extra aandacht voor de Noordoostflank (Beijum/Lewenborg, mede in relatie tot Meerstad).
 - Continuering van de wijkvernieuwing.
 - Ontwikkeling van Meerstad (wonen, bedrijven, voorzieningen, sport, groen en water).
-





Duurzaamheid, energiebesparing en groen

- Duurzaamheid, energiebesparing en de compacte stad als uitgangspunten voor het ruimtelijk beleid.
 - Versterking van groen-blauwe structuren en de relatie met de omliggende landschappen, gericht op stedelijke meerwaarde (verbetering van de kwaliteit en aantrekkelijkheid van het woon-, werk- en verblijfsmilieu).
-



Colofon

- Uitgave: Gemeente Groningen, dienst RO/EZ, maart 2009
- Tekst: Brouwer & Meijerink, gemeente Groningen
- Foto's: Ger Roosjen, archief dienst RO/EZ
- Tekeningen: dienst RO/EZ
- Ontwerp: De Jongens Ronner
- Drukwerk: Het Grafisch Huis
- Bindwerk: Witlox

