



STARTDOCUMENT NEXT CITY

1. INLEIDING

Groningen groeit hard. Niet alleen in inwoners, bezoekers en economische activiteiten maar ook in omvang. In 2019 maken Ten Boer en Meerstad onderdeel uit van de gemeente Groningen. Daardoor wordt het grondgebied van de gemeente aanzienlijk vergroot. Ook is dan de omgevingswet van kracht. Een nieuwe wet die alle regels voor de fysieke leefomgeving integreert en ontsluit. Daarnaast verandert de relatie tussen overheid en burger, doordat de overheid meer uitgaat van de eigen kracht en zelfredzaamheid van mensen. Deze ontwikkelingen, groei, wetgeving en veranderende verhoudingen, zijn voor ons reden om een omgevingsvisie te maken voor de stad van morgen. Een nieuwe visie op de toekomst van Groningen en omgeving; een gemeente met misschien wel 250.000 of meer inwoners.

The Next City gaat over de toekomst van de gemeente Groningen. Hoe ziet Groningen er over 20 of 30 jaar uit, als we blijven groeien in een krimpende omgeving. Hoeveel en welke woningen zijn er straks nodig? Hebben we in de stad woningen nodig, in de groene buitenwijken en in de woonkernen rondom de stad? Wat betekent The Next City voor de ontwikkeling van Ten Boer? Is onze infrastructuur in 2025 toereikend voor al het verkeer uit stad en regio? Kijken we voor onze groei naar de Randstad of naar onze verbinding met Duitsland en de rest van Europa? Is groei door innovatieve en vermogende nieuwkomers het recept om

armoede en jeugdwerkloosheid het hoofd te bieden? Kunnen we de twee gezichten van de stad, kansrijk en kansarm, meer aan elkaar verbinden? Biedt de stad ruimte voor iedereen om mee te doen en zich te ontwikkelen? Hebben onze kinderen genoeg goede parken en pleinen om in te spelen en elkaar te ontmoeten? Worden we straks samen echt gezond ouder in een duurzame, groene stad? Hoe ziet de stad er uit als iedereen straks een elektrische, zelfrijdende auto heeft en iedereen zijn eigen energie kan opwekken aan huis? Hoe blijft de groeiende stad leefbaar?



The Next City gaat ook over de weg er naar toe. Het is een leidraad. We zoeken naar manieren om anders om te gaan met de stad. Hoe kunnen we de ontwikkeling op lange termijn verbinden aan de keuzes van vandaag? Welke keuzes moeten we de komende jaren maken? Hoe zorgen we ervoor dat de economie en werkgelegenheid meegroeien met de bevolking? Hoe reageren we snel en lenig op een onvoorspelbare toekomst? Waar gaan ontwikkelingen vanzelf en waar moeten we extra investeren? En hoe gaan we om met onzekerheden? Hoe creëren we meer ruimte voor experimenten? Want één ding is zeker; verwachtingen en prognoses komen nooit precies uit.



Dit zijn de vragen die de gemeente, als initiatiefnemer van The Next City, graag met u wil verkennen. Omdat u gebruiker bent van de stad als bewoner of bezoeker. Omdat u investeert in de stad en er uw geld verdient. Omdat we samen met u de investeringsagenda voor de stad gaan maken. Omdat we u willen prikkelen om mee te denken, mee te doen en mee te investeren.

Natuurlijk begint deze discussie niet helemaal opnieuw. De laatste jaren zijn op verschillende momenten al gesprekken gevoerd over de toekomst van de stad. Sinds 2013 doen we dat op het inspiratiefestival Let's Gro, in 2015 zelfs letterlijk over de Next City. In de Woonvisie (2015) hebben we richting gegeven aan ons woonbeleid. In de Binnenstadsvisie (2016) hebben we bepaald hoe we onze binnenstad klaar maken voor de toekomst. In trajecten als de IABR en de Routekaart Groningen Energieneutraal werken we hard aan de energietransitie. Met het gebiedsgerichte werken geven we vorm aan de cocreatie-trajecten in diverse wijken.

Er is al heel veel voorwerk gedaan. Het is nu zaak om de grote lijn te vinden en de belangrijkste opgaven voor de stad vast te stellen. En om vervolgens te verkennen welke keuzes daarmee samenhangen.

Voor deze zoektocht is dit startdocument opgesteld:

- Wat voor stad is Groningen eigenlijk?
- Welke trends en ontwikkelingen komen er op de stad af?
- Op welke opgaven zal The Next City een antwoord moeten bieden en wat voor keuzes horen daarbij?



- Historische stad in zeer oud cultuurlandschap

2. WAT VOOR STAD IS GRONINGEN?

2.1 Een historisch gegroeide stad

Groningen is een historisch rijke en naar het landschap gevormde stad. In 1040 begint de geschreven geschiedenis van de stad, maar al vanaf de derde eeuw voor Christus is er bebouwing op de meest noordelijke punt van de Hondsrug geweest. Groningen is ontstaan op het snijpunt van landschappen: de zeelei met kunstmatige heuvels in het noorden, noordoosten en -wes-



ten, de veenmoerassen in het zuidoosten en -westen, evenals de zandrug vanuit het zuiden. Op de zandrug liep duizend jaar geleden de enige begaanbare weg tussen het Drents plateau en de vruchtbare kleistreken van de ommelanden. Voordat Groningen een bestuurlijk en economisch centrum voor de regio werd, ontwikkelde het zich als een agrarische nederzetting.

De vorm van de binnenstad weerspiegelt nog altijd de oorspronkelijke agrarische en landschappelijke nederzetting. Groningen werd ingeklemd door water aan de flanken, de rivieren Aa en Hunze, terwijl het stratenpatroon ontstond uit de structuur van een esdorp. Grote open ruimtes aan de rand van het dorp ontwikkelden zich tot Vismarkt en Grote Markt. Het historisch karakter van Groningen is nog altijd goed te ervaren in de stad: aan de klassieke bebouwing, het middeleeuwse stratenpatroon, maar ook aan de oorspronkelijke positie van stadsmuur en vestingwerken. Aan het einde van de middeleeuwen had de stad zich tot een voorname handelsplaats ontwikkeld, getuige de omvang en structuur van de vesting en de ster van water- en landwegen die allemaal samen kwamen in het centrum van Groningen.

De ontwikkeling van Groningen in de zestiende en zeventiende eeuw kan moeilijk worden overschat; de stad onderging een ware metamorfose. Begin zeventiende eeuw werd het grondgebied van de stad bijna verdubbeld, nog steeds volgens de landschappelijke structuur van de Hondsrug. Bijna alle bebouwing was inmiddels uit baksteen opgetrokken en de universiteit

werd gesticht. De nieuwe vesting bleek groot genoeg om de stad tot ver in de negentiende eeuw te laten groeien.

Vanaf het eind van de negentiende eeuw kwam de groei van Groningen planmatiger tot stand, maar tot de Tweede Wereldoorlog heeft de ontwikkeling van de stad een organisch en stapsgewijs karakter gehad. Langzaam ontstond een omslag van incidentele naar planmatige uitbreiding, die bij de grote naoorlogse uitbreidingswijken volledig tot wasdom kwam. De naoorlogse wijken werden gekenmerkt door schaalvergroting, standaardisatie en een steeds grotere rol voor het verkeer. De schaal van de stad veranderde hiermee, maar ook de relatie tussen de historische stad en het landschap.

Traditioneel is Groningen altijd een stad geweest met veel gestapelde woningen. Groningen is in de 20e eeuw explosief gegroeid, en stapelt nog steeds. Het totale woningbestand van Groningen bestaat uit zo'n 90.000 zelfstandige woningen, waarvan er 35.000 laagbouwwoningen zijn en 55.000 gestapeld. Wel is het aantal laagbouwwoningen in de afgelopen decennia sneller toegenomen (bijvoorbeeld door de wijkvernieuwing), al valt in de meest recente jaren het aantal gestapelde jongerenwoningen weer op. De stad vernieuwt zich dus keer op keer, ontwikkelt zich en verandert. Ook wordt Groningen steeds duurzamer: er is

een dalende trend zichtbaar in gas- en elektriciteitsverbruik, bebouwing wordt steeds beter geïsoleerd en het aandeel auto's is in Groningen veel lager dan gemiddeld. In vergelijking met andere grote en middelgrote steden en het Nederlandse gemiddelde is de lucht in Groningen schoon, zeker voor zeer sterk stedelijk gebied.

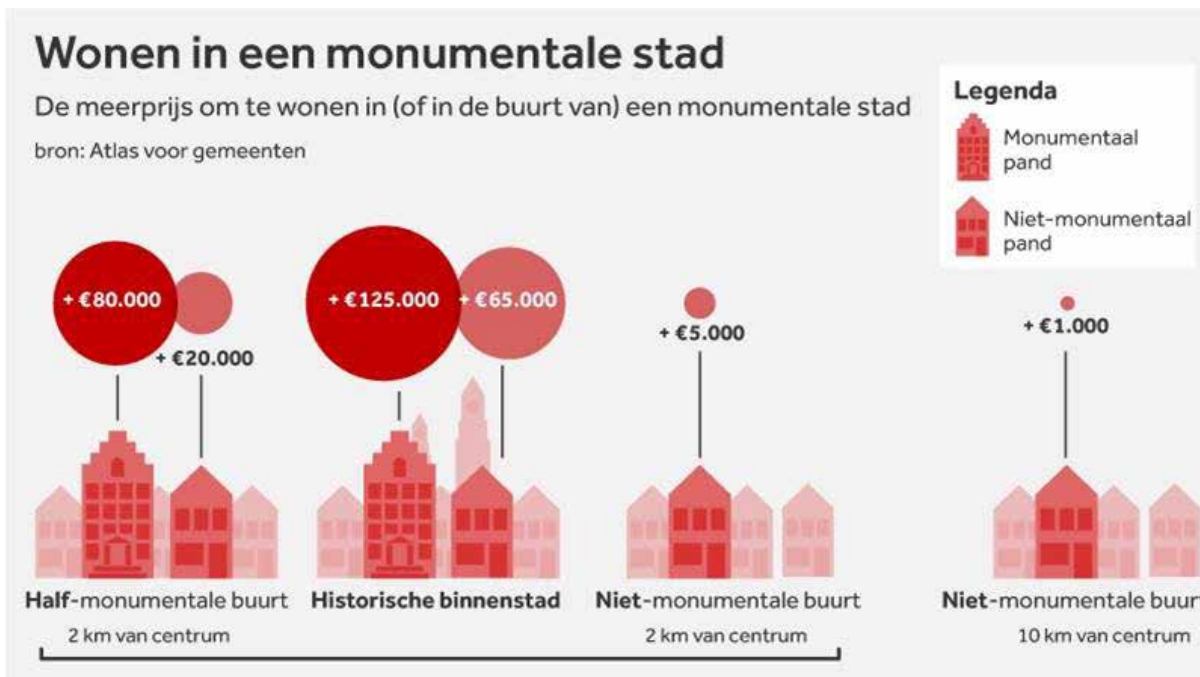


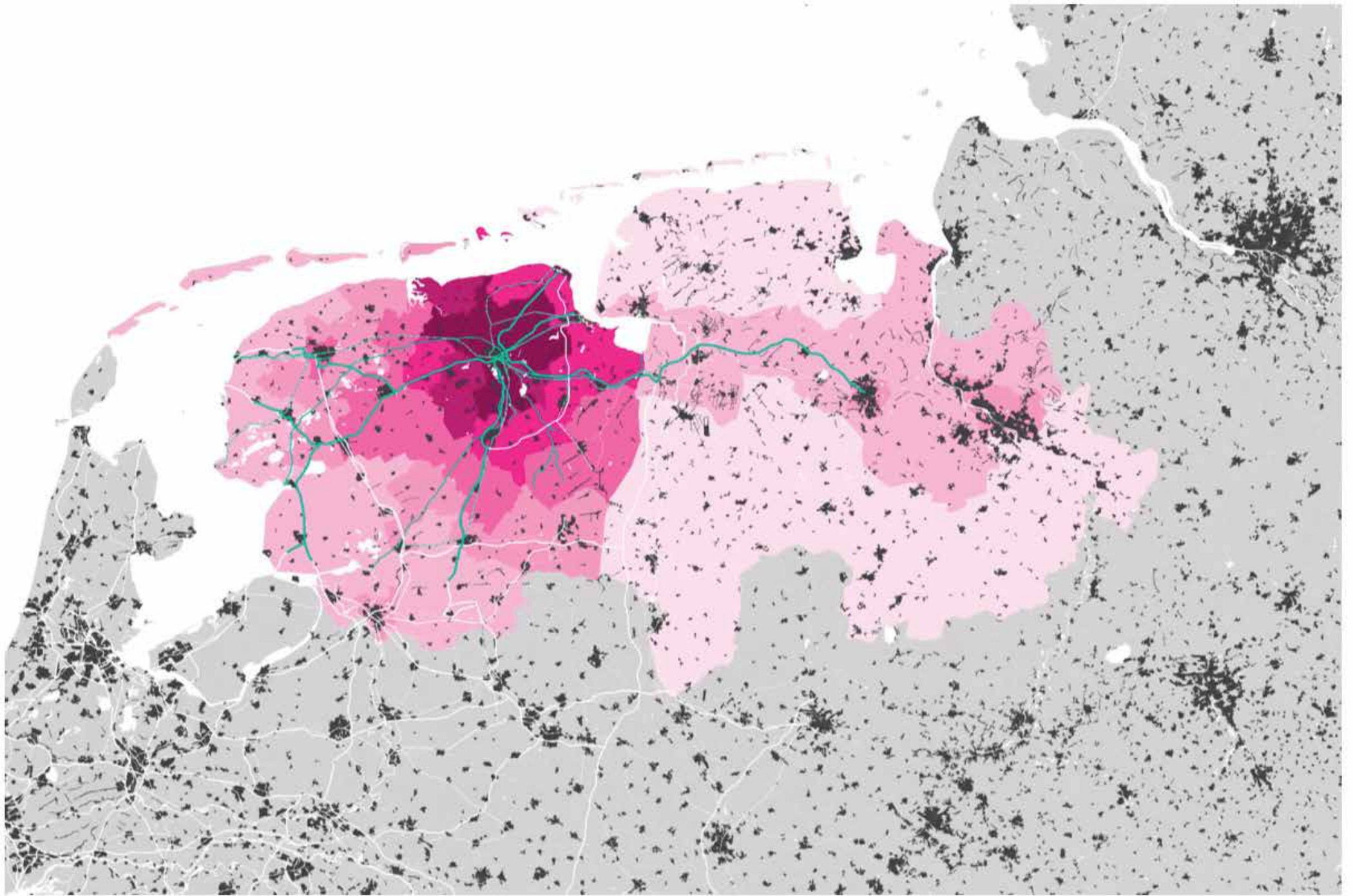
2.2 Stad en Ommeland

Groningen is ruimtelijk, functioneel en landschappelijk nadrukkelijk verweven met het ommeland. Het karakter van de stad is mede bepaald door het karakter van het omringende landschap: van het zand als stevige basis voor de historische stad, de vruchtbare kleigebieden als fundament voor agrarische ontwikkeling, de veenmoerassen als brandstof voor de industrie en de verwarming van huizen, tot de zeeklei als grondstof voor de kenmerkende rode Groninger baksteen en gas als brandstof in de afgelopen decennia. De winning van dat gas is inmiddels inzet van een hevig debat.

Economisch is Groningen altijd in nauwe samenhang met het ommeland ontwikkeld: de groei en welvaart van de stad kunnen niet los worden gezien van de ontwikkeling van de regio als geheel. Groningen is het sterke en dynamische centrum van een grote regio, tot in Duitsland aan toe. De stad heeft zich ontplooid tot een hoogwaardig centrum met een concentratie van onderwijs, cultuur, bedrijvigheid en voorzieningen, terwijl het uitgestrekte, lege ommeland een complementaire rol speelt als het gaat om bijzondere woonmilieus, recreatiezones, landbouw, waterberging en natuurontwikkeling.

De sterke relatie tussen stad en ommeland wordt goed zichtbaar in de dagelijkse pendel, zo'n 185.000 personen. Bijna de helft van de 130.000 banen in Groningen wordt ingevuld door mensen die buiten de stad wonen, terwijl naast de 35.000 studenten die in de stad wo-





nen, dagelijks nog eens 20.000 studenten van buiten de stad naar Groningen komen. Ook het openbaar vervoer weerspiegelt de dagelijkse wisselwerking tussen stad en regio. Op een gemiddelde werkdag komen zowel met bus als trein 40.000 mensen de stad in, nog los van de 50.000 buspassagiers in de stad zelf en de komst van toeristen, dagjesmensen of andere bezoekers.

Hoewel stad en ommeland dus ruimtelijk, functioneel en sociaal feitelijk als één systeem functioneren, heeft dit systeem een directe invloed op de ontwikkeling van de stad zelf. De dagelijkse pendel op de stad neemt toe. De enorme ruimte die het verkeer in de stad inneemt, heeft de continuïteit en daarmee ruimtelijke functionaliteit van de stad op een aantal plekken doorbroken. Infrastructuur, waterwegen, spoorwegen en

een aantal grote groenstructuren zorgen ervoor dat verschillende delen van de stad niet goed op elkaar aansluiten, elkaar onvoldoende versterken en geen overtuigende ruimtelijke en functionele relatie met elkaar aangaan. De ringweg van Groningen heeft zich op een aantal plekken als een grote barrière opgeworpen, waarmee ook de relatie tussen stad en ommeland geweld wordt aangedaan.

Nog steeds zijn stad en ommeland op elkaar aangewezen. Dat blijkt ook uit de geleidelijke leegloop van vooral het noorden en oosten van de provincie. Op een dip in de jaren zeventig na is de stad blijvend gegroeid ten opzichte van het ommeland, terwijl het buitengebied als woonbestemming populair blijft. Verhuisbewegingen vinden vooral plaats vanuit de directe omgeving, al zijn er tevens verhuisbewegingen naar het ommeland. Voor een aantal gemeenten is het saldo van de verhuisbewegingen naar de stad negatief, waaronder Haren, Tynaarlo, Slochteren, Ten Boer en het Reitdiepgebied. Voor alle overige gemeenten in Noord-Nederland, inclusief Overijssel en de Noordoostpolder, is het saldo van verhuisbewegingen naar de stad Groningen echter positief. Voor de regio Groningen-Assen is het saldo neutraal geworden. Dit is voor de stad overigens een goede ontwikkeling gebleken: in het verleden 'verloor' Groningen meer mensen aan deze regio. Opvallend is dat het migratiesaldo van alleenstaanden al jaren positief is, vooral ten opzichte van de regio. Voor gezinnen is het migratiesaldo ten opzichte van de regio echter jaren negatief geweest, een ontwikkeling die de stad in de afgelopen decennia heeft willen keren.



2.3 Compacte fietsstad

Groningen heeft zich tot een compacte stad ontwikkeld: we richten ons al jaren op intensivering, streven een compact georganiseerde stad in het groen na en hebben een centrum dat nog altijd de functie van stadshart vervult, ook voor de regio. Groningen vertoont kortom nog altijd een deel van de kenmerken van de 'karakteristieke' Nederlandse stad. Natuurlijk kent Groningen als centrum van de regio een grote dagelijkse gemotoriseerde pendel, maar toch is niet de auto of het gemotoriseerde verkeer de grote blikvanger in de mobiliteitsstatistieken van de stad. Dat komt door het consequente mobiliteitsbeleid: het stimuleren van fiets en openbaar vervoer en het aanbieden van goede parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad en op P+R-terreinen. Elke werkdag zijn er zo'n 22.000 fietsbewegingen de stad in en uit; in de stad zelf is de fiets het absolute basisvervoermiddel. Het fietsbeleid is zo'n vanzelfsprekend onderdeel van het compacte Groningen, dat 60% van alle vervoersbewegingen in de stad op de fiets plaatsvindt, een percentage dat nergens op de wereld zo hoog is. Opvallend is dat de fietsbewegingen van buiten de stad in de afgelopen jaren zijn afgenomen, terwijl het aantal fietsbewegingen in de stad structureel toeneemt. Het aantal autobewegingen binnen de stad neemt af, los van het aantal autobewegingen op de ringweg en van buiten de stad, dat langzaam lijkt te stabiliseren.

Het succes van de fiets in de Groningen hangt nauw samen met de compacte structuur van de stad. De

bevolkingsopbouw en -spreiding over de stad laten een echt stads karakter zien; bijna 60% van de inwoners van Groningen (115.000) woont in wat 'zeer sterk stedelijk gebied' wordt genoemd, stadsdelen met een dichtheid hoger of gelijk aan 2500 adressen/km², een veel hoger percentage dan andere middelgrote steden. Binnen drie kilometer van het centrum is 75% van de bevolking gehuisvest. In deze zone bevindt zich 90% van alle arbeidsplaatsen. Daar komt bij dat wekelijks 500.000 mensen de binnenstad bezoeken, 60% daarvan is afkomstig uit de stad zelf, 15% uit de regio en 25% zelfs van buiten de regio. De compactheid van Groningen zorgt er kortom voor dat de fiets simpelweg het meest snelle en efficiënte vervoermiddel is.

Dat Groningen een echte compacte fietsstad is, blijkt tevens uit het lage aandeel autobezit; bijna de helft van de huishoudens in Groningen bezit geen auto, veel meer dan het landelijk gemiddelde van zo'n 29%. Hierbij speelt weliswaar het grote aandeel jongeren en studenten in de stad een rol, maar ook de modale split van Groningen typeert overtuigend het functioneel compacte karakter van de stad: vergelijken we de verschillende vervoersbewegingen naar het aantal personen, dan bestaat de helft hiervan uit fiets-, voetganger- en OV-bewegingen. Wat de ringweg voor het autoverkeer is, is de openbare ruimte voor de fietser; fietser en voetgangers komen elkaar in centrum meer en meer tegen. Het fietsnetwerk is sterk verdicht; de intensiteit van het fietsverkeer neemt toe.

2.4 Een Verdeelde en Kwetsbare Stad

Groningen is een jonge stad met een uitzonderlijke demografische opbouw. De stad telt ruim 200.000 inwoners, is de zevende gemeente van Nederland in omvang en een van de jongste van het land: meer dan de helft van de bevolking is jonger dan 35 jaar. De leeftijdsgroep van 20 tot 25 jaar beslaat in Groningen



maar liefst 16% van de bevolking, terwijl deze groep in Nederland gemiddeld 6% vertegenwoordigt. En maken we die groep in leeftijd net iets groter, dan is het aandeel zelfs een derde: de groep inwoners tussen de 18 en 29 jaar. Een groot deel van deze jonge bevolking is natuurlijk student; de stad herbergt dagelijks 55.000 studenten, waarvan er zo'n 35.000 in Groningen zijn gevestigd.

Natuurlijk beïnvloeden studenten ook de huishoudens-statistieken; maar liefst ruim 40.000 van de in totaal ruim 122.000 huishoudens in Groningen bestaan uit alleenstaande jongeren of samenwonende jongerenhuishoudens. Dat is bijna een derde. Historisch gezien is dit aandeel een continuïteit; al in het midden van zeventiende eeuw bestond de stad voor 30% uit eenkamerwoningen. Ook het opleidingsniveau wordt beïnvloed door het aandeel studenten: Groningen vormt, zoals veel universiteitssteden, een positieve uitzondering in Nederland. De stad kent veel mensen met een hoog opleidingsniveau, ook ten opzichte van 10-15 jaar geleden. Het aandeel stadjs met een hoger en middelbaar opleidingsniveau is tot 85% gestegen, het aantal laag opgeleiden is ten opzichte van de landelijke gemiddelden erg laag. Dankzij de voorzieningen- en kennisstad waartoe Groningen zich heeft ontwikkeld, is de werkgelegenheid eveneens bovengemiddeld. Het aantal banen per duizend inwoners ligt ver boven het landelijk gemiddelde, al is het aantal door de economische dip van de afgelopen jaren gedaald.



ruimtelijk verdeelde stad

In tegenstelling tot de werkgelegenheid neemt Groningen bij een vergelijking van de sociaaleconomische index slechts een middenpositie in. Het aantal 'niet werkende werkzoekenden' bedroeg in Groningen begin januari 2015 bijna 17.000, een kleine 16% van de beroepsbevolking. De werkloosheid ligt hoger dan het landelijk gemiddelde en vergeleken met grote en middelgrote gemeenten neemt Groningen een hoge middenpositie in. Daarmee is de werkloosheid na een afname weer fors toegenomen, al is dit aandeel inter-



nationaal gezien nog altijd laag en is de werkloosheid op de lange termijn in de Nederlandse steden gemiddeld nauwelijks toegenomen. Door het grote aantal hoogopgeleiden is in Groningen wel langzaam de situatie ontstaan waarbij verdringing op de arbeidsmarkt voor laagopgeleiden een belangrijke rol speelt.

De middenpositie op de sociaaleconomische index en de hoge middenpositie van de werkloosheid hebben Groningen, om het zwaar uit te drukken, tot een relatief 'arme' stad gemaakt. Het besteedbaar inkomen is per huishouden een kleine 15% onder het gemiddelde van de grote steden gedaald. Ook is het aantal uitkeringen relatief hoog opgelopen, tot 164 per duizend inwoners, tegenover 150 per duizend landelijk en 159 per duizend in de grote steden. Omdat een groot deel van de hoogopgeleide jongeren uiteindelijk de stad weer verlaat, heeft Groningen een relatief kleine populatie met hoge inkomens. Dat heeft weer als gevolg dat in verhouding veel kinderen opgroeien in uitkeringsgezinnen: 12,5% tegenover 5,7% landelijk en 6,9% in de grote steden.

Door intensief en langdurig in te zetten op stads- en wijkvernieuwing staan onze wijken er momenteel goed voor, en is er nauwelijks sprake van segregatie. De sociale verschillen tussen en binnen de stadsdelen zijn in de afgelopen decennia afgenomen, alhoewel een aantal wijken kwetsbaar blijft. Groningen als geheel geeft een behoorlijk gemengd en veelzijdig beeld. Statistisch gezien heeft de plattegrond van de stad zich tot een veelkleurig mozaïek gevormd.

2.5 Een Publieke Stad

Groningen kan worden gekenmerkt als een 'publieke' stad. De combinatie van sociale zorg, woningbouw en centrale planning heeft in Groningen tot een eigenzinnig en uitgesproken gemeentelijk beleid geleid. Er is een bovengemiddeld klimaat van architectuur, stedenbouw en stadsontwikkeling ontstaan. Vooral in het laatste kwart van de twintigste eeuw is een traditie gecreëerd waarin de stad als laboratorium diende voor architectuur en stedelijke ontwikkeling, gericht op de voornaamste fundamenteën die door de gemeente blijvend zijn gestimuleerd: de ontwikkeling van een compacte stad, het realiseren van een hoog voorzieningenniveau en het stimuleren van de kwaliteit van de stad als publiek domein.

Al ver voor de twintigste-eeuwse planningstraditie gaf de stedelijke overheid in Groningen belangrijke impulsen voor de ontwikkeling van de stad. Het zeventiende-eeuwse plan van uitleg was weliswaar door stadhouder graaf Willem Lodewijk geïnitieerd, maar het stadsbestuur stimuleerde het plan, dat nadat het door prins Maurits was goedgekeurd, in 1615 door Burgemeesteren en Raad werd aangenomen. Ook de bouw van het stadhuis in de achttiende eeuw, ontwikkeld met de eerste architectuurprijsvraag van Nederland, geeft een goed beeld van het ambitieuze karakter

van de stad. Deze prijsvraag kan als een mooi vroeg voorbeeld van publiek-private samenwerking worden gezien, aangezien het initiatief werd genomen door Burgemeester Van Iddekinge en wetenschapper Petrus Camper.

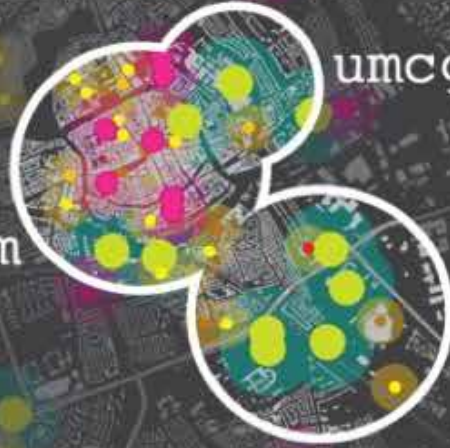
De invloed van politiek op stadsontwikkeling is in Groningen dus historisch verankerd en kreeg in het laatste kwart van de twintigste eeuw een opleving. Deze opleving richtte zich op de stad als een publieke ruimte bij uitstek voor een divers stedelijk gebruik. Het bleek de voedingsbodem voor stedelijke experimenten en spraakmakende architectuur, waarmee Groningen een speciale positie verwierf in het landelijk en internationaal architectuurdebat. Dat het stedelijk beleid een opleving nodig had, bleek uit de erbarmelijke situatie waarin Groningen zich bevond: de suburbanisatie was in volle gang, de woningmarkt zakte in en het imago van de stad verslechterde rap. Het belang van de stedelijke opleving in Groningen was dat deze zich niet enkel op stadsontwikkeling en architectuur richtte, maar vooral ook op het gebruik van de stad, op de wijze waarop mensen de stad ervaren en ermee omgaan.

De stad heeft sindsdien fors geïnvesteerd in de kwaliteit van de openbare ruimte. Met de herinrichting van het centrum en de organisatie van manifestaties is in Groningen aandacht gevraagd voor het gebruik van

zernike



umcg



centrum

ict



martini

de stad als podium voor het stedelijk leven. De rol van de gemeente als regisseur van de stadsontwikkeling is nadrukkelijk aan verandering onderhevig, maar de gemeente houdt een belangrijke functie als belangenbehartiger in de ruimtelijke ontwikkeling van de stad als geheel. In een stad als Groningen moeten we dit samen doen met de grote economische spelers. De gemeente is immers niet alleen grootgrondbezitter als het gaat om de openbare ruimte, maar heeft met de Rijksuniversiteit, het UMCG, de Hanzehogeschool en diensten als de DUO en de belastingdienst voornamelijk publieke of semi-publieke partners als het om de stedelijke ontwikkeling gaat.



2.6 Een geïsoleerde en internationale kennisstad

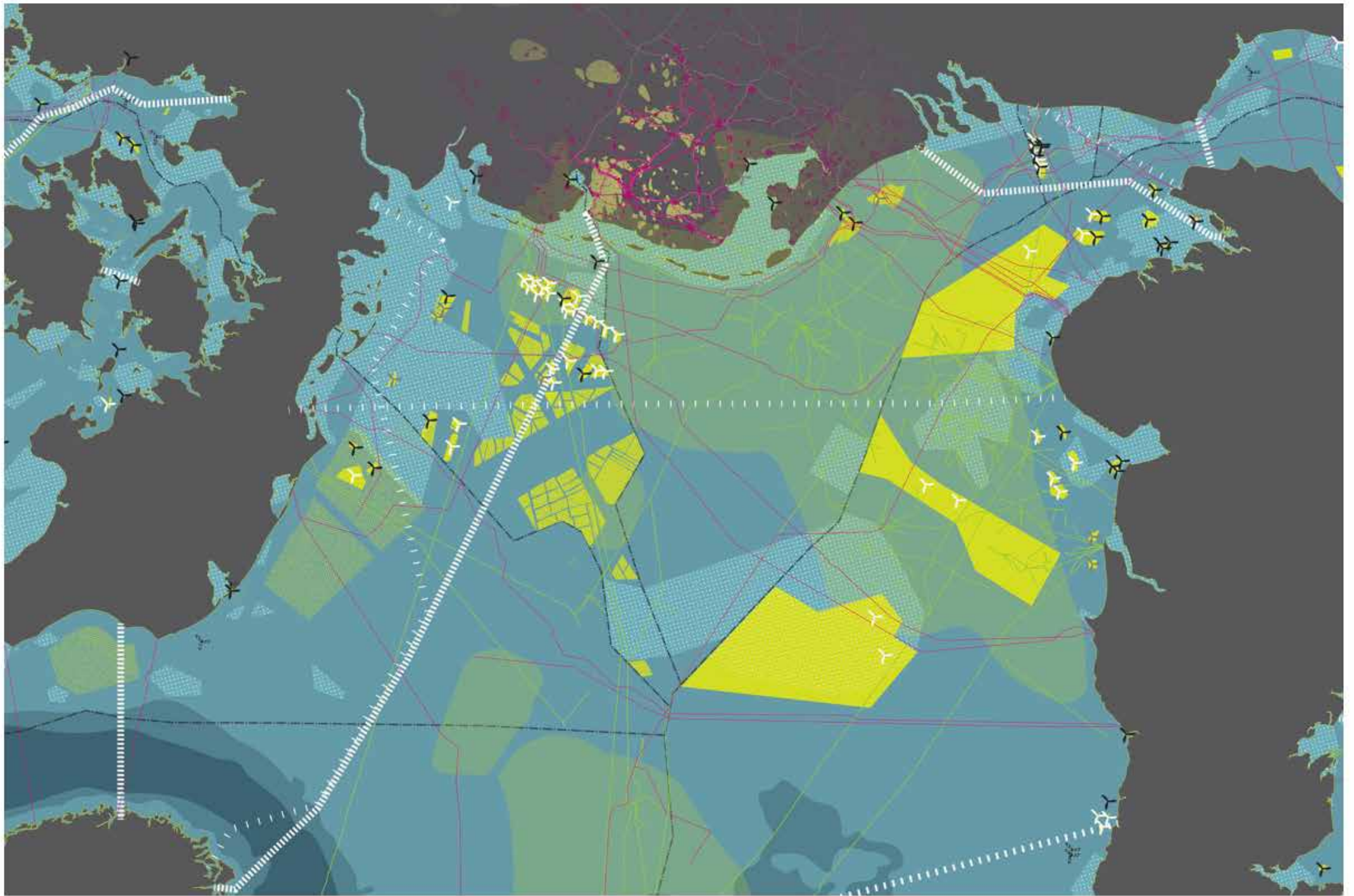
Groningen is van oudsher het op zichzelf staande, geïsoleerde centrum in een weinig verstedelijkte regio geweest. Maar juist door het geïsoleerde karakter is de stad altijd internationaal georiënteerd geweest. Volgens geografen was de stad al vanaf het einde van de vijftiende eeuw het grootste centrum in een regio tussen de Noordzee en een denkbeeldige lijn die van



de Zuiderzee, via Utrecht en Keulen naar Bremen loopt. In de lange ontwikkelingsgeschiedenis heeft de stad zich van een agrarische, dorpse nederzetting ontpopt tot een bestuurlijk en economisch centrum voor een grote regio, waarbij de economische kernactiviteit langzaam is verschoven van handel en industrie naar dienstverlening en kennis.

De relatief geïsoleerde ligging heeft ervoor gezorgd dat Groningen zich vanaf de twaalfde, dertiende eeuw als onderdeel van het Hanzenetwerk tot een strategische en goed ontsloten handelsnederzetting ontwikkelde. Van de internationaal en overzees gerichte handelsstad in de middeleeuwen ontwikkelde Groningen zich tot exploitant van stadsbezittingen in veen- poldergebieden, tot exporteur van het turfwinning-systeem, tot derde handelsstad van Nederland in de negentiende eeuw, tot het centrum van de graanhandel, om uiteindelijk de diensten- en voorzieningestad te worden die ze nu is.

De huidige economie van Groningen wordt door een aantal grote opdrachtgevers bepaald en is vooral gericht op commerciële en niet commerciële dienstverlening, samen goed voor 95.000 van de ongeveer 130.000 arbeidsplaatsen, zo'n 73%. Dat Groningen zich gevormd heeft tot een onderwijs- en kennisstad, met een universiteit (RUG), een Hogeschool (Hanzehogeschool) en een universitair medisch centrum (UMCG), betekent dat de stad jong is en zich snel ververst. Elke werkdag volgen meer dan 100.000 mensen onderwijs in de stad. Naast kennisinstellingen en



onderwijs hebben de gezondheidszorg, verschillende overheidsdiensten, nutsbedrijven, zakelijke dienstverlening, handel als ook dienstverlening voor recreatie, cultuur en sport in de loop van de twintigste eeuw een steeds voornamere rol gespeeld. Ook heeft zich in de stad inmiddels een volwaardige ICT-sector ontplooid, is er een veelbelovend energiecluster in opkomst (Zernike en Eemshaven) en is er in Groningen, dat als centrum voor de regio een hoogwaardig cultureel voorzieningenniveau kent, een aanzienlijke creatieve klasse ontstaan.



De werkgelegenheid is sterk geconcentreerd bij de grote werkgevers, waardoor ruim de helft van het aantal arbeidsplaatsen is ondergebracht bij slechts 1% van de bedrijfsvestigingen. Nu Groningen zich als onderwijsstad ontwikkelt, wordt de blik steeds internationaler. In 2014 werd de 200.000-ste inwoner en de 30.000-ste student aan de RUG verwelkomd, respectievelijk afkomstig uit Brazilië en Wales, een teken dat de stad in elk geval internationaal aantrekkelijk is gebleven. Tegenwoordig is het percentage van nieuwe studenten uit het buitenland opgelopen tot 13%, de verwachting is dat dit over vijf jaar tot 20% is gestegen. Van alle nieuwe medewerkers aan de RUG is nu al 40% afkomstig uit het buitenland, verwacht wordt dat dit percentage tot 50% zal stijgen. Groningen heeft een hoge kwaliteit van leven gerealiseerd, waardoor grote buitenlandse spelers ondertussen afkomen op het gunstige vestigingsklimaat: de hoge kwaliteit van de kennisinstellingen, de internationale en hoog opgeleide beroepsbevolking, het uitstekende onderwijs, het hoogwaardige woonklimaat en het bloeiende cultuurleven. Eerder was IBM al overtuigd geraak van de locatievoordelen, maar ook Google heeft besloten zich in de Energy Valley van de Eemshaven te vestigen.

3. WAT KOMT ER OP ONS AF?

In dit hoofdstuk beschrijven we de belangrijkste trends en ontwikkelingen die op de stad afkomen. We richten ons hierbij op de trends en ontwikkelingen die invloed zullen hebben op de ontwikkeling en inrichting van de stad.

3.1 Groei van de stad

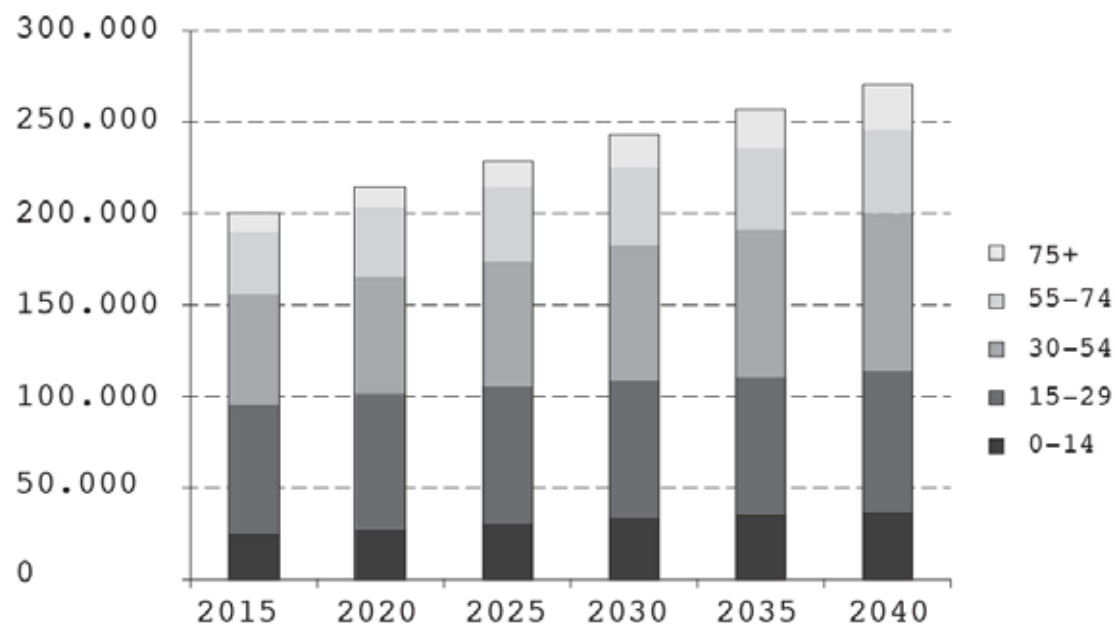
De stad is in trek. In de wereld, in Europa en ook in Nederland groeien de steden sterk. Mensen kiezen er steeds vaker voor om in de stad te wonen vanwege alle voordelen die het wonen in de stad met zich meebrengt: de nabijheid van werk, voorzieningen, een stedelijk leven en gelijkgestemden. Men neemt daarbij de lasten van het wonen in de stad met alle plezier voor lief: de hogere woningprijzen, hogere parkeerdruk, minder ruimte en minder groen.

Groningen is één van de snelst groeiende steden van Nederland. Relatief gezien is alleen Utrecht harder gegroeid de afgelopen tien jaar. Deze groei zet de komende jaren door. Hoeveel, dat hangt af van de verschillende prognoses die gemaakt zijn. Dat de stad doorgroeit naar 225.000 inwoners in 2025, los van de herindeling, wordt door alle prognoses (CPB, O&S) bevestigd, maar er zijn ook prognoses die uitgaan van een groei naar misschien wel 250.000 inwoners of meer.

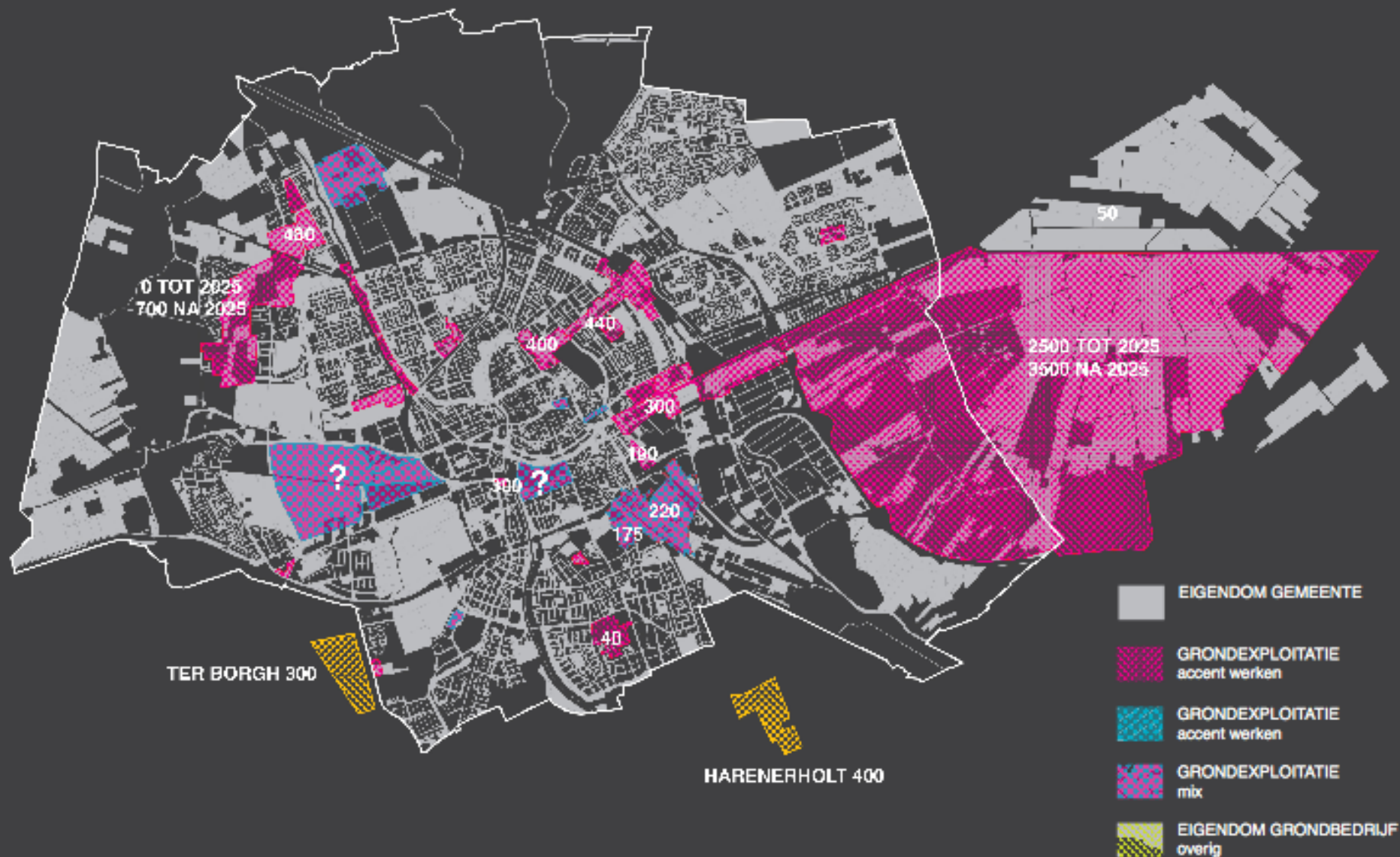
Een bijzonder aspect bij de groei van de stad is dat zich dit voordoet in een regio waar de bevolking krimpt. Deze krimp komt ook steeds dichterbij de stad.

Het moment dat de gemeente Groningen de enige gemeente is in de wijde omtrek die nog groeit, komt steeds dichterbij. Het is de verwachting dat de krimp de komende jaren sterk doorzet en dat bewoners voor werk en voorzieningen steeds meer afhankelijk worden van de stad.

Naast groter wordt Groningen ook steeds internationaler. Het aantal hotelovernachtingen neemt toe, en dat komt niet alleen maar door de tentoonstelling over David Bowie. Loop eens een middag door de binnenstad en je hoort Duits, Engels, Spaans, Chinees. De kennisinstellingen worden in een krimpende en vergrij-



GEBIEDSONTWIKKELING aantal woningen



zende regio steeds afhankelijker van het werven van internationals. Niet alleen om het aantal studenten op peil te houden, maar ook om de race om talenten vol te kunnen houden. Internationalisering gaat ook over mensen die het minder voor de wind gaat. West-Europa blijft voor hen een grote aantrekkingskracht houden. Juist een stad als Groningen heeft de randvoorwaarden om perspectief te bieden aan mensen die veiligheid en hulp zoeken.

Connectiviteit wordt steeds belangrijker. Snelle verbindingen met andere stedelijke regio's in Nederland en Europa zijn cruciaal voor de economische ontwikkeling. We werken hard aan verbindingen over de weg en op het water, maar de connectiviteit over het spoor en door de lucht blijft achter bij de groeiende behoefte aan mobiliteit. Zo zien we een steeds groter wordende vraag naar verbindingen met Duitsland. Deze vraag wordt steeds vaker ingevuld door langeafstandsbussen zoals Flixbus. Nu al zien we een groot aantal verbindingen vanaf Groningen richting grote Duitse steden en verder Noord- en Oost-Europa in. Voor het succes van onze stedelijke regio zijn structurele investeringen in de spoorverbinding met Duitsland en Groningen Airport Eelde noodzakelijk.

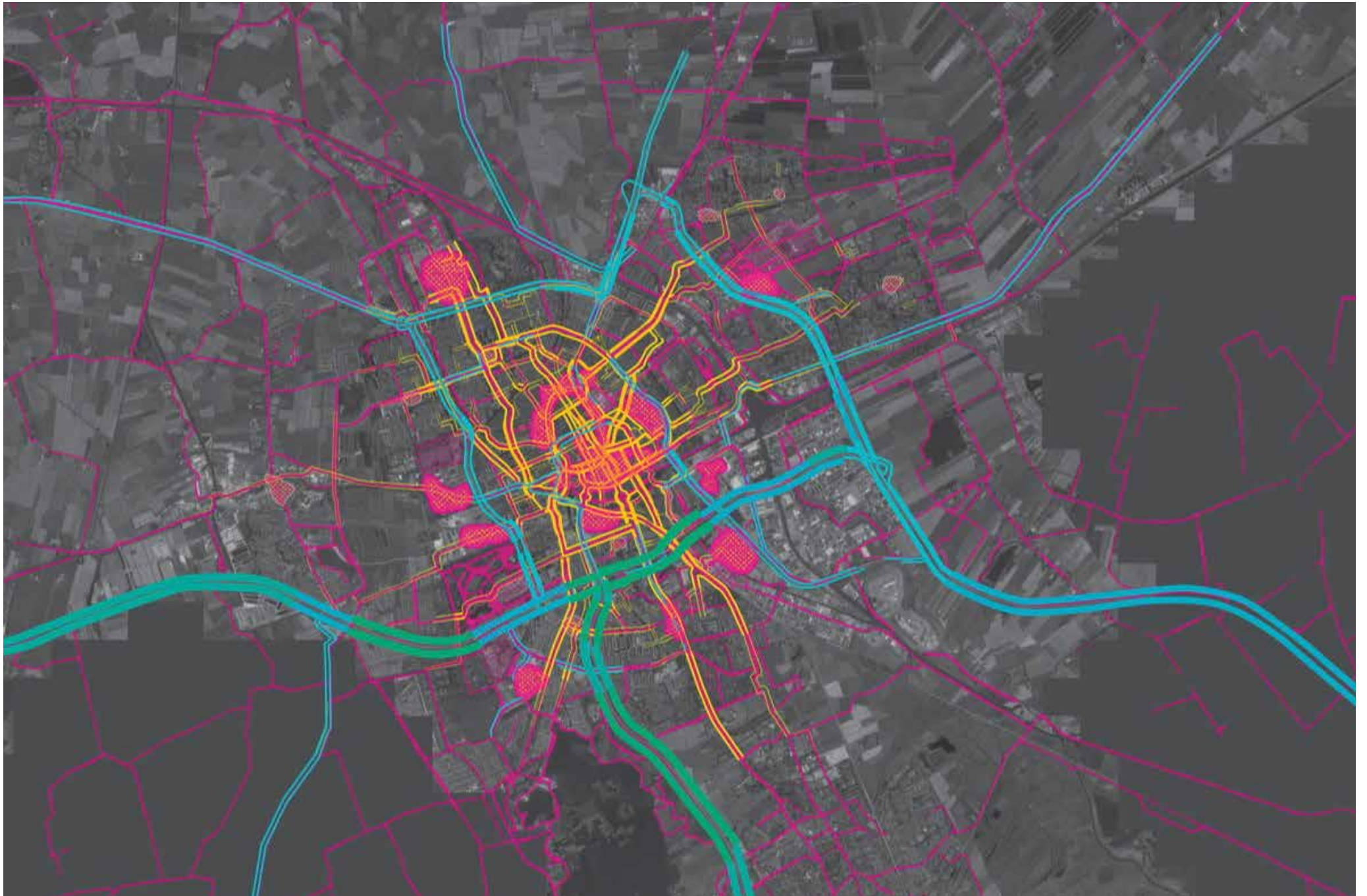
Een belangrijke ontwikkeling is dat de exploitatie van het openbaar vervoer steeds lastiger wordt. In regio's met meer grote kernen doet zich dit probleem niet voor, maar in Groningen wordt de exploitatie van het OV niet altijd gunstiger door toename van het aantal reizigers. Door de krimp in de regio wordt de vervoers-

vraag naar de stad namelijk steeds eenzijdiger: 's ochtends in, 's avonds uit. In de tegengestelde richting rijden treinen en bussen steeds vaker leeg. Dat betekent dat de exploitatie van het OV onder druk staat, ondanks een groeiend aantal reizigers.

Naast fysieke verbindingen zijn stabiele digitale verbindingen nu al een essentiële randvoorwaarde voor de economische ontwikkeling van stad en regio. De ontwikkelingen op dit gebied gaan bovendien bijzonder snel. Wat nu 4G is en morgen 5G, is over enkele jaren misschien wel XG. Digitale afstand tot Sydney, New York of Beijing is daarmee belangrijker dan de fysieke afstand tot Amsterdam.

De laatste trend die we in het kader van de groei van de stad onderscheiden is de toenemende druk op de openbare ruimte. Steeds meer fietsers, voetgangers, auto's, bussen, vrachtwagens en andere weggebruikers maken gebruik van dezelfde hoeveelheid m². We zien het ook terug in de drukte in onze parken op een mooie zomerse dag. De stad groeit door, maar de openbare ruimte groeit niet mee. Daarbij komt nog eens dat er steeds minder geld beschikbaar is voor beheer en onderhoud van de openbare ruimte én dat de komende dertig jaar vele bruggen, kades en viaducten moeten worden vervangen.

We zien het ook terug in de wijken: groei van de stad leidt tot verdichting in de wijken. Mensen willen immers in de stad wonen. Verdichting in de wijken leidt niet alleen tot de dakopbouw bij de buurman maar ook tot een grotere vraag naar parkeerruimte, speelruimte en fietsenstal-

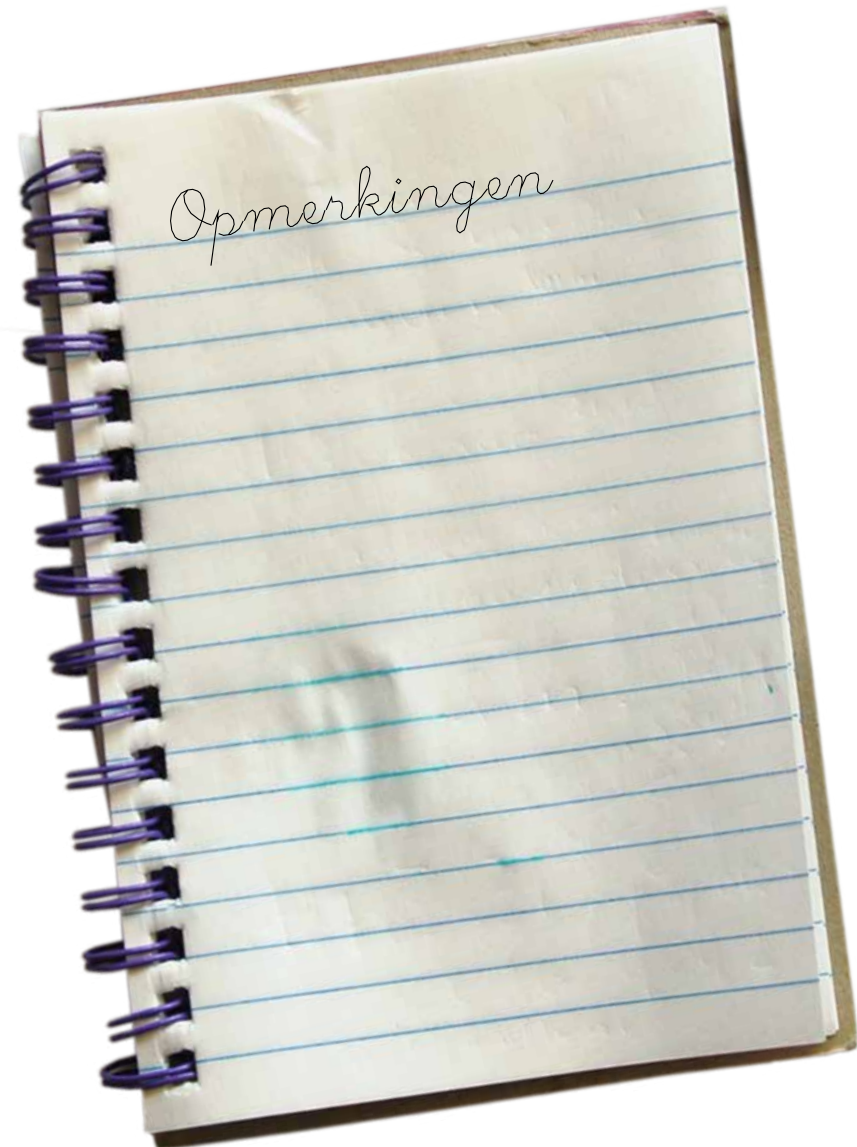


(fysieke) connectiviteit

lingen in de wijk. En tot vraagstukken op het gebied van veiligheid en overlast. We verwachten dat deze trend zich de komende jaren versterkt zal doorzetten. Niet alles valt meer op te lossen met traditionele infrastructu-
rele of regeltechnische maatregelen. Gedragsbeïnvloe-
ding wordt steeds belangrijker: niet alleen slimme fiets-
routes, maar ook pienter parkeren en zorgenvrij spelen.

Een belangrijke uitdaging is om de inclusieve stad, de stad met gelijke kansen voor iedereen, te behouden en te versterken. Internationaal zien we dat de trend van groei van bevolking, dynamiek en economie in steden gepaard gaat met een toenemende ongelijkheid in toe-
gang tot de woningmarkt en voorzieningen en ook groei-
end verschil in inkomen, participatie en gezondheid. Dit risico op ruimtelijke, economische en sociale tweedeling is een keerzijde van de succesvolle en aantrekkelij-
ke stad. Dit vraagt naast het inzetten op economische ontwikkeling en dynamiek om een even stevige inzet op leefbaarheid, sociale ontwikkeling, wijkvernieuwing en woningbouw voor alle inkomensklassen.

Onze wijken staan er goed voor na de investeringen in de wijkvernieuwing. We blijven de ontwikkeling goed in de gaten houden. Daarvoor maken we wijkcompassen. Elke wijk heeft zijn eigen kwaliteiten. Om het goede woon- en leefklimaat in een steeds groeiende, drukkere stad te versterken willen we meer aandacht geven aan de sfeer, eigenheid en verscheidenheid van onze wij-
ken, buurten en straten. Dat doen we straks ook voor de dorpen uit de gemeente Ten Boer.



3.2 Economie en werkgelegenheid

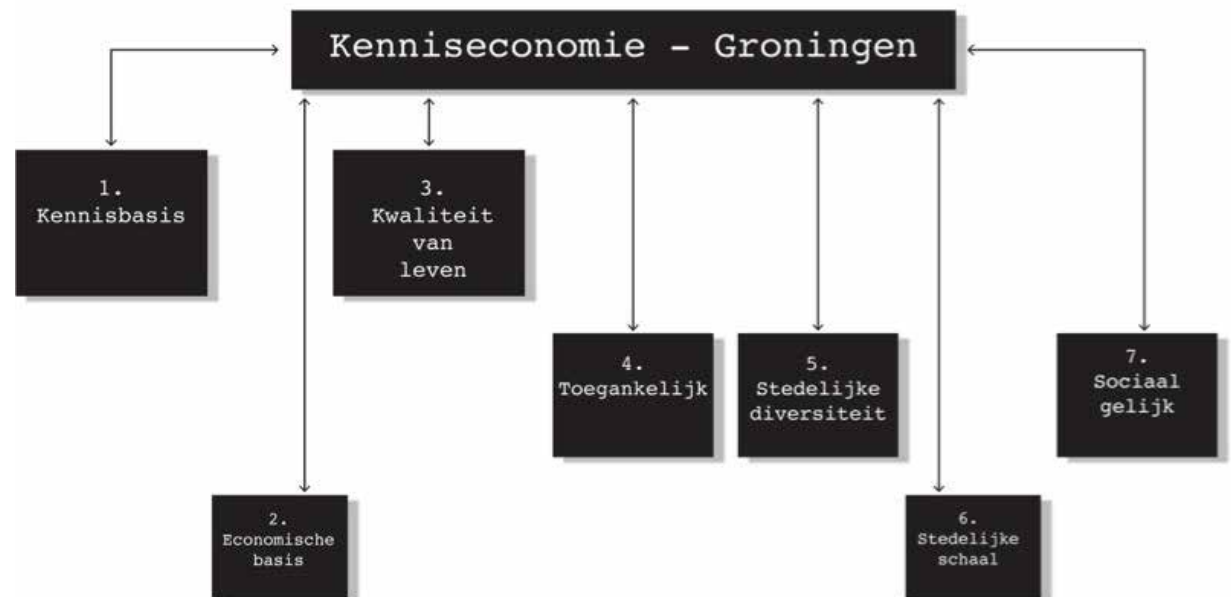
De kwaliteit van de leefomgeving wordt voor bedrijven steeds belangrijker als vestigingsfactor. De combinatie van hoogopgeleid talent, een aantrekkelijke historische binnenstad en een groot aanbod van culturele voorzieningen maakt dat Groningen een sterke positie heeft in de slag om talent.

Groningen is een stad met veel banen in de publieke sector. Het UMCG is één van de grootste ziekenhuizen van Nederland. Ook het Martiniziekenhuis, Rijksuniversiteit, Dienst Uitvoering Onderwijs (DUO) en Hanzehogeschool zorgen voor tienduizenden banen. Dat maakt Groningen gevoelig voor veranderingen in bijvoorbeeld de zorgbesteding, voor bezuinigingen op onderwijs en de instroom van studenten, maar zorgt ook voor een relatief stabiele 'overheidseconomie' met weinig pieken en dalen.

Groningen kent ook steeds meer kleine(re) ondernemingen, waaronder een relatief groot aantal start-ups in de IT-sector. Een aantal van deze start-ups heeft de potentie door te groeien tot een (middel)grote onderneming. Daarmee wordt de start-up sector van steeds groter belang voor de werkgelegenheid. Bij start-ups is veel innoverend vermogen aanwezig: van het inhuren van hackers voor het testen van de beveiliging van IT-systemen (HackerOne) tot het bouwen van een app die muziek direct in akkoorden omzet (Chordify) tot het aansluiten van (huishoudelijke) apparatuur op het Internet (het Internet of Things) – het gebeurt allemaal

in of vanuit Groningen. De IT-sector en de start-ups in Groningen creëren veel werkgelegenheid en zet Groningen internationaal stevig op de kaart.

Het kan op termijn ook zorgen voor een teruglopend aantal arbeidsplaatsen door automatisering. Om een voorbeeld te noemen: doordat huishoudelijke apparatuur via het Internet of Things direct met leveranciers of moederbedrijven kan communiceren, worden veel tussenpersonen overbodig. Op een grotere schaal zien we al hoe de Albert Heijn kassa's overbodig maakt, hoe magazijnen steeds verder geautomatiseerd en gerobotiseerd worden, en hoe het uitladen van scheepscontainers mogelijk is zonder menselijke tussenkomst.



Er komt meer druk te staan op de onderkant van de arbeidsmarkt: steeds meer laaggeschoold werk zal verdwijnen, en worden vervangen door robots of andere geautomatiseerde systemen. In Groningen wordt dat nog eens gecombineerd met het feit dat de stad van oudsher weinig middelgrote tot grote particuliere bedrij-



ven kent, en een stad is met weinig industrie: hoewel Groningen nog bedrijven als de Theodorus Niemeijer-fabrieken, de SuikerUnie en Hooghoudt kent, is Groningen geen industriestad. Ook dat leidt ertoe dat Groningen relatief weinig werkgelegenheid kent voor het lager opgeleide deel van de bevolking.

Groningen is een kennisstad, met veel innoverend vermogen. Elke baan in kennis- en innovatiegerelateerde bedrijvigheid creëert 2,3 extra banen in andere sectoren richting bijvoorbeeld MKB of maakindustrie. Dit is de kracht van Groningen. Belangrijk is wel dat we ons adaptief vermogen versterken om de economie van Groningen aan te passen aan de snel veranderende omstandigheden. Blijven investeren in goed onderwijs voor laaggeschoold personeel is daarvan een goed voorbeeld. Het verbreden en slagvaardiger maken van onze samenwerking met de kennisinstellingen is een ander voorbeeld.

Een ander krachtig kenmerk van Groningen is de binnenstad. De waarde van die binnenstad draagt bij aan een gunstig vestigingsklimaat. Omdat mensen steeds meer op zoek zijn naar beleving en het thuiswinkelen in opmars is, zien we een veranderend winkelaanbod in onze binnenstad. Dit veranderende winkelgedrag biedt mogelijkheden: mensen beginnen eigen webwinkels, worden leverancier van pakketten, of experimenteren met andersoortige (cross-over) winkelformules. In onze binnenstadsvisie hebben we aangegeven hoe we onze binnenstad klaar willen maken voor de toekomst.

3.3 Leefbaarheid en aantrekkelijkheid

Groei in een compacte, verdichte stad als Groningen leidt steeds vaker tot functieconflicten in de openbare ruimte. De leefbaarheid raakt onder druk wanneer inwoners en gebruikers van de stad in elkaars vaarwater verzeild raken. Dat vraagt om ingrepen in de fysieke leefomgeving, ander gedrag, eigenaarschap en zeggenschap. In de historische binnenstad van Groningen krijgen voetgangers en fietsers meer ruimte. De inrichting van de openbare ruimte gaat drastisch op de schop om het verblijfsklimaat in ons stadscentrum een flinke impuls te geven. Dat biedt kansen voor de gastvrijheidseconomie in de binnenstad waar ontmoeten, winkelen, wonen, uitgaan en recreëren steeds meer in elkaar overlopen. In de wijken wordt ruimte voor ontmoeting, (sociale) veiligheid, versterking van de sociale samenhang, cultuur en bewegen in de openbare ruimte, bereikbaarheid van zorgvoorzieningen steeds belangrijker.

Ons leven speelt zich meer en meer buitenshuis af, in de open lucht. De klimaatverandering maakt het ook in Groningen mogelijk om vaker en langer buiten te zijn; in je eigen tuin, op het balkon, op terrassen, in plantsoenen en parken en op het water, op onze meren en plassen. De stad wordt in toenemende mate gebruikt als sportschool en als ontmoetingsplek voor en door jong en oud. Gezonde voeding en meer beweging hebben ook een sociaal effect. De fijnmazige fietsstructuur in en buiten de stad nodigt uit tot bewegen en verplaatsen. Op deze wijze stimuleren we direct en indirect

onze gezondheid. Want elke dag een uur bewegen - te voet of op de fiets - verlengt de gemiddelde levensduur met vijf jaar.

Stadsgroen biedt verkoeling en ontspanning. Thermische hittekaarten laten onmiskenbaar zien waar Groningen in toenemende mate is versteend en verhard en hoe schaars koele plekken zijn geworden in een verdichte stad. Omgekeerd vinden regenbuien in ons stedelijk gebied steeds slechter hun weg in de droger



WEERKAART

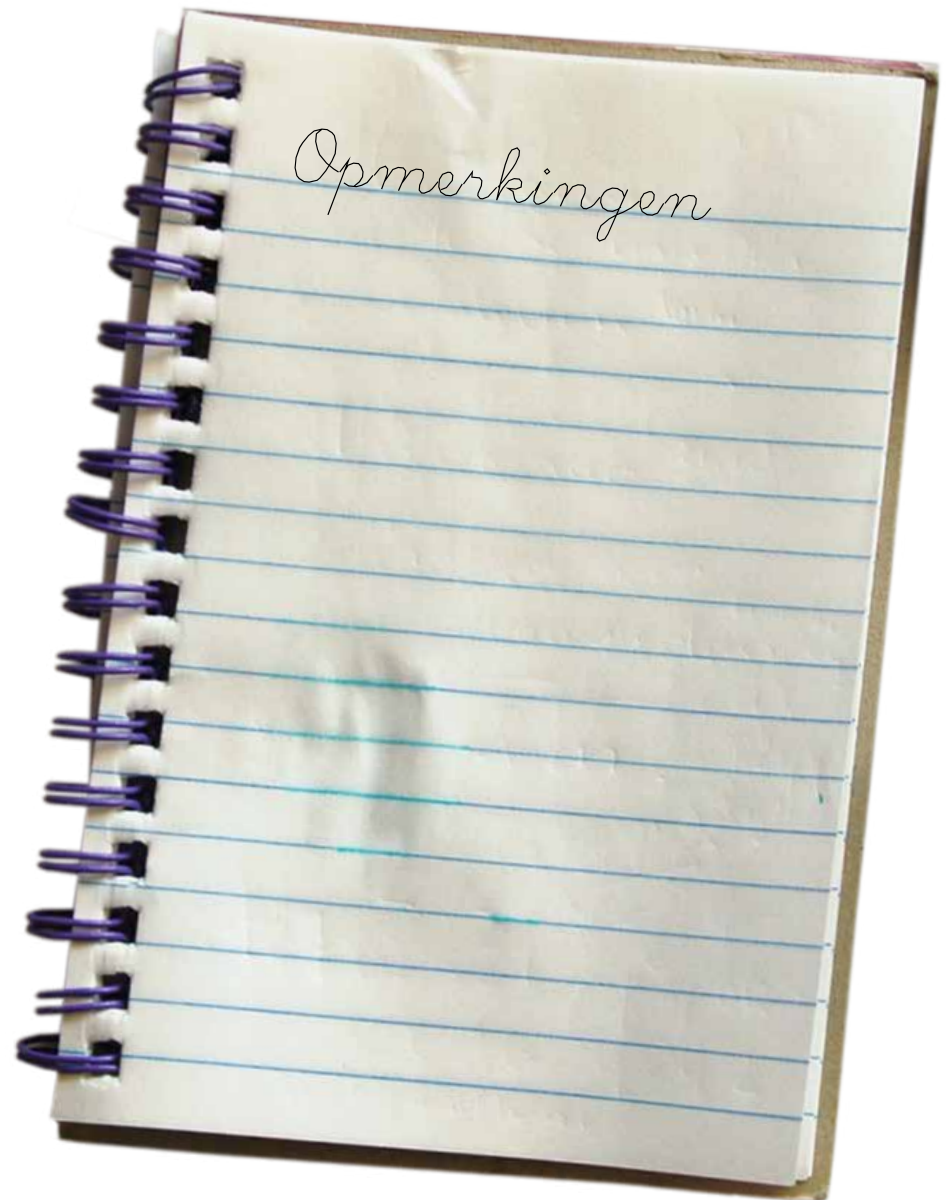
- Hoge leefbaarheid = stedelijke ambitie
- Betekenis van burgerparticipatie en zeggenschap
- Plekken onder druk en waar dynamiek



en steniger wordende ondergrond. We moeten daarom blijven investeren in een klimaatbestendige stad met meer openbaar groen en een slimme opvang en geleiding van regenwater om aan deze opgaven het hoofd te bieden. Groen en water zijn dierbaar, duurzaam en kostbaar en moeten voor iedereen bereikbaar zijn en blijven. Waar mogelijk voegen we beide toe; de mogelijkheden in een grotere gemeente Groningen – met Ten Boer en Meerstad - verruimen en vergroten ons blikveld.

In Groningen scheppen we de randvoorwaarden om gezond ouder te worden. De lucht is schoon en gezonde voeding is dichtbij. En onze inwoners kiezen uitgesproken voor duurzame energiebronnen. Jaarlijks komen er nu meer dan 10.000 zonnepanelen bij op onze daken. Met slim gebruik van windenergie en aardwarmte in de vorm van geothermie maken we onze klimaatdoelstellingen haalbaar. Ook onze vervoermiddelen worden minder afhankelijk van fossiele brandstoffen. Elektrische motoren, transport op waterstof en zelfrijdende auto's veranderen het perspectief op mobiliteit ingrijpend.

De stad van de toekomst krijgt ook vorm door de razendsnelle ontwikkelingen op het gebied van de energietransitie. Groningen heeft een excellente proeftuin en kenniscentrum in de vorm van Entrance en de Energy Academy. Innovatie, creativiteit en kennis passen we lokaal toe in de woningbouw, in de stadsverwarming en energie-opwekking. We bieden ruimte voor experimenten die onze duurzaamheidsdoelstellingen ondersteunen.



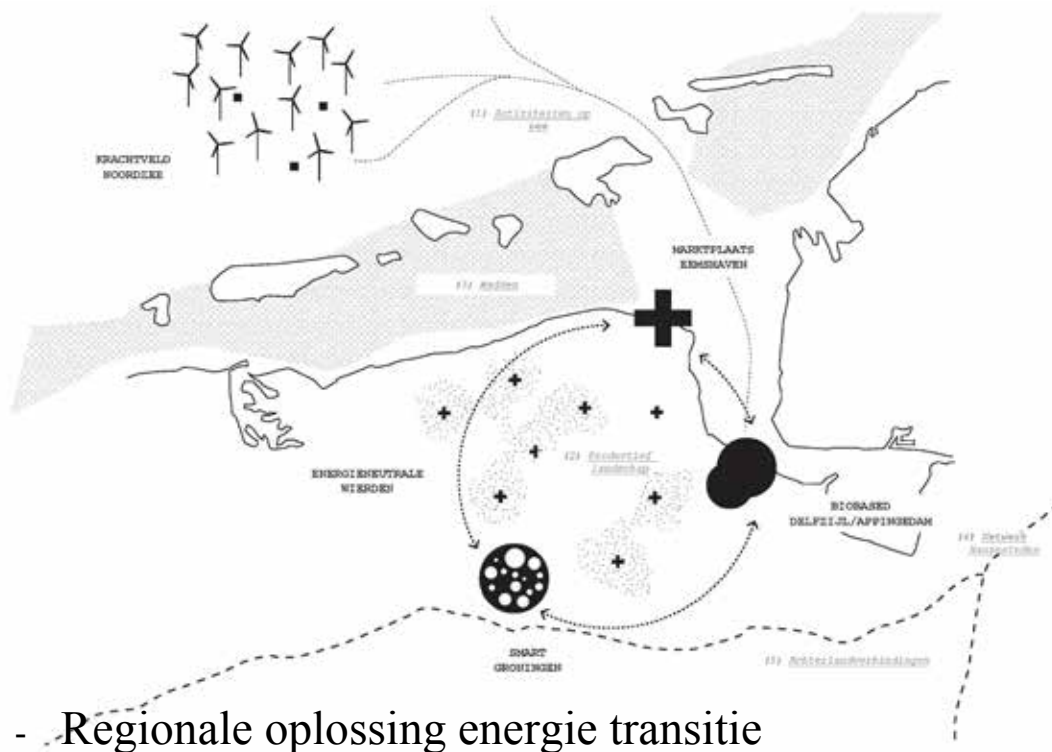
3.4 Energietransitie

Groningen wil in 2035 een energie-neutrale stad zijn. Duurzaamheid staat al jaren hoog op de agenda. Nu de maatschappelijke discussie over duurzame energie breed wordt gevoerd, lijkt de tijd rijp voor een integraal perspectief op een duurzame stedelijke ontwikkeling. In de afgelopen decennia heeft de duurzame ontwikkeling zich vooral gericht op het beheer en de verbetering

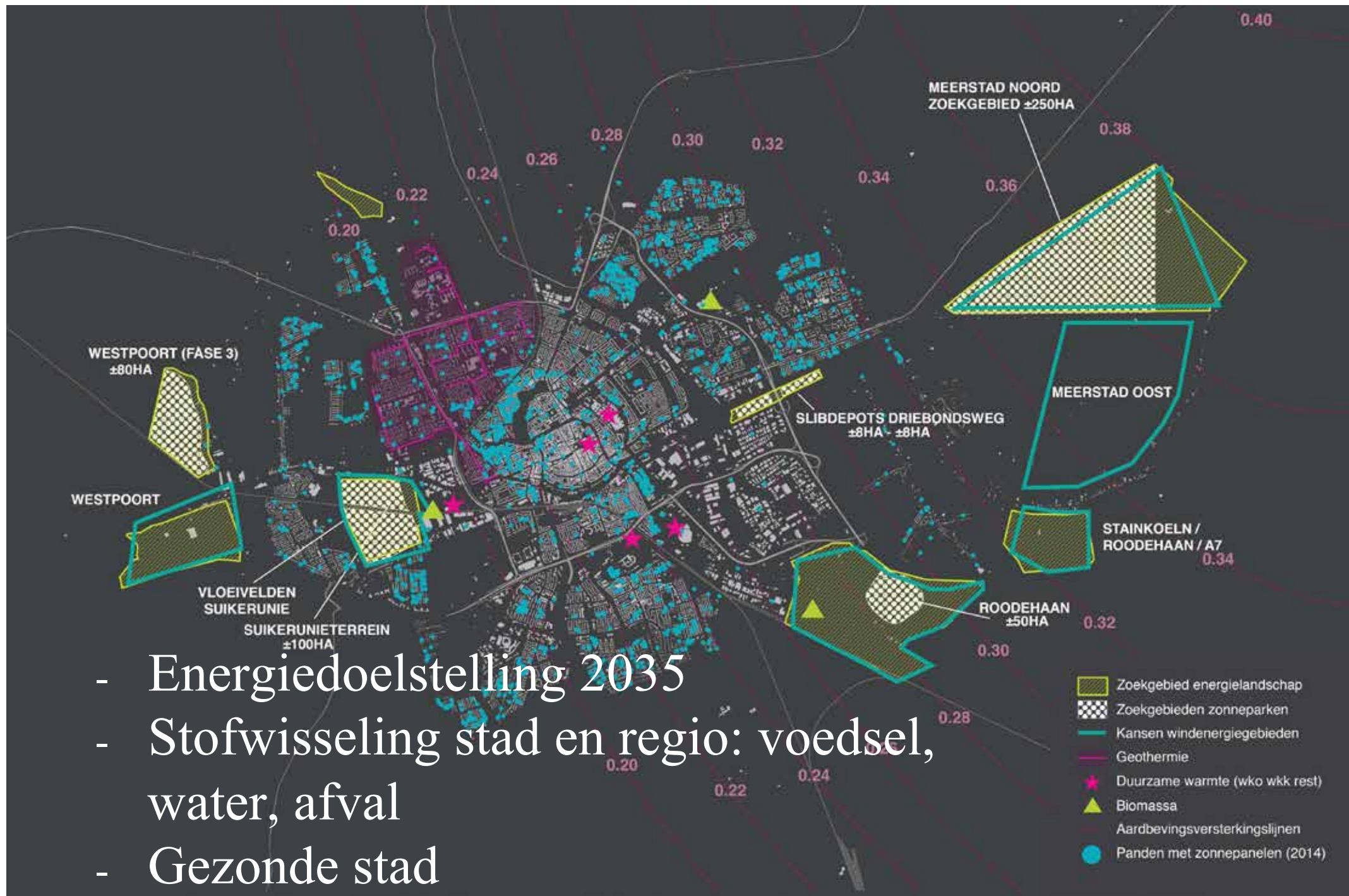
van bestaande gebouwen en woningen. Het plaatsen van zonnepanelen, het verbeteren van isolatie, het toepassen van dubbel- en tripleglas en het gebruik van warmtepompen: er is een breed scala aan energiebesparende maatregelen voor huishoudens beschikbaar gekomen. 'Groene' en zuinige energielabels zijn definitief onderdeel van onze woningontwikkeling geworden.

Ook de stedelijke ontwikkeling heeft in de afgelopen decennia een duurzaam karakter gehad. Groningen ontwikkelt zich als compacte stad en gaat spaarzaam met ruimte om. De mobiliteitsstatistieken van de stad bevestigen het duurzame karakter; nergens ter wereld wordt zo veel gefietst en het autobezit ligt in Groningen ver onder het landelijk gemiddelde. De auto wordt steeds minder bepalend voor de inrichting van de openbare ruimte. Kwaliteit van de leefomgeving is het nieuwe leidende principe.

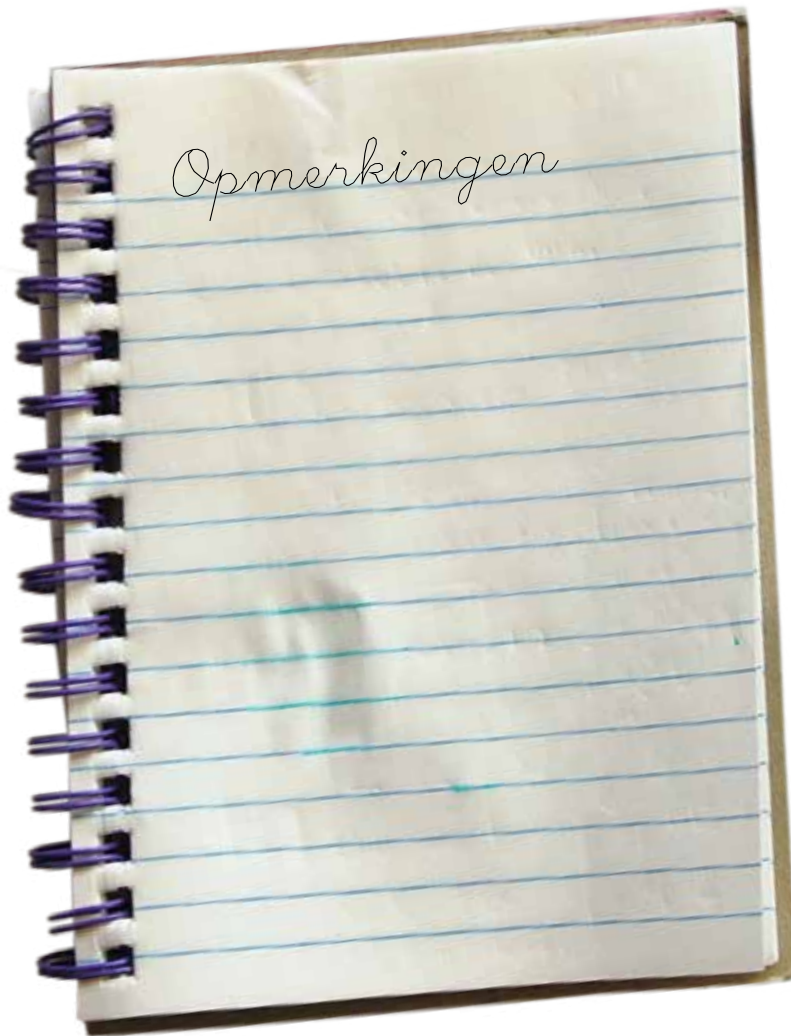
De ambitie van de stad om energieneutraal te worden, moet steeds meer in verband worden gebracht met de ontwikkeling van de regio als geheel. Dit is niet alleen van belang voor de aardbevingsproblematiek in de komende 30 jaar. Om genoeg duurzame energiebronnen aan te kunnen wenden heeft de stad het ommeland nodig. Het energievraagstuk overstijgt de grenzen van de stad. Er is een combinatie van collectieve en individuele energiebronnen nodig, die de mogelijkheden en oppervlakte van de stad te boven gaat. Nu zich in zowel stad als regio een veelbelovende energiesector ontwikkelt, komt een volledige ener-



- Regionale oplossing energie transitie



- Energiedoelstelling 2035
- Stofwisseling stad en regio: voedsel, water, afval
- Gezonde stad



giettransitie ineens dichtbij. De energiemarkt vernieuwt zich pijlsnel, op het Zernike-terrein wordt gebouwd aan de Energy Academy en het Entrance-laboratorium experimenteert met verschillende energievormen. In de Eemshaven is een elektriciteits-, productie- en distributieknooppunt ontstaan. Stedelijke warmtenetten en gebruik van geothermie als warmtebron komen steeds dichterbij. Tegelijk zien we dat mensen steeds meer zelf energieproducent worden. Kunnen de energietransitie en de economische ontwikkeling van stad en regio elkaar versterken?



3.5 Iedereen helpt mee

Voor een goed woon- en leefmilieu is de inzet en betrokkenheid van onze inwoners meer dan ooit nodig. Onze wijken staan er goed voor door gerichte investeringen in de woon- en leefomgeving.

Maar dat meer mensen dicht op elkaar wonen, brengt ook spanningen met zich mee. In combinatie met het verdwijnen van rijksmiddelen om problemen aan te pakken, ontstaat een nieuwe uitdaging. De eigen inbreng van iedereen in de eigen straat, buurt of wijk is hierbij van essentieel belang. Sociale cohesie en kleinschaligheid bevordert dat mensen elkaar kennen en zich om elkaar bekommeren. Zo kunnen mensen elkaar ondersteunen, waardoor mensen langer in staat zijn zichzelf zelfstandig te redden.

De ontwikkeling naar een samenleving waaraan iedereen zijn of haar steentje bijdraagt, hangt nauw samen met de afnemende financiële slagkracht van de gemeente. Wijkgerichte ontwikkeling door grootschalige programma's is beëindigd met het aflopen van het Investerings-budget Stedelijke Vernieuwing (ISV). Daarbij komt dat corporaties minder kunnen investeren in wijkvernieuwing. Tegelijk ontstaan nieuwe kansen door belangen van meerdere partijen te combineren en nieuwe coalities te vormen. Ook in de financiering moeten we op zoek naar nieuwe investeringsbronnen

om te voorkomen dat de leefbaarheid in onze wijken achteruit gaat. Ook zien we vaker vraagstukken buiten de stedelijke vernieuwing die het dagelijks leven van bewoners raken. De verandering in zorg en welzijn is de belangrijkste opgave die we in Groningen gebiedsgericht aanpakken.



De uitdaging om stedelijk beleid te vertalen in concrete en haalbare projecten wordt door deze ontwikkelingen alleen maar groter. Alleen met hulp van alle partijen kunnen we voorzieningen in de wijken op peil houden, zorgen voor werk voor lager en hoogopgeleiden, zorgen voor een stad van 0 tot 105 en toegankelijke voorzieningen en zorg op maat leveren in een groeiende



de stad. Een zinvol, gezond en productief leven is net zo belangrijk voor mensen die niet altijd perspectief op werk hebben. Het stimuleren en faciliteren van deze onderstroom is ook goed voor de stad.

De stad kent veel vrijwilligers, mensen die lid zijn van een vereniging of op een andere manier actief zijn in de samenleving. De vraag is hoe we de kennis, kunde en creativiteit van de samenleving nog beter kunnen benutten, hoe we de mensen die aan de kant staan bereiken. Hoe maken we de transitie van afhankelijkheid naar zelfbewustzijn, zelfstandigheid en zelfredzaamheid? Vanzelfsprekend helpen we mensen die die stap niet zelf kunnen zetten.

Allereerst gaan andere partijen structureel een grotere rol vervullen bij planontwikkeling en uitvoering. Natuurlijk zijn we daar al hard mee bezig: Let's Gro, de nieuwe woonvisie, de plannen voor de Binnenstad, de burgertop, de G1000, de cocreatietrajecten in diverse wijken en innovatieateliers. Allemaal voorbeelden om een brug te slaan tussen beleid en project.

Die rol kan en moet verder worden versterkt en een meer permanent karakter krijgen door informatie breed en actueel beschikbaar te stellen. De omgevingswet zorgt ervoor dat alle informatie digitaal beschikbaar wordt gemaakt. Bewoners kunnen dan op straat- en wijkniveau alle verschillende plannen inzien, voor commentaar, voor nieuwe initiatieven en eigen ideeën. Dit vereist van ons als gemeente twee dingen: een integrale afweging en het vermogen sneller te schakelen tussen schaalniveaus.

4. DE OPGAVEN

We hebben vijf opgaven geformuleerd en uitgewerkt in een aantal vragen. Hierover willen we het gesprek met u aangaan.

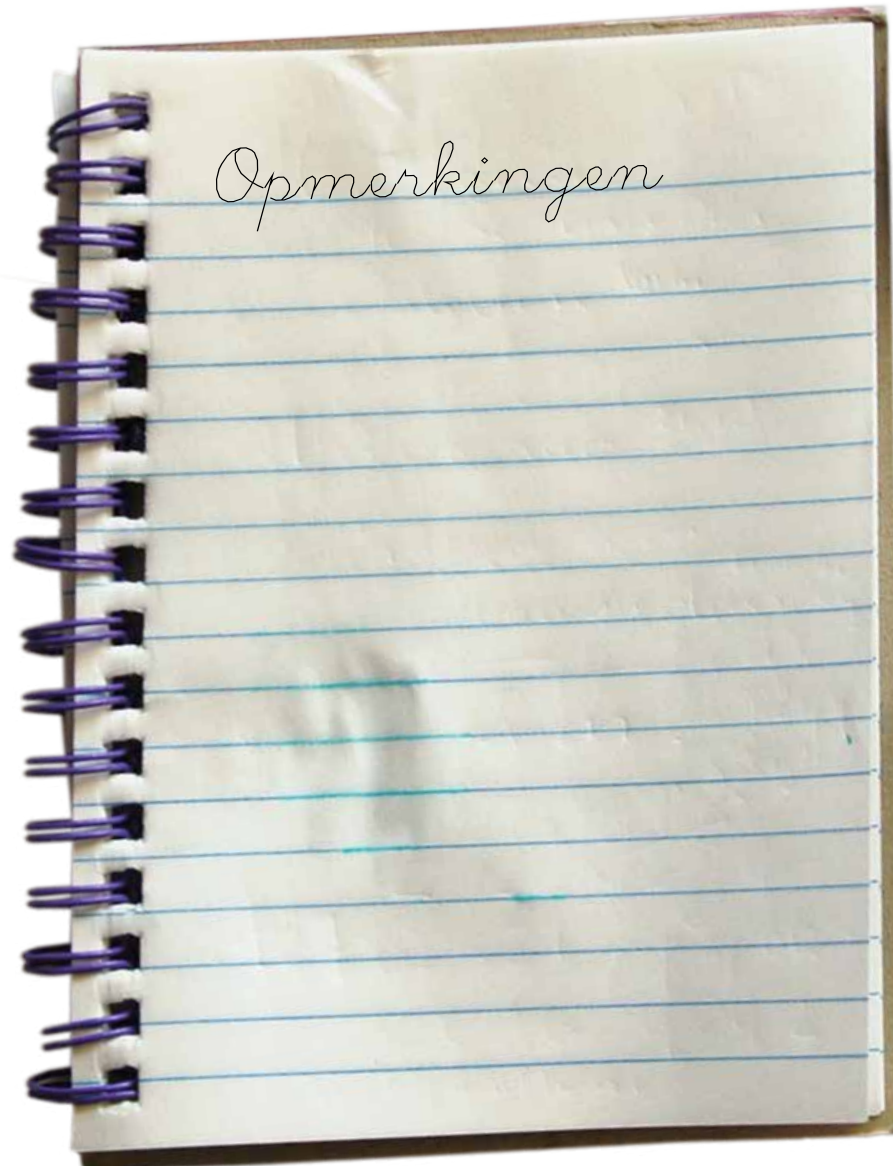
1. Faciliteren groei van de stad
2. De werkgelegenheid groeit mee in stad en regio
3. De groeiende stad blijft leefbaar en aantrekkelijk voor alle inwoners
4. De energietransitie wordt versneld
5. Iedereen helpt mee in een groeiende stad

4.1 Faciliteren groei van de stad

- Hoe versterken we de compacte stad en de duidelijke overgang tussen stedelijk en landelijk gebied? Hoe verdichten we de stad en versterken we tegelijkertijd de leefbaarheid? Hoe houden we de druk op de openbare ruimte beheersbaar? En komt de groei van de stad ook ten gunste van de krimpregio's?
- Heeft de stad voldoende ontwikkellocaties? Kan de Suikerunie versneld worden ontwikkeld? Welke 'rafelranden' zijn geschikt om in de toekomst te transformeren en verdichten?
- Kunnen we snel inspelen op veranderende omstandigheden? Zijn we flexibel en adaptief genoeg? Welke scenario's kunnen ons daarbij helpen?
- Hoe zorgen we voor de juiste randvoorwaarden voor verdere internationalisering? Is de huisvesting voldoende? Hoe kunnen we onze internationale ver-

bindingen verbeteren? Wat is het toekomstperspectief van Groningen Airport Eelde? Hoe zorgen we ervoor dat onze digitale verbindingen optimaal zijn?

- Groei van de stad leidt tot een steeds eenzijdiger vervoersstroom in de regio. Hoe houden we de exploitatie van het openbaar vervoer betaalbaar?
- Wat betekent de groei van de stad voor onze binnenstad? Moeten we onze binnenstad groter maken of is een tweede centrum denkbaar?
- Hoe combineren we de groei van de stad met het versterken van de inclusieve stad? Hoe kunnen we met ruimtelijke ingrepen dit proces versterken? Waar is wijkvernieuwing nodig? Hoeveel en waar is nieuwe sociale nieuwbouw wenselijk, en voor wie? Hoe maken we dat het steeds dynamischer en veelzijdiger stadsleven ook aantrekkelijk, betaalbaar en bereikbaar is voor iedereen?



4.2 De werkgelegenheid groeit mee in stad en regio

- Op welke manieren kan de stad ondernemerschap nog verder stimuleren? Wat hebben (potentiele) ondernemers in Groningen (en van Groningen) nodig om het beste uit zichzelf te halen?
- Welke kansen biedt de overgang naar nieuwe duurzame vormen van energie voor werkgelegenheid in stad en regio, en hoe maximeren we deze kansen?
- Hoe maken we de economie van Groningen adaptiever en versterken we waar we goed in zijn? Hoe zorgen we voor een zo aantrekkelijk mogelijk vestigingsklimaat?
- Er liggen ook veel kansen in het MKB en bij (middelgrote) ondernemers. Hoe zorgen we dat we deze sectoren, de kennisinstellingen en de start-ups op elkaar aansluiten? Hoe verbinden we kennis en agenda's van deze partijen?
- We zien een toenemende druk op de onderkant van de arbeidsmarkt. Hoe blijven lager opgeleide mensen meedoen?
- Hoe kan het onderwijs in Groningen beter aansluiten op de arbeidsmarkt?

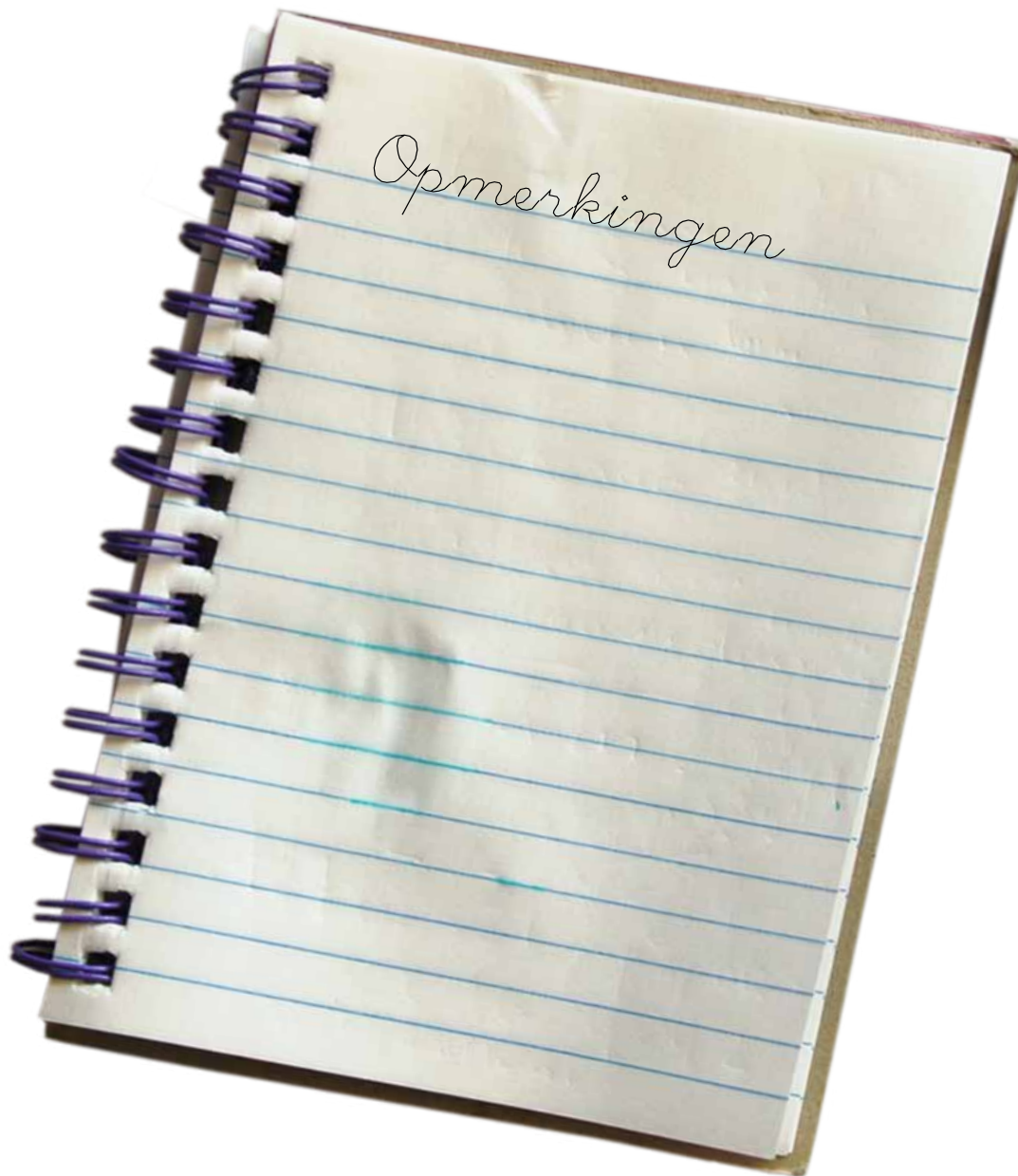
4.3 De groeiende stad blijft leefbaar en aantrekkelijk voor alle inwoners

- In de binnenstad van Groningen krijgt het verblijfsklimaat een impuls door voetgangers en fietsers meer ruimte te geven. Zijn er meer en slimme manieren om functieconflicten op te lossen en meer ruimte te creëren? Hoe begeleiden we de overgang van de auto naar de kwaliteit van de leefomgeving als sturend principe voor de inrichting van de stad?
- In een gezonde stad nodigt infrastructuur en de beschikbaarheid van openbaar groen uit om zelf te bewegen en de buitenlucht op te zoeken. Die schaarse plekken moeten we koesteren. Zijn er nog meer plekken in de stad waar we ruimte kunnen maken voor ontmoeting, groen en mogelijkheden om te bewegen of te sporten in de openbare ruimte?
- Groningen is een stad waar mensen, jong en oud, zich veilig moeten voelen. Hoe kunnen we de stad nog veiliger maken dan ze al is? Hoe houden we de openbare ruimte toegankelijk voor de groeiende groep ouderen en tegelijk aantrekkelijk voor de jongere bevolking?
- De klimaatverandering zorgt voor hittestress en waterproblemen. Plensbuien en droogte wisselen elkaar af. Hoe kunnen we Groningen en omgeving slim en duurzaam inrichten om deze problemen het hoofd te bieden? Hoe kan meer groen en goede afwatering daaraan bijdragen? Hoe kunnen we meer gebruik ma-

ken van de kwaliteiten van de ondergrond en slimmer omgaan met onze afvalstromen?

- Parken en pleinen zijn ontmoetingsplaatsen en plekken van verkoeling of ontspanning. Juist in een groeiende stad wordt de druk op deze plekken groter. Neem het Noorderplantsoen als voorbeeld. De parken en pleinen van Groningen zijn toe aan een herwaardering en upgradering. Waar kunnen we nieuwe, leuke plekken en (sport)parken toevoegen: in en rond de Binnenstad, in de wijken, aan de rand van stad, in nieuwe stedelijke gebieden zoals Meerstad en het Suikerunieterrein?





4.4 De energietransitie wordt versneld

- De opgave van de energietransitie richt zich op een zorgvuldige samenstelling, afweging en verdeling van uiteenlopende energiebronnen (wind, zon, biomassa, geothermie enzovoort). Waar en hoe kunnen we ruimte bieden voor deze verschillende bronnen? Hoe kunnen energietransitie en ruimtelijke ontwikkeling elkaar versterken en voortbouwen op de bestaande kenmerken en kwaliteiten van stad en ommeland? Welke kansen biedt de aardbevingsproblematiek daarvoor?
- Hoe draagt energietransitie bij aan de werkgelegenheid in stad en regio?
- Hoe kan meer groen en water bijdragen aan een duurzame stedelijke inrichting van de stad en waar liggen kansen om wijken meer met elkaar te verbinden en stedelijke barrières weg te nemen?
- Hoe kan duurzame mobiliteit de energietransitie versnellen en tegelijkertijd de bereikbaarheid van stad met de regio verbeteren? Waar liggen kansen voor snellere fietsverbindingen, P+R's en duurzaam openbaar vervoer?
- We zien dat mensen steeds vaker zelf energieproducent worden. Welke consequenties heeft dat voor energie-infrastructuur en welke kansen biedt dat voor de stad?

4.5 Iedereen helpt mee in een groeiende stad

- Mensen moeten steeds meer voor zichzelf zorgen. Hoe zorgen we ervoor dat mensen die in een isolement leven toch zorg op maat krijgen? Van medische zorg tot boodschappen doen? Hoe dragen fysieke voorzieningen bij aan ontmoetingen in de wijken? Door welke slimme (ook financiële) combinaties houden we voorzieningen in de wijken in stand?
- De economische potentie van Groningen ligt vooral in de kenniseconomie. Hoe zorgen we ervoor dat lager opgeleiden ook mee kunnen doen? Hoe gaan we de verdringing op de arbeidsmarkt tegen en zorgen we ervoor dat er geen tweedeling in de stad ontstaat op dit vlak?
- Hoe verbinden we Healthy Ageing meer met een duurzame, gezondere inrichting van de stad: klimaatadaptie, water, groen, bewegen. Hoe maken we bestaande projecten beter en vollediger en waar liggen nieuwe kansen?

- Groningen is een stad waar mensen, jong en oud, zich veilig moeten voelen. Hoe maken we de stad nog veiliger dan ze al is? Wat betekent het toenemende gebruik van de elektrische fiets? Hoe houden we de openbare ruimte veilig en toegankelijk voor de groeiende groep ouderen? En schoolomgevingen veilig voor kinderen? Waar kunnen we de sociale veiligheid verbeteren? En van een heel andere orde: hoe blijft Groningen een veilige haven voor vluchtelingen en hoe bieden we die perspectief?
- Bewoners, maatschappelijke partijen en de gemeente zijn traditioneel op het wijkniveau georganiseerd. Hoe zorgen we er voor dat bewonersbelangen ook op het straat- en buurniveau meer ruimte krijgen? Welke organisatievorm past daar bij en hoe betrekken we investeerders bij dit proces?

Opmerkingen

