

Structuurvisie De Suikerzijde Juni 2021



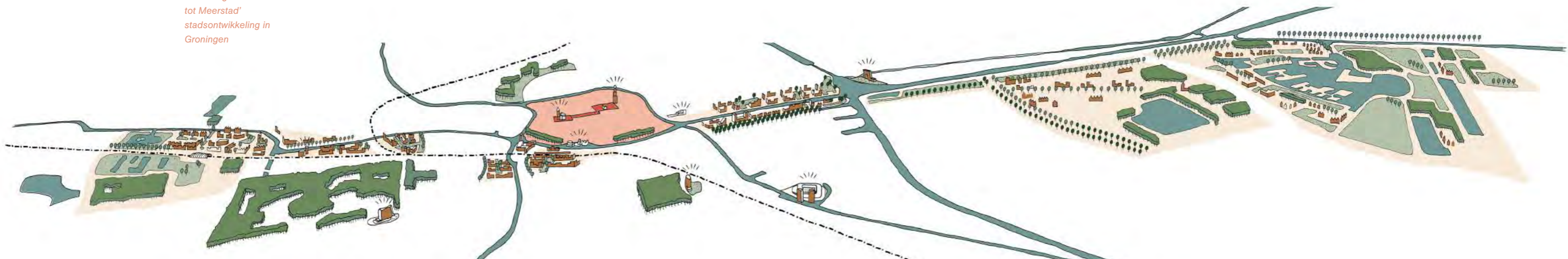
Voorwoord

'We maken de stad van de toekomst, volgens de principes van de omgevingsvisie The Next City: Een stad waar we wonen en werken, met voldoende ruimte voor groen en openbare pleinen, CO2-neutraal, met een degelijke voorzieningenstructuur en de nadruk op fietsen, wandelen en openbaar vervoer.'

Inhoud

1 Inleiding	5
2 Het terrein van de voormalige suikerfabriek in beeld	11
3 De Suikerzijde in het beleid	15
3.1 The Next City	15
3.2 Omgevingswet en omgevingswaarden	18
3.3 Woondeal	19
3.4 Opgave	20
4 Visie	23
4.1 Van schets naar visie De Suikerzijde	23
4.2 Uitgangpunten en ambities	24
4.3 Ruimtelijke vertaling: de structuurvisiekaart	29
4.4 Milieueffectrapportage	36
5 Proces en uitvoering	43
5.1 Status	43
5.2 Uitvoering	43
5.3 Procedure	46
6 Bijlage	48
1 Kader en richting: The Next City	50
2 Analyse	61
3 Toelichting op het ruimtelijk raamwerk	81
4 Uitkomsten milieueffectrapportage	97

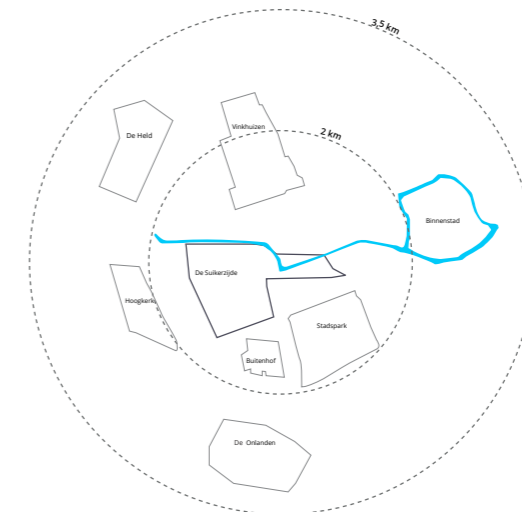
'van Hoogkerk
tot Meerstad'
stadsontwikkeling in
Groningen



01 Inleiding

In 2008 sloot de suikerfabriek van Groningen - een markante Groningse verschijning - voorgoed haar deuren. Twee jaar later besloten we als gemeente Groningen dit terrein met een rijk industrieel en landschappelijk verleden aan te kopen. We kregen daarmee een unieke uitdaging in handen. Hoe vaak gebeurt het immers dat een gebied met zo'n omvang (circa 120 hectare) en zo'n centrale ligging beschikbaar komt voor stedelijke ontwikkeling? Het terrein is ideaal gelegen in het westelijk deel van de stad. Het ligt op steenworp afstand van de binnenstad en Hoogkerk (horizontale as) en kan een belangrijke rol gaan spelen in de relatie tussen en met Vinkhuizen, Zeeheldenbuurt, De Held, Buitenhof, Peizerweg, het Stadspark en de Onlanden (vertikale as).

De initiatieven voor activiteiten op het voorterrein hebben inmiddels een grote vlucht genomen. Een groot deel van het voorterrein is uitgegeven aan tijdelijke huurders en gebruikers die het terrein benutten voor een brede verscheidenheid aan functies. Nu is het tijd om ook andere delen van het terrein te ontwikkelen. In de binnenstad is bijna geen ruimte meer voor verdere ruimtelijke ontwikkelingen en groei. De Suikerzijde, de nieuwe naam voor de terreinen van de voormalige suikerfabriek, ligt vlakbij de binnenstad. De terreinen kunnen prima voorzien in die behoefte aan ruimte en daarmee een belangrijke invulling geven aan de opgaven die gesteld zijn in The Next City: ruimte voor verschillende woonvormen, werken en recreëren.



Afstand tot de binnenstad

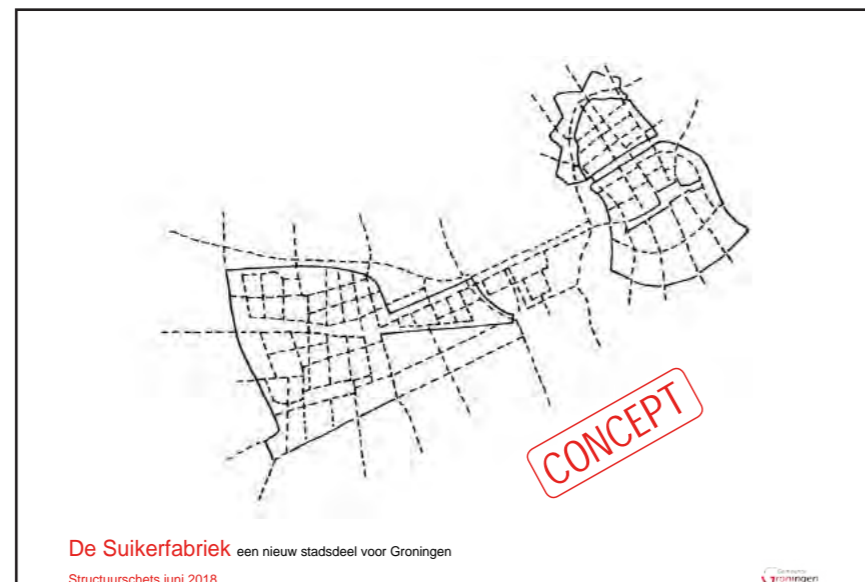
Planproces

In november 2016 heeft de gemeenteraad een draaiboek vastgesteld met daarin de ontwikkelstrategie voor het terrein: Nieuwe Energie voor de Suikerfabriek, oktober 2016. Vervolgens stelde de Raad eind 2017 een Uitvoeringsprogramma vast.



De Suikerzijde gelegen in de westflank van de stad

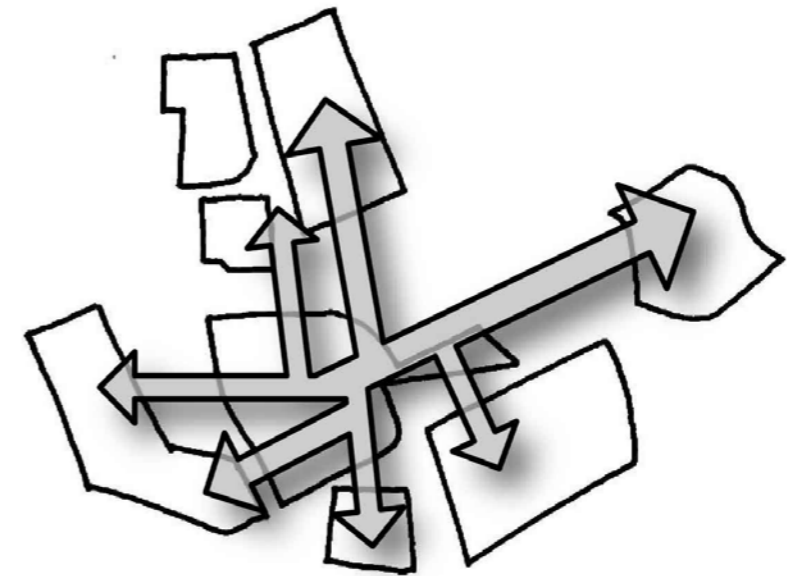
In 2018 zijn wij begonnen met de voorbereiding van de planologische procedures: een structuurvisie als ontwikkelkader voor het gehele terrein voor de komende decennia en een



Rapport Structuurschets

bestemmingsplan voor de start van de ontwikkeling in deelgebied noord. Bij beide documenten hoort een milieueffectrapportage. Als voorbereiding op deze procedures hebben wij in juli 2018 de Structuurschets 'De Suikerfabriek, een nieuw stadsdeel voor Groningen' ter inzage gelegd. De structuurschets moest de basis vormen voor:

- de uitwerking in bestemmingsplannen en Omgevingsplannen voor de verschillend deelgebieden;
- de milieuonderzoeken voor de bestemmings- en omgevingsplannen en de Milieueffectrapportage. In het gebied worden uiteindelijk tussen de 2.500 en 5.000 woningen gebouwd. Daarmee is sprake van een Milieueffectrapport (MER)-plicht. Bij het eerste bestemmingsplan dat voor een deelgebied wordt opgesteld, worden niet alleen de effecten van de realisering daarvan milieutechnisch beoordeeld, maar ook het effect van de invulling van het totale gebied. In de 'Nota Reikwijdte en Detailniveau 2018' is uitgewerkt op welke wijze dat milieuonderzoek uitgevoerd wordt.



We wenden de ontwikkeling van de Suikerzijde aan om de verbinding tussen de losse stadsfragmenten opnieuw te leggen, met de Suikerzijde als centrale schakel.

Tegelijkertijd met de structuurschets heeft de 'Nota Reikwijdte en Detailniveau' (2018) ter inzage gelegen. Deze gecombineerde inspraakronde heeft ruim dertig reacties opgeleverd. Daarop hebben wij in februari 2019 gereageerd met een Inspraakverslag. De inspraakreacties hebben geleid tot aanpassing van de plannen.

In dezelfde periode is gewerkt aan de verdere invulling van het deelgebied Noord. Dat leverde ook nieuwe inzichten op voor het hele terrein. Deze inzichten zijn verwerkt in deze structuurvisie.

De structuurvisie wordt het kader voor alle volgende deelplannen. Veel van wat in deze structuurvisie beschreven wordt, is ontleend aan de hiervoor genoemde stukken. Het plan is geen blauwdruk voor de komende 30 à 40 jaar. Wel bevat het de hoofdprincipes voor de inrichting en ontwikkeling van dit nieuwe stadsdeel. Naast die structurerende inrichtingsprincipes schetst de visie de aard en de locatie van de hoofdinfrastructuur, evenals de hoofdstructuur waarbinnen verschillende leef-, woon- en werkmilieus kunnen worden ontwikkeld. Op basis van deze richtinggevendende uitspraken en keuzes kan de komende decennia verdere invulling worden gegeven aan de ontwikkelingen per deelgebied. Gezien de lange looptijd van de ontwikkeling zijn de opgaven voor het terrein van De Suikerzijde thematisch en in hoofdlijnen gedefinieerd. Per deelgebied worden de programma's op het gebied van onder meer wonen (zoals wonen op het water), werken, maatschappelijke voorzieningen, bereikbaarheid en duurzaamheid uitgewerkt binnen het raamwerk van deze structuurvisie.

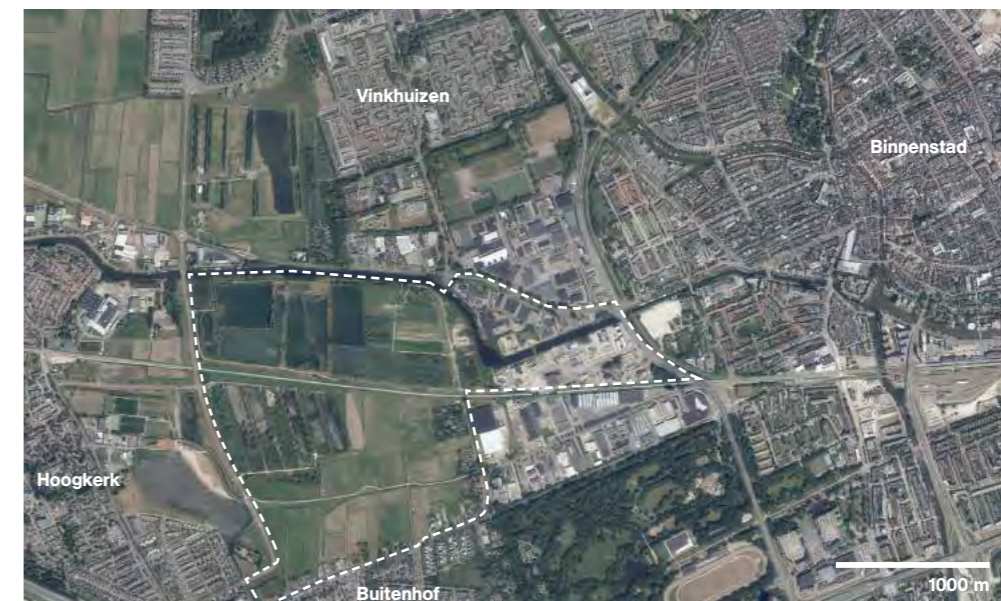
Het opstellen van het voorontwerp structuurvisie ging gelijk op met het traject van de milieueffectrapportage. In het voorontwerp gaven wij aan hoe de resultaten van de milieueffectrapportage in de structuurvisie zijn verwerkt. Het voorontwerp structuurvisie en het MER hebben vervolgens van 9 april tot en met 3 juni 2020 ter inzage gelegen. De inspraakreacties zijn verwerkt in een inspraakrapport. De inspraakreacties hebben geleid tot aanpassing van de plannen. De aanpassingen zijn verwerkt in de ontwerp Structuurvisie. De ontwerp structuurvisie heeft ter inzage gelegen vanaf 10 december 2020 tot en met 20 januari 2021. Tevens heeft in deze periode de aanvulling MER, het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. en de notitie toetsingsadvies MER ter inzage gelegen. De zienswijzen zijn verwerkt in een zienswijzenverslag. De zienswijzen hebben geleid tot enkele aanpassingen. Deze zijn verwerkt in de structuurvisie alvorens te kunnen worden vastgesteld.



02 Het terrein van de voormalige suikerfabriek in beeld

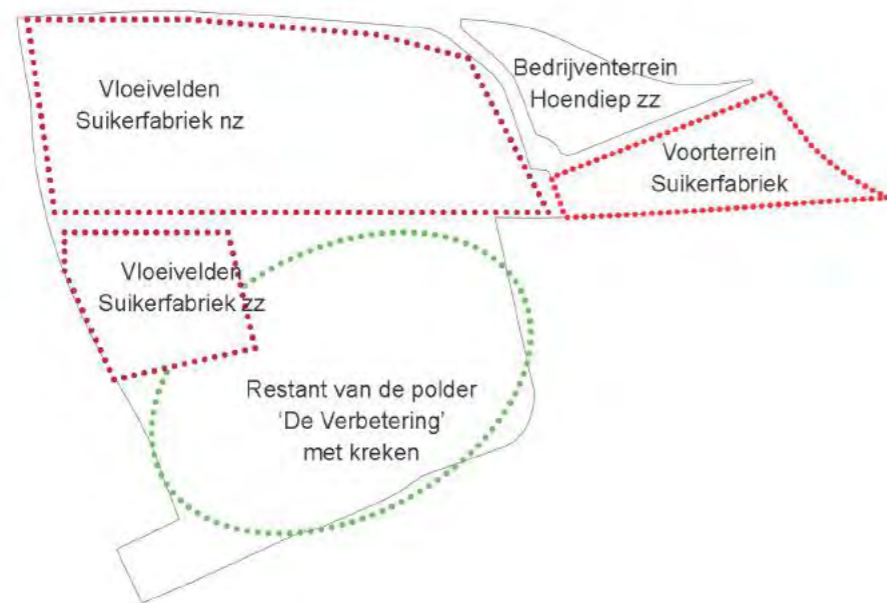
In 1914 werd op een omvangrijk terrein ten westen van de stad Groningen de 'Friesch-Groningsche Coöperatieve Beetwortelsuikerfabriek' opgericht. De fabriek werd gedeeltelijk aangelegd, bij en op de Middeleeuwse polder 'De Verbetering'. Na de Tweede Wereldoorlog is het fabriekscomplex vele malen gemoderniseerd en zijn met name de vloeivelden uitgebreid in westelijke richting. De fabriek groeide uit tot een van de grootste en modernste suikerfabrieken in Nederland.

Tot begin jaren vijftig van de vorige eeuw geschiedde de aanvoer van de bieten nog voor een belangrijk deel over het water (Hoendiep) en via het spoor. De fabriek was via eigen fabrieksspoorlijnen aangesloten op de spoorweg Groningen-Leeuwarden. Door een aanpassing van het suikermarktbeleid door de Europese Unie, waarbij het suikerbietenquotum werd verlaagd, besloot Cosun, daarvoor Suikerunie, in januari 2008 tot onmiddellijke sluiting van de fabriek.



De Suikerzijde gelegen in de westflank van de stad

Slechts enkele delen, waaronder de oude schoorsteen en het zeefgebouw konden van de slopershamer worden gered. Het voormalige fabrieksterrein ligt aan de westkant van de binnenstad van Groningen. Het gebied wordt begrensd door Hoendiep- Westelijke Ringweg- Johan van Zwedenlaan- Peizerweg. Het voorterrein is het voormalige fabrieksterrein van de Suiker Unie waar het productieproces plaatsvond. Het terrein is grotendeels verhard. Het fabrieksterrein omvat ook de voormalige locaties van de bietenontvangst, parkeerterrein met portiersloge, productielocatie en opslagterrein. Alles bij elkaar heeft het voorterrein een oppervlakte van circa 15 hectare. Niet alle delen van het voormalige fabriekseigendom werden voor de suikerproductie gebruikt. Ten westen van het eigenlijke fabrieksterrein werden grote vloeivelden aangelegd; deze werden gebruikt als bezinkbassins waarin afvalwater werd gepompt. Grote delen van de voormalige Polder 'De Verbetering' bevatten nog steeds de Middeleeuwse polderverkaveling, alsook het resterende reliëf van de prehistorische krekensstructuur. Ook de zuidzijde van het bedrijventerrein Hoendiep hoort bij het plangebied (omgeving Energieweg). Het bedrijventerrein Hoendiep is in de 70-er jaren van de vorige eeuw aangelegd. Aanvankelijk was het een traditioneel bedrijventerrein met voornamelijk groothandel en kleinere productie- en dienstverlenende bedrijven. Nu zijn er ook verschillende meubelwinkels te vinden.



Hierboven is het gebied aangeduid dat we nu voormalig terrein suikerfabriek noemen. Het beslaat grotendeels uit het voormalige eigendom van de coöperatieve Beetwortelsuikerfabriek. Aan de noordkant bevond zich het functionele fabrieksterrein: de fabrieksgebouwen op het Voorterrein, de vloeivelden aan de noord-en zuidzijde van het spoor en aan de zuidkant de Middeleeuwse polderverkaveling van de polder 'De Verbetering' met daarin het landschap van de krekens.

Plannen voor een definitieve invulling van het terrein van de voormalige suikerfabriek waren er aanvankelijk nog niet. Om toch de stad de kans te geven van deze ontwikkelingsmogelijkheid te profiteren, besloten we al snel een prijsvraag uit te schrijven voor een tijdelijke invulling van het voorterrein. De stad reageerde enthousiast en een stroom van ideeën kwam los. Het terrein sprak tot de verbeelding! Op het voorterrein zijn daarna initiatieven gestart die als voorlopers werken voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied, waaronder EM2 The Barn, Rebel Rebel Hostel en De Wolkenfabriek.

Een uitgebreide analyse van het gebied is opgenomen in bijlage 2.

03 De Suikerzijde in het beleid

3.1 The Next City

Over 10 tot 15 jaar is de bevolking van de gemeente Groningen met een kwart gegroeid naar misschien wel 250.000 inwoners. Belangrijke strategische keuze is dat we die groei op willen vangen in de bestaande stad. Dat brengt een hele stevige ontwikkelopgave met zich mee; in de schaarse beschikbare ruimte moet veel gebeuren. De oververhitte woningmarkt zorgt voor een tekort aan passende woningen. Er zijn in Groningen te weinig woningen om iedereen die in onze gemeente wil wonen een plek te bieden. De komende decennia willen we 20.000 nieuwe woningen in onze gemeente bouwen. Daarbij houden we vast aan het ontwerpprincipe van de compacte stad, dus waar mogelijk geen uitbreiding in de weilanden, maar bouwen in de bestaande stad zelf. Het gaat er dan wel om een goed evenwicht te vinden tussen verschillende functies, belangen, wensen en de kwaliteit van de leefomgeving. We koesteren het landelijke groen en kiezen voor verdichting en voor het omvormen van voormalige bedrijventerreinen en industriegebieden naar woonlocaties. Het terrein van de voormalige suikerfabriek leent zich dus uitstekend voor de beoogde ontwikkeling van een compacte stad.

Uitgangspunten van de Omgevingsvisie zijn:

- vasthouden aan de compacte stad, niet extra in buitengebied bouwen;
- we ontwikkelen langs radialen die stad en ommeland verbinden;
- we benutten de ontwikkelzones om de wijken aan elkaar te hechten;
- we ontwikkelen alleen gemengde stedelijke gebieden; binnen gebieden is differentiatie mogelijk;
- we benutten bestaande kwaliteiten en cultuurhistorische waarden.

We vormen huidige of voormalige bedrijventerreinen geleidelijk om tot gemengde stedelijke gebieden met een mix van wonen, werken en voorzieningen. In de Omgevingsvisie geven we daarom prioriteit aan de ontwikkeling van het terrein van de voormalige suikerfabriek

THE NEXT CITY

- We vangen de groei grotendeels op in de ontwikkelzones.
- We versterken het groen en de verbindingen.
- We vergroten de binnenstad en versterken de wijkcentra.
- We zorgen voor gemengde, aantrekkelijke woonwijken.

Legenda

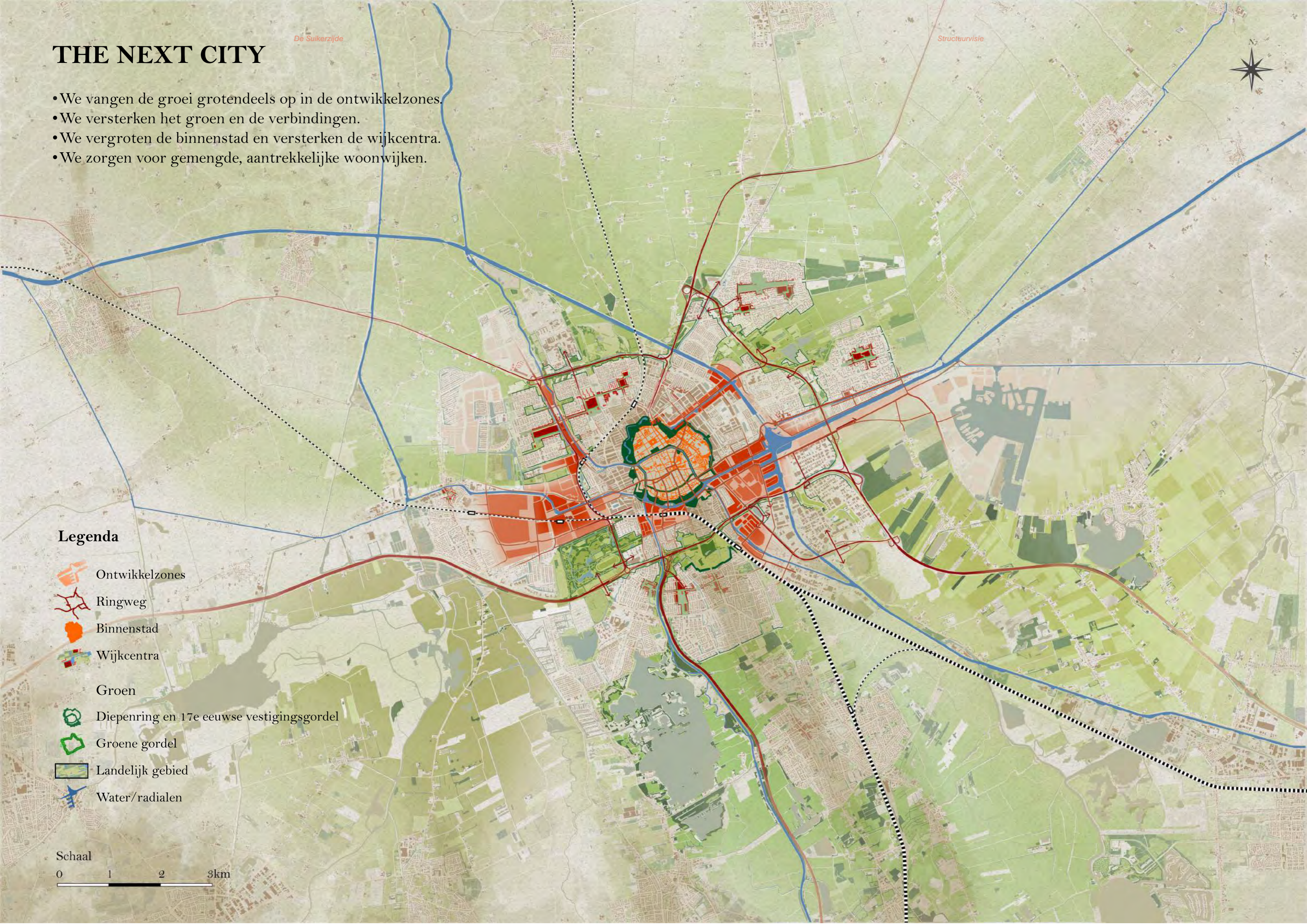
-  Ontwikkelzones
-  Ringweg
-  Binnenstad
-  Wijkcentra
-  Groen
-  Diepenring en 17e eeuwse vestigingsgordel
-  Groene gordel
-  Landelijk gebied
-  Water/radialen

Schaal

0 1 2 3km

De Sulkerzijde

Structuurvisie



tot een nieuw en compleet stadsdeel, waarbij verbinding, ruimtelijke kwaliteit, leefklimaat en duurzaam wonen, dus energieneutraal, aardgasloos en klimaatbestendig, voorop staan.

De omgevingsvisie is een belangrijke leidraad voor de ontwikkeling van De Suikerzijde. De omgevingsvisie is samengevat in de top 12 keuzes voor de stad. Alle keuzes, met uitzondering van nummer 12, hebben directe betekenis voor de ontwikkeling van De Suikerzijde

Op basis van deze uitgangspunten hebben wij een aantal strategieën bepaald. Deze worden kort besproken in bijlage 1. Ook in het MER hebben we uitgewerkt hoe we met de visie voor De Suikerzijde invulling geven aan onze ambities uit The Next City

3.2 Omgevingswet en omgevingswaarden

In de Omgevingswet, die volgens de planning per januari 2022 in zal gaan, is een van de centrale begrippen het begrip 'omgevingswaarden'. Een omgevingswaarde is een getal dat de gewenste staat of de kwaliteit van een bepaald onderdeel van de leefomgeving weergeeft. Bijvoorbeeld het maximaal aantal decibellen of het aantal deeltjes fijnstof, maar ook parkeernormen, waterbergingscapaciteit of vierkante meters groen

De gedachte is dat de overheid afwegingen kan maken en zich uit kan spreken over de gewenste staat van de leefomgeving. Daarvoor kan zij desgewenst verplichtingen opleggen in het omgevingsplan. Dat kan in de vorm van concrete normen waaraan iedereen zich moet houden of waaraan bijvoorbeeld aanvragen worden getoetst. Maar dat kan ook in de vorm van de zogenaamde 'omgevingswaarden'. De omgevingswaarde is een vorm van zelfbinding: het is geen algemene regel waaraan iedereen zich te houden heeft, maar de gemeente is wel verplicht actie te ondernemen om de uitgesproken ambitie te bereiken. Als de gemeente omgevingswaarden in een omgevingsplan opneemt en die worden niet gehaald, dan moet de gemeente in actie komen en een zogenaamd 'programma' vaststellen om de gestelde ambitie alsnog te bereiken.

De Rijksoverheid heeft al een deel van de omgevingswaarden bepaald. Voor geluid bijvoorbeeld stelt de Rijksoverheid al sinds jaar en dag maximale waarden. Weliswaar krijgen gemeenten daar in de Omgevingswet iets meer speelruimte, maar het Rijk bepaalt nog steeds de bandbreedte. Voor andere onderwerpen mag een gemeente helemaal zelf bepalen of ze een ambitie wil uitspreken en of ze die al dan niet verplichtend wil vastleggen.

Voor andere onderwerpen mag een gemeente helemaal zelf bepalen of ze een ambitie wil uitspreken en of ze die al dan niet verplichtend wil vastleggen.

In de gedachte van de Omgevingswet is de omgevingsvisie de plek waarin de gemeenteraad de ambities bepaalt en beleidsmatig alle zaken in de fysieke leefomgeving tegen elkaar afweegt

Het omgevingsplan vertaalt die ambities daarna in bindende regels. Dat omgevingsplan bundelt straks (vrijwel) alle gemeentelijke regels voor de fysieke leefomgeving. De bestemmingsplannen gaan erin op, delen van de Algemene Plaatselijke Verordening en ook bijvoorbeeld regels over hemelwaterafvoer, geurhinder en erfgoed.

Onze omgevingsvisie 'The Next City' benoemt ambities en afwegingen in algemene termen, maar formuleert geen concrete omgevingswaarden. Ook deze structuurvisie doet dat niet.

Vooralsnog houden we voor De Suikerzijde de huidige wettelijke normen aan, bijvoorbeeld voor wegverkeerslawaaï, industrielawaai en fijnstof. Het halen daarvan vergt op onderdelen al een aanmerkelijke inspanning en de bredere consequenties van een strengere norm zijn nog onvoldoende in beeld, juist ook omdat het project een lange looptijd heeft met alle onzekerheden die daarbij horen. We willen een integrale afweging kunnen maken. We willen geen omgevingswaarden vastleggen die niet haalbaar zijn, waarop we als gemeente weinig of geen invloed hebben of die niet goed zijn afgewogen tegen andere belangen. Ook op landelijk niveau zijn normen nog in ontwikkeling

3.3 Woondeal

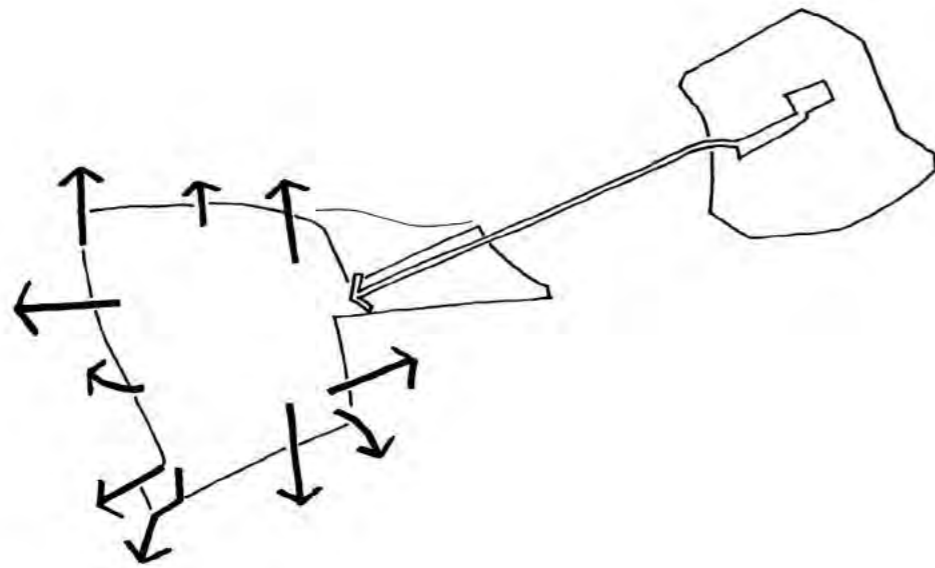
Op 9 januari 2019 ondertekenden burgemeester Den Oudsten en minister Ollongren de Woondeal die - kort gezegd - moet helpen bij de versnelling van de bouw van 20.000 woningen in onze gemeente en de versterking van de leefbaarheid van onze wijken. De minister stelt daarvoor geld, kennis en capaciteit beschikbaar. In de Woondeal staan meer dan dertig afspraken over onder meer het versnellen van de woningbouwopgave, integrale gebiedsontwikkeling, de werking van de woningmarkt en samenwerking tussen betrokken partijen (met name gemeente, verhuurders en corporaties) en over aanbod van voldoende woningbouwplannen in de stad Groningen. Voor de kortere termijn gaat het om afspraken over locaties waar we snel woningen kunnen bouwen. Voor de langere termijn gaat het om het zeker stellen van voldoende plancapaciteit door als partners samen te werken bij

enkele complexe ontwikkellocaties. In de stad Groningen zijn voor de kortere termijn vooral de Stadshavens, De Suikerzijde, Meerstad en wijkvernieuwingswijk Selwerd in beeld. Rijk en gemeente willen de productie versnellen naar circa 8.000 woningen in 2023. In de periode tot 2030 komen daar nog circa 12.000 woningen bij.

3.4 Opgave

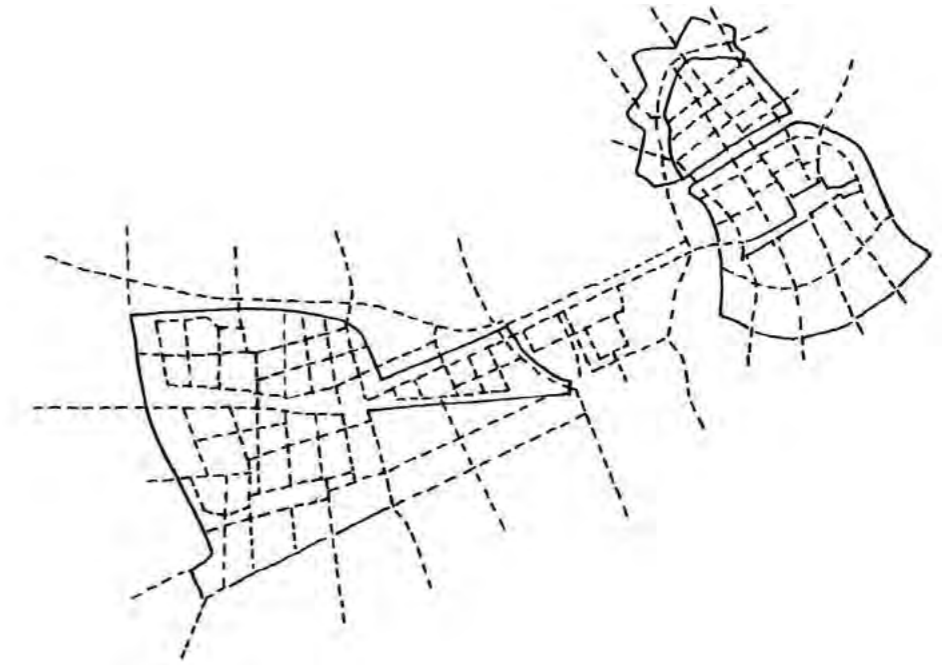
In 2010 kozen wij voor een tijdelijke invulling van het terrein van de voormalige suikerfabriek. Nu is er de noodzaak te om vast te leggen dat we voldoende woningen aan onze bestaande en nieuwe bewoners kunnen aanbieden. De Suikerzijde is, inclusief Hoendiep-Zuid in de Omgevingsvisie Next City nadrukkelijk aangewezen als een ontwikkelzone voor nieuwe woningen.

In de Omgevingsvisie geven we prioriteit aan de ontwikkeling van De Suikerzijde tot een nieuw en compleet stadsdeel, waarbij verbinding, ruimtelijke kwaliteit, leefklimaat en duurzaam wonen, dus energieneutraal, aardgasloos en klimaatbestendig voorop staan. De Suikerzijde wordt een stadsdeel met ruimte voor wonen, werken, leren en ontspannen, met een stedelijk centrum op



Verbindingen met de Binnenstad en met de gebieden rondom de Suikerzijde

steenworp afstand van de binnenstad. Het stadsdeel is goed bereikbaar en belangrijker nog: naar alle zijden toe verbonden met de omringende wijken, parken en landschap. De stad van de toekomst krijgt hier haar plek volgens de principes van The Next City: een stad waar gewoond, gewerkt en geleerd wordt, met voldoende ruimte voor groen en openbare pleinen, CO2-neutraal, met een degelijke voorzieningsstructuur en met de nadruk op



De heldere en doorverbonden structuur van de Binnenstad en de Hortusbuurt als basis voor de Suikerzijde

fietsen en openbaar vervoer. In De Suikerzijde is in ieder geval ruimte voor 2.000 tot 4.000 woningen, waarbij de stedelijkheid en dichtheid richting de binnenstad het hoogst zijn. Ook een deel van het bedrijventerrein Hoendiep hoort bij het plangebied. Hier zien we mogelijkheden voor 500 tot 1.000 woningen. Woningbouw is een belangrijk onderdeel voor het gebied, maar de opgave reikt verder.

Wij willen De Suikerzijde ontwikkelen tot een levendig stuk stad waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. We willen het gebied betekenis geven voor mensen die er wonen, maar ook voor de omliggende wijken en de stad als geheel. Verbindingen met andere stadsdelen zijn essentieel.

We houden in de structuurvisie rekening met ruimte voor 2.000 tot 3.000 arbeidsplaatsen. Werken wordt steeds minder afhankelijk van plaats en tijd. Werken aan huis, werken in de buurt, werken op verschillende plekken: het gebeurt steeds meer. In De Suikerzijde ontstaan ook nieuwe plekken voor bijvoorbeeld een medisch centrum met een huisarts, een kapper, een school, een supermarkt en horeca. Ook onderwijs voor verschillende groepen kan hier een goede plek krijgen.



04 Visie

4.1 Van schets naar visie de Suikerzijde

In de zomer van 2018 hebben we een flink aantal reacties gekregen op de Structuurschets De Suikerfabriek en op de Nota Reikwijdte en Detailniveau voor de milieueffectrapportage (m.e.r.). Begin 2019 hebben betrokkenen daarop onze eerste reactie ontvangen. We zien in algemene zin draagvlak en waardering voor het plan. Op onderdelen werd verzocht om aanscherping of wijziging. Op verschillende plaatsen hebben we deze structuurvisie daarom aangepast ten opzichte van de structuurschets. Voor een deel ging het echter ook om suggesties die pas bij de uitwerking aan de orde komen en niet passen bij het overkoepelende niveau van een structuurvisie.

Tegelijkertijd zijn we verder gegaan met het stedenbouwkundig plan, het bestemmingsplan en de milieueffectrapportage voor het eerste deelplan, het deelgebied Noord. Dat leidde tot nieuwe inzichten die in deze structuurvisie zijn verwerkt. De meest in het oog lopende veranderingen zijn de locatie van de tunnel onder het spoor Groningen-Leeuwarden en de plek van de belangrijkste noord-zuid lopende groenstructuur.

De locatie van de tunnel in combinatie met een treinstation is in westelijke richting verschoven naar een centrale plek in het gebied. Met het station op deze plek, midden tussen de spoorwegovergangen in de Peizerweg en de Zuiderweg, voorkomen we dat we in Hoogkerk dan wel in de stad Groningen bestaande overgangen moeten sluiten of een tunnel moeten aanleggen onder het spoor. Daarbij komt een station centraler in het gebied meer tot zijn recht. Deze centrale ligging van het station versterkt de bereikbaarheid van de gehele westkant van de stad; van Vinkhuizen tot voorterrein tot Buitenhof. Er ontstaat een volwaardig stadsdeel met goed openbaar vervoer en de komst van een station vergroot de economische mogelijkheden.

Daarnaast hebben we de groenstructuur verplaatst naar de westelijke rand van het gebied. Daar konden we in combinatie met het al aanwezige groen en bijvoorbeeld de Ruskenveenseplas een veel sterker en robuuster park maken, met een betere ecologische

functie en een hogere landschappelijke kwaliteit. Het gebied tussen Groningen en Hoogkerk krijgt hierdoor meer kwaliteit en samenhang.

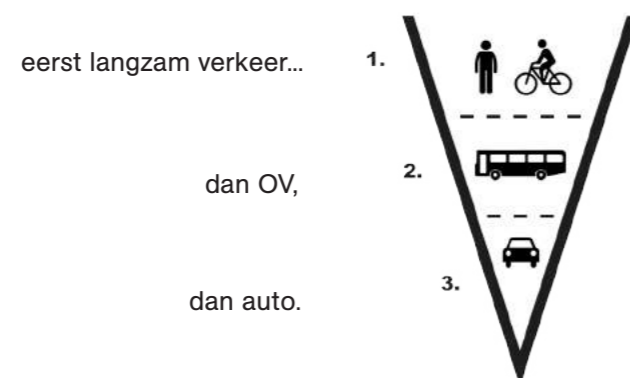
Tijdens de inspraakperiode op het voorontwerp structuurvisie en het voorontwerp bestemmingsplan De Suikerzijde, deelgebied noord in het voorjaar van 2020 hebben we 25 inspraakreacties ontvangen. Ook was er de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen op de Milieueffectrapport (MER). Naast waardering voor de plannen zijn er ook zorgen over bijvoorbeeld het verdwijnen van groen en natuur als gevolg van de ontwikkeling van De Suikerzijde en over verkeerseffecten in de directe omgeving. Op verschillende plaatsen hebben we de ontwerp structuurvisie aangepast. Ten opzichte van het voorontwerp structuurvisie zijn in de ontwerp structuurvisie geen grote veranderingen doorgevoerd.

In december 2020 en januari 2021 was er de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen tegen de ontwerp structuurvisie, het ontwerp bestemmingsplan De Suikerzijde deelgebied noord en de aanvulling op het MER. In totaal hebben we 28 zienswijzen ontvangen, waaronder ook op het originele MER. Een aantal zienswijzen hebben aanleiding gegeven tot aanpassingen en zijn teksten geactualiseerd en nieuwe inzichten verwerkt. Wel is de visie in hoofdlijnen gelijk gebleven.

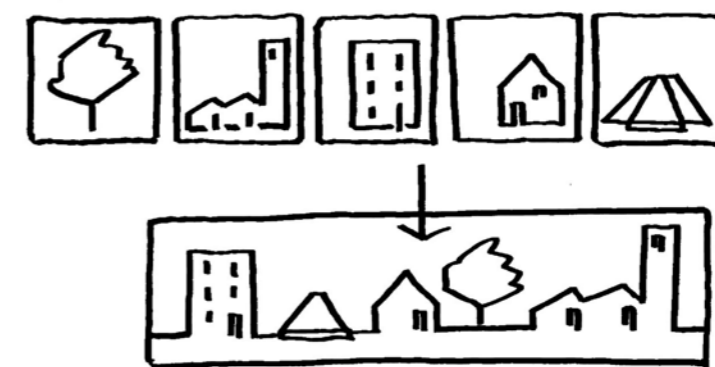
4.2 Uitgangspunten en ambities

De uitgangspunten voor deze structuurvisie zijn:

- we willen de basis leggen voor een volwaardige ontwikkeling van een nieuw stadsdeel dat kan voorzien in de groeiende ruimtebehoefte van de Groninger bevolking en economie;
- we gaan uit van een planning die nog aanpast kan worden, zonder vastgesteld eindplaatje;



- de structuurvisie biedt een ruimtelijk raamwerk waarin verschillende flexibele programma's en tijdelijke initiatieven en kansrijke voorstellen de ruimte krijgen zich permanent te bewijzen;
- we bezien het gebied vanuit de binnenstad: de ontwikkelingsas begint bij de Westerhaven en eindigt in het hart van De Suikerzijde;
- we leggen goede verbindingen met de gebieden rondom De Suikerzijde. Het voormalige fabrieksterrein vormde tot nu toe een witte, ontoegankelijke 'vlek' op de kaart. We willen het gebied inzetten als schakel in het weefsel van stad, dorp, wijken en linten. We geven prioriteit aan langzaam verkeer en openbaar vervoer. Bovendien willen we het gebied van betekenis laten zijn in het recreatieve netwerk;
- we zien De Suikerzijde als een stedelijk gebied, met een herkenbare structuur en eenzelfde diversiteit als in de binnenstad en de Hortusbuurt, maar met een ondergrond die verkleurt van compact, stenig en robuust (en industrieel erfgoed) op het oostelijk gelegen voorterrein naar meer landschappelijk met groen en water in het westelijk gelegen gebied;
- we maken gebruik van de kernkwaliteiten als belangrijke onderdelen van het gebied: het landschap, het water, industrieel erfgoed en de kades;
- we zetten in op leefkwaliteit en een duurzame ontwikkeling, waarbij we rekening houden met de verandering van het klimaat en ruimte bieden voor nieuwe vormen van energie- en watervoorziening, voedselproductie en duurzaam ruimtegebruik.



De Stad bestaat uit een menging van functies, die samen voor afwisseling en levendigheid zorgen. Deze menging is uitgangspunt voor het toekomstige programma in de Suikerzijde

- we zetten ons in voor een gezonde bevolking in een gezonde stad en dorpen. Oog voor kwetsbaren in samenleving, we vinden dat iedereen mee moet kunnen doen. Een inclusieve stad/gemeente met ongedeelde wijken en dorpen. We willen een verdere toename van tweedeling in de maatschappij tegengaan. Dat willen we ook doen door het ruimtelijke en het sociale domein aan elkaar te verbinden.

Leefkwaliteit en Duurzame ontwikkeling

Het plan biedt aanknopingspunten om bij te dragen aan leefkwaliteit en duurzaamheid. Op het gebied van energietransitie en het klimaat zijn aardgasvrij, energieneutraal en klimaatbestendig belangrijke thema's voor de toekomst van de samenleving. Daarbij beseffen wij dat de ontwikkelingen op het gebied van energietransitie en nutsvoorzieningen op dit moment zeer snel gaan. Dat kan tal van vormen aannemen en een 'eindplaatje' hiervan is niet te schetsen. Gedurende de ontwikkeling van De Suikerzijde zullen we geconfronteerd worden met nieuwe inzichten en veranderingen die we nu nog niet kunnen voorspellen, laat staan kunnen overzien. Dat benadrukt de noodzaak van een adaptieve en flexibele ontwikkelingsaanpak.

Leefbaarheid fysiek en sociaal

De ruimtelijke principes voor De Suikerzijde staan ten dienste van de leefkwaliteit van het nieuwe stadsdeel. We zetten in op een zo veelzijdig en gevarieerd mogelijk stadsleven, met wonen zoals in de binnenstad of op plekken met veel groen en ruimte. We willen een stadsdeel met ruimte voor groen en water en met ruimte voor nieuwe vormen van energie – en watervoorziening, voedselproductie, ecologie en duurzaam ruimtegebruik. De mens staat centraal en het stadsdeel is er voor iedereen en levensloopbestendig. En dus zijn gezondheid en welzijn (Healthy



Inclusieve stad

Ageing, Positief Opgroeien, Meedoen Vitaliteit en Cultuur) belangrijke factoren om rekening mee te houden. Een gezond stadsdeel is goed verbonden, divers, toekomstbestendig, weerbaar, speels, voor iedereen en biedt ruimte voor ontmoeten. In een leefbaar stadsdeel is de aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen vanaf het begin van de ontwikkeling van belang. Dat geldt bijvoorbeeld voor basisonderwijs in een vroeg stadium. Met het te realiseren station wordt het gebied ook aantrekkelijk voor bijvoorbeeld onderwijs met een regionale functie.

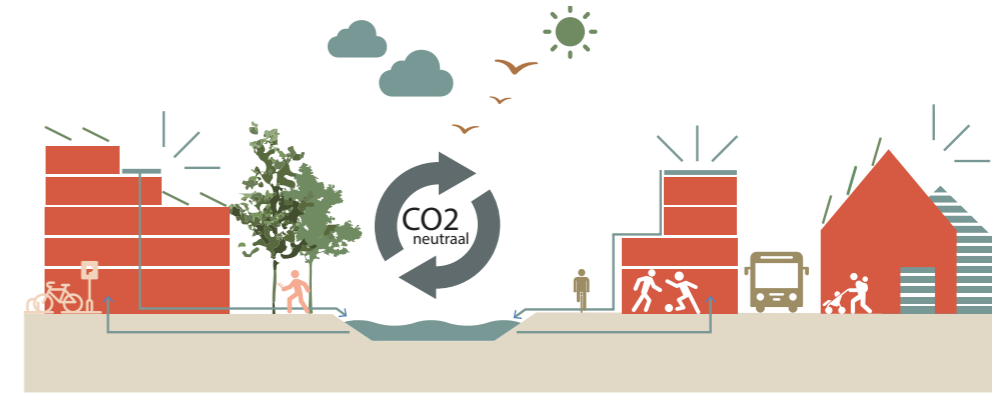
Klimaatbestendig

Ons klimaat verandert. Onze zomers worden warmer. We hebben te maken met langere periodes van droogte en met flinke regenbuien die onze straten onder water zetten. Door kortere en heviger buien kunnen we het regenwater niet altijd meer snel genoeg via ons riool afvoeren.

Voldoende groen en water zijn dus essentieel voor de stedelijke ontwikkeling. Het water wordt langer vastgehouden en zorgt tegelijkertijd voor verkoeling. Dat betekent dat in het plangebied veel water moet worden opgevangen, geborgen en vertraagd worden afgevoerd. Ook streven we naar natuurinclusief bouwen, zodat bij de inrichting van de openbare ruimte en de bouw van woningen, kantoren en andere gebouwen de natuur wordt geïntegreerd. Er is bij de verdere uitwerking aandacht voor klimaatadaptatie, aanpassen aan het veranderende klimaat, en klimaatmitigatie, dus maatregelen om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen.

Circulaire economie

De ontwikkeling en de aanleg van De Suikerzijde volgen de principes van de circulaire economie. Deze kringloopeconomie



Groene stad

is een economisch en industrieel systeem waarin geen eindige grondstoffenvoorraden worden uitgeput en waarin reststoffen volledig opnieuw worden ingezet. De open, groene structuur van het stedenbouwkundig plan biedt alle ruimte om toe te werken naar een duurzame, gezonde en circulaire wijk.

Energietransitie

De ontwikkelingen op het gebied van hernieuwbare en duurzame energie gaan hard. De voortschrijdende kennis en technologie vertalen zich in steeds strengere (bouw)normen.



Productieve stad

Omdat het nog wel even duurt voordat er daadwerkelijk woningen worden gebouwd, en de technieken zich steeds verder ontwikkelen, willen we ons nu nog niet vastleggen. Keuzes die we gaan maken volgen de gemeentelijke ambitie om in 2035 aardgasvrij en CO₂-neutraal te zijn. We denken deze ambities op De Suikerzijde versneld te kunnen realiseren. In ruimtelijke zin zijn er drie schaalniveaus in het plan waarvoor ontwerptoeepassingen naar klimaatadaptatie en energievoorzieningen uitgewerkt kunnen worden;

- **Gebouwniveau:** met vooral 'gebouwtechnische' oplossingen (onder meer energie), maar ook ruimtelijke als groene daken en andere vormen van zichtbare hemelwaterafvoer;
- **Buurtniveau,** waarop straten, pleinen en binnengebieden meedoen. Te denken valt aan ontwerp oplossingen in de openbare ruimte rond waterafvoer, infiltratie, verkoeling door water en door groen, bomen en planten;
- **Het niveau van de hoofdstructuur,** waarop de parkstructuur en de krekensstructuur over relatief grote afstanden en op grotere schaal toegesneden kunnen worden op klimaatvragen. Door de robuuste maat, de onderlinge verbondenheid en verschillende invullingen wordt het een

gebied waar bewoners en passanten verkoeling kunnen vinden.

In het MER en in de aanvulling hierop zijn alternatieven verkend om in het gebied meer energie op te wekken, bijvoorbeeld door het benutten van de daken van bestaande gebouwen, het verder benutten van gevels of daken van de nieuwe gebouwen of van de deelgebieden die eerst nog niet ontwikkeld worden (zuid). Wij willen de kansen en knelpunten verkennen die zich hierbij op korte en lange termijn kunnen voordoen, of er mogelijkheden zijn om de eventuele knelpunten weg te nemen en of deze mogelijkheden binnen de invloedssfeer van de gemeente liggen.

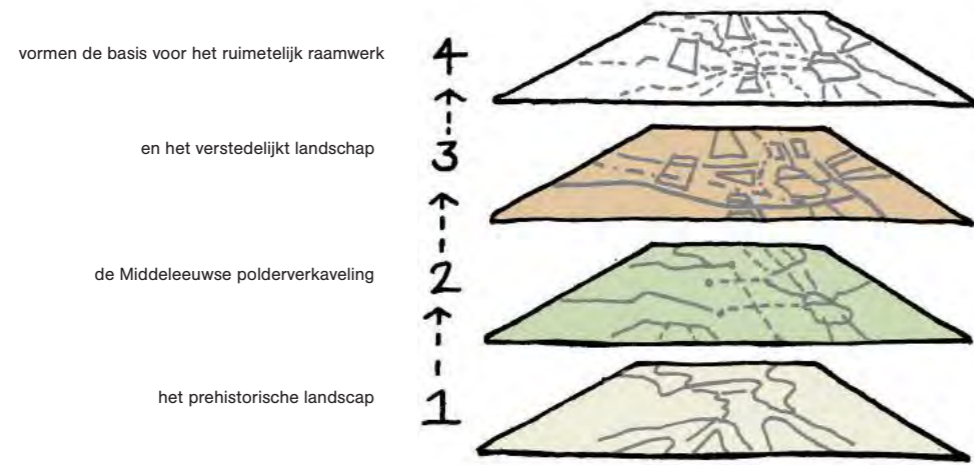
Verkeer en mobiliteit

Een gebiedsontwikkeling als De Suikerzijde genereert veel autoverkeer. Auto's maken geluid en vragen ruimte op bestaande en nieuwe infrastructuur. Voor een deel is dat onontkoombaar en moet er nieuwe infrastructuur komen en moet her en der bestaande infrastructuur worden aangepast. Maar, we proberen het autogebruik op De Suikerzijde ook zoveel mogelijk te voorkomen. Zo zetten we in op een goed fietsnetwerk, intern, maar ook naar de omliggende wijken en voorzieningen, met onder meer een tunnel onder de ringweg. Daarnaast is het openbaar vervoer belangrijk. Dat betekent niet alleen dat de bus door de wijk gaat rijden, maar ook dat we er alles aan doen om een treinstation op De Suikerzijde te krijgen. Dat biedt veel extra potentie voor het gebied, maar ook kansen voor nog meer busverbindingen die het station aandoen. In de verkeersprognoses hebben we ons overigens niet rijk gerekend met optimistische aannames. We gaan uit van realistische getallen en proberen door monitoring zicht te houden op de feitelijke ontwikkeling van het autoverkeer, om daarop te kunnen reageren.

We denken niet alleen voor De Suikerzijde na over de mobiliteit, dat doen we ook op stadsniveau. Door verkeersmanagement proberen we een betere spreiding van verkeer over het netwerk te bereiken, we doen aan mobiliteitsmanagement, parkeerbeleid. In het najaar van 2021 verwachten we een nieuwe mobiliteitsvisie gereed te hebben, met onder meer een visie op de verkeersstructuur op stadsniveau. Verder werken we aan de aanpak van de westelijke ring en onderzoeken we een alternatieve route voor het fietsverkeer. Die zou ook voor De Suikerzijde een flink positief effect hebben.

4.3 Ruimtelijke vertaling: de structuurvisiekaart

In de structuurschets (juni 2018) zijn de verschillende lagen van het gebied in beeld gebracht. Deze verschillende



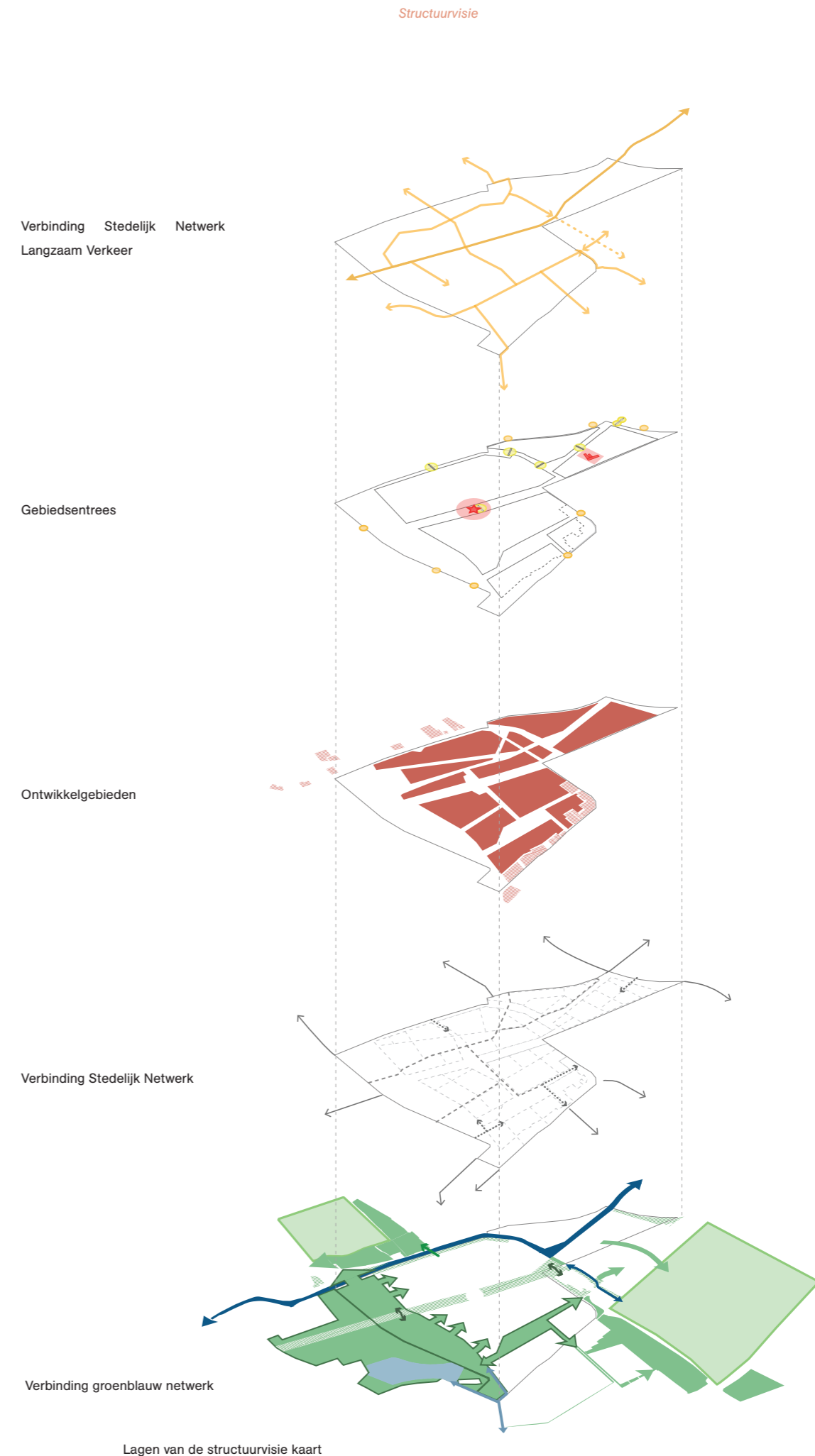
verschillende lagen in de ontwikkelingsgeschiedenis van de Suikerzijde

lagen van de ondergrond, onder andere de polder en de ontwikkelingsgeschiedenis van de terreinen van de voormalige Suikerfabriek zelf, bieden inspiratie voor de verdere uitwerking van het plan. Tegelijkertijd worden nieuwe lagen aan het gebied toegevoegd. De wisselwerking tussen het oude en het nieuwe landschap geeft identiteit aan de plek. Uitgangspunt is het ontwikkelen van een nieuw stadsdeel aan de westkant van de stad, volgens The Next City. Dat betekent dat het huidige ontoegankelijke en overwoekerde bedrijventerrein van de voormalige suikerfabriek sterk zal veranderen. Het nieuwe stadsdeel biedt ruimte aan straten en lanen, aan woningen en voorzieningen, aan pleinen en plantsoenen, aan scholen en werklocaties. In de verdere uitwerking van de deelgebieden, onder andere het al in voorbereiding zijnde Deelgebied Noord, wordt de verkaveling van de toekomstige ontwikkelingsvelden verder uitgetekend.

In deze structuurvisie worden de toekomstige ontwikkelingsvelden ingepast in een nieuwe stedelijke structuur. Op deze stedelijke structuur gaan we hieronder verder in.

De Suikerzijde: van rommelzone aan de stadsrand tot een nieuw stadsdeel

We maken de stad van de toekomst, volgens de principes van de omgevingsvisie The Next City: een stad waar we wonen en werken, met voldoende ruimte voor groen en openbare pleinen, CO₂-neutraal, met een degelijke voorzieningen structuur en de nadruk op fietsen en openbaar vervoer. Het stedenbouwkundig plan voor het deelgebied Noord laat een sterke ruimtelijke structuur zien, met een flexibele invulling van bouwkvavels en woningen. De



nieuwe wijk nodigt uit tot een gezonde leefstijl en is klimaatrobuust ingericht. We ontwerpen de wijk volgens vier principes: verbinden, levendige straten, royaal en leefkwaliteit. 'Nabijheid' staat hierbij centraal, dat wil zeggen dat de wijk dichtbij de stad ligt, dichtbij groen, er banen zijn in de omgeving en voorzieningen in de buurt.

We laten de groenstrook, die van noord naar zuid loopt, aansluiten op de parken Roegebos en Westpark, die aan de noordkant liggen, en op de Onlanden aan de zuidkant. De natuur- en recreatiegebieden aan beide kanten van de Johan van Zwedenlaan en aan beide kanten van de spoorlijn voegen we samen tot één park. Hierbij combineren we elementen uit oude en nieuwe landschappen. Als voorbeeld kijken we hierbij naar het Maximapark in Leidsche Rijn. Aan de noordkant komt een recreatiehaven. De sloot aan beide kanten van het spoor maakt deel uit van de groene zone. Deze groene zone krijgt ruimte voor waterberging. Het bergen van water is het tijdelijk opvangen van (regen)water in bijvoorbeeld bodem, sloten, beekjes rivieren, meren en plassen.

De groenstrook die van het oosten naar het westen loopt, laten we aansluiten op het Stadspark en het nieuwe park. Deze groenstrook volgt het fietspad Hegepad langs het archeologische monument De Hege Vier. Een fietstunnel onder de Johan van Zwedenlaan zorgt voor een veilige route.

De oever van het Hoendiep (noordwestelijk deel van het plangebied) richten we natuurvriendelijk in, met ruimte voor bloemen, waterplanten, kikkers, insecten, kleine zoogdieren. Het water biedt een beschutte leefomgeving voor vissen. Dit alles draagt bij aan de verbetering van de ecologische waterkwaliteit.

Bij het voorterrein en de beide bruggen krijgt de oever van het Hoendiep een groenstedelijke kade. Dat versterkt de verbinding met de binnenstad. Een directe fietsroute langs het Hoendiep richting Grote Markt met een fietstunnel onder de Westelijke ringweg zorgt ervoor dat het centrum van de stad binnen tien minuten fietsen bereikbaar is. Uitgangspunt is het goed verbinden ofwel 'verknopen' van De Suikerzijde met de stad. Aan de noordkant van deelgebied Noord komen twee nieuwe - beweegbare - bruggen over het Hoendiep. Deze dragen bij aan een goede verbinding met de stad.

De eerste brug komt in het verlengde van de Energieweg langs het water van het Hoendiep. De lommerrijke laan in het verlengde van deze route naar de stad, eindigt in het nieuwe park. Deze brede laan is in deelgebied noord één van de belangrijkste onderdelen van het plan. De tweede brug is een zijtak van de rijweg Hoendiep,

bij de Diamantlaan. Deze brug is het begin van een stedelijke stadsstraat dwars door deelgebied noord en sluit aan op de Johan van Zwedenlaan. Dit wordt in eerste instantie de doorgaande route voor het openbaar vervoer.

In het hart van de wijk, tussen voorterrein en Hoogkerk, willen we een nieuw station aanleggen. Dit station is er vooral voor bewoners en bezoekers van de westkant van de stad en is vergelijkbaar met het station Europapark. Een knooppunt in het regionale vervoersnetwerk dat een mix van voorzieningen, onder andere onderwijs, kantoren, woningen, aan zich bindt. De plek van het station laten we aansluiten op een verbinding onder het spoor door. Deze tunnel verbindt het deelgebied Noord met het zuidelijke deelgebied. Hier gaan ook bussen rijden. Het is in de toekomst van belang goede fietsverbindingen te maken, zowel richting De Buitenhof en het bedrijventerrein aan de A7, als richting Vinkhuizen en De Held, richting Hoogkerk en met een extra fietsbrug over het Hoendiep richting het Westpark.

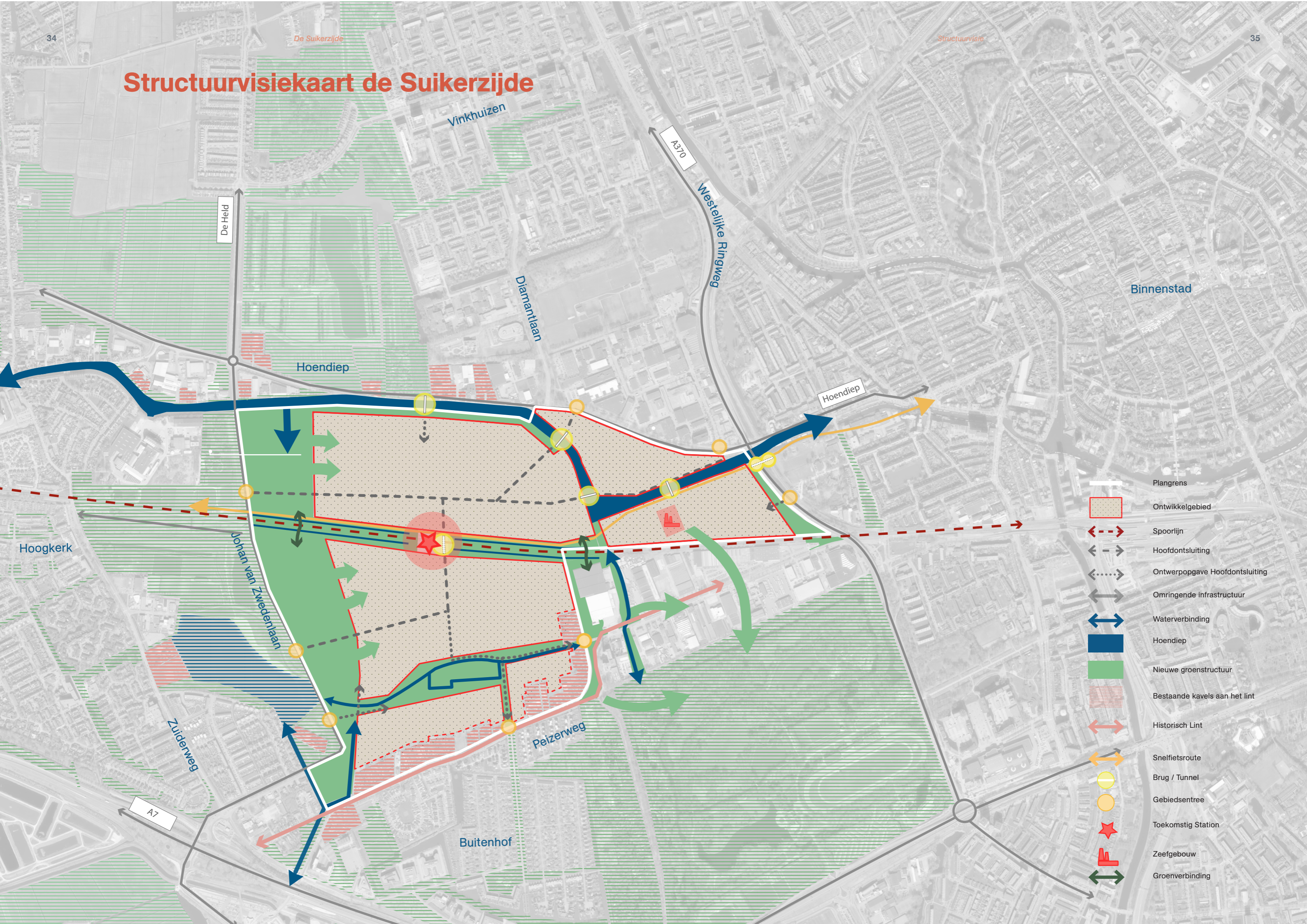
De belangrijkste toegangsweg van deelgebied zuid sluiten we aan op de Johan van Zwedenlaan en de Peizerweg. Voor de aansluiting aan de Peizerweg zijn nog verschillende opties mogelijk. Onderzoek moet uitwijzen welke verbinding het minste sluipverkeer oplevert, zowel in De Suikerzijde als in de omringende wijken.

De Peizerweg, met karakteristieke lintbebouwing, is van oudsher een belangrijke verbinding naar de stad. Dit lint blijft een belangrijk onderdeel van de ruimtelijke hoofdstructuur in het gebied. Bij de toekomstige ontwikkeling van de bouwvelden in deelgebied Zuid nemen we de karakteristieke opbouw en ontstaansgeschiedenis van de Peizerweg mee.

De ontginningsas van de polder de Verbetering wordt zowel aan de noord- als aan de zuidkant van het spoor onderdeel van de ruimtelijke hoofdstructuur. Voor deelgebied Noord wordt een aantal bestaande polderlijnen meegenomen in de verkaveling. Aan de zuidkant is het bestaande landschap van kreken de basis van de nieuwe ruimtelijke opzet. In het nieuwe park nemen we onderdelen van de huidige vloeivelden op, zoals dijkjes aan de noordkant en vijvers aan de zuidkant.

De ontwikkelgebieden bestaan uit wegen, bebouwing en ook zeker wijk- en buurtgroen. Zo worden in de verdere planvorming van deelgebied Noord royale profielen voorgesteld met groene middenbermen als wadi's.

Structuurvisiekaart de Suikerzijde



-  Plangrens
-  Ontwikkelgebied
-  Spoorlijn
-  Hoofdontsluiting
-  Ontwerpogave Hoofdontsluiting
-  Omringende infrastructuur
-  Waterverbinding
-  Hoendiep
-  Nieuwe groenstructuur
-  Bestaande kavels aan het lint
-  Historisch Lint
-  Snelfietsroute
-  Brug / Tunnel
-  Gebiedscentree
-  Toekomstig Station
-  Zeefgebouw
-  Groenverbinding

Binnen het ontwikkelgebied van deelgebied noord vormt circa 35% de openbare hoofdstructuur, waaronder de straten, groene middenbermen, pleinen en plantsoenen. De bouwvelden die binnen de hoofdstructuur ontstaan, worden natuurlijk bebouwd, maar blijven ook voor een belangrijk deel onverhard. Buiten de noodzakelijke bebouwing, straten en pleintjes streven we naar zo weinig mogelijk verharding in het openbare gebied, privé tuinen, hofjes en collectieve tuinen. De werkwijze en planvorming voor deelgebied noord dienen straks als inspiratie voor deelgebied Zuid.

Door de aanleg van de westelijke brug en de inrichting van de Energieweg als toegangsweg naar de nieuwe wijk verandert het 'bedrijventerrein Hoendiep zuidzijde' steeds meer in een plek om te wonen. Van belang hierbij is het begeleiden van de toegangsweg in de vorm van stevige bebouwing in de rooilijn met entrees gericht op de straat. De kade aan het water, goed gelegen op de zon, biedt een fijne stedelijke ruimte om te verblijven. De inrichting van de kade wordt in samenhang ontworpen met de overkant van het voorterrein en beide kanten van het Hoendiep richting de noordwestelijke brug.

Het voorterrein heeft tot en met 2030 een tijdelijke inrichting en bestemming. Het Zeefgebouw geeft een waardevolle betekenis aan het gebied. Ook in de toekomstige ontwikkelingen behoudt het Zeefgebouw zijn prominente positie in het stedelijk netwerk. Op termijn is een betere toegankelijkheid vanuit de richting van het Stadspark zeer wenselijk.

Op het smalste punt van het voorterrein richting de Peizerweg willen we de groenblauwe structuur verder uitbreiden. Van een achterafslotje tussen twee bedrijven door naar een robuuste waterverbinding en een voet- en fietspad. Deze route verbindt de diverse deelgebieden aan de westkant van de stad: van Stadspark via De Suikerzijde tot Vinkhuizen.

We willen graag de barrières van spoor, water en wegen opheffen door extra bruggen te bouwen en tunnels aan te leggen. Zo wordt De Suikerzijde daadwerkelijk het nieuwe puzzelstuk dat het stadsweefsel completer maakt, verrijkt en de verschillende gebieden aan de westkant van de stad beter met elkaar verbindt.

4.4 Milieueffectenrapportage

Volgens de Wet milieubeheer moet voor deze structuurvisie een milieueffectrapportage (m.e.r.) worden uitgevoerd. Het traject van de m.e.r wordt afgerond met een Milieueffectrapport (MER). De

m.e.r. is overigens ook noodzakelijk voor het bestemmingsplan voor het deelgebied Noord. Tevens is een m.e.r.-beoordelingsplicht aan de orde in verband met het afgraven van de grond en de geplande warmte-koudeopslagsystemen. Al deze zaken zijn gecombineerd uitgevoerd en neergelegd in het MER Suikerfabriek Groningen.

De Nota Reikwijdte en Detailniveau die juni 2018 tegelijk met de structuurschets De Suikerfabriek ter inzage is gelegd vormde hiervoor het onderzoeksplan. Daarop hebben verschillende partijen een reactie ingediend, die we hebben beoordeeld.

Op enkele punten hebben we besloten de onderzoeksplan aan te passen. In Bijlage 4 wordt uitgebreid op het MER ingegaan. Het MER is uiteraard niet het eerste moment geweest waarop we naar milieueffecten gekeken hebben. Vanaf de start van het opstellen van de structuurschets is informatie verzameld en onderzoek gedaan naar de effecten die het plan kan hebben op de omgeving (bijvoorbeeld verkeerseffecten) en die de bestaande situatie op het plan heeft (bijvoorbeeld bodemvervuiling). Deze structuurvisie, het bestemmingsplan en het MER zijn het resultaat van dit proces. Een goed voorbeeld daarvan is de positionering van de groenstructuur. Naast dat de groenstructuur zorgt voor clustering en verbinding van natuur- en recreatiegebieden, vangt het gebied ook geluidscontouren op van bedrijven en auto's en blijven potentiële archeologische waarden onaangeroerd.

Alternatieven

Volgens de m.e.r.-systematiek worden in een m.e.r. meerdere alternatieven van het planvoornemen onderzocht en afgezet tegen de huidige situatie en de zogenaamde autonome ontwikkeling, de situatie die zou ontstaan als we het terrein van de voormalige suikerfabriek helemaal niet zouden invullen.

De uitvoering van de structuurvisie loopt over meerdere decennia. We willen in die periode flexibel kunnen inspelen op veranderingen in de behoefte aan wonen, werken en voorzieningen. Dat maakt dat wij als alternatieven in de m.e.r. geen vastomlijnd programma konden onderzoeken. Daarom hebben we drie indicatieve programma's laten onderzoeken. In de aanvulling zijn hier nog twee programma's aan toe gevoegd. Daarmee probeerden we gevoel te krijgen bij de draagkracht van het gebied. Hoeveel woningen c.q. werkfuncties kan het gebied verdragen en wat zijn de consequenties daarvan. Dit geeft ons handvatten bij de ontwikkeling van het terrein en voor de monitoring. We kunnen zo de kritieke punten benoemen waar we bij het ontwikkelen op moeten letten, waar de gevolgen van een dichtere invulling zich

het eerst of het meest doen voelen, of waar externe factoren de effecten van de ontwikkeling van De Suikerzijde kunnen verzwaren.

We hebben de volgende alternatieven, inclusief de aanvulling MER, gedefinieerd:

	LAAG	MIDDEN	HOOG	HOOG met station	HOOG met station en geluidmaatregelen
Woningen	2.500	3.750	5.000	5.000	5.000
Arbeidsplaatsen	2.000	2.500	3.000	3.000	3.000
Bebouwingsdichtheid	Lager	Midden	Hoger	Hoger	Hoger

Voor de invulling van bijvoorbeeld de typen bedrijven is een maximaal scenario aangehouden. De effecten van de alternatieven worden zo in ieder geval niet onderschat.

Daarnaast hebben we een gevoeligheidsanalyse laten doen op een aantal externe factoren die zich tegelijkertijd met de ontwikkeling van De Suikerzijde kunnen voordoen. Er kan bijvoorbeeld sprake zijn van een opeenstapeling van verkeerseffecten, waardoor kritieke waarden mogelijk eerder worden overschreden. De gevoeligheidsanalyses zijn gedaan voor:

- aanpak Ring-west met onder meer een nieuwe verbinding Diamantlaan – westelijke ringweg;
- alsnog realisatie van de al bestemde woonwijk De Held III met circa 1.600 nieuwe woningen;
- de vestiging van een grote publiekstrekker op het voorterrein van de voormalige suikerfabriek.

Aanvulling MER

Op 29 juni 2020 heeft de Commissie m.e.r. een voorlopig advies uitgebracht over het MER. Dit was voor ons aanleiding om een aanvulling op het MER op te stellen. Deze aanvulling gaat nader in op welke wijze de plannen voor De Suikerzijde bijdragen aan de beleidsambities uit The Next City. Ook is een nadere analyse gemaakt van de maximale planmogelijkheden en zijn aanvullend vier bredere omgevingscriteria onderzocht en toegevoegd aan de effectenbeoordeling. Ten slotte zijn enkele ‘hoeken van het speelveld’ in beeld gebracht door extra varianten te onderzoeken voor de thema’s geluid, duurzame mobiliteit en energie. In de Aanvulling MER zijn twee alternatieven toegevoegd aan de effectbeoordelingen, namelijk ‘Hoog met station’ en ‘Hoog met station en geluidmaatregelen’ (zie tabel hierboven).

Uitkomsten

Het MER concludeert dat de alternatieven op de meeste beoordelingscriteria gelijk scoren. De verschillen zitten met name in de aspecten verkeer en verkeerslawaaai. Meer woningen en arbeidsplaatsen betekenen meer verkeersbewegingen. Maar omdat er een vrij uitgebreid wegennetwerk wordt aangelegd, ontstaan er veel nieuwe routes. In alle alternatieven verspreidt het verkeer zich over een groot aantal routes, waardoor de extra effecten per route relatief beperkt zijn. De toename van het wegverkeerslawaaai wordt in de verschillende alternatieven wel verschillend beoordeeld.

Ook in de aanvulling op het MER is te zien dat de extra beoordelingscriteria gelijk blijven scoren bij de verschillende alternatieven. De nieuw onderzochte criteria gezondheid, groene leefomgeving en energielevering hebben een positief effect op de effectbeoordelingen. Verder is uit aanvullend onderzoek duidelijk geworden dat de komst van een station op De Suikerzijde met kansen om een mobiliteitshub te maken, zorgt voor betere bereikbaarheid van langzaam verkeer en OV en voor minder autoverkeer. Daarmee samenhangend ontstaan er ook minder nadelige milieueffecten van verkeerslawaaai en gezondheid. Ook zijn er kansen om met aanvullende geluidmaatregelen negatieve milieueffecten verder te beperken.

Het MER constateert ook dat de effecten op de bestaande waarden, bodem, water, landschap, cultuurhistorie, archeologie en natuur, vooral samenhangen met het feit dat het gebied in gebruik wordt genomen door andere functies: het ruimtebeslag. Het maakt relatief minder uit hoe intensief het gebied daarna ingevuld wordt.

Aanvulling 2 MER

Op 17 december 2022 heeft de Commissie m.e.r. een toetsingsadvies uitgebracht over het MER met bijhorende aanvulling. In dit toetsingsadvies constateert de Commissie dat De Suikerzijde een uitgelezen kans biedt om invulling te geven aan de ambities uit The Next City. Omdat het bestemmingsplan voor deelgebied noord nu uitgaat van een beperkt programma dat in een latere fase middels planologische procedure onder de Omgevingswet kan worden uitgebreid, adviseert de Commissie mogelijke milieueffecten van fasering in de ontwikkeling van deelgebied noord en de effecten van verdichting op de parkeerdruk nader te beschouwen.

Ter beantwoording van deze twee punten is een tweede aanvulling op het MER gemaakt. Uit de analyse van varianten wordt duidelijk dat fasering in de ontwikkeling van deelgebied noord niet leidt tot

belangrijke nieuwe of gewijzigde inzichten met betrekking tot milieueffecten of de benodigde maatregelen. Ook blijkt uit nadere analyse dat parkeeroverlast in het openbare gebied van De Suikerzijde niet wordt verwacht. Voor zowel bewoners als commerciële en maatschappelijke voorzieningen is de ambitie het parkeren binnen de bouwvelden op te lossen, bij voorkeur in collectieve parkeervoorzieningen.

Alleen vanuit Deelgebied Zuid kan mogelijk parkeeroverlast optreden voor enkele omliggende wijken of buurten. In dat geval kan tijdig worden bijgestuurd met bijvoorbeeld de programmatische invulling, de ruimtelijke inrichting en/of het parkeerregime. Vanuit het Voorterrein en Hoendiep-Zuid worden parkeerproblemen voor de omliggende wijken niet verwacht.

Conclusie

Als we kijken naar de verschillen tussen de onderzochte alternatieven, zien we dat er wel verschillen zijn, maar dat deze niet principiële maar vooral gradueel zijn. Daarbij leidt geen van de alternatieven op voorhand tot onaanvaardbare uitkomsten. Het hoort bij de ontwikkeling van een nieuw stadsdeel dat daar verkeer en verkeerslawaaï zal zijn. De drukke wegen in het plangebied zijn wat dat betreft niet anders dan de drukke wegen elders in de stad.

Met het oplossen van een enkel plaatselijk knelpunt kan de ontwikkeling plaatsvinden binnen het huidige wettelijk normenstelsel.

Dat betekent dat we voor de ontwikkeling van het terrein de volledige bandbreedte van varianten open houden. In de loop van de ontwikkeling zal blijken wat de stad daadwerkelijk nodig heeft en wat er wordt gerealiseerd. De uitkomsten geven ons een handvat voor de knoppen waar we aan kunnen draaien, en op welke punten we met name het verkeer moeten monitoren.

Publiekstrekker

In het MER (hoofdstuk 8) zijn ook de gevolgen onderzocht van een eventuele publiekstrekker voor 20.000 bezoekers op het voorterrein. De gevolgen blijken aanzienlijk, zowel voor wat betreft de verkeersafwikkeling, de geluidsaspecten, maar ook de externe veiligheid is een aandachtspunt. In deze structuurvisie wordt daarom vooreerst geen rekening gehouden met realisatie van een dergelijke publiekstrekker. Mocht er op enig moment wel behoefte aan ontstaan, dan moeten de mogelijkheden en voorwaarden nader onderzocht worden. We zijn dan ook verder in de tijd en de

monitoring van de ontwikkeling en het verkeer geeft ons dan ook meer en nieuwere informatie.

Aanpak Ring-West

De Aanpak Ring West zorgt ervoor dat de doorstroming op de Ring West vlotter verloopt. Daardoor vindt er een andere verdeling plaats van verkeer: meer automobilisten kiezen voor de ring, in plaats van de routes binnendoor. Bepaalde wegen worden rustiger en stiller, en andere wegen juist drukker. De combinatie met de ontwikkeling van De Suikerzijde leidt niet op voorhand tot onoplosbare problemen, maar we moeten de ontwikkelingen blijven volgen en indien nodig onderzoeken.

Ontwikkeling De Held III

Verkeer van De Held III zal grotendeels gebruik maken van dezelfde toegangswegen als De Suikerzijde. Zodra De Held III tot ontwikkeling komt, worden deze toegangswegen drukker. Op dit moment is nog niet in te schatten hoe groot die effecten zullen zijn. Dat hangt onder meer af van de ontwikkelingen in de mobiliteit, van de meer of minder intensieve invulling van De Suikerzijde en van maatregelen die we treffen. We monitoren de ontwikkelingen, zodat we problemen bijtijds onderkennen.



05 Proces en uitvoering

5.1 Status

Deze structuurvisie wordt vastgesteld als structuurvisie voor de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Waarschijnlijk gaat per 1 januari 2022 de Wet ruimtelijke ordening op in de Omgevingswet. Nadat de Omgevingswet is ingegaan, blijven de hoofdzaken van het beleid van structuurvisies gelden tot een omgevingsvisie op basis van de Omgevingswet is vastgesteld.

Deze structuurvisie is in feite een deeluitwerking van de overkoepelende omgevingsvisie The Next City. Vooralsnog gaan we ervan uit dat The Next City periodiek wordt geactualiseerd. Bij de eerste aanpassing onder de Omgevingswet krijgt The Next City dan de formele status van omgevingsvisie voor de Omgevingswet. Het meest voor de hand liggend is dat deze structuurvisie dan als 'aanhangend document' wordt gekoppeld aan die formele omgevingsvisie, al dan niet met een inhoudelijke bijstelling. Op die manier blijft de structuurvisie ook formeel doorwerken onder de omgevingsvisie. Vanwege het verschil in schaal-detailniveau ligt het niet voor de hand de structuurvisie op te laten gaan in de omgevingsvisie. Daarvoor zijn de documenten te verschillend.

5.2 Uitvoering

We proberen de randvoorwaarden neer te zetten voor een robuuste hoofdstructuur. Een ruimtelijk raamwerk dat ontwikkelingen en dynamiek faciliteert en waarbinnen de komende honderd jaar functies en activiteiten steeds opnieuw een plekje kunnen vinden. Een hoofdstructuur waarin functies niet voor de eeuwigheid vastliggen, maar waarin ruimte is voor dynamiek. In de loop van de tijd kunnen gebouwen worden gebouwd, aangepast en uiteindelijk weer worden gesloopt. Functies kunnen van kleur verschieten, zonder dat daardoor de hoofdstructuur en de leefbaarheid worden aangetast.

Dat betekent dat er ook ruimte is voor ontwikkelingen met een tijdelijk karakter. Dat kan variëren van enkele maanden tot vijftig jaar of meer. In beginsel is alles tijdelijk. Door demografische ontwikkelingen kunnen bijvoorbeeld scholen nodig zijn of overbodig

worden. Er kan dan ruimte ontstaan voor bijvoorbeeld bedrijvigheid. Of bepaalde woningtypes zijn niet meer of juist wel nodig. Ook andere mobiliteitsoplossingen kunnen de kijk op de ruimte veranderen.

Kortom, we leggen de basis voor een stadsdeel met gemengde functies, een stadsdeel dat nooit af zal zijn en altijd in beweging is. De achterliggende visie werkt daarmee veel langer door dan de formele geldingsduur van deze structuurvisie zelf.

We gaan daarmee ook uit van organische ontwikkeling. We kijken hoe de realisering loopt, hoe de vraag zich ontwikkelt en wat de verdere ontwikkelingen zijn. Van jaar tot jaar bekijken we of er nieuwe ontwikkelingen nodig zijn en waar die het beste hun plekje kunnen vinden. We hebben dus geen vooraf geplande fasering. Het is in het verleden meermaals gebleken dat langdurig vooruit plannen weerbarstig is. Door te werken met kleinere plannen kunnen we sneller en wendbaarder inspelen op actuele ontwikkelingen. Deze structuurvisie biedt steeds het kader én de kapstok voor die ontwikkelingen.

De realisering van deze structuurvisie wordt beïnvloed door vele zaken, waaronder het Stedelijk Investeringsfonds, de meerjarenprogramma's, de gebiedsprogramma's, gebiedsvisies, ruimtelijk beleid en maatschappelijk beleid. Die hebben allemaal hun uitwerking op uiteindelijke invulling van het plan: maatschappelijke behoeften en financiële slagkracht bijvoorbeeld bepalen evenzeer de ontwikkeling als opvattingen over leefbaarheid en ruimtelijke inzichten dat doen.

De realisering van het plan vergt de nodige investeringen, zowel in als buiten het plangebied. Het gaat daarbij om investeringen in bereikbaarheid, infrastructuur en inrichting van het gebied, maar ook om investeringen in voorzieningen, groen, waterbeheer, klimaatadaptatie et cetera. De gebiedsbegroting voor de komende dertig jaar moet de ontwikkeling mogelijk maken.

Financiën

Bij de groei van dit deel van de stad horen investeringen om de westkant van de stad Groningen leefbaar en bereikbaar te houden. Hiervoor moeten in de komende decennia grote investeringen gedaan worden in grote infrastructurele werken als bruggen, nieuw wijkwegen, aansluitingen van nieuwe wegen op bestaande wegen en spoorwegkruisingen. Deze investeringen lopen zoveel als mogelijk gelijk op met de ontwikkeling van de woon-, en werkgebieden, maar dat is niet altijd mogelijk. In dat geval is sprake van voorfinanciering.

In afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) zijn handvatten gemaakt om bij de indiening van een aanvraag voor een omgevingsvergunning de initiatiefnemers voor een proportioneel deel te laten meebetalen aan bovenwijkse voorzieningen als investeringen in buurtoverstijgende infrastructuur. Alle bouwprojecten profiteren immers van de infrastructuur.



Plangrens de Suikerzijde

De gemeente is van plan deze wettelijke mogelijkheid in te zetten voor de organisch vorm te geven ontwikkeling van De Suikerzijde. Daarbij is de bedoeling dat alle initiatieven binnen het gebied zoals weergegeven op onderstaande figuur een behapbare bijdrage doen ten gunste van de bovenwijkse investeringen. In een Nota bovenwijkse voorzieningen worden de spelregels voor de bijdrage nader uitgewerkt.

De juridische vertaling doen we in bestemmingsplannen en vanaf het moment dat de Omgevingswet geldt in het omgevingsplan. Het omgevingsplan zal van tijd tot tijd worden bijgesteld en aangepast om de gewenste ontwikkeling te faciliteren en in goede banen te leiden. Daarnaast maakt de Omgevingswet het gemakkelijker om ontwikkelingen te realiseren met omgevingsvergunningen, die naderhand worden verwerkt in het omgevingsplan. Voor deelgebied Noord is al een bestemmingsplan opgesteld voor de aanleg van de hoofdstructuur en een eerste deel van het bouwprogramma. Deelgebied Noord wordt daarmee officieel bestemd en in gebruik genomen voor stedelijke ontwikkelingen. De hoofdstructuur wordt vastgelegd en de vulling van het gebied met gebouwen en functies

kan beginnen. We hebben geen vastgestelde fasering, niet in de tijd en niet naar plaats.

Dit eerste bestemmingsplan biedt ruimte voor de bouw van maximaal 750 woningen en 12.500m² aan voorzieningen. Deelgebied noord heeft een omvang waarbinnen makkelijk meer programma past. Zodra duidelijk wordt hoe het gebied zich na dit eerste bestemmingsplan verder gaat ontwikkelen, worden er later, via aparte procedures onder de omgevingswet, in hetzelfde gebied meer woningen en voorzieningen toegevoegd. Op die manier wordt, met de vraag van dat moment, het gebied geleidelijk gevuld. Ook voor de rest van het structuurvisiegebied wordt te zijner tijd het omgevingsplan aangepast om de ontwikkeling te ondersteunen.

5.3 Procedure

Deze structuurvisie is voorafgegaan door verschillende andere documenten, waaronder de Structuurschets De Suikerfabriek, waarop al inspraak mogelijk was. Tevens is er een groep opgericht bestaande uit bewoners- en belangen(organisaties) uit de omgeving, die fungeert als klankbord voor plannen en ideeën.

De procedure voor deze structuurvisie doorloopt verschillende stappen. Vanaf het voorjaar van 2020 hebben we de volgende stappen afgerond:

- ter inzage legging van het voorontwerp met mogelijkheid tot inspraak en overleg voor inwoners en instanties;
- verwerking van de reacties en aanpassen van voorontwerp naar ontwerp structuurvisie;
- het ter inzage leggen van de ontwerp structuurvisie met mogelijkheid voor het indienen van zienswijzen;
- verwerking van de zienswijzen en aanpassen van ontwerp naar definitieve versie;
- formele vaststelling door de gemeenteraad, juni 2021.

Na vaststelling van de structuurvisie is er geen mogelijkheid voor bezwaar of beroep. De wet voorziet daar niet in.

Voor de structuurvisie is een milieueffectrapportage uitgevoerd (de m.e.r.). Het m.e.r.-traject heeft geresulteerd in een milieueffectrapport (het MER) inclusief twee aanvullingen, in deze structuurvisie besproken in paragraaf 4.4 en bijlage 4. Het MER loopt mee in de procedure voor de structuurvisie, maar is daar formeel geen onderdeel van. Het MER wordt ook niet als zodanig vastgesteld. Wel worden de milieuaspecten meegewogen bij keuzes en afwegingen voor de structuurvisie.

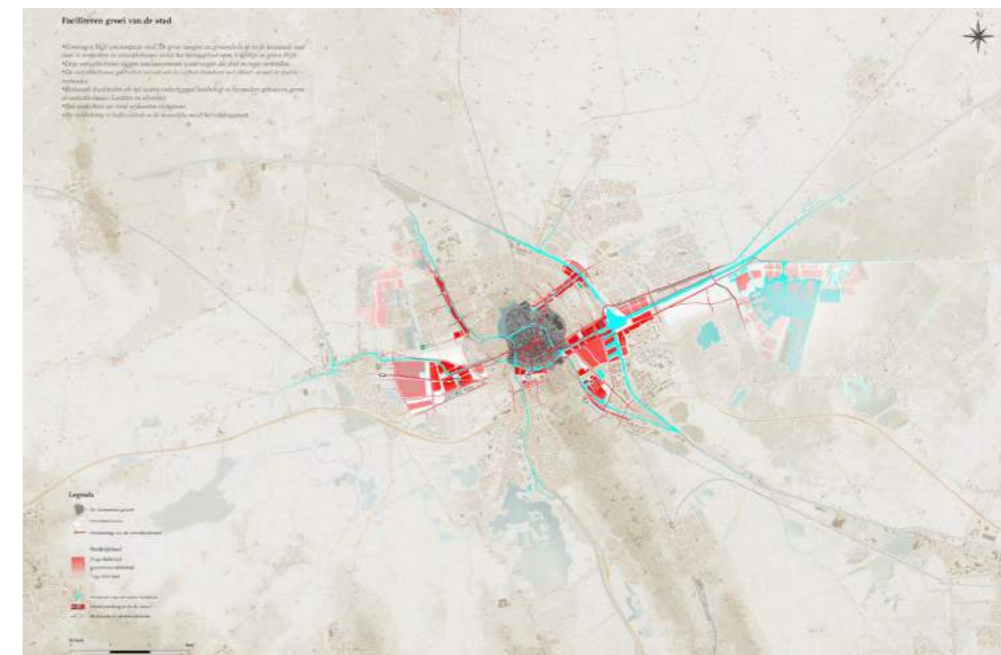


Bijlagen

1. Kader en richting: The Next City
2. Analyse
3. Toelichting op het ruimtelijk raamwerk
4. Uitkomsten milieueffectrapportage



Ontwerp-Omgevingsvisie: The Next City



Faciliteren groei van de stad

Bijlage 1 Kader en inrichting: The Next City

The Next City; het Groningse model voor stedelijke groei

Met The Next City bereidt Groningen zich voor op een groeisput naar misschien wel 250.000 inwoners uit binnen- en buitenland. Dat doet Groningen op geheel eigen wijze, door te verdichten waar het kan en te transformeren waar het moet. Altijd op een steenworp afstand van de binnenstad om compact te blijven en op loop- en fietsafstand van voorzieningen. Zo ontstaat een duurzame, gezonde en groene gemeente waarin iedere inwoner profiteert van de hoge leefkwaliteit.

Op 26 september 2018 heeft de gemeenteraad de omgevingsvisie "The Next City" vastgesteld. Daarin heeft de raad strategische keuzes gemaakt voor de toekomstige ontwikkeling van de stad, met het oog op de groei van Groningen en met het accent op de fysieke leefomgeving. Het centrale thema is de Groningse leefkwaliteit. De omgevingsvisie is een belangrijke leidraad voor de ontwikkeling van De Suikerzijde.

The Next City zal in 2020 worden aangepast om ook het grondgebied van de voormalige gemeenten Haren en Ten Boer te beslaan.

Opgave en Visie

In ranglijsten wordt Groningen vaak genoemd als een stad met een hoge woon- en leefkwaliteit, naast steden als Kopenhagen, Hamburg, Oslo en Zürich. Dat betaalt zich uit. Een aantrekkelijk leefklimaat is niet alleen cruciaal voor de eigen inwoners maar is ook een voorwaarde om (internationaal) talent naar Groningen te halen en vast te houden. Het moet een plek zijn waar mensen prettig wonen, opgroeien, studeren, ontspannen, ouder worden en uitgaan.

Groningen is een stad met een groot en gevarieerd aanbod aan cultuur, horeca en andere voorzieningen op loop- of fietsafstand en een historisch en aantrekkelijke binnenstad in een cultuurhistorisch aantrekkelijk landschap. Een stad met deze kwaliteiten is economisch ook aantrekkelijk. Niet voor niets koos Google voor de Eemshaven met de stad Groningen dichtbij.



De werkgelegenheid groeit mee in stad en regio



De groeiende stad blijft leefbaar en aantrekkelijk voor alle inwoners



De energietransitie wordt versneld



Iedereen doet mee en helpt mee in een groeiende stad

Over 10 tot 15 jaar is de gemeente Groningen gegroeid naar misschien wel 250.000 inwoners. Een belangrijke strategische keuze is dat we die groei op willen vangen in de bestaande stad. Dat brengt een heel stevige ontwikkelopgave met zich mee: in de schaarse beschikbare ruimte moet veel gebeuren.

De oververhitte woningmarkt zorgt voor een tekort aan passende woningen. Er zijn in Groningen te weinig woningen om iedereen die dat wil een plek in de gemeente aan te kunnen bieden. De komende decennia moeten er 20.000 nieuwe woningen gebouwd worden. Daarbij houden wij vast aan het ontwerpprincipes van de compacte stad. De woningbouwopgave programmeren we daarom voor tweederde in de bestaande stad. Zo breidt Groningen haar footprint niet uit en blijft de leefkwaliteit op peil. We koesteren het landelijk groen en kiezen voor verdichting en voor de transformatie van voormalige bedrijventerreinen en industriegebieden in de bestaande stad.

Voor de verdichting in de bestaande stad kijkt Groningen nadrukkelijk naar de ontwikkelzones. Dat zijn bedrijventerreinen en industriegebieden langs belangrijke waterwegen, het terrein van de voormalige suikerfabriek en stedelijke knooppunten als het stationsgebied. Het terrein van de voormalige suikerfabriek leent zich uitstekend voor de beoogde ontwikkeling van een compacte stad.

Grootschalige ingrepen in de infrastructuur ondersteunen deze ontwikkeling. Zo neemt de gemeente samen met Rijk en provincie de ringwegen op de schop en wordt het Hoofdstation een hub waar nieuwe stedelijke functies met veel bezoek uit de regio een plek kunnen krijgen.

Intensiveren en verdichten in een bestaande stad brengen meer mobiliteit en parkeerdruk met zich mee. In de kern organiseren we de bereikbaarheid van stad en regio met een integraal vervoerssysteem met alle modaliteiten: voetganger, fiets, bus/trein en auto. De basis is een samenhangend stelsel van rechtstreekse en aantrekkelijke looproutes, veilige snelle en comfortabele fietsverbindingen, hoogwaardig openbaar vervoer en een autonetwerk met voldoende capaciteit. Ons uitgangspunt is: "Te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer als het kan, met de auto als het moet". Parkeren voor de deur is geen automatisme meer. Immers: elke parkeerplaats minder is 10 vierkante meter openbare ruimte erbij.

Hoge leefkwaliteit is voor Groningen verbonden aan een ongedeelde en inclusieve stad waar iedereen naar vermogen kan

deelnemen. Gemengde woonwijken en voldoende werkgelegenheid voor alle opleidingsniveaus zijn daarvoor noodzakelijke voorwaarden. Groningen wil een gemeente zijn die verbindt en sociale tegenstellingen verkleint. Groningen is een stad met twee gezichten. Naast de kansrijke, hoogopgeleide bevolking zijn er bijna 10.000 mensen met slechte perspectieven op de arbeidsmarkt en 17.000 huishoudens met een laag inkomen. In de stad groeit één op de vijf kinderen op in armoede. In een inclusieve samenleving die niemand uitsluit en waar iedereen naar vermogen meedoet, is plaats voor mensen uit kwetsbare doelgroepen met specifieke behoeften op het gebied van onder andere wonen en zorg. In The Next City zoeken wij nadrukkelijk de mogelijkheid om met ruimtelijke thema's ook sociale thema's aan te pakken. Sociale vernieuwing kan worden aangejaagd met stedelijke ontwikkeling: groen, water, openbare ruimte, voorzieningen, historische gebouwen en straten, verstilte plekken, parken en pleinen geven kleur aan de omgeving en de beleving van bewoners en bezoekers. Zorg en aandacht voor de leefkwaliteit dragen dus bij aan het welbevinden, sociale ontmoetingen en de gezondheid van de Groningers. Dat geldt zowel voor de binnenstad als voor de andere wijken. Leefkwaliteit begint bij de voordeur: daar vinden de meeste sociale ontmoetingen plaats. Mensen willen niet alleen zijn en binnen zitten. Ze willen erop uit, elkaar ontmoeten, even een praatje maken, bewegen, gezond blijven.

Groningen zet daarmee hernieuwd in op gemengde wijken met een evenwichtig woningprogramma. Zo sturen we bijvoorbeeld op minimale percentages voor sociale huurwoningen bij nieuwbouw en meer woningen voor middeninkomens. Gemengde woonmilieus stimuleren het aangaan en onderhouden van sociale contacten.

Vanaf 2019 worden nieuwbouwwoningen niet langer aangesloten op het aardgasnet. Het afbouwen van de gaswinning in Groningen is een unieke kans om de transitie naar duurzame energiebronnen te versnellen. Bij de versterking van dorpen, van huizen en in de nieuwbouw kunnen we nu alles in één keer energieneutraal en klimaatbestendig maken.

Samenvattend zijn de belangrijkste opgaven voor de gemeente de volgende:

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

Voor het invullen van de opgaven formuleert de Next City een flink aantal uitgangspunten. Hieronder geven we de uitgangspunten die het meest relevant zijn voor de ontwikkeling van De Suikerzijde.

Groei van de stad

- We houden vast aan de compacte stad en bouwen niet extra in buitengebied.
- We ontwikkelen langs radialen die stad en ommeland verbinden.
- We benutten de ontwikkelzones om de wijken aan elkaar te hechten.
- We ontwikkelen alleen gemengde stedelijke gebieden; binnen deze gebieden is differentiatie mogelijk.
- We benutten bestaande kwaliteiten en cultuurhistorische waarden.

De groeiende stad blijft leefbaar en aantrekkelijk voor alle inwoners

- We ontsluiten de belangrijke groengebieden beter.
- We gebruiken bij nieuwe ontwikkelingen het bestaande landschap als onderlegger.
- We versterken de (langzame) verbindingen tussen gemeente en ommeland.
- We bereiden ons voor op een veranderend klimaat en de effecten daarvan
- Cultuur is en blijft een van de belangrijkste pijlers van de stad.

De werkgelegenheid groeit mee in stad en regio

- We scheppen ruimtelijke voorwaarden voor economische groei.
- We transformeren ontwikkelzones naar binnenstedelijke gemengde woonwerkgebieden.
- We ontwikkelen multifunctionele nieuwe werklocaties en houden daarbij rekening met aard en omvang van bedrijven.
- De verruimde binnenstad blijft ons economisch hart.
- We scheppen de juiste randvoorwaarden voor de vele studenten en kenniswerkers uit Nederland en de hele wereld.
- De identiteit van onze stad blijft de belangrijkste economische motor

Energietransitie

- Alle nieuwbouw wordt aardgasloos en energieneutraal.

Iedereen doet mee en helpt in een groeiende stad

- We versterken de kwaliteit van de wijkcentra en maken de wijken, inclusief de wijkcentra, beter zichtbaar en vindbaar. We verbeteren de verbinding tussen binnenstad, wijkcentra en ommeland.
- We zorgen voor gemengde wijken met verschillende typen woningen aansluitend bij verschillende doelgroepen.
- We zetten gericht in op fysieke maatregelen die participatie, ontmoeting en sociale contacten in de wijken stimuleren.

Strategieën

Op basis van de hierboven besproken uitgangspunten benoemt de Next City de volgende voor de ontwikkeling van het terrein van de voormalige suikerfabriek relevante strategieën.

- We kiezen voor verdichting om de stad compact te houden. Vooral de ontwikkelzones, stedelijke knooppunten en de voorzieningencentra zien we als plekken voor verdichting. Hoogbouw is daarbij een mogelijkheid.
- Bij de ontwikkeling naar gemengde, verdichte gebieden zorgen we ervoor dat deze gebieden aantrekkelijk blijven om te verblijven en in te investeren. We geven veel aandacht aan de ruimtelijke kwaliteit en de beleving vanaf het maaiveld. Verdichting gaat samen met intensief beleefbaar groen en water.
- We transformeren huidige of voormalige bedrijventerreinen (geleidelijk) tot binnenstedelijke wijken met een mix van wonen, werken, verblijven, voorzieningen en sport. Om het woningtekort te verminderen geven we prioriteit aan het terrein van de voormalige suikerfabriek, Eemskanaalzone en de Reitdiepzone.
- Onze investeringen in infrastructuur richten we op de bereikbaarheid van de ontwikkelzones en belangrijkste verdichtingsgebieden. Doorgaand verkeer tussen wijken neemt in de toekomst vaker de ring om zo de geluids- en milieubelasting in de wijken terug te dringen. We geven ruim baan aan de fiets en aan voetgangers. We realiseren nieuwe slimme fietsroutes en verbeteren bestaande verbindingen, in de stad en met de regio. We stimuleren het Openbaar Vervoer en zorgen dat dit een aantrekkelijk alternatief blijft voor de auto.
- We ontwikkelen adaptief: we maken kleine deelplannen. Zo kunnen we snel schakelen als de omstandigheden en de opgave veranderen.
- We richten de openbare ruimte in de wijken zo in, dat deze

prettig is voor iedereen en uitnodigt tot ontmoeten, spelen en bewegen. Veilig, gezond, toegankelijk en senior- en kindvriendelijk. Dat doen we samen met de verschillende gebruikers. We stimuleren onze bewoners om actief mee te doen aan het verbeteren van de eigen leefsituatie. Bij de inrichting van de eigen straat, buurt of wijk en om ideeën te leveren voor sport, spel en recreatie.

- Daarbij geven we ruimte aan de straat als prettige, mooie en groene leefomgeving. De auto heeft niet langer de eerste rechten op het gebruik van de openbare ruimte. Bij nieuwe woningbouwlocaties willen we daarom zoveel mogelijk parkeeroplossingen op eigen terrein zien.
- In onze watervisie hebben we de ambitie geformuleerd om Groningen als stad aan het water te presenteren. We gaan het water beter beleefbaar en bereikbaar maken voor onze inwoners en bezoekers. Enkele locaties in de stad lenen zich voor de aanleg van (meer) natuurvriendelijke oevers. Verder gaan we de kwaliteit van de bestaande woonschepen op het water verbeteren, meer levendigheid op het water creëren, de kansen voor recreatie vergroten en meer aandacht creëren voor de economische waarde van water.
- We willen groen meer onderdeel maken van de stad, meer groene routes creëren en meer aandacht voor ecologie. Hoe groter de betekenis van groen, hoe groter de bijdrage aan de leefkwaliteit. Dat geldt ook voor bijvoorbeeld bermen en omheinde sportparken.
- In de ontwikkelzones houden we voldoende ruimte beschikbaar voor betaalbare locaties met flexibele huurvoorwaarden voor startende bedrijvigheid. Hier faciliteren we ook de banen van morgen.
- Om het netwerk van ondernemers te verbeteren faciliteren we initiatieven voor meer ontmoetingsplaatsen (third spaces), innovatiewerkplaatsen, broedplaatsen en bedrijfsverzamelconcepten.
- We streven naar werklocaties die goed kunnen inspelen op de behoefte aan nieuwe, flexibele werkmilieus: goed bereikbare ontmoetingsplaatsen met goede voorzieningen, snelle (digitale) verbindingen en tijd- en plaatsonafhankelijk werken.
- In gemengde gebieden horen ook functies als daghoreca en winkels.
- We zorgen voor gemengde wijken met verschillende typen woningen aansluitend bij verschillende doelgroepen.
- Veel van de toekomstige bewoners zijn millennials en gezinnen. Zo'n 60 procent van de woningen wordt bewoond door alleenstaanden en dit aandeel neemt verder toe. We zorgen voor passend aanbod voor deze doelgroepen: de

woningen en de woonomgeving moeten aansluiten bij de woonwensen van deze groepen.

- In de nieuwe ontwikkelgebieden stellen we per gebied minimumpercentages vast voor schaarse woningen in de sociale huur en voor middeninkomens.
- We streven naar een evenwichtige spreiding van de huisvesting van bijzondere doelgroepen over de gemeente, zoals kwetsbare personen, statushouders, wonen/zorg en urgente woningzoekenden.
- Onze voorzieningen zoals sport- en culturele voorzieningen groeien mee met de bevolkingsgroei. We sluiten aan bij de specifieke behoefte in de wijken.
- Per gebied streven we er in principe naar primair onderwijs aan te bieden binnen een straal van 1 kilometer afstand. We ontmoedigen halen/brengen van kinderen per auto bij de scholen.
- We gaan maatschappelijk vastgoed beter benutten (programmering) en beter bezetten. Niet elke buurt heeft behoefte aan precies dezelfde voorzieningen. Dat is maatwerk.
- Evenementen dragen bij aan de leefkwaliteit en economische vitaliteit van Groningen. We willen onze positie als evenementenstad verder versterken, waarbij we ook rekening houden met het draagvlak onder inwoners gelet op bijvoorbeeld geluidsoverlast en bereikbaarheid. De geluidsbepalingen voor evenementen zullen uiteindelijk in het omgevingsplan worden vastgelegd.
- We faciliteren een duurzame groei van de gemeente: alle nieuwbouw is energieneutraal, aardgasloos en klimaatbestendig.
- We maken energieplannen per wijk en zetten in op systemen voor warmteopslag (WKO), groene elektriciteit en andere nieuwe technieken. Elektrisch rijden en rijden op waterstof hebben de toekomst. Wij stimuleren dat er een laad- en tankinfrastructuur komt ten behoeve van elektrisch rijden en op waterstofgas. Zonne-energie blijven we actief stimuleren. Daken, gevels en tuinen lenen zich bijvoorbeeld uitstekend voor vergroening en het opwekken van zonne-energie. Met name daken op bedrijventerreinen en in ontwikkelzones lenen zich goed voor zonne-energie. We willen dat bewoners en ondernemers zoveel mogelijk energie duurzaam en lokaal opwekken. Slimme systemen zoals smart grids stimuleren we. Naast technische maatregelen zetten we in op bewustwording en gedragsverandering.
- We kijken bewoners, bedrijven en samenwerkingspartners nadrukkelijk aan hoe zij ook een bijdrage kunnen leveren aan het leefbaar en aantrekkelijk houden van onze gemeente

en hun eigen straat, wijk, buurt of dorp. Met initiatieven en ideeën van de eigen bewoners versterken we de eigen identiteit en het karakter van elk gebied.

- We maken Groningen klimaatbestendig door groen te versterken en water slim af te voeren. We vergroenen gebieden en gebouwen met hittestress, bijvoorbeeld met groene daken. We hebben de gebieden in beeld die bij hevige buien overstromen.
- We stellen een uitvoeringsprogramma klimaatadaptatie op.
- Innovaties en groene bedrijven passen goed bij onze economische structuur. We stimuleren bedrijvigheid meer te vergroenen.
- Corporatieve en gemeentelijke projecten en investeringen koppelen en verbinden we aan leefbaarheids-, gezondheids- en/ of overlastopgaven. Investeringen in verduurzaming, nieuwbouw en onderhoud dragen bij aan de leefbaarheid, zeker als deze worden gecombineerd met investeringen in de openbare ruimte.
- Voor 2025 zetten we in op 100% hergebruik (circulariteit) van de afvalstromen waar we regie over voeren. Deze ambitie realiseren we door een verdere versterking van ons voorzieningenniveau en door in te spelen op innovatieve ontwikkelingen.
- We zetten gericht in op fysieke maatregelen die participatie, ontmoeting en sociale contacten in de wijken stimuleren. We stimuleren dat mensen meer regie gaan nemen over hun eigen woon- en leefsituatie. Dat is goed tegen eenzaamheid, tweedeling en brengt bevolkingsgroepen bijeen. We willen dit doen door versterking van de wijkcentra, groen en concentraties van voorzieningen op loopafstand. Ook cultuur in de wijk, bijvoorbeeld erfgoed, kan daaraan bijdragen. Voor maatschappelijke activiteiten en ontmoeting zoeken we ook aansluiting bij niet-gemeentelijk vastgoed, zoals verzorgingstehuizen, scholen, bibliotheken, bedrijven. Veel maatschappelijke voorzieningen hebben een stedelijke functie die ook raakt aan de fysieke leefomgeving. Het is van belang hierbij een goede integrale aanpak te waarborgen.
- Sociale cohesie en kleinschaligheid zijn belangrijk zodat mensen elkaar kennen en zich om elkaar bekommeren.





Bijlage 2: Analyse

Algemeen

In deze bijlage onderzoeken we in hoofdlijnen de diverse aspecten van het plan en van het plangebied. Het gaat hier vooral om een beschrijving van de bestaande situatie. Op onderdelen is een uitgebreidere omschrijving opgenomen in het milieueffectrapport.

Landschap en ruimtelijke structuur

Eeuwenlang hebben de stad en het omliggende landschap zich laag voor laag ontwikkeld. Daaruit zijn soms voor iedereen herkenbare kwaliteiten ontstaan, zoals het unieke Groningse Wierdenlandschap en bijzondere stadswijken als de Hortusbuurt. Maar er zijn ook complexe infrastructurele plekken ontstaan waar de herkenbaarheid van het landschap ver naar de achtergrond is geraakt.

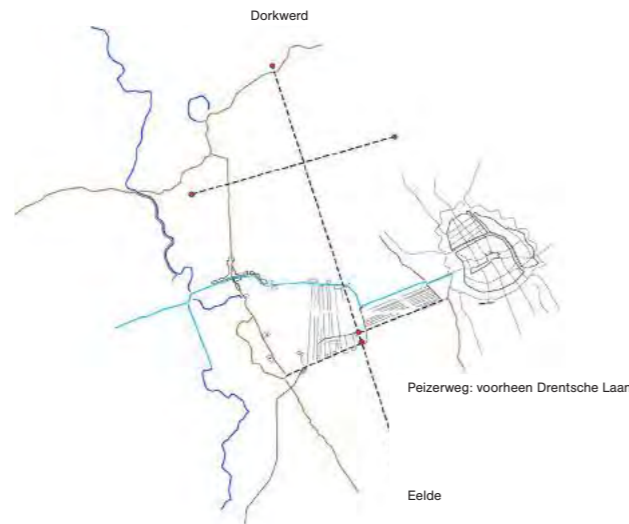
Herkenbaarheid van het landschap of de structuur van het landschap zorgt vaak voor betekenisvolle plekken die worden geassocieerd met 'ruimtelijke kwaliteit'. In de opgave voor een gebiedsontwikkeling is het van belang om een goed begrip te hebben van de ontwikkelingslagen waaruit een gebied is opgebouwd. Vervolgens kunnen daarmee de gebiedseigen structuur en identiteiten worden benut, versterkt of opnieuw in beeld gebracht.

Het prehistorische landschap

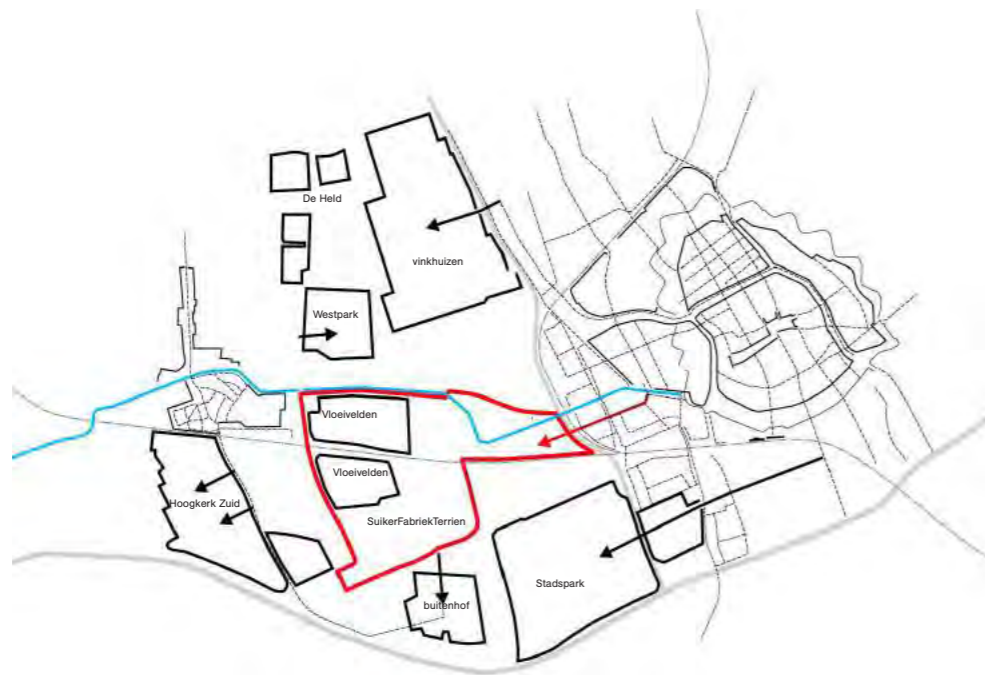
Van oorsprong ligt de westflank van Groningen in een overgangsgebied tussen de Drentse zandruggen en het Groningse krek- en wierdenlandschap. Betekenisvolle gebieden in de omgeving zijn bijvoorbeeld het Nationaal Landschap Middag Humsterland en het waterbergingsgebied van de Drentse Onlanden. Binnen het terrein dat bij de voormalige suikerfabriek hoort is nog een reliëf zichtbaar van het prehistorische krekensysteem en enkele resten van terpen (de Hege Vier) die archeologisch hoog gewaardeerd worden.

Middeleeuwen en vroege stadsuitleg

In de Middeleeuwen, de 'tweede tijdslaag' van het cultuurlandschap, is het prehistorische landschap systematisch ontgonnen en verkaveld, waarbij soms de oude lijnen werden gevolgd en soms



De typerende slootverkeveling in polder de Verbetering, met de as Eelde - Dorkwerd als ontginningbasis. De typerende 'knik' in De Drentsche Laan (nu Peizerweg) stamt al uit deze krijtlijnen van de polderverkeveling.



Aan de Westkant van de binnenstad is de stadsuitleg fragmentarisch verlopen. Het voormalige terrein suikerfabriek en het Stadspark werden als eerste, als losse enclaves aan de stad gelegd. In de periodes daarna hebben o.a. na-oorlogse wijken en buitenwijken zich als losse eenheden om het (niet-openbare) terrein van de voormalige suikerfabriek heen geschaard.

nieuwe lijnen werden getrokken. De polder De Verbetering werd aangelegd vanuit een rechte lijn tussen Dorkwerd en Eelde als ontginningbasis. De westkant van de polder werd vanuit het Hoendiep verkaveld met sloten in noord-zuidrichting. De oostkant (het huidige Voorterrein) werd in oost-westrichting verkaveld.

Zowel de structuren van de stad (destijds bestaand uit de huidige binnenstad en de Hortusbuurt) als van het landschap waren in deze tijd nog relatief helder en eenvoudig van aard. Typerend zijn de 'lange lijnen' van de binnenstad en de Hortus waar de stratenpatronen zijn ingegeven door de onderliggende verkeveling. De stadswijken van toen zijn met hun eenvoudige patroon nu nog steeds gebieden van bewezen kwaliteit, met diverse woonmilieus, krachtige openbare ruimtes en verschillende typen binnenhoven.

De twintigste en eenentwintigste eeuw

Inmiddels is rondom de terreinen van de suikerfabriek een soort gordel van losse stads- en dorpsdelen gegroeid. De 20e eeuw kenmerkte zich door stevige groei, met stadswijken en industrie, naoorlogse wijken en buitenwijken. Aan de westkant van de stad verliep dit proces in de vorm van ruimtelijke fragmenten die niet meer zoals in de 19e eeuw één samenhangende structuur vormden. Zo ontstonden het Stadspark en de terreinen van de suikerfabriek als enclaves aan de stad. De suikerfabriek trok nieuwe bedrijvigheid aan: aan het Hoendiep en aan de Peizerweg. Om het terrein heen zijn in latere periodes naoorlogse wijken ontstaan als Vinkhuizen en Hoogkerk Zuid. Daarna ontstonden de buitenwijken Buitenhof en de Held.

Het geheel van oude bebouwingstypologieën en nieuwere buurt- en groenfragmenten heeft geleid tot veel verschillende identiteiten rondom de terreinen van de voormalige suikerfabriek. Daar zitten betekenisvolle bouwvormen en plekken tussen, maar er is niet een samenhangend geheel ontstaan. De verschillende identiteiten hebben veelal geen onderlinge relatie: de Peizerweg is heel anders dan de Buitenhof.

Het terrein van de voormalige suikerfabriek was en is een afgesloten plek in de stad, voor het grootste deel ontoegankelijk en niet aangesloten op de directe omgeving. Al meer dan tien jaar ligt het terrein voor het grootste deel braak, ingesloten tussen bedrijventerreinen, wegen, kanalen en de achterkanten van lintbebouwing. Verschillende initiatieven hebben een begin gemaakt met het doorbreken van het isolement. Op het voorterrein, waar de oorspronkelijke fabrieksbebouwing stond, is gewerkt aan een tijdelijke stad als voorbode van toekomstige ontwikkelingen. In een noordelijk gedeelte van het terrein geeft opleidingscentrum Terra



Barrières

Op dit moment zijn er verschillende barrières die de toegang tot de Suikerzijde moeilijker maken. Bij de ontwikkeling van de Suikerzijde wordt o.a. voorzien in een onderdoorgang onder de Westelijke Ringweg en het spoor, in een spooronderdoorgang centraal in het gebied en in bruggen over het Hoendiep. De toegankelijkheid van de vloeivelden is een meer lokale opgave, die bij de uitwerking van de deelgebieden verder vorm krijgt.



Het fijnmazig weefsel als onderlegger

Een fijnmazig weefsel vormt de onderlegger voor de Suikerzijde. Dit weefsel kan in het uiteindelijk gebruik allerlei gedaantes aannemen: van stadsboulevard tot woonstraat tot steeg. Het kan zich ook verder vertakken binnen de getekende blokkenstructuur als daartoe aanleiding is. In oranje is de aanzet getekend voor een hoofdstructuur voor langzaam verkeer, waarop de OV-structuur en de autostructuur in tweede en derde instantie aanhaken. In de volgende fase wordt deze nader uitgewerkt.

invulling aan land-making, een laboratorium voor innovaties op het gebied van onderwijs, voedsel, energie en bio-cultuur.

Bij de laag van het verstedelijkt landschap hoort ook het fabrieksterrein zelf. Kenmerkend is de tweedeling van enerzijds het verharde terrein waar de gebouwen stonden en de productieprocessen plaatsvonden (het voorterrein) en anderzijds het terrein waar de vloeivelden lagen waar het spoelwater (met aarde: de tarra) na het wassen van de bieten heen werd getransporteerd. De bebouwing op het voorterrein is grotendeels gesloopt. Het Zeefgebouw, de oude schoorsteen en het Werkplaatsgebouw zijn nog behouden. Onder het maaiveld liggen de fundamenten van de oorspronkelijke fabriek. Aan de overzijde van het Hoendiep stond vroeger ook nog een gebouw (de Pulpbrokjesloods). Toelevering van de suikerbieten vond tot in de jaren '70 plaats vanaf het Hoendiep. Later kwam er een eigen aftakking van het spoor en een eigen op- en afrit vanaf de Westelijke Ringweg. De gebouwen, de terreinvloer met kade en de fundamenten vormen de basis voor de ontwikkeling en identiteit van het voorterrein.

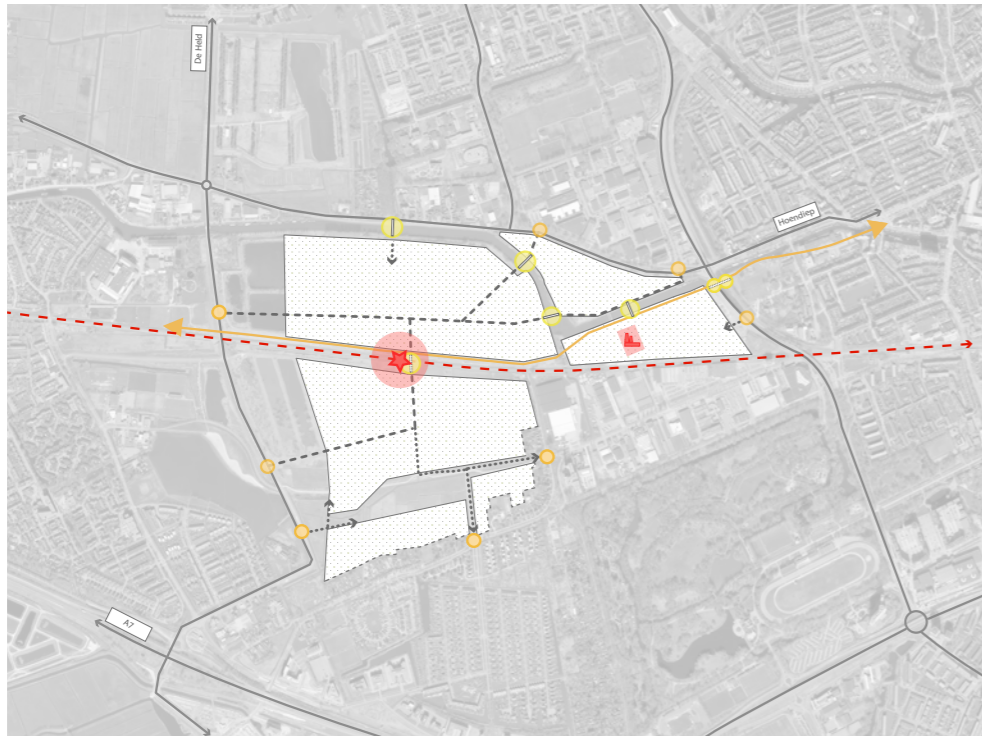
Ten westen van het voorterrein lagen de vloeivelden. De bassins zijn gecreëerd door het opwerpen van dijken. De bassins werden gedurende aan aantal jaren gevuld en daarna een periode met rust gelaten. Eens in de zoveel jaar werden de bassins geleegd en vervolgens opnieuw met tarra gevuld. Hoewel in wezen sprake was van een industrieel proces kregen het terrein en de bassins al snel een groen aanzien. Na het staken van de fabrieksactiviteiten is het systeem van tarra- c.q. wateraanvoer tot stilstand gekomen en is een deel van de vloeivelden verland.

Verkeer

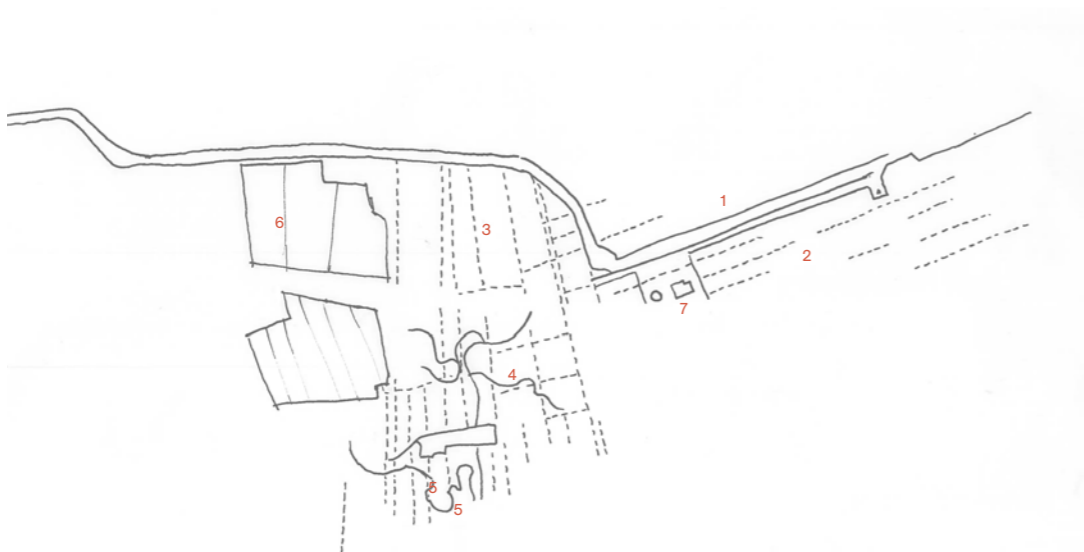
Het voormalig fabrieksterrein van de suikerfabriek was van oudsher niet ontsloten voor publiek verkeer. Nog steeds is de ontsluiting van het terrein minimaal. Dit geldt voor alle vervoerssoorten: langzaam verkeer, openbaar vervoer en auto's.

Langzaam verkeer

Fietsers kunnen het gebied doorkruisen via het fietspad De Verbetering, dat in 2015 in gebruik is genomen en dwars door het deelgebied Zuid loopt. Het fietspad loopt in het verlengde van de Peizerweg parallel aan het spoor naar de Ruskenveense plas. Verder kunnen zowel fietsers als voetgangers en fietsers het voorterrein bereiken via de tijdelijke brug over het Hoendiep



Gebiedsentrees.



Hoofdelementen cultuurhistorische karakteristieken schematisch weergegeven.

1. Het Hoendiep
2. Oost- West Verkavelingsrichting voorterrein
3. Middeleeuwse polderverkaveling, 'De verbetering'
4. Kreekenstructuur
5. Archeologisch monument, 'De Hegevier' (restanten van vier Wierden)
6. Vloevelden, 20e eeuwse industrieel landschap
7. Bebouwing

Openbaar vervoer

Er lopen geen busverbindingen over De Suikerzijde. Ten zuiden van het plangebied ligt wel de HOV-as West, met een hoogfrequente busverbinding tussen Hoofdstation en P+R Hoogkerk. Ook ten noorden van het plangebied rijden bussen. Over het Hoendiep rijden lijn 8 van Centrum naar Hoogkerk, lijn 18/182/183/184 van Vinkhuizen naar P+R Hoogkerk.

De spoorverbinding Groningen – Leeuwarden snijdt in oost-westelijke richting door het plangebied. Dit deel is nog enkelspoor. Een verdubbeling wordt op termijn niet uitgesloten. Het spoor heeft nu geen functie voor het plangebied. Een station ter plaatse van De Suikerzijde zou een waardevolle en zeer wenselijke toevoeging voor dit nieuwe stadsdeel en de gehele westflank van de stad zijn.

Auto

Het voorterrein is te bereiken vanaf een rotonde onder de westelijke Ringweg. Het gebied daarachter is voor auto's niet tot nauwelijks ontsloten. Rond het plangebied liggen de volgende wegen:

- Noord: Hoendiep
- Oost: Westelijke Ringweg
- Zuid: Peizerweg en Hunsingolaan
- West: Johan van Zwedenlaan

De provincie Groningen en gemeente Groningen onderzoeken verbetering van de doorstroming op de Westelijke Ringweg door het opheffen of ongelijkvloers maken van de kruisingen. De Zuidelijke Ringweg wordt de komende jaren geheel aangepast. De woningbouwontwikkeling op de Held III gaat gepaard met een nieuwe noord-zuidverbinding die aansluit op de N355 richting Aduard.

Cultuurhistorie en archeologie

Het plangebied ligt deels op van de rug van Tynaarlo en deels in het stroomgebied van de Drentse Aa, ten westen van de Hondsrug. Via de Lauwers, de Oude Riet en het Reitdiep breidde het estuarium van de Lauwers zich vanaf 700 na Chr. landinwaarts uit. Vanaf de 11e eeuw werd daardoor in het plangebied klei afgezet over het dalende veen en ontstond een schiereiland van veen tegen de flank van de rug van Tynaarlo in een omgeving van kleiige gronden. In de zone op en rond de zandrug zijn sporen te verwachten uit de gehele prehistorie, met de oudste sporen op de zandrug zelf. Waar het zand is afgedekt door de veenlaag kunnen vindplaatsen goed geconserveerd zijn en is wellicht nog organisch materiaal terug te

vinden. Waar voor de vloeivelden is gegraven tot in het dekzand of de keileemlaag is de archeologische verwachtingswaarde echter laag. Het grootste deel van het terrein is van oorsprong een veengebied. Ondanks dat het natte veengebied minder geschikt leek voor bewoning, zijn er wel vijf woonterpjes aangetroffen, de zogenaamde Hege Vier (de vijfde is er later 'bij' gevonden). Ze zijn aangewezen als gemeentelijk archeologisch monument.

Het gebied herbergt restanten uit de Tweede Wereldoorlog, zoals Het krekensysteem uit deze periode is ten zuiden van de spoorlijn deels nog in het landschap zichtbaar. In de ondergrond bevinden zich ook daar nog steeds geulen en oeverwallen, met in het noorden van het plangebied mogelijk archeologische vindplaatsen uit ijzertijd. Er kunnen zich ook nog andere nederzettingen in het gebied bevinden. Het voorterrein heeft een lage archeologische verwachtingswaarde, voornamelijk doordat door de bodemverstoringen potentiële vindplaatsen en vondsten vernietigd kunnen zijn.

Het gebied herbergt restanten uit de Tweede Wereldoorlog, zoals een relatief onbeschadigde bunker en restanten van loopgraven. Om de stad Groningen hebben de Duitsers in de periode 1940-1944 een aantal verdedigingswerken aangelegd. Op het terrein van De Suikerzijde bevonden zich loopgraven met bunkers en wapenopstellingen. Tegelijkertijd betekent dit dat zich in het gebied nog niet-gesprongen explosieven kunnen bevinden. Een deel van het gebied is op basis van onderzoek al geheel of gedeeltelijk vrijgegeven.

Ecologie

Natura-2000 en Natuurnetwerk Nederland

Het plangebied maakt geen deel uit van een Natura 2000-gebied of van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). In de directe omgeving van het plangebied bevinden zich geen wettelijk beschermde gebieden waarop een ingreep in de vorm van bebouwing een negatief effect zou kunnen hebben. Het meest nabijgelegen wettelijk beschermde Natura 2000-gebied, het Leekstermeergebied, ligt circa 2 km van het plangebied.

De Peizermeden (onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur) bevindt zich op circa 1 km van het plangebied.

Stedelijke Ecologische Structuur (SES)

Aan de westkant grenst het plangebied aan de groene strook langs de Johan van Zwedenlaan met daar direct aan vast de Ruskenveense zwemplas. Beiden zijn SES-gebieden. Het plangebied is grotendeels open en onbebouwd en wordt alleen

doorsneden door de spoordijk Groningen - Leeuwarden. Hier liggen kansen om de Stedelijke Ecologische Structuur (SES) verder te versterken.

Het Stadspark is een Ecologisch Kerngebied Groen. Langs het Hoendiep schetst de SES de 'Verbinding Eelderbaan-Stadspark'. De Eelderbaan is de groene strook ten noorden van het plangebied langs de westrand van de wijk Vinkhuizen. De verbinding over De Suikerzijde naar het Stadspark of andere SES-gebieden loopt momenteel min of meer dood aan de oost- en zuidkant vanwege met name de aanwezige industrieterreinen en andere bebouwing

Ecologische waarden

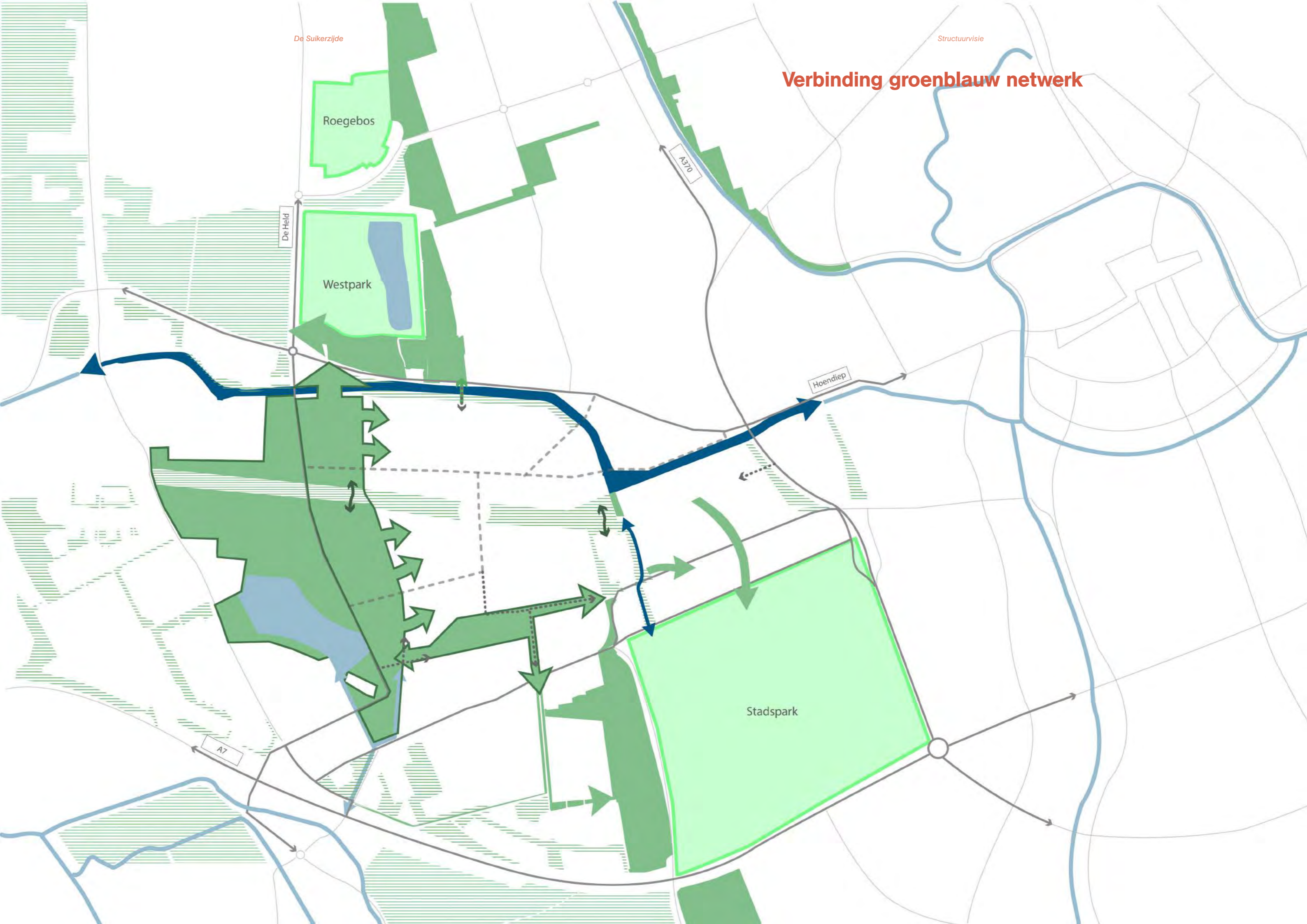
De ecologische waarden van het gebied zijn de afgelopen jaren veranderd.

De waterplassen en bezinkingsvelden stonden bijvoorbeeld bekend om hun grote vogelrijkdom, met bezoek van bijzondere broedvogels. Na het staken van de bedrijfsvoering is een groot deel van het gebied droog komen te vallen en is de gehele waterhuishouding veranderd. Dat heeft zijn weerslag gehad op de aanwezigheid van bepaalde soorten. Ecologisch onderzoek uit 2018 toont aan dat er nog steeds een aantal wettelijk beschermde en bijzondere natuurwaarden aanwezig zijn. Een deel van de voormalige vloeivelden is foerageergebied voor vleermuizen en er is een broedpopulatie van de Geoorde Fuut. Ook zijn er sloten die dienen als voortplantingswater en leefgebied voor de Poelkikker.

Op basis van onderzoeksgegevens is door duidelijk geworden dat de compensatieopgave voor vleermuizen en geoorde futen in totaal ca 14 hectare optimaal foerageergebied bedraagt. Verlies aan foerageergebied moet worden gecompenseerd binnen het bereik van de betreffende vleermuizenpopulaties. Wij zien goede mogelijkheden om deze natuurwaarden op een andere plek hoogwaardig te compenseren.

Een aantal van de deels verlande vloeivelden in deelgebied zuid wordt heringericht volgens de randvoorwaarden die voor de vleermuizen gelden. Door tevens rekening te houden met randvoorwaarden voor de geoorde fuut, kan het gebied geschikt worden gemaakt voor alle soorten waarvoor compensatie nodig is. Hier wordt met de aanleg van dit compensatiegebied nu ca 7 hectare geschikt gebied gerealiseerd. Voor het resterende deel van de compensatieopgave is een ontwerp uitgewerkt voor het nabijgelegen weilandengebied ten westen van het Westpark. Omdat hier ook weidevogels zitten, is met de inrichting zo goed mogelijk rekening gehouden wordt met alle genoemde soorten

Verbinding groenblauw netwerk



inclusief de weidevogels. Hiervoor is ondertussen ontheffing aangevraagd. Onderdeel van de ontheffingsaanvraag is een uitgewerkt compensatieplan waarin beschreven wordt hoe en waar broedgebied en foerageergebied zal worden gecompenseerd. De weidepercelen in het zuidelijk deelgebied van De Suikerzijde kenmerken zich nog door broedvogels als kievit, grutto, scholekster, knobbelzwaan en wilde eend. De sloten die de weiden scheiden zijn een levensbiotoop voor amfibieën.

Groen

Het gebied is qua groen op dit moment op te delen in een aantal gebieden. Het Hoendiep-Zuid is het zuidelijk deel van het bedrijventerrein Hoendiep. Er bevindt zich hier in beperkte mate groen. Er bevinden een groenstroken en bomen langs de wegen Hoendiep en Energieweg. Het voorterrein van suikerfabriekterrein is een nagenoeg geheel versteend en gedeeltelijk bebouwd terrein. Hier is weinig groen te vinden en biedt mogelijkheden. De achterliggende vloeivelden waren qua groen ook zeer beperkt, het was immers industrieel terrein. Enkel langs het Hoendiep staan bomen en houtopstanden. In dit gebied zijn na de sluiting van de fabriek de groenwaarden in de afgelopen 10 jaar veranderd en is vooral de oppervlakte aan houtopstanden toegenomen. Een flink deel van deze houtopstanden zullen verwijderd moeten worden om hier ontwikkelingen mogelijk te maken. Het zuidelijk deelgebied bestaat (ook) uit vloeivelden aan de westkant en voor het overige vooral uit weilanden. Langs de vloeivelden bevinden zich in beperkte mate houtopstanden. In het weilandengebied is dit niet aanwezig.

De Suikerzijde willen we ontwikkelen tot een levendig nieuw stadsdeel met ruimte voor groen en water, ecologie en duurzaam ruimtegebruik. We zetten in op een veelzijdig en gevarieerd stadsleven en we willen voorbereid zijn op de veranderingen van het klimaat. Het aanwezige groen in het gebied willen we waar mogelijk daarvoor inzetten. Om die reden hebben we voor het hele plangebied een inventarisatie gemaakt van de kapvergunningsplichtige bomen en houtopstanden. Daarbij is ook een kwaliteitsanalyse van belang, omdat een groot deel van het groen in de afgelopen tien jaar na de sluiting van de fabriek als wildgroei is ontstaan.

Met deze inventarisatie willen we bij de uitwerking van de plannen voor De Suikerzijde inspelen op bestaande groenelementen. De inventarisatie wordt bij de uitwerking van de plannen gebruikt om het ontwerp te verbeteren. De start van de ontwikkeling van De Suikerzijde begint in het noordelijk deelgebied. Hier bevinden zich de grootste oppervlakten houtopstand die gekapt moeten worden.

In de overige deelgebieden, die pas op termijn ontwikkeld gaan worden, is maar weinig oppervlakte houtopstand. Voor deelgebied noord hebben we op basis van het stedenbouwkundig plan en de inventarisatie een inschatting gemaakt van hoeveel groen (bomen en opstand) er na realisatie van het hele plan zal zijn.

We werken aan een groenaanpak voor het totale gebied van De Suikerzijde, waarin we ten opzichte van deelgebied noord inzetten op een vergelijkbaar aandeel groen, bomen, pleinen, wadi's etc in de overige deelgebieden. In alle gevallen is het evident dat we in De Suikerzijde veel meer bomen terug planten. Dat zijn bomenrijen in de straten en boompartijen in parken en plantsoenen. Ook op de binnenterreinen van bouwvelden is ruimte voor veel groen en bomen. Dit groen en deze bomen hebben we nu nog niet meegeteld in onze analyse. Het nieuwe groen wordt heel divers. In de nieuwe situatie staat de herplant van houtopstand niet centraal, maar het toevoegen van een rijke en diverse mix van beplanting die de biodiversiteit en kwaliteit van de wijk versterken.

Bodem

Bodemopbouw

Het plangebied ligt in een veen-/kleigebied tussen de rug van Tynaarlo in het westen en de Hondsrug in het oosten. De vloeivelden bevinden zich in de polder 'De Verbetering', een gebied waar sterk verschillende bodemsoorten samenkomen. De bovengrond kan bestaan uit zowel lichte tot zware klei, fijn zand of veen. De ondergrond kan zowel uit zware klei als veen of zand bestaan. Klei op veen of klei op zand is echter overheersend in het gebied.

Op het westelijk deel van de vloeivelden kunnen in de bovengrond plaatselijk dunne laagjes zure kalkarme kattenklei voorkomen van circa 10 cm. Op het oostelijke deel is over het algemeen een dikkere kleilaag aanwezig. De cascadebassins zijn op maaiveld aangebracht.

Op het fabrieksterrein bestaat de bovengrond uit opgebrachte lagen zand met diverse bijmengingen. De ondergrond bestaat uit overwegend (zware) klei met plaatselijk eerst een veenlaag in het gebied kan zonder noemenswaardige voorzieningen gebouwd worden.

Gemiddeld bevindt zich op 6 à 8 meter beneden het maaiveld een zandlaag met voldoende draagkracht voor funderingen op palen. Omdat in delen van het gebied een veenlaag op het dekzand ligt, is de grond boven de zandlaag waarschijnlijk wel zettingsgevoelig.

We houden rekening met een tijdpad van 1 à 2 jaar van aanbrengen voorbelasting tot en met bouwrijp maken.

Bodemvervuiling

Uit onderzoek blijkt dat er verspreid over het gebied locaties zijn waar sprake is van vervuiling als gevolg van het industriële gebruik als suikerfabriek. Dit speelt zich met name af op het voorterrein, maar er is ook sprake van (lichte) vervuiling in een deel van de noordelijke vloeivelden en één van de zuidelijke vloeivelden. Waar gebouwd wordt, zal de verontreiniging gesaneerd worden. In groenstructuren wordt alleen gesaneerd als de bodemverontreiniging schadelijk kan zijn voor mensen of de omgeving.

Een ander belangrijk aandachtsgebied is De Halm. De Halm is een voormalige stortplaats, die tussen 1960 en 1991 in gebruik was. Deze locatie wordt opgenomen in de groenstructuur.

Grondbalans

Een gesloten grondbalans is voor het structuurvisiegebied als geheel niet haalbaar. Het tekort aan ophoogzand in deelgebied Noord is te groot om te vullen met een overschot aan zand in deelgebied Zuid (nog afgezien van het tijdstip waarop het zand nodig is en beschikbaar is).

Water

Het Hoendiep is beeldbepalend voor de identiteit van De Suikerzijde. De recreatieve functie van het kanaal is minimaal en de doorvaarbaarheid richting binnenstad is beperkt door de westelijke ringweg en de spoorlijn.

Omdat het Hoendiep de belangrijkste barrière voor de verbinding met de rest van de stad is, zijn nieuwe bruggen nodig voor alle verkeerssoorten. Bij de Ringweg, de Energieweg en U.T. Delfiaweg liggen woonschepen en -arken. Bij de nieuwe bruggen moet rekening gehouden worden met de uitvaarbaarheid voor de woonschepen.

Het gehele gebied wordt bemalen en uitgeslagen op de boezem (Hoendiep) door het gemaal “De Verbetering”. Het peil ter plaatse van De Suikerzijde ligt 1,70 tot 1,90 meter beneden NAP. De gemeente Groningen hanteert een droogleggingseis van 1,30 meter. Bij de ontwikkeling van woongebieden lijkt daaraan zonder grote ingrepen voldaan te kunnen worden. Voor de woningen in het gebied ten zuiden van de spoorlijn Groningen-Leeuwarden heeft het peil van de bestaande woningen langs de Peizerweg de voorkeur.

De vloeivelden zijn kunstmatig aangelegd als onderdeel van de bedrijfsmatige inrichting van het terrein. De vloeivelden en waterstanden liggen ver boven het streefpeil van de Verbetering en zijn dan ook geen onderdeel van het waterhuishoudingssysteem “de Verbetering”.

Bij het ontwikkelen van gebieden gebruikt het Waterschap de vuistregel dat 10% van de verharding gecompenseerd wordt in waterberging. Aangezien het hier een groot ontwikkelgebied betreft zijn er aanvullende eisen. De beleidsnotitie Water en Ruimte van het Waterschap Noorderzijvest geeft richting aan de verdere uitwerking.

Het gemaal De Verbetering bemaalt een gebied van ca. 20 km² ten zuiden van het Hoendiep. Het gemaal is daarmee een belangrijk gemaal voor het Waterschap Noorderzijvest. Bij de ontwikkeling van het gebied moet rekening gehouden worden met de bereikbaarheid van het gemaal.

Milieuzones en veiligheidscontouren, kabels en leidingen

Rondom het plangebied liggen diverse bedrijventerreinen (Hoogkerk, Hoendiep en Peizerweg). De bijhorende milieuzones zijn in beeld gebracht en meegenomen in de planvorming. Zo vangt de groenzone aan de westzijde van het plangebied voor een belangrijk deel de geluidscontour op van de industrie in en rond Hoogkerk.

Het plangebied wordt omringd door wegen. Door het plangebied loopt een spoorweg. We hebben bij de planvorming rekening gehouden met geluidscontouren langs deze infrastructuur.

In de omgeving van het plangebied vinden diverse activiteiten plaats, zoals bijvoorbeeld het tankstation op het bedrijventerrein Hoendiep en het vervoer van stoffen over de Westelijke Ringweg, die veiligheidscontouren hebben. Door de Omgevingsdienst is dit nader onderzocht en de uitkomsten zijn vertaald in de structuurvisie.

In het gebied zelf liggen weinig kabels en leidingen. Er is een concentratie van leidingen langs de spoorlijn Groningen-Leeuwarden en langs de Peizerweg in noordelijke richting. Van noord naar zuid loopt een hoofdgasleiding evenwijdig aan en in het verlengde van de Campinglaan. De stedenbouwkundige opzet houdt rekening met de veiligheidscontour rond deze leiding.

Programma

Voor De Suikerzijde streven we naar een gemengd groenstedelijk en centrumstedelijk milieu, een stadsmilieu met een stevige dichtheid, uiteenlopende functies en een rijk sociaal-maatschappelijk leven op straat. De Suikerzijde kan het stadsdeelcentrum van de westzijde worden met een onderscheidend woon-werkmilieu.

Alle prognoses laten zien dat Groningen de komende jaren flink blijft groeien. Als gemeente koersen we af op 240.000 tot 250.000 inwoners in 2028. Het aantal huishoudens zal volgens de prognosevarianten tot 2028 toenemen met ca. 10.000 tot 15.000 huishoudens en in de periode 2028-2038 verder groeien met ca. 4.000 tot 7.500. De forse groei van het aantal huishoudens is onder meer het gevolg van de samenstelling van onze bevolking – veel jongeren – en van gezinsverdunding.

Tabel 0.2: Gemeente Groningen, Huishoudensprognose 'scenario laag' en 'scenario hoog', 2018 - 2038

	2018	2023	2028	2033	2038	2018 -2028	2028 -2038
Huishoudensprognose - scenario laag	136.250	142.400	146.120	148.760	150.360	+ 9.780	+ 4.240
Huishoudensprognose - scenario hoog	136.250	145.730	151.140	155.480	158.760	+ 14.890	+ 7.620

Bron: Provincie Groningen 2016, Gemeente Groningen 2018, bewerking Companen

Dit alles betekent dat we tot 2030 rekening moeten houden met de bouw van zeker 15.000 tot 20.000 extra woningen in de gemeente. Een aanzienlijk deel van de woonbehoefte richt zich op stedelijk wonen. De behoefte aan stedelijk wonen richt zich vooral op woningen voor 1 à 2 persoonshuishoudens, nabij de binnenstad en voorzieningen. Voor deze doelgroepen is het aanbieden van woningen in omliggende kernen geen gewenst en geschikt alternatief. De gemeente heeft een tekort aan voldoende (binnen) stedelijke locaties om aan de vraag te kunnen voldoen. Bij gebrek aan ruimte in het centrum en de stadswijken vormen herontwikkelgebieden een alternatief, aansluiting op de vooroorlogse stad is hier goed maakbaar. Hiervoor is de ontwikkellocatie De Suikerzijde nadrukkelijk in beeld.

In De Suikerzijde is in theorie ruimte voor misschien wel 10.000 woningen. In de Structuurschets hebben wij uitgesproken voor de planhorizon van 25 jaar ruimte te zien voor 2.000 tot 4.000 woningen, met nog eens 500 tot 1.000 op Hoendiep-Zuid. Deze omvang past bij de voorziene gemengde groenstedelijke en centrum-stedelijke sfeer. We sorteren daarbij voor op een oplopende stedelijkheid en dichtheid richting de binnenstad. Bij een



De Hortusbuurt als referentie voor een stedelijk raamwerk, waarin een keur aan functies en programma een plek heeft gekregen.



Typisch voor de Groningse binnenstad zijn de enorme bouwblokken met grote binnenterreinen.

langjarige ontwikkeling nemen ook de onzekerheden over woningbehoeften en het woonprogramma toe, hetgeen de reden is flexibel te ontwikkelen en daarbij te werken met een ruime bandbreedte. In het Milieueffectrapport hebben wij de genoemde bandbreedte onderzocht. Daarin zien wij geen aanleiding ons op voorhand te beperken tot een lager woningaantal.

Niet alleen staat het aantal woningen nog niet vast, ook het type woningen (van appartement tot vrijstaand) zal variëren in de tijd en per gebied. Dit wordt per woongebied verder gedetailleerd binnen het raamwerk van dit structuurplan. We hebben geprobeerd het raamwerk van deze structuurvisie zo robuust te maken dat de visie deze onzekerheden op kan vangen. Daarbij maken de grootte en de gevarieerdheid van het terrein het mogelijk om verschillende leefmilieus te onderscheiden en te creëren.

Gelegenheden voor wonen op water zijn in de stad schaars. De mate waarin De Suikerzijde kan bijdragen aan deze vraag zal in vervolgfases verder onderzocht worden.

Het voorzien in de woningbouwbehoefte voor de stad is de primaire aanleiding om het terrein tot ontwikkeling te brengen. Woningbouw is dan ook een belangrijke drager voor het gebied, maar de opgave reikt verder. Wij willen het gehele terrein ontwikkelen tot een levendig stuk stad waar geïntegreerd gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. Met name het Voorterrein en het centrale deel van deelgebied Noord lenen zich voor een commercieel en wijk overstijgend programma.

De opgave voor de stad Groningen tot 2035 is het huisvesten van ca. 6500 banen en dan vooral in de ontwikkelzones. De Suikerzijde is aangemerkt als een ontwikkelzone. Er zijn mogelijkheden voor (stuwende) werkgelegenheid, gerelateerd aan bijvoorbeeld dienstverlening.

Stedelijke groeisectoren zijn consumentendiensten, financiële en zakelijke dienstverlening, onderwijs en zorg. Ook zijn er kansen voor (tijdelijke) startups en woon-werkcombinaties. Bedrijfsmatige concepten waar gewoond wordt naast een bedrijf (maakindustrie, aannemers, kleine loodsen) behoren tot de mogelijkheden. Ook zien wij ruimte aan gebiedsondersteunende werkgelegenheid: horeca, leisure en detailhandel. In totaal streven wij naar een toevoeging van 2.000 tot 3.000 arbeidsplaatsen in het gebied. We hebben er voor gekozen de groei uit te drukken in arbeidsplaatsen, omdat het uitdrukken van groei in vierkante meters een vertekend beeld kan geven. Immers, er is een groot verschil tussen de vierkante meters die nodig zijn om thuis te werken of een

kantoorbaan uit te oefenen en de vierkante meters die een beheerder van een sporthal tot zijn beschikking heeft. We hebben de arbeidsplaatsen vooralsnog vertaald in een ruimtebehoefte van circa 50.000 – 70.000 m² voor het totale gebied.

Het overgrote deel van de banengroei (en dus daarbij behorende werklocaties) betreft dienstengerelateerde werkgelegenheid die makkelijk inpasbaar is in het stedelijk weefsel. Juist de combinatie van wonen, werken en voorzieningen leidt tot een aantrekkelijk verblijfsgebied voor nieuwe inwoners, bedrijven en bezoekers. Ook uit de MER blijkt dat we economische functies voorzien die goed samengaan met de woonfuncties. Wij zullen blijven sturen op het bereiken van een goede mix van functies en het voorkomen conflicten tussen functies. Dit gebeurt zowel bij de gronduitgifte (privaat) als via nadere regelingen in bestemmingsplannen en omgevingsplannen (publiek). Op deze wijze is dus geborgd dat werkfuncties die hinder of gevaar kunnen veroorzaken geweerd worden of goed ingepast worden binnen de plannen.

Het nieuwe stadsdeel heeft voorzieningen nodig als basisonderwijs, sport, buurtaccommodaties, wijkgerichte medische zorg (huisarts, fysiotherapie, etc.) of een sportschool. Het aanbod zal stapsgewijs meegroeien met de woningbouw. Daarbij betrekken wij ook de voorzieningen in het grotere gebied rond De Suikerzijde. Soms kan gebruik gemaakt worden van ruimte in voorzieningen om de hoek, soms kan door een gezamenlijk draagvlak een kwalitatief hoogwaardiger voorziening in een groter gebied binnen bereik komen.

Zorg (onder meer levensloopbestendige woningen) en huisvesting van specifieke doelgroepen zijn belangrijke thema's, net als culturele broedplaatsen en kunst op straat. Iedereen doet mee en helpt mee in een groeiende stad. We willen een ongedeelde stad met vitale wijken. Bij de inrichting van een nieuwe wijk willen we daar optimaal aan bijdragen. De grootte en de gevarieerdheid van het terrein maken het mogelijk om verschillende leefmilieus te onderscheiden.

Met een goede bereikbaarheid, met name per fiets en openbaar vervoer (nieuw station plus mobiliteitshub), ziet de gemeente veel potentie voor middelbaar en hoger beroepsonderwijs. Anders dan bij het (in zekere zin aan het wonen verbonden) basisonderwijs heeft de gemeente bij de vestiging van middelbaar en hoger onderwijs geen initiërende en ontwikkelende rol.



Bijlage 3 Toelichting op het ruimtelijk raamwerk

Het ruimtelijk raamwerk

Het ruimtelijk raamwerk vormt de robuuste basisstructuur voor het nieuwe stadsdeel. In het raamwerk komen veel onderwerpen en keuzes samen. De ambities zijn vertaald naar een concrete ruimtelijke structuur.

Hieronder lichten we het ruimtelijk raamwerk toe aan de hand van de verschillende onderdelen en bouwstenen.

Globaal karakter

De structuurvisie bevat de hoofdlijnen van het beleid c.q. de visie en ambities ten aanzien van de ontwikkeling van De Suikerzijde. Deze visie is tevens neergelegd in een kaartbeeld. De kaart is een visuele vertaling van visie en ambities en zeker geen exacte uitwerking van dan wel blauwdruk voor het uiteindelijke plan. De structuurvisie wordt in de komende decennia stukje bij beetje verder uitgewerkt en geconcretiseerd.

Dat betekent dat het kaartbeeld indicatief is. Op de kaart staan bijvoorbeeld ontsluitingspunten die aangeven dat er een ontsluiting moet komen, zonder dat daarmee al tot een exacte plaatsbepaling is gekomen. Datzelfde geldt voor de wegen of de grenzen van de bouwvelden. De uiteindelijke ligging wordt in de verdere planuitwerkingen vastgelegd.

Multifunctioneel en flexibel

De Suikerzijde moet voor enige decennia voorzien in uitbreidings- en ontwikkelbehoeften van de stad. Welke functies er komen kunnen we nu nog niet overzien, al is al wel duidelijk dat er de komende periode behoefte is aan zowel stedelijke als suburbane woonmilieus. We moeten dus ruimte kunnen bieden aan veel verschillende functies en activiteiten. En we willen ook veel verschillende functies: we willen een compleet leefgebied en een nieuw stadsdeel, met een menging van functies, die zorgen voor afwisseling en levendigheid. Deze menging is het uitgangspunt voor het toekomstige programma op De Suikerzijde.

We moeten flexibel in kunnen spelen op de vragen die zich vandaag, morgen en over vijftig jaar aandienen vanuit de stad en daarbuiten. Daarbij creëren we geen statische situatie: functies en bebouwing kunnen in de loop van de tijd veranderen. Functies



Groenblauwe hoofdstructuur



Gebiedsentrees karakteristiek



Ontwikkelgebieden en bestaande kavels aan het lint

en gebouwen zullen komen en gaan. Waar een school verdwijnt, kan bijvoorbeeld bedrijvigheid terugkomen.

We willen steeds meer duurzaam leven met aandacht voor het klimaat, we hebben meer aandacht voor gezond leven en zijn we betrokken op voedselproductie en buitenleven. Ook op dat vlak moeten we gedurende de ontwikkeling van De Suikerzijde steeds blijven inspelen op actuele en toekomstige trends en behoeftes. We verwachten tijdens de looptijd van het project nog veel nieuwe ontwikkelingen waarmee we rekening moeten houden, bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit, duurzaamheid, energie, gezondheid en ondernemerschap.

Daarom willen we ruimtelijk en programmatisch inzetten op diversiteit en flexibiliteit. 'Flexibel zijn' wil dan zeggen: binnen de gestelde ruimtelijke principes zo ruim mogelijk gelegenheid bieden aan actuele programmavragen. Dat maakt het plan robuust en toekomstbestendig.

Het principe van bouwvelden helpt daarbij. De stad is opgebouwd uit verschillende typen gebouwen: stadshuizen, winkels, instituten, bedrijfspanden, arbeiderswoningen met private, semi-private en openbare tuinen. Binnen de bouwvelden van De Suikerzijde is altijd een variatie van gebouwtypen en individuele verkaveling aanwezig, een combinatie van verschillende typologieën en buitenruimtes. Deze combinatie zorgt binnen een bouwveld steeds voor één of meerdere diverse stedelijke blokken.

De bouwvelden hebben in principe een overmaat, die de gelegenheid geeft om verschillende binnenterreinen te maken: pleinen, hoven, velden. Ook maakt deze overmaat een combinatie van gebouwtypen mogelijk: stadshuizen, vrijstaande woningen, collectieve blokken, hoogteaccenten. Er is ruimte voor het mengen van wonen en werken (kantoren en bedrijven) als ook de combinatie met een recreatieve invulling (zoals een moestuin). De bouwvelden bieden flexibiliteit voor de invulling, ook op de langere termijn.

Het landschap

De structuur van het raamwerk voor De Suikerzijde moet in zichzelf robuust zijn en passen bij het landschap, maar moet ook de structuur van het omliggende gebied beter tot zijn recht laten komen. Zoals geschetst ligt de westflank van Groningen in een overgangsgebied tussen de Drentse zandruggen en het Groningse krek- en wierdenlandschap. We zetten De Suikerzijde in om de verbinding tussen deze landschappen te verbeteren. Kansen liggen daarbij in het uitbouwen van het fietsroutenetwerk en in

het koppelen van watersystemen. Het karakter, de structuur en de identiteit van het gebied worden voor een groot deel bepaald door:

- het Hoendiep;
- het Voorterrein, met de stenige kade, de industriële vloer en het zeefgebouw;
- de lintbebouwing langs de Peizerweg en het Hoendiep;
- het slotenpatroon;
- de kreken;
- de structuur van de vloeivelden.

Deze karakteristieken kunnen dienen als ingrediënten en inspiratie voor de inrichting van de openbare ruimte. Daarmee kan het hele gebied karakter en identiteit krijgen. Om de cultuurhistorische waarde in het plan goed tot zijn recht te laten komen nemen we deze vroegtijdig in het ontwerp mee. Aan de terreinen van de voormalige suikerfabriek wordt straks een nieuwe geschiedenislaag met een eigen structuur toegevoegd, maar de gelaagde landschappelijke en culturele ontwikkeling blijft beleefbaar.

- Voor De Suikerzijde zetten we de richting van het slotenpatroon in als basisstructuur voor het plangebied. Het ruimtelijk raamwerk volgt de richting van de oude verkaveling: de lange lijnen, maar ook de subtiele hoekverdraaiingen daartussen verwijzen rechtstreeks naar het oude landschap en versterken daarmee de verwantschap van het nieuwe gebied met de bestaande ondergrond. Dit patroon biedt gelegenheid om vanzelfsprekende, doorverbonden routes te maken, om verbinding te leggen.
- Tussen de verschillende deelgebieden én net als in de oude stadswijken krachtige openbare ruimtes met diverse bebouwing te maken.
- Een deel van de noord-zuid verbindingen volgt het slotenpatroon van de polderverkaveling en bieden lange landschappelijke doorzichten.
- De ontginningsas Eelde-Dorkwerd blijft gehandhaafd in de structuur van het stadsdeel.
- De bunkers uit WOII krijgen een bijzondere plek in de groenstructuur.
- Binnen De Suikerzijde is nog reliëf aanwezig van het prehistorische krekensysteem en enkele resten van terpen (de Hege Vier) die archeologisch hoog gewaardeerd worden. We proberen de kreken een nieuwe betekenis te geven in de openbare ruimte en de bouwvelden. De waarde van de kreken ligt daarbij niet zozeer in het 'bevrozen' van het reliëf van het landschap, maar in het doorvertalen van dit grillige patroon in delen van het ontwerp. Een goed doordacht

ontwerp is daarbij van groter belang dan het fysiek bewaren van enkele bochten die geen enkele relatie hebben met het ontwerp.

- Een deel van de structuur van het landschap van de vloeivelden wordt opgenomen in het nieuwe park

Diversiteit en coherentie

Het geheel van oude bebouwingstypologieën en nieuwere buurt- en groenfragmenten heeft geleid tot veel verschillende identiteiten rondom de terreinen van de voormalige Suikerfabriek. Ook het nieuwe programma in De Suikerzijde moet in ruimtelijke zin 'diversiteit in zich dragen', maar tegelijkertijd ook één geheel vormen.

Woningen en bouwtypen zoeken steeds hun eigen mix binnen het bouwblok of binnen hun eigen deel van het terrein. De samenstelling kan op het Voorterrein anders zijn dan in het zuidwesten, maar de 'mix van bouwtypen' in 'een coherente stadsstructuur' is steeds het onderliggende thema.

Toevoeging aan het stedelijk netwerk

De terreinen van de voormalige suikerfabriek zijn al lang een voor de stad ontoegankelijk gebied. Het terrein vormt nu een barrière voor alle vervoersvormen. Met nieuwe verbindingen kan deze barrière geslecht worden en kan het gebied een volwaardig onderdeel van de stad worden. De huidige verbinding wordt als lastig en als vol met obstakels ervaren, terwijl de feitelijke afstand tussen De Suikerzijde en Grote Markt nog geen twee kilometer is.

Het netwerk van de stad kan worden doorgetrokken naar De Suikerzijde. Daardoor wordt niet alleen het terrein zelf toegankelijk, maar geven we ook omliggende gebieden een verbinding. We leggen nieuwe relaties in de gefragmenteerde westrand van de stad. De terreinen van de voormalige suikerfabriek zelf vormen niet langer een barrière, maar worden juist een verbindende schakel.

Het netwerk op De Suikerzijde is een voortzetting van het fijnmazige weefsel van de bestaande stad. Dit weefsel laat een netwerk van straten en openbare ruimtes in de bestaande stad zien. Daarin kan de passant routes kiezen via de hoofdstructuur, maar ook via de kleinste kleine hofjes en stegen.

Het verkeersnetwerk

We maken een fijnmazig weefsel als onderlegger voor het hele (verkeers)netwerk. Onze prioriteit ligt bij de fiets, gevolgd door het openbaar vervoer. Niettemin is ook de toekomstige automobilititeit van belang.

Het hoofdnetwerk voor langzaam verkeer wordt bepalend voor de interne hoofdstructuur. De focus in het gebied ligt op woonstraten en enkele wijkverzamelwegen, die tegelijkertijd de dragers van betekenisvolle openbare ruimten zijn. De hoofdstructuur is de verbindende schakel tussen de delen van De Suikerzijde en naar buiten toe. Een belangrijke rol daarin speelt de tunnel midden in het plangebied: een verbinding voor wandelaars, fietsers, auto's en bus, en dat in combinatie met het toekomstige station. De tunnel ligt niet alleen centraal in het nieuwe stadsdeel, maar ook centraal tussen binnenstad, Vinkhuizen, De Buitenhof en Hoogkerk.

Een belangrijke opgave voor de stad is het beperken van het autogebruik, dat geldt ook voor De Suikerzijde. Dat kan door het bieden van goede alternatieven. Zo wordt de leefkwaliteit vergroot en het wegennet ontlast. We zien als een goed alternatief een nieuw netwerk van fietsroutes én goed openbaar vervoer, zoals bereikbaarheid per spoor. Daarvan profiteren ook de omliggende wijken, zoals De Buitenhof, Hoogkerk, Vinkhuizen, De Held en Paddepoel.

Langzaam verkeer

We streven ernaar dat de gebruikers van het terrein zich zoveel mogelijk lopend of met de fiets verplaatsen. Een fijnmazig netwerk rondom en door de bouwvelden helpt daarbij en voorkomt onnodig autoverkeer.

Daarnaast moeten we De Suikerzijde beter verbinden met de Binnenstad en met Hoogkerk. De primaire route voor langzaam verkeer wordt een oost-westverbinding tussen de Binnenstad en Hoogkerk met een tunnel onder de ringweg. Ook de overige doorgaande wegen in oost-westelijke richting worden doorgaande fietsroutes.

Haaks daarop staat de gewenste noord-zuid route die Vinkhuizen met het Stadspark moet verbinden, via een brug over het Hoendiep en de tunnel onder het spoor.

Verder zijn er nog twee bruggen over het Hoendiep voorzien (omgeving Voorterrein, Hoendiep zuid). De overige langzaam verkeer routes verdelen zich zoals gezegd fijnmazig over het voorgestelde stedenbouwkundige grid.

Openbaar vervoer

Het gebied moet ook goed aangehaakt worden op het openbaarvervoernetwerk. Voor het openbaar vervoer voorzien we in eerste instantie aan de noordzijde een omleiding van lijn 8 (Binnenstad-Hoogkerk-P+R Hoogkerk-Martiniziekenshuis).

We zetten verder in op spoorverdubbeling en een nieuw station op De Suikerzijde. Een station kan een centrale rol vervullen in de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Het station kan gaan functioneren als mobiliteitshub waar fiets, bus en trein met elkaar worden verknoopt én waarmee kansen ontstaan voor een goede OV verbinding tussen P+R Hoogkerk en economisch kerngebied Zernike. Via de fiets- en busverbindingen uit omliggende wijken is de mobiliteitshub goed te bereiken.

De strategie om P+R Hoogkerk te verbinden met Zernike wordt in het kader van de gemeentelijke mobiliteitsvisie het komende jaar verder uitgewerkt. De context hiervan is dat het openbaar vervoer zich in Groningen niet alleen meer zal oriënteren op het hoofdstation (radiale structuren), maar dat er ook meer busroutes komen die wijken rondom verbinden (tangentele structuur). Naast de openbaar vervoer-potentie die een dergelijke tangentele structuur aan de westkant van Groningen biedt voor P&R Hoogkerk, De Suikerzijde en Zernike, wordt het openbaar vervoer ook in de tussenliggende wijken verbeterd.

De komst van een station vergroot de economische mogelijkheden van De Suikerzijde. Het station Europapark bewijst dat. Daar ontstond een mix van kantoren, recreatie en onderwijs. Als het terrein goed bereikbaar is, is De Suikerzijde een goede plek voor stedelijke groeisectoren zoals onderwijs, consumentendiensten, financiële en zakelijke dienstverlening en zorg. Ook andere functies zoals horeca en detailhandel profiteren van een station. Als het station er komt, wordt verder uitgewerkt hoe buslijnen aan dit station gekoppeld kunnen worden, bijvoorbeeld een buslijn die het station met Zernike kan gaan verbinden.

Auto

Het autonetwerk in de stad is hiërarchisch opgebouwd met woonstraten, wijkverzamelwegen, gebiedsontsluitingswegen en verbindingswegen of snelwegen. Langs de randen van De Suikerzijde liggen de verbindingsweg Westelijke Ringweg en de ontsluitingswegen Hoendiep, Peizerweg en de Johan van Zwedenlaan (in de huidige situatie nog erftoegangsweg buiten de bebouwde kom).

De hoofdontsluiting van De Suikerzijde loopt via het Hoendiep en de Peizerweg naar de Westelijke Ringweg. Het voorterrein is rechtstreeks ontsloten op de westelijke ringweg via de zuidelijke rotonde bij de aansluiting Hoendiep. De nevenontsluiting loopt via de Johan van Zwedenlaan naar de A7.

Door het gebied loopt noord-zuid de wijkverzamelweg tussen Hoendiep en Peizerweg. In de westelijke buurten loopt oost-west aan de noordzijde en zuidzijde een wijkverzamelweg door het gebied.

Om het gebied te allen tijde bereikbaar te houden, is het van belang dat zowel het Hoendiep als de Peizerweg kunnen dienen als ontsluiting voor zowel de noord- als de zuidzijde van het terrein. De wijkverzamelweg van noord naar zuid vormt daarin een cruciale schakel. Als de ene ontsluiting blokkeert of onvoldoende doorstroomt, blijft het gebied toegankelijk via de andere ontsluiting, de noord-zuidroute en de tunnel.

Het is echter niet de bedoeling dat de wegen door het gebied gebruikt worden als doorgaande route voor auto's. Om sluijverkeer te voorkomen wordt de zuidelijke wijkverzamelweg niet aantrekkelijk als verbinding tussen de Johan van Zwedenlaan en Peizerweg. Dat bereiken we door lage snelheden of indirecte routes. Zo ontstaat er weliswaar een doorlopend stratenweefsel, maar zijn deze routes voor de doorgaande automobilist niet interessant om het gebied te doorkruisen, doordat het langzamer is of fysiek onmogelijk. Deze wegen bieden wel op een vanzelfsprekende, maar beheerste wijze ruimte aan vooral gebiedseigen autogebruikers. De ligging van de wegen en de ontsluitingspunten in het zuidelijk deelgebied is indicatief aangegeven. We willen daarmee aangeven dat ze nodig zijn, en nog niet zozeer op welke plaats ze komen. De plaats ligt dus nog niet vast en wordt pas definitief bepaald bij de uitwerking van het gebied. Als de uitwerking van dit deelgebied aan de orde is, willen we in overleg met bewoners goed kijken naar de gewenste verkeersstructuur in combinatie met de gewenste groene verbinding richting het Stadspark.

Doorstroming bevorderen

We moeten investeren in het verkeersnetwerk om De Suikerzijde te ontsluiten en bereikbaar te maken en houden.

De autohoofdstructuur aan de randen van het terrein in orde moet zijn om het extra verkeer te kunnen afwikkelen. Door de toename van het verkeer zullen de aansluitingen bij de Diamantlaan op het Hoendiep richting de Westelijke Ringweg, de Johan van Zwedenlaan op de A7 en Hoendiep en Peizerweg op de Westelijke Ringweg zwaarder belast worden. Mogelijk zijn hier in de toekomst aanpassingen van infrastructuur nodig om de doorstroming te bevorderen.

Voor de bereikbaarheid is op termijn een ongelijkvloerse Westelijke Ringweg noord belangrijk, met een nieuwe aansluiting van Vinkhuizen-zuid bij de Friesestraatweg. Tegelijkertijd is het van

belang om de doorstroming en de betrouwbaarheid op de Johan van Zwedenlaan te waarborgen. Het aantal aansluitingen op de Johan van Zwedenlaan speelt hierin een rol.

Parkeren

De kwaliteit en de beschikbaarheid van de openbare ruimte is het vertrekpunt. Dat betekent dat de auto niet meer vanzelfsprekend de eerste rechten heeft op het gebruik van de openbare ruimte. En dat betekent weer dat parkeren in de openbare ruimte op de meeste plekken betaald is en op specifieke plekken kortstondig. Bewonersparkeren wordt dus opgelost op eigen terrein, in parkeerkoffers op binnenhoven of collectieve parkeerhuizen. In verband met zuinig ruimtegebruik en het terugdringen van de automobiliteit, hanteren we een maximum-parkeernorm. Het gebruik van deelauto's wordt gestimuleerd.

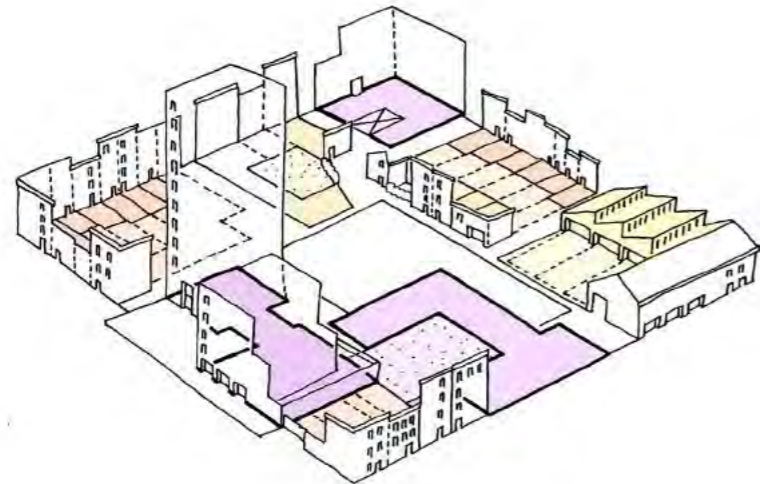
Een krachtige levendige hoofdstructuur

Met het nieuwe netwerk aan wegen en groene ruimtes ontstaan er 'nieuwe dragers' van het gebied. De openbare ruimte speelt daarin een belangrijke rol. Maar niet alleen de openbare ruimte bepaalt het beeld van de hoofdstructuur, ook de aanliggende bebouwing en functies geven de ruimte betekenis en karakter. We streven naar een interessante mix van functies en gebouwtypologieën die zorgt voor kwaliteit en diversiteit in de verblijfsruimte. Langs de hoofdstructuur willen we nóg meer waarborgen dat er levendigheid ontstaat, met een daadwerkelijk representatieve bebouwing die kan werken als drager van de identiteit van de plek. Denk bijvoorbeeld aan de parkrand, de stadssingel of het grachtenpand. Dat zijn openbare ruimtes in de stad waar de voornaamheid ook spreekt uit de aangrenzende gebouwen.

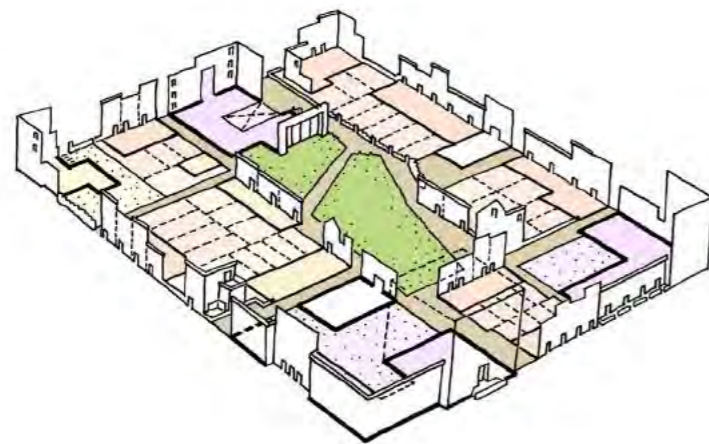
De Suikerzijde als schakel in het groene en recreatieve netwerk

De Suikerzijde vormt een cruciale schakel in het groene en recreatieve netwerk aan de westkant van de stad. Het gemeentelijk beleid voorziet er in de versterking van de Stedelijke Ecologische Structuur.

Tussen de wijken, buurten en parken liggen relatief veel groene tussenruimten, met ook allerlei recreatieve plekken, zoals de Ruskenveenseplas, het Westpark en de volkstuinten tussen het Stadspark en Buitenhof. De groene plekken zijn nu nog ieder een plek op zich, en zijn nauwelijks verbonden met aantrekkelijke routes. Dat is historisch ontstaan, en is mede te danken aan de oost-west gerichte infrastructuur van A7, het spoor en het Hoendiep.



Het compacte stedelijke bouwblok (voorbeelduitwerking)



Het stadsblok met binnenhof (voorbeelduitwerking)



Blokken rond een natuurlijke kreektuin (voorbeelduitwerking)

De Suikerzijde biedt de mogelijkheid om een stevige groene schakel te maken waardoor de landschappen aan de noord- en zuidkant daadwerkelijk met elkaar verbonden worden.

Aan de westzijde van De Suikerzijde komt een park, als verbindend groen hart met het recreatiegebied van Hoogkerk, vergelijkbaar met het Noorderplantsoen in de binnenstad. Deze landschapszone rondom de Johan van Zwedenlaan bestaat naast drukke gedeelten uit rustige plekken in de luwte. Het nieuwe recreatiepark wordt een actief stadslandschap, met drukke en rustige plekken voor mens en dier. Het is een waterrijk gebied met groene oevers, houtwallen en bijvoorbeeld een avontuurlijke speeltuin, een klimbos, een uitkijfheuvel en een breed cross-fietspad. Het huidige helofytenfilter wordt gehandhaafd.

De bestaande voorzieningen aan de westkant van de Johan van Zwedenlaan worden in dit park opgenomen, zoals de sportvelden, de recreatieplas en de moestuinen. Ook hier zal gewerkt moeten worden aan het verbeteren van structuur en verbindingen. We maken routes voor langzaam verkeer vanuit het park richting binnenstad en Hoogkerk.

Het park voorziet in een ecologische verbinding van noord naar zuid: van de landerijen rondom Leegkerk en het Westpark naar de Polder Bangeweer, het Stadspark en de Onlanden. Onderdeel daarvan een recreatieve verbinding onder het spoor en over het Hoendiep.

Ook op andere plekken is ruimte voor groene zones. Zo hebben we ook langs het spoor en langs het Hoendiep al ruimte gereserveerd voor groene zones. Langs het Hoendiep is ruimte voor een groene oever met houtwallen, struweel, sleedoorn, bloemen en een variatie aan kruiden gecombineerd met een recreatief wandelpad. Ook in het zuidelijk deel besteden we te zijner tijd aandacht aan groene zones. Een aandachtspunt daarbij is het maken van verbindingen over of onder het spoor door, deze kunnen gecombineerd met faunapassages.

De hoofdgroenstructuren in het gebied bieden ruimte voor waterinfiltratie en krijgen een grote diversiteit aan bomen en struiken. Ook de groene binnenhoven van de bouwvelden hebben met een informele inrichting ecologische waarde. In de landschappelijke uitwerking worden zoveel mogelijk waardevolle soorten gebruikt, zoals nectar, vruchten, noten en doorns. Aan de zuidzijde van het spoor, in de oksel van de kruising met de Johan van Zwedenlaan, wordt voorafgaand aan de start van de werkzaamheden in het deelgebied noord een vervangend

leef- en/of foerageergebied ingericht voor vleermuizen en geoorde futen. Het gaat om een wateroppervlak van ca. 7 hectare, omgeven door luwte-creërende begroeiing of dijken. Voor het nabijgelegen weilandengebied ten westen van het Westpark is een ontwerp gemaakt voor het resterende deel van de compensatieopgave voor vleermuizen en geoorde futen. Omdat hier ook weidevogels zitten, is met de inrichting zo goed mogelijk rekening gehouden wordt met alle genoemde soorten inclusief de weidevogels. Hiervoor is ondertussen ontheffing aangevraagd. Onderdeel van de ontheffingsaanvraag is een uitgewerkt compensatieplan waarin beschreven wordt hoe en waar broedgebied en foerageergebied zal worden gecompenseerd.

De aanleg van natuur en ecologische voorzieningen is een belangrijk uitgangspunt bij de ontwikkeling van het terrein. Daarnaast kan ook de bebouwing bijdragen aan de ecologische waarde van het gebied. Wij denken aan groene daken en gevelbegroeiing. Al met al versterkt het groen-blauwe netwerk van park, kanaal, natuurvriendelijke oevers, sloten, stedelijk groen en groene daken de klimaatbestendigheid van het stadsdeel. Dat onderstreept een van de ambities van The Next City: de groeiende stad blijft leefbaar en aantrekkelijk voor iedereen.

Wonen en leven gemengd in een wisselende mix

Eén van de uitgangspunten voor de ontwikkeling van De Suikerzijde is dat we één samenhangend gebied willen maken dat niet uiteen valt in verschillende fragmenten en losse identiteiten. Wonen en leven is opgebouwd uit een ruimtelijke mix die van samenstelling kan variëren. Anderzijds moet het gebied ook een eenheid worden met de omliggende gebieden.

Het stratenpatroon is de onderlegger voor een klassiek bebouwingsprincipe: het bouwblok. Het bouwblok, in De Suikerzijde bouwveld genoemd, heeft in principe een 'overmaat'. Dat geeft ruimte voor verschillende typen binnenterreinen (bijvoorbeeld een plein, een hof, een veld), voor diverse bouwtypen naast elkaar (stadshuizen, vrijstaande woningen, maar ook collectieve blokken en hoogte-accenten) en voor flexibiliteit bij de daadwerkelijke invulling. We maken graag de vergelijking met de Hortusbuurt. De bouwblokken in het stratenpatroon in de Hortusbuurt zijn ook niet vanaf het begin af aan planmatig volgebouwd, maar hebben zich door de tijd heen langzaam gevuld en doorontwikkeld tot de bebouwingssamenstelling van nu.

Met de vaste basis kan de opbouw van de blokken verschillen, en daarmee in bijvoorbeeld het Voorterrein een andere sfeer uitstralen dan op andere plekken in het gebied. Op het Voorterrein kunnen

hoogte-accenten, collectieve blokken en stadshuizen samen gaan, en zullen de binnenterreinen compact blijven met dakterrassen, een kleine binnentuin of binnenpleinen. In het zuidwesten kan dit beeld heel anders zijn. Bijvoorbeeld door een opbouw van stadshuizen, huizen als het type 'arbeidershuis' en vrijstaande woningen.

Oppervlaktewater

Het Hoendiep is cultuurhistorisch waardevol en is beeldbepalend voor de identiteit van De Suikerzijde. Tegelijkertijd is het Hoendiep de voornaamste barrière voor de verbinding naar de rest van de stad. Dat betekent dat er nieuwe bruggen moeten komen. De functie van het kanaal voor (doorgaand) recreatieverkeer is minimaal en de doorvaarbaarheid richting binnenstad is beperkt door de westelijke ringweg en de spoorlijn. Het opheffen van deze barrières in de vaarroute richting centrum is nu niet aan de orde.

Bij de Ringweg, de Energieweg en U.T. Delfiaweg liggen woonschepen en arken. De ligplaatsen worden meegenomen in de planvorming. Wel vervallen drie ligplaatsen om ruimte te maken voor een nieuwe brug. Bij de nieuwe bruggen houden we rekening met de doorvaarbaarheid voor de woonschepen.

De stad heeft wel behoefte aan meer ruimte voor wonen op het water. In het kader van de opgave Watervisie wordt onderzocht of het aantal drijvende woningen kan toenemen. In het Hoendiep is daarvoor geen plaats, onder meer vanwege het wegverkeerslawaai. Ook willen we samen met het waterschap de oevers van het Hoendiep een ander profiel geven met een meer ecologisch karakter. De oevers worden begaanbaar en het water beleefbaar.

In de verdere uitwerking van de parkzone aan de westkant worden de mogelijkheden voor nieuwe drijvende woningen onderzocht, conform de Watervisie. Hier liggen wellicht mogelijkheden voor wonen op het water in een nieuwe waterpartij die we voor ons zien ten zuiden van het Hoendiep. Door de waterkering om te leggen zouden we een haven kunnen maken die in open verbinding staat met het Hoendiep.

Over het oppervlaktewater in het deelgebied zuid, zoals getoond op de kaart, hebben we nog geen ver uitgewerkte denkbeelden. De waterhuishoudingsfunctie en de ecologische functie liggen voor de hand. Of dat ook te combineren is met nevengebruik (varen, vissen, schaatsen) is punt van latere uitwerking.

Bestaande functies

In het gebied bevinden zich een aantal bestaande objecten en functies c.q. gronden van derden. Bij de inspraak op de

structuurschets hebben meerdere insprekers ons gevraagd wat daarmee gaat gebeuren. Het niveau van de structuurvisie laat niet toe dat er op alle punten nu reeds concreet antwoord gegeven kan worden. Het bestemmingsplan zal daarvoor in de meeste gevallen het geëigende plan zijn. Met name in het deelgebied Zuid is verdere uitwerking op dit moment nog niet aan de orde. Vanzelfsprekend zullen wij bij verdere planuitwerking de belanghebbenden tijdig betrekken.

- Woonschipbewoners Hoendiep: In verband met de aanleg van een brug zullen enkele woonschepen moeten wijken. Uiteraard zal de woonomgeving voor de resterende woonschepen op termijn wel ingrijpend veranderen. Het Hoendiep blijft bevaarbaar voor woonschepen door toepassing van beweegbare bruggen.
- Stichting Bangeweer: Uitwerking van de plannen voor dit gebied zal plaatsvinden wanneer het zuidelijk deel aan de orde komt. Ten opzichte van de structuurschets is wel duidelijk geworden dat de aanleg van tunnel en aansluitende infrastructuur niet meer van directe invloed zullen zijn op het perspectief van deze locatie.
- Bewoners Peizerbocht / Peizerweg: voor een nadere invulling en uitwerking van de groene en ecologische ambities van De Suikerzijde (deelgebied zuid) en het algemene groenbeleid (nu: Vitamine G) van de gemeente Groningen
- Omliggende bedrijven: Wij zien vanuit de ontwikkeling van De Suikerzijde geen belemmeringen voor huidige bedrijvigheid in de omgeving. Voor het terreindeel Hoendiep-Zuid zetten wij in op herstructurering naar wonen. Inpasbaarheid van bestaande bedrijvigheid binnen deze woningtransformatie zullen wij te zijner tijd nader bezien.
- Achterkantsituaties lintbebouwing Peizerweg: Ook hier geldt dat we nog niet aan de uitwerking van dit gebied toe zijn. Wel heeft het gebied voldoende omvang om privé eigendommen waar mogelijk te kunnen ontzien. Mocht dat onverhoopt niet mogelijk blijken, dan treden we vroegtijdig in gesprek. De ingetekende ontsluiting naar de Peizerweg is indicatief en is een ontwerp-opgave die te zijner tijd samen met bewoners en belanghebbenden wordt opgepakt.
- Gebruikers voorterrein: Met de gebruikers zijn afspraken gemaakt en het terrein is verhuurd voor tijdelijk gebruik tot zomer 2030. Permanente ontwikkeling is derhalve nog niet aan de orde.
- Terra-college: We blijven met Terra in gesprek over hun aanwezigheid op het terrein en zetten in op continuering van de vruchtbare wijze van samenwerking.





Bijlage 4 Uitkomsten milieueffectrapportage

Alternatieven

Volgens de m.e.r-systematiek worden in een m.e.r. meerdere alternatieven van het planvoornemen onderzocht en afgezet tegen de huidige situatie en de zogenaamde autonome ontwikkeling. Dat is de situatie die zou ontstaan als we het terrein van de voormalige Suikerfabriek helemaal niet zouden invullen.

We hebben er niet voor gekozen de plannen te vergelijken met het vroegere industriële gebruik als suikerfabriek. Voor 2008 was de fabriek nog volop in werking. Er reden in die tijd 1.200 vrachtwagens per dag naar de fabriek en ook het productieproces zorgde voor milieubelasting. Door de effecten te beoordelen ten opzichte van de huidige situatie worden de effecten relatief negatief ingeschat.

De structuurvisie wordt over meerdere decennia gerealiseerd. We willen in die periode flexibel kunnen inspelen op veranderingen in de behoefte aan wonen, werken en voorzieningen. Dat maakt dat wij als alternatieven in de m.e.r. geen vastomlijnd programma konden onderzoeken. We hebben daarom initieel drie indicatieve programma's laten onderzoeken. In de aanvulling op het MER zijn er nog twee andere alternatieven onderzocht. Daarmee willen we gevoel krijgen bij de draagkracht van het gebied: hoeveel woningen c.q. werkfuncties kan het gebied verdragen en wat zijn daarvan de consequenties. Dit geeft ons handvatten bij de ontwikkeling van het terrein en voor de monitoring. We kunnen zo de kritieke punten identificeren waar we bij het ontwikkelen op moeten letten, waar de gevolgen van een dichtere invulling zich het eerst of het meest doen voelen, of waar externe factoren de effecten van de ontwikkeling van De Suikerzijde kunnen verzwaren.

We hebben, inclusief de aanvulling MER, de volgende alternatieven gedefinieerd:

	LAAG	MIDDEN	HOOG	HOOG met station	HOOG met station en geluidmaatregelen
Woningen	2.500	3.750	5.000	5.000	5.000
Arbeidsplaatsen	2.000	2.500	3.000	3.000	3.000
Bebouwingsdichtheid	Lager	Midden	Hoger	Hoger	Hoger

Voor wat betreft de invulling van bijvoorbeeld de typen bedrijven, is een worst-case scenario aangehouden, zodat de effecten van de alternatieven in ieder geval niet onderschat worden.

Daarnaast hebben we een gevoeligheidsanalyse laten maken op een aantal externe factoren die zich tegelijkertijd met de ontwikkeling van De Suikerzijde voor zouden kunnen doen. Er kan bijvoorbeeld sprake zijn van cumulatie van verkeerseffecten, waardoor kritieke waarden wellicht eerder worden overschreden. De gevoeligheidsanalyses zijn gedaan voor:

- Aanpak Ring-west met onder meer nieuwe verbinding Diamantlaan – westelijke ringweg.
- Realisatie van de al bestemde woonwijk De Held III met circa 1.600 nieuwe woningen
- De vestiging van een grote publiekstrekker op het voorterrein van de voormalige suikerfabriek.

Verkeer

Door de autonome groei nemen op bepaalde punten in de omgeving de wachtrijen toe (paragraaf 6.1.2 MER). Belangrijke onderzoeksvraag was wat de ontwikkeling van De Suikerzijde kan gaan betekenen voor het verkeersnetwerk. In de drie alternatieven neemt de verkeersdruk wel toe, maar het algemene beeld van de verkeersafwikkeling verandert er niet wezenlijk door. Juist de spreiding van het verkeer door nieuwe verbindingen draagt daaraan bij.

Aandachtspunten voor de bereikbaarheid zijn de aansluitingen op de A7, op de Westelijke Ringweg (Hoendiep en Peizerweg) en het Hoendiep (Johan van Zwedenlaan en Diamantlaan/Energieweg). Het toenemende verkeer is echter geen reden om één of meer van de alternatieven al op voorhand uit te sluiten. Mogelijk zijn hier in de toekomst aanpassingen van infrastructuur nodig om de doorstroming te bevorderen. De monitoring zal erop gericht zijn dit tijdig te onderkennen.

Het MER signaleert ook mogelijk negatieve effecten op de HOV-as West op die plekken waar autoverkeer en openbaar vervoer zich mengen. Ook daar hebben we aandacht voor.

Een belangrijk instrument is dus het monitoren van het verkeer, de ontwikkelingen in de stad en de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Daarmee willen we de effecten beter in beeld krijgen en nagaan hoe we negatieve effecten kunnen verminderen. De Suikerzijde bijvoorbeeld door te onderzoeken of de inzet op langzaam verkeer en openbaar vervoer daadwerkelijk leidt tot

een lager autogebruik. Het gemeentelijk verkeersmodel is immers gevoed met de kennis van nu en met relatief conservatieve aannames voor autogebruik. Ook kunnen toekomstige verkeersontwikkelingen van invloed zijn op de verkeerseffecten, zoals het fietsverkeer en aanpak Ring West.

Ook de gevolgen van de verkeersgroei voor geluidhinder van het wegverkeer lijken relatief mee te vallen. Voor 3% van de bestaande woningen verslechtert de GES-score iets, maar niet heel veel meer dan in de autonome ontwikkeling. Uiteraard zal door de nieuwbouw het aantal woningen met slechtere GES-scores wel toenemen. Dat is inherent aan het bouwen in een geluidbelaste stedelijke omgeving, met diverse hinderbronnen rond en in het plangebied. De maxima lopen van circa 60 dB langs de wegen door het plangebied tot circa 63 dB in de invloedssfeer van bestaande wegen.

Het MER adviseert de verschillende fietsoversteken over het Hoendiep en de Peizerweg veilig vorm te geven en ook de oversteken over de Johan van Zwedenlaan veilig in te richten, met een nieuwe ongelijkvloerse fietsverbinding in de richting van Hoogkerk ten zuiden van het spoor. Deze verbinding zit nu in de plannen in de vorm van een tunnel. Ook richting Binnenstad komt er een fietstunnel onder de spoorweg door.

Ten aanzien van duurzame mobiliteit biedt een station centraal gelegen in De Suikerzijde goede kansen om een mobiliteitshub te maken waar fiets, bus en trein met elkaar worden verbonden. Ook ontstaan daar kansen voor een goede OV-verbinding met andere delen van de stad. De doorontwikkeling van een treinstation met mobiliteitshub leidt tot minder autoverkeer en dus tot minder milieuhinder. We gaan ons inspannen om het station en mobiliteitshub in De Suikerzijde de komende tijd vorm te geven en randvoorwaarden op orde te brengen.

Parkeren

In de tweede aanvulling van het MER is de verkeersbelasting nader onderzocht. De risico's voor parkeeroverlast binnen De Suikerzijde zijn minimaal. In de gemeente Groningen is gebleken dat de norm van 1,0 parkeerplaats per woning (te realiseren op eigen terrein) haalbaar is met collectieve oplossingen en dat nieuwe bewoners rekening houden met deze situatie. Ook de parkeerbehoefte van commerciële en maatschappelijke voorzieningen wordt uitsluitend binnen de bouwvelden opgelost en kan niet leiden tot extra parkeerdruk in het openbare gebied.

Allen voor Deelgebied Zuid geldt dat parkeeroverlast in omliggende wijken mogelijk zou kunnen optreden. Hierbij kan de gemeente

echter bijsturen met bijvoorbeeld de programmatische invulling, de ruimtelijke inrichting en het parkeerregime. Vanuit de overige deelgebieden wordt vanwege de grote loopafstanden geen parkoverlast op nabijgelegen wijken verwacht.

Voor Hoendiep-Zuid geldt dat het bedrijventerrein nog op acceptabele loopafstand ligt vanaf de wijk. Het zwaartepunt van de parkeerbehoefte van de nieuwe wijk en die van het bedrijventerrein liggen echter niet op hetzelfde moment van de dag en daarom wordt geen parkeeroverlast verwacht.

Geluid

In de aanvulling op het MER zijn voor geluid van weg- en railverkeer aanvullende berekeningen uitgevoerd. Uit de analyses voor geluid van wegverkeer blijkt dat maatregelen als snelheidsverlaging, aanbrengen van stiller asfalt en het terugplaatsen van rooilijnen tot een (beperkte) afname van de geluidbelasting van wegverkeer leiden. Uit de analyses geluid van railverkeer kan het aanbrengen van raildempers en geluidschermen tot een reductie van de geluidbelasting leiden. De aanwezigheid van een station zorgt ervoor dat treinen langzamer door het plangebied rijden, waardoor de geluidbelasting op de gevels uiteindelijk lager uitvalt dan nu is berekend.

Maatregelen om geluidbelasting door wegverkeer en railverkeer te verminderen leidt er toe dat de effectbeoordeling van verkeerslawaaï en gezondheid gunstiger wordt. We blijven het verkeer en het weg- en railverkeerslawaaï monitoren en maken bij de deelplannen steeds een afweging over in te zetten geluidmaatregelen, zoals het MER adviseert. Ook voor het geluid geldt overigens dat als andere toekomstige ontwikkelingen verkeer genereren, dat invloed heeft op de geluidssituatie op De Suikerzijde.

Tevens is in de aanvulling het onderdeel trillingshinder van railverkeer beoordeeld in de aanvulling MER. Hiervan wordt verwacht dat deze zich niet of nauwelijks zal voordoen.

Luchtkwaliteit

In het MER is ook gekeken naar de effecten van de verkeersgroei op de luchtkwaliteit (NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}). Wat geldt voor het wegverkeerslawaaï, geldt min of meer ook voor de luchtkwaliteit: extra verkeer leidt tot meer uitstoot. Hoewel circa 2,5% van de bestaande adressen daardoor een slechtere GES-score krijgt, worden in geen van de doorgerekende varianten grenswaarden overschreden.

Bedrijven

De suikerfabriek en de kartonfabriek in Hoogkerk vormen geen belemmering voor het plan. We houden voldoende afstand voor het aspect geluid, mede dankzij het gewijzigde ontwerp met een bredere groenstructuur aan de westkant van het plangebied, die extra afstand creëert. Het plangebied ligt ook buiten de IMR- contour. Overigens past de suikerfabriek in Hoogkerk de komende jaren het proces aan. De kenmerkende suikerbietengeur tijdens de campagne zal daardoor sterk verminderen

Op enkele plaatsen reikt de geluidhindercontour van het bedrijventerrein Peizerweg tot in het plangebied. Woningbouw is daar mogelijk zonder de bedrijven te belemmeren, maar dat zou wel een minder gunstige woonsituatie kunnen betekenen. In het MER wordt voorgesteld in de structuurvisie uit te spreken dat zolang de geluidshindercontouren van het bedrijventerrein Peizerweg aanwezig zijn, woningbouw daarbinnen beperkt blijft. In beginsel onderschrijven we dat uitgangspunt, al kunnen er situaties zijn waarin wij daarvan af zouden willen wijken, bijvoorbeeld waar woningen wenselijk zijn voor de sociale veiligheid van bijvoorbeeld een fietsroute. Die keuzes maken we op het moment dat uitwerking van dat gebied aan de orde is.

Omgekeerd kunnen in het plangebied activiteiten ontstaan die geur- of geluidhinder zouden kunnen veroorzaken naar woningen in de omgeving. We streven immers naar een gemengd gebied met vele functies. Het MER adviseert daar uitspraken over te doen in de structuurvisie.

Uiteraard gaan we zorgvuldig om met het plaatsen van bedrijvigheid bij woningen of omgekeerd, zowel in het plangebied als buiten het plangebied. In het bestemmingsplan voor het eerste, noordelijke deelgebied nemen we daar een systematiek voor op. In de jaren daarna kunnen we zien hoe dat werkt en daar lering uit trekken bij de vaststelling van het omgevingsplan. In dat omgevingsplan moeten we opnieuw een afwegingskader formuleren voor de relatie tussen hinderlijke en gevoelige functies. Het ligt voor de hand die inzichten af te wachten voor die delen van het plangebied die nu nog niet aan realisatie toe zijn. Kortom: voor deelgebied Noord regelen we het nu, voor de andere delen oordelen we later op basis van de dan geldende inzichten en opvattingen.

Externe Veiligheid

Het MER- rapport adviseert vanwege de groepsrisicocontouren lagere dichtheden aan te houden in de invloedsgebieden rond N370, het spoor en de aardgasleiding die door het gebied loopt.

Het invloedsgebied van het spoor naar Sauwerd ligt meer dan 3 kilometer over het plangebied, dat van de N370 circa 220 meter. De gasleiding loopt door het gebied, met een invloedsgebied van 70 meter. Gegeven het uitgangspunt dat dit gebied beoogd is als nieuw stadsdeel, is niet ontwikkelen niet aan de orde. We houden in ieder geval rekening met de aanbeveling van de Veiligheidsregio om De Suikerzijde binnen het invloedsgebied van de aardgasleiding geen verminderd zelfredzame personen te vestigen. Voor wat betreft de invloedsgebieden rond de westelijke ring en het spoor naar Sauwerd zullen wij ook daar vooral gaan differentiëren in kwetsbare, c.q. verminderd zelfredzame doelgroepen. Mogelijk laten wij ook de veronderstelde verblijfsduur een rol spelen. Bij de nadere uitwerking komt dat aan de orde.

Oppervlaktewaterkwaliteit

Het MER-rapport stelt dat nieuw gebruik van het voormalige fabrieksterrein zou kunnen leiden tot een verslechtering van de oppervlaktewaterkwaliteit. Dat hoeft echter niet zo te zijn als drie aandachtspunten in acht worden genomen:

- een volledig gescheiden rioolstelsel;
- wegwater opvangen in de bermen zodat het niet uitspoelt naar het oppervlaktewater;
- de nieuw waterstructuren worden (deels) uitgevoerd met waterzuiverende flauwe oevers of rietzomen.

We willen ons inspannen om dit zoveel mogelijk realiteit te maken. In de eerste noordelijke deeluitwerking bijvoorbeeld voorzien we hierin met een gescheiden rioolstelsel, maar ook door regenwater zoveel mogelijk op te vangen in bermen, wadi's en groenzones met bomen. Ook gaan we deels plasdrasoevers aanleggen, die zorgen voor enige verbetering van de waterkwaliteit van het boezemwater Hoendiep.

Oppervlaktewaterkwantiteit

De vloeivelden maakten deel uit van de bedrijfsmatige activiteiten van de voormalige Suikerfabriek en maken geen onderdeel uit van het watersysteem. Het dempen van de vloeivelden hoeft daarom niet te worden gecompenseerd. Dat geldt wel voor te dempen sloten. Dat wordt echter voldoende opgevangen door de beoogde groen-blauwe structuur. Die kan ook voorzien in compensatie voor een deel van de toenemende verharding. Het MER-rapport adviseert daarvoor als mitigerende maatregel om voldoende oppervlaktewater te creëren. Dat ligt zeker in de bedoeling. In deelgebied Noord komt in een park een waterpartij, leggen we de groenstructuren met wadi's aan, en komen langs het Hoendiep met natuurvriendelijke plasdraszones.

Bodemkwaliteit

Het MER-rapport waardeert de effecten van het plan op de bodemkwaliteit gematigd positief, omdat er op bepaalde plaatsen gesaneerd gaat worden. Het rapport beveelt desondanks als mitigerende maatregel aan om het voorterrein en een terrein nabij De Halm te saneren én om zoveel mogelijk multifunctioneel te saneren in plaats van functiegericht.

Wij proberen een evenwicht te vinden tussen de kosten en baten van een grootschalige gebiedsontwikkeling, waaronder de kosten en baten van bodemsaneringen. Wij richten ons daarom opeen balans tussen investering en rendement. Het beleid van de gemeente Groningen is dat wij in beginsel functiegericht saneren. Op dit moment zijn wij daarom niet voornemens de aanbeveling op grote schaal op te volgen. Waar in bepaalde gevallen op simpele en kostenefficiënte wijze toch extra milieuwinst kan worden geboekt zullen wij dat uiteraard in overweging nemen. Het Mer adviseert bij vergunningverlening en realisatie van WKO-systemen te borgen dat er geen grondwaterverontreinigingen ontstaan of worden vergroot.

Landschap en cultuurhistorie

Het MER-rapport signaleert dat het aantasten van het waardevolle krekensysteem en de historische verkaveling zorgen voor een verslechtering van de cultuurhistorische waarden in het plangebied. De aanbeveling is de karakteristieke middeleeuwse verkavelingsstructuur in acht te nemen, zoveel mogelijk van het historische krekensysteem in deelgebied Zuid te behouden en te integreren in het plan, en rekening te houden met de relatie met het bebouwingslint van de Peizerweg. Ook is het advies de landschappelijke context rond de veenterpen te versterken. Verder wordt aanbevolen bij de uitwerking van de deelplannen locaties met bekende vindplaatsen en locaties met een hoge verwachtingswaarde te ontzien.

Aan het terrein van de voormalige suikerfabriek wordt een nieuwe laag met een eigen structuur toegevoegd, waarbij niet alle aanwezige waarden behouden kunnen blijven. In het verlengde van het MER-advies blijft in de plannen de gelaagde landschappelijke en culturele ontwikkeling te ervaren:

- een deel van de structuur van het landschap van de vloeivelden wordt opgenomen in het nieuwe park;
- een deel van de noord-zuid verbindingen, bijvoorbeeld ter plaatse van het station, volgt het slotenpatroon van de polderverkaveling en bieden lange landschappelijke doorzichten;
- de ontginningsas Eelde-Dorkwerd blijft gehandhaafd in de structuur van het stadsdeel;

- in deelgebied Zuid wordt de landschappelijke structuur van de kreken gebruikt als inspiratiebron voor de nieuwe ruimtelijke opzet;
- de bunkers uit de tweede wereldoorlog krijgen een bijzondere plek in de groenstructuur.
- bij de uitwerking van de deelplannen wordt verder onder meer aandacht besteed aan de archeologische waarden en wordt nader onderzoek gedaan. Aan de hand van dat nader onderzoek zullen we bezien welke waarden op de vindplaats ('in situ') behouden kunnen worden.

Groen en gezondheid

In zowel de structuurvisie als het stedenbouwkundig plan voor deelgebied noord is voorzien in een ruime, aantrekkelijke en groene openbare ruimte die uitnodigt tot bewegen, verblijven en ontmoeten. Voor alle alternatieven van de structuurvisie en ook voor het bestemmingsplan deelgebied noord geldt dat er in de plannen nadrukkelijk aandacht is voor gezondheid. De planopzet bevat veel elementen waarmee gezondheid wordt gestimuleerd (zoals veel ruimte voor bewegen). Tevens is in de aanvulling MER nadere informatie opgenomen over verminderd autogebruik en geluidbelasting, wat ook relevant is voor de gezondheid van bewoners.

Gebiedsbescherming

De ontwikkeling van De Suikerzijde zou in beginsel kunnen leiden tot een verandering van het ontwikkelingspotentieel voor de verbeterings- en/of uitbreidingsopgaven van Natura 2000 gebieden of de beheertypen van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Voor Natura 2000 is een Voortoets opgesteld (Sweco, 2020). In het MER zijn de resultaten daaruit samengevat. Zo is er onder meer gekeken naar stikstofdepositie. Uit de voortoets blijkt dat de voorgenomen plannen voor De Suikerzijde niet leiden tot negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden.

Soortenbescherming

De plannen voor deelgebied noord tasten mogelijk de zogenaamde gunstige staat van instandhouding voor een aantal beschermde diersoorten aan: geoorde fuut, water- en meervleermuis en poelkickers. Hiervoor zijn nader onderzoek en compenserende en mitigerende maatregelen nodig. Deze worden uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan voor het eerste, noordelijke deelgebied. Een deel van de compensatieopgave wordt ingevuld aan de zuidzijde van het spoor. Een aantal van de deels verlande vloeivelden is hier ingericht volgens de randvoorwaarden die voor de vleermuizen gelden. Door tevens rekening te houden met

randvoorwaarden voor de geoorde fuut, is het gebied van circa 7 ha geschikt gemaakt voor alle soorten waarvoor compensatie nodig is. Voor het resterende deel van de compensatieopgave is een ontwerp uitgewerkt voor een strook weilanden ten westen van het Westpark. Omdat daar ook weidevogels zitten, wordt in het ontwerp zo veel mogelijk rekening gehouden met de aanwezige weidevogels. Weidevogelgebied dat door de aanleg van de compensatieopgave hier verdwijnt, zal elders meer dan voldoende worden gecompenseerd.

Bij de ontwikkeling van de overige deelgebieden wordt kort van tevoren onderzoek gedaan naar beschermde planten- en diersoorten. Als leefgebied van deze soorten wordt aangetast, zijn mogelijk ook daar mitigerende en compenserende maatregelen aan de orde.

Duurzaamheid

De realisatie van De Suikerzijde duurt een groot aantal jaren, waarbij de technieken zich steeds verder ontwikkelen. We willen ons nu nog niet langdurig vastleggen, maar juist flexibel in kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen. De ontwikkelingen op het gebied van hernieuwbare en duurzame energie gaan namelijk hard. De voortschrijdende kennis en technologie vertalen zich in steeds strengere (bouw)normen.

Door de nieuwe inrichting van het gebied neemt de energiebehoefte toe. Het MER verwacht dat een duurzame energievoorziening mogelijk is. De ambitie voor het gebouwgebonden energieverbruik en met name de verwarming en koeling van gebouwen lijkt voor deelgebied noord haalbaar te zijn met de gekozen oplossingsrichting van collectieve WKO-sytemen in combinatie met zonnepanelen. Het MER adviseert daarnaast ook zoveel mogelijk energiegebruik te voorkomen, dus energiebesparing.

In de aanvulling MER is dit onderdeel nader verkend met de varianten 'energieleverend' en 'tijdelijke opwek'. Uit de analyses voor de variant 'energieleverend' blijkt dat er in theorie mogelijkheden zijn om meer energie op te wekken dan nodig is voor de gebouwgebonden energie van De Suikerzijde zelf. Uit de analyses voor de variant 'tijdelijke opwekking' blijkt dat er in het plangebied mogelijkheden zijn voor tijdelijke opwekking op daken en op het maaiveld. De praktische, juridische en financiële consequenties van deze mogelijkheden vragen echter nadrukkelijk om nader onderzoek. Dit complexe vraagstuk doet zich niet alleen voor in De Suikerzijde. Daarom wordt gemeentebreed onderzocht

of er mogelijkheden zijn om eventuele knelpunten weg te nemen en of deze mogelijkheden binnen de invloedssfeer van de gemeente liggen.

Het gemeentelijke beleid voor circulariteit is een relatief nieuw beleidsthema. In de plannen voor De Suikerzijde zijn nog weinig concrete acties voor circulariteit opgenomen. Dit thema willen we in de komende periode gemeentebreed nader onderzoeken. We blijven voor De Suikerzijde alert op kansrijke ontwikkelingen die zich op termijn kunnen voordoen. Uit het MER blijkt dat bij de bouw op De Suikerzijde voldoende maatregelen mogelijk zijn om de gevolgen van klimaatverandering in de vorm van wateroverlast, droogte en hittestress op te vangen. Het vestigen van nieuwe stedelijke functies in een laaggelegen gebied leidt wel tot extra bewoond gebied met een zeker overstromingsrisico vanuit zee of kanalen. Het MER adviseert daarom waterrobuust bouwen. Wij kunnen hier pas uitspraken over doen wanneer wij de implicaties daarvan concreet op een rij kunnen zetten.

Effecten in de realisatiefase

Het gaat hierbij om tijdelijke hinder tijdens de aanleg- en de bouwfase door onder meer grondverzet, bouwrijp maken en bouwverkeer. Het MER inventariseert de normen die daarvoor gelden en doet aanbevelingen hoe we aan die normen kunnen voldoen. De aanbevelingen richten zich vooral op het proces: planning van werkzaamheden en wanneer wat te onderzoeken en waar rekening mee te houden.

Gevoeligheidsanalyses

Publiekstrekker

In het MER (hoofdstuk 8) zijn ook de gevolgen onderzocht van een eventuele publiekstrekker voor 20.000 bezoekers op het voorterrein. De gevolgen blijken aanzienlijk, zowel voor wat betreft de verkeersafwikkeling, de geluidsaspecten, maar ook de externe veiligheid is een aandachtspunt. In deze structuurvisie wordt daarom vooreerst geen rekening gehouden met realisatie van een dergelijke publiekstrekker. Mocht er op enig moment wel behoefte De Suikerzijde aan ontstaan, dan moeten de mogelijkheden en voorwaarden nader onderzocht worden. We zijn dan ook verder in de tijd en de monitoring van de ontwikkeling en het verkeer geeft ons dan ook meer en nieuwere informatie.

Aanpak Ring-West

Aanpak Ring West zorgt ervoor dat de doorstroming op de Ring West vlotter verloopt. Daardoor ontstaat een andere verdeling van het verkeer: meer automobilisten kiezen voor de ring, in plaats

van voor de routes binnendoor. Daardoor worden bepaalde wegen rustiger en stiller, en andere wegen juist drukker. De combinatie met de ontwikkeling van De Suikerzijde leidt niet op voorhand tot onoplosbare problemen. Wel moeten we de ontwikkelingen blijven volgen en onderzoek doen zodra dat nodig en noodzakelijk is.

Ontwikkeling De Held III

Verkeer van De Held III zal grotendeels gebruik maken van dezelfde toegangswegen als De Suikerzijde. Zodra De Held III tot ontwikkeling komt, worden deze toegangswegen drukker. Op dit moment is nog niet in te schatten hoe groot die effecten precies zullen zijn. Dat hangt onder meer af van de ontwikkelingen in de mobiliteit, van de meer of minder intensieve invulling van De Suikerzijde en van maatregelen die we treffen. We monitoren de ontwikkelingen, zodat we problemen bijtijds onderkennen en bij kunnen sturen.

Monitoring

Het essentieel de ontwikkelingen te blijven monitoren. Monitoring kent drie doelen:

- Toetsen of de (milieu)effecten niet groter uitpakken dan in het MER beschreven;
- Toetsen of de in het MER voorgeschreven mitigerende/compenserende maatregelen in voldoende mate bijdragen aan het beperken of voorkomen van effecten. Daar waar voorbeelden van maatregelen zijn benoemd (bijvoorbeeld voor verkeer) moet op basis van monitoring worden bepaald of en op welke manier maatregelen doorgevoerd moeten worden;
- Toetsen of de duurzaamheidsambities van de gemeente behaald worden.

Monitoring is ook essentieel voor de gekozen strategie van adaptief ontwikkelen. Dat betekent steeds zien waar je staat, richting bepalen en bijsturen.

Daarbij zijn onder meer de volgende aspecten van belang.

- Kloppen de aannamen nog? Bijvoorbeeld op het gebied van aantallen woningen, bedrijfsactiviteiten, inwoners en verkeersbewegingen.
- Kan of moet de inschatting van de verkeersspreiding worden bijgesteld? In de loop van de tijd kunnen bijvoorbeeld vervoersmodaliteiten anders uitpakken.
- Meer gedetailleerde analyses kunnen meer inzicht geven wanneer welke effecten in het verkeersmodel optreden.

- Bij de verdere planuitwerking vindt nader archeologisch onderzoek plaats.
- De thema's energievoorziening en klimaatadaptatie zijn beoordeeld op basis van huidige kennis. De technische, financiële en maatschappelijke ontwikkelingen gaan echter snel. Welke ontwikkelingen dit zijn en wat impact op het Suikerfabriekterrein zal zijn, is op dit moment niet bekend.

We ontwikkelen de monitoringsaanpak mede in samenhang met de wijze waarop we de monitoring van het omgevingsbeleid onder de Omgevingswet willen vormgeven. Voor wat betreft de mobiliteit ligt het voor de hand de monitoring te bezien in samenhang met de ontwikkeling onder meer De Held III en de Aanpak Ring West.

