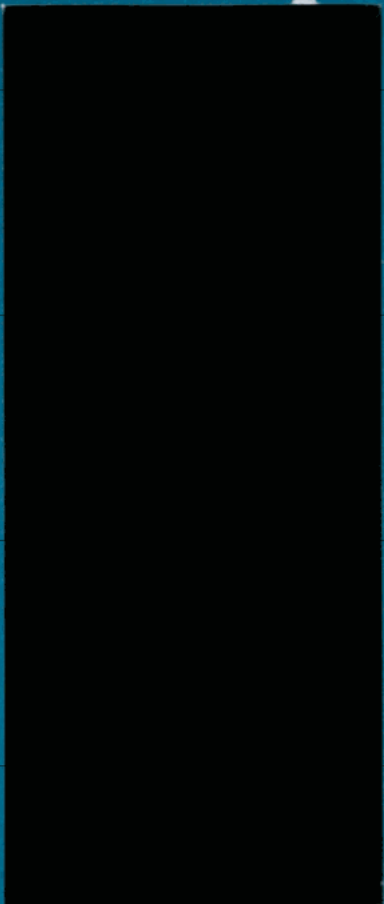


10241-2



Startnotitie:

**Het nieuwe FC Groningen-stadion
in het Europapark**

Gemeente Groningen

april 1999
673/CE99/1422/14100

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Algemeen	4
1.2	M.e.r.-plicht	5
1.3	Opbouw startnotitie	6
2	Probleemstelling en doel	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Onderdelen voor het Europapark	7
2.2.1	Locatiekeuze voor het FC Groningen stadion	8
2.2.2	Kantoren	12
2.2.3	NS Station Kempkensberg	13
2.2.4	Wonen	13
2.2.5	Infrastructuur	13
2.3	Probleemstelling	13
2.4	Doel	14
3	Beschrijving studiegebied	15
3.1	Algemeen	15
3.2	Verkeer, vervoer en ontsluiting	15
3.3	Milieu aspecten	17
3.4	Stedebouwkundige aspecten	20
3.5	Landschap, natuur en cultuurhistorie	21
4	Voorgenomen activiteit en alternatieven	23
4.1	Introductie op de voorgenomen activiteit	23
4.2	Twee scenario's voor het Europapark	24
4.3	Scenario Piazza Europa	28
4.4	Scenario Riviera Europa	28
4.5	Alternatieven en varianten voor het stadion	29
4.6	Overige alternatieven	31
4.7	Resumé	32
5	Effecten	33
5.1	Algemeen	33
5.2	Verkeer, vervoer en ontsluiting	34
5.3	Geluid en lucht	36
5.4	Bodem, grond- en oppervlaktewater	36
5.5	Stedebouwkundige aspecten	37
5.6	Landschap, natuur en cultuurhistorie	37

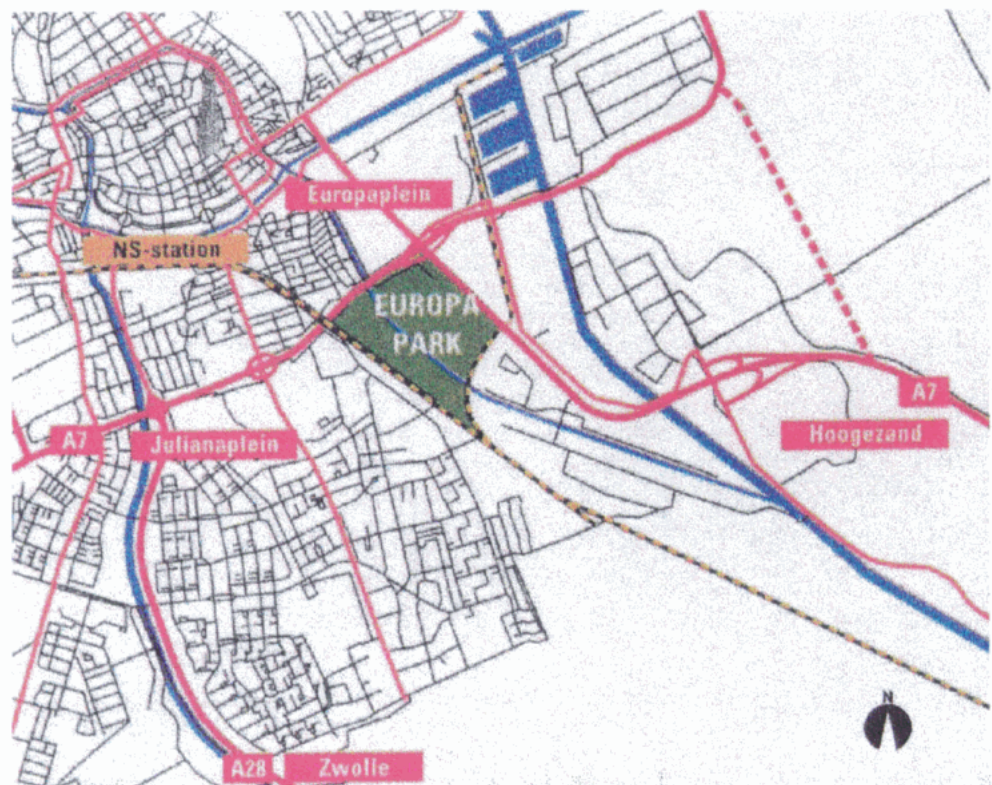
6	Besluiten, beleidskaders en procedures	38
6.1	Algemeen	38
6.2	Beleidskader	38
6.3	Procedure	39
6.4	Betrokkenen	42
7	Gebruikte informatie	43

1 Inleiding

1.1 Algemeen

De gemeente Groningen heeft het voornemen om een belangrijk deel van het zuid-oostelijke stadsdeel opnieuw in te richten. Dit zogenaamde Europapark ligt op het terrein van de voormalige Hunzencentrale tussen de Ringweg, de spoorlijn naar Zwolle en Bremen en de rijksweg A7 (zie figuur 1.1). Verder zijn hier enkele woningen, de gemeentelijke Milieudienst, EDON, houthandel Nanninga en meststoffenhandel Vulcaan gevestigd. Op het terrein zullen de volgende elementen ontwikkeld worden: een nieuw voetbalstadion voor FC Groningen, een kantorenpark, een nieuw NS-station met transferium functie en woningbouw.

Figuur 1.1: Situering van het Europapark in Groningen en omgeving



1.2 M.e.r.-plicht

Aanleiding voor de milieu effectrapportage-procedure is het voetbalstadion van FC Groningen in het Europapark. De verwachte bezoekerscapaciteit (500.000 per jaar) is zodanig groot dat de regeling inzake milieu-effectrapportage (m.e.r.) hierop van toepassing is. Tezamen met het ontwikkelen van het stadion worden andere functies zoals wonen en werken ontwikkeld. Uiteindelijk is het doel om voor het Europapark als geheel een nieuw bestemmingsplan vast te stellen.

Aangezien de m.e.r.-plicht gekoppeld is aan het nieuwe voetbalstadion zullen alternatieven en effectbeschrijving zich vooral op het stadion richten. Het doel van de m.e.r.-procedure is om inzicht te verschaffen in de gevolgen voor het milieu als gevolg van het realiseren van dit stadion. Hiervoor is het overigens ook nodig om inzicht te krijgen in de gevolgen van de inrichting van het totale park. Tevens dient aandacht te worden besteed aan reëel in beschouwing te nemen alternatieven als het gaat om het stadion. Op het moment van indienen van de startnotitie gaat de m.e.r.-procedure formeel van start.

De startnotitie is bedoeld om eenieder de gelegenheid te bieden opmerkingen te maken over de gewenste inhoud van het milieu-effectrapport (MER). De gemeente Groningen (College van Burgemeester en Wethouders) is initiatiefnemer voor deze procedure. De gemeenteraad is het bevoegd gezag.

MER - Beoordelingsplicht

Naast de verplichting om bij overschrijding van een zekere drempelwaarde een procedure milieu-effectrapportage te doorlopen, zoals in dit geval voor het stadion ('een recreatieve of toeristische voorziening die 500.000 bezoekers of meer per jaar aantrekt'), kent het Besluit milieu-effectrapportage een zogenaamde beoordelingsplicht. Deze houdt in dat voor verschillende projecten wordt bepaald of er wel of geen m.e.r.-procedure doorlopen moet worden. Dit wordt mede bepaald door:

- de aard van de activiteit;
- de gevoeligheid van het gebied;
- de inschatting van de effecten.

Het huidige Besluit m.e.r. wordt op dit moment gewijzigd. In het ontwerp van de wijziging behoort het Europapark tot de categorie 'stadsproject', waarbij de drempel voor beoordeling op 200.000 m² bedrijfsvloeroppervlakte ligt. Conform dat nieuwe besluit zou dus voor de kantoren sprake zijn van een beoordelingsplicht. De andere genoemde drempelwaarde (namelijk dat het project betrekking heeft op een gebied van meer dan 100 hectare) wordt niet overschreden.

Het ligt niet voor de hand om op dit moment voor dit onderdeel een aparte beoordelingsprocedure op te starten. Immers in de onderhavige procedure wordt het stadion ook in samenhang met de activiteiten, waaronder de kantoren, in de omgeving beschouwd. Te zijner tijd zal de formele stap voor de beoordelingsplicht kunnen worden gezet, waarvoor het milieu-effectrapport dat voor het stadion wordt opgesteld, als informatie-document zal dienen.

1.3 Opbouw startnotitie

Deze startnotitie is als volgt opgebouwd:

- De probleem- en doelstelling van dit project, waarbij met name aandacht wordt besteed aan de locatiekeuze voor het stadion (hoofdstuk 2).
- De globale beschrijving van de huidige situatie in het studiegebied en autonome ontwikkeling (hoofdstuk 3).
- Een beschrijving van de voorgenomen activiteit en de ontwikkeling van alternatieven (hoofdstuk 4).
- De milieu-effecten die worden verwacht en in het MER nader zullen worden onderzocht (hoofdstuk 5).
- Een beschrijving van het m.e.r.-plichtige besluit en een overzicht van eerder genomen besluiten die invloed kunnen hebben op het besluit waarvoor het MER wordt opgesteld. Tevens wordt de te volgen procedure beschreven (hoofdstuk 6).

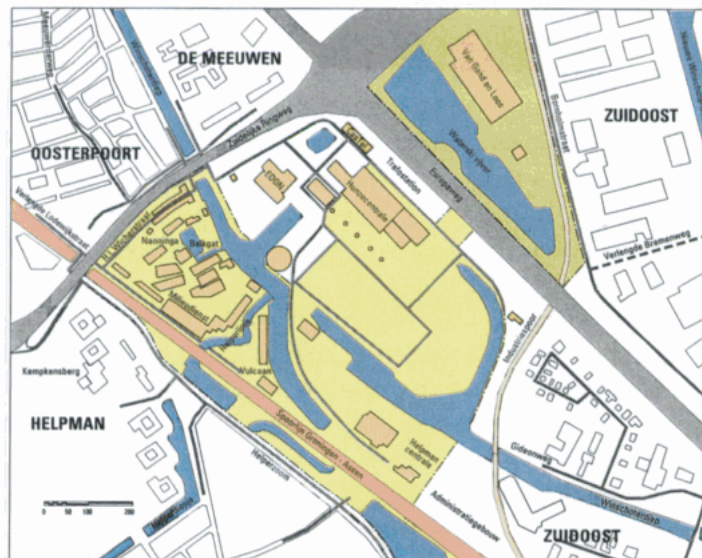
2 Probleemstelling en doel

2.1 Inleiding

In figuur 2.1 is de indeling van het Europapark aangegeven en de ligging ten opzichte van de omliggende wijken. De figuur toont de situatie zoals die was vóór de sloop van de Hunzencentrale. In de huidige situatie (1999) bestaat de locatie uit een viertal gebiedsdelen:

- In het westelijke deel van het gebied bevindt zich woningbouw langs de Verlengde Lodewijkstraat en de H.L. Wicherstraat;
- Eveneens in het westelijke deel zijn de houthandel Nanninga, de gemeentelijke Milieudienst en de meststoffenhandel Vulcaan gevestigd;
- In het noordwesten het bestaande kantorencomplex van de EDON;
- In het noorden een braakliggend terrein waar de voormalige Hunzencentrale heeft gestaan (gesloopt in 1998);
- In het zuidelijke deel bevindt zich de voormalige Helpmancentrale.

Figuur 2.1: Plangebied Europapark



2.2 Onderdelen voor het Europapark

De ontwikkeling van het Europapark omvat een viertal activiteiten die gezamenlijk optimaal ontwikkeld kunnen worden op het terrein van het Europapark. Gezien het m.e.r.-plichtige karakter van het nieuw te bouwen stadion wordt nadrukkelijk ingegaan op de locatiekeuze voor het stadion. Vervolgens wordt ook aandacht besteed aan de te ontwikkelen kantoren, de woningbouw, het openbaar vervoer (station) en de voorzieningen voor parkeren.

Geschiedenis van het gebied in vogelvlucht

Het industriegebied dat we nu kennen als het Europapark heeft van oudsher een belangrijke rol gespeeld in de ontwikkeling van Groningen. De aanleg in de 14^{de} eeuw van het 'Schuytendiep' – later omgedoopt tot Winschoterdiep – betekende een grote impuls voor de handel tussen Groningen en de Veenkoloniën. Uiteindelijk stonden er zes industriemolens langs het Schuytendiep. Drie hiervan waren houtzaagmolens en stonden op locaties ter hoogte van de huidige H.L. Wicherstraat, de Nanninga-houthandel en de Milieudienst. Ze waren herkenbaar aan de naastgelegen balkgaten, waarin de nog onbewerkte boomstammen dreven. In het huidige Europapark herinnert een bewaard gebleven balkgat aan deze vroege bedrijvigheid. Om de verdediging van de stad te verbeteren, werd in de 17^{de} eeuw de Helperlinie aangelegd. Onderdeel hiervan was de zogenaamde oostredoute (schans met gracht), die tussen de houtzaagmolens lag. In de 18^{de} eeuw werd de linie uitgebreid met het Helperdiepje. Een deel van deze gracht ligt nog in het Europapark, direct ten zuiden van de Milieudienst. In de tweede helft van de 19^{de} eeuw werd het gebied compleet getransformeerd. De spoorlijn werd aangelegd en de vestingwerken werden ontmanteld en afgegraven. Met de komst van de stoommachine verdwenen de molens uit het gebied. Daarvoor in de plaats kwam een scheepsreparatiewerf. Ondertussen rukte de stad op. In 1906 werd de eerste sociale woningbouw gerealiseerd aan de H.L. Wicherstraat en de Meeuwerderbaan. Midden in de weilanden werd in 1915 de Provinciale Elektriciteitsfabriek gebouwd. In de jaren daarna werd deze fabriek uitgebreid met de Helpmancentrale en de Hunzecentrale. De eerste eenheid van de Hunzecentrale kwam gereed in 1963, de vijfde werd in 1970 in gebruik gesteld. Vanaf dat jaar vormden de vijf pijpen een markant onderdeel van de Groningse skyline. De Helpmancentrale werd pas in de jaren '80 deels afgebroken. Het administratiegebouw en de magazijnen bleven behouden. De Hunzecentrale en de vijf pijpen werden in 1998 gesloopt.

2.2.1 Locatiekeuze voor het FC Groningen stadion

In het rapport 'Nieuwe Doelen voor het FC Groningen Stadion' (Raadsbesluit van maart 1998) is uiteengezet welke stappen er zijn ondernomen en welk onderzoek is verricht om te komen tot een keuze voor een nieuwe locatie voor het nieuwe FC Groningen stadion. In deze paragraaf worden de hoofdlijnen daarvan uiteengezet.

De huidige locatie van het FC Groningen stadion in het Oosterpark voldoet niet meer. Het Oosterparkstadion ligt midden in een woonwijk waardoor niet aan de eisen voor bereikbaarheid, veiligheid en comfort volgens de huidige normen kan worden voldaan. Dit komt tot uiting in een relatief groot bereikbaarheidsprobleem en overlast van geparkeerde auto's bij voetbalwedstrijden. Daarnaast is er in bepaalde situaties sprake van onveiligheid voor de bewoners door de overlast die bepaalde supportersgroepen met zich meebrengen. Tevens is de locatie met het openbaar vervoer slecht bereikbaar. Als laatste blijkt dat het stadion in het Oosterpark een grondige renovatie zou moeten ondergaan, omdat het huidige stadion niet aan de eisen van de KNVB en de UEFA voldoet. Na grondig onderzoek blijkt nieuwbouw op een andere locatie de enige reële oplossing.

Uitgangspunten voor de locatiekeuze

Het zoeken naar geschikte locaties voor een nieuw FC Groningen stadion is gestart met na te gaan welke uitgangspunten voor een potentiële locatie zouden moeten worden gehanteerd. FC Groningen hanteert als uitgangspunten:

- Het streven naar een stadion op een B-locatie aan een stedelijke hoofdweg of snelweg en bij een knooppunt van het openbaar vervoer;

- Het streven naar een gunstige ligging ten opzichte van secundaire voorzieningen zoals winkels, horeca en andere publiekstrekkende voorzieningen;
- Het streven naar een aantrekkelijk klimaat voor de vestiging van kantoren en bedrijven;
- Het gebouwencomplex moet voldoende ruimte bieden voor een stadion (4 ha), oefenvelden (3 ha) en een parkeerterrein (7.5 ha);
- De locatie van het nieuwe stadion moet mogelijkheden bieden om de veiligheid van de supporters te beheersen en overlast naar bewoners te voorkomen.

Vanuit de gemeente Groningen zijn ook een aantal uitgangspunten op te sommen als het gaat om de geschiktheid van de locatie. Deze luiden als volgt:

- De plaats van het nieuwe stadion dient aan te sluiten bij de reeds bestaande visies uit de beleidsplannen “De Stad van Straks” (1996), “De Bereikbare Stad Leefbaar” (1997), “Structuurschets Groningen Zuid-Oost” (1997) en “Regiovisie Groningen – Assen 2030” (1998); belangrijke punten zijn hierbij dat grote publiekstrekkende voorzieningen met de stad verweven kunnen worden en dat de locatie past binnen de compacte stad gedachte.
- De combinatie met verschillende andere functies is belangrijk; deze functies zijn kantoren, wonen, handel en andere publieksvoorzieningen. Hiermee kan de identiteit van het stadion worden versterkt. Daarnaast kunnen de kosten die gemaakt zullen worden voor nieuwe infrastructuur, grondverwerving, parkeren en exploitatie van het stadion zelf beter terugverdiend worden door een betere rendering.
- De locatie van het stadion zal de beheersbaarheid van de veiligheid van supporters en de veiligheid binnen aangrenzende wijken ondersteunen.
- Het stadion zal eveneens wat betreft milieuhinder (geluid, licht, etc.) in te passen zijn.
- De locatie zal vanuit planologisch opzicht en met betrekking tot juridische procedures haalbaar zijn; daarnaast is een maatschappelijke acceptatie een vereiste.

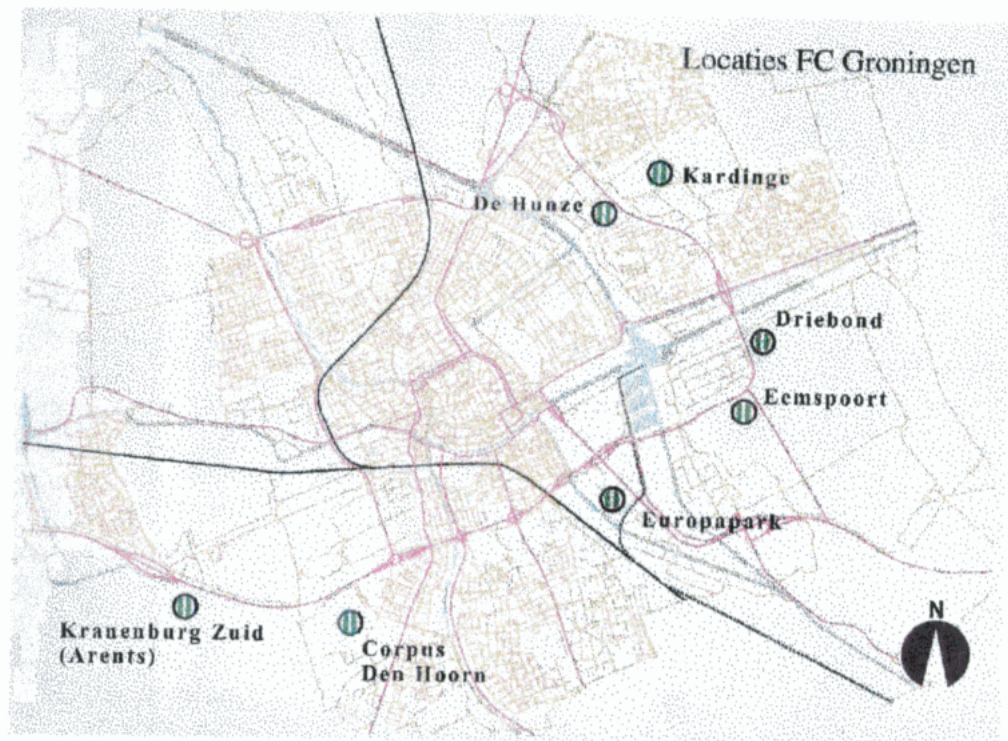
Zoekgebieden

Op basis van de uitgangspunten van de gemeente Groningen en FC Groningen werden zeven locaties aangewezen die aan deze eisen tegemoet kwamen. Deze locaties zijn onderzocht door het bureau Draaijer & Partners (Nieuwe Doelen; locaties voor FC Groningen, 1997) Op hoofdlijnen worden hieronder de bevindingen van dit onderzoek aangegeven.

De zeven onderzochte locaties, gevisualiseerd in figuur 2.1, waren:

- | | |
|------------------------------|----------------------------|
| • Sportpark Corpus den Hoorn | • De Hunze |
| • Europapark | • Driebond |
| • Kardingse | • Kranenburg-zuid (Arents) |
| • Eemspoort | |

Figuur 2.2: Locaties FC Groningen



Criteria locatiekeuze

De zeven locaties zijn beoordeeld aan de hand van de volgende criteria:

1. De huidige situatie. Hierbij gaat het om een beoordeling van de beschikbare ruimte voor nieuwbouw en een beoordeling van de functie die in de huidige situatie rust op de locatie of in de nabijheid van de nieuwe locatie.
2. Integratie met de omgeving om onderlinge versterking van de functies te bereiken. Hiermee wordt bedoeld of de vestigingsplaats past binnen het bestaande stedelijk gebied en of er een duidelijke integratie met andere functies mogelijk is.
3. Bereikbaarheid. Zijn er directe aansluitingen op het hoofdwegennet, op een station voor openbaar vervoer en is de locatie bereikbaar per fiets?
4. Parkeergelegenheid. Is er dicht bij het stadion voldoende ruimte aanwezig om te parkeren en is de verkeersafwikkeling naar en van het stadion voldoende?
5. Planning. Hoeveel tijd neemt de planologische en juridische procedure in beslag?
6. Financiën. Hoe wordt de financiële exploitatie van het stadion? Zijn er mogelijkheden om meer voorzieningen te combineren met de locatie om een beter rendement te krijgen?
7. Sociale veiligheid. Is de overlast en sociale onveiligheid die grote groepen supporters met zich meebrengen beheersbaar?

In het rapport Nieuwe Doelen is op basis van deze zeven criteria onderzoek gedaan naar de bovengenoemde locaties. Bij zes van de zeven criteria is sprake van

subcriteria. De resultaten van het onderzoek zijn op een vereenvoudigde en kwalitatieve wijze in de onderstaande tabel gepresenteerd. Daarbij is een driepuntsschaal gehanteerd met behulp van de kwalitatieve scores: geschikt, neutraal en ongeschikt.

Een locatie die in het onderzoek van Draaijer en Partners overwegend positief scoort, krijgt de score: 'geschikt'. Een locatie die zowel positief als negatief scoort, krijgt de score: 'neutraal' en een locatie die overwegend negatief scoort, krijgt de score 'ongeschikt'.

Tabel 2.1: Vereenvoudigde en kwalitatieve weergave van het locatieonderzoek naar het nieuwe FC Groningen stadion

locatie criteria	Corpus den Hoorn	Europapark	De Hunze	Driebond	Kranenburg (Arents)	Eemspoort	Kardinge
Huidige situatie (1)	Neutraal	Geschikt	Ongeschikt	Geschikt	Geschikt	Neutraal	Geschikt
Integratie (2)	Geschikt	Geschikt	Geschikt	Ongeschikt	Geschikt	Ongeschikt	Ongeschikt
Bereikbaar- heid (3)	Geschikt	Geschikt	Geschikt	Ongeschikt	Geschikt	Ongeschikt	Geschikt
Parkeren (4)	Ongeschikt	Geschikt	Ongeschikt	Neutraal	Geschikt	Ongeschikt	Neutraal
Planning (5)	Neutraal	Geschikt	Geschikt	Geschikt	Neutraal	Geschikt	Neutraal
Financiën (6)	Ongeschikt	Neutraal	Ongeschikt	Ongeschikt	Geschikt	Ongeschikt	Ongeschikt
Sociale veiligheid (7)	Geschikt	Geschikt	Geschikt	Geschikt	Neutraal	Geschikt	Geschikt

Conclusies

In eerste instantie vielen de locaties Corpus den Hoorn, Kardinge, de Hunze en Eemspoort af. Corpus den Hoorn en de Hunze bleken niet geschikt vanwege de problematiek rondom de criteria parkeerruimte en financiën. De locatie Kardinge is afgefallen omdat de integratie met de omgeving en de financiën onvoldoende basis konden bieden. De locatie Eemspoort viel eveneens af vanwege het gebrek aan integratie met de omgeving, de matige bereikbaarheid, de parkeersituatie en de financiële aspecten. De locatie Driebond bleek tenslotte niet geschikt omdat een goede integratie met de omgeving niet mogelijk blijkt, de locatie onbereikbaar is per spoor en omdat de financiën ook onvoldoende basis bieden.

Het Europapark blijkt de meest geschikte locatie. Ten eerste past de locatie goed in het beleid zoals dat door de gemeente Groningen in "De Stad van Straks" en de "Structuurschets Groningen Zuidoost" wordt nagestreefd. In dit kader gaat het om het vormgeven aan het stedenbouwkundige concept van 'de compacte stad'. De 'compacte stad' doelt onder andere op een zuinig gebruik van de ruimte en de ondersteuning van reeds bestaande functies die zich in de nabijheid van de te ontwikkelen stedelijke elementen bevinden. Ten tweede biedt het Europapark goede mogelijkheden voor zowel een hoogwaardige ontsluiting per spoor en auto als voor langzaamverkeer (fietser en voetganger). Ten derde leidt de diversiteit in voorziene functies ertoe dat uitwisseling tussen deze functies gemakkelijk tot stand kan komen.

Naast de bovengenoemde onderscheidende factoren, wordt het Europapark ook op bijna alle andere criteria positief beoordeeld. De locatie heeft voldoende parkeergelegenheid, is door de multifunctionaliteit financieel aantrekkelijk en tenslotte is de sociale veiligheid goed beheersbaar. Wat betreft de planning scoort de locatie Europapark evenwel minder goed, vanwege de noodzakelijke planologische procedures (wijziging bestemmingsplan). Inmiddels bestaat over ontwikkeling op het Europapark vergaande overeenstemming, zoals onder andere blijkt uit de discussies naar aanleiding van het verschijnen van de brochure Twee scenario's voor het Europapark (Gemeente Groningen, 1999).

Kranenburg is evenals het Europapark een relatief geschikte locatie. Met betrekking tot de locatie Kranenburg is echter gekozen voor een ontwikkeling tot bedrijventerrein. Deze ontwikkeling belemmert de mogelijkheid om een hoogwaardig kantorenpark te ontwikkelen, waardoor de uitwisselbaarheid van functies op Kranenburg beperkt is.

Het College heeft op basis van het onderzoek van Draaijer en Partners de keuze gemaakt om het FC Groningen stadion mee te nemen bij de ontwikkeling van het Europapark. Bij deze besluitvorming waren de belangrijkste overwegingen:

- *een optimale integratie met de geplande functies in de omgeving;*
- *aanwezigheid van de mogelijkheid voor een hoogwaardig openbaar vervoer ontsluiting per spoor.*

2.2.2 Kantoren

Gecombineerd met het stadion kunnen in het Europapark kantoren worden gerealiseerd. Door een in de toekomst uitstekende bereikbaarheid per trein en per auto is het Europapark uitermate geschikt als kantorenlocatie. De ligging op 1,5 km van het centrum, de komst van het station Kempkensberg, de ligging aan de A7 en de verscheidenheid van de landschappelijk structuur maakt het mogelijk om verschillende kantoormilieus te ontwikkelen.

De noodzaak voor de ontwikkeling van een nieuwe grote kantoorlocatie is groot. Uit onderzoek ten behoeve van de nieuwe Kantorennota (Gemeente Groningen 1998) blijkt dat tot 2005 ruimte geschapen moet worden voor 90.000 - 120.000 m² kantoren. Tot en met 2010 bedraagt de ruimtebehoefte 150.000 - 200.000 m².

Volgens de Kantorennota komen alleen de locaties Europapark en Stationsgebied-Zuid voor (grootschalige) kantoorontwikkeling in aanmerking. Het Stationsgebied-zuid is vooral interessant voor grotere kantooreenheden, met name voor kantoorverzamelgebouwen en de overheidssector. Daarmee wordt het Europapark de enige grote locatie voor kleinere zelfstandige kantooreenheden waar op korte termijn een grote vraag naar is. Het Europapark biedt daarnaast ook mogelijkheden voor de vestiging van grotere kantooreenheden. De Kantorennota constateert verder op korte termijn een tekort aan locaties voor grote en kleine kantooreenheden. Omdat er nog

maar weinig kavels elders beschikbaar zijn, is een snelle ontwikkeling van het Europapark noodzakelijk.

2.2.3 NS Station Kempkensberg

Een onderdeel van de voorzieningen die gepland is bij het stadion, is het NS station Kempkensberg. Een stadion in combinatie met een treinstation biedt naast de mogelijkheid om snel en veilig grote bezoekersaantallen te reguleren, ook mogelijkheden voor andere verkeer en vervoersfuncties in het Europapark. Dit station met transferium zal er voor kunnen zorgen dat de bereikbaarheid per openbaar vervoer voor wonen en werken in het Europapark geoptimaliseerd wordt. De combinatie van bus - en fietsverbindingen vanaf het station heffen de geïsoleerde ligging van het Europapark op, zodat dit gebied een geïntegreerd deel van de stad Groningen zal worden.

2.2.4 Wonen

De geplande woonvoorzieningen op een deel van het Europapark zullen de aansluiting met het centrum van de stad Groningen versterken. Er zal een koppeling met de wijk Oosterpoort worden gezocht. Aan de H.J. Wicherstraat zullen twee bestaande woonblokken gehandhaafd blijven. De bestaande woningbouw aan de Lodewijkstraat zal verdwijnen omdat het niet past in het beeld voor het Europapark. De nieuw te ontwikkelen woningen op deze locatie moeten bovendien voor afscherming zorgen van het te bebouwen gebied achter (ten noorden van) de Lodewijkstraat in verband met geluidhinder. De huidige bebouwing zal niet voldoende afschermende werking bieden voor het achterliggende gebied. In dit noordwestelijk deel zal woningbouw in een stedelijke sfeer ontwikkeld worden. Er zijn verder mogelijkheden om woningbouw met bestaande cultuurhistorische onderdelen van het Europapark te combineren, zoals langs het Balkgat en het Oude Winschoterdiep. Hierdoor krijgt het gebied als woningbouwlocatie een meerwaarde en wordt de diversiteit in functies rond het nieuwe stadion vergroot.

2.2.5 Infrastructuur

Door de voorgenomen ontwikkeling van stadion, kantoren en woningen zal er behoefte ontstaan aan nieuwe infrastructurele voorzieningen. Naast de ontwikkeling van het treinstation Kempkensberg, zal de ontsluiting van het gebied door de aanleg van nieuwe wegen, verkeersaansluitingen en parkeervoorzieningen begeleid worden.

2.3 Probleemstelling

Het Europapark ligt in het zuidoostelijke stadsdeel van de stad Groningen op het terrein van de voormalige Hunzencentrale. Het gebied ligt tussen de zuidelijke ringweg, de Europaweg (A7), het spoor richting Randstad en het goederenspoor richting de havens.

De huidige stadionlocatie van FC Groningen voldoet niet meer aan de huidige eisen van bereikbaarheid, veiligheid en comfort. Op basis van de gehanteerde criteria is duidelijk geworden dat het nieuwe stadion het beste in het Europapark kan worden

gerealiseerd. Het stadion maakt onderdeel uit van de integrale ontwikkeling van het Europapark.

De centrale vraag voor het MER is op welke wijze het stadion het beste in het Europapark kan worden ingepast, waarbij ook de onderlinge relaties met de omgeving worden versterkt. Om deze vraag goed te kunnen beantwoorden is het noodzakelijk om eveneens zicht te hebben op de samenhang die het stadion heeft met de overige functies in het Europapark en de bestaande functies in de directe omgeving van het Europapark.

Daarom zullen in het MER in de te beschrijven alternatieven en effecten, voorzover relevant, deze overige functies worden meegenomen. Tezamen met dit MER wordt een procedure voor wijziging van de bestaande bestemmingsplannen doorlopen.

2.4 Doel

De uiteindelijke doelstelling van de voorgenomen activiteit is de realisering van een nieuw FC Groningen stadion in het Europapark dat een integraal onderdeel gaat uitmaken van een hoogwaardig, multifunctioneel entreegebied voor de stad Groningen.

Het nieuwe stadion zal in samenhang met de overige te voorziene functies in het gebied worden ontwikkeld. Het MER dient ter ondersteuning van de besluitvorming over de noodzakelijke wijziging van het bestemmingsplan.

3 Beschrijving studiegebied

3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt, voor de relevante milieu-aspecten, een globale karakterisering van het plangebied en de nabije omgeving gegeven. In het MER zullen de beschrijvingen verder worden uitgewerkt en gedetailleerd tot een voor de besluitvorming relevant detailniveau. De omvang van het te beschrijven studiegebied kan per milieu-aspect verschillen. Vooralsnog wordt het plangebied en de nabije omgeving van het studiegebied beschouwd, in het MER zal een nadere afbakening van het studiegebied plaatsvinden.

Daarnaast zal in het MER worden beschreven welke veranderingen in het gebied en haar omgeving zullen optreden, indien het FC Groningen stadion niet wordt gerealiseerd. Dit wordt getypeerd als de autonome ontwikkeling van het gebied. In de autonome ontwikkeling is wel sprake van de komst van een kantorenpark. Als referentie voor de autonome ontwikkeling wordt het jaar 2010 gehanteerd.

3.2 Verkeer, vervoer en ontsluiting

In deze paragraaf wordt informatie gegeven over de huidige verkeers- en vervoerssituatie op de locatie Europapark en het omliggende gebied. Ook wordt aandacht besteed aan infrastructurele projecten in het Europapark en omgeving die van invloed zijn op de verkeers- en vervoerssituatie in, van en naar het Europapark.

Het Europapark is door de komst van het stadion, het NS station Kempkensberg, de ligging aan de A7 en de nabijheid van de binnenstad een ideale locatie voor publiekstrekkende voorzieningen. Het park krijgt een belangrijke functie in het verkeers- en vervoersbeleid van de stad en regio. Het Europapark wordt een multimodaal transferpunt met als doel het niet-noodzakelijk autoverkeer richting centrum en overige bedrijfsterreinen te verleiden over te stappen op de trein, in de bus, naar bedrijfsvervoer of in de toekomst wellicht op light rail. Deze transferfunctie voor verkeer is naast de publiekstrekkende functie, kantoorfunctie en woningbouw één van de vier hoofdfuncties en één van de drie aanjagers van het Europapark.

Huidige situatie verkeer en vervoer

Bereikbaarheid per auto

Het Europapark is gelegen nabij de hoofdtransportas Amsterdam-Groningen-Hamburg. Aan de noordkant van het gebied ligt de Zuidelijke Ringweg van Groningen (A7). Deze A7 gaat via het Europaplein richting het zuid-oosten en loopt dan ten oosten van het Europapark (zie ook figuur 1.1).

Wat de aanwezigheid van infrastructuur betreft is het gebied matig bereikbaar met de auto. De EDON-locatie is vanaf de A7 via de halve aansluiting Winschoterkade bereikbaar en via het Winschoterdiep. Vanuit de stad loopt de autoroute via de verlengde Lodewijkstraat. Een knelpunt is dat de verwachte toename van het autogebruik er toe zal leiden dat de verkeersafwikkeling verslechtert. De Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) is zeer zwaar belast. Het drukste wegvak is het gedeelte tussen de aansluitingen Hereweg en Winschoterdiep (circa 68.000 mvt/etm). De hoge verkeersdruk op de ZRG en het grote aantal op korte afstand van elkaar gelegen kruispunten en aansluitingen leidt tot doorstromingsproblemen. De capaciteit van dit wegvak bedraagt 60.000 à 70.000 mvt/etm. Rond het Julianaplein en het Europaplein loopt het verkeer regelmatig vast. Oplossingen voor dit verkeersprobleem zijn reeds in gang gezet met de Trajectnota/MER voor de Rijksweg A7 (Zuidelijke Ringweg Groningen) (november 1998). Besluitvorming hierover dient echter nog plaats te vinden.

Bereikbaarheid per fiets

Het gebied is vanuit de overige stadsdelen en de regio moeilijk per fiets bereikbaar. De enige ontsluiting voor fietsers loopt via de Verlengde Lodewijkstraat. Daarnaast zijn in het gebied zelf geen aparte fietspaden. Gezien de aanwezigheid van zwaar vrachtverkeer en de afwezigheid van goede voorzieningen voor de fiets is het onveiligheidsgevoel onder de fietsers sterk aanwezig.

Bereikbaarheid per openbaar vervoer en goederenvervoer

Ook de bereikbaarheid met het openbaar vervoer laat te wensen over omdat het niet rechtstreeks bereikbaar is. Het gebied is voor treinreizigers niet direct bereikbaar en de ontsluiting door het stads- en streekvervoer is beperkt. Het goederenvervoer over de weg kent dezelfde knelpunten als de bereikbaarheid met de auto en openbaar vervoer. Voor het goederenverkeer per spoor is het Europapark op zich goed bereikbaar maar het wordt door de huidige gebruikers niet intensief benut.

Ontwikkelingen zonder het FC Groningen stadion

Regionale en landelijke bereikbaarheid

Tot het jaar 2010 zal het wegennet qua functie-indeling nagenoeg ongewijzigd blijven. Dit betekent dat de doorgaande route A7 ter hoogte van de Zuidelijke Ringweg Groningen blijft samenvallen met het ringwegenstelsel van Groningen.

In de Trajectnota/MER Rijksweg A7 (Zuidelijke Ringweg Groningen) worden een aantal mogelijke maatregelen genoemd. Hier zal een keuze uit worden gemaakt. De alternatieven en varianten hebben echter een aantal onderdelen gemeenschappelijk die onder andere van invloed zullen zijn op de doorstroming van de Zuidelijke Ringweg en de ontwikkeling van het Europapark. Dit zijn:

- De aanleg van de aansluiting op de Laan Corpus den Hoorn;
- Verkeersmaatregelen bij het Julianaplein;
- Enkele bypasses;
- De aanleg van het Euvelgunnetracé.

Over bovenstaande gemeenschappelijke maatregelen zijn met het Rijk afspraken gemaakt over de uitvoeringstermijn. De besluitvorming over het traject A7 Zuidelijke Ringweg Groningen is voorzien in het jaar 2000.

Specifiek voor het FC Groningen stadion geldt dat de ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer minder piekbelasting zal opleveren voor het verkeer en parkeren als gevolg van wedstrijden.

De aanleg van het Euvelgunnetracé is van cruciaal belang voor de ontwikkeling van het Europapark. In de Trajectnota/MER Rijksweg A7 zijn de effecten van onder meer het Euvelgunnetracé en overige maatregelen in het kader van de Zuidelijke Ringweg Groningen beschreven.

De aanleg van dit tracé heeft tot gevolg dat de functie van het zuidelijke deel van de Europaweg kan wijzigen (van snelweg naar stadsautoweg). De aanzienlijke verlaging van de verkeersintensiteit op de Europaweg geeft de mogelijkheid om het Europapark rechtstreeks op de Europaweg te ontsluiten.

In het nu gevoerde verkeers- en vervoersbeleid gaan de Gemeente Groningen en de Provincie Groningen er beide van uit dat het Euvelgunnetracé rond 2006 - 2007 functioneert.

3.3 Milieu aspecten

Geluid en lucht

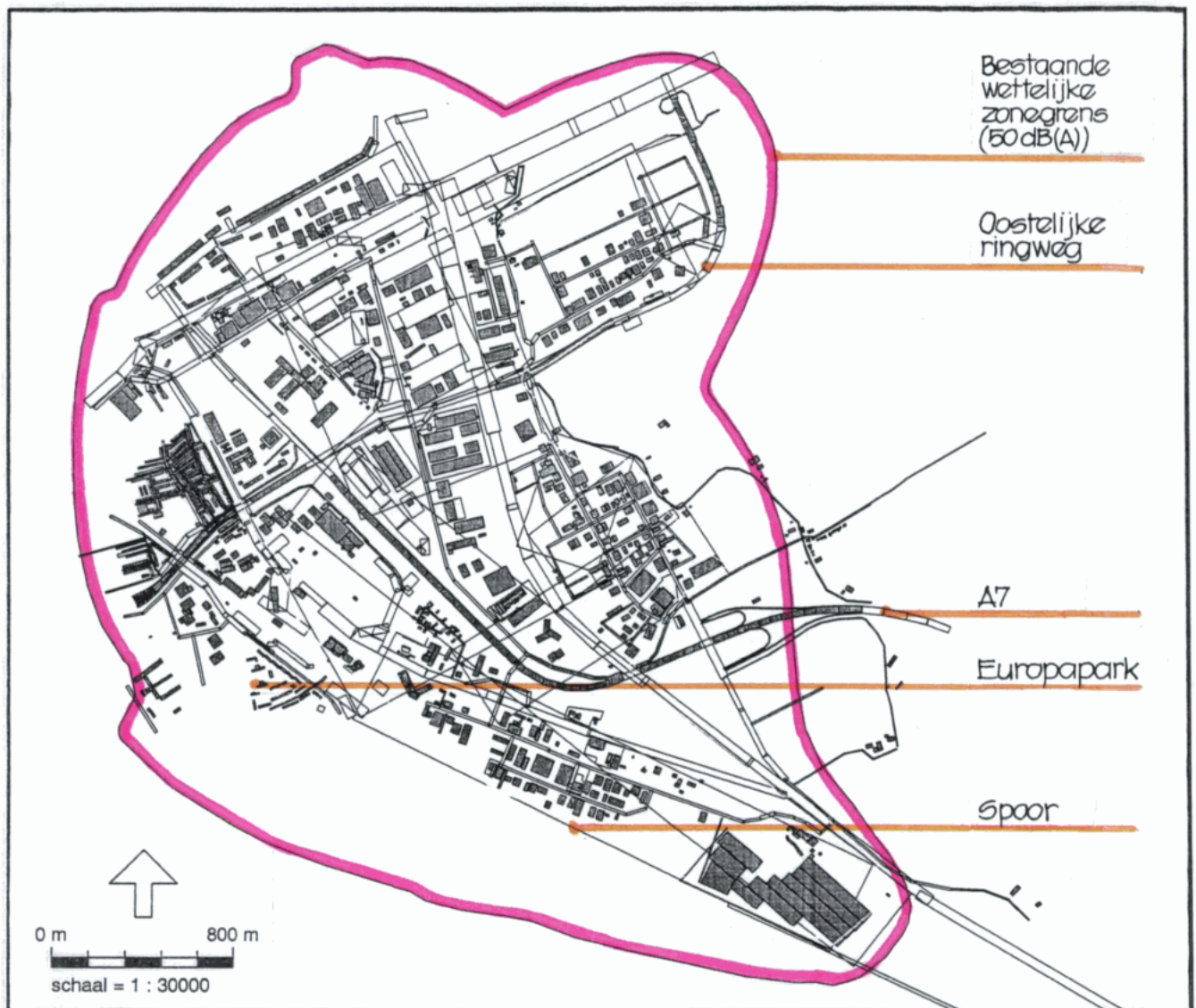
Huidige situatie

In het studiegebied is de geluidbelasting afkomstig van wegverkeer, railverkeer en de industrie. In de huidige situatie wordt de geluidbelasting in het onderzoeksgebied bepaald door met name:

- de Zuidelijke Ringweg Groningen (Weg der Verenigde Naties). De wettelijke zone bedraagt 400 m;
- de Rijksweg A7 (in het verlengde van de Europaweg). De wettelijke zone bedraagt 400 m;
- de aanwezige ontsluitingswegen. De wettelijke zone bedraagt minimaal 200 m aan weerszijden van de wegen;
- de spoorlijn van Groningen Centraal Station naar Hoogezand-Sappemeer. De wettelijke zone bedraagt 300 m aan weerszijden van het spoor;
- de bedrijventerreinen, namelijk Zuidoost en Eemspoort. Het Europapark ligt binnen de vastgestelde geluidzone van het gezoneerde industrieterrein.

Op grond van de wettelijke zonering ligt het gehele studiegebied (Europapark) binnen de contour Bedrijventerrein Zuid-Oost, zie figuur 3.1. Zeer recent zijn er in het gebied functies verdwenen (bijvoorbeeld de Hunzecentrale, gesloopt in 1998). Bovendien gaan er in de toekomst eveneens functies verdwijnen (bijvoorbeeld Meststoffenhandel Vulcaan) en ontstaan er weer nieuwe functies in het gebied. Bij elkaar genomen heeft dit tot gevolg dat er een nieuwe geluidssituatie in het gebied zal ontstaan.

Figuur 3.1: Zonegrens Industrierrein Zuid-Oost



In het kader van dit milieu-effectrapport gaat het om de bijdrage van het FC Groningen stadion aan de nieuwe geluidssituatie (geluidcontour). Deze geluidssituatie zal in het MER onderzocht worden, waarbij de vraag gesteld zal worden waar de nieuwe contour zal komen te liggen als gevolg van alle recente en toekomstige ontwikkelingen op het Europapark. Daarbij is het van belang om de bestaande en geplande woningbouw op juridisch verantwoorde wijze (Wet Geluidhinder) in te passen in het gebied.

De geluidbelasting van het FC Groningen stadion moet gezien worden in relatie tot geluidgevoelige bestemmingen in en rondom het onderzoeksgebied. Het betreft met name woningen op het bestaande terrein, woningen ten noorden van de Zuidelijke Ringweg en woningen ten zuiden van het spoor (Helperzoom).

De huidige situatie met betrekking tot lucht zal in het MER globaal in kaart worden gebracht. Gesteld kan worden dat de kwaliteit vooral, na het sluiten van de Hunzencentrale, wordt bepaald door emissies vanaf de omliggende infrastructuur.

Ontwikkeling zonder FC Groningen stadion

De effecten van de ontwikkelingen, zoals de groei van het weg- en railverkeer, moeten voor de geluidbronnen binnen het onderzoeksgebied worden aangegeven. Het betreft de geluidbronnen zoals eerder genoemd. Er dient te worden nagegaan of er ten opzichte van de huidige situatie nog sprake zal zijn van nieuwe geluidbronnen of nieuwe geluidgevoelige bestemmingen.

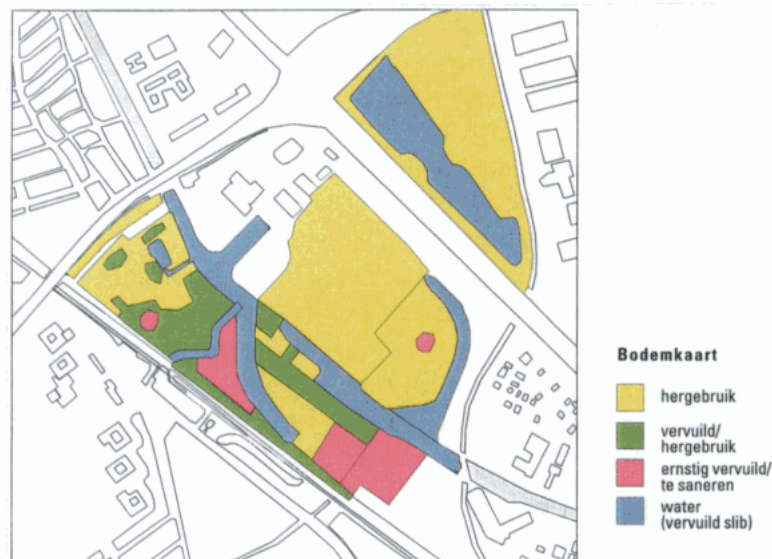
Bodem, grond- en oppervlaktewater

Bodem en grondwater

De bodem is te kenmerken als een heterogene samenstelling van zand, veen en klei. Door menselijke invloeden in de loop van de tijd, zoals woningbouw en wegaanleg, is de bodem vergraven. Plaatselijk is de bodem opgehoogd met zandig materiaal. Voor een historisch overzicht van het gebied, zie de tekstkader in paragraaf 2.1.

De in paragraaf 2.1 geschetste ontwikkelingen hebben hun sporen achtergelaten in de bodem. Door reeds bekende gegevens en op basis van ervaring geschatte waarden is onderstaande bodemkwaliteitskaart vastgesteld (zie figuur 3.2). Hieruit wordt duidelijk dat op een aantal locaties ten zuiden van het Winschoterdiep bodemverontreinigingen voorkomen die ernstig zijn maar niet mobiel. Er komen ook locaties voor die ernstig verontreinigd zijn en waarvan de verontreiniging mobiel is. De waterpartijen in het gebied kennen allemaal waterbodemverontreiniging met slibklasse IV. Op dit moment worden diverse bodemonderzoeken uitgevoerd die duidelijk moeten maken wat de huidige situatie van de bodem exact is. In het MER wordt hieraan nader aandacht besteed.

Figuur 3.2: Europapark Bodemkwaliteitskaart



Oppervlaktewater

Het kwantitatieve en kwalitatieve beheer van de oppervlaktewateren in het Europapark is in handen van het Waterschap Hunze en Aa. Door het terrein loopt een hoofdwatgang van het waterschap. Deze staat in verbinding met Oosterhaven en maakt deel uit van de boezem. De waterpeilen in het gebied zijn gelijk aan het boezempeil. Dit is gemiddeld NAP +0,62 m en maximaal, in extreme situaties, NAP + 1,30 m. In de toekomst zal het peil wellicht verlaagd worden naar NAP +0,45 m vanwege bodemdaling. Het grondwater in het gebied beweegt zich in noordwestelijke richting.

Het maaiveld bevindt zich globaal tussen 1 en 2 meter boven NAP. In het Europapark is geen sprake van kwel. Op bepaalde plekken in het plangebied is bodemverontreiniging aanwezig. De kwaliteit van het oppervlaktewater (maar ook van waterbodem en grondwater) in het gebied wordt onder andere beïnvloed door de aanwezige verontreinigingen veroorzaakt door de diverse lozingen die plaatsgevonden hebben en nog plaatsvinden.

Ontwikkeling zonder FC Groningen stadion

Indien het FC Groningen stadion niet wordt gerealiseerd, zal de huidige situatie met betrekking tot bodem en water nauwelijks wijzigen. Mogelijk neemt voor het Europapark als geheel het risico toe op verspreiding van mobiele verontreinigingen.

3.4 Stedebouwkundige aspecten

Huidige situatie

Het Europapark is dicht bij de binnenstad van Groningen gelegen. Toch is de locatie zeer geïsoleerd. Het Europapark is niet aangesloten op het stedelijk netwerk, onder andere door het bestaan van barrières zoals de Zuidelijke Ringweg, de spoorlijn Groningen-Assen en de A7 richting Duitsland. Het ontbreken van een relatie met de omgeving door bovengenoemde barrières, maar ook door de functionele en ruimtelijk visuele verschillen binnen het terrein is het Europapark een industriële enclave aan de zuidoostkant van de stad Groningen. Het Winschoterdiep is daarentegen wel een 'verbindende schakel' zowel binnen de locatie zelf als op een hoger schaalniveau.

In de omgeving van het Europapark bestaan zeer uiteenlopende stedelijke functies c.q. karakters. Deze zijn:

- wonen in Helpman en Oosterpoort (de wijk Oosterpoort wordt doorsneden door de Zuidelijke Ringweg - de Wicherstraat en Lodewijkstraat liggen als het ware geïsoleerd van de rest van de wijk);
- werken op de kantorenlocatie Kempkensberg (hoogbouw, 3 markante torens);
- werken op bedrijventerrein Zuidoost.

Intern op het terrein van het Europapark is sprake van weinig tot geen samenhang. Het terrein bestaat als het ware uit vier deelgebieden:

- Woningen op de H.L. Wicherstraat en de Verlengde Lodewijkstraat laagbouw, kleinschaligheid, ontbreken van samenhang, opvallend element is het Helperdiepje (hier ligt ook de Milieudienst, houthandel Nanninga etc.);
- Oude Helpmancentrale: braakliggend terrein, veel spoorlijnen;
- Kantoren (o.a. EDON, hoogbouw);

- Braakliggend terrein waarop de voormalige energiecentrale stond; hierbij is de open ruimte versus de grote bouwwerken opvallend vanuit stedenbouwkundig opzicht.

Ontwikkeling zonder FC Groningen stadion

In de directe omgeving van het plangebied zijn de volgende autonome ontwikkelingen te benoemen:

- De Meeuwen (woon- en kantoren locatie), ten noorden van het plangebied, aan de westkant van de Europaweg gesitueerd;
- Eemspoort (bedrijventerrein, transport/distributie gerelateerde bedrijven), gesitueerd aan de oostkant van het bedrijvencomplex Zuidoost;
- De functie van de Europaweg, als onderdeel van het landelijk hoofdwegenet, wordt medio 2005 - 2010 overgenomen door het aan te leggen Euvelgunne-tracé.

3.5 Landschap, natuur en cultuurhistorie

Landschap

Huidige situatie

Het gebied waarop ook het Europapark ligt, is gesitueerd aan de voet van de Hondsrug. Het huidige gebied wordt gekenmerkt door een onsamenvhangende, halfopen bebouwingsstructuur waarin voorheen de twee elektriciteitsbedrijven de 'Hunzencentrale' en de 'Helpmancentrale' door het bouwvolume domineerden. Het vormde een industrieel complex dat op de overgang lag van de stadsrand van Groningen naar de woonwijken Helpman in het westen en de Oosterpoortbuurt in het noorden. Het Europapark wordt doorsneden door het oude Winschoterdiep dat met een aantal zijarmen een belangrijk vormend element is in dit landschap. De groenstructuur in het Europapark wordt bepaald door de groene zones die langs het Oude Winschoterdiep, langs het spoor en de Zuidelijke Ringweg Groningen liggen. Ook de Hunzezone speelt een rol in de groenstructuur. Door de parallel lopende zuidoostelijk-noordwestelijke situering van de A7 en de spoorlijn naar Emmen wordt het lijnenspel van dit industrieel landschap versterkt.

Ontwikkeling zonder FC Groningen stadion

Bij een ontwikkeling in het gebied zonder het FC Groningen stadion zal bij ontbreken van beheersdoelen de losse, onsamenvhangende structuur van het landschap verder versterkt worden. De herkenbaarheid van de onderliggende structuur zal door verruiging van het terrein afnemen.

Natuur

Huidige situatie

Door het industriële karakter van het gebied zijn de ecologische waarden beperkt. Uitzondering hierop vormen de bermen aan de oostzijde van de Europaweg en de groenzone ten westen van het spoor, langs de Helperzoom. Deze hebben wel een belangrijke ecologische waarde. Beide elementen maken onderdeel uit van de ecologische structuur van de stad.

De bovengenoemde en overig aanwezige natuurwaarden op en in de omgeving van de locatie zullen in het kader van het MER globaal in kaart worden gebracht. Hierbij wordt vooral aandacht besteed aan de mogelijkheid voor versterking van ecologische potenties in het gebied.

Ontwikkeling zonder FC Groningen stadion

Als het Europapark niet tot stand komt, zal in het gebied struweel en bos ontstaan met riet- en moerasruigtes op de nattere delen langs de kanalen en sloten. Het beleid van de gemeente is echter gericht op realisatie van een in het beleid passende ecologische structuur binnen vijf jaar. Het betreft dan met name:

- het versterken en/of creëren van een ecologische waterverbinding met het 'Oude Winschoterdiep';
- het versterken en/of creëren van een ecologische groenverbinding langs de Zuidelijke Ringweg;
- gebruikmaken van de groenstructuur (groenelementen) langs het spoor.

Cultuurhistorie

Huidige situatie

Van cultuurhistorisch belang zijn de volgende elementen:

- Oude Winschoterdiep: Dit kanaal dat in de veertiende eeuw werd aangelegd vormde een belangrijke scheepvaartverbinding vanuit het zuiden met Groningen.
- Helperdiepje: Dit zigzaggende grachtenpatroon maakte ooit deel uit van het zuidelijke verdedigingswerk van Groningen "De linie van Helpman" genaamd die in 1700 tot stand kwam.
- Balkgat; Dit rechthoekig water is een restant van de houtverduurzaming van een houtzaagmolen. Het is de enige herinnering aan het vroegere "industrieterrein" van houtzaagmolens.
- De spoorlijn die in 1870 Groningen vanuit het zuiden verbond.
- Het Administratiegebouw van de ontmantelde elektriciteitscentrale Helpman: Dit gebouw, dat gerealiseerd is in de laat Amsterdamse School stijl, heeft architectonische kwaliteiten door haar strakke horizontale en verticale lijnen en afwisselende volumes.
- De kolenmuur: De bestaande kademuur langs het Winschoterdiep

Ontwikkeling zonder FC Groningen stadion

Indien het Europapark niet tot ontwikkeling komt zullen bestaande cultuurhistorische waarden langzaam in kwaliteit achteruitgaan en kunnen verdwijnen.

4 Voorgenomen activiteit en alternatieven

4.1 Introductie op de voorgenomen activiteit

Het is voor deze m.e.r.-procedure van belang om nauwkeurig te bepalen wat de reikwijdte van de procedure is. De m.e.r.-plicht vloeit voort uit het voornemen om een nieuw stadion te ontwikkelen. Echter in de omgeving van dat stadion worden ook overige functies ontwikkeld. Dit betreft een hoeveelheid kantoren, een nieuw NS station, een aantal nieuwe woningen, parkeervoorzieningen en benodigde infrastructuur (intern in het gebied en aansluitingen op het bestaande wegennet). Feitelijk kan dus worden vastgesteld dat in 'm.e.r.-termen' de reikwijdte voor alternatieven en varianten ten opzichte van de overige ontwikkelingen in het gebied, beperkt is.

De voorgenomen activiteit voor deze m.e.r.-procedure is:

het ontwikkelen van een nieuw stadion voor FC Groningen in het oostelijk deel van het Europapark.

Voor dit stadion zijn twee alternatieven ontwikkeld. Het ene alternatief gaat uit van een 'kaal' stadion, met uitsluitend een functie voor voetbalwedstrijden. Het andere alternatief is een stadion 'plus', waarin naast de normale stadionvoorzieningen ruimte is voor kantoren en andere functies. Een combinatie van het stadion met voorzieningen op het terrein van sport en recreatie ligt voor de hand. Op de alternatieven en varianten voor het stadion wordt in paragraaf 4.5 teruggekomen.

Voordat de alternatieven en varianten voor het stadion aan bod komen wordt echter eerst stilgestaan bij de voorziene integrale ontwikkeling van het Europapark. Immers, het stadion staat niet op zichzelf, maar zal in samenhang met andere functies in het totale gebied worden ontwikkeld. Deze andere functies zijn met name van belang om te kunnen bepalen wat de invloed op de omgeving is van de integrale ontwikkeling van het Europapark en in welke mate het nieuwe stadion daaraan een bijdrage levert. Te denken valt daarbij met name aan de verkeersaantrekkende werking die het gebied als totaal zal genereren en de totale geluidbelasting die alle activiteiten in het gebied tezamen zullen veroorzaken.

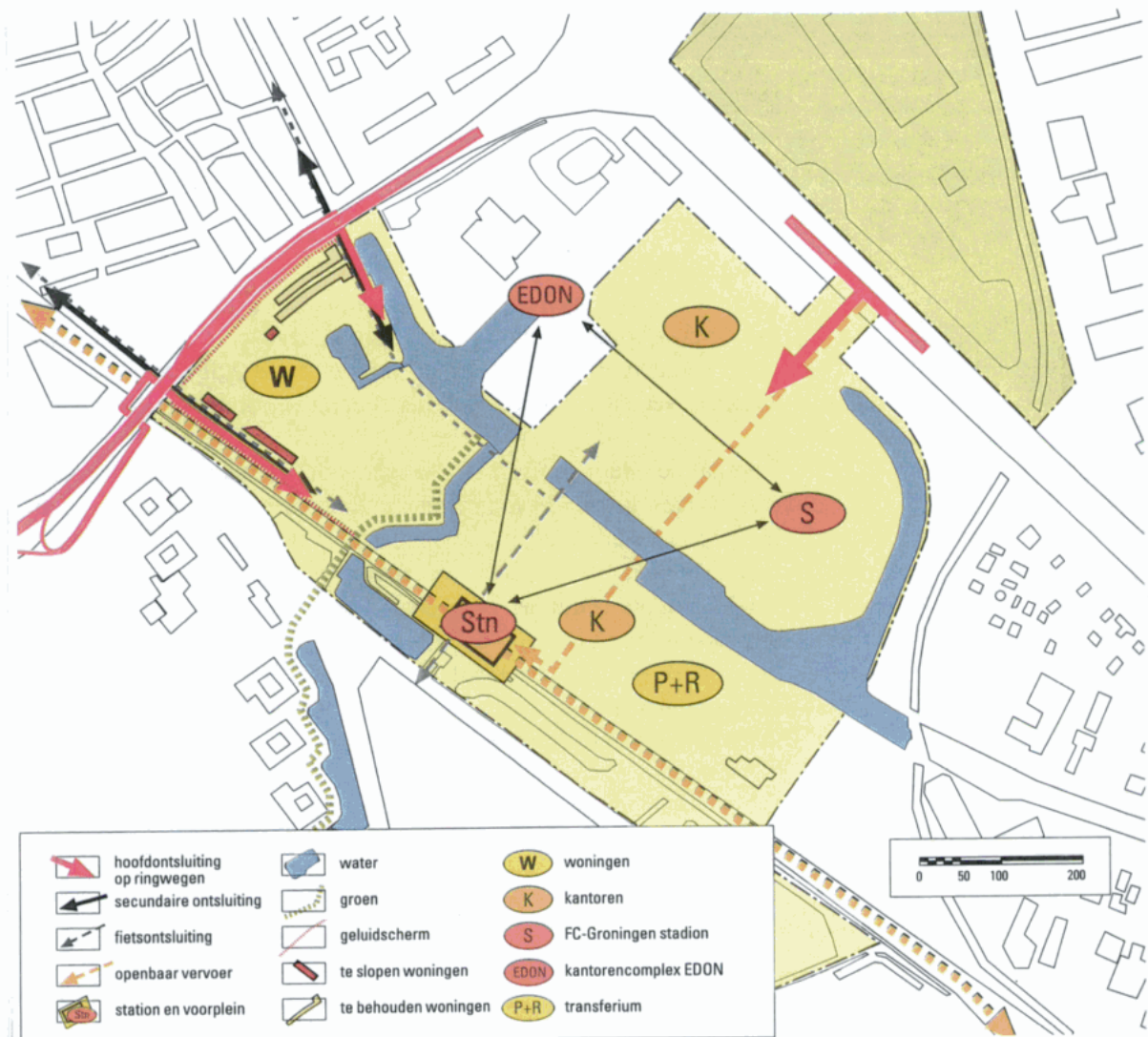
De integrale ontwikkeling is vastgelegd in twee scenario's, die zijn beschreven in het rapport 'Twee scenario's voor het Europapark' (Gemeente Groningen, 1999). Deze scenario's worden eerst toegelicht in paragraaf 4.2.

4.2 Twee scenario's voor het Europapark

Het Europapark wordt ontwikkeld voor vier verschillende functies: kantoren, publiekstrekkende voorzieningen, woningbouw en de transferfunctie voor verkeer. Dat kan op verschillende manieren, die zijn uitgewerkt in twee scenario's. Deze scenario's dienen om de bandbreedte voor de discussie over de ruimtelijke inrichting van het Europapark af te bakenen. Een keuze voor één van beide is niet aan de orde.

Voor deze scenario's zijn echter een aantal dezelfde uitgangspunten en maatregelen gehanteerd. Dit fundament wordt het basispakket genoemd en staat in figuur 4.1 weergegeven. De maatregelen voor het basispakket staan beschreven in tabel 4.1.

Figuur 4.1: Basispakket Europapark



Tabel 4.1: Overzicht maatregelen basispakket Europapark

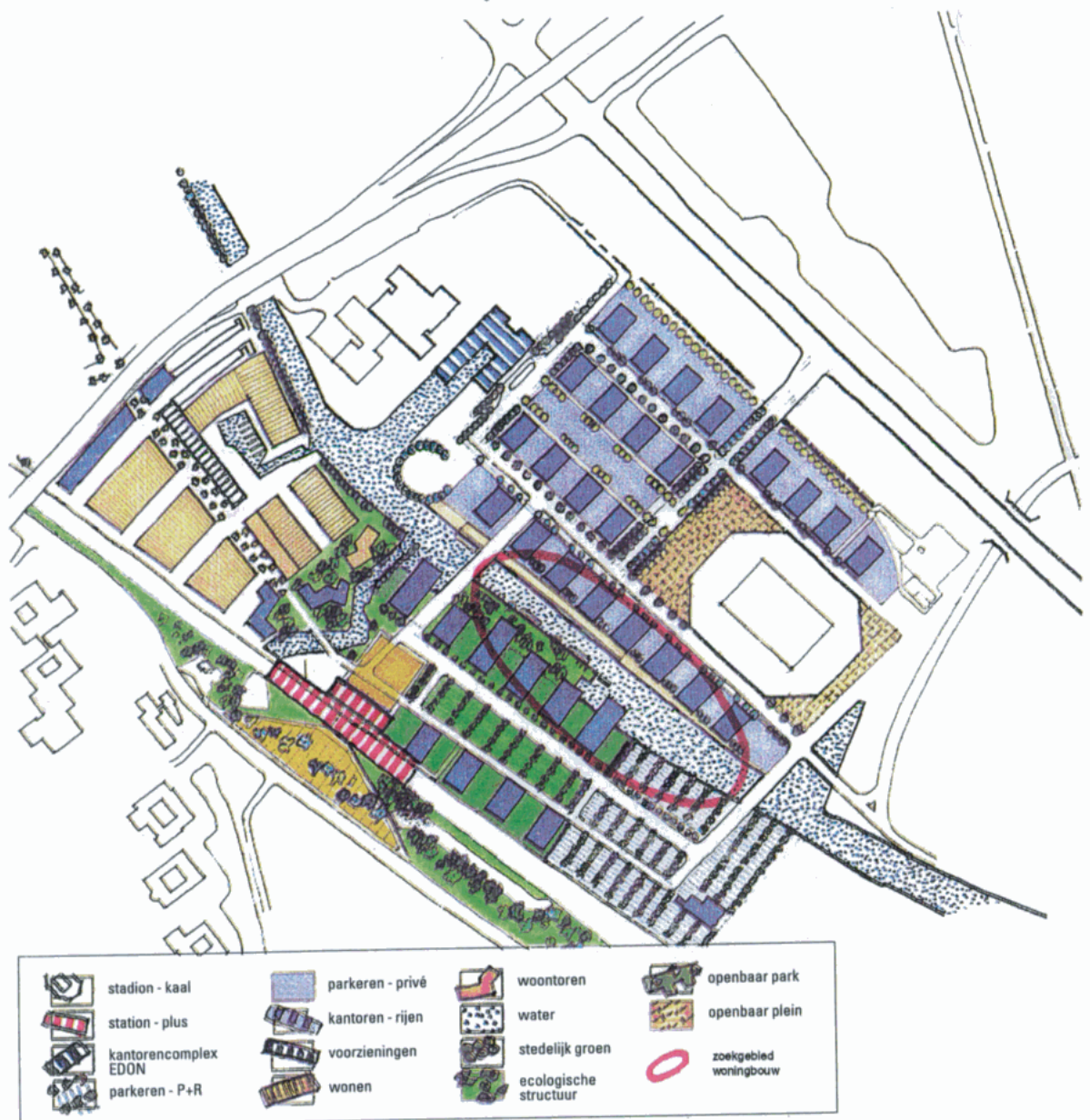
Stedelijke structuur	• Het Europapark opnemen in het stedelijk netwerk en het verbeteren van de relaties met de wijken Helpman, Oosterpoort en het bedrijventerrein Zuidoost. • Het ontwikkelen van het FC Groningen stadion • Het ontwikkelen van het NS-station Kempkensberg • Het ontwikkelen van een kantorencomplex waarbij EDON van plan is om een nieuwe ingang ten zuiden van het huidige kantorencomplex te bouwen waarmee het zich richt op het Europapark. • Het kantorencomplex maakt het mogelijk om een toplocatie te ontwikkelen voor de zakelijke dienstverlening. Speciale aandacht wordt daarbij gegeven aan de informatie- en communicatietechnologie en de medische en financiële dienstverlening. • Het ontwikkelen van de woonwijk De Linie in het noordwesten van het Europapark waarbij de woningen aan de Verlengde Lodewijkstraat door nieuwbouw vervangen worden en de woningen aan de H.L. Wicherstraat gehandhaafd worden.
Bereikbaarheid	• Aanleggen van een directe aansluiting op de Europaweg • Aanleg van NS station Kempkensberg en aansluiting station op het landelijke railnetwerk en in de toekomst op lightrail • Aanleg van een Park & Ride-voorziening bij NS-station. • Aanleggen van een fietstunnel onder NS-station de Kempkensberg • Het realiseren handhaven van de verbindingen met de Oosterpoort en het bedrijvent gebied Zuidoost voor de auto en het langzaam verkeer en verbindingen met Coendersborg voor het langzaam verkeer. • Handhaven bestaande aansluitingen Verlengde Lodewijkstraat en de Winschoterkade inclusief de op- en afrit zuidelijke ringweg enkel voor de ontsluiting van de woonlocatie Helperlinie en het EDON-terrein. • Aanleggen fietspaden langs de verbindingen Lodewijkstraat-station, Winschoterdiep-station en Europaweg-station en een fietstunnel onder het spoor. • Aanleg van een doelgroepenstrook voor onder andere de Citybus. • Aanleg transferium met minimaal 1500 parkeerplaatsen • Realiseren bedrijfsvervoer Zuidoost • Realiseren van parkeerruimte voor kantoren en publiekstrekkende functies Gedacht wordt aan parkeerplaatsen voor 3300 tot 7000 auto's waarbij de B+norm en maximale uitwisseling van parkeercapaciteit geldt.
Milieu, landschap en cultuurhistorie	• Geluidbelasting op woonlocatie De Linie verminderen; maatregelen aan de bronnen en speciale afschermende bebouwing (langs zuidelijke ringweg een kantoorgebouw, langs spoor geluidwerende maatregelen) • Maatregelen om de bodemkwaliteit af te stemmen op het toekomstig gebruik • Dempen spoorhaven Helpmancentrale • Rekening houden met ecologische structuren langs Europaweg en Helperzoom • De cultuurhistorische elementen Helperlinie, Helperdiepje en het balkgat handhaven in het toekomstig ontwerp

Met dit basispakket als fundament zijn twee scenario's ontworpen die Piazza Europa en Riviera Europa worden genoemd. Deze scenario's zijn afgebeeld in figuur 4.2 en 4.3. Per scenario worden in het vervolg kort de belangrijkste aspecten beschreven.

Figuur 4.2: Piazza Europa scenario



Figuur 4.3: Rivièra Europa scenario



4.3 Scenario Piazza Europa

Stedelijke structuur

Piazza Europa heeft een centrale brede promenade die vanaf het NS-station tot aan de aansluiting met de Europaweg loopt. Deze centrale, pleinachtige promenade vormt de ruimtelijke drager van het ontwerp en functioneert als een interne verdeelstructuur voor zakelijk verkeer, openbaar vervoer en het langzame verkeer. Aan de promenade zijn vijf kantorenlocaties gepland in de vorm van bouwblokken met onderscheidende kwaliteiten. Aan de zuidkant van de promenade ligt het NS-station Kempkensberg. Dit station krijgt geen bijzondere voorzieningen. Het FC Groningen stadion daarentegen krijgt in het Piazza Europa scenario een extra accent door het toevoegen van kantoren en overige voorzieningen (stadion plus). Wat betreft woningbouw worden op de woonlocatie De Linie 300, vooral grondgebonden eengezinswoningen, ontwikkeld.

Bereikbaarheid

Binnen het Piazza Europa scenario wordt een complete kruising op de Europaweg aangelegd met een directe aansluiting op de Bornholmstraat. Precies tegenover de ingang vanaf de Europaweg komt het NS-station. Bovendien wordt het Europapark verbonden met Zuidoost door een kruising op de Europaweg. De Verlengde Lodewijkstraat en de weg langs het Oude Winschoterdiep zullen de woonlocatie De Linie gaan ontsluiten richting het centrum van de stad Groningen. Er komt een langzaamverkeer verbinding (fiets/wandel) onder het spoor door vanaf de Helperzoom. De transferium functie zal gerealiseerd worden door het creëren van 1500 parkeerplaatsen waarvan 500 voor het NS-station en 1000 voor de transferiumfunctie.

Milieu, landschap en cultuurhistorie

In het Piazza Europa scenario zal het centrale deel van het Oude Winschoterdiep gedempt worden. De ecologische waarde van het balkgat en het Helperdiepje zullen worden versterkt. De nog in het gebied aanwezige kolenmuur en kolenkelder zullen worden verwijderd vanwege de noodzakelijk ruimte voor de promenade en het voetbalstadion.

4.4 Scenario Riviera Europa

Stedelijke structuur

In het scenario Rivièra Europa functioneert het Oude Winschoterdiep als ruimtelijk drager van het ontwerp. Deze waterweg wordt hersteld als vaarverbinding in zuidelijke richting. De Meeuwerderweg wordt vanaf woonwijk de Oosterpoort verlengd tot aan het NS-station Kempkensberg. Parallel aan het Oude Winschoterdiep worden zes rijen kantorenlocaties ontwikkeld met elk andere verschijningsvorm en verschil in functie.

Het FC Groningen stadion krijgt in tegenstelling tot het Piazza Europa scenario geen extra accent. Op woonlocatie De Linie worden 200 woningen ontwikkeld, waarbij

langs de Meeuwerderweg ruimte is voor bijzondere woonvormen en wijk- en buurtfuncties. Langs het Helperdiepje is plaats voor een woontoren. Bovendien wordt in het Riviëra Europa scenario langs het Oude Winschoterdiep ruimte ingericht voor de realisatie van duurdere woningbouw met een meer ruime en op het water georiënteerde opzet. Het balkgat zal worden ingericht als een haven met circa 30 ligplaatsen. Het NS-station Kempkensberg tenslotte zal, in tegenstelling tot het Piazza Europa scenario, extra voorzieningen krijgen in combinatie met kantoren in een meer parkachtige omgeving (station plus).

Bereikbaarheid

Het Riviëra Europapark wordt op de Europaweg aangesloten door middel van een T-kruising. De verbinding tussen het Europapark en overig Zuidoost wordt gerealiseerd via de Verlengde Bremenweg middels een spoortunnel onder de Europaweg. De verbinding tussen het Europapark en het bedrijventerrein Winschoterdiep zal via de Gideonweg vorm krijgen. Het industriespoor aan de oostkant van het park wordt verwijderd. Door de aanleg van een tweetal bruggen over het Oude Winschoterdiep wordt een ringstructuur gecreëerd die het verkeer over het Europapark verdeelt. De aansluiting van de ring op de Gideonweg voorziet de relatie met het bedrijfsterrein Winschoterdiep.

De woonlocatie De Linie wordt ontsloten via de Verlengde Lodewijkstraat, de Meeuwerderweg en het Winschoterdiep.

In tegenstelling tot het Piazza Europa scenario komt in het kader van een station plus een beperkte autoverbinding onder het spoor door. Deze verbinding loopt vanaf de Helperzoom naar de P + R voorziening. Deze weg zal geen doorgaande verbinding vormen, maar zal uitsluitend dienen om de transferfunctie van het station kwalitatief hoogwaardig te maken. Sluipverkeer in de richting van de Europaweg wordt onmogelijk gemaakt.

De transferium functie zal gerealiseerd worden door het creëren van 2000 parkeerplaatsen, waarvan 1500 plaatsen voor de transferfunctie bestemd zijn. In het Riviëra Europa scenario wordt geen rekening gehouden met de uitwisseling van parkeerbehoefte tussen kantoren en stadion. De B+norm blijft wel het uitgangspunt.

Milieu, landschap en cultuurhistorie

In het Riviëra Europa scenario wordt de ecologische verbinding van het Oude Winschoterdiep gehandhaafd. Daarnaast wordt een systeem ontwikkeld waarbij vuil en schoon water wordt gescheiden. Op cultuurhistorisch terrein worden de administratiegebouw van de Helpmancentrale en de kolenmuur gehandhaafd.

4.5 Alternatieven en varianten voor het stadion

Het stadion is voorzien in het oostelijk gedeelte van het Europapark, in het gebied tussen het Oude Winschoterdiep en de zijarm daarvan. De keuze voor deze locatie binnen het Europapark berust op de volgende argumenten:

- De achtergebleven ondergrondse infrastructuur (heipalen, koelwater circuits, etc.) die zich onder de voormalige Hunzencentrale bevindt, maakt deze locatie ongeschikt voor de bouw van het stadion, onder andere omdat het verwijderen van de ondergrondse infrastructuur een kostbare aangelegenheid is.

- De bodemvervuiling op de locatie van de voormalige Helpmancentrale maakt deze locatie eveneens minder geschikt.
- De bestaande geluidzonering in relatie tot de aanwezige en geplande woningbouw heeft tot gevolg dat een ligging aan de oostkant van het terrein het meest gunstig is.

Voor het stadion zijn twee alternatieven ontwikkeld, die in het milieu-effectrapport verder zullen worden uitgewerkt:

1. een 'kaal' stadion, met uitsluitend een functie voor voetbalwedstrijden;
2. een stadion 'plus', waarin naast de voetbalfunctie ook ruimte wordt geboden aan andere functies zoals kantoren en functies die aansluiten bij het thema sport en recreatie.

Het 'kale' stadion kent een ruimtebeslag van 3,5 hectare. Het stadion is via een weg ontsloten richting de Europaweg. Vanuit het stadion lopen ook verscheidene wegen in de richting van het station. Voor het stadion zijn 1000 parkeerplaatsen voorzien. Voor het overige zal parkeren mogelijk zijn op voorzieningen in de nabijheid van het station. Er vindt geen uitwisseling plaats tussen parkeervoorzieningen vanuit de kantoorfunctie en de parkeerruimte voor het stadion. Dit type stadion maakt onderdeel uit van het scenario Riviera Europa.

Het stadion 'plus' kent een entree via de promenade die in de richting zuidwest-noordoost in het Europapark wordt ontwikkeld. Deze promenade vormt de drager van het ontwerp voor het complete Europapark volgens het scenario 'Piazza Europa'. Het stadion vormt de blikvanger van het park en zal circa 4,5 hectare aan ruimte in beslag nemen. Naast de normale stadionvoorzieningen is er ruimte voor circa 90.000 m² kantoren en andere functies, naar waarschijnlijkheid functies die gerelateerd zijn aan sport en recreatie. Ten aanzien van het parkeren wordt uitgegaan van circa 1000 plaatsen nabij het stadion. Tevens wordt uitgegaan van optimale uitwisseling tussen de parkeercapaciteit van de verschillende functies. Dit type stadion maakt onderdeel uit van het scenario Piazza Europa.

Ten aanzien van het stadion en de eventueel daaraan gekoppelde functies zullen in het milieu-effectrapport varianten op inrichtingsniveau worden ontwikkeld. Daarbij kan worden gedacht aan varianten op het terrein van:

- al dan niet overkappen van het stadion;
- mogelijkheden voor verlichting van het veld (hoge masten of een aan de overkapping bevestigde lichtinstallatie);
- de aan het stadion gekoppelde functies in geval van het stadion 'plus' (denk aan verschillende mogelijke sportieve voorzieningen, horeca-gelegenheden, wonen, etc.);
- de mogelijkheden om de parkeerfunctie bij het stadion vorm te geven (bijvoorbeeld onder het stadion, of eromheen);
- geleiding van verkeersstromen naar en van het stadion.

4.6 Overige alternatieven

In het milieu-effectrapport zullen naast de alternatieven en varianten voor het stadion in ieder geval een nulalternatief en een meest milieuvriendelijk alternatief worden opgenomen.

Voor het nulalternatief geldt het volgende. Er is sprake van het nul-alternatief op het moment dat de voorgenomen activiteit geen doorgang vindt, in dit geval het niet realiseren van het FC Groningen stadion. Echter, dit alternatief is ten behoeve van dit MER niet reëel. Volstaan wordt om in het MER een typering te geven van de huidige toestand in het studiegebied.

Voor bepaling van de effecten van het stadion dient een referentiesituatie te worden gedefinieerd. Gegeven het streven van de gemeente Groningen om het Europapark te ontwikkelen met kantoren, een stationslocatie, etc. zal in het MER deze situatie als referentie dienen. Ten aanzien van beschrijving van de autonome ontwikkeling in het gebied wordt uitgegaan van vaststaand beleid zoals dat voor de nabije omgeving van het Europapark geldt en van invloed is op de milieusituatie in het totale gebied (Europapark inclusief nabije omgeving).

Als referentiesituatie wordt derhalve uitgegaan van een ontwikkeling van diverse functies in het Europapark (exclusief het stadion), conform de beide scenario's Piazza en Riviera. Als jaar voor bepaling van de referentiesituatie wordt uitgegaan van 2010. Indien geen stadion binnen het Europapark wordt ontwikkeld, dan wordt vooralsnog uitgegaan van een extra ontwikkeling van kantoorruimte op het terrein waar het stadion in de beide scenario's is geprojecteerd.

Het meest milieuvriendelijke alternatief voor het stadion wordt bepaald aan de hand van de effecten die het gevolg zijn van het stadion 'kaal' of 'plus', waarbij overigens de effecten in samenhang met effecten van de overige ontwikkelingen worden beschouwd. Uit de studie zal kunnen blijken dat het meest milieuvriendelijk alternatief het best kan worden samengesteld uit verschillende varianten die voor het stadion worden onderzocht. Tevens zullen daarbij reële mitigerende en compenserende maatregelen worden betrokken, om effecten te verzachten of op een andere wijze te voorkomen.

4.7 Resumé

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de in het milieu-effectrapport te onderzoeken alternatieven en varianten.

Tabel 4.2: Overzicht alternatieven en varianten

Voorgenomen activiteit:	Alternatieven:	Varianten:
Nieuw stadion FC Groningen	1. Stadion 'kaal' - Piazza Europa 2. Stadion 'plus' - Rivièra Europa	• overkapping • verlichting • koppeling met andere functies • parkeergelegenheid • geleiding verkeersstromen
Referentie-situatie	Ontwikkeling van het Europapark zonder het FC Groningen stadion, maar wel verdere invulling van het Europapark volgens het Piazza of Rivièra scenario met de overige functies (kantoren, wonen, parkeren)	• ruimtelijke structuur in het gebied en ontsluiting op hoofdwegenstructuur • kantoren op de plek van het stadion • omvang parkeervoorzieningen • aantallen woningen (mogelijkheid onderzoeken voor woningen aan het Winschoterdiep); • voorzieningen bij NS-station

5 Effecten

5.1 Algemeen

In het MER zullen de effecten van de verschillende alternatieven worden beschreven. Daarbij zal aandacht worden besteed aan de milieuaspecten die ook in hoofdstuk 3 zijn beschreven. Het is van belang om een onderscheid tussen enerzijds effecten die van eminent belang zijn om de voorgenomen activiteit en de alternatieven daarvoor te kunnen beoordelen en anderzijds de effecten die minder samenhangen met het voornemen maar eerder het gevolg zijn van de totale ontwikkelingen in het Europapark.

De belangrijkste effecten die het gevolg zijn van ontwikkeling van een nieuw stadion voor FC Groningen hebben te maken met de aspecten:

- verkeer en vervoer;
- geluid en lucht;
- licht;
- stedenbouwkundige aspecten.

Voor het stadion wordt in ieder geval ook kort aandacht besteed aan de aspecten:

- bodem, grond- en oppervlaktewater;
- landschap, natuur en cultuurhistorie.

Met name voor de aspecten verkeer en vervoer en geluid is onderzoek naar de samenhang met andere geprojecteerde functies in het Europapark noodzakelijk. Daaraan zal dan ook in het milieu-effectrapport bijzondere aandacht worden besteed.

Voor de overige aspecten wordt volstaan met een relevante beschrijving, voorzover nodig om de effecten van de ontwikkelingen die in het gebied als autonoom worden beschouwd in kaart te brengen.

Aangegeven zal worden of de effecten tijdelijk of permanent, omkeerbaar of onomkeerbaar, op korte of op lange termijn spelen en of cumulatie van effecten optreedt. Zowel de positieve als de negatieve effecten worden aangegeven.

Bijzondere aandacht zal worden besteed aan de milieu-effecten die per alternatief verschillend (onderscheidend) zijn. Tevens zal een indicatie worden gegeven van indirecte effecten die het gevolg kunnen zijn van de voorgenomen activiteit. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de mogelijkheid dat mensen een bezoek aan het stadion combineren met een bezoek aan de binnenstad van Groningen wat ondermeer extra vervoersbewegingen tot gevolg kan hebben.

Bij de beschrijving van de effecten en de vergelijking van de alternatieven dient de huidige situatie en de autonome ontwikkeling als referentiekader.

De beschrijving van de effecten zal wat betreft het detailniveau worden afgestemd op het niveau dat relevant is voor het (m.e.r.-plichtige) besluit.

In het milieu-effectrapport wordt een ingreep-effectrelatiematrix uitgewerkt. Voor de ingrepen wordt onderscheid gemaakt in de fasen 'aanleg' en 'gebruik'. In tabel 5.1 is weergegeven welke aspecten en deelaspecten voor beide aspecten relevant worden geacht.

Tabel 5.1: Aspecten en deelaspecten ten behoeve van het MER

Aspecten en deelaspecten	Aanlegfase		Gebruiksfase	
	Effect is:		Effect is:	
	tijdelijk/permanent	omkeerbaar	tijdelijk/permanent	omkeerbaar
Verkeer en vervoer	t	ja	p	nee
Geluid en lucht	t	nee	p	nee
Licht	n.v.t.	-	t	nee
Stedenbouw	n.v.t.	-	p	nee
Bodem en water	t	ja	p/t	nee/ja
Landschap, natuur en cultuurhistorie	t	nee	p	nee

In de tabel is aangegeven voor welke aspecten bij aanleg en gebruik effecten kunnen worden verwacht. Daarbij is een eerste indicatie gegeven van de aard van de effecten: permanent (p) of tijdelijk (t), omkeerbaar (ja) of niet omkeerbaar (n). Dit zal in het MER nader worden onderzocht. Daarbij zal aan effecten met een permanent en onomkeerbaar karakter extra aandacht worden besteed.

In het navolgende wordt per aspect kort toegelicht welke zaken in beschouwing worden genomen in het MER.

5.2 Verkeer, vervoer en ontsluiting

In het MER wordt een beschrijving gegeven van de effecten op het verkeer en vervoer in en rond het Europapark. De aspecten die beschreven worden zijn:

- mobiliteit
- bereikbaarheid
- verkeersveiligheid
- oversteekbaarheid
- parkeren

Mobiliteit

Onder het aspect mobiliteit vallen de verkeersstromen in omvang en samenstelling van de verscheidene modaliteiten. Om deze verkeersstromen inzichtelijk te krijgen, moet ten eerste de infrastructuur in beeld worden gebracht van verscheidene modaliteiten. Vervolgens kunnen aan deze infrastructuur intensiteiten van motorvoertuigen en fietsers en frequenties van het collectief vervoer worden toegekend door het uitvoeren van berekeningen en/of het doen van aannames.

Als resultaat van het aspect mobiliteit volgen verschillende kaarten met het voorzieningenniveau per vervoerswijze en het gebruik ervan.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid wordt uitgedrukt in verliestijden en intensiteit/capaciteit-verhoudingen. De verliestijden worden per alternatief voor het totale studiegebied berekend. De I/C-verhoudingen worden op relevante wegvakken in het studiegebied weergegeven. Als laatste zal voor de aansluitingen van het Europapark met het ontsluitende wegennet een capaciteitsberekening worden verricht waaruit de wachttijden per aansluiting in verschillende alternatieven inzichtelijk worden gemaakt.

Als resultaat van het aspect bereikbaarheid volgt een tabel met per alternatief de verliestijd als percentage van de totale reistijd in voertuiguren. Daarnaast wordt voor de I/C-verhoudingen per alternatief een kaart uit het verkeersmodel geproduceerd met I/C-verhoudingen. Per alternatief wordt als laatste een tabel met wachttijden op kruispunten vervaardigd.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid wordt beoordeeld aan de hand van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. De objectieve verkeersveiligheid wordt inzichtelijk gemaakt door het aantal letselongevallen in het studiegebied. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in het aantal letselongevallen binnen het direct invloedsgebied en het overige gedeelte van het studiegebied. De subjectieve verkeersveiligheid wordt beoordeeld aan de hand van de vormgeving en gebruik van een aantal relevante wegvakken in het studiegebied. De beoordeling hiervan is conform 'Duurzaam Veilig' en zal op basis hiervan worden ingeschat.

Het resultaat van het aspect verkeersveiligheid is een aantal kaarten met daarop de beoordeling van de objectieve en subjectieve veiligheid per alternatief.

Oversteekbaarheid

Als een weg een barrière vormt is er niet alleen sprake van een zichtbare discontinuïteit en een beperkte mogelijkheid om de overkant te bereiken, maar ook een weerstand om de overzijde te bezoeken, ondanks een zekere attractiviteit; de oversteekbaarheid van een weg. De oversteekbaarheid wordt geoperationaliseerd als het aantal oversteekmogelijkheden per uur. Voor ieder relevant wegvak wordt aan de hand van de breedte van het wegvak, de intensiteit en de snelheid op het wegvak een oordeel gegeven over de oversteekbaarheid. Komt het aantal oversteekmogelijkheden onder bepaalde grenswaarden dan wordt de oversteekbaarheid als redelijk, matig of slecht beoordeeld.

De resultaten van het aspect worden per alternatief op een kaart weergegeven.

Parkeren

Het aspect parkeren wordt in beeld gebracht aan de hand van parkeercijfers, dus het aantal benodigde parkeervoorzieningen. Hiervoor geldt een bandbreedte van 3300 - 7000 parkeerplaatsen. Deze parkeervoorzieningen worden voor het Europapark inzichtelijk gemaakt zodat de bereikbaarheid van deze parkeervoorzieningen kan worden beoordeeld. Verder is van belang dat het parkeergedrag wordt beschreven. Bij deze beschrijving dient het Parkeeronderzoek Molenpark e.o., het gebied ten noord oosten van het Europapark, als basis. Het gebruik van Park en Pendelterrein wordt onder andere in dit onderzoek beschreven. De effecten van het parkeergedrag in het Europapark en uitwijkgedrag van parkeerders in de omgeving van het Europapark zullen worden beschreven.

5.3 Geluid en lucht

De geluidssituatie die het gevolg is van het stadion zal in samenhang met de overige functies in het Europapark in beeld worden gebracht. Het nieuwe stadion zal in de gebruiksfase zeker geluidproductie tot gevolg hebben. Het betreft enerzijds de geluidbelastingen als gevolg van komend en gaand verkeer en anderzijds de piekniveaus tijdens de voetbalwedstrijden (en andere evenementen).

Voor het totaalbeeld voor geluid is het dan ook met name van belang om rekening te houden met verkeersbewegingen van, naar en binnen het Europapark. Daarnaast zullen deze activiteiten ook een effect hebben op de luchtkwaliteit. Aspecten met betrekking tot luchtverontreiniging zullen kwalitatief worden beschreven.

Het Europapark krijgt vier hoofdfuncties: een publiekstrekkende functie (het FC Groningen stadion), kantoren, woningbouw en de transferfunctie voor verkeer. Al deze functies hebben een verkeersaantrekkende werking en zullen leiden tot extra geluidproductie. Het gaat dan om de bijdrage van het:

- wegverkeerslawaaï als gevolg van bezoek aan het stadion: de Rijksweg A7 (verlengde van de Europaweg), de Zuidelijke Ringweg Groningen, de ontsluitingswegen naar het Europapark, de interne wegen en de parkeerterreinen (transferium) op het Europapark;
- railverkeerslawaaï als gevolg van bezoek aan het stadion: de treinbewegingen van en naar het station Kempkensberg (nieuwe voorstadshalte).

De effecten op geluid als gevolg van werkzaamheden op de locatie tijdens de aanlegfase worden kwalitatief beschreven.

Er wordt nagegaan of er in het onderzoeksgebied voor de realisatie van geluidgevoelige bestemmingen, met name woningen, vanuit de wettelijke regelgeving belemmeringen zijn. Deze belemmeringen kunnen onder andere ontstaan door de bestaande geluidzone vanwege de gezoneerde industrieterreinen. Daarnaast wordt uitgezocht welke mitigerende maatregelen (zoals bijvoorbeeld geluidbeperkende wegdektypen of geluidschermen) er nodig zijn.

5.4 Bodem, grond- en oppervlaktewater

In het MER zal een beschrijving worden gegeven van de effecten van de aanleg van het FC Groningen stadion en het gebruik van de locatie op bodem, grond- en oppervlaktewater. Hierbij zal worden aangesloten bij de beschrijving van de bestaande situatie en autonome ontwikkeling van het gebied.

Er wordt aandacht besteed aan de gevolgen van specifieke ingrepen zoals grondwaterstandsverandering, ophoging van het terrein en afgravingen. Speciale aandacht gaat hierbij uit naar de bodemverontreinigingslocaties die in het gebied aanwezig zijn en op welke wijze deze beïnvloed worden c.q. hoe het overige gebied of het grond- en oppervlaktewater beïnvloed wordt tijdens aanleg en gebruik.

5.5 Stedebouwkundige aspecten

In het MER wordt een beschrijving gegeven van de effecten op de stedebouwkundige aspecten van het FC Groningen stadion op haar omgeving. Tevens wordt globaal ingegaan op de stedebouwkundige aspecten van de overige functies in het Europapark. Voor het stadion zal de maat- en schaalverhouding tussen het stadion en de nabij omgeving beschreven worden.

De aspecten die globaal voor het Europapark als geheel aan de orde komen, zijn:

- functies op het gebied van wonen, werken en voorzieningen;
- visuele en fysieke relaties/samenhang binnen Europapark;
- visuele en fysieke relaties/samenhang tussen Europapark en de omgeving;
- stedelijke organisatie/ligging van functies in het stedelijk weefsel (fysieke bereikbaarheid/centrale ligging, herkenbaarheid station, stadion etc.);
- ruimtelijke en karakteristieke waarden van het gebied.

5.6 Landschap, natuur en cultuurhistorie

Voor wat betreft de ontwikkeling van het stadion zijn geen belangrijke effecten op de aspecten landschap en cultuurhistorie te verwachten. In verband met de samenhang van het stadion met overige functies zal in het MER globaal aandacht worden besteed aan:

- structuur en samenhang van het landschap;
- herkenbaarheid van cultuurhistorische elementen.

Voor het aspect natuur geldt dat het gebied van het Europapark in de huidige situatie een min of meer braakliggend terrein is, waardoor er geen sprake is van aantasting van ecologische waarden en/of relaties in het gebied. Met de herinrichting van het Europapark tot een parkachtig, multifunctioneel gebied, bestaat echter de mogelijkheid om ecologische waarden en relaties te versterken danwel te creëren. Deze potenties worden in het MER onderzocht.

De volgende aspecten komen in het MER aan bod:

- aantasting van ecologische waarden;
- ontwikkeling/versterking van ecologische structuur.

6 Besluiten, beleidskaders en procedures

6.1 Algemeen

Op grond van het Besluit milieu-effectrapportage moet voor het ontwikkelen van het nieuwe stadion voor FC Groningen een m.e.r. procedure worden doorlopen. Naast het m.e.r.-plichtige besluit en overige besluiten die nog moeten worden genomen om het project ten uitvoer te kunnen brengen, wordt in dit hoofdstuk een overzicht gegeven van relevante beleidsuitspraken. Het gaat hier om uitspraken, bijvoorbeeld in beleidsnota's en plannen gedaan door verschillende overheden, zoals de gemeente, het rijk en de provincie. Deze uitspraken kunnen invloed hebben op het besluit waarvoor het MER wordt opgesteld. Tenslotte worden in de verschillende stappen van de m.e.r.-procedure en de taken van de betrokkenen aan de hand van een procedureschema kort toegelicht.

De verplichting tot het opstellen van dit MER richt zich op het te nemen besluit omtrent ontwikkeling van een nieuw stadion. Voor het stadion zal een procedure ex artikel 19 Wet op de Ruimtelijke Ordening worden gevolgd. Deze procedure kan echter niet los worden gezien van de ontwikkelingen in het Europapark als geheel. Daarom wordt in het MER, voorzover relevant ook ingegaan op de gevolgen van de ruimtelijke indeling van het Europapark als geheel. Die ruimtelijke ontwikkeling zal uiteindelijk in een integraal bestemmingsplan wordt vastgelegd.

6.2 Beleidskader

In het MER wordt ingegaan op de relevante besluiten en plannen in het kader van de voorgenomen activiteit. In tabel 6.1 wordt een overzicht gegeven van besluiten en plannen die van belang worden geacht. Het betreft besluiten en plannen die ten aanzien van de voorgenomen activiteit beperkingen en randvoorwaarden kunnen opleggen. Daarnaast zal ook gebruik worden gemaakt van overige relevante documenten en plannen.

Tabel 6.1: Beleidskader

Rijksbeleid en relevante nota's	• VINEX (ruimtelijk beleid) • Ruimte voor regio's - Ministerie van economische zaken • beleid met betrekking tot "tweedelijnsknooppunt" - Ministerie van Verkeer en Waterstaat • Trajectnota/MER Rijksweg A7
Provinciaal beleid	• Omgevingsplan Regio Groningen
Gemeentelijk beleid en relevante nota's	• Twee scenario's voor het Europapark • Rapport Nieuwe Doelen voor FC Groningen • Locatieonderzoek voor FC Groningen stadion (Draaijer en Partners) • Structuurplan Stad van Straks • Structuurschets Zuidoost • Trajectnota/MER A7 Zuidelijke Ringweg Groningen • Bereikbare Stad Leefbaar • Kantorennota (Gemeente Groningen, 1998) • Nota 'Grond voor investeren' • Stadsdeel Zuidoost, 'Een verantwoorde economische motor voor Groningen in de 21ste eeuw (plan van aanpak)
Overig beleid: wet- en regelgeving	• Wet milieubeheer • Wet geluidhinder • Wet bodembescherming • Wet op de ruimtelijke ordening • Circulaire Industrielawaai • NMP III • SVVII • Waterhuishoudings- c.q. Waterbeheersplannen

6.3 Procedure

In figuur 6.1 is de te volgen procedure schematisch weergegeven. Hierin zijn de wettelijke termijnen en de globale planning aangegeven. Het schema wordt in deze paragraaf kort toegelicht.

Opstellen en bekendmaken startnotitie

Het voornemen wordt door de initiatiefnemer aan het bevoegd gezag gepresenteerd in de vorm van een startnotitie. Het bevoegd gezag maakt vervolgens het voornemen publiekelijk bekend en legt de startnotitie gedurende één maand ter inzage. De startnotitie wordt tevens aan de wettelijke adviseurs gezonden en de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Commissie m.e.r.).

Inspiraak, advies en vaststellen richtlijnen

Een ieder wordt in de gelegenheid gesteld schriftelijke opmerkingen in te dienen bij het bevoegd gezag. Aan de hand van de startnotitie en de ingekomen opmerkingen adviseert de Commissie m.e.r. het bevoegd gezag over de richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen MER. Ook de overige wettelijke adviseurs brengen een advies uit. Mede op basis van ingekomen adviezen stelt het bevoegd gezag de richtlijnen vast.

Opstellen MER

De initiatiefnemer stelt vervolgens het MER op. Hierin wordt inzicht verschaft in het doel van het voornemen en de mogelijke alternatieven en varianten. Verder worden op een zo objectief mogelijke wijze de (milieu) gevolgen van het voornemen en de mogelijke alternatieven in beeld gebracht. De informatie in het MER dient als hulpmiddel bij de besluitvorming.

Voorlichting, inspraak, toetsing en advisering

Het MER moet vervolgens door het bevoegd gezag aanvaardbaar bevonden worden. Hierna wordt het MER ter inzage gelegd en aan de wettelijke adviseurs en de Commissie m.e.r. gezonden. In deze fase is er opnieuw gelegenheid tot inspreken. De gemaakte opmerkingen kunne worden toegelicht tijdens een hoorzitting. De commissie m.e.r. toetst het MER op volledigheid en juistheid, mede aan de hand van de inspraakreacties, en adviseert het bevoegd gezag hierover.

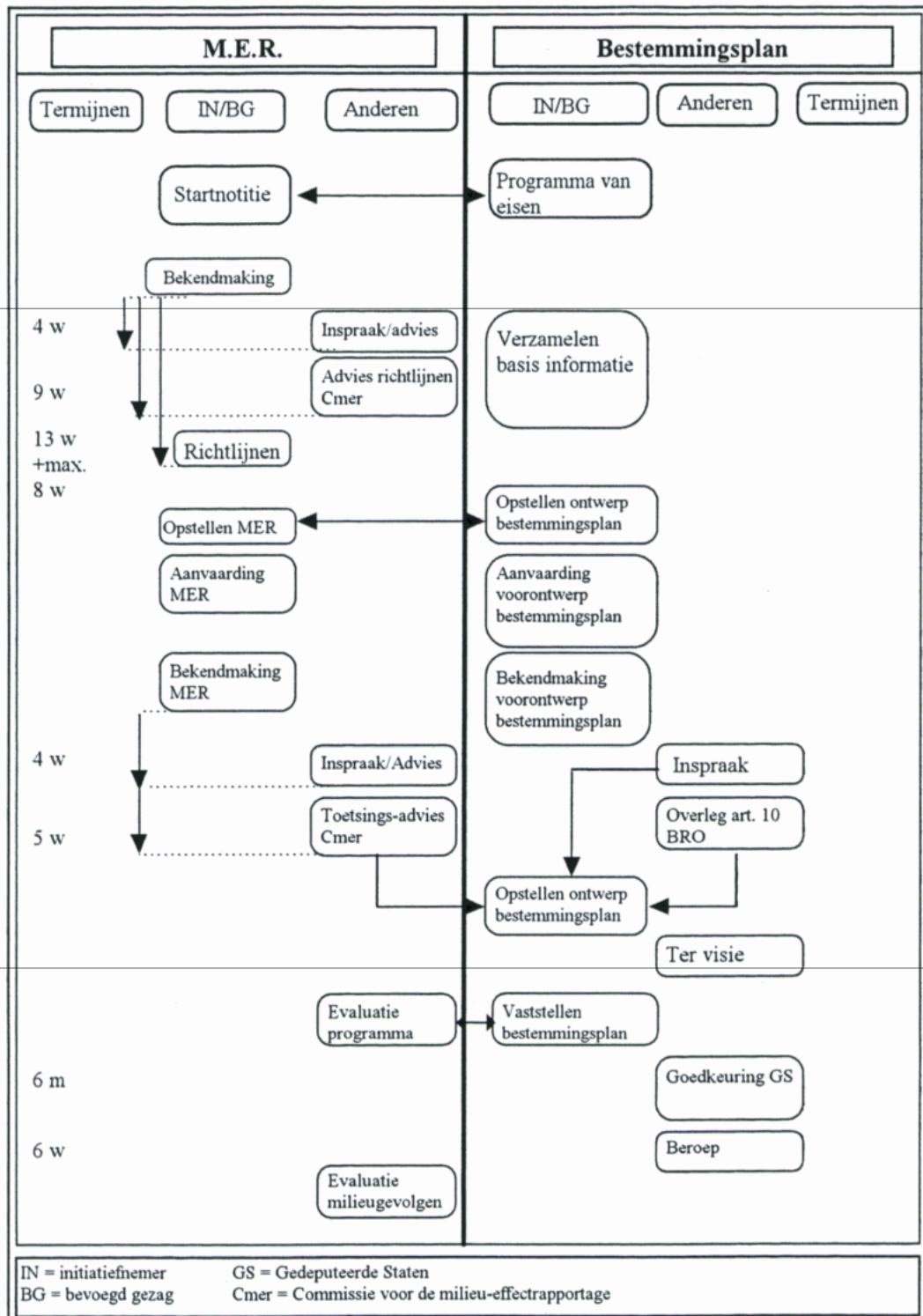
Besluitvorming

Het m.e.r.-plichtige besluit, waarvoor het MER wordt opgesteld is feitelijk de wijziging van het bestemmingsplan voor het Europapark. Daarmee wordt geanticipeerd op de ruimtelijke ontwikkeling die in het Europapark als geheel wordt ingezet en waarvoor een nieuw bestemmingsplan wordt opgesteld. Dit bestemmingsplan wordt parallel aan het MER opgesteld. In figuur 6.1 is aangegeven hoe de afstemming tussen de milieu-effectrapportage en het integraal bestemmingsplan eruit ziet.

Evaluatie

Indien het besluit wordt genomen, moet het bevoegd gezag de feitelijk optredende milieugevolgen van de activiteit vergelijken met de in het MER voorspelde effecten. Hiervoor wordt gelijktijdig met het besluit een evaluatieprogramma opgesteld. Het evaluatieverslag zal ter inzage worden gelegd.

Figuur 6.1: Koppeling m.e.r.- en ruimtelijke ordeningsprocedure



6.4 Betrokkenen

Initiatiefnemer

De gemeente Groningen is initiatiefnemer voor deze procedure. Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Groningen fungeert in de m.e.r.-procedure als initiatiefnemer.

Bevoegd gezag

Het bevoegd gezag is de gemeenteraad van de gemeente Groningen. Het bevoegd gezag heeft als functie het publiceren van de startnotitie, het op- en vaststellen van de richtlijnen, het aanvaarden en publiceren van het MER en het nemen van het besluit.

Commissie m.e.r.

De Commissie m.e.r. is een commissie bestaande uit onafhankelijke deskundigen. De Commissie adviseert het bevoegd gezag over de richtlijnen en de kwaliteit en de volledigheid van het MER. Zij neemt daarbij ook de inspraakreacties in beschouwing.

Overige wettelijke adviseurs.

Deze adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen, de kwaliteit van het MER en de alternatieven.

Insprekers

Burgers, belangengroepen, bedrijfsleven etc. Deze kunnen inspreken op de startnotitie en het MER.

7 Gebruikte informatie

Document

1. Collegebesluit inzake het Europapark (maart 1999)
2. Gemeente Groningen, Brochure: Twee scenario's voor het Europapark (1998)
3. Gemeente Groningen, Investeren in Zuidoost, Structuurschets Groningen Zuidoost 2010 (1997)
4. Gemeente Groningen, Werkboek Europapark (1997)
5. Gemeente Groningen, De Bereikbare Stad Leefbaar (1997)
6. Gemeente Groningen, De Stad van Straks (1996)
7. Gemeente Groningen, Nieuwe doelen voor het Europapark (februari 1997)
8. Gemeente Groningen, Memo: Europapark als locatie voor F.C. Groningen (april 1997)
9. Gemeente Groningen, Projectbeschrijving Europapark (juni 1998)
10. Gemeente Groningen, Perspectieven voor het Europapark (december 1997)
11. Draaijer en Partners, Nieuwe Doelen voor het FC Groningen stadion (locaties voor FC Groningen) (1997)
12. Draaijer en Partners, Locatieonderzoek FC Groningen (december 1997)
13. Draaijer en Partners, Het oriënterend locatieonderzoek FC Groningen (mei 1997)
14. Gemeente Groningen, Reactie op het oriënterend locatieonderzoek FC Groningen
15. Gemeente Groningen, Kantorennota (1998)
16. TN/MER A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (november 1998)
17. Hofstra Verkeersadviseurs BV, Groningen-Zuidoost 2010: verkeersprognoses, belasting kruispunten
18. Grontmij, Fietspadenplan Groningen Zuidoost (februari 1998)
19. Gemeente Groningen, Parkeeronderzoek Molenpark e.o. (maart 1998)
20. Gemeente Groningen, Een veranderende horizon - cultuurhistorisch onderzoek (september 1997)

