Stedenbouwkundig Plan De Suikerzijde Noord

Uitwerking eerste deelgebied

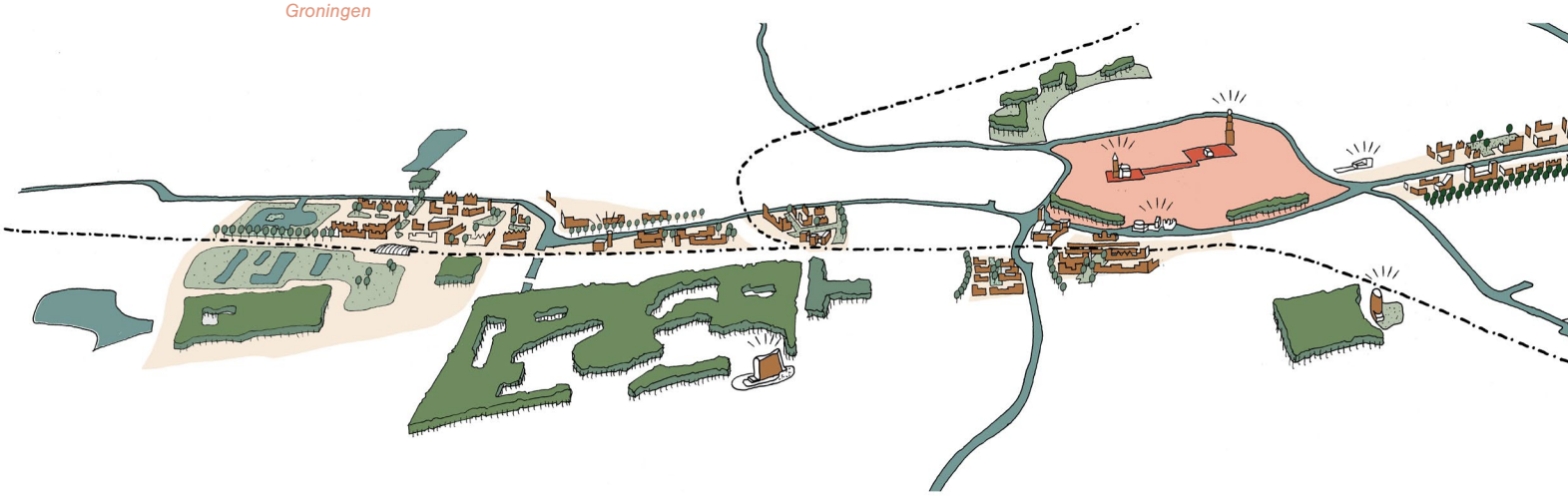
maart 2020

Gemeente Groningen

Voorwoord

Het terrein van de voormalige suikerfabriek wordt onderdeel van de westzijde van Groningen, samen met Hoogkerk en de wijken Vinkhuizen, de Held, Reitdiep, Gravenburg en de Buitenhof. Hier ontstaat een stadsdeel waar wonen, werken, ontspannen en ontwikkelen centraal staan: een wijk op de rand van stad en ommeland, stevig verankerd in het netwerk van Groningen en de directe omgeving. We zijn begonnen met de uitwerking van het eerste deelgebied. Voor u ligt het Stedenbouwkundig Plan ten behoeve van het eerste deelgebied aan de noordzijde van het terrein van de voormalige suikerfabriek.

'van Hoogkerk tot Meerstad' stadsontwikkeling in Groningen



Inhoud

1_Inleiding 5

2_Huidige situatie: wat hebben we? 9
2.1_Plek in de stad 9
2.2_Landschap 9
2.3_Cultuurhistorie en archeologie 12
2.4_Bereikbaarheid 14
2.5_Milieu en veiligheid 14

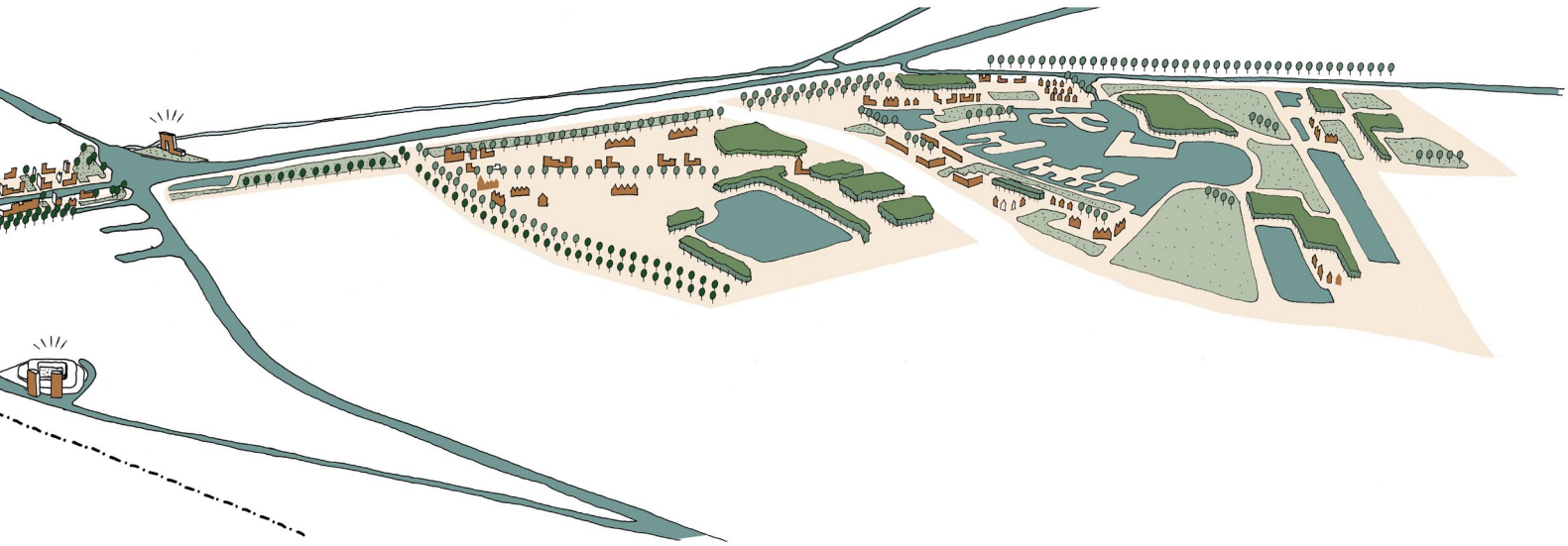
3_Uitwerking visie: wat willen we? 17
3.1_Stedenbouwkundige principes 17
3.2_Hoofdstructuur 19
3.3_Bouwvelden 20
3.4_Landschap 23
3.5_Cultuurhistorie en archeologie 30
3.6_Bereikbaarheid 30
3.7_Leefkwaliteit 36
3.8_Energietransitie 40

4_Programma: wat hebben we bedacht? 46
4.1_Woningbouw 46
4.2_Werk en voorzieningen 47

5_Planologische kaders 50
5.1_Bestemmingsplan en structuurschets 50
5.2_Structuurvisie 51

6_Fasering en planning 52

7_Bijlage 54



De Suikerzijde Noord gelegen in de westflank van de stad

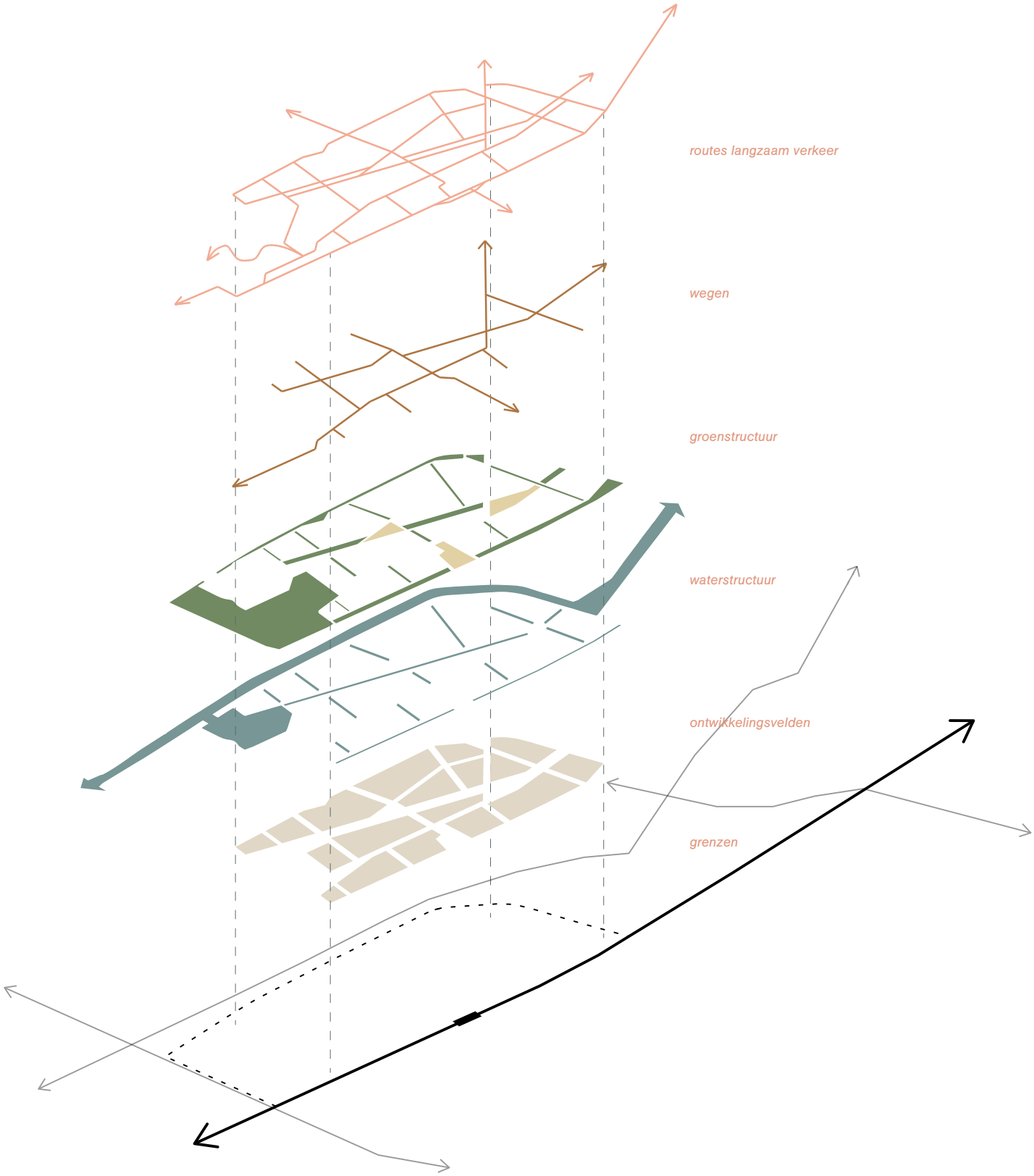
01 Inleiding

Het terrein van de voormalige suikerfabriek wordt onderdeel van de westzijde van Groningen, samen met Hoogkerk en de wijken Vinkhuizen, de Held, Reitdiep, Gravenburg en de Buitenhof. Hier ontstaat een stadsdeel waar wonen, werken, ontspannen en ontwikkelen centraal staan: een wijk op de rand van stad en ommeland, stevig verankerd in het netwerk van Groningen en de directe omgeving. We zijn begonnen met de uitwerking van het eerste deelgebied.
Deze uitwerking is vastgelegd in dit Stedenbouwkundig Plan voor het eerste deelgebied aan de noordzijde van het terrein van de voormalige suikerfabriek.
In juni 2018 verscheen de Structuurschets Suikerfabriek. Hierin zijn, met de omgevingsvisie The Next City als uitgangspunt, de nieuwe contouren van het gebied geschetst. De schets bevat de hoofdprincipes voor inrichting en ontwikkeling van het nieuwe stadsdeel voor de komende 30 à 40 jaar. Met deze richtinggevende uitspraken en keuzes wordt de komende jaren invulling gegeven aan de ontwikkeling van de diverse deelgebieden.

Als eerste wordt het noordelijk deel van het terrein van de voormalige suikerfabriek ontwikkeld: het gebied ten noorden van de spoorlijn Groningen-Leeuwarden en ten westen van het voorterrein. Daarvoor is gekozen omdat dit deelgebied zich goed leent voor juist die stedelijke woonvormen waar de meeste vraag naar is. Bovendien worden inmiddels de eerste stappen gezet in de transformatie van het bedrijventerrein Hoendiep zuidzijde, een logische aansluiting op de ontwikkeling van het noordelijk deel.
Dit stedenbouwkundig plan is de uitwerking van het noordelijk deel van de structuurschets. Dit stedenbouwkundig plan is de basis voor het eerste bestemmingsplan. Het plan richt zich op vragen als:

- wat is het vertrekpunt voor het eerste deelgebied; wat hebben we?
- hoe worden de omgevingsvisie The Next City en de structuurschets vertaald in een visie voor dit deelgebied; wat willen we?
- hoe kan deze visie verbeeld en vormgegeven worden in een stedenbouwkundig ontwerp; wat hebben we bedacht?

In het stedenbouwkundig plan worden uitgangspunten, visie én stedenbouwkundig raamwerk vastgelegd. In het eerste deelgebied wordt een woon-werkmilieu gemaakt dat aanvullend is op het bestaande aanbod in de stad: een plan dat binnen de hoofdstructuur stevig is en kwaliteit uitstraalt. En tegelijk flexibel genoeg om



Lagen van het stedenbouwkundig plan

toekomstige veranderingen en opgaven soepel op te nemen. Vanaf de zomer van 2019 is gewerkt aan het eerste bestemmingsplan en het milieueffectrapport voor het gehele terrein van de voormalige suikerfabriek. Parallel aan de bestemmingsplanprocedure (2020-2021) wordt het plan concreter uitgewerkt en wordt toegewerkt naar ontwikkeling en uitvoering.

1.1 Leeswijzer

De opbouw van de hoofdstukken is als volgt:

- Hoofdstuk 2 heeft als titel Wat hebben we? Een analyse van de huidige situatie, een beschrijving van de ruimtelijke kenmerken van het gebied en de opgaven die spelen.
- Hoofdstuk 3 heeft als titel Wat willen we bereiken? Voor het stedenbouwkundig plan is The Next City een belangrijk vertrekpunt, waarbij de uitgangspunten nauw gevolgd worden;
    - Faciliteren van de groei van de stad door een stadsdeel te maken met 2500-5000 woningen;
    - De groeiende stad blijft leefbaar en aantrekkelijk voor iedereen; iedereen kan in het nieuwe stadsdeel komen wonen;
    - Versnellen van de energietransitie en het stadsdeel wordt CO2-neutraal;
    - Aanleg van een voorzieningenstructuur en openbare ruimte die contact tussen mensen stimuleert en ontmoeting vergemakkelijkt; de groeiende stad is inclusief, iedereen doet mee.
- Hoofdstuk 4 heeft als titel Wat hebben we bedacht. In dit hoofdstuk worden de kaders, aangereikt door de Next City, vertaald in een visie voor een stedenbouwkundig plan. Het ontwerpperspectief voor de verschillende opgaven wordt beschreven. Er komt een visie op de hoofdstructuur waarlangs de bouwvelden ontwikkeld worden. Rondom de bouwvelden krijgt het landschap vorm en worden onder andere de cultuurhistorische waarden gewaarborgd. Bereikbaarheid en leefkwaliteit zijn belangrijke uitgangspunten. Hoofdstuk 4 geeft een beeld van de toekomstige functies: wonen, werken en maatschappelijke voorzieningen.
- Hoofdstuk 5 behandelt de planologische kaders.
- Hoofdstuk 6 beschrijft fasering en planning.

Verbinden recreatieve structuur aan de westkant van de stad

2 Huidige situatie: wat hebben we?

In dit hoofdstuk staat een bondige beschrijving van de huidige situatie. Voor veel onderwerpen geldt dat er onderzoeken zijn uitgevoerd of nog uitgevoerd gaan worden. Het bestemmingsplan en MER gaan dieper op deze onderwerpen in. De kennis over het gebied is gebruikt bij de totstandkoming van dit stedenbouwkundig plan.

2.1 Plek in de stad

Het terrein van de voormalige suikerfabriek is een afgesloten plek in de stad, voor het grootste deel ontoegankelijk en niet aangesloten op de directe omgeving. Het is meer dan tien jaar voor het grootste deel een braakliggend terrein, ingesloten tussen bedrijventerreinen, een spoorlijn en plukjes landelijk groen.

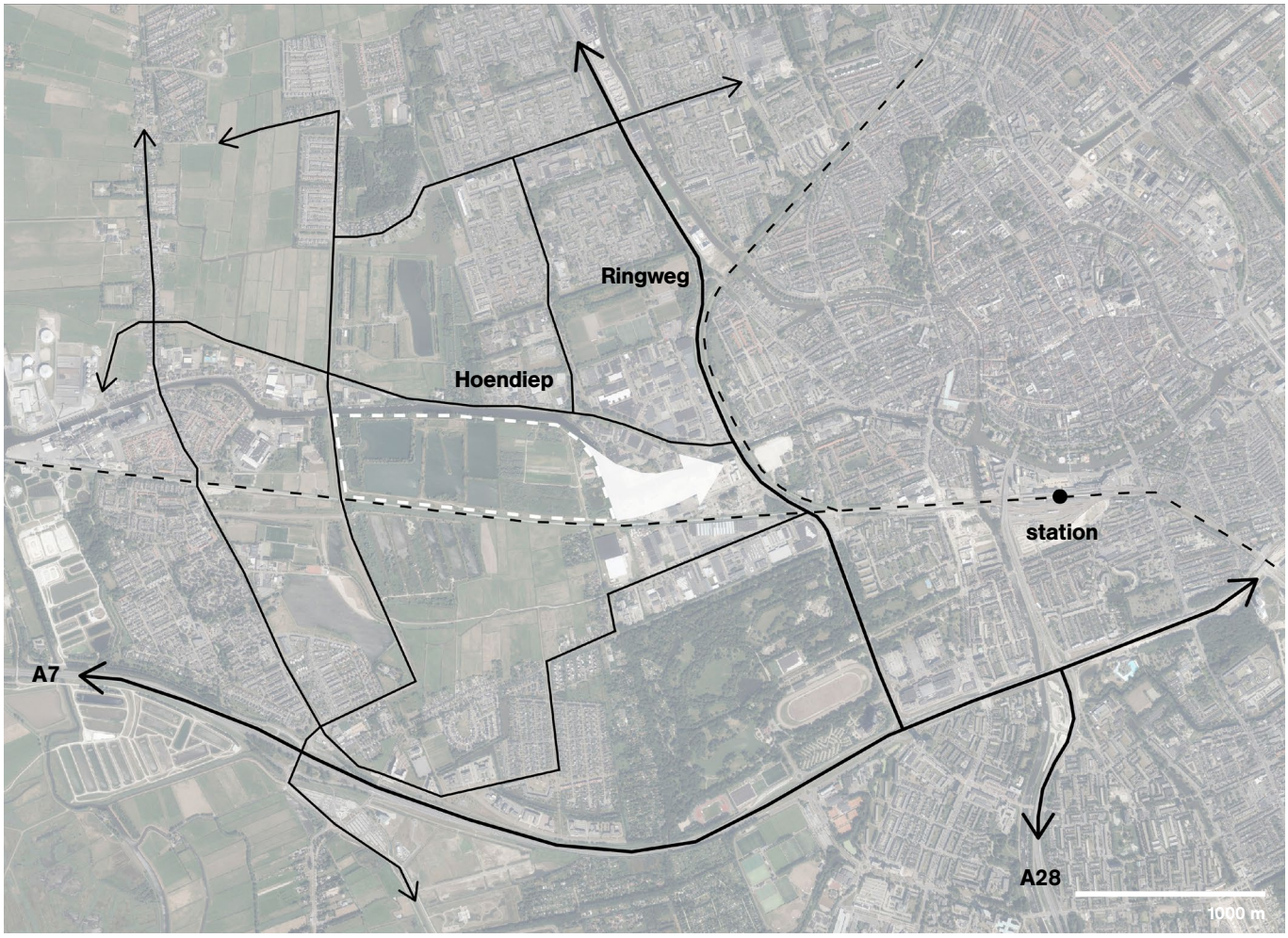
Verschillende initiatieven hebben een begin gemaakt met het doorbreken van het isolement. Op het voorterrein, waar de oorspronkelijke fabrieksbebouwing stond, is gewerkt aan een tijdelijke stad als voorbode van toekomstige ontwikkelingen. In een noordelijk gedeelte van het terrein geeft opleidingscentrum Terra invulling aan land-making, een laboratorium voor innovaties op het gebied van onderwijs, voedsel, energie en bio-cultuur.

2.2 Landschap

Groen

Op het noordelijk deel van het terrein van de voormalige suikerfabriek bevonden zich vloeivelden en grote waterbassins; weinig menselijke activiteit, zeker nadat de productie is gestopt.
De voormalige vloeivelden zijn nog goed zichtbaar in het landschap. De openheid van het water biedt zicht op hoogte-accenten in stad en ommeland: van de Martinitoren in het oosten tot de suikerfabriek van Hoogkerk in het westen. In het deel van Terra zijn routes en akkers aangelegd. Ook staat er een onderwijsgebouw als uitvalsbasis voor de praktijklessen.

De bomen op het terrein zijn geïnventariseerd. De inpassing van bestaande bomen is onderwerp van nadere studie.



Verbinden de Suikerzijde Noord met de stad

De gemeente Groningen wil werk maken van duurzaamheid in de openbare ruimte en infrastructuur. Hiervoor is een Generiek Ambitieweb in de maak. Dit wordt een instrument die de verschillende aspecten van duurzaamheid samenbrengt, toegespitst op projecten in de openbare ruimte. Het streven is de hoogste ambitie van het Generiek Ambitieweb te halen. Dat betekent minimaal 16 m2 openbaar (gebruiks-)groen per woning. Het buurtgroen bevindt zich binnen een straal van 250 meter en stadsparken binnen een straal van 750 meter van iedere woning. Dit groen maakt de openbare ruimte minder stenig, biedt verkoeling en zorgt voor minder wateroverlast.

Water

Het Hoendiep is beeldbepalend voor de identiteit van de Suikerzijde en vormt tegelijkertijd de voornaamste barrière. De recreatieve functie van het kanaal is minimaal en de doorvaarbaarheid richting binnenstad is beperkt door de westelijk ringweg en de spoorlijn.
Bij de Ringweg, de Energieweg en U.T. Delfiaweg liggen woonschepen en arken. Deze ligplaatsen worden meegenomen in de planvorming,

onderzocht wordt of een toename van het aantal drijvende woningen mogelijk is in het kader van de opgave Watervisie.
Het noordelijke deelgebied ligt nu in het waterhuishoudingssysteem De Verbetering. Het gebied heeft een grondwaterstand van 1.70 tot 1.90 meter min NAP. De gemeentelijke drooglegingseis is 1.30 meter, dat betekent dat de toekomstige hoogte van het maaiveld bij woningen 0.35 meter plus NAP is.
De vloeivelden ten noorden en ten zuiden van de spoorlijn Groningen-Leeuwarden maken geen onderdeel uit van het waterhuishoudingssysteem De Verbetering. Deze waterbakken zijn bovenop de oorspronkelijke polder geplaatst. Daardoor ligt het waterpeil een stuk hoger dan het Hoendiep. Het gemaal De Verbetering bemaalt de Suikerzijde. Dit gemaal moet goed bereikbaar zijn, dat gebeurt in overleg met het Waterschap.

De regionale waterkering loopt nu langs de oevers van het Hoendiep. Mocht deze kering verplaatst worden in zuidelijke richting, dan is het mogelijk een haven te maken in open verbinding met het Hoendiep.

Bodem en Draagkracht

Eerdere onderzoeken wijzen uit dat er zonder noemenswaardige voorzieningen prima gebouwd kan 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 waarschijnlijk zettingsgevoelig. Er wordt rekening gehouden met een tijdpad van 1 à 2 jaar van aanbrengen voorbelasting tot en met bouwrijp maken.

Grondbalans en bodemkwaliteit

Het hele terrein is ingemeten: hoe laag de vloeivelden liggen en hoe hoog de dijken zijn. Ook de bodemkwaliteit is onderzocht. De informatie wordt verwerkt in een grondstrategie, het streven is zo min mogelijk vervoer van grond en zand van en naar het terrein.

Een paar punten zijn van belang:

a. Niveau toekomstig (bouw)peil
b. Zettingsgedrag grond in grondbergingen en vijvers
c. Mate van vervuiling van de grond in grondbergingen en vijvers
Verspreid over het gebied is sprake van vervuiling, bijvoorbeeld bij de tarragrond en slib van de bezinkvijvers. Paden met puinverharding en dempingen van vroegere sloten worden gecontroleerd op asbesthoudende en verontreinigde grond.

zicht op voorterrein aan overzijde van het Hoendiep

Ecologie

Ecologisch onderzoek uit 2018 toont aan dat er een aantal wettelijk beschermde en bijzondere natuurwaarden aanwezig zijn op het terrein van de voormalige suikerfrabriek. Het groengebied is foerageergebied voor vleermuizen, zij gebruiken een vliegroute via het Hoendiep. Er is een broedpopulatie van de Geoorde Fuut en het terrein dient als voortplantingswater en leefgebied voor de Poelkikker.
In het gemeentelijk beleid is de Suikerzijde een belangrijke schakel in de versterking van de Stedelijke Ecologische Structuur. De aanleg van natuur en ecologische voorzieningen is een belangrijk uitgangspunt bij de ontwikkeling van het terrein. Naast de groene structuren wordt gedacht aan groen of groenblauwe daken en gevelbegroeiing. De bebouwing wordt structureel voorzien van behuizing voor vogels en vleermuizen.

2.3 Cultuurhistorie en archeologie

In de Structuurschets zijn in de ruimtelijke ondergrond verschillende geschiedenislagen geduid. Als basis voor het ruimtelijk raamwerk zijn de volgende kenmerkende lagen omschreven:

1. Prehistorisch landschap: de kreken en de terpen
2. Middeleeuwse polderverkaveling
3. Verstedelijkt landschap: de fabriek en de stad
4. Verdedigingslinie WOII

Een deel van het terrein is archeologisch en cultuurhistorisch onderzocht: elementen uit de Tweede Wereldoorlog zijn in kaart gebracht, zoals relatief onbeschadigde bunkers en loopgraven. Deze oorlogsartefacten kunnen als inspiratiebron of als ruimtelijke context dienen in de planvorming.
Ook de geschiedenis van de Groningse planvorming biedt interessante vertrekpunten. Voor het helen en verbinden van stad en stedelijk weefsel kan het plan Berlage-Schut uit de eerste helft van de 20ste eeuw een krachtige referentie zijn. Een aantal principes is nog altijd actueel, als het gaat om de relatie tussen straten, pleinen en bouwblokken.

We kunnen de ontwerpgeschiedenis en de culturele en landschappelijke geschiedenis gebruiken als inspiratie voor de ontwikkeling van de Suikerzijde.

Archeologie
De meest zichtbare archeologische waarden zijn de restanten uit de Tweede Wereldoorlog, zoals relatief onbeschadigde bunkers en loopgraven. Conform de Erfgoedwet is in het gebied verkennend onderzoek gedaan, waarbij mogelijk ook nog op een onbekende bunker is gestuit. Het onderzoek heeft aangetoond dat in het westelijk deel van het plangebied de ondergrond bestaat uit dekzand op keileem waarbij in de diepste delen van de vloeivelden de top van het dekzand is verstoord. Het dekzand maakt deel uit van de rug van Tynaarlo (parallel gelegen aan de Hondsrug) en kan vindplaatsen vanaf de late Steentijd bevatten. De eventueel archeologische resten dekzandrug wordt beschermd door de aanleg van het park, dat in dit gedeelte gepland is. Dit krijgt zijn beslag in het bestemmingsplan.
Het oostelijk deel van het plan herbergt (onzichtbaar) het krekenstelsel dat ten zuiden van de spoorlijn nog wel in het landschap herkenbaar is. In de ondergrond bevinden zich geulen en oeverwallen met de mogelijk aanwezigheid van een ijzertijdvindplaats in het noorden van het plangebied. Er kunnen zich ook andere nederzettingen in het gebied bevinden. De bescherming hiervan zullen we uitwerken in het bestemmingsplan.

OCE
Gezien de aanwezigheid van bunkers en loopgraven wordt niet uitgesloten dat ook niet-gesprongen explosieven in de bodem zitten. Een deel van het gebied is na onderzoek vrijgegeven. Op een aantal andere plaatsen wordt onderzoek gedaan voordat graafmachines aan het werk gaan.

2.4 Bereikbaarheid

Het terrein van de voormalige suikerfabriek kenmerkt zich door een groot aantal barrières, waardoor het terrein bij wijze van spreken een afgesloten eiland in de stad is. De toegankelijkheid is minimaal. Het voorterrein is voor het autoverkeer via een afslag van de ringweg west te bereiken; langzaam verkeer moet gebruik maken van de Bietenbrug vanaf de Energieweg over het Hoendiep.

Het terrein van de voormalige suikerfabriek is onderdeel van de westzijde van de stad; de verkeersstructuur van de westzijde is in ontwikkeling. Deze is gericht op doorstroming en een betere verbinding van de buitenwijken met de binnenstad.

De bereikbaarheidsopgave richt zich op:

- Het opheffen van barrières en het gesloten karakter van ‘een eiland in de stad’.
- Verbinding met de omgeving: binnenstad, Hoogkerk, buitenwijken.
- Prioriteit aan langzaam verkeer, openbaar vervoer.

We willen dit bereiken door:

- Aanleg uitstekende fietsinfrastructuur.
- Knooppunt voor hoogwaardig openbaar vervoer, bij voorkeur met een nieuw treinstation.
- Het ontmoedigen van autoverkeer en zoeken naar nieuwe vormen van mobiliteit.
- Transformatie van de stadsrandzone naar een groen en centrum-stedelijk gebied, met waar mogelijk een maximale snelheid van 30 km/u.
- De kwaliteit van de openbare ruimte staat centraal. Dat betekent kort en betaald parkeren.

2.5 Milieu en Veiligheid

Milieuzones en veiligheidscontouren

Rondom het plangebied lopen wegen en door het plangebied loopt een spoorweg. Voor het bestemmingsplan en MER is een geluidsonderzoek uitgevoerd en bepaald welke geluidseffecten het plan heeft. De belangrijkste geluidseffecten van buiten het plan komen van het Hoendiep, de Johan van Zwedenlaan en de spoorlijn.

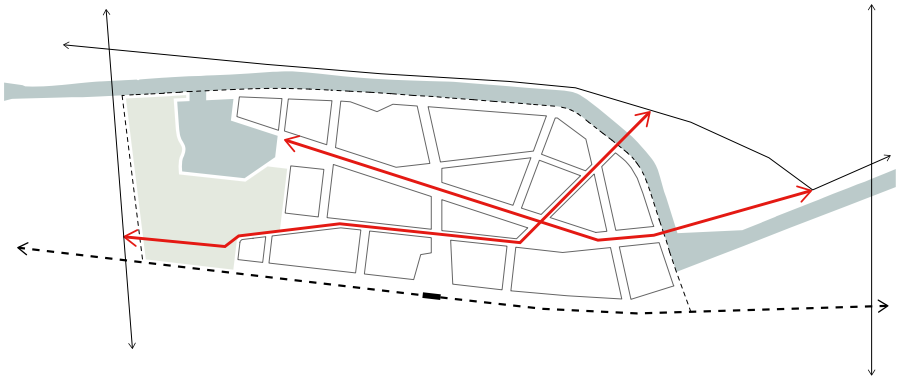
bestaande situatie; rommelzone aan de stadsrand

Om het terrein van de voormalige suikerfabriek bereikbaar te maken zijn nieuwe wegen en bruggen nodig, zoals een brug in de buurt van het kruispunt Diamantlaan/Hoendiep. Dat vergt een oplossing voor een aantal woonboten bij de Energieweg. De woonboten moeten niet alleen plaatsmaken voor de aanleg van de brug, zij krijgen ook te maken met de geluidscontouren van deze nieuwe weg. Dit vraagt om specifieke maatregelen, een zoektocht naar alternatieven en een zorgvuldige communicatie met eigenaren van de woonboten.

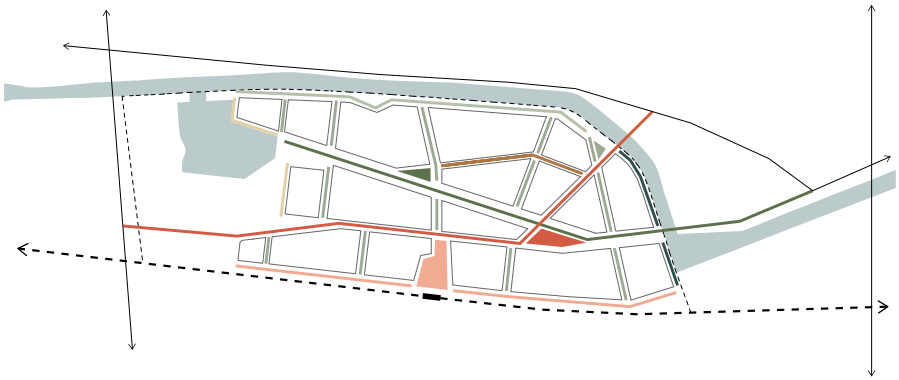
De bedrijven in Hoogkerk, aan de Peizerweg en het Hoendiep hebben geen grote invloed op de ontwikkelingsmogelijkheden van de Suikerzijde. Samen met de Omgevingsdienst en de Veiligheidsregio is onderzoek gedaan naar risicobronnen in en rond het gebied. Met de uitkomsten is in het plan rekening gehouden.

Kabels en leidingen

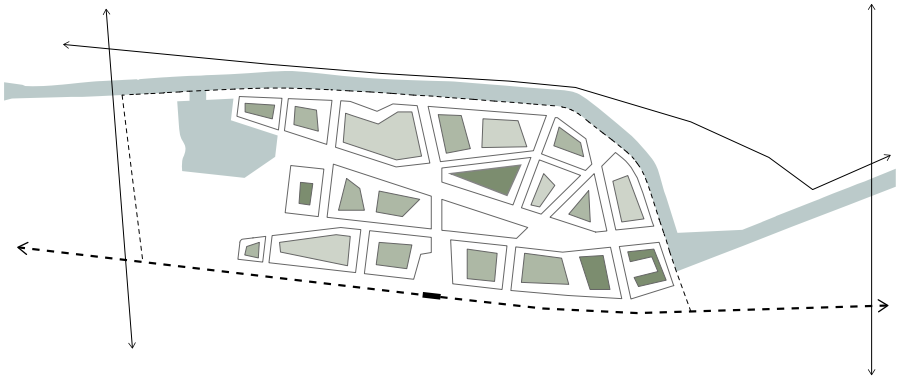
Onderzoek wijst uit dat de meeste kabels en leidingen rondom het terrein van de voormalige suikerfabriek liggen. Er is concentratie van leidingen langs de spoorlijn Groningen-Leeuwarden en langs de Peizerweg in noordelijke richting. Van noord naar zuid loopt een hoofdgasleiding evenwijdig aan en in het verlengde van de Campinglaan. De stedenbouwkundige opzet houdt rekening met deze veiligheidscontour.



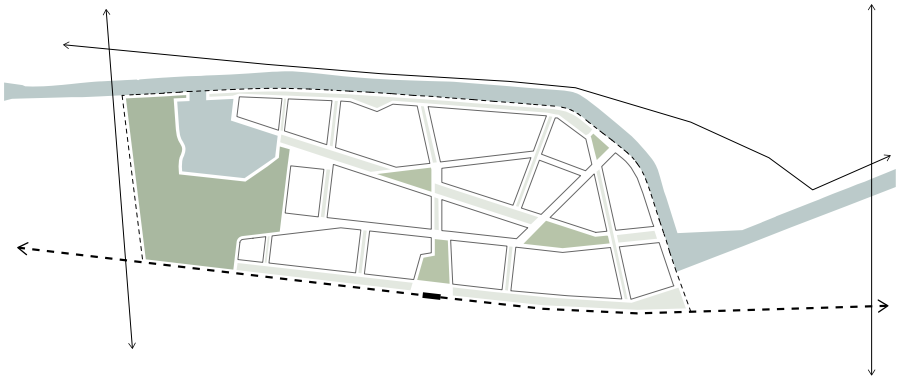
Verbinden



Gevarieerde straten



Royaal



Stedenbouwkundige principes

Leefkwaliteit

3 Uitwerking visie: wat willen we?

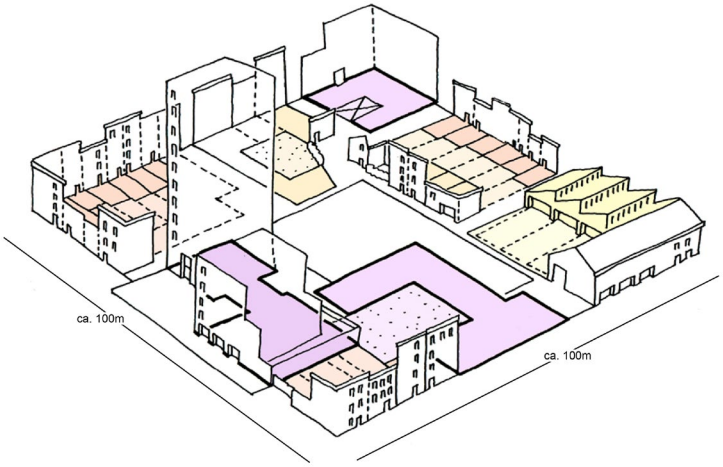
3.1. Stedenbouwkundige principes

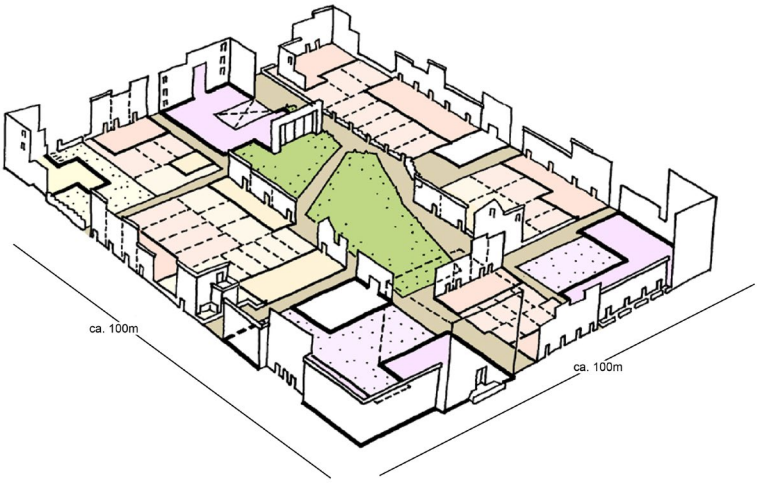
De Suikerzijde wordt een gemengd stadsdeel met hoge dichtheid, met een centrum-stedelijk karakter en een goede verhouding tussen wonen, werken, leren en ontspannen. Dit stadsdeel is goed bereikbaar en belangrijker nog: naar alle zijden toe overtuigend verbonden met de omringende stadsstructuur en het 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 voorzieningenstructuur en met de nadruk op fietsen en openbaar vervoer.
Toekomstbestendigheid vereist een flexibele hoofdstructuur: veranderingen en tendensen op de lange termijn worden soepel opgenomen. Tegelijkertijd is de stedenbouwkundige structuur zo solide dat vanaf het begin de ruimtelijke kwaliteit gewaarborgd is.
Een speciale opgave is een indrukwekkende verknoping van de plek van het terrein van de voormalige suikerfabriek met de binnenstad. Het terrein moet bij de stad gaan horen.

De visie kent vier uitgangspunten:

1 Verbinden
De Suikerzijde heeft een goede verbinding met de (binnen)stad en omgeving door nieuwe beweegbare bruggen en op termijn een fietstunnel onder het spoor door. In het noordelijk deel ligt een fijnmazig netwerk van verbindingen waarvan Hoendiep en spoor onderdeel uitmaken. De Suikerzijde wordt een stadsdeel dat uitnodigt tot ontmoeten en hecht de westelijke delen van de stad aan elkaar.

2 Gevarieerde straten
Een rijke variatie aan stadsstraten en lanen – zo typerend voor Groningen – is ook te vinden op het terrein van de voormalige suikerfabriek. Straten zijn rustig of juist dynamisch, zij vormen het podium voor het stedelijk leven. Zij zijn de verbindende schakel tussen stad, plein, park en monument.





De stad is opgebouwd uit verschillende typen gebouwen: stadshuizen, met en zonder winkels, instituten, bedrijfspanden, arbeiders woningen, semi-private en openbare tuinen.

3 Royaal
De stedelijke structuur van de Suikerzijde biedt ruimte voor een mix van programma's en functies zoals wonen, onderwijs, bedrijvigheid en recreatie. Deze flexibele mix is mogelijk door de ruime maten van de straten, de bouwblokken en de hoogte van de begane grond van de bouwblokken (plinten). Daar is bijvoorbeeld ruimte voor winkels, een buurtrestaurant of een sportschool. Door deze royale opzet is er ruimte om te mengen, om te experimenteren en voor nieuwe concepten voor mobiliteit en energie.

4 Leefkwaliteit
De zorgvuldig ingerichte buitenruimte bepaalt het karakter van het openbaar gebied met volop ruimte voor stedelijke programma's, groen en water op alle schaalniveaus: van park tot singel tot geveltuin. De natuurlijke inrichting biedt verkoeling, geeft ecologie de ruimte, vormt een waterbuffer bij hevige regenval en nodigt uit tot bewegen: een gezonde leefomgeving voor mens en dier.

3.2 Hoofdstructuur

Dit stedenbouwkundig plan geeft de basisstructuur op hoofdlijnen vorm. Ingezet wordt op een sterke oost-westverbinding (binnenstad en Hoogkerk), een fietsstraat aan de zuidzijde van het Hoendiep bij het voorterrein die langs het spoor naar Hoogkerk loopt, een prominente laan vanaf de eerste brug richting het nieuwe centrumpark, een levendige stadsstraat vanaf de tweede brug Diamantlaan richting de Johan van Zwedenlaan.

De oost-westverbindingen bieden vergezichten naar de Martinitoren en de schoorsteen bij het zeefgebouw. In noord-zuidrichting komen doorzichten en vergezichten richting het water van het Hoendiep, het spoor en de zuidelijk gelegen polder. Het netwerk van straten dat zo ontstaat is verschillend in karakteristiek en gebruik. Tevens begrenst het netwerk de bouwvelden voor ontwikkeling. Het netwerk van openbare ruimte op het terrein van de voormalige suikerfabriek past in de traditie van Groningse straten, pleinen en plekken.

Referenties uit de bestaande stad zijn onder andere:
- Een statige oost-westlaan zoals de Heresingel, met een groene middenberm en bomen (40 meter).
- Een levendige stadsstraat oost-west zoals de Meeuwerderweg, met ruimte voor de bus en bomen (20 meter).
- Een dynamische kade, zoals het Hoge en Lage der A.
- Een voorname, stedelijke ruimte zoals het Emmaplein.
- Smalle woonstraten zoals in de Hortusbuurt.
- Groene stadsstraten zoals in de Oosterparkwijk.

De hoofdstructuur moet een aaneenschakeling worden van straten en interessante plekken, gericht op interactie en ontmoeting. Op gerichte plekken wordt uitgepakt met bijzondere accentbebouwing, gekoppeld aan openbare en belangrijke functies. Zo ontstaat een uitgesproken verblijfsklimaat dat uitnodigt tot verblijf, flaneren en ontmoeten. Voor de gewenste stedelijke wisselwerking is het essentieel dat alle zijden zoveel mogelijk verbonden worden. Ook in de richting van het spoor met bruggen of tunnels.

Met een nieuw park, als groen hart van de nieuwe westzijde van de stad wordt helderheid gecreëerd in overgang en verbinding met omringende stadsdelen én wordt een stevige basis gelegd voor de hoofdstructuur.
Bestaande voorzieningen worden in dit park opgenomen, zoals de sportvelden, de recreatieplas en de moestuinen aan de westkant van de Johan van Zwedenlaan. Nieuwe voorzieningen kunnen toegevoegd worden, zoals bijvoorbeeld een uitkijkheuvel, waterspeelbos of een fiets-crossbaan.
De voet – en fietspaden lopen van en naar Groningen en Hoogkerk, van en naar Vinkhuizen, Gravenburg en De Held. Bij de ontwikkeling van de zuidkant van het terrein van de voormalige suikerfabriek komen er verbindingen van en naar de Buitenhof en het Stadspark. De Johan van Zwedenlaan vormt niet langer een barrière in het landschap, maar ligt als een mooie parkway in het hart van het park. De verbindingen zijn ruim en groen van opzet, zodat het park ook een belangrijke functie heeft in de ecologische structuur van de westzijde van de stad.

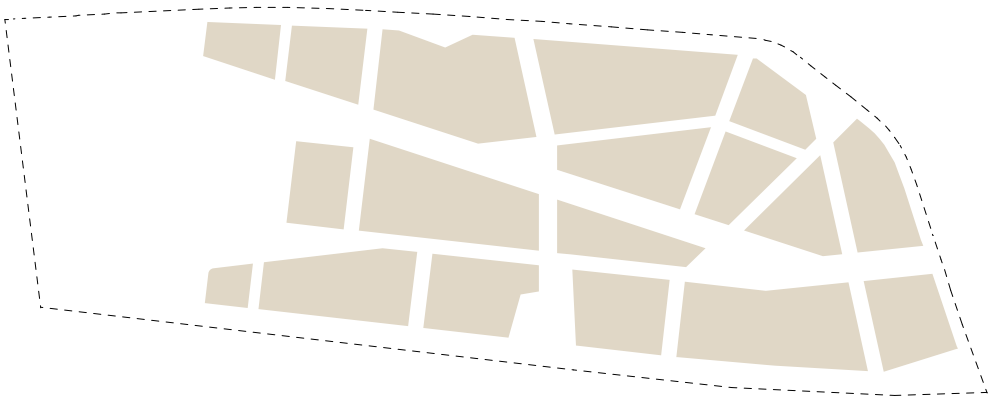
3.3 Bouwvelden

In de Structuurschets Suikerfabriek van juni 2018 zijn de principes voor de bouwvelden aangegeven. Deze zijn nog steeds actueel.

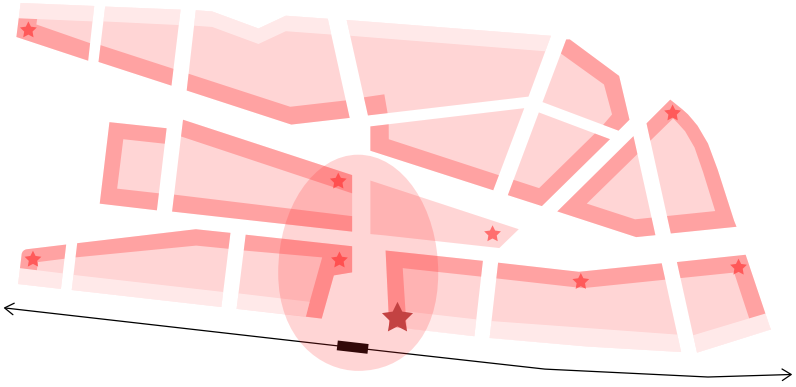
De stad bestaat uit een menging van functies, die zorgen voor afwisseling en levendigheid. Deze menging is het uitgangspunt voor het toekomstige programma op het terrein van de voormalige suikerfabriek.

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 stevige gebouwtypen en individuele verkaveling aanwezig, een combinatie van verschillende typologieën en buitenruimtes. Deze combinatie zorgt voor een divers stedelijk blok.



Te ontwikkelen bouwvelden



bouwhoogte

1 lage randen (max. 4 lagen)
2 straten/pleinen maken (min. 4 max. 6 lagen)
3 invloed sfeer station (min. 4 max. 12 lagen)
4 hoogte accenten bij elke stad-/wijkentree & aan plein & pioniersgebouw (max. 12 lagen)
5 superaccent stationsplein (max. 70 m)

Minimale en maximale bouwhoogten

ruimte voor innovatieve woon-werk concepten

ruimte voor rust en reuring

Gebouwen worden zo ontworpen dat zij met hun gevel, tuin en leefruimte iets toevoegen aan de buitenruimte. Het stratenpatroon bepaald de vorm van de diverse bouwvelden. Andersom geeft de randbebouwing vorm en richting aan de straat. De bouwvelden hebben een meer formele kant aan de straat en een meer informele kant aan het binnenterrein. Er is ruimte voor verschillende verkavelingen: van een woonhofje tot een school tot werkgebouw of moestuin of parkeerhof.

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 als ook de combinatie met een recreatieve invulling.De bouwvelden bieden flexibiliteit voor de invulling, ook op de langere termijn.

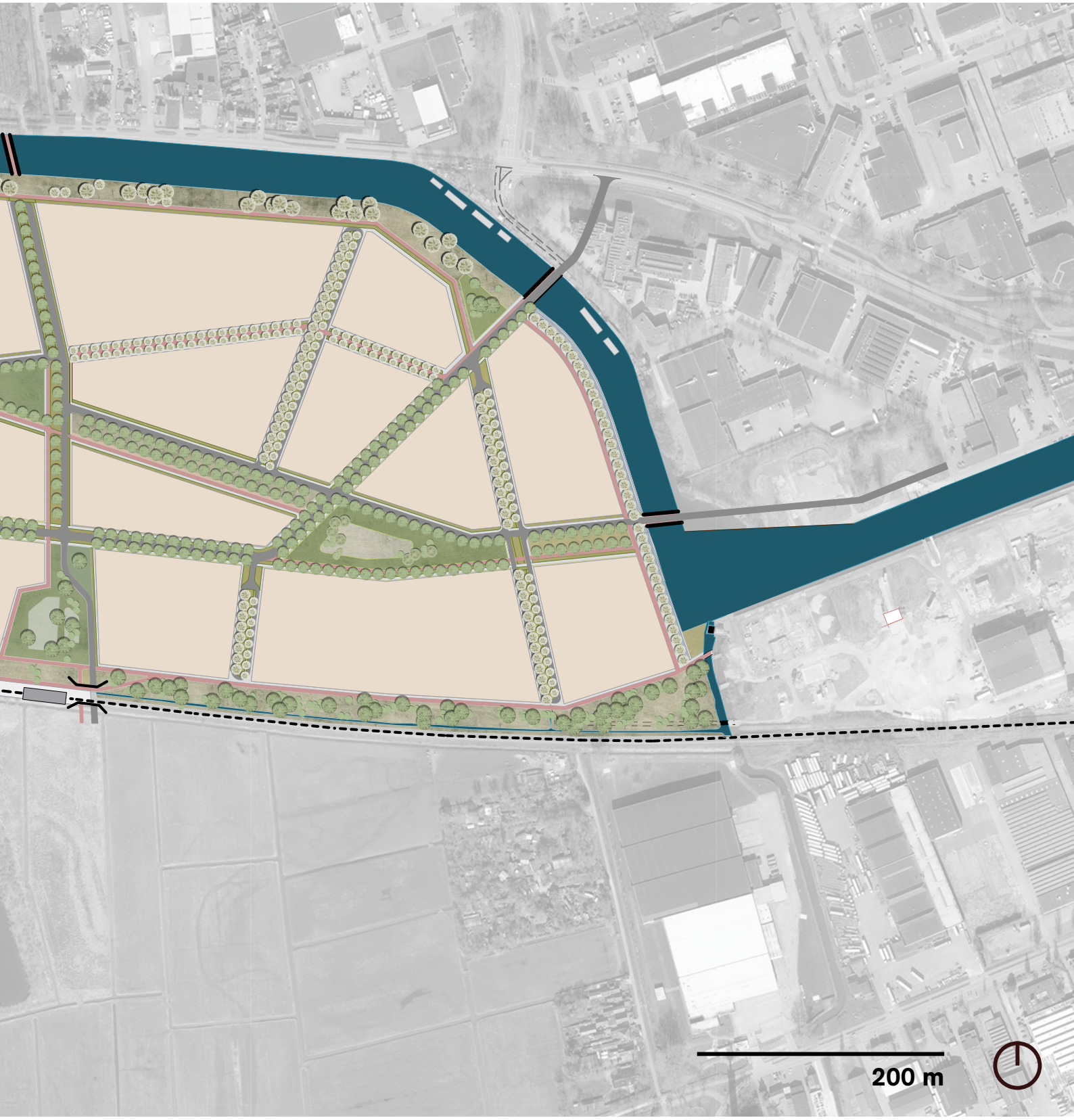
De bouwvelden voegen zich in de omgeving met een lage randbebouwing (maximaal vier bouwlagen) aan de Hoendiep zijde en het spoor. Langs de hoofdassen van het plan wordt juist een stevige randbebouwing voorgesteld (afwisselend vier tot zes bouwlagen). Voor de ontwikkeling van de bouwvelden wordt vooralsnog geen vaststaande bouwhoogte bepaald. Dat is ook afhankelijk van het programma dat gerealiseerd gaat worden (grondgebonden woningen of bijvoorbeeld een school). Er geldt een maximale bouwhoogte van zes lagen. Waarbij afwisseling en diversiteit zorgen voor een stedelijk beeld (vergelijkbaar met de Hortusbuurt). Verspreid over het plangebied is er ruimte voor hoogteaccenten, zoals rondom het pioniersplein, het stationsplein en het park. De toren bij het station kan een ‘superaccent’ krijgen van maximaal 70m.

3.4 Landschap

Groen

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. Er zijn routes voor langzaam verkeer vanuit het park richting binnenstad en Hoogkerk. In de hoofdopzet van het nieuwe stadsdeel worden daarnaast zowel in oost-west als in noord-zuid richting groene straten, lanen en singels gemaakt. Net als de bouwvelden heeft de basisstructuur van straten en pleinen een zekere overmaat. Zo ontstaat ruimte voor een groen-blauw netwerk.

Stedenbouwkundig plan de Suikerzijde Noord


200 m

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, een avontuurlijke speeltuin, een klimbos, een uitkijkheuvel en een breed cross-fietspad.
Het groen-blauwe netwerk van park, kanaal, natuurvriendelijke oevers, sloten, stedelijk groen en groene daken versterkt de klimaatbestendigheid van het stadsdeel en onderstreept een van de ambities van The Next City: de groeiende stad blijft leefbaar en aantrekkelijk voor iedereen.

Water

In het stedenbouwkundig plan blijft het Hoendiep als structuurdrager behouden en wordt de kwaliteit van het diep versterkt. De oevers worden begaanbaar en het water beleefbaar. Beweegbare bruggen heffen de barrièrewerking van het Hoendiep op.

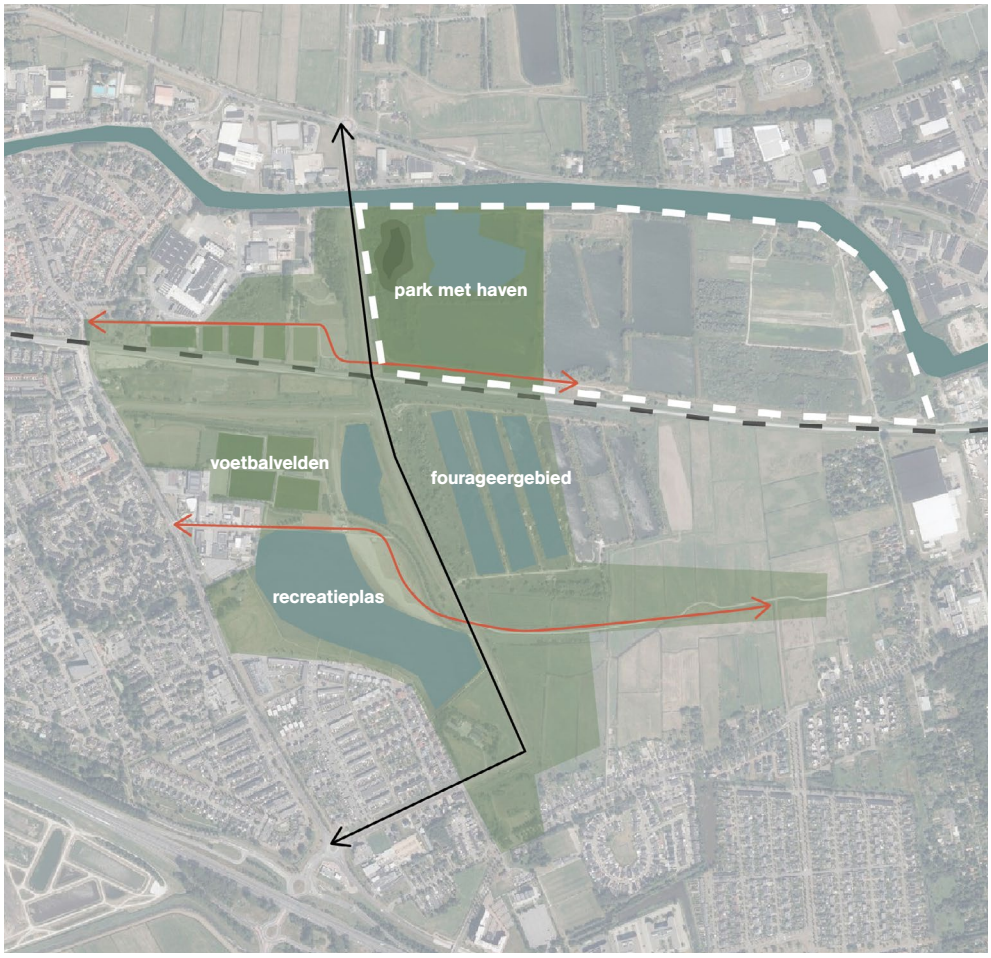
Op termijn is het de wens om de bestaande sloot vanaf het gemaal in de richting van het Stadspark te vergroten, zodat hier een nieuwe (ecologische) structuur ontstaat richting Stadspark en de zuidelijke woonwijken. Dit stedenbouwkundige plan anticipeert hierop.
De waterkering ligt rond het nieuwe stadsdeel. De afwatering loopt richting het Hoendiep en voor een deel richting de spoorsloot.

De ambitie is een klimaatbestendig stadsdeel. Er wordt gezorgd voor voldoende (groene) openbare ruimte om hevige regenval op te vangen, het water vast te houden en de afvoer te vertragen. Water en vooral de bomen in de openbare ruimte zorgen voor verkoeling.
Het water is dankzij verschillende ingrepen zichtbaar en voelbaar: een wadi in een laan, een fontein op een plein, een sloot in een straat. Water is ook een speels element dat uitnodigt tot bewegen en zo bijdraagt aan de gezonde stad.

Het water in het park biedt mogelijkheden voor de ontwikkeling van nieuwe drijvende woningen. In de verdere uitwerking van de parkzone aan de westkant worden de mogelijkheden voor de drijvende woningen onderzocht, conform de Watervisie. We kijken daarbij ook naar andere functies die het water in het park kan krijgen, zoals op het gebied van ecologie, beleving openbare ruimte en recreatie.

Bodem

Om het gebied geschikt te maken voor het bouwen van een nieuw stadsdeel moet het nodige grondwerk plaatsvinden. Het landschap is gevormd door het gebruik als fabrieksterrein met vloeivelden. Die vloeivelden worden in principe opgeheven. Het water verdwijnt, vervuilde grond wordt afgedicht of afgevoerd en het maaiveld wordt geëgaliseerd.



Groen hart combineren met recreatiegebied Hoogkerk

Actief recreatie park, referentie Kardingebult en Maximapark Vleuten en de Meern

Voor het ontwerp van het maaiveld wordt een peil van +0,35 meter NAP gehanteerd, zodat er voldoende opstand is met hoog water in het Hoendiep. In de verdere uitwerking van het plan kunnen op bepaalde plekken in het gebied laagtes worden gemaakt, die inspelen op de benodigde waterberging in de openbare ruimte. De voormalige vuilstortplaats De Halm wordt ingepakt en getransformeerd tot uitkijkheuvel in het park.

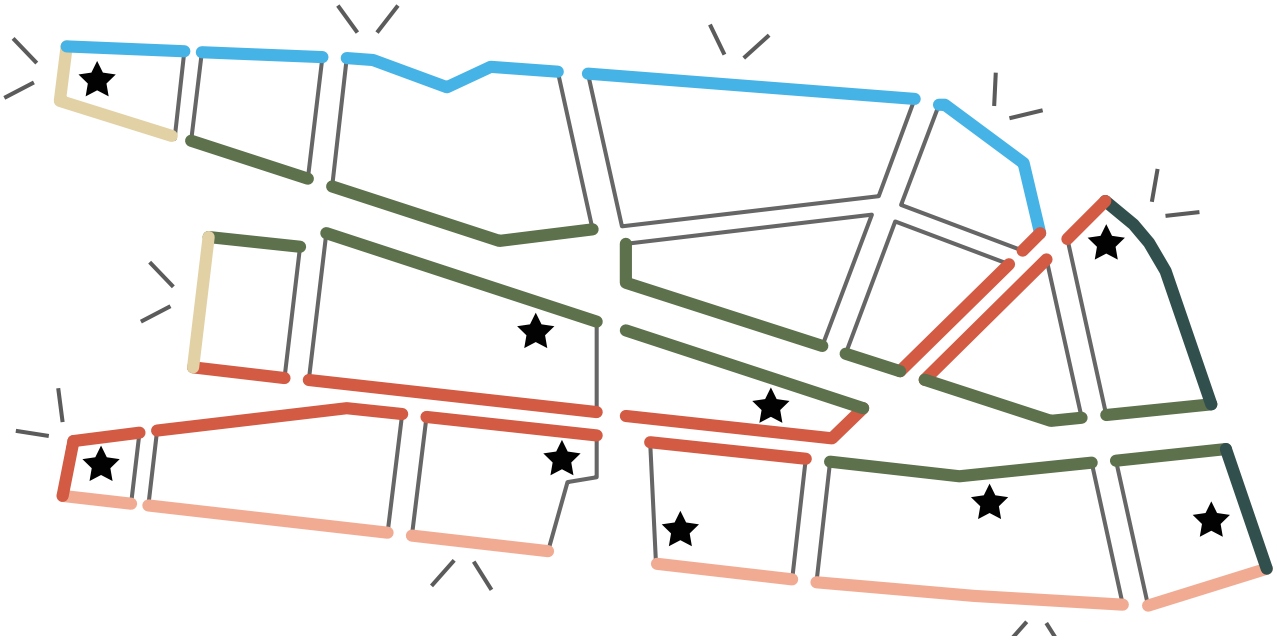
Ecologie

In het noordelijk komt een landschapszone rondom de Johan van Zwedenlaan. Het park bestaat naast drukke gedeelten uit rustige plekken in de luwte. Het park voorziet in een ecologische verbinding van noord naar zuid: van de landerijen rondom Leegkerk en het Westpark naar – zodra de ontwikkeling ten zuiden van het spoor start – Polder Bangeweer, het Stadspark en de Onlanden.

In het noordelijk deel vormt het water van het Hoendiep een belangrijke ecologische verbinding op stadsdeelniveau. Het stedenbouwkundig plan voorzien in het verstreken van de water – en groenstructuur van het Hoendiep naar het Stadspark, onder het spoor door. Deze verbinding heeft een ecologische waarde, maar wordt pas gerealiseerd in de volgende fase van de Suikerzijde, de ontwikkeling van het zuidelijke deelgebied.

Zowel langs het spoor als langs het Hoendiep is ruimte gereserveerd voor een groene zone. Tussen de snelle fietsverbinding en het spoor is ruimte voor een watergang met planten en oeverbegroeiing. Langs het Hoendiep is ruimte voor een groene oever met houtwallen, struweel, sleedoorn, bloemen en een variatie aan kruiden gecombineerd met een recreatief wandelpad.
Een aandachtspunt voor de tweede fase is het maken van verbindingen over of onder het spoor door, deze kunnen gecombineerd met faunapassages.

De hoofdgroenstructuren binnen het woongebied (in oost-west richting) bieden ruimte voor waterinfiltratie en krijgen een grote diversiteit aan bomen en struiken. Ook 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 bouw op het noordelijk deelgebied een vervangend leef- en/of foerageergebied ingericht. Het gaat om een nieuw wateroppervlak, omgeven door luwte-creërende begroeiing of dijken.



Gevarieerde straten

kade - Groningen Hoge en Lage der Aa

stadsstraat - Groningen Meeuwerderweg

singel - Groningen Heresingel

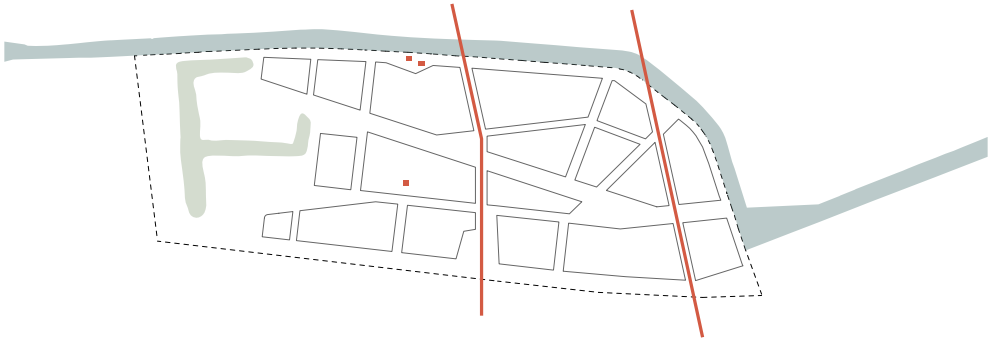
woonstraat - Groningen Hortusbuurt

Referentie Groningse straten en lanen

3.5 Cultuurhistorie en archeologie

Hoewel aan de Suikerzijde een nieuwe geschiedenislaag met een eigen structuur wordt toegevoegd, blijft 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 volgt het slotenpatroon van de polderverkaveling en bieden lange landschappelijke doorzichten.
- De ontginnings-as Eelde-Dorkwerd blijft gehandhaafd in de structuur van het stadsdeel.
- De bunkers uit WOII krijgen een bijzondere plek in de groenstructuur.



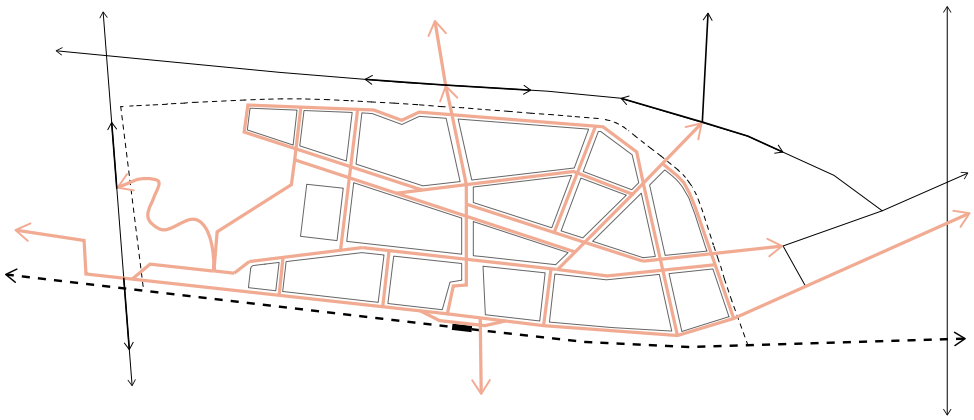
Geschiedenis als inspiratie

3.6 Bereikbaarheid

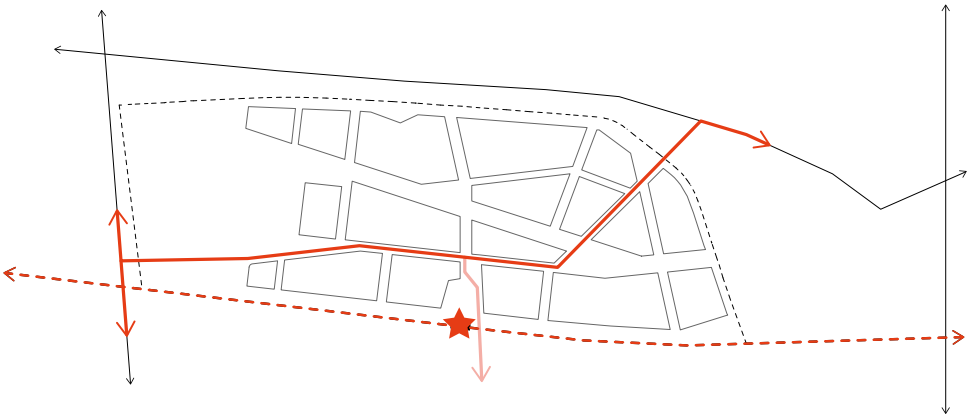
De belangrijkste opgave voor de eerste fase van de Suikerzijde is een sterk oost-westelijk georiënteerde hoofdas, die het nieuwe stadsdeel met de binnenstad verbindt. De huidige verbinding wordt als lastig en als vol met obstakels ervaren, terwijl de feitelijke afstand tussen het terrein van de voormalige suikerfabriek en Grote Markt nog geen twee kilometer is.
De prioriteit ligt bij de fiets, gevolgd door het openbaar vervoer. Niettemin is ook de toekomstige automobiliteit van belang.

Er wordt gestart met sterke verbindingen voor fietsers en voetgangers:

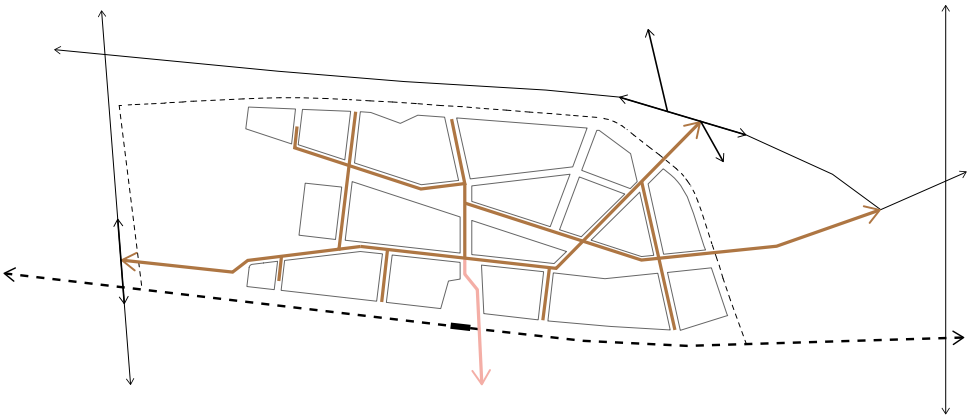
- Een snelle fietsverbinding tussen de binnenstad en Hoogkerk. Deze straat loopt langs het spoor en verbindt woon -, werk -, recreatie – en leergebieden met elkaar. Richting de binnenstad gaat de route via het voorterrein



1e = netwerk langzaam verkeer



2e = netwerk OV



3e = bereikbaarheid auto

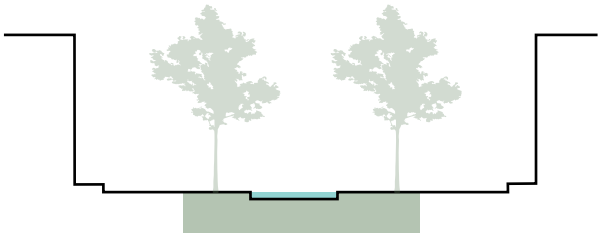
en de nieuwe tunnel onder de Laan 1940-1945 en het spoor. Richting Hoogkerk wordt een rechtstreekse en veilige verbinding onderzocht.

- Het (bieten)verkeer op de Johan van Zwedenlaan en het Hoendiep vraagt om veilige oversteekplekken. We denken bijvoorbeeld aan een (fiets)tunnel bij de Johan van Zwedenlaan.
- Het nieuwe recreatiepark krijgt een entree die uitnodigt tot sporten, fietscross, skaten en een rondje hardlopen; deze route verbindt de verschillende recreatieve onderdelen in het park en omgeving.
- Binnen het nieuwe stadsdeel worden de doorgaande wegen in oost-westelijke richting tevens doorgaande fietsroutes
- Rondom en door de bouwvelden komt een fijnmazig netwerk van langzame fietsroutes
- De verbindingen zijn in eerste instantie oost-west georiënteerd; in de volgende fase wordt deze oriëntatie noord-zuid.

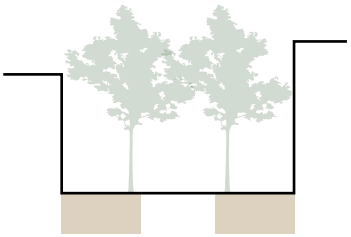
Daarna wordt ingezet op hoogwaardig openbaar vervoer:

- Stadsbus lijn 8 verbindt het terrein van de voormalige suikerfabriek vanaf het Hoendiep met de ronde Hoofdstation – Hoogkerk – P+R Hoogkerk – Martiniziekenhuis. De referentie voor de busroute is de Meeuwerderweg, wat betreft de intensiteit, voorzieningen, laden en lossen in combinatie met busvervoer en mét bomen en geveltuintjes.
- Op de plek van de toekomstige onderdoorgang met het spoor wordt ruimte gereserveerd voor een toekomstig station, inclusief auto – en fietsparkeermogelijkheid.
- Het toekomstig station ligt op een kruispunt van verbindingen: bus, fiets (fietssnelweg), voetgangers en auto.
- Er wordt nagedacht over een noord-zuid as hoogwaardig vervoer, evenals over de uitbreiding van de OV-structuur in de westzijde.

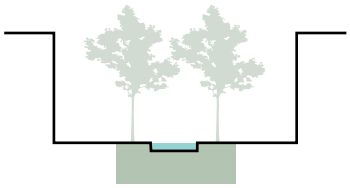
Verbinden is één van de van de centrale uitgangspunten van het stedenbouwkundig plan voor de Suikerzijde. Een belangrijke rol in deze verbinding speelt de tunnel in het midden van het plangebied: een verbinding voor wandelaars, fietsers, auto’s en bus. De plek van de tunnel is zo gekozen dat hij niet alleen centraal ligt in het nieuwe stadsdeel, maar ook centraal tussen binnenstad, Vinkhuizen, De Buitenhof en Hoogkerk.



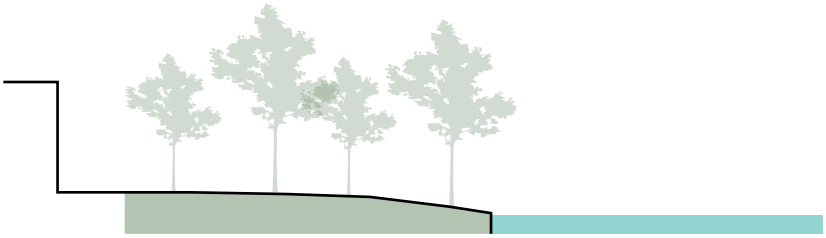
Singel



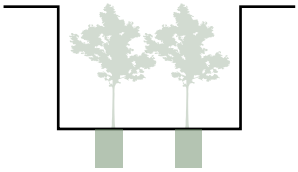
Stadsstraat



Groenstraat



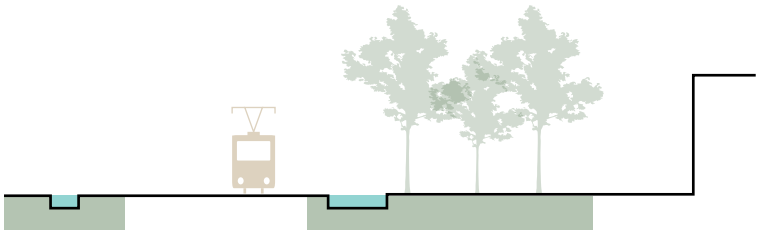
Groene oever aan het Hoendiep



Fietsstraat

Kade

Haven



Spoorlaan

Diverse verbindingen in de Suikerzijde Noord

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. Daarnaast behoort een overstapplaats voor de bus richting Zernike tot de mogelijkheden.
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.
Stedelijke groeisectoren zoals onderwijs, consumentendiensten, financiële en zakelijke dienstverlening en zorg kunnen een plek krijgen op de Suikerzijde, mits het terrein uitstekend bereikbaar is. Ook andere functies zoals horeca en detailhandel profiteren van een station.

Voor de ontsluiting met de auto van het eerste deelgebied terrein gaan we uit van vier ontsluitingen. In eerste instantie wordt het gebied aan de oostkant ontsloten via de Energieweg richting het Hoendiep en de Atoomweg. Hiermee richt deelgebied Noord zich vanaf het begin op de binnenstad.
Met de komst van tweede brug over het Hoendiep, ter hoogte van de aansluiting met de Diamantlaan, ontstaat er vervolgens een nieuwe hoofdroute vanuit het deelgebied richting binnenstad, Ringweg en Vinkhuizen. De aansluiting van deze route op het Hoendiep zal bestaan uit twee kruispunten met een T-aansluiting en verkeerslichten, zodat er voor iedere verkeersdeelnemer een heldere structuur ontstaat. De kruispunten worden zo vormgegeven dat ze mee kunnen groeien met de ontwikkeling van het totale terrein van de voormalige suikerfabriek.

De derde ontsluiting van het deelgebied komt aan de westkant van het gebied bij de Johan van Zwedenlaan. Deze koppeling is onder andere nodig om een doorgaande openbaar vervoersverbinding te realiseren
De vierde ontsluiting komt aan de zuidkant van het gebied. Met een tunnel onder het spoor wordt de koppeling met de zuidkant van het Suikerfabriek terrein gelegd, waarvandaan op termijn ook nieuwe verbindingen met de omgeving gaan ontstaan.
De vier ontsluitingspunten zorgen voor een verdeling van het autoverkeer en geven de structuur van het gebied verder vorm.

Binnen het deelgebied gaan we uit van profielen met verschillende functies. De hoofdas door het gebied is de verbinding tussen de brug bij de Diamantlaan en de Johan van Zwedenlaan. Deze route wordt geschikt gemaakt voor verschillende vervoerswijzen, zoals fietsen,

Sfeerbeelden park en station

auto's, bussen (busroute) en vrachtwagens Het is niet de bedoeling dat deze verbinding als sluiproute gaat fungeren. De overige wegen zijn bedoeld om de bouwvelden met een fiets of een auto te bereiken.

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 betaald is en op specifieke plekken kortstondig. Er komen een maximale parkeernorm, parkeerkoffers op binnenhoven of collectieve parkeerhuizen. Het gebruik van deelauto's wordt gestimuleerd.

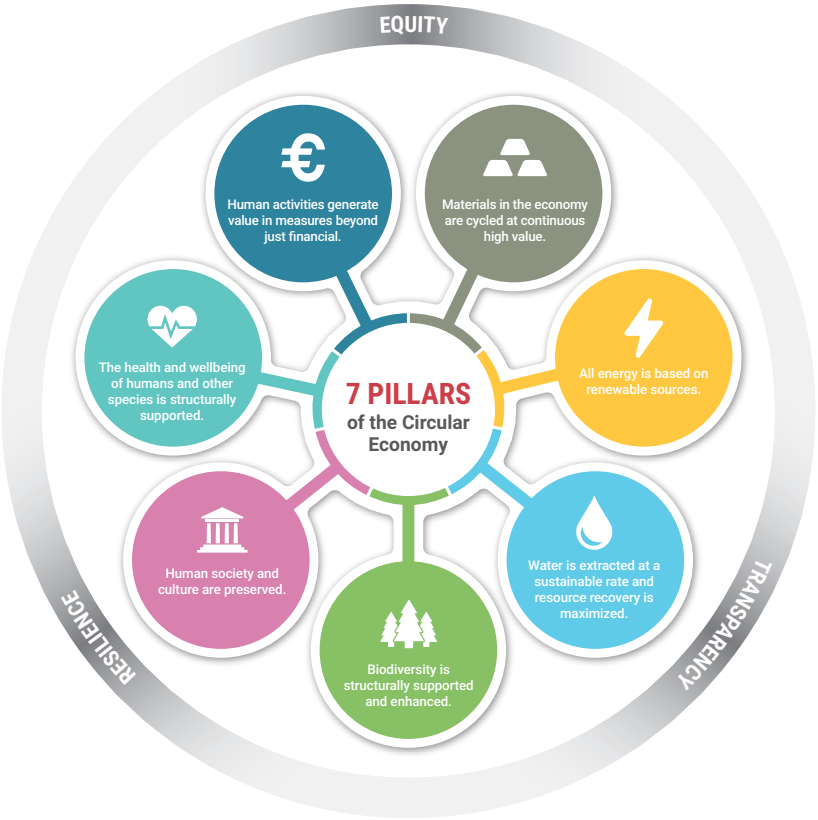
Het wenkend perspectief:
- Een levendige stadsstraat, waar de auto kort parkeert, met een doorgaande busroute, laden en lossen op straat, terrasjes op de stoep en mooie volle bomen in de bestrating.
- Een fietsstraat door de groenzone langs het spoor.
- Een statige laan met een groene middenberm, mooie volle bomen en met een rustig verkeersbeeld.
- Een wandelpad langs de lommerrijke oever van het Hoendiep
- Een wandel-fietspad langs de stenige kade met aanlegplaatsen voor recreatiebootjes.
- Rustige, informele hoven, waar wordt gewoond aan een plein of binnentuin.
- Een druk stationsplein, een dynamisch winkelplein, een rumoerig schoolplein vol jeugd.
- Een straat met water of groen in het profiel; de openbare ruimte geeft verkoeling bij warmte en biedt een buffer op natte dagen.

3.7 Leefkwaliteit

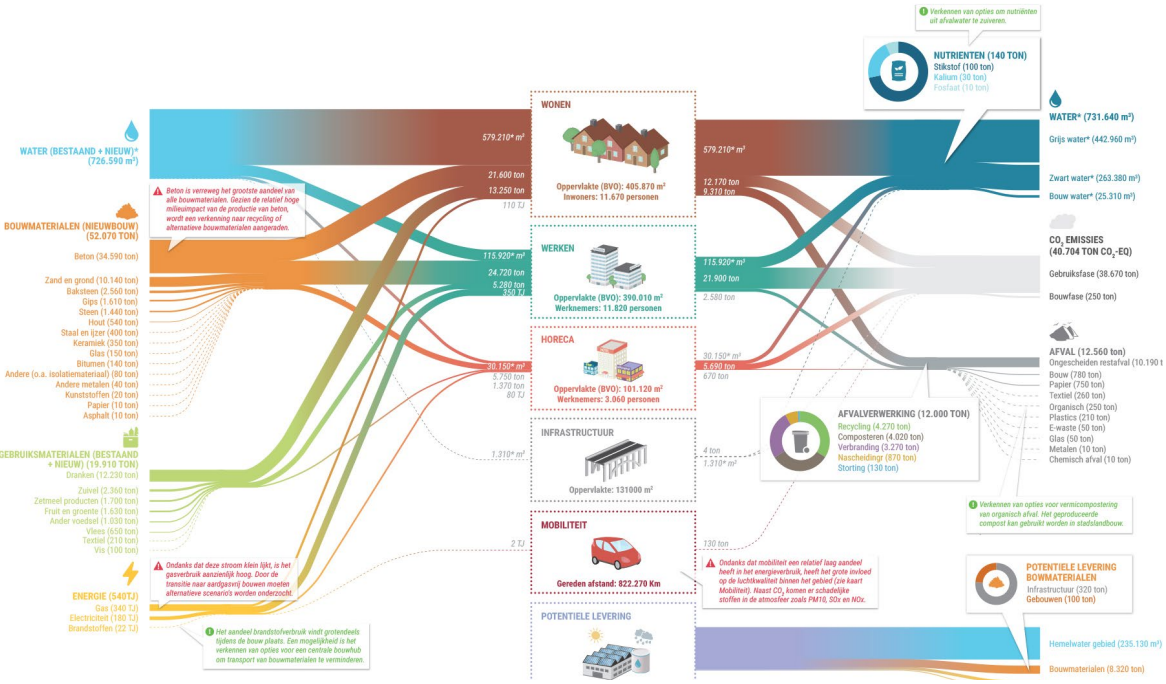
Leefbaarheid
De ruimtelijke principes voor het terrein van de voormalige suikerfabriek staan ten dienste van de leefbaarkwaliteit van het nieuwe stadsdeel. Ingezet wordt op een zo veelzijdig en gevarieerd mogelijk stadsleven, met gemengde binnenstedelijke milieus. Wonen, werken, voorzieningen, onderwijs, cultuur: zij versterken elkaar en trekken elkaar naar een hoger plan. Een gezond stadsdeel waaraan het stedenbouwkundig plan structureel bijdraagt: goed verbonden, gelaagd, weerbaar, speels en voor iedereen. Een groen-blauw stadsdeel met ruimte voor nieuwe vormen van energie – en watervoorziening, voedselproductie, ecologie en duurzaam ruimtegebruik.

Publieke kwaliteit

‘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.’



7 pilaren voor circulariteit en duurzaamheid (Metabolic)



Voorbeeld materialenpaspoort (Metabolic)

Om vanaf het begin een gemengd milieu te kunnen aanbieden, willen we tegelijk met de bouw van woningen een pioniersgebouw ontwikkelen, een publieke plek in het hart van het gebied. Het pioniersgebouw is per definitie een openbaar gebouw, heeft een publieke functie. We kunnen starten met bijvoorbeeld enkele klaslokalen, kinderopvang, een buurtsuper, sportvoorzieningen of werkplekken, een plek om koffie te drinken of een kleine dependance van de bibliotheek. Het pioniersgebouw is een trekker en verzamelpunt.

Klimaatbestendig

Voldoende groen en water zijn essentieel voor de stedelijke ontwikkeling. Het water wordt langer vastgehouden en zorgt tegelijkertijd voor verkoeling. Aandacht voor groenstructuren en water is noodzakelijk in de planvorming voor de Suikerzijde. Er is veel aandacht voor klimaatadaptatie en klimaatmitigatie. We hebben verschillende “stresstesten” uitgevoerd om na te gaan of het stedenbouwkundig plan, onder andere door het toepassen van wadi’s, in staat is om hevige buien op te vangen (58, 73 en 110 mm). Daarnaast hebben we een hittestress-analyse uitgevoerd. Omdat het plan een ruime openbare ruimte met veel bomen gaat krijgen, zien we dat er veel koele plekken ontstaan binnen korte afstand van woningen. En er wordt gekeken met welke maatregelen een klimaatbestendige inrichting van privéterreinen bevorderd kunnen worden.

Circulaire economie

De ontwikkeling en de aanleg van de Suikerzijde volgen de principes van de circulaire economie. Deze kringloopeconomie is een economisch en industrieel systeem waarin geen eindige grondstoffenvoorraden worden uitgeput en waarin reststoffen volledig opnieuw worden ingezet. Een stadsdeel is bij uitstek het schaalniveau waarop dat kan, hoewel een aantal opgaven – zoals bijvoorbeeld op het gebied van afvalinzameling – zich meer lenen voor een aanpak op stadsniveau. Het streven is om producten en consumenten dicht bij elkaar te brengen; de afvalwarmte van een bedrijf kan bijvoorbeeld gebruikt worden voor de verwarming van gebouwen. Ook is er aandacht voor CO2-besparing op energie ten aanzien van gebruikte bouwmaterialen en de gehanteerde bouwwijze. Het onderwerp circulaire economie wordt de komende periode verder uitgewerkt.

Plannen van een circulaire wijk

De open, groene structuur van het stedenbouwkundig plan biedt alle ruimte om toe te werken naar een duurzame, gezonde en circulaire wijk. Het opstellen van een visie voor de gebiedsontwikkeling van een circulaire wijk volgt zeven pijlers van de circulaire economie (bron Metabolic):

- Alle energie komt uit hernieuwbare bronnen.
- Water wordt gewonnen op een duurzame manier en bronherstel wordt gemaximaliseerd.
- Biodiversiteit wordt structureel ondersteund en versterkt.
- Gezondheid en welzijn van mens en natuur worden structureel ondersteund.
- De waarde van menselijke activiteiten wordt breder uitgedrukt dan alleen in financiële waarde.
- Materialen worden continue op een hoogwaardige manier gerecycled.
- Naast visie en doelstellingen op circulariteit worden in het Suikerkwartier concrete circulaire interventies ingezet.

In de Suikerzijde:

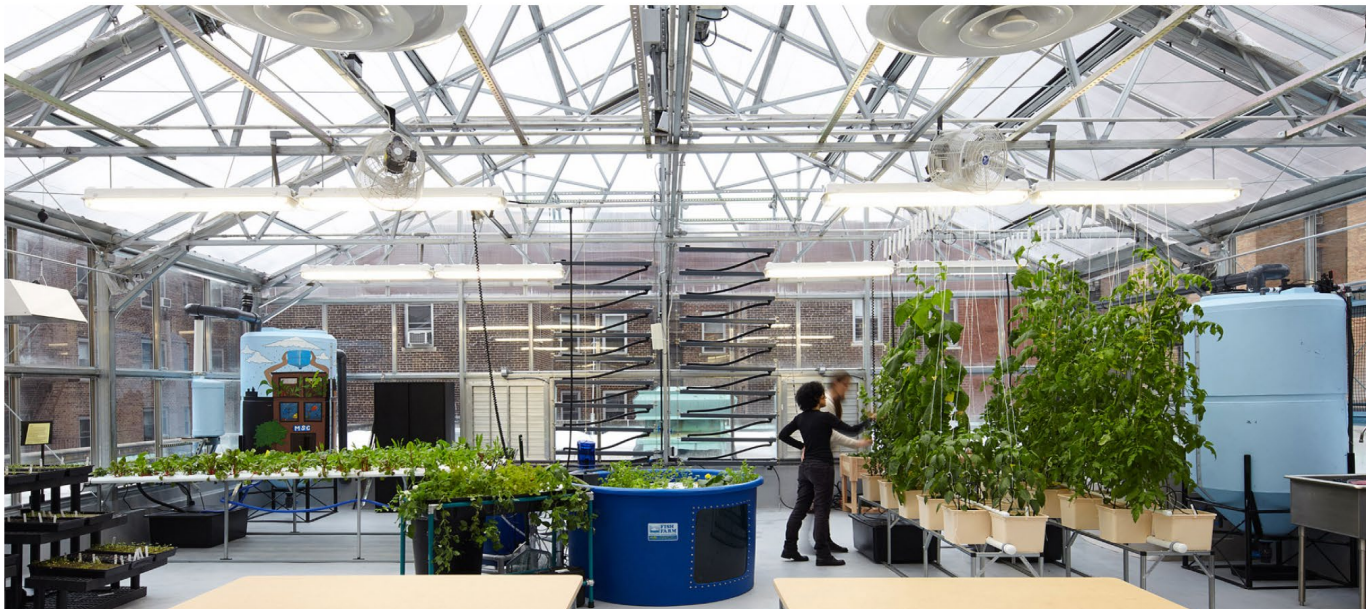
- Is ruimte voor pilots en experimenten.
- Is dubbelgebruik van gebouwen en openbare ruimte vanzelfsprekend.
- Worden kringlopen gesloten op de juiste schaal en op de juiste tijd.

De open structuur van het stedenbouwkundig plan maakt de volgende inpassingen mogelijk:

- Collectieve WKO systemen.
- Ondergrondse netwerken ingebed in de hoofdwegenstructuur.
- Groene speeltuinen en parken.
- Geïntegreerde moestuinen in bouwblokken.
- Pioniersgebouw in het midden van het gebied.
- All-electric gebouwen; gebouwen zorgen voor hun eigen elektriciteit.
- Regenbestendige helofytenfilters, wadi's, wetlands, parken en ander groen.
- Versterking biodiversiteit in openbare ruime.

3.8 Energietransitie

De ontwikkelingen op het gebied van hernieuwbare energie gaan hard. We zien steeds betere technieken en efficiëntere systemen, die zich weer vertalen in strengere (bouw)normen. Omdat het nog wel even duurt voordat de Suikerzijde helemaal ontwikkeld is, willen we opties openhouden. Keuzes die we gaan maken volgen de gemeentelijke ambitie om in 2035 aardgasvrij en CO2-neutraal te zijn. Nieuwbouw zal in ieder geval niet meer op een aardgasnet worden aangesloten. We verwachten begin 2021 opnieuw nieuwe landelijke regelgeving, waarmee gebouwen nagenoeg energieneutraal - en daarmee



Ruimte voor innovatieve werk-leer concepten

ook CO2-neutraal - moeten zijn (BENG; Bijna EnergieNeutraal Gebouw). Meest kansrijk is gebruik te maken van omgevingswarmte uit bijvoorbeeld oppervlaktewater, zonnewarmte en restwarmte. Geschikte techniek is collectieve warmte-koude-opslag (WKO) in combinatie met een distributiesysteem met bronwater als onderdeel van de ondergrondse nutsvoorziening. Per 400-500 woningen is één collectief WKO-systeem nodig. Voor individuele bronsystemen is gezien de bebouwingsdichtheid geen ruimte. Eerste analyses wijzen uit dat er in de ondergrond ruim voldoende potentie is voor meerdere collectieve systemen. Om te kunnen voldoen aan de BENG-norm zal er op gebouwen aanvullend energie opgewekt worden met zonnepanelen. Overigens is een WKO-systeem niet alleen geschikt voor het verwarmen van woningen. Bij warm weer kan het systeem ook voor koeling gebruikt worden.

Combinaties met in de omgeving aanwezige warmte- en koudebronnen zijn wellicht mogelijk (bv. koppeling met datacentra Westpoort), maar is minder van belang door de potentie die de ondergrond van het terrein heeft voor WKO. Wel kan de Suikerzijde een interessante schakel zijn naar omliggende wijken. Met dit stedenbouwkundig plan bieden we voldoende ruimte voor het aanleggen van de benodigde infrastructuur, ook ondergronds.

Om naast de nieuwbouw (gebouwen) ook het overige energiegebruik CO2-neutraal te krijgen, is een extra stap nodig. Verwachting is dat het elektriciteitsgebruik per huishouden verder zal toenemen, alleen al omdat vanaf 2030 nieuwe auto's elektrisch aangedreven moeten zijn. We willen dat de elektriciteit binnen het gebied wordt opgelost, zowel het gebruik als de opslag. Voor de energieopwekking willen we geschikte daken maximaal benut voor het oogsten van zonne-energie. Dit kan ook in combinatie met 'groene' daken zoals sedum- of vegetatiedaken.
Met het Stedenbouwkundig plan houden we rekening met deze ontwikkelingen, hoewel de echte consequenties nu moeilijk te voorspellen zijn. Ook zien we hierbij een financieel vraagstuk, omdat het investeren in extra energieopwekking en het rendement dat dit oplevert, onvoldoende bij elkaar komen. Gevolg is dat deze extra stap – met de kennis en normen van nu – lastig te zetten is. Een andere uitdaging is de gestapelde bouw, omdat het dakoppervlakte wellicht onvoldoende is voor energieopwekking van alle woningen in het gebouw.

Het is ook onze ambitie de energie op te wekken die nodig is voor de openbare ruimte, bijvoorbeeld voor openbare (LED) verlichting en rioolpompen. We zien kans de daken van openbare gebouwen hiervoor optimaal te benutten. De insteek is energie-zuinige apparatuur in te kopen en niet onnodig energie te verspillen, bijvoorbeeld door

straatlantaarns te dimmen op momenten dat het rustig is. Verder kan gedacht worden aan andere vormen van hernieuwbare en duurzame vormen van opwekking, mits deze goed inpasbaar zijn. Het toepassen van zonnepanelen op maaiveld direct in de openbare ruimte vinden we – onder andere gezien het ruimtebeslag – niet wenselijk. Op dit gebied zijn veel ontwikkelingen die wij op voorhand niet willen uitsluiten.

Opslag van energie (elektriciteit, warmte) in verschillende vormen en op verschillende manieren is noodzakelijk. Een combinatie met het centraal parkeren (zogenaamde laadpleinen) van elektrische auto's lijkt nu verstandig. Deze auto's gaan in de toekomst hoogstwaarschijnlijk een belangrijk onderdeel uitmaken van de benodigde opslagsystemen voor elektra.

Energieopwekking

De royale profielen zorgen voor minimale schaduwwerking op de bebouwing aan weerszijden van een straat. Voordeel is ook dat veel straten noord-zuid georiënteerd zijn. De daken liggen goed in de zon en het gebruik van zonnepanelen is daarmee effectief. Hoogte accenten worden zo in het gebied geplaatst dat er minimaal effect is op de aanpalende gebouwen. In de verdere uitwerking van bouwplannen zijn bezonningstudies nodig om tot een optimum te komen tussen voldoende zon (op de daken) en voldoende schaduw (in een gedeelte van de straten).

Opgaven combineren

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, CO-2 neutraal, met degelijke voorzieningen structuur en openbaar vervoer. In de uitwerking van de hoofdstructuur zijn de diverse opgaven integraal opgepakt. De straatprofielen geven ruimte aan mobiliteit, verkoeling, waterberging en verblijfskwaliteit. De openbare ruimte nodigt uit te bewegen en elkaar ontmoeten. En draagt daardoor bij aan een gezond, groen en gelukkig Groningen.

Verbeelding Pioniersplein

4 Programma: wat hebben we bedacht?

Zoals verwoord in de Structuurschets Suikerfabriek en in dit Stedenbouwkundig Plan is het streven voor de Suikerzijde een gemengd groenstedelijk en centrum-stedelijk 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. We hebben dit vertaald en verbeeld in een basiskaart (pagina 24-25), die we als basis gebruiken voor de planologische procedures en de verdere uitwerking van de plannen.

Wenkend perspectief
Een paar duizend nieuwe woningen, een levendig knooppunt rondom het vierde station van Groningen, een leeromgeving waar invulling gegeven wordt aan Groningen als City of Talent, een cultuurpodium met een voor Noord Nederland unieke programmering, een stadsdeelcentrum met winkels, voorzieningen en recreatiemogelijkheden.

Gestart wordt met 750 woningen in het noordelijk deel en welke commerciële en maatschappelijke voorzieningen al in een vroegtijdig stadium mogelijk zijn – bijvoorbeeld een pioniersgebouw - wordt onderzocht. Eerst is tijd nodig voor planologische procedures en het bouwrijp maken.

4.1. Woningbouw

Uiteindelijk worden op het terrein van de voormalige suikerfabriek 2500-5000 woningen gebouwd, een hoeveelheid die past bij de voorziene gemengde groenstedelijke en centrum-stedelijke sfeer. In het gebied ten noorden van het spoor is ruimte voor circa 1000-2000 woningen. Er wordt toegewerkt naar een eerste bestemmingsplan voor de eerste 750 woningen.
In het Meerjarenprogramma Wonen 2018-2021 staat globaal aangegeven wat de woningbehoefte in de stad is en in hoeverre de huidige plannen daarin voorzien. In de volgende stap volgt onderzoek naar de gewenste mix aan programma's verspreid over deelgebied noord.

4.2. Werk en voorzieningen

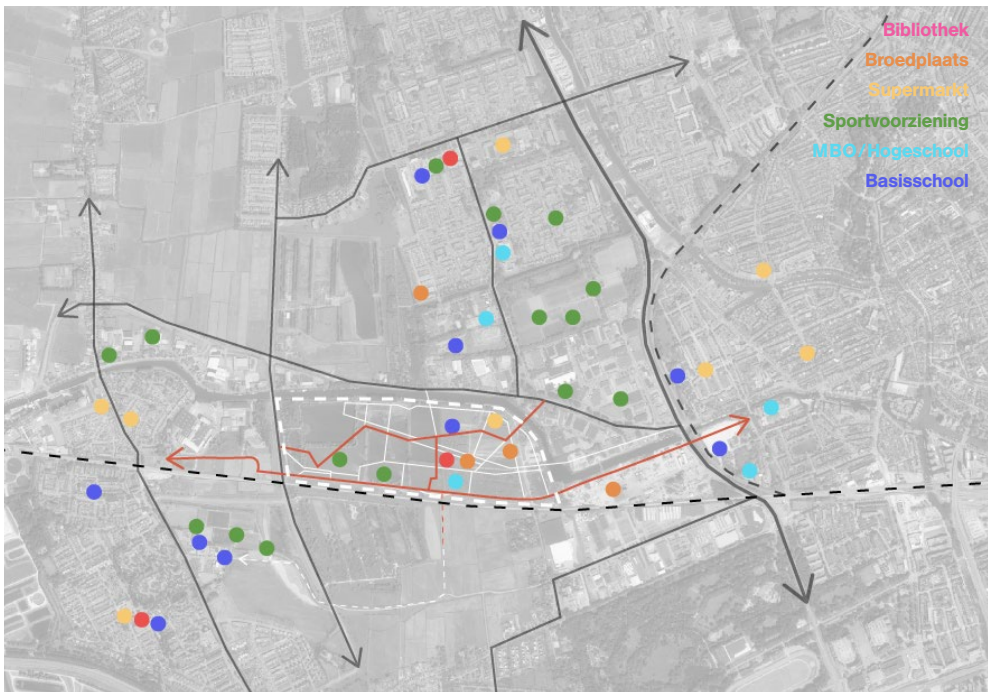
Het is de bedoeling dat de werkgelegenheid meegroeit op het terrein van de voormalige suikerfabriek, conform de ambities van de omgevingsvisie The Next City. Er zijn verschillende kansen voor zowel commerciële als maatschappelijke programma's.

Commercieel

De opgave voor de stad Groningen tot 2035 is het huisvesten van grofweg 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. En er wordt ruimte geboden aan gebiedsondersteunende werkgelegenheid: horeca, leisure en detailhandel.

Maatschappelijke voorzieningen

Het nieuwe stadsdeel heeft voorzieningen nodig als bassionderwijs, sport, buurtaccommodaties en WIJ. De behoefte wordt in beeld gebracht en deze zal stapsgewijs meegroeien met de woningbouw. Ook thema's als zorg (levensloopbestendig) en de huisvesting van specifieke doelgroepen zijn belangrijk, net als culturele broedplaatsen en kunst op straat.



Verbinden voorzieningen in de westflank van de stad

Impressie schetsmaquette de Suikerzijde Noord

5 Planologische kaders

Het vertrekpunt voor de uitwerking van het eerste deelgebied zijn de Omgevingsvisie The Next City en de vertaling daarvan in de Structuurschets. De Omgevingsvisie is in september 2018 vastgesteld, de Structuurschets lag voor de zomer 2018 ter inzage en het inspraakrapport is in het najaar 2018 vastgesteld.

5.1. Bestemmingsplan en Structuurschets

In de eerste fase wordt toegewerkt naar een bestemmingsplan met bouwrecht voor 750 woningen in combinatie met andere functies.
Omdat op het terrein van de voormalige suikerfabriek in totaal 5000 woningen kunnen komen, is een Milieueffectrapportage (MER) opgesteld. Naast de milieueffecten op het eerste deelgebied wordt uiteraard gekeken naar de effecten op het hele gebied. Overigens is vanaf het begin van de planvorming intensief gekeken naar milieueffecten die de bestaande situatie op het plan heeft en de milieueffecten die het plan kan gaan veroorzaken.
Voor het opstellen van een MER is het van belang de basisuitgangspunten voor het hele gebied vast te leggen; dat is gebeurd in de Structuurschets Suikerfabriek.
De Structuurschets is het kader voor de uitwerking van de verschillende deelgebieden. Geen blauwdruk, maar een ruimtelijk raamwerk voor de komende 30 à 40 jaar, waarbinnen de gebiedsontwikkeling plaatsvindt.
De Structuurschets neemt The Next City als vertrekpunt en bevat de hoofdprincipes voor de ontwikkeling en de inrichting van dit nieuwe stadsdeel. Daarnaast geeft de schets plek en aard van de hoofdinfrastructuur aan, net als de hoofdstructuur waarbinnen verschillende leef - , woon- en werkmilieus worden ontwikkeld.
De structuurschets is dus de basis voor het stedenbouwkundig plan en voor de planologische procedure voor het eerste deelgebied en voor de overige procedures in de toekomst.

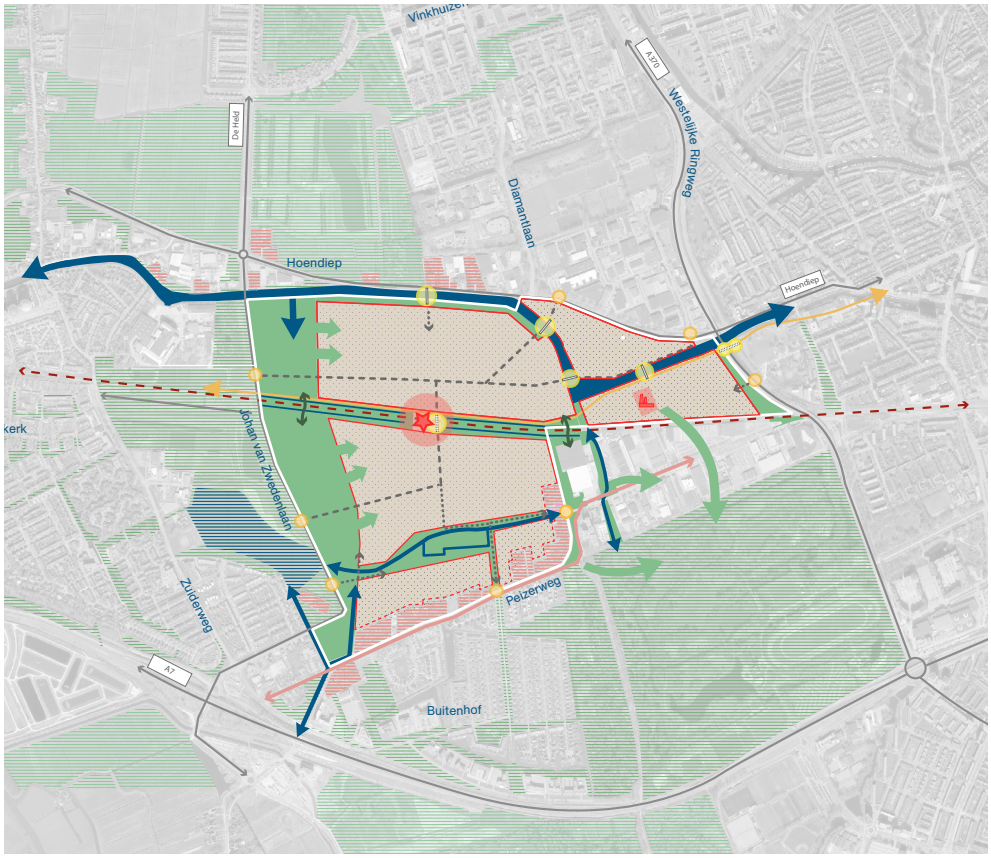
Voor de zomer van 2018 zijn de Structuurschets en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgeleverd. Voor het bestemmingsplan is in de NRD uitgewerkt hoe de eerste 750 woningen milieutechnisch onderzocht worden. Ook wordt uitgewerkt hoe een doorkijk gegeven wordt naar het totaal van 2500-5000 woningen voor de Structuurvisie. Voor de zomer van 2019 is gestart met het opstellen van het MER.

De Structuurschets en de NRD hebben voor de zomer van 2018 ter inzage gelegen. In de inspraaknota zijn de 44 inspraakreacties

samengevat en van commentaar voorzien. Een belangrijk vraagpunt voor het noordelijk deelgebied is de positie van de bruggen en de consequenties voor de woonboten. Een andere vraag is of het centraal gelegen groen wel voldoende maat heeft en tot zijn recht komt. Bewoners van het gebied rond de Campinglaan/Peizerbocht willen duidelijkheid of de positie van de tunnel betekent dat zij plaats moeten maken. In het Stedenbouwkundig Plan zijn deze vragen beantwoord.

5.2. Structuurvisie

De volgende stap is de vertaling van de Structuurschets in een Structuurvisie. De Structuurvisie, het bestemmingsplan en de MER worden begin 2020 als één pakket in procedure gebracht.



Structuurvisiekaart 2020

De doorlooptijd van een bestemmingsplanprocedure is ongeveer anderhalf jaar. De verwachting is dat de gemeenteraad het pakket in 2021 vaststelt.

In de Structuurvisie worden alle nieuwe inzichten over het noordelijke deel verwerkt evenals de uitkomsten van de inspraakperiode over de Structuurschets van voor de zomer 2018.

6 Fasering en planning

In de huidige fasering wordt rekening gehouden met de bestaande afspraken over tijdelijk gebruik. De gebruikers van dit moment zijn belangrijke spelers in het ontdekken en bekend worden van het terrein door een groot publiek. Op het voorterrein van het terrein van de voormalige suikerfabriek worden activiteiten ontwikkeld volgens het principe van adaptieve gebiedsontwikkeling – de onbegrensde mogelijkheden van tijdelijkheid. In 2030 maakt de tijdelijkheid plaats voor een definitieve invulling van het voorterrein.

De oostkant van het noordelijk deel is in gebruik door AOC Terra met zowel een tijdelijk lesgebouw als buitenvelden: hier wortelt de innovatie!
Omdat het noordelijk deel ook in beeld is als start van de ontwikkeling, trekken gemeente en Terra samen op. Soms moet Terra plaatsmaken voor grondwerk, soms krijgt Terra gebruiksmogelijkheden op andere plekken en kan zelfs meedoen aan de groene inrichting van de woonwijk zelf.

Bestemmingsplan
Na de zomer van 2019 is gestart met het opstellen van het eerste bestemmingsplan. Hierin wordt ruimte geboden aan 750 woningen en aan ongeveer 7.500 m2 aan commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Omdat in het noordelijk deel meer programma past, wordt in een latere fase met omgevingsplannen het gebied verder gevuld met meer woningen en meer voorzieningen (Omgevingswet). De procedure van het bestemmingsplan, samen met de Structuurvisie en het MER start in het voorjaar van 2020. Deze procedure duurt naar verwachting anderhalf jaar. De vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad wordt dan ook in 2021 verwacht. Tegen het raadsbesluit kan beroep aangetekend worden bij de Raad van State.

Grondwerk
Om het gebied geschikt te maken voor bebouwing is uitvoering van grondwerk noodzakelijk. Afhankelijk van de zettingsgevoeligheid van de grond is hier 1 à 2 jaar voor nodig.

Bruggen, infrastructuur en bouwrijp maken
Zoals gezegd zijn voor de ontsluiting van het gebied nieuwe wegen en bruggen nodig. De eerste brug wordt gepositioneerd op de zogenoemde Floriade-as, een directe oriëntatie op de binnenstad.

De tweede brug wordt in de buurt van het knooppunt Hoendiep-Diamantlaan aangelegd. Naar verwachting over 7 à 9 jaar, afhankelijk van de voortgang van het project. Dit geeft ook de tijd en ruimte om met woonbootbewoners, die niet kunnen blijven als gevolg van de komst van deze brug, een passende oplossing te vinden.

De ontsluiting richting de Johan van Zwedenlaan is van belang om het gebied van twee kanten bereikbaar te maken (ook voor de hulpverleningsdiensten) en te zorgen voor een verdeling van het verkeer. Ook voor openbaar vervoer is deze ingang belangrijk, zodat er een oost-west route door het gebied ontstaat.
Naast het aanleggen van de hoofdinfrastructuur wordt het gebied bouwrijp gemaakt en er wordt voor gezorgd dat de bouwvelden bereikbaar zijn, inclusief nutsvoorzieningen.

Pioniersgebouw
Het is de bedoeling om vanaf het begin een gemengd milieu aan te bieden, dus wordt tegelijk met de bouw van woningen een pioniersgebouw ontwikkeld, een publieke plek in het hart van het gebied. Het pioniersgebouw herbergt bijvoorbeeld enkele klaslokalen, kinderopvang, een buurtsuper, sportvoorzieningen, een plek om koffie te drinken of een kleine dependance van het Groninger Forum.

Ecologie
Uit ecologisch onderzoek blijkt dat er een oplossing moet komen voor de watervleermuis en de geoorde fuut.
Gedacht wordt aan de inrichting van een compensatiegebied ten zuiden van het spoor.

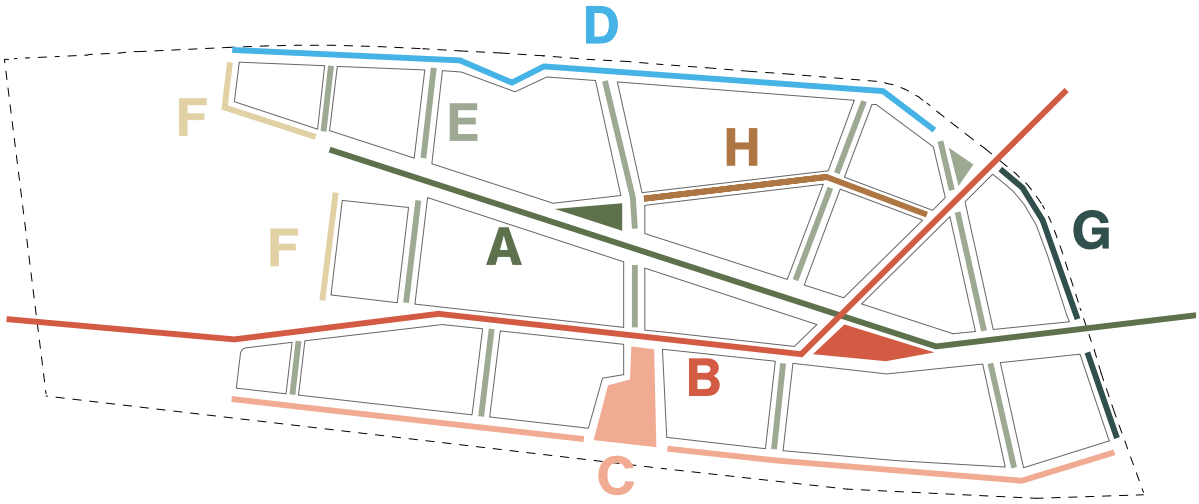
Ontwikkelstrategie
Parallel aan de uitwerking van de fasering wordt gewerkt aan een ontwikkelstrategie op hoofdlijnen. Daadwerkelijke ontwikkeling vindt pas plaats over 3 à 4 jaar, immers het doorlopen van procedures en het bouwrijp maken van het terrein spelen eerst.

Samengevat luidt de opgave:

- Afronden stedenbouwkundig plan als basis voor bestemmingsplan en grondwerk.
- Doorlopen (planologische) procedures.
- Uitvoering grondwerk, brug en bijbehorende infra.
- Uitvoering bouwrijp maken.
- Indien nodig tijdig oplossingen bieden voor verplaatsing woonboten en ecologie.
- Voorbereiding ontwikkeling en bouw.

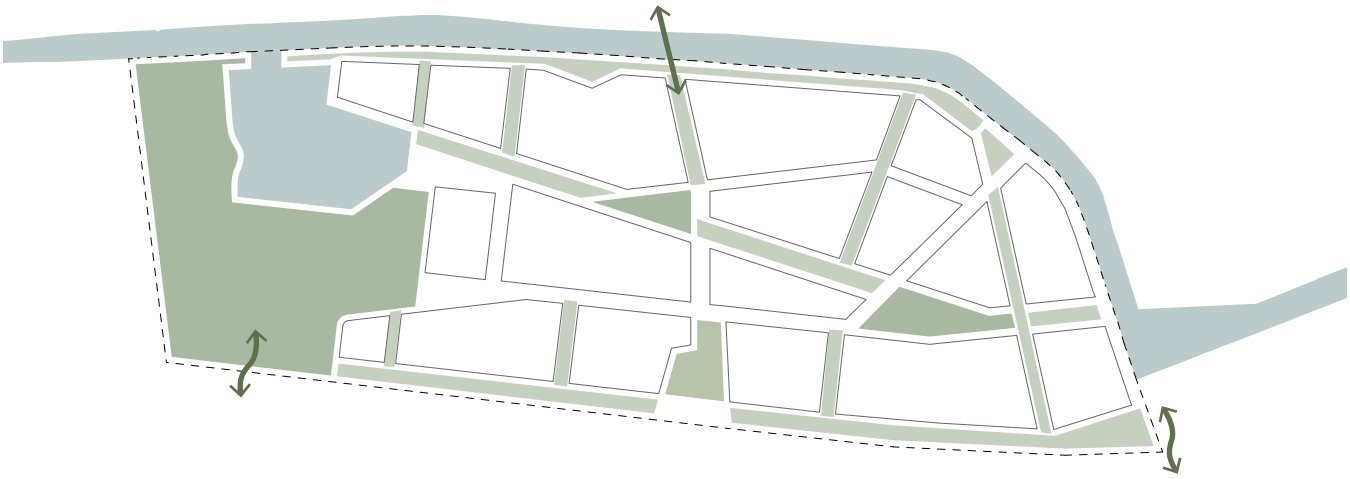
7 Bijlage

Het stedenbouwkundig plan is opgebouwd uit een netwerk van straten en lanen. Voor deze openbare ruimte structuur zijn principe profielen opgesteld. De brede straatprofielen bieden ruimte aan de integrale opgave ten aanzien van mobiliteit, klimaatbestendigheid, functionaliteit (kabels & leidingen) en kwaliteit. De profielen zijn afgestemd met de verschillende disciplines binnen de gemeente (groen, water, verkeer, civiele techniek, ecologie).

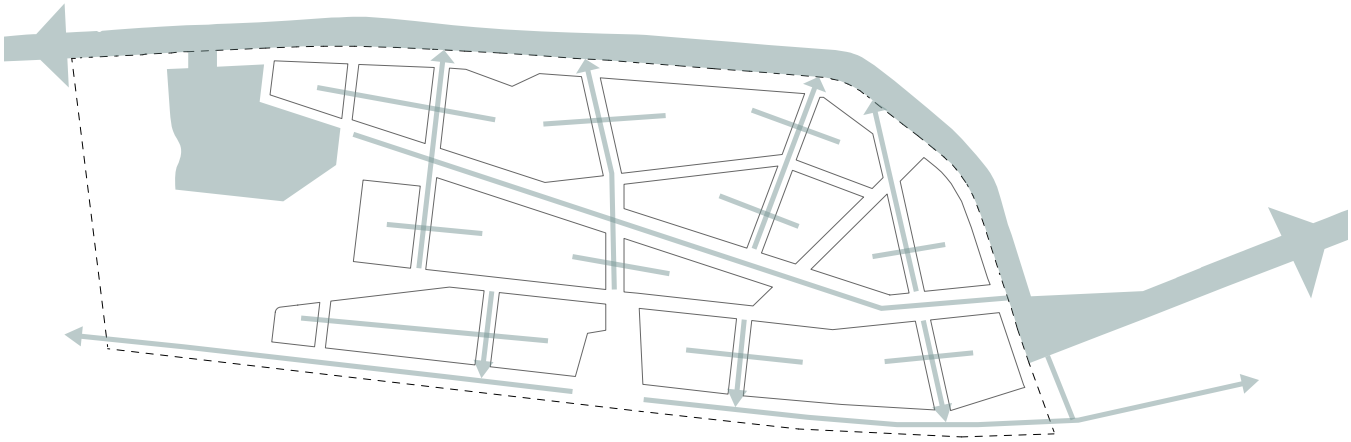


STRAATPROFIELEN

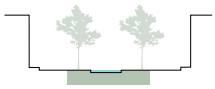
- A Singel
- B Stadsstraat
- C Spoorlaan
- D Groene oever aan het Hoendiep
- E Groenstraat
- F Park rand
- G Kade
- H Fietsstraat

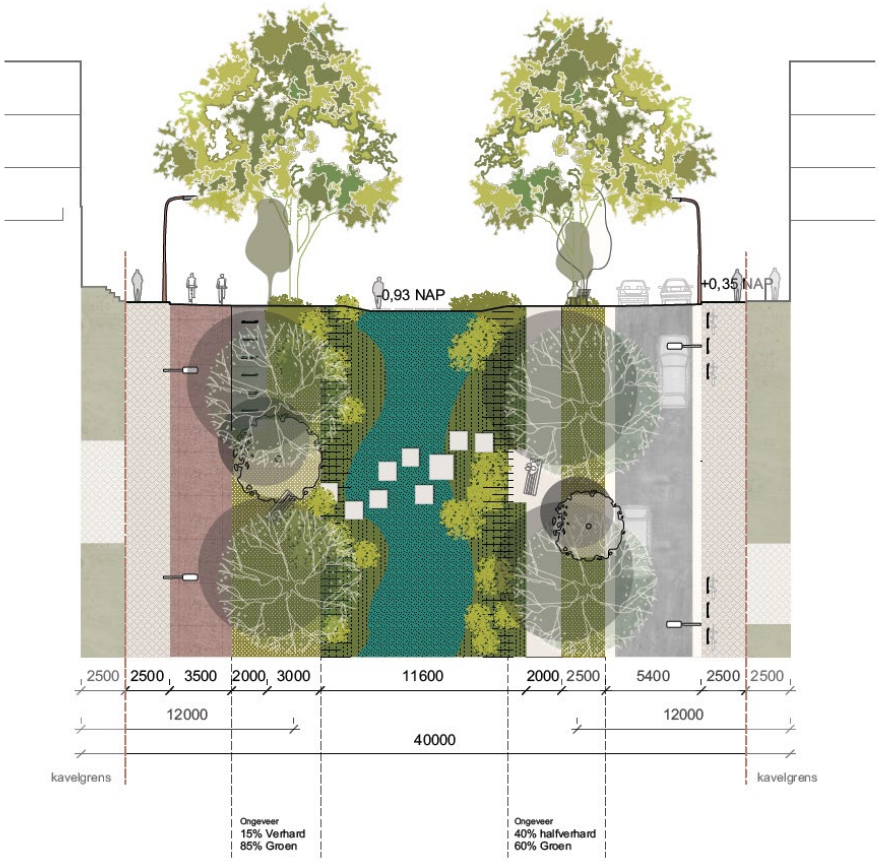


groenstructuur

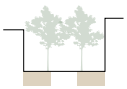


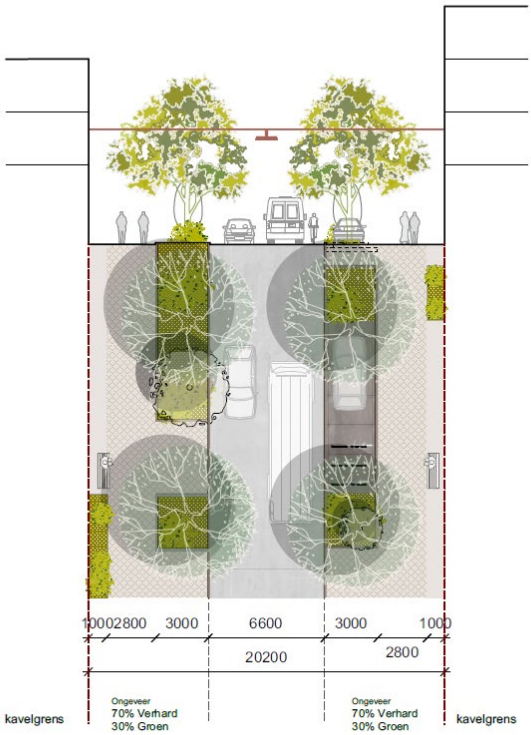
waterstructuur





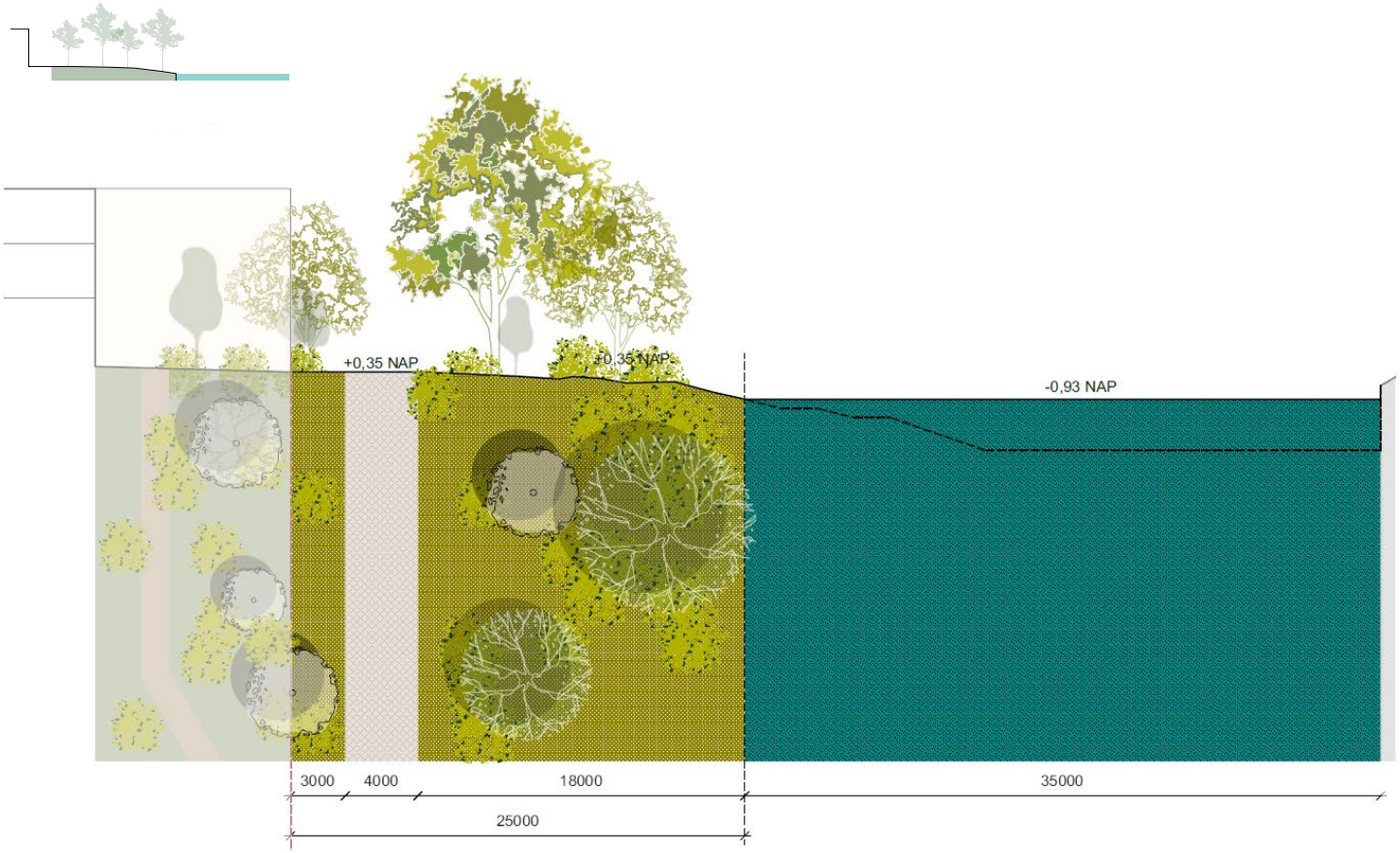
Profielen A Singel



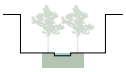


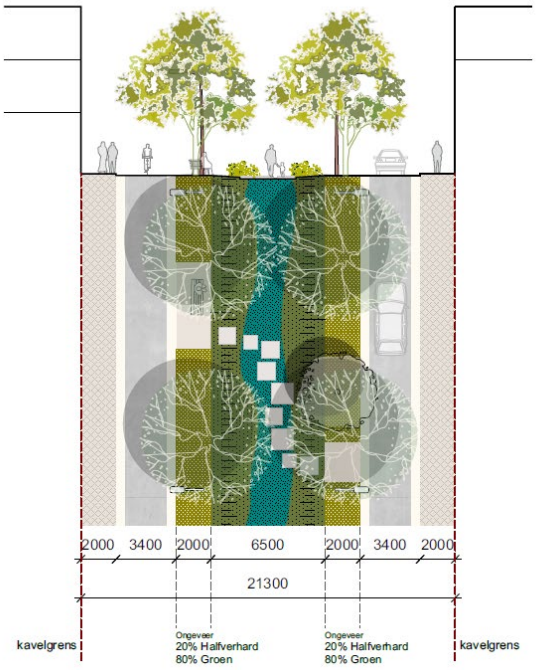
Profielen B Stadsstraat

Profielen C Spoorlaan

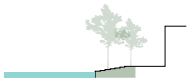


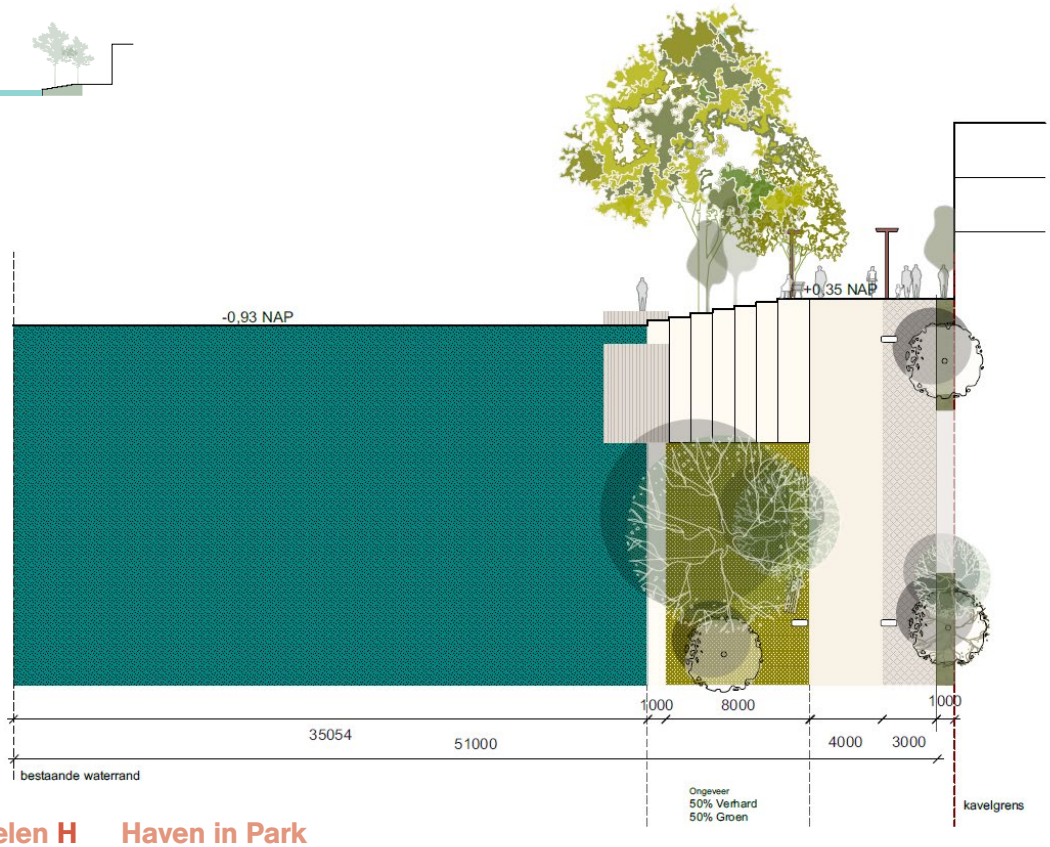
Profielen D Groene oever aan het Hoendiep





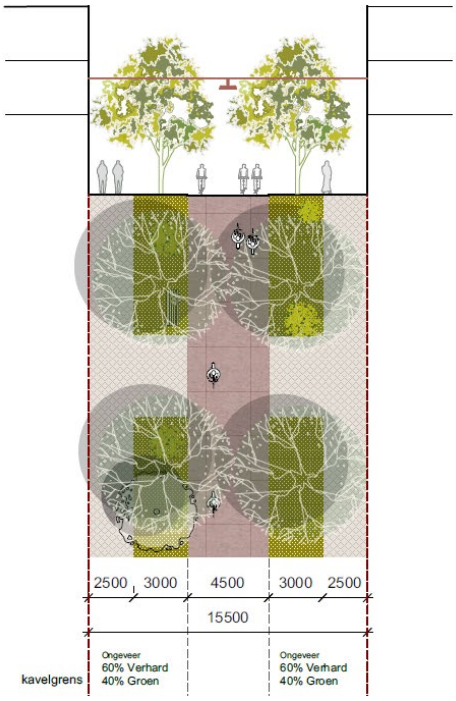
Profielen E Groenstraat





Profielen H Haven in Park

Profielen G Kade Hoendiep



Profielen I Fietsstraat

Disclaimer
De uitwerking van het Stedenbouwkundig Plan ‘De Suikerzijde Noord – Uitwerking eerste deelgebied’ zoals opgenomen in dit document bevat informatie over de laatste stand van zaken en geeft een toekomstperspectief op (delen) van het project De Suikerzijde Noord te Groningen. Deze informatie is indicatief en kan gedurende het (plan) proces wijzigen. Gemeente Groningen staat niet in voor de volledigheid van deze informatie. Deze informatie is onder voorbehoud van typefouten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding, verstrekking en/of gebruik van deze informatie (door derden) zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Gemeente Groningen is verboden. Gemeente Groningen aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid voor directe en/of indirecte kosten en/of schade veroorzaakt door het gebruik van deze informatie. Aan het Stedenbouwkundig Plan ‘De Suikerzijde Noord – Uitwerking eerste deelgebied’ kunnen geen rechten worden ontleend.