

# Structuurvisie De Suikerzijde, DCP - locatie Juni 2024



## Voorwoord

Groningen groeit. En blijft ook in de toekomst in trek. Dat geldt voor wie in Groningen wil wonen, wil werken of wil leren. Groningen is dé stedelijke magneet in Noord-Nederland. Dat biedt veel kansen maar schept ook verplichtingen. Verplichtingen om woon-en-werkmilieus aan te bieden die in die groeiende vraag kunnen voorzien, om zo de stad Groningen nog aantrekkelijker te maken voor iedereen die een plek zoekt. Dat betekent dat Groningen tot 2030 voor ca. 20.000 nieuwe woningen moet zorgen. De gemeente heeft deze opgave vastgelegd in de omgevingsvisie The Next City uit 2018 en in 2021 bevestigd in de geactualiseerde omgevingsvisie Levende Ruimte.

Een groot deel van die vraag naar nieuwe woningen richt zich op de meer stedelijke milieus. De binnenstad van Groningen en de direct aanpalende wijken staan hoog op de verlanglijstjes van woningzoekenden. Naast wonen is er steeds meer behoefte aan een omgeving waar ook gewerkt kan worden en waar voorzieningen op fiets – of loopafstand voorhanden zijn. Het terrein van de oude suikerfabriek, sinds 2010 in handen van de gemeente Groningen, biedt een unieke kans om in deze behoefte te voorzien.

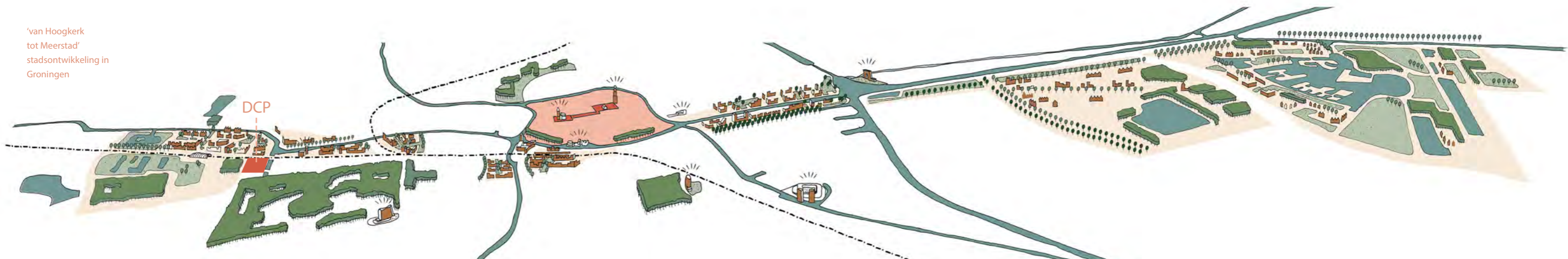
De eerste woningen en voorzieningen komen aan de noordzijde van het spoor Groningen-Leeuwarden. De aanleg van fiets- en wandelverbinding De Suikerzijderoute is in volle gang net zoals de bouw van de eerste nieuwe brug over het Hoendiep. Als alles volgens planning verloopt, start het grondwerk voor de eerste bouwvelden in januari 2024 en kunnen we de eerste bewoners begin 2026 verwelkomen.

De ligging van plangebied De Suikerzijde zorgt ervoor dat met de ontwikkeling vele kansen ontstaan om verbindingen te maken met omliggende wijken en hun groengebieden. In die ambitie speelt ook de locatie het voormalige Distributiecentrum Peizerweg (DCP) van BAT Niemeijer aan de Peizerweg 109 een belangrijke rol. Hoewel we nog niet toe zijn aan de concrete ontwikkeling van de zuidkant van De Suikerzijde en alle verbindingen die daar bij horen, kijken we nu wel alvast in grote lijnen vooruit in deze structuurvisie. In dit stuk leggen we uit waarom dat zo is en wat onze toekomstvisie voor het gebied inhoudt.

# Inhoud

1 Inleiding	7
2 Het DCP in beeld	9
3 De Suikerzijde	15
3.1 Structuurvisie De Suikerzijde (2021)	15
3.2 Focus op het noordelijke deel	20
3.3 Focus op deelgebied Zuid	21
4 Visie	25
4.1 Een Doorgang naar De Suikerzijde	25
4.2 Kansen, mogelijkheden, kanttekeningen	26
4.3 Ruimtelijke vertaling: de structuurvisiekaart	32
4.4 MER-validatierapport	34
5 Proces en uitvoering	35
5.1 Status	35
5.2 Uitvoering	36
5.3 Procedure	37
6 Bijlage	39
1 MER validatierapport	39

'van Hoogkerk  
tot Meerstad'  
stadsontwikkeling in  
Groningen



# 01 Inleiding

---

In 2023 sloot BAT Niemeyer voorgoed de deuren van haar twee vestigingen in Groningen – aan de Paterswoldseweg en de Peizerweg. Als gemeente Groningen besloten we hierop vooruitlopend, op deze terreinen apart een voorkeursrecht te vestigen. Dergelijke bedrijfslocaties komen namelijk maar weinig beschikbaar, waardoor een actieve houding van de gemeente gewenst was om sturing te geven aan de juiste ruimtelijke ontwikkelingen voor deze locaties in het stedelijke verband. Deze locaties van BAT Niemeyer verschillen wezenlijk van elkaar, zowel qua locatie als beoogd doel en programma. Voor de locaties worden daarom aparte planontwikkelingen en procedures doorlopen.

Deze structuurvisie gaat dus alleen in op de locatie aan de Peizerweg. Deze locatie biedt namelijk een aantal kansen voor de toekomstige ontwikkeling van het nieuwe stadsdeel De Suikerzijde. De unieke uitdaging en kans, die we in handen kregen met De Suikerzijde, wordt hiermee een stukje groter.

## 02 Het DCP in beeld

---

Op 29 april 2021 heeft British American Tobacco -eerder bekend onder de naam Koninklijke Theodorus Niemeyer BV- bekend gemaakt haar vestigingen voor de tabaksproductie in de gemeente Groningen per 1 maart 2023 te sluiten. Met de sluiting komt er een einde aan ruim twee eeuwen tabaksproductie in Groningen.

De locatie aan de Peizerweg stond bekend als Distributiecentrum Peizerweg (DCP) en was voornamelijk bedoeld voor opslag van voorraden en verpakkingsmaterialen. De bedrijfsactiviteiten waren daardoor rechtstreeks verbonden aan de productie van tabak in de vestiging aan de Paterswoldseweg.

### Huidige inrichting met omgeving

De locatie vormt de noordwestelijke begrenzing van het bedrijventerrein Peizerweg, daar waar de doorgaande Peizerweg in een bocht afbuigt. Aan de westkant van de DCP-locatie loopt een doodlopend stuk Peizerweg (ook wel bekend als de Campinglaan) in noordelijke richting door tot aan de spoorweg Groningen-Leeuwarden. Het eerste stuk van dit deel van de Peizerweg bevindt zich een oude structuur van lintbebouwing, met op de hoek met de kruising van het Hegepad een karakteristiek pand. Verderop aan deze weg, vlak voor het spoor, ligt de locatie van de Stichting Bangeweer in een groene omgeving.

Het DCP grenst aan de noordzijde aan de overgang tussen het voorterrein en deelgebied noord met de voormalige vloeivelden. Inmiddels worden hier de eerste (grond)werkzaamheden uitgevoerd, ter voorbereiding op de ontwikkeling van deelgebied Noord. Op het voorterrein van de voormalige fabriek is tot 2030 ruimte geboden aan meerdere bedrijven uit voornamelijk de creatieve sector.



De Peizerweg (Campinglaan) grenzend aan de westzijde van de locatie

Aan de oost- en zuidkant van de DCP-locatie zijn bedrijfspanden aanwezig, die onderdeel uitmaken van het bedrijventerrein Peizerweg. Dit bedrijventerrein heeft een gemengd karakter met een verscheidenheid aan bedrijfsactiviteiten. Het westelijk deel van het bedrijventerrein is vooral bedrijfmatig, maar wel gemengd van aard. Hier zijn onder andere een (voormalig) datacenter, een expeditiebedrijf, busremise, bedrijfsverzamelgebouwen, productiebedrijf/ werkplaatsen en een bouwbedrijf aanwezig. Aan de oostkant is de bedrijvigheid primair gericht op detailhandel voor consumenten. Het bevat een aantal tuincentra, bouwmarkten, witgoed- en meubelwinkels.

Het terrein van de DCP-locatie is globaal onder te verdelen in drie delen. De noord- en westzijde zijn groen ingericht met twee sloten op de perceelsgrenzen. De oost- en zuidzijde zijn verhard en werden gebruikt voor de verkeersontsluiting en voor het laden en lossen. Het centrale deel van het terrein is bebouwd met het distributiecentrum.



Bedrijven aan de zuidkant Peizerweg

### De Peizerweg in het beleid

Het bedrijventerrein Peizerweg, en het perceel van het DCP, wordt genoemd in een aantal beleidsdocumenten.

De omgevingsvisie 'Levende Ruimte' (2021) omschrijft in hoofdlijnen de langetermijnvisie voor de gemeente Groningen. De stedelijke groei wordt voornamelijk opgevangen in de stedelijke ontwikkelzones. Dat zijn bedrijventerreinen en industriegebieden langs belangrijke waterwegen en stedelijke knooppunten. Voorbeelden zijn De Suikerzijde en Stadshavens, en de herontwikkeling van het Stationsgebied en Meerstad-Eemskanaalzone.

Het bedrijventerrein Peizerweg is onderdeel van deze omgevingsvisie. Niet alleen als goed functionerend bedrijventerrein, maar ook omdat het bedrijventerrein aan twee zijden direct grenst aan de grootste stedelijke ontwikkellocatie van de gemeente Groningen. In de 'Strategie werklocaties' (2021) wordt voor de het gehele bedrijventerrein Peizerweg geconcludeerd dat het gebied als bedrijventerrein goed functioneert. Beide beleidstukken kijken echter ook vanuit toekomstig ontwikkelperspectief naar mogelijkheden om goede ontsluitingen en verbindingen te maken tussen De Suikerzijde, de Peizerweg en het Stadspark.

Voor het Stadspark is in mei 2021 de 'Herijking visie Stadspark: Stadspark, park voor de stad' vastgesteld. In dit beleidstuk wordt gesteld dat een goede verbinding voor fietsers en voetgangers tussen het park en het nieuw ontwikkelen stadsdeel belangrijk is. Deze verbinding is zowel voor voetganger en fietsers als voor flora en fauna van belang en wordt dan ook gezien als een groen- blauwe corridor.

Wanneer wordt gekeken naar het perceel zelf, zien we dat de randen van het perceel zijn opgenomen in de Stedelijke Ecologische Structuur (2014). Dit is herbevestigd in het groenplan Vitamine G (2020). De sloten aan de oost- en zuidzijde van het perceel zijn aangemerkt als ecologische waterverbindingen. Het doodlopende deel van de Peizerweg is opgenomen als een te ontwikkelen of te versterken groenverbinding. De noordzijde, de overgang met het spoor, wordt aangemerkt als een knelpunt in de verbinding. Vanuit ecologisch oogpunt zijn er dus meerdere onderdelen waarop aangehaakt kan worden.

Uit de verschillende beleidstukken blijkt een duidelijke lijn: er is een sterke wens om vanuit De Suikerzijde verbindingen te maken voor water, groen en langzaam verkeer richting de bestaande infrastructuur van de Peizerweg en het groen, natuur en water van het Stadspark.



## 03 De Suikerzijde

### 3.1 Structuurvisie De Suikerzijde

#### Opgave

In de Omgevingsvisie Levende Ruimte 2021 (en daarvoor in 2018: The Next City) is onder meer de opgave vastgelegd om de komende decennia voor ca 20.000 nieuwe woningen te zorgen. Een groot deel hiervan is gericht op stedelijke milieus, met vraag naar voorzieningen binnen fiets- en loopafstand. Vanuit de principes van de compacte stad is er voor gekozen deze groei op te vangen door verdichting in de bestaande stad.

De Suikerzijde is in totaal ca 165 hectare groot en ligt op korte afstand van de binnenstad en omliggende wijken. Het voormalige suikerfabriekterrein biedt een unieke kans om invulling te geven aan de opgaven die in de omgevingsvisie The Next City zijn geformuleerd. Het kan voorzien in de groeiende ruimtebehoefte van de Groninger bevolking en economie. De ambities uit de omgevingsvisie zijn voor De Suikerzijde vertaald in een Structuurvisie. Vanwege de lange looptijd heeft de structuurvisie een globaal en indicatief karakter. Het plan bevat de hoofdprincipes voor de inrichting en ontwikkeling van dit nieuwe stadsdeel. Hierbinnen kan de komende decennia verdere invulling worden gegeven per deelgebied, daarbij flexibel inspeland op de behoeften van dat moment.

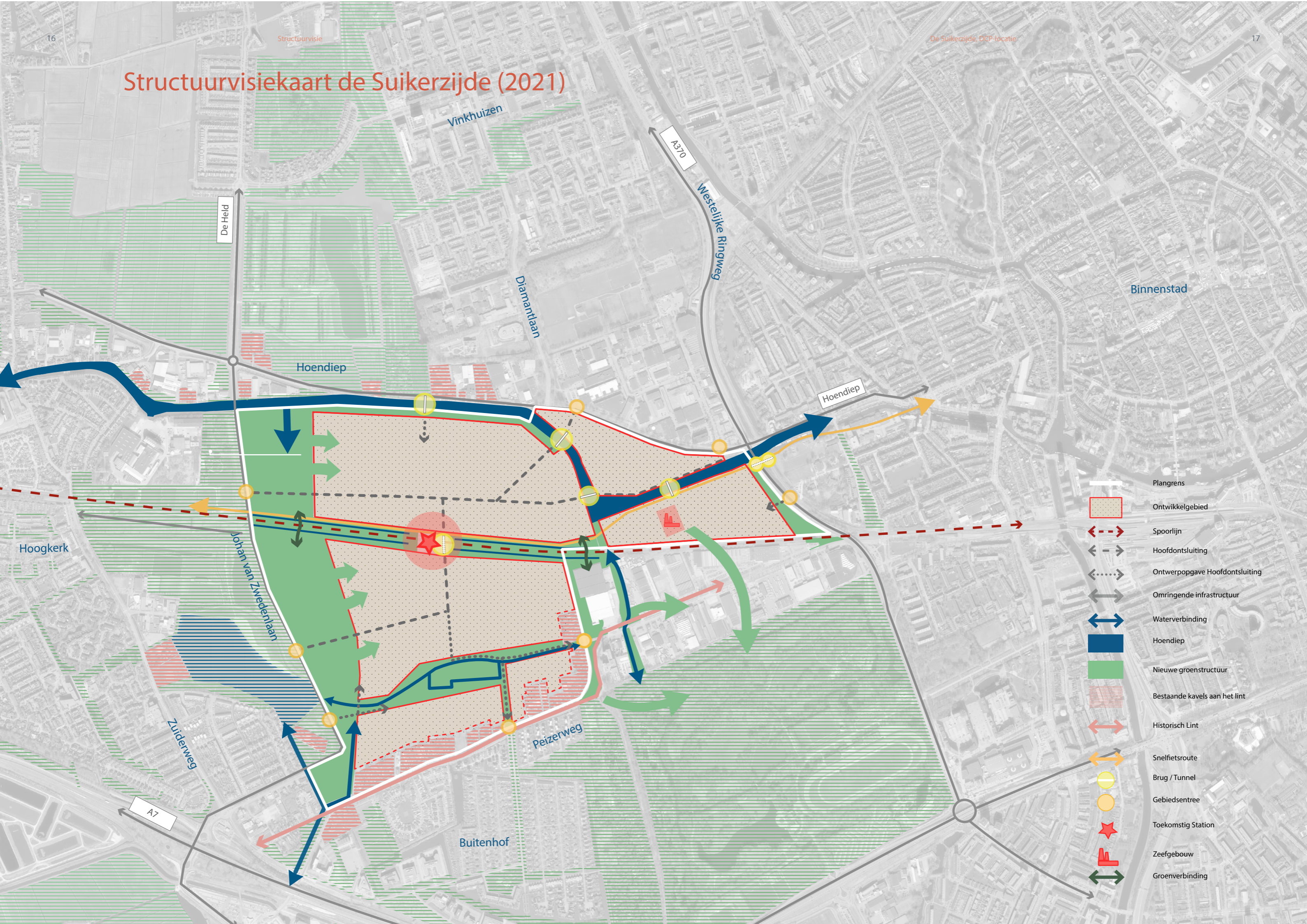
#### Uitgangspunten en ambities

De Suikerzijde wordt ontwikkeld tot een onlosmakelijk onderdeel van de stad, met ruimte voor wonen, werken, leren en recreëren. De Suikerzijde voorziet in de bouw van 5.000 woningen en nieuwe commerciële en maatschappelijke voorzieningen voor de dagelijkse voorzieningen op loop- en fietsafstand. Fietsers en voetgangers hebben prioriteit, met voorzieningen op loop – of fietsafstand. Daarna komt het openbaar vervoer, gevolgd door de auto. Goede ontsluitingen voor alle vormen van verkeer is belangrijk, waarbij langzaam verkeer en openbaar vervoer in de plannen prioriteit krijgen. Het stadsdeel is goed bereikbaar en naar alle zijden toe verbonden, met de binnenstad, omringende wijken, parken en landschap. De thema's verbinding, ruimtelijke kwaliteit, leefklimaat en duurzaamheid staan in de plannen voorop. In het openbare gebied, in de straten, in het park, in de bouwvelden, en langs het water van het Hoendiep, is veel ruimte voor groen en respect voor bestaande en nieuwe natuurwaarden.





# Structuurvisiekaart de Suikerzijde (2021)



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

Binnenstad

Vinkhuizen

Diamantlaan

A370

Westelijke Ringweg

De Held

Hoendiep

Hoendiep

Hoogkerk

Johan van Zweenlaan

Zuiderweg

A7

Peizerweg

Buitenhof

Met de komst van een station in het hart van De Suikerzijde kunnen goede openbaar vervoerverbindingen ontstaan en onderwijs en werkfuncties hier een goede plek krijgen. Daarmee krijgt De Suikerzijde ook betekenis voor de omliggende wijken en de stad als geheel. Goede verbindingen op de omgeving zijn daarvoor essentieel.

Het voormalige fabrieksterrein is een groot en ontoegankelijk gebied en ligt ingesloten tussen verschillende woonwijken, bedrijventerreinen, wegen en waterlopen. Het vormt nu een grote barrière in de stedelijke structuur. Ontwikkeling van De Suikerzijde maakt het mogelijk nieuwe en directe verbindingen met de gebieden rondom De Suikerzijde tot stand te brengen en het gebied zo onlosmakelijk onderdeel van het stedelijke netwerk te laten uitmaken.

#### Leefkwaliteit en Duurzame ontwikkeling

Het nieuwe stadsdeel draagt bij aan een goede leefkwaliteit en duurzaamheid, waarbij rekening wordt gehouden met het veranderende klimaat. Het globale karakter van de structuurvisie biedt de mogelijkheid om ook op termijn in te kunnen spelen op nieuwe vormen van energie- en watervoorziening, voedselproductie en duurzaam ruimtegebruik. Dat kan op verschillende schaalniveau's, van gebouw, buurt en in het openbare gebied.

#### Leefbaarheid

De Suikerzijde faciliteert een zo veelzijdig en gevarieerd mogelijk stad-sleven. De aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en ruimte voor ontmoeten zijn daarbij van belang. En fysiek is er volop ruimte voor groen en water, ecologie en duurzaam ruimtegebruik.

#### Groen en klimaat

De Suikerzijde krijgt betekenis in de verbinding van het groene, ecologische en recreatieve netwerk van de stad. De robuuste groenstructuur aan de westkant wordt verbonden met parken in de omgeving, zoals het Westpark en het Roegebos, de Ruskenveenseplas en het Stadspark.

Bij ontwikkeling van De Suikerzijde zal verdere invulling worden gegeven aan de Stedelijk Ecologische Structuur (SES). Zo voorziet de structuurvisie in het tot stand brengen van groene, blauwe (water) en ecologische verbindingen tussen het Stadspark via De Suikerzijde, het Hoendiep richting het Westpark. Ook krijgt het Hoendiep natuurvriendelijke oevers met een groene uitstraling.

Daarnaast wordt binnen De Suikerzijde ingezet op een robuust en klimaatadaptief raamwerk met voldoende groen en water, die piekbuien kunnen opvangen en zorgen voor verkoeling. Tevens wordt gestreefd naar natuurinclusief bouwen, zodat de natuur zowel bij gebouwen als de openbare ruimte wordt geïntegreerd.

#### Verkeer en mobiliteit

Binnen De Suikerzijde wordt prioriteit gegeven aan langzaam verkeer, de voetganger en de fietser. Gevolgd door het openbaar vervoer, en ten slotte de auto. Het autogebruik in De Suikerzijde wordt zo veel mogelijk ontmoedigd. Daarom wordt ingezet op het realiseren van een goed fietsnetwerk, waarmee omliggende wijken en voorzieningen en de binnenstad met elkaar worden verbonden. Het openbaar vervoer dat De Suikerzijde met andere stadsdelen verbindt, kan bij de komst van een treinstation een extra impuls krijgen met een mobiliteitshub, met betekenis op stedelijk niveau.



Impressie Suikerzijde

### 3.2 Focus op het noordelijk deel

Het terrein van het DCP grenst aan de noord- en aan de westkant aan het plangebied van De Suikerzijde en zijn daardoor van grote invloed op deze structuurvisie. Vandaar dat de structuurvisiekaarten voor de locatie van het DCP uitzoomen naar een deel van deze gebieden.

Aan de noordkant grenst het terrein van het DCP aan het voorterrein en de oostelijke helft van deelgebied noord.

#### Welke kwaliteiten heeft het noordelijk deel?

De ontwikkeling van De Suikerzijde begint aan de oostkant van deelgebied noord. Het stedenbouwkundige plan voor deelgebied noord kent een sterke klimaatrobuuste ruimtelijke structuur, dat uitgaat van 4 principes: verbinden, levendige straten, royaal en leefkwaliteit. 'Nabijheid' staat hierbij centraal, dichtbij de binnenstad, dichtbij groen, werk en voorzieningen. De bouwvelden worden flexibel ingevuld.

De groenkwaliteit langs het Hoendiep wordt versterkt en de oevers worden natuurvriendelijk ingericht. Sloten aan weerszijden van het spoor maken deel uit van een brede groene zone. Deze groene zone krijgt tevens een functie voor waterberging. Hierlangs komt ook een doorgaande fietsroute, die de binnenstad, via het voorterrein en het noordelijk deelgebied, met Hoogkerk verbindt.

Het voorterrein heeft een relatief versteend karakter met een tijdelijke invulling met culturele insteek. Diverse initiatieven hebben hier tot 2030 tijdelijk een plek gekregen. Het Zeefgebouw heeft een waardevolle cultuur-historische betekenis, dat bij ook bij toekomstige ontwikkelingen een prominente plek behoudt.

#### Welke uitdagingen heeft het noordelijk deel?

Het voorterrein en deelgebied noord worden begrensd door het Hoendiep, de Westelijke Ringweg, de Johan van Zwedenlaan en met aan de zuidkant het spoor. Deze grenzen vormen een harde overgang. De toegankelijkheid over het Hoendiep, van de Ring West en naar de Johan van Zwedenlaan wordt in de komende jaren opgelost voor zowel langzaam als gemotoriseerd verkeer.

In de huidige planvorming voor De Suikerzijde wordt het spoor maar op een locatie doorkruist, namelijk bij het gewenste toekomstige station. Dit is vooral voor het langzame verkeer erg beperkt. Op termijn is een betere toegankelijkheid voor langzaam verkeer richting van het Stadspark en zuidelijke stadsdelen dus zeer gewenst.

Tevens is er een ontbrekende schakel tussen de groen-blaue structuur richting de zuidkant van het spoor en het Stadspark. Op het smalste punt van het voorterrein voorziet de structuurvisie De Suikerzijde in uitbreiding van de groen-blaue structuur vanaf het Hoendiep richting het Stadspark. Door een zone met een smalle sloot tussen bedrijventerreinen aan de Peizerweg te transformeren kan hier op termijn een robuuste waterverbinding en groene verbinding ontstaan.

### 3.3 Focus op deelgebied Zuid.

Voor deze structuurvisie is vooral het oost- en middengedeelte van deelgebied Zuid van De Suikerzijde relevant.

#### Welke kwaliteiten heeft deelgebied Zuid?

In het hart van het stadsdeel komt een tunnel onder het spoor door die de noordelijke en zuidelijke deelgebieden met elkaar verbindt. Het is de ambitie om op deze plek tevens een nieuw station te realiseren. Met de komst van een station worden de openbaar vervoerverbindingen uitgebreid tot een mobiliteitshub en kunnen hier onderwijs en werkfuncties een goede plek krijgen. Daarmee krijgt De Suikerzijde ook betekenis voor de omliggende wijken en de stad als geheel. Goede verbindingen met de omgeving zijn daarvoor essentieel.

De belangrijkste toegangswegen van deelgebied zuid sluiten aan op de Johan van Zwedenlaan en de Peizerweg. Voor de aansluiting aan de Peizerweg zijn nog verschillende opties mogelijk. Bij de ontwikkeling van deelgebied zuid zal onderzoek moeten uitwijzen welke verbinding het meest gunstig is voor zowel De Suikerzijde als de omliggende gebieden en wijken.

De Peizerweg, met karakteristieke lintbebouwing, is van oudsher een belangrijke verbinding naar de stad. Dit lint blijft een belangrijk onderdeel van de ruimtelijke hoofdstructuur in het gebied.

Centraal in het zuidelijke deelgebied loopt van west naar oost een robuuste groene zone langs het archeologische monument De Hege Vier en sluit aan op het Stadspark. Deze groene zone met waterverbinding volgt het doorgaande fietspad Hegepad dat de Peizerweg met Hoogkerk verbindt.

### Welke uitdagingen heeft het zuidelijk deel?

De uitdaging voor deelgebied is het maken van goede verbindingen richting het zuiden en het (zuid)oosten via het bebouwingslint van de Peizerweg. In de huidige structuurvisie voor De Suikerzijde zijn hiervoor twee mogelijkheden benoemd. De eerste is aan de zuidkant, parallel aan het huidige Simonsvennepad, met een aansluiting op de Peizerweg. De tweede ontsluiting is oost-west georiënteerd ter hoogte van het Hegepad en sluit aan op de Peizerbocht.

Bij de verdere uitwerking van deelgebied zuid te zijner tijd zal in samenspraak met omwonenden nog onderzocht worden op welke wijze deze verbindingen op de omgeving concreet vorm gegeven kunnen worden. Met in achtneming van de ruimte die hiervoor via het bebouwingslint van de Peizerweg beschikbaar is.



## 04 Visie

---

### 4.1 Een Doorgang naar De Suikerzijde

De Suikerzijde wordt een onlosmakelijk onderdeel van de stedelijke structuur. Daarvoor is het nodig barrières van spoor, water en wegen op te heffen door bruggen, tunnels en verkeersaansluitingen te realiseren. Binnen De Suikerzijde is nu in noord-zuidelijke richting alleen een doorgaande fietsverbinding aanwezig via de tunnel onder het spoor bij een toekomstig station. In het stedelijke fietsnetwerk ontbreekt ter hoogte van de DCP-locatie op dit moment nog een verbindende schakel via het voorterrein en deelgebied noord onder het spoor richting zuiden.

Ook biedt het gebied van deze structuurvisie een unieke kans voor het realiseren van nu nog ontbrekende schakels tussen de groengebieden, de water- en ecologische routes vanuit de verschillende deelgebieden van De Suikerzijde met de omgeving en het Stadspark.

In dit hoofdstuk wordt (op hoofdlijnen) nader ingegaan op een goede inrichting voor het gebied. Op wat de kansen, wensen en kanttekeningen zijn voor het gebied.



## 4.2 Kansen, wensen, kanttekeningen

Op de locatie van het DCP komen verschillende type verbindingen uit diverse richtingen samen. De locatie speelt hierdoor een belangrijke rol in het verknopen en het 'doortrekken' van deze verbindingen tussen het hele structuurvisiegebied van De Suikerzijde en de omgeving aan de zuidoostzijde van De Suikerzijde. Deze verbindingen zijn globaal in te delen in drie onderwerpen: water (blauw), groen/ecologie (groen) en verkeer (grijs). Daarnaast valt op dat, als gekeken wordt welke verbindingen via het DCP-locatie gerealiseerd kunnen worden, nagenoeg alle een 'noord-zuid' of een 'oost-west' oriëntatie hebben.

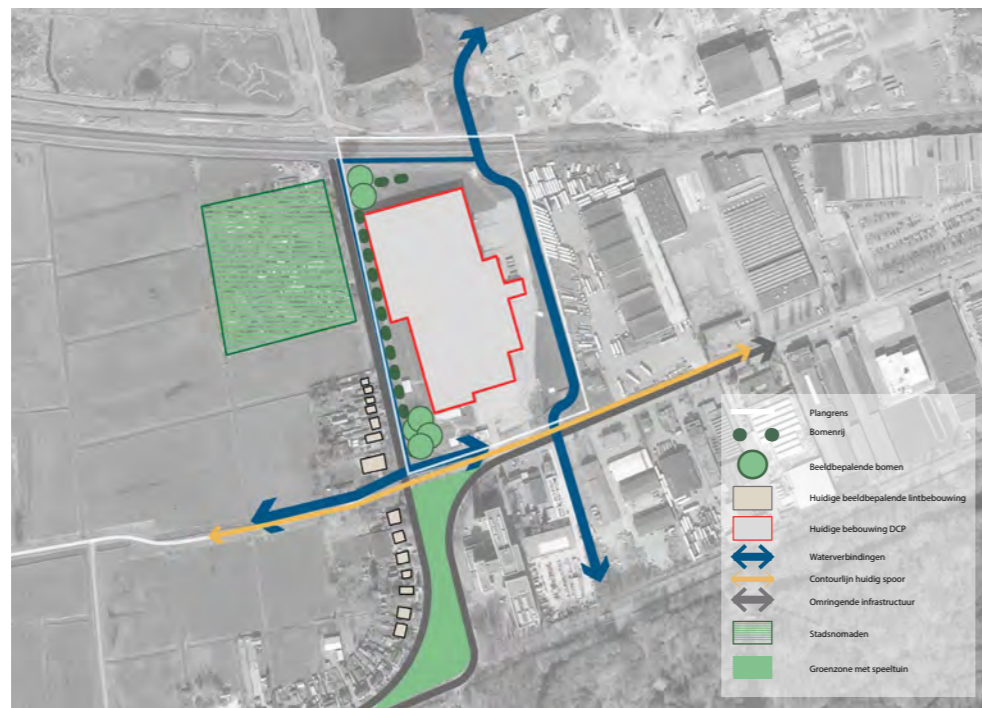
De verbinding tussen het noordelijk deel (voorterrein en deelgebied noord) en de Peizerweg wordt op dit moment geblokkeerd door de spoorverbinding 'Groningen – Leeuwarden'. Om een sterke verbinding tussen noord en zuid te garanderen moet een onderdoorgang onder het spoor mogelijk worden gemaakt. Een verbinding over het spoor lijkt vanuit het oogpunt van veiligheid en praktisch gebruik niet wenselijk.

Hieronder wordt op de verschillende verbindingen nader ingegaan en komt het overige gebied aan de orde .

### Water verbindingen

Op dit moment zijn er al drie blauwe verbindingen in de vorm van sloten rond de DCP-locatie aanwezig. De Wolvetocht (de sloot aan de oostzijde van het perceel) maakt deel uit van de primaire watergangen van het Waterschap Noorderzijlvest. Deze sloot kan worden 'rechtgetrokken' en worden verbreed. Daarbij is ook een onderhoudsstrook van minimaal 3 meter nodig. Het aanpassen en verbreden van deze strook zorgt voor een sterke basis om de waterverbinding naar het Stadspark te verbeteren.

De sloten aan de noord- en westzijde zijn enigszins in onbruik geraakt. Het behouden van beide sloten is wenselijk om waterverbindingen te kunnen verbeteren. De Hoogkerkstertocht (de sloot aan de zuidzijde) is maar zo'n 75 meter lang en staat vrijwel droog. Onderzocht moet worden hoe/of deze tocht uiteindelijk weer ingevoegd kan worden (en watervoerend kan worden gemaakt).



Analyse bestaande situatie DCP

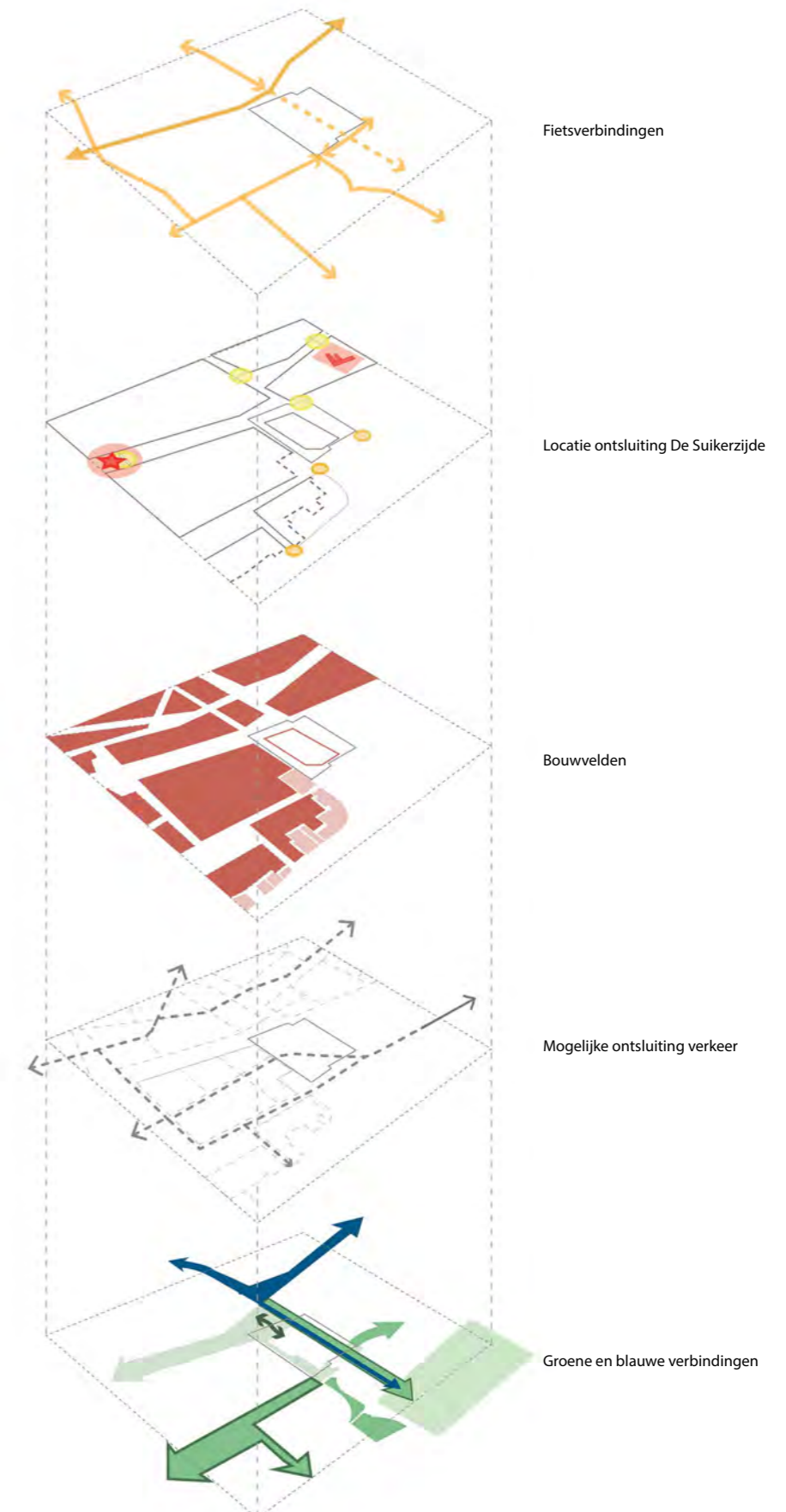
### Groene verbindingen

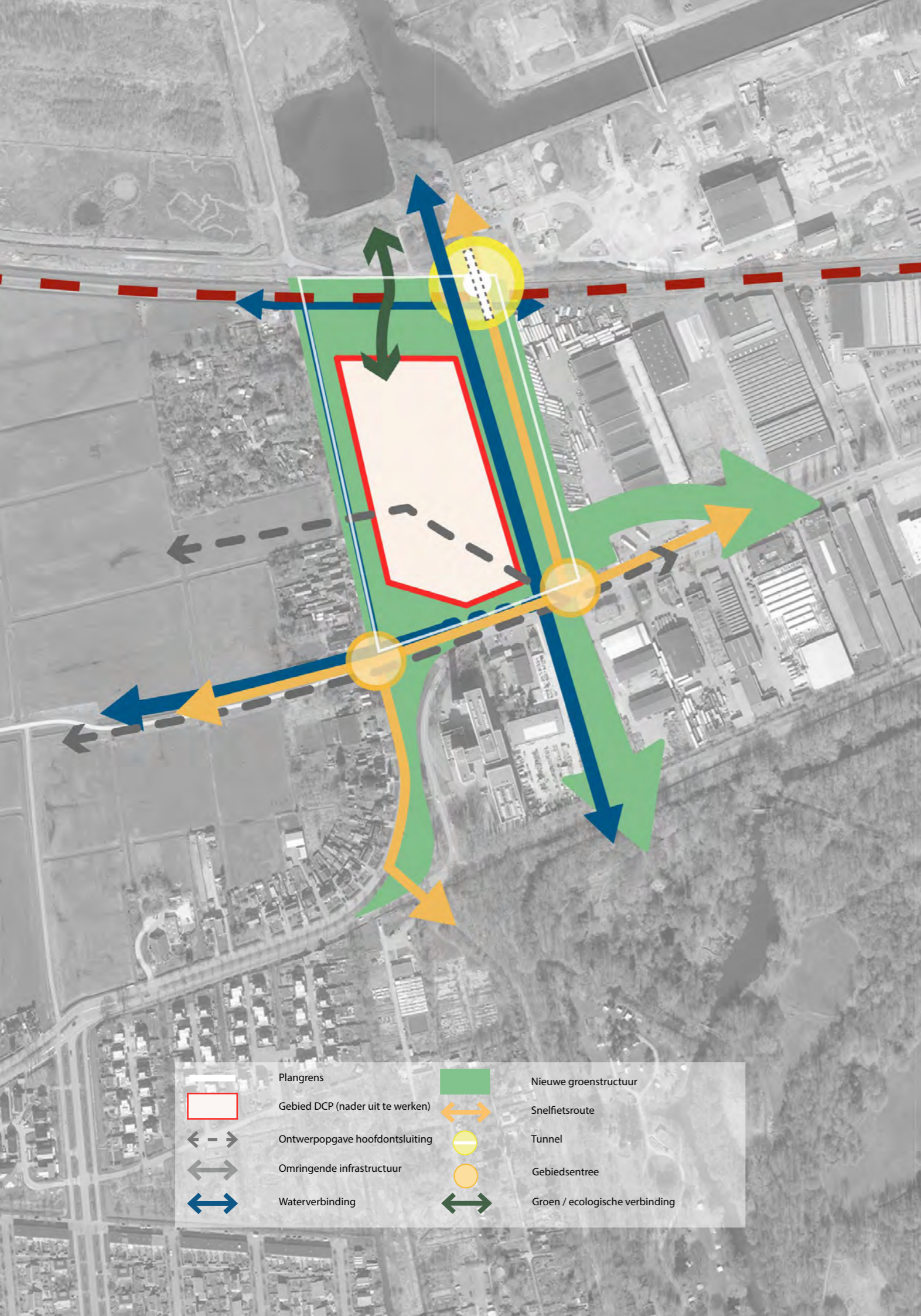
Voor het aanleggen en versterken van bestaande groene en ecologische verbindingen zijn zeer goede mogelijkheden. Dit kan in principe langs alle randen van de DCP-locatie. Het verstevigen en doortrekken van deze groenverbindingen ligt in lijn met de beleidsdoelen van de gemeente. Een stevige groene strook aan de noordzijde, gecombineerd met een watergang, is gewenst. Bij planuitwerking te zijner tijd wordt deze groenstrook nog nader uitgewerkt, onder andere in relatie tot mogelijke ontwikkelingen rond het spoor.

Aan de oostzijde kan door het verplaatsen, verbreden en verstevigen van de Wolvetocht met groene oevers een stevige blauw/groene strook worden gerealiseerd als aantrekkelijke doorgang en omgeving voor mens, dier en plant. Daarnaast zorgt het verstevigen van deze strook ook voor een betere blauw/groene en ecologische verbinding richting het Stadspark. Om dit mogelijk te kunnen maken zijn al in een eerder stadium panden aan de zuidzijde van de Peizerweg door de gemeente aangekocht.

Aan de west- en zuidwestkant van het plangebied kan een groenverbinding met het Stadspark worden verstevigd. Het bestaande groen in het plangebied vormt de basis voor deze verbinding, via het groen van de bestaande speeltuin naar het Stadspark.

Ook kan het bestaande groen in de zuidwesthoek gebruikt worden als plek voor een goede oost-west verbinding langs de Hoogkerstertocht en de Peizerweg. Verdere planuitwerking van deze groenverbinding wordt te zijner tijd in samenhang met nader onderzoek naar het realiseren van goede verkeersverbindingen vanuit deelgebied zuid opgepakt.





### Verkeer verbindingen

Onder de verkeersverbindingen verstaan we alle verharde verbindingen voor zowel langzaam verkeer (wandelen, fietsen) als voor wegen voor gemotoriseerd verkeer.

#### Langzaam verkeer

Met een onderdoorgang onder het spoor door aan de oostzijde van het perceel wordt de doorwaadbaarheid van de stad zowel lokaal als op stadsniveau flink verbeterd:

- De verschillende deelgebieden van De Suikerzijde worden beter met elkaar verbonden, men is namelijk niet meer afhankelijk van enkel de tunnel tussen de deelgebieden Noord en Zuid. Omrijafstanden tussen deelgebied Noord/het Voorterrein en deelgebied Zuid worden voor een deel van de ritten verkleind.
- Het bovenstaande punt geldt niet alleen voor het wandel- en fietsverkeer binnen De Suikerzijde zelf, maar ook als verbetering van de doorgaande noord-zuidroute in de westflank van de stad: o.a. tussen de aansluiting Hoendiep-Diamantlaan en de Peizerweg/ Stadspark. Ook voor deze fietsers en voetgangers worden de omrijafstanden verkleind.
- Daarnaast krijgt de nieuwe oost-westfietsroute een extra aftakking waardoor de fietser en voetganger op deze route meer flexibiliteit krijgt richting zuiden (bv richting de wijk Buitenhof). Hier wordt namelijk aangesloten op de al bestaande fietsverbindingen van de Peizerweg.

Langs de Peizerweg is al geruime tijd een oost-west fietspad aanwezig, die via deelgebied Zuid van De Suikerzijde doorloopt richting Hoogkerk (Hegepad). Dit fietspad blijft een belangrijke verbinding voor langzaam verkeer, waarbij een intensivering van gebruik wordt verwacht zowel naar het zuiden als het oosten.

#### Wegen met autoverkeer

Het niveau van deze structuurvisie en de structuurvisie De Suikerzijde zijn niet zodanig dat er al uitspraken worden gedaan over een keuze of een nadere uitwerking van de plannen voor deelgebied Zuid, waarbij het de bedoeling is om een optimale verkeersafwikkeling voor dit stadsdeel te ontwikkelen. De ligging van deze routes zijn in het zuidelijke



deelgebied indicatief aangegeven, om te duiden dat het nog niet zeker is op welke plaats ze komen.

Voor deze structuurvisie is het oostelijk deel van deelgebied Zuid relevant. De eerste ontsluiting is aan de zuidkant, parallel aan het huidige Simonsvennepad, met een aansluiting op de Peizerweg. De tweede is oost-west georiënteerd ter hoogte van het Hegepad. Met deze structuurvisie wordt er een derde mogelijke ontsluiting toegevoegd. Deze is ingetekend ten zuiden van de huidige locatie van Stichting Bangeweer en ten noorden van de lintbebouwing van dit deel van de Peizerweg.

Voor de verdere ontwikkeling van deelgebied Zuid wordt hiermee een extra mogelijkheid geboden voor het maken van een verbinding(en) in zuid- en zuidoostelijke richting vanuit De Suikerzijde. De toekomstige ontsluiting ligt nog niet vast en wordt pas definitief bepaald bij de uitwerking van het zuidelijke deelgebied.

#### Invulling gebied & kanttekeningen

De nadruk van dit gebied ligt op het maken van de verbindingen tussen De Suikerzijde naar de omgeving. Het gebied wordt op termijn onderdeel van het plangebied van De Suikerzijde, zonder dat hier extra programma aan toe wordt gevoegd. Over een verdere toekomstige invulling is nog geen duidelijkheid.

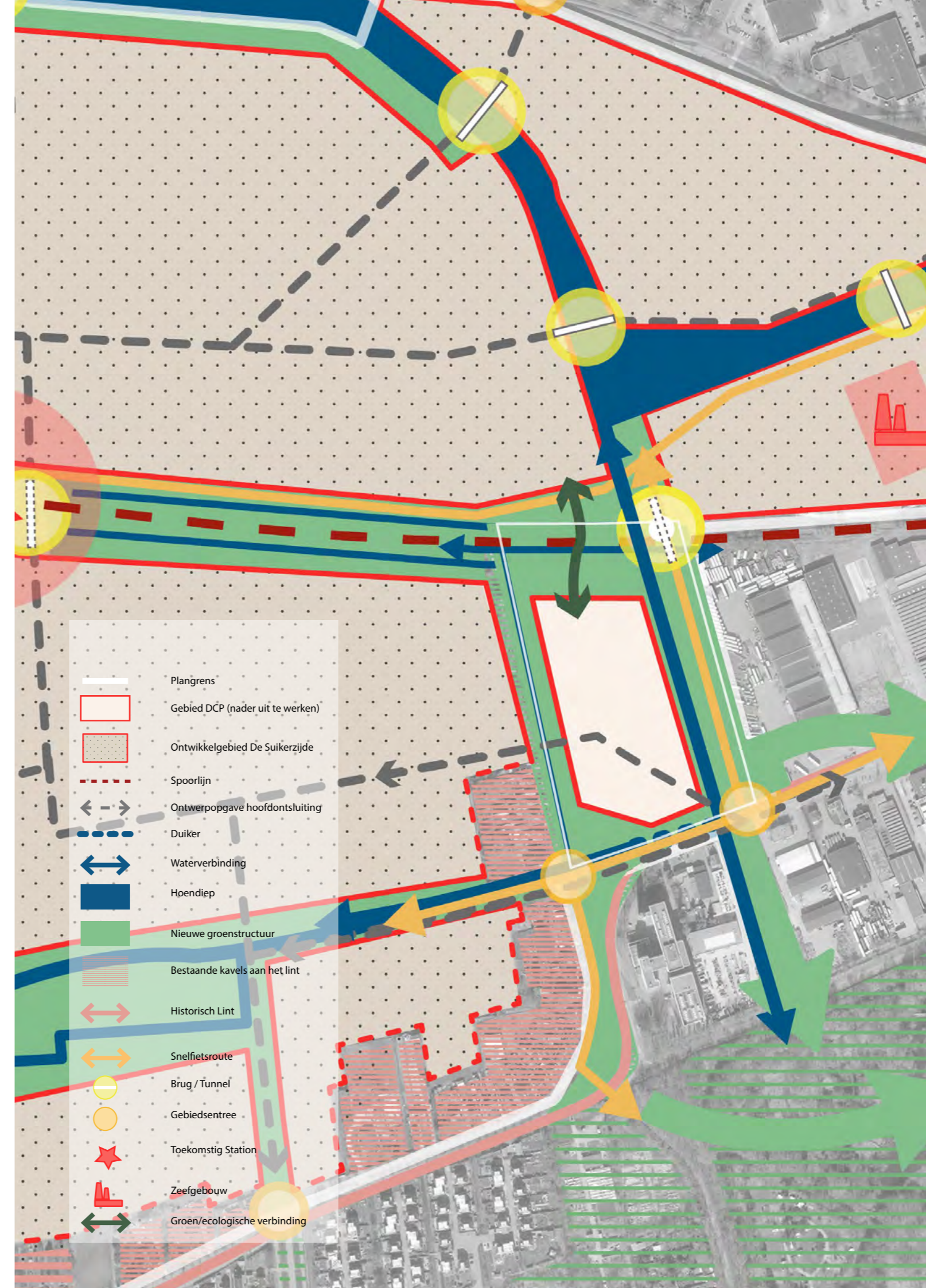
Hierbij spelen een aantal randvoorwaarden:

- Langs de oostzijde ligt een gasleiding met een veiligheidszone van 4 meter aan beide zijden. Dit betekent dat binnen deze zone niet gebouwd mag worden en dat binnen 70 meter van de leiding geen verblijfsruimten mogen komen voor (zeer) kwetsbare groepen (b.v. kinderopvang);
- Het perceel bevindt zich aan de rand van een bedrijventerrein en nabij een spoorverbinding en een doorlopende weg. Dit is van invloed op het gebruik van milieugevoelige functies. Vooral geluid lijkt hier een rol te spelen, maar is niet het enige aspect;
- Aan de noordzijde is ruimte gereserveerd om rekening te houden met een mogelijke toename van het aantal spoorbanen.
- Parallel aan de spoorlijn ligt een 110 kV ondergrondse hoogspanningsleiding. Bij de concrete invulling van dit gebied wordt hier rekening mee gehouden.

#### 4.3 Ruimtelijke vertaling: de structuurvisiekaart

De bovenstaande teksten leiden tot de volgende twee kaarten. De eerste gaat over het gebied van deze structuurvisie zelf, over hoe de groene, blauwe en (mogelijke) grijze verbindingen op het terrein worden gezien en/of waar ze worden onderzocht. Deze is weergegeven op pagina 30. De tweede kaart (rechts ingevoegd) geeft de DCP-locatie weer met de omgeving.

Afbeelding rechterpagina: structuurvisiekaart terrein DCP in context



#### 4.4 MER-validatierapport

In het validatierapport is onderzocht of het MER uit 2020 (inclusief de twee aanvullingen) voldoende milieuinformatie bevat om te kunnen gebruiken voor de uitbreiding van De Structuurvisie 'De Suikerzijde' met de locatie van DCP. In dit validatierapport zijn alle milieuaspecten uit het MER nagelopen. Daarbij is onderzocht of de uitbreiding tot wezenlijk andere effecten leidt dan destijds in het MER is beschreven. Dit validatierapport is bijgevoegd aan deze structuurvisie (bijlage 1).

Conclusie is dat de effecten van de uitbreiding van het gebied niet leidt tot relevante verschillen in milieugevolgen ten opzichte van de Structuurvisie De Suikerzijde. De effectbeoordeling en conclusies voor de verschillende aspecten uit het MER veranderen niet. Het MER kan daarom ten grondslag worden gelegd aan de DCP-locatie.

Ondanks dat het niet direct in de concrete score tot uiting komt, is voor diverse aspecten sprake van (enige) verbetering van de milieusituatie. Dit geldt voor zowel de locatie zelf als in bredere zin voor het gehele structuurvisiegebied van De Suikerzijde. Concreet gaat het om verbetering van de leefomgevingskwaliteit ter plaatse van de Peizerbocht, een fijnmaziger stedelijk fietsnetwerk in de Westflank, verbetering van het oppervlaktewatersysteem en versterking van het SES. Aanbevolen wordt om bij verdere uitwerking van het perceel nader te onderzoeken hoe deze aspecten concreet vormgegeven kunnen worden.

## 05 Proces en uitvoering

### 5.1 Status: Wet voorkeursrecht gemeente & structuurvisie

#### Wet voorkeursrecht gemeente

De Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg) is een juridisch instrument dit overheden kunnen inzetten bij gebiedsontwikkeling. Dit instrument verplicht eigenaren om het perceel waarop een voorkeursrecht is gevestigd, bij verkoop eerst aan de gemeente aan te bieden. In dit geval hebben we de Wvg in september 2021 op het perceel van het DCP gevestigd. De primaire mogelijkheden die we zien voor dit gebied zijn verschillende soorten ontsluitingen van De Suikerzijde in zuidwestelijke richting. Ook een ander gebruik, dan bedrijfsactiviteiten waarvoor het nu is bestemd, wordt op termijn nader onderzocht.

#### Structuurvisie

Deze structuurvisie wordt vastgesteld als structuurvisie voor de Wet ruimtelijke ordening (Wro), omdat het ontwerp van deze structuurvisie voor 1 januari 2024 ter inzage is gelegd. Per 1 januari 2024 gaat namelijk de Wro op in de Omgevingswet. Nadat de Omgevingswet is ingegaan, blijven de hoofdzaken van het beleid van structuurvisies gelden tot een omgevingsvisie op basis van de Omgevingswet is vastgesteld.

Deze structuurvisie is een uitbreiding van de structuurvisie 'De Suikerzijde' en (daarmee) een nadere uitwerking van de overkoepelende omgevingsvisie 'Levende Ruimte'. Bij de eerste aanpassing onder de Omgevingswet krijgt deze structuurvisie dan de formele status van omgevingsvisie voor de Omgevingswet. Het meest voor de hand liggend is dat deze structuurvisie dan als 'aanhangend document' wordt gekoppeld aan die formele omgevingsvisie, al dan niet met een inhoudelijke bijstelling.

## 5.2 Uitvoering

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

In afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) zijn handvatten gemaakt om bij de indiening van een aanvraag voor een omgevingsvergunning met een functie, waarmee de waarde van de grond toeneemt, zoals o.a. bij woningbouw, bedrijventerreinen en (commerciële) voorzieningen initiatiefnemers voor een proportioneel deel te laten meebetalen aan voorzieningen als investeringen in infrastructuur/verbindingen (blauw, groen, grijs). De gemeente is van plan deze wettelijke mogelijkheid in te zetten voor de organisch vorm te geven ontwikkeling van De Suikerzijde. In een Nota bovenwijkse voorzieningen worden -vanaf het moment dat een bijdrage van initiatiefnemers aan de orde is- de spelregels voor de bijdrage nader uitgewerkt en vastgesteld door College en Raad. Daarmee wil de gemeente ook de financiële middelen genereren om de inrichting van de DCP-locatie met de beoogde water-, groen-, en verkeersingrepen te bekostigen.

Naast het leveren van een financiële bijdrage aan benodigde investeringen om de gemeente Groningen leefbaar te houden, vertalen we de eisen en randvoorwaarden voor de DCP-locatie juridisch door in een wijziging van het omgevingsplan. Met de toekomstige aanpassing van het omgevingsplan ontstaat het juridisch kader om de gewenste ontwikkeling mogelijk te maken, te faciliteren en in goede banen te leiden, waarbij rekening wordt gehouden met de in deze structuurvisie voorgestane ontwikkeling van het gebied. Op dit moment wordt daarbij nadrukkelijk geen toename van het te realiseren programma (wonen en bedrijven en voorzieningen) voorzien ten opzichte van de structuurvisie De Suikerzijde op de DCP-locatie.

## 5.3 Procedure

Deze structuurvisie is voorafgegaan door de Wet voorkeursrecht gemeenten. Er hebben geen eerdere (formele) stukken ter inzage gelegen voorafgaand aan deze structuurvisie.

De ontwikkeling is besproken met de eigenaar van de gronden, de vertegenwoordigers van de omwonenden, de direct naastgelegen bedrijven en de klankbordgroep voor De Suikerzijde.

De formele procedure voor deze structuurvisie doorloopt verschillende stappen en is gebaseerd op afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Vanaf december 2023 zijn de volgende stappen gezet:

- het ter inzage leggen van het ontwerp structuurvisie in december 2023/januari 2024 met mogelijkheid voor iedereen om een zienswijze in te dienen. In deze periode is er ook een inloophmoment georganiseerd voor toelichting en vragen;
- verwerking van de zienswijzen en aanpassen van ontwerp naar definitieve versie;

Formele vaststelling door de gemeenteraad vindt plaats voor de zomervakantie in 2024.

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

Voor de structuurvisie van 'De Suikerzijde' is een milieueffectrapportage (m.e.r.) uitgevoerd. Het validatierapport van die m.e.r. wordt in deze structuurvisie besproken in paragraaf 4.4 en bijlage 1. Uit dit validatierapport blijkt dat het niet leidt tot relevante verschillen in milieugevolgen. Er hoeft daarom geen aparte procedure voor de m.e.r. doorlopen te worden voor deze structuurvisie. Wel zijn de milieuaspecten meegewogen bij keuzes en afwegingen voor deze structuurvisie.

# Bijlage

---

## 1. MER-validatierapport 'De Suikerzijde, DCP-locatie'

# Validatierapport MER

Structuurvisie De Suikerzijde,  
locatie DCP



Sweco Nederland B.V.  
Onderwerp  
Projectnummer

Structuurvisie BAT Niemeyer  
51018437


Klant  
Versie

Gemeente Groningen  
1


Datum  
Auteur  
Document referentie

21-11-2023  
Marleen Sanders  
NL23-648800269-64850

Gecontroleerd door

Hans Praamstra 

Vrijgegeven door

Rik Jansen 

## Inhoudsopgave

1	Inleiding .....	4
1.1	Aanleiding.....	4
1.2	Doel.....	4
1.3	Leeswijzer .....	4
2	Structuurvisie en MER De Suikerzijde .....	5
2.1	Structuurvisie De Suikerzijde .....	5
2.2	MER Suikerfabriekterrein Groningen .....	6
2.3	Locatie DCP .....	11
3	Analyse milieuaspecten.....	14
3.1	Inleiding.....	14
3.2	Verkeer en vervoer.....	14
3.3	Leefomgevingskwaliteit .....	15
3.4	Bodem en water .....	16
3.5	Landschap, cultuurhistorie en archeologie .....	17
3.6	Natuur.....	18
3.7	Duurzaamheid.....	19
4	Conclusie .....	20

## 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding

In juni 2021 is door de gemeenteraad van de gemeente Groningen de Structuurvisie De Suikerzijde (hierna: De Structuurvisie) vastgesteld. Met deze structuurvisie wordt richting gegeven aan de herontwikkeling van het voormalige Suikerfabriekterrein. Doel van de ontwikkeling is dat op het Suikerfabriekterrein een stadsdeel ontstaat waar wonen, werken, ontspannen en ontwikkelen centraal staan.

Onderdeel van deze structuurvisie is de milieueffectrapportage (m.e.r.). Dit is een procedure waarmee de milieueffecten van een plan in beeld worden gebracht. De verwachte effecten zijn beschreven in een milieueffectrapport (MER). In maart 2020 is het MER opgesteld, waarna twee aanvullingen zijn opgesteld op advies van de commissie m.e.r.

De gemeente Groningen heeft het voornemen De Structuurvisie uit te breiden met de locatie van het voormalige distributiecentrum Peizerweg (hierna: locatie DCP) van British American Tobacco, direct ten zuidoosten van het bestaande plangebied. Op hoofdlijnen (met name de groen- en blauwstructuur) waren in de Structuurvisie al uitspraken gedaan over deze locatie. De locatie DCP is echter niet in de MER procedure onderzocht en beoordeeld. Om deze reden is een validatierapport met betrekking tot de milieueffecten opgesteld.

### 1.2 Doel

In dit validatierapport is onderzocht of het MER uit 2020 (inclusief de twee aanvullingen) voldoende milieu informatie bevat om ten grondslag te kunnen liggen aan de uitbreiding van De Structuurvisie met locatie DCP. In dit validatierapport zijn alle milieuaspecten uit het MER nagelopen. Daarbij is onderzocht of de uitbreiding tot wezenlijk andere effecten leidt dan destijds in het MER is beschreven.

### 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een beschrijving gegeven van de Structuurvisie De Suikerzijde, het MER Suikerfabriekterrein Groningen (inclusief de aanvullingen) en van locatie DCP. In hoofdstuk 3 wordt per (milieu)thema besproken wat de te verwachte effecten zijn van de uitbreiding van De Structuurvisie. In hoofdstuk 4 worden de bevindingen samengevat weergegeven en wordt geconcludeerd of het MER uit 2020 nog volledig ten grondslag kan liggen aan de beoogde uitbreiding van De Structuurvisie.



Bij de effectbeoordeling is uitgegaan van de volgende schaal:

Score	
++	Sterk positief effect
+	Positief effect
0/+	Beperkt positief effect
0	Neutraal
0/-	Beperkt negatief effect
-	Negatief effect
--	Sterk negatief effect

Verkeer en vervoer

Meer woningen en arbeidsplaatsen betekent meer verkeersbewegingen. In alle alternatieven wordt echter hetzelfde wegennet aangelegd. Dit wegennet is bovendien vrij uitgebreid, er ontstaan veel nieuwe routes. Op dit wegennet ontstaan potentieel dezelfde knelpunten op enkele kruispunten. Alternatieven Midden en Hoog leiden ten opzichte van Laag wel tot extra verkeer, maar dit verkeer verspreidt zich over een groot aantal routes, waardoor de extra effecten per route beperkt zijn en niet tot uiting komen in de effectbeoordeling. Voor fietsverkeer en OV scoren alle alternatieven zeer positief, vanwege het hoogwaardige fietsnetwerk en het nieuwe station. Voor verkeersveiligheid zijn er in alle alternatieven potentieel negatieve effecten doordat fietsers en voetgangers drukke wegen moeten oversteken.

Op advies van de commissie m.e.r. is er een aanvulling op het MER opgesteld. Hierin is onder andere het thema mobiliteit behandeld. In de analyse voor wegverkeer in het bestaande MER is uitgegaan van een situatie zonder station. Om de effectbeoordelingen in het MER consistent te maken met dit uitgangspunt, zijn de effectbeoordelingen op het criterium 'Bereikbaarheid fiets en OV' daarom bijgesteld van ++ naar +. In de aanvulling is daarnaast nog apart gekeken naar de situatie met station en geluidsmaatregelen. In die situaties zijn de effectbeoordelingen wel sterk positief (++)

Leefomgevingskwaliteit

Voor verkeersgeluid en in het verlengde daarvan het criterium gezondheid, is er wel een onderscheid tussen de alternatieven. Bij dit criterium zijn zowel de effecten op bestaande woningen als gevolg van het extra verkeer, als ook de effecten op nieuw te bouwen woningen relevant. In Alternatief Hoog is de verkeersproductie en het aantal nieuwe geluid belaste woningen het hoogst en is de score --. Voor de criteria industrielaawaai en externe veiligheid zijn effecten negatief (-), voor het criterium luchtkwaliteit beperkt negatief (0/-) en voor het criterium geur worden geen effecten verwacht (0).

Gezondheid

Op advies van de commissie m.e.r. is er een aanvulling op het MER opgesteld. Hierin is onder andere het thema gezondheid behandeld. De gemeente Groningen heeft beleidsambities om een gezonde leefstijl te bevorderen. De gemeente werkt met 6 kernwaarden, de 6 G's.

G6 kernwaarden	Wat is het (volgens Groninger Ambitiweb)?	Structuurvisie (alternatief Midden)
G1: Actief Burgerschap	Betrokkenheid bewoners bij leefomgeving	Participatief proces bij totstandkoming plan en verdere invulling, door middel van individuele gesprekken, klankbordgroep, belangengroepen en bewonersavonden. Ruimte voor eigen initiatieven bewoners, bijv. in vorm Collectief Particulier Opdrachtgeverschap
G2: Bereikbaar Groen	Groen met kwaliteit en diversiteit	Robuuste openbare groenstructuren met hoge kwaliteit verspreid in het plan, daarnaast goede verbindingen naar o.a. Stadspark en Westpark. Groene ruimtes in nabijheid van elke woning.
G3: Actief Ontspannen	Kwaliteitsvolle plekken voor ontmoeten en bewegen	Veel ruimte in plan voor ontmoeten in openbare ruimte, door ruim bemeten pleinen, truitoers, parken en oeverzone langs het Hoendiep
G4: Gezond Verplaatsen	Ruimte en veiligheid voor actief verplaatsen (lopen, fietsen, skeeleren, e.d.)	Onderdeel plan is om actief voortbewegen snel, veilig en comfortabel te maken. Routes voor langzaam verkeer zijn ruim bemeten en krijgen hoge kwaliteit en verbinden het plangebied met omliggende gebieden in alle windrichtingen.
G5: Gezond Bouwen	Aandacht voor gezond binnenklimaat woningen	Actie ligt primair bij ontwikkelaars en bouwers. Gemeente zal op grond van wettelijke taken toezien op naleven bouwvoorschriften.
G6: Gezonde Voeding	Gezond voedsel verbouwen en/of aanbieden	In de structuurvisie wordt ruimte geboden voor het verbouwen van voedsel in het plangebied (bijv. in moestuinen). Hierbij ligt ook relatie met actie burgerschap van G1.

Tabel 2.2 6G's De Suikerzijde

Voor alle alternatieven geldt dat er nadrukkelijk aandacht is voor gezondheid. De planopzet bevat veel elementen waarmee gezondheid wordt gestimuleerd (zoals veel ruimte voor bewegen). De beoordeling is daarom positief (+).

Groene leefomgeving

Op advies van de commissie m.e.r. is er een aanvulling op de MER opgesteld. Hierin is onder andere het thema groene leefomgeving behandeld. In de afbeelding hieronder volgt een overzicht van de groenblauwe structuren in het plangebied.



Afbeelding 2.2 Groenblauwe structuren



Voor De Suikerzijde is gekozen voor een robuuste groene invulling in de openbare ruimte. Dit groene raamwerk is onderdeel van alle MER-alternatieven. De beoordeling is daarom positief (+).

#### Geluid

Op advies van de commissie m.e.r. is er een aanvulling op het MER. Hierin is onder andere het thema geluid behandeld. In het kader van geluid afkomstig van wegverkeer is gekeken naar effecten van drie maatregelen op eerstelijns bebouwing: het verlagen van de maximumsnelheid, het aanbrengen van stiller asfalt en het verplaatsen van de rooilijn met 5 meter naar achteren. De onderzochte maatregelen leiden tot een afname van de geluidsbelasting.

In het kader van geluid afkomstig van railverkeer is gekeken naar twee maatregelen op eerstelijns bebouwing: het toepassen van raildempers en gecombineerd met een twee meter hoog geluidscherm. De onderzochte maatregelen leiden tot een afname van de geluidsbelasting op gevels van nieuwe woningen in het plangebied.

#### Bodem, water, landschap, cultuurhistorie, archeologie en natuur

Uit het onderzoek voor deze criteria blijkt dat de effecten vooral worden veroorzaakt door het ruimtebeslag. De effecten op grondbalans, landschap, cultuurhistorie, archeologie en beschermde soorten zijn negatief (-). De effecten op waterkwantiteit en NNN zijn beperkt negatief (0/-). Er zijn ook positieve effecten vanwege verbetering van de bodemkwaliteit en waterkwaliteit en het aanleggen van een nieuw SES-gebied (0/+).

#### Duurzaamheid

Het bouwen van woningen leidt tot meer energievraag, maar de energiesystemen kunnen hier goed op inspelen. Het effect is beperkt positief (0/+). Meer woningen zorgt voor relatief meer verharding en bebouwing, waardoor klimaatrisico's als hittestress en wateroverlast toenemen. Ook is het aantal woningen bepalend voor hoeveel mensen in gebied met een overstromingsrisico komen te wonen. Om deze reden is Alternatief Laag beoordeeld als positief (+), alternatief Midden als beperkt positief (0/+) en Alternatief Hoog als Neutraal (0).

#### Duurzaamheid – circulariteit

Op advies van de commissie m.e.r. is er een aanvulling geweest op het MER. Hierin is onder andere het thema duurzaamheid - circulariteit behandeld. Er is gekeken naar drie criteria die relevant zijn om circulariteit te beoordelen: het hergebruik van grondstoffen, duurzaam/circulair waterbeheer en afvalstromen.

#### *Grondstoffen*

Bij de ontwikkeling van woningbouwlocaties is in toenemende mate te zien dat er naar wordt gestreefd de locatieontwikkeling met een gesloten grondbalans tot stand te brengen. De gemeente kan als grondeigenaar selecteren wie erop mag bouwen en daarbij sturen op circulair bouwen. Momenteel zijn circulaire meetregelen nog relatief duur, maar de kosten dalen en daarmee wordt de inzet van circulaire materialen in De Suikerzijde steeds kansrijker.

#### *Water*

In de planvorming is nadrukkelijk aandacht besteed aan waterkringlopen. Met name in de grote parken is veel ruimte voor groen en kan het water afkomstig uit de wijk vastgehouden worden en langzaam infiltreren. Het vastgehouden water biedt verkoeling tijdens warmere en drogere dagen. Ook de lanen bieden door de aanwezigheid van wadi's ruimte om water te bergen.

#### *Afval*

Afval wordt gemeentebreed ingezameld en verwerkt en het afvalbeleid maakt weinig onderscheid naar wijken. In een gebiedsontwikkeling zoals De Suikerzijde zijn er weinig tot geen mogelijkheden voor locatiespecifiek afvalbeleid.

Voor de gemeente Groningen is circulariteit nog een relatief nieuw beleidsthema en dit thema moet de komende tijd nog verder worden concreetiseerd. Omdat er nog geen concrete voornemens zijn benoemd worden de effecten van de drie alternatieven beoordeeld als neutraal (0).

#### Samenvatting beoordeling

In de tabel hieronder zijn de effecten van het MER en de aanvullingen weergegeven, inclusief nieuwe toetsingscriteria voortkomend uit de aanvullingen (vetgedrukt).

Beoordelingscriterium	Alternatief Laag (2.500) zonder station	Alternatief Midden (3.750) zonder station	Alternatief Hoog (5.000) zonder station	Alternatief Hoog (5.000) met station	Alternatief Hoog (5.000) met station en geluidmaatr.
<b>Verkeer en vervoer</b>					
Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer	-	-	-	-	-
Bereikbaarheid langzaam verkeer + OV	+	+	+	++	++
Verkeersveiligheid	-	-	-	-	-
<b>Leefomgevingskwaliteit</b>					
Verkeerslawaai	0/-	-	-	- / -	-
<b>Trillingen railverkeer</b>	0	0	0	0	0
Industrielawaai	-	-	-	-	-
Geurhinder	0	0	0	0	0
Luchtkwaliteit	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-
Externe veiligheid	-	-	-	-	-
Gezondheid	0/-	-	-	- / -	-
<b>Gezondheid – G6 kernwaarden</b>	+	+	+	+	+
<b>Groene leefomgeving</b>	+	+	+	+	+
<b>Bodem en water</b>					
Bodemkwaliteit	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+
Grondbalans	-	-	-	-	-
Grondwaterkwantiteit	0	0	0	0	0
Oppervlaktewaterkwantiteit	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-
Grond- en oppervlaktewaterkwaliteit	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+
Waterketen, riolering, afkoppeling	0	0	0	0	0
<b>Landschap cultuurhistorie en archeologie</b>					
Landschap	-	-	-	-	-
Cultuurhistorie	-	-	-	-	-
Archeologie	-	-	-	-	-
<b>Natuur</b>					
Gebiedbescherming: Natura 2000	0	0	0	0	0
Gebiedbescherming: NNN	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-
Gebiedbescherming: SES	+	+	+	+	+
Soortenbescherming	-	-	-	-	-
<b>Duurzaamheid</b>					
Energietransitie	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+
<b>Energieleverend</b>	+	+	+	+	+
<b>Energieleverend plus tijdelijke opwekking</b>	++	++	++	++	++
<b>Circulariteit</b>	0	0	0	0	0
Klimaatadaptatie	+	0/+	0	0	0

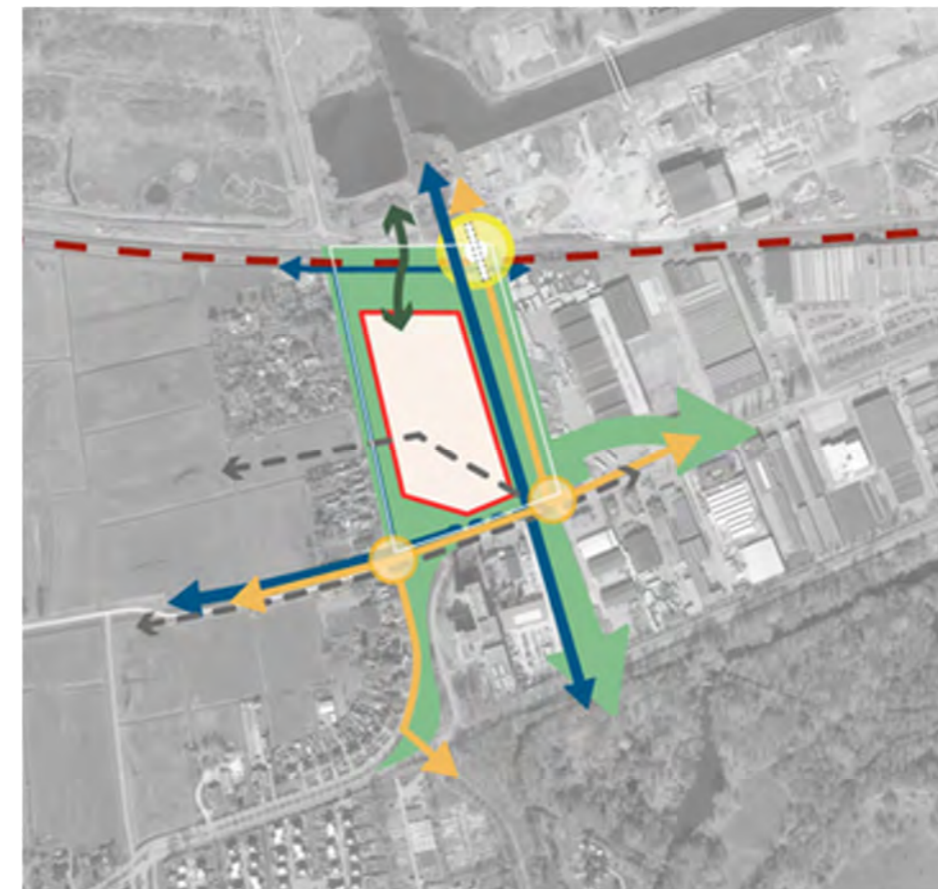
Voorkeursalternatief

Uit de effectenanalyse blijkt dat het verschil in effecten tussen de 3 onderzochte alternatieven gering is. Op grond daarvan kiest de gemeente als voorkeursalternatief voor De Structuurvisie het Alternatief Hoog. Uit de effectanalyse van het MER blijkt dat ook het verkeer in Alternatief Hoog goed verdeeld wordt, waardoor ook de milieuhinder wordt verdeeld. Bij de uitwerking van de locatie DCP kan de gemeente sturen op het beperken van de milieuhinder op een klimaatadaptieve inrichting.

**2.3 Locatie DCP**

In 2023 heeft BAT Niemeyer voorgoed haar deuren gesloten van haar twee vestigingen in Groningen. Deze structuurvisie gaat alleen in op de locatie aan de Peizerweg. Deze locatie biedt namelijk een aantal kansen voor de toekomstige ontwikkeling van het nieuwe stadsdeel De Suikerzijde.

De locatie DCP is ongeveer 5 hectare groot. Het plangebied van De Structuurvisie wordt hiermee vergroot naar ongeveer 165 hectare. De locatie DCP heeft daarmee een fysieke omvang van ongeveer 3% van het totale plangebied.



Afbeelding 2.3 locatie DCP

Het maken van verbindingen staat centraal in de locatie DCP. Verschillende typen verbinden uit alle windrichtingen komen hier samen. De locatie DCP speelt een belangrijke rol in het verknopen en continueren van zowel natuurlijke groen/blauw structuren als fiets- en autoverbindingen.

Om een sterke verbinding tussen oost en west te garanderen, worden de volgende planonderdelen voorgesteld:

- Onderzoek naar alternatieve ontsluiting De Suikerzijde zuid via de Peizerweg.
- Prominente entree De Suikerzijde zuid in plaats van entree tussen private percelen.
- Doorgaande fietsroute Hoogkerk – De Suikerzijde zuid – stationskwartier Groningen.
- Langs deze fietsroute meer ruimte voor het uitbouwen van de hoofdgroenstructuur en het verbinden van het Stadspark met Ruskenveen.

Om een sterke verbinding tussen noord en zuid te garanderen, worden de volgende stappen voorgesteld:

- Onderdoorgang spoor om verbindingen groen, water en ecologie mogelijk te maken en te versterken.
- Ruimte voor een wandel- en fietsroute vanaf het voorterrein naar de Peizerweg en op stedelijk niveau van Vinkhuizen via het Stadspark naar Groningen Zuid.
- Verbreden en verstevigen van de bestaande watergang met groene oevers, als een aantrekkelijke verbinding tussen mens en dier. Dit geldt ook voor de waterverbinding langs deze route.

## 3 Analyse milieuaspecten

### 3.1 Inleiding

Uit het MER uit 2020 bleek dat er geen significante verschillen zijn aangetoond tussen de drie alternatieven Laag, Midden en Hoog. Om die reden kiest de gemeente als voorkeursalternatief voor Alternatief Hoog. In deze analyse van de milieueffecten wordt dan ook gekeken naar de effecten op Alternatief Hoog. De twee andere alternatieven worden buiten beschouwing gelaten.

### 3.2 Verkeer en vervoer

#### Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer

Door de ontwikkeling zal op een viertal locaties de verkeersafwikkeling verslechteren als gevolg van de toename van het aantal verkeersbewegingen:

- De rotonde Johan van Zwedenlaan – Hoendiep.
- Het rotondecomplex Aansluiting A7 Hoogkerk.
- Het Kruispunt Atoomweg – Hoendiep- Energieweg-oost.
- De Peizerweg, ter hoogte van het Woonforum.

Er zal geen sprake zijn van een extra verkeersaantrekkende werking, omdat het aantal woningen gelijk blijft.

In de uitbreiding van De Structuurvisie wordt onderzocht of de toekomstige hoofdontsluiting De Suikerzijde-Zuid anders kan worden vormgegeven. Als het oostelijke deel van de hoofdontsluiting zich naar het noorden verplaatst, zal dit voor het in het MER beschreven knelpunt Peizerweg en Aansluiting A7-Hoogkerk geen gevolgen hebben. Het verkeer zal immers nog steeds van dezelfde toegangswegen gebruik maken. De lengte van de ontsluitingswegen nemen niet toe, ook is geen sprake van een andere kruispuntvorm op de aansluiting met de Peizerweg. Hierdoor is naar verwachting geen sprake van andere routekeuzes dan in de eerder onderzochte varianten. De uitbreiding van het plangebied zal dus niet leiden tot een verandering van verkeersintensiteiten op het omliggende wegennet. De bereikbaarheid zal hierdoor ook niet veranderen.

Het effect blijft beoordeeld als negatief (-).

#### Bereikbaarheid langzaam verkeer en OV

In de uitbreiding van De Structuurvisie wordt een tweede noord-zuid fietsverbinding gecreëerd onder het spoor Groningen-Leeuwarden door. Deze extra verbinding resulteert in een fijnmaziger fietsnetwerk in de Westflank, wat een meerwaarde heeft voor het fietsverkeer, niet alleen vanuit De Suikerzijde, maar ook voor de omliggende wijken in noord-zuidrichting (bijvoorbeeld Vinkhuizen – Martini ziekenhuis – via Stadspark).

De effecten van de nieuwe fietstunnel is een extra positief effect, maar niet dusdanig groot dat de beoordeling in het MER nog positiever uitvalt.

Voor de bereikbaarheid met het openbaar vervoer verandert er niets met de uitbreiding van De Structuurvisie, omdat de verbindingen door de locatie DCP geen meerwaarde hebben voor het openbaar vervoernetwerk.

Het effect blijft beoordeeld als positief (+) in de situatie zonder station en sterk positief (++) in de situatie met station.

#### Verkeersveiligheid

Het fietsverkeer zal bij de nieuwe fietsroute het spoor kruisen op een ongelijkvloerse kruising. Dit is positief in het kader van verkeersveiligheid. De kruising met de Peizerweg kan naar verwachting verkeersveilig worden ingericht. De effecten van de nieuwe fietstunnel zijn niet dusdanig groot, vergeleken met de totale toename van het gemotoriseerde verkeer binnen De Suikerzijde, dat de beoordeling in het MER positiever uitvalt.

Het effect blijft beoordeeld als negatief (-).

### 3.3 Leefomgevingskwaliteit

#### Verkeerslawaaai

De nieuwe plek van de ontsluitingsweg zal naar verwachting minder negatief effect hebben de omliggende bestaande woningen van de Peizerbocht, omdat er een grotere afstand tot de gevel van de woningen aangehouden kan worden.

Wel moet rekening gehouden worden met de gewijzigde geluidscontouren van de nieuwe weg bij de verdere ontwikkeling van de woonvlekken.

Het effect blijft beoordeeld als sterk negatief (- -) in de situatie zonder station en negatief (- -/) in de situatie met station en negatief (-) in de situatie met station en geluidwerende maatregelen.

#### Trillinghinder railverkeer

De locatie DCP ligt minimaal even ver van het spoor als het oorspronkelijke plangebied van De Suikerzijde. Er zullen geen extra negatieve effecten optreden.

Het effect blijft beoordeeld als neutraal (0).

#### Industrielawaai

Gezien de beperkte grootte van de locatie DCP ten opzichte van het oorspronkelijke plangebied worden geen extra negatieve effecten verwacht. De locatie DCP ligt namelijk verder van de geluidzone industrielawaai. Wel komt het gebied dicht bij de bedrijvigheid aan de Peizerweg te liggen, maar dit zal niet leiden tot extra negatieve effecten, omdat nog steeds voldaan wordt aan de richtafstanden in het kader van milieuzonering.

Het effect blijft beoordeeld als negatief (-).

#### Geurhinder

In lijn met De Structuurvisie zal de beoogde ontwikkeling naar verwachting geen geurhinder buiten het plangebied veroorzaken, omdat er geen nieuwe geurhinder gevende activiteiten worden toegevoegd. Daarnaast ligt de locatie DCP verder van de geurhindercontouren van bestaande bedrijven dan het oorspronkelijke plangebied.

Het effect blijft beoordeeld als neutraal (0).

#### Luchtkwaliteit

De uitbreiding van het plangebied zal niet leiden tot een verandering van verkeersintensiteiten op het omliggende wegennet. Er wordt gebruik gemaakt van dezelfde ontsluitingsrichting als in het oorspronkelijke plangebied. Er zullen daarom geen extra negatieve effecten optreden.

Het effect blijft beoordeeld als beperkt negatief (0/-).

#### Externe veiligheid

De locatie DCP komt niet dichterbij te liggen dan het oorspronkelijke plangebied ten opzichte van de risicobronnen de N370 en de spoorlijn Groningen – Sauwerd. Het oorspronkelijke plangebied ligt in de risicocontour van de aardgasleiding die van noord naar zuid door het plangebied loopt. De locatie DCP komt aan de westzijde ook in de risicocontour van deze aardgasleiding te liggen, maar de negatieve effecten worden naar verwachting niet groter.

Het effect blijft beoordeeld als negatief (-).

#### Gezondheid

De verkeerstoenames als gevolg van het voornemen uit De Structuurvisie zullen gevolgen hebben voor de milieugezondheidskwaliteit van bestaande woningen. Drukke wegen, spoorlijnen en omliggende industrieterreinen zullen gevolgen hebben voor de milieugezondheidskwaliteit van nieuwe woningen. Verkeerslawaaai is het meest bepalend voor milieugezondheidskwaliteit. De uitbreiding van De Structuurvisie zal geen extra effect opleveren, omdat de totale verkeersstromen naar verwachting niet zullen veranderen.

Het effect blijft beoordeeld als sterk negatief (- -) in de situatie zonder station (want: extra verkeer) en als negatief (-) in de situatie met station.

#### Gezondheid – G6 kernwaarden

Met de uitbreiding van het plangebied verandert er niets aan de 6 G's. De G6 kernwaarden zijn gericht op de bevordering van gezondheid en zijn ook hier van kracht.

Het effect blijft beoordeeld als positief (+).

#### Groene leefomgeving

Voor De Suikerzijde is gekozen voor een robuuste groene invulling in de openbare ruimte. Ook bij de uitbreiding van het plangebied wordt hier gevolg aan gegeven. Er komt potentieel extra ruimte voor groen, maar gezien de beperkte grootte van de locatie DCP ten opzichte van het oorspronkelijke plangebied, zal dit niet tot extra positieve effecten leiden op het niveau van De Structuurvisie.

Het effect blijft beoordeeld als positief (+).

### 3.4 Bodem en water

#### Bodemkwaliteit

Ter plaatse van de locatie DCP is wel sprake van bestaande bodemverontreiniging. In 2006 heeft op deze locatie een bodemsanering plaatsgevonden, maar er is restverontreiniging achtergebleven in de wegberm aangrenzend aan de locatie en in een sleuf waarin twee hogedrukgasleidingen hebben gelegen. Geconcludeerd kan worden dat de aangepaste Structuurvisie ertoe zal leiden dat de bodemkwaliteit in het plangebied geschikt wordt gemaakt voor de beoogde functies en zal indien nodig bodemsanering plaatsvinden. Ten opzichte van de referentiesituatie zal de bodemkwaliteit daardoor mogelijk verbeteren. Er is geen kans op nieuwe verontreinigingen als gevolg van nieuwe bedrijvigheid.

Het effect blijft beoordeeld als beperkt positief (0/+).

#### Grondbalans

De ontwikkeling in de uitbreiding van het plangebied ligt onvoldoende vast om daar een grondbalans voor op te stellen. De kans is aanwezig dat niet met een gesloten grondbalans gewerkt kan worden. Gezien de geringe grootte van de locatie DCP ten opzichte van het totale plangebied zal dit niet leiden tot extra negatieve effecten.

Het effect blijft beoordeeld als negatief (-).

#### Grondwaterkwantiteit

Er zal naar verwachting geen verandering plaatsvinden in het grondwaterpeil.

Het effect blijft beoordeeld als neutraal (0).

#### Oppervlaktewaterkwantiteit

Op dit moment is nog niet bekend wat de precieze invulling zal zijn van het plangebied. Gezien de al aanwezige verharding op het terrein is het niet te verwachten dat het verhard oppervlak gaat toenemen. Wellicht dat de verharding in die toekomst zelfs gaat afnemen en wellicht kan de locatie DCP een rol spelen in eventuele benodigde veranderingen in het oppervlaktewatersysteem. Bijvoorbeeld als compensatie voor de toename van verharding elders in het plangebied. Er worden geen extra negatieve effecten verwacht.

Het effect blijft beoordeeld als beperkt negatief (0/-).

#### Grondwater- en oppervlaktewaterkwaliteit

Als in de locatie DCP gebruik gemaakt gaat worden van een WKO-systeem en waar het systeem wordt aangelegd, zal op dat moment nader onderzocht moeten worden of er een relatie is tussen het WKO-systeem en mogelijk aanwezige verontreiniging.

Als de locatie DCP ontwikkeld wordt, moeten dezelfde uitgangspunten als die van De Suikerzijde in acht worden genomen om negatieve effecten op de waterkwaliteit te voorkomen. Als de watergang voorzien wordt van natuurvriendelijke oevers, kan de waterkwaliteit er op vooruitgaan.

Het effect blijft beoordeeld als beperkt positief (0/+).

#### Waterketen, riolering en afkoppeling

Indien nodig wordt ook in de locatie DCP een gescheiden rioolstelsel aangelegd.

Het effect blijft beoordeeld als neutraal (0).

### 3.5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

#### Landschap

De uitbreiding van het plangebied heeft geen verdere negatieve effecten op de landschappelijke openheid en verkavelingsstructuur.

Het effect blijft beoordeeld als negatief (-).

#### Cultuurhistorie

In de uitbreiding van het plangebied is geen sprake van het waardevolle systeem van kreekruggen en kreken of van het verkavelingspatroon van de laatmiddeleeuwse ontginning.

Het lint Peizerweg en de Peizerbocht zijn wel aandachtspunten vanuit de cultuurhistorische waardenkaart van de gemeente Groningen. Ontwikkeling van de locatie DCP zal echter naar verwachting niet leiden tot negatieve effecten op deze waarden.

Het effect blijft beoordeeld als negatief (-).

#### Archeologie

Het plangebied is in gebruik geweest als bedrijventerrein. De archeologische verwachtingswaarde is hier laag, omdat de bodem naar verwachting verstoord is. Er zullen geen extra negatieve effecten optreden.

Het effect blijft beoordeeld als negatief (-).

### 3.6 Natuur

#### Gebiedsbescherming Natura 2000

Het plangebied komt met de uitbreiding niet dichtbij Natura 2000-gebieden te liggen. De uitbreiding van het plangebied zal niet leiden tot een verandering van verkeersintensiteiten op het omliggende wegennet. Er zullen geen extra effecten optreden in de vorm van externe werking.

Het effect blijft beoordeeld als neutraal (0).

#### Gebiedsbescherming NNN

De verkeersintensiteit verandert niet ten opzichte van hetgeen dat onderzocht is in het MER. De geluidbelasting op de omliggende NNN-gebieden zal niet toenemen dan wel afnemen.

Het effect blijft beoordeeld als beperkt negatief (0/-).

#### Gebiedsbescherming SES

Er is geen sprake van verandering ten opzichte van de ecologische verbinding uit de Stedelijke Ecologische Structuur (SES) in oost-west en noord-zuid richting. Wel biedt de uitbreiding van het plangebied kansen om deze beoogde ecologische verbindingen verder te versterken en daarmee de verbinding tussen De Suikerzijde en Hoogkerk en het Stadspark verder te versterken. Daarnaast wordt hiermee een knooppunt opgelost, zoals in het SES is aangegeven. Aanbevolen wordt om bij de verdere uitwerking van de locatie DCP nader te onderzoeken hoe dit concreet vormgegeven kan worden.

Het effect blijft beoordeeld als positief (+).

#### Soortenbescherming

Op dit moment is nog niet bekend wat de precieze invulling van het voormalige fabrieksterrein gaat zijn. Indien bij de nadere invulling van het terrein gesloopt, gebouwd of bomen gekapt gaan worden, zal nader onderzoek moeten plaatsvinden. In het kader van soortenbescherming zal dit naar verwachting echter niet leiden tot extra negatieve effecten ten opzichte van de onderzochte situatie.

Het effect blijft beoordeeld als negatief (-).

### 3.7 Duurzaamheid

#### Energietransitie

Indien nodig kan voor de locatie DCP ook gebruik gemaakt worden van een duurzaam energiesysteem. De uitbreiding zal niet leiden tot een extra negatief of positief effect.

Het effect blijft beoordeeld als beperkt positief (0/+).

#### Energieleverend

Door alle ruimte te benutten voor opwekken van duurzame energie wordt een overschot opgewekt. Het uitbreiden van het plangebied verandert niets aan deze doelstelling.

Het effect blijft beoordeeld als positief (+).

#### Energieleverend plus tijdelijke opwekking

Zolang het plangebied van De Structuurvisie nog niet ontwikkeld is, kan gekozen worden voor een tijdelijke opwekking van duurzame energie op gebouwen en braakliggend terrein. De locatie DCP kan hier eventueel ook voor gebruikt worden, maar de precieze invulling is nog niet bekend. Daarom worden er op dit moment geen extra positieve effecten verwacht.

Het effect blijft beoordeeld als positief (+).

#### Circulariteit

Er zijn veel kansen om het plangebied uit De Structuurvisie circulair in te richten en grondstoffen vanaf de start zuinig in te zetten. Circulariteit is nog een relatief nieuw beleidsthema. Er zijn geen concrete voornemens in De Structuurvisie. Datzelfde geldt voor de locatie DCP.

Het effect blijft beoordeeld als neutraal (0).

#### Klimaatadaptatie

Ook in de locatie DCP kunnen voldoende maatregelen getroffen worden om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen. Het risico op overstroming verandert niet met de ontwikkeling van de locatie DCP.

Het effect blijft beoordeeld als beperkt positief (0/+).

## 4 Conclusie

Conclusie van de uitgevoerde validatie is dat de effecten van de uitbreiding van het plangebied met de locatie DCP niet leidt tot relevante verschillen in milieugevolgen ten opzichte van de Structuurvisie De Suikerzijde. De effectbeoordeling en conclusies voor de verschillende aspecten uit het MER veranderen niet. Het MER kan daarom ten grondslag worden gelegd aan locatie DC.

Ondanks dat het niet direct in de concrete score tot uiting komt, is voor diverse onderdelen sprake van (enige) verbetering van de milieusituatie in zowel de locatie DCP zelf als bredere in het gehele structuurvisiegebied. Concreet gaat het om verbetering van de leefomgevingskwaliteit ter plaatse van de Peizerbocht, een fijnmaziger stedelijk fietsnetwerk in de Westflank, verbetering van het oppervlaktewatersysteem en versterking van het SES. Omdat de oppervlakte van locatie DCP relatief klein is ten opzichte van het totale plangebied, verandert de MER-beoordeling van De Suikerzijde als geheel niet. Aanbevolen wordt om bij de verdere uitwerking van de locatie DCP nader te onderzoeken hoe deze aspecten concreet vormgegeven kunnen worden.

