

**CONCEPT**

# De Suikerfabriek een nieuw stadsdeel voor Groningen

Structuurschets juni 2018



# De Suikerfabriek een nieuw stadsdeel voor Groningen

Structuurschets juni 2018





1. De Suikerfabriek	09
2. The Next City	11
3. Opgave	15
4. Uitgangspunten	17
5. Bouwstenen voor het Ruimtelijk Raamwerk	19
6. Ruimtelijk raamwerk & onderdelen	35
7. Bijlagen: plan- en gebiedsaspecten	57

## Bronnen

We hebben in dit document alvast een aantal foto's gebruikt, nog zonder toestemming van de fotograaf. Deze toestemming vragen we voordat deze inspraakversie definitief wordt. Geeft de fotograaf geen toestemming dan zorgen wij voor andere foto's.

Foto linkerpagina: Zicht op de vloeivelden met op de achtergrond de bebouwing van de Peizerweg (Robin van Rootselaar)



In 2008 sloot de Suikerfabriek van Groningen -een markante Groningse verschijning- voorgoed haar deuren. Twee jaar later besloot de gemeente Groningen dit terrein met een rijk industrieel en landschappelijk verleden aan te kopen en kreeg daarmee een unieke uitdaging in handen. Hoe vaak gebeurt het dat een gebied met zo'n omvang (ca. 120 hectare) en zo'n ligging beschikbaar komt voor stedelijke ontwikkeling? De ligging van het huidige terrein ten opzichte van het centrum van de stad is ideaal: de afstand tussen het voorterrein van het Suikerfabriekterrein en de Grote Markt is nog geen twee kilometer.

De initiatieven voor activiteiten op het voorterrein hebben inmiddels al een grote vlucht genomen. Zoals het nu lijkt, zal in 2018 het gehele voorterrein uitgegeven zijn aan tijdelijke huurders en gebruikers die het terrein benutten voor een breed scala aan functies. Nu is het tijd om ook op andere delen van het terrein de ontwikkeling ter hand te nemen. In de binnenstad is de ruimte voor verdere ruimtelijke ontwikkelingen en groei nagenoeg gebruikt. Het Suikerfabriekterrein, in de directe nabijheid van de binnenstad, kan prima voorzien in die behoefte aan ruimte en kan daarmee een belangrijke invulling geven aan de vragen die gesteld zijn in het kader van The Next City: ruimte voor bijzondere woonvormen, werken en recreëren.

## Planproces

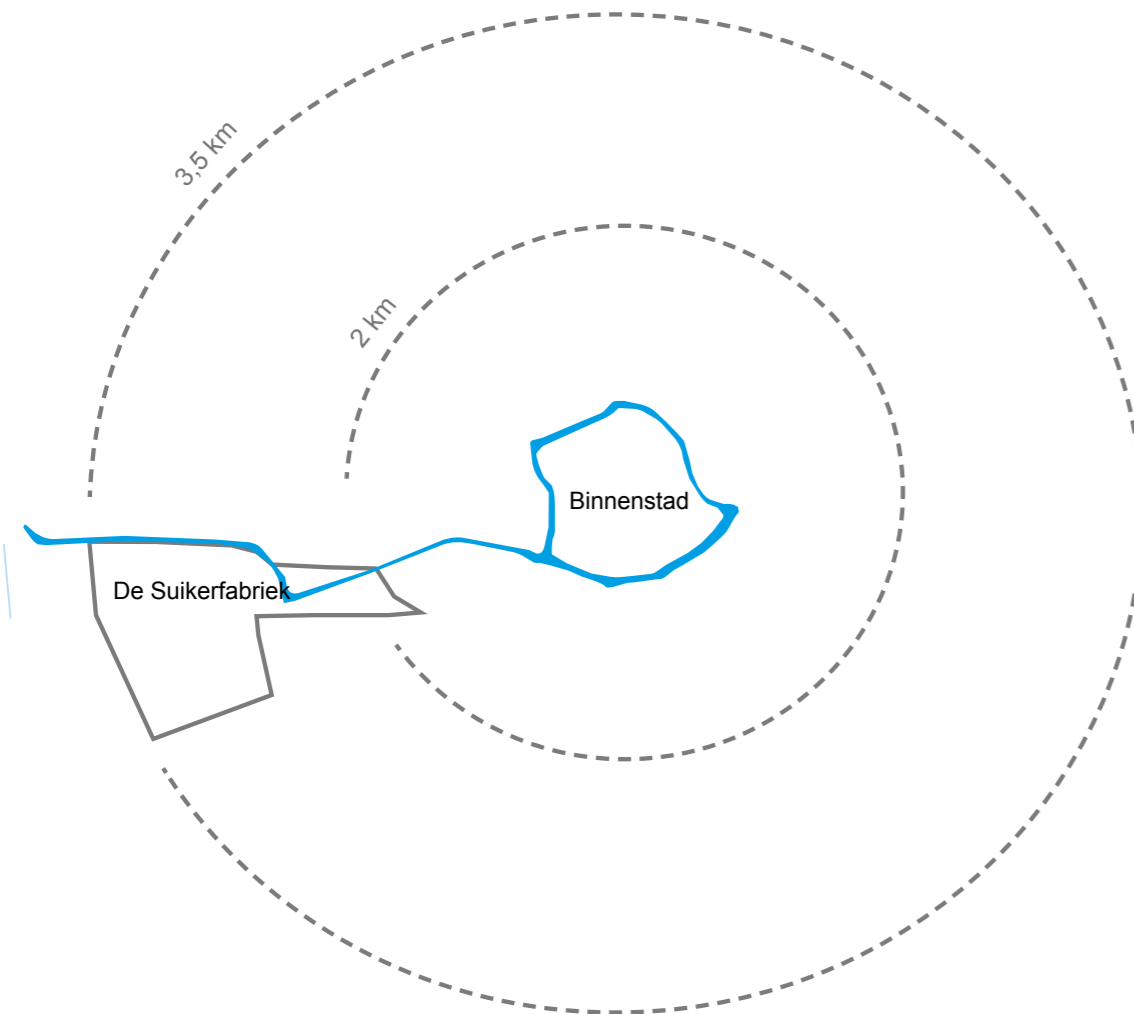
In november 2016 is door de Raad een draaiboek met daarin de ontwikkelstrategie voor het terrein vastgesteld (Nieuwe Energie voor de Suikerfabriek, oktober 2016). Na het vaststellen van het draaiboek met de ontwikkelstrategie is er in 2017 een Uitvoeringsprogramma gemaakt, met "New Sugar" van Delva Landscapes architect en Studio-ninedots als inspiratiedocument. Het Uitvoeringsprogramma is eind 2017 door de Raad vastgesteld.

De volgende stap is het opstellen van deze structuurschets, als kader voor alle volgende uitwerkingsplannen. Veel van wat in deze Structuurschets beschreven wordt, is ontleend aan de hiervoor genoemde stukken. Het plan is geen blauwdruk voor de komende 30 à 40 jaar. Wel bevat het de hoofdprincipes voor de inrichting en ontwikkeling van dit nieuwe stadsdeel van de

gemeente Groningen. Naast die structurerende inrichtingsprincipes wordt de aard en de locatie van de hoofdinfrastructuur aangegeven, evenals de hoofdstructuur waarbinnen verschillende leef-, woon- en werkmilieus kunnen worden ontwikkeld. Op basis van deze richtinggevende uitspraken en keuzes kan de komende jaren verdere invulling worden gegeven aan de ontwikkelingen per deelgebied. Gezien de lange looptijd van de ontwikkeling zijn de opgaven voor het Suikerfabriekterrein thematisch en in hoofdlijnen geduid. Per deelgebied zullen de programma's op het gebied van onder meer wonen (zoals wonen op het water), werken, maatschappelijke voorzieningen, bereikbaarheid en duurzaamheid zijn uitwerking krijgen binnen het raamwerk van deze Structuurschets.

De Structuurschets vormt hiermee de basis voor:

- De uiteindelijk vast te stellen Structuurvisie
- Uitwerking in bestemmingsplannen voor de verschillende deelgebieden
- De milieuonderzoeken ten behoeve van de bestemmingsplannen en de Milieueffectrapportage. Op het Suikerfabriekterrein zullen uiteindelijk tussen de 2.000 en 4.000 woningen gerealiseerd worden. Daarmee is sprake van een MER-plicht. Bij het eerste bestemmingsplan dat voor een deelgebied wordt opgesteld zullen niet alleen de effecten van de realisering daarvan milieutechnisch moeten worden beoordeeld, maar ook het effect van de invulling van het totale gebied. In de Nota Reikwijdte en Detailniveau 2018 is uitgewerkt op welke wijze dat milieuonderzoek uitgevoerd gaat worden.



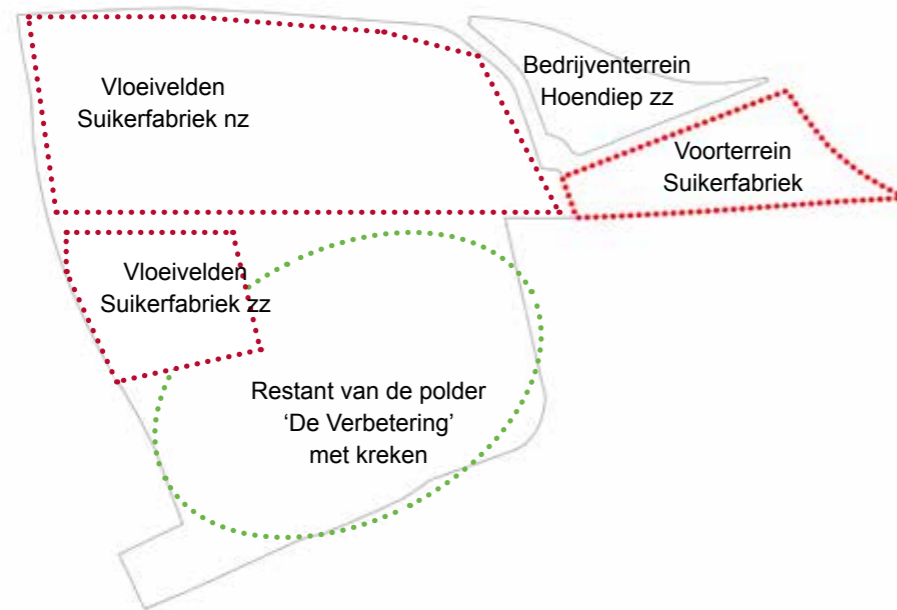
Afstand tot de binnenstad



- Legenda
1. De Held
  2. Vinkhuizen
  3. Het Westpark
  4. Suikerfabriek Hoogkerk
  5. Hoogkerk, historische kern
  6. Johan van Zwedenlaan
  7. Hoendiep
  8. Bedrijventerrein Hoendiep
  9. EnCeHa terrein
  10. Zeeheldenbuurt
  11. Westelijke ringweg
  12. Voormalig Zeefgebouw
  13. Bedrijventerrein Peizerweg
  14. HOV-as
  15. Stadspark
  16. Peizerweg (voorheen: Drentsche Laan)
  17. Hunsingolaan
  18. De Buitenhof
  19. A7/Zuidelijke ringweg
  20. Transferium Hoogkerk
  21. Natuurgebied, de Onlanden
  22. De Ruskenveense plas
  23. Spoorlijn Groningen- Leeuwarden
  24. Spoorlijn Groningen-Delfzijl
  25. Polder de Verbetering
  26. Noordelijke Vloevelden
  27. Zuidelijke Vloevelden
  28. Archeologisch monument, de Hegevier
  29. Fietspad door polder de Verbetering
  30. Binnenstad
  31. Busknooppunt Westerhaven



# 1 De Suikerfabriek



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

**In 1914 werd op een groot terrein ten westen van de stad Groningen de 'Friesch-Groningsche Coöperatieve Beetwortelsuikerfabriek' opgericht. De fabriek werd gedeeltelijk aangelegd, bij en op de Middeleeuwse polder 'De Verbetering'. Na de Tweede Wereldoorlog werd het fabriekscapulex vele malen gemoderniseerd en werden met name de vloevelden uitgebreid in westelijke richting. De fabriek zou uitgroeien tot een van de grootste en modernste suikerfabrieken in Nederland.**

Tot begin jaren vijftig van de vorige eeuw geschiedde de aanvoer van de bieten nog voor een belangrijk deel over het water (Hoendiep) en via het spoor. De fabriek was via eigen fabrieksspoorlijnen aangesloten op de spoorweg Groningen-Leeuwarden. Ten westen van het eigenlijke fabrieksterrein werden grote vloevelden aangelegd; deze werden gebruikt als bezinkbassins waarin afvalwater werd gepompt. Door een aanpassing van het suikermarktbeleid door de Europese Unie, waarbij het suikerbietenquotum werd verlaagd, besloot Cosun (daarvoor Suikerunie) in januari 2008 tot onmiddellijke sluiting van de fabriek. Slechts de oude schoorsteen, het suikerdepot en het zeefgebouw mochten blijven staan; de rest werd gesloopt. De grond werd aangekocht door de gemeente Groningen.

Het Suikerfabriekterrein ligt aan de westkant van de binnenstad van Groningen. Het gebied wordt begrensd door Hoendiep- Westelijke Ringweg- Johan van Zwedenlaan- Peizerweg. Maar voor de ontwikkeling van dit terrein willen we verder kijken dan het terrein alleen. Het is onze ambitie om met de ontwikkeling van het Suikerfabriekterrein een plus te organiseren voor de gehele westflank van de stad. Dat geldt voor de toegevoegde waarde die het terrein zelf zal gaan hebben, maar dat geldt ook voor de betekenis die het kan krijgen voor en de verbindingen die kunnen worden gelegd met de omringende stadsdelen: binnenstad, het EnCeHa-terrein, de Zeeheldenbuurt, binnenstad-west, bedrijventerrein Hoendiep, bedrijventerrein Peizerweg, Stadspark, Buitenhof en Hoogkerk.

Het voorterrein is het voormalige fabrieksterrein van de Suiker Unie waar het productieproces plaatsvond. Het terrein is grotendeels verhard. Het fabrieksterrein omvat ook de voormalige locaties van de bietenontvangst (noordoostelijk deel), parkeerterrein met portiersloge (zuidoostelijk deel), productielocatie (middelste deel) en opslagterrein (westelijke deel). De deellocatie heeft een oppervlakte van circa 15 hectare.

Plannen voor een definitieve invulling van het Suikerfabriekterrein waren er in 2010 nog niet. Om toch de Stad de kans te geven van deze ontwikkelingsmogelijkheid te profiteren, besloot de gemeente al snel een prijsvraag uit te schrijven voor een tijdelijke invulling van het voorterrein. De stad reageerde enthousiast en een stroom van ideeën kwam los. Het terrein sprak tot de verbeelding! Maar de praktijk was weerbarstig. De ideeën bleken – hoe inventief en creatief ook – lastig uitvoerbaar. Uiteindelijk is het tijdelijk gebruik toch van de grond gekomen. Op het Voorterrein zijn initiatieven gestart die als kwartiermaker kunnen werken voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied, waaronder EM2 The Barn, Rebel Rebel Hostel en De Wolkenfabriek.

Niet alle delen van het vrm. fabriekseigendom waren voor de suikerproductie in gebruik genomen. Grote delen van de voormalige Polder 'De Verbetering' bevatten dan ook nog steeds de Middeleeuwse polderverkaveling, alsook het nog resterende reliëf van de prehistorische krekensstructuur ter plaatse.

# THE NEXT CITY

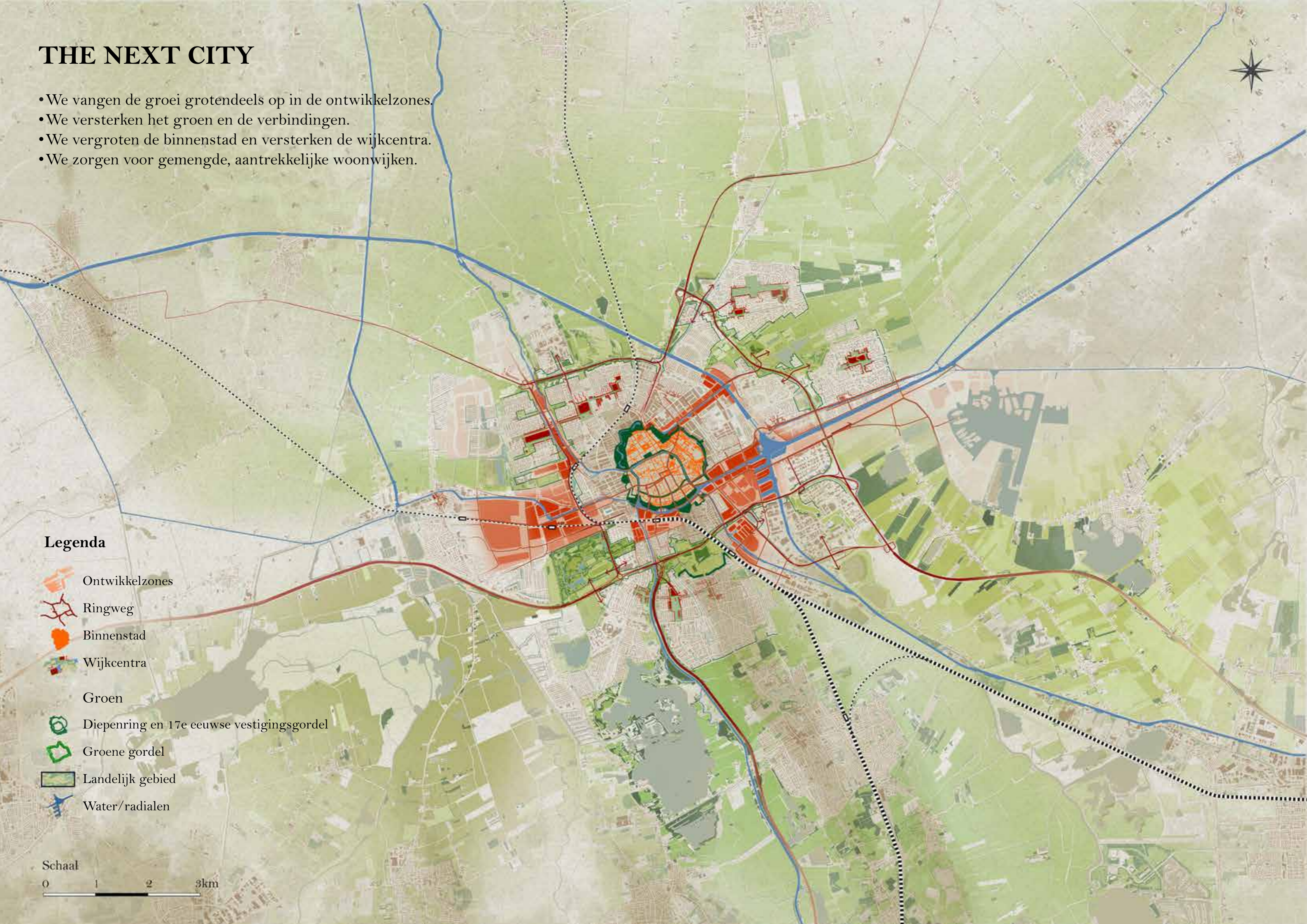
- We vangen de groei grotendeels op in de ontwikkelzones.
- We versterken het groen en de verbindingen.
- We vergroten de binnenstad en versterken de wijkcentra.
- We zorgen voor gemengde, aantrekkelijke woonwijken.

## Legenda

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

Schaal

0 1 2 3km



## 2 the Next City



Op weg naar een nieuwe omgevingsvisie. Het zgn. koersdocument

Vooruitlopend op de gemeentelijke herindeling per 1 januari 2019 werken wij aan een omgevingsvisie voor de gehele gemeente. In de omgevingsvisie maken wij strategische keuzes voor de toekomstige ontwikkeling van de stad, met het oog op de groei van Groningen en met het accent op de fysieke leefomgeving.

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

De oververhitte woningmarkt zorgt voor een tekort aan passende woningen. Er zijn in Groningen te weinig woningen om iedereen die dat wil een plek in de gemeente aan te kunnen bieden. De komende decennia moeten er 20.000 nieuwe woningen gebouwd worden, vooral in de bestaande stad. Daarbij houden wij vast aan het ontwerpprincipes van de compacte stad. De woningbouwopgave programmeren we voor twee derde in de bestaande stad. Zo houdt Groningen een kleine footprint en blijft de leefkwaliteit op peil. We koesteren het landelijk groen en kiezen voor verdichting en voor de transformatie van voormalige bedrijventerreinen en industriegebieden in de bestaande stad. Het terrein van de voormalige Suikerfabriek leent zich dus uitstekend voor de beoogde ontwikkeling van een compacte stad.

Uitgangspunten van de Omgevingsvisie zijn:

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

We transformeren huidige of voormalige bedrijventerreinen (geleidelijk) tot gemengde stedelijke gebieden met een mix van wonen, werken en voorzieningen. In de Omgevingsvisie geven we daarom prioriteit aan de ontwikkeling van het Suikerfabriekterrein tot een nieuw en compleet stadsdeel, waarbij verbinding, ruimtelijke kwaliteit, leefklimaat en duurzaamheid (energieneutraal, aardgasloos en klimaatbestendig) voorop staan.

Waar staan we in het proces van the Next City?

Status: het is een ontwerp-omgevingsvisie. De inspraakrondes hebben plaatsgevonden. Voor de zomer van 2018 zal de visie in het college behandeld worden. In september staat de visie op de agenda voor de gemeenteraad.

# Faciliteren groei van de stad

- Groningen blijft een compacte stad. De groei vangen we grotendeels op in de bestaande stad door te verdichten in ontwikkelzones zodat het buitengebied open, landelijk en groen blijft.
- Deze ontwikkelzones liggen aan eeuwenoude waterwegen die stad en regio verbinden.
- De ontwikkelzones gebruiken we ook om de wijken eromheen met elkaar en met de stad te verbinden.
- Bestaande kwaliteiten als het water, onderliggend landschap en bijzondere gebouwen geven de ontwikkelzones karakter en identiteit.
- Ook verdichten we rond wijkcentra en stations.
- Bij verdichting is leefkwaliteit, de menselijke maat en een mix van wonen, werken en verblijven het uitgangspunt.

## Legenda

-  De binnenstad groeit
-  Ontwikkelzones en overige te ontwikkelen gebieden
-  Ontsluiting van de ontwikkelzones
- Stedelijkheid
  -  Hoge dichtheid
  -  Gemiddelde dichtheid
  -  Lage dichtheid
-  Kwaliteit van het water benutten
-  Identiteitsdragers in de zones
-  Bestaande en nieuwe stations

Schaal

0 1 2 3km



1. We hebben 20.000 woningen nodig en voorzien een groei van 15.000 banen. Het opvangen van die groei is een enorme opgave. We houden vast aan de compacte stad en vangen de groei voor twee derde deel op in (binnen)stedelijk gebied.
2. Voorzieningen (o.a. sport, cultuur) groeien mee met de stad en sluiten aan bij de specifieke behoefte in de wijken. Het is noodzakelijk te investeren in het transformeren en bijbouwen van onderwijsvoorzieningen om de groei op te vangen.
3. We houden vast aan één centrum. De binnenstad wordt wel groter. Belangrijke (groot)stedelijke voorzieningen komen zoveel mogelijk in of nabij de verruimde binnenstad. We pakken de noordwand van de Grote Markt aan.
4. De ontwikkelzones, stedelijke knooppunten en wijkcentra zijn dé plekken waar we gaan verdichten. We zien vooral kansen in het transformeren van huidige of voormalige bedrijventerreinen tot gemengde woonwerkgebieden.
5. In onze wijken en op verouderde werklocaties mengen we woningen en voorzieningen met bestaande en nieuwe werkgelegenheid. Binnen dergelijke gebiedsniveaus is differentiatie mogelijk en geven we ruimte voor nieuwe (woon-) werkmilieus.
6. In de wijken zetten we in op meer aanbod aan sociale huurwoningen, huurwoningen voor middeninkomens en koopwoningen. Daarnaast spreiden we sociale huurwoningen meer over de stad.

De omgevingsvisie is een belangrijke leidraad voor de ontwikkeling van het Suikerfabriekterrein. De omgevingsvisie is bondig samengevat in de top 12 keuzes voor de stad. Alle keuzes (met uitzondering van 12) hebben directe betekenis voor de ontwikkeling van het Suikerfabriekterrein.

7. We zetten gericht in op fysieke maatregelen die participatie, ontmoeting, sociale contacten en gezond gedrag in de wijken stimuleren. We verbinden de noordelijke wijken beter met de stad, versterken de wijkcentra en geven een nieuwe impuls aan de wijkvernieuwing.
8. We geven meer ruimte aan groen en leefruimte in de straat. Openbare ruimte is openbaar. Het is daarom niet langer vanzelfsprekend dat de auto de eerste rechten heeft op het gebruik van de openbare ruimte.
9. We versterken het groen en verbinden stad en regio. We gaan ons groen en water beter bereikbaar en beleefbaar maken. We houden het landelijk gebied groen open. Door vergroenen van de stad en het versterken van het water maken we onze gemeente klimaatadaptiever.
10. Nieuwbouw en bestaande bouw worden op termijn aardgasloos en energieneutraal. Voor duurzame energieopwekking zetten we in op 'zonneparken op land, grote windmolens op zee'. Als opmaat naar een emissieloze mobiliteit in de binnenstad is de totale bevoorrading van de binnenstad in 2025 emissieloos.
11. De groei van het Openbaar Vervoer maakt dat we moeten nadenken over nieuwe overstapplaatsen, bijvoorbeeld op plekken als de Friesestraatweg, het Suikerfabriekterrein en/of Hoogkerk.
12. We zetten opnieuw in op een snellere verbinding Randstad-Groningen-Hamburg.



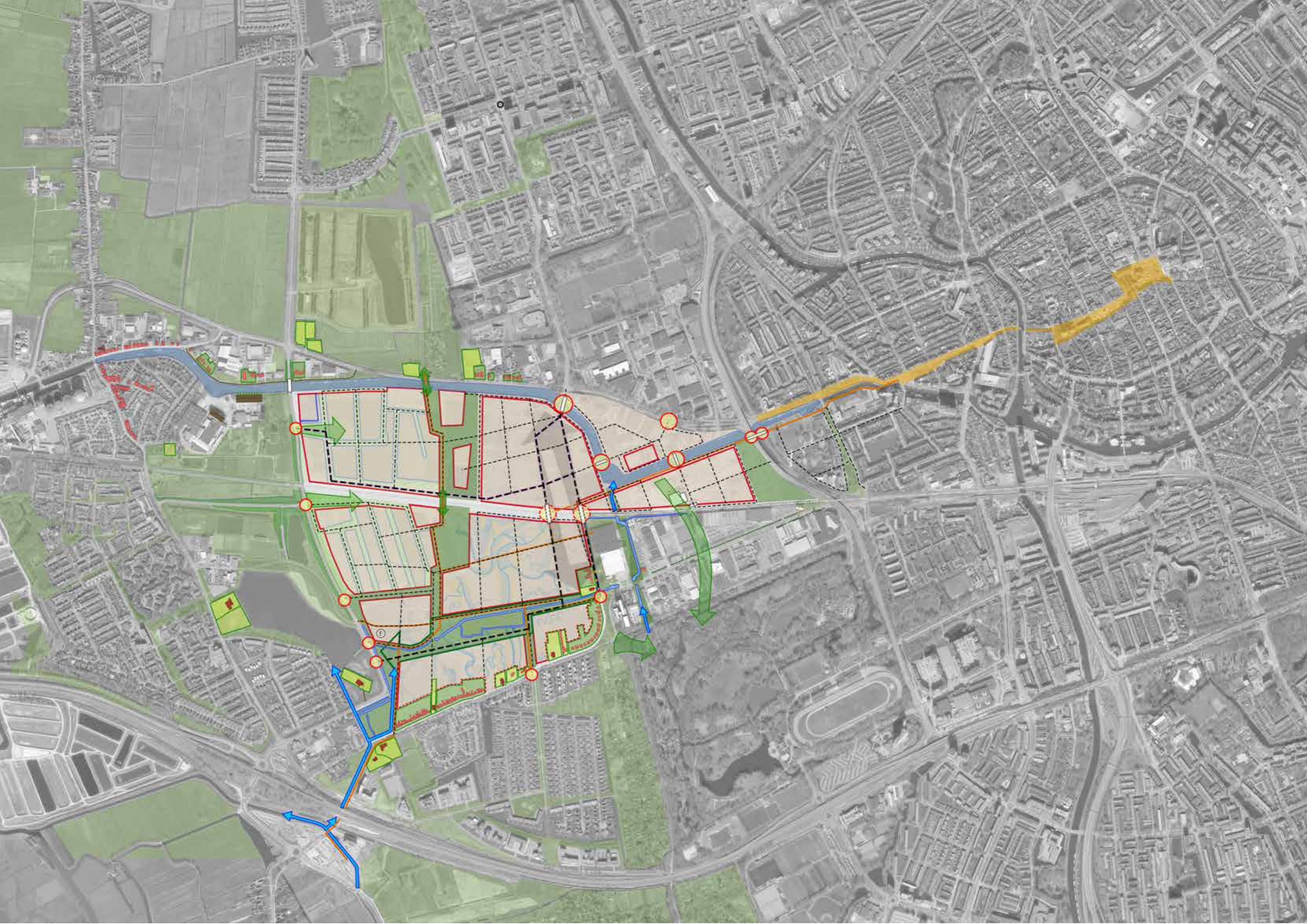
## 3 Opgave

---

In 2010 kozen wij nog voor een tijdelijke invulling van het Suikerfabriekterrein. Maar de tijden zijn veranderd. Nu is er de noodzaak te borgen dat de stad voldoende woningen aan haar bestaande en nieuwe bewoners kan aanbieden. Daar is de ontwikkeling van het Suikerfabriekterrein voor permanent gebruik heel belangrijk voor. Het Suikerfabriekterrein is in de Ontwerp Omgevingsvisie Next City daarom nadrukkelijk aangewezen als een ontwikkelzone waarbinnen nieuwe woningen gebouwd kunnen worden.

Op het Suikerfabriekterrein is ruimte voor 2.000 tot 4.000 woningen (exclusief Hoendiep ZZ), waarbij de stedelijkheid en dichtheid richting de Binnenstad het hoogst zal zijn. Woningbouw is een belangrijke drager voor het gebied, maar de opgave reikt verder. Wij willen het gehele Suikerfabriekterrein ontwikkelen tot een levendig stuk stad waar geïntegreerd gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. We willen het gebied betekenis geven voor mensen die er wonen, maar ook voor de omliggende wijken en de stad als geheel. Verbindingen met andere stadsdelen zijn daarom van essentieel belang. Wonen, werken en ontspanning worden hier met elkaar verweven.

Werken wordt steeds minder afhankelijk van plaats en tijd. Werken aan huis, werken in de buurt, werken op verschillende plekken: het gebeurt steeds meer. Met name het Voorterrein en de noord- en zuidkant, die grenzen aan bestaande werklocaties, lenen zich voor een commercieel en wijkoverstijgend programma. Hierbij valt te denken aan voorzieningen (medisch en persoonlijke dienstverlening), een buurtsuper, horeca en werklocaties. Ook kan gedacht worden aan programma's op het gebied van onderwijs. De grootte en de gevarieerdheid van het terrein maken het mogelijk om verschillende leefmilieus te onderscheiden.

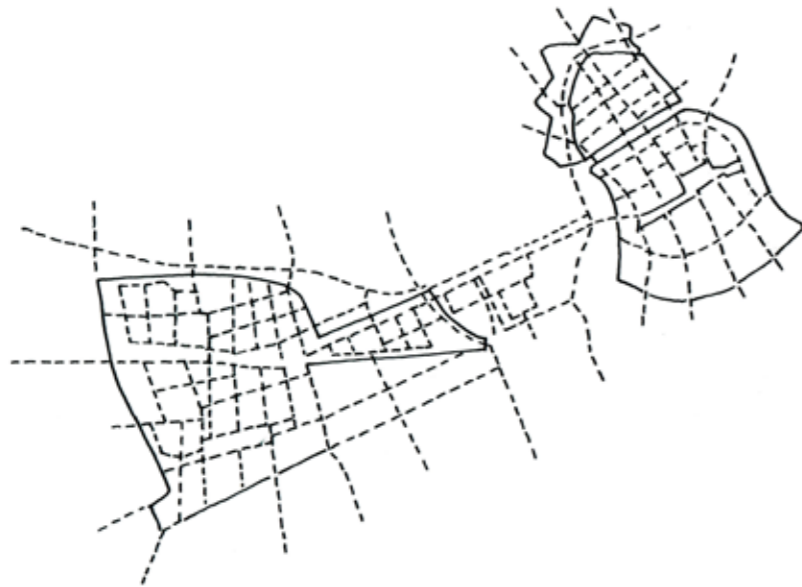




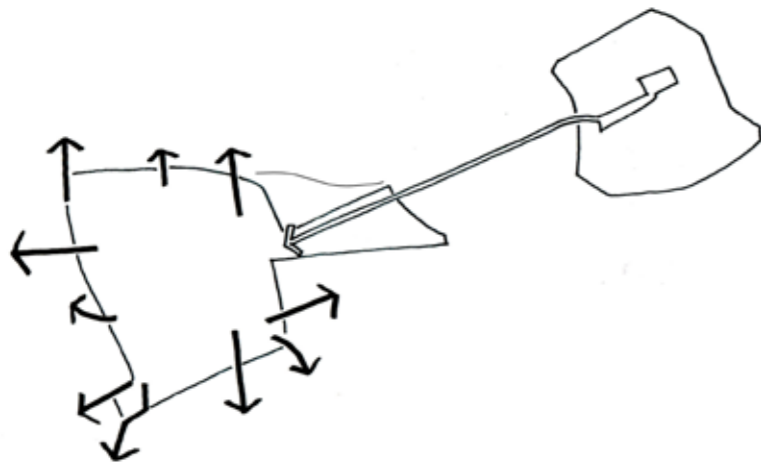
# 4 Uitgangspunten

Uitgangspunten voor de ontwikkeling van het Suikerfabriekterrein en daarmee voor deze Structuurschets zijn:

1. De Structuurschets biedt een ruimtelijk raamwerk waarin verschillende programma's flexibel te huisvesten zijn en waarbij tijdelijke initiatieven en kansrijke voorstellen de ruimte krijgen zich permanent te bewijzen;
2. We bezien het gebied vanuit de Binnenstad, de ontwikkelings-as begint bij de Westershaven en eindigt bij het Voorterrein;
3. We leggen goede verbindingen met de gebieden rondom het Suikerfabriekterrein. Het voormalige fabrieksterrein vormde tot nu toe een witte, ontoegankelijke 'vlek' op de kaart. We willen het gebied opnieuw kunnen inzetten als schakel in het weefsel van stad, dorp, wijken en linten. Bovendien willen we het gebied van betekenis laten zijn in het recreatieve netwerk;
4. We zien het Suikerfabriekterrein als een stedelijk gebied, met een herkenbare structuur en eenzelfde diversiteit als in de binnenstad en de Hortusbuurt, maar met een ondergrond die verkleurt van compact, stenig en robuust (+ industrieel erfgoed) op het oostelijk gelegen Voorterrein naar landschappelijk met groen en water in het westelijk gelegen gebied;
5. We maken gebruik van de kernkwaliteiten als dragers van het gebied: het landschap, het water, industrieel erfgoed en de kades. Investerings dienen deze kwaliteiten te versterken, deze kwaliteiten geven de investeringen meerwaarde;
6. We zetten in op een duurzame ontwikkeling, waarbij ruimte wordt geboden voor nieuwe vormen van energie- en watervoorziening, voedselproductie en duurzaam ruimtegebruik.



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



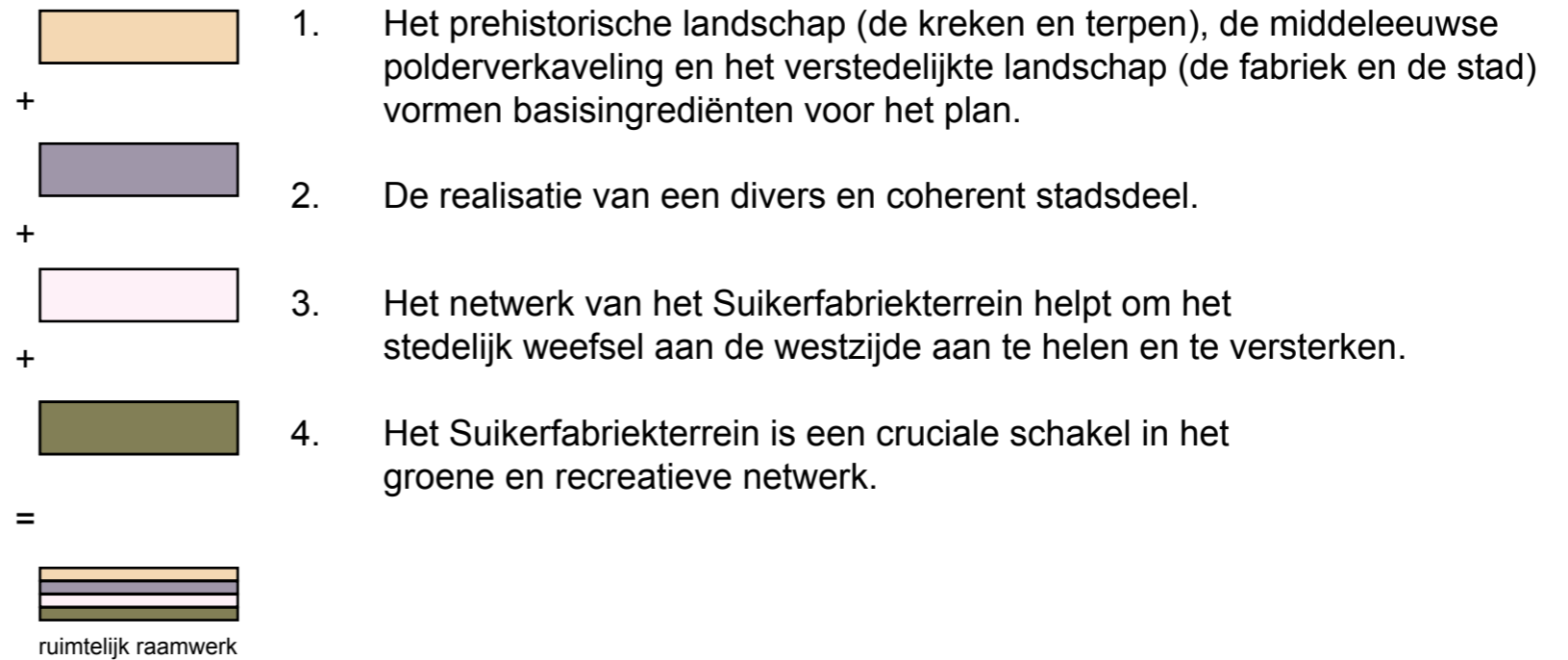
Verbindingen met de Binnenstad en met de gebieden rondom het Suikerfabriekterrein



# 5 Bouwstenen Ruimtelijk Raamwerk

---

Vier bouwstenen vormen de basis voor het ruimtelijk raamwerk  
In dit hoofdstuk worden deze bouwstenen toegelicht.





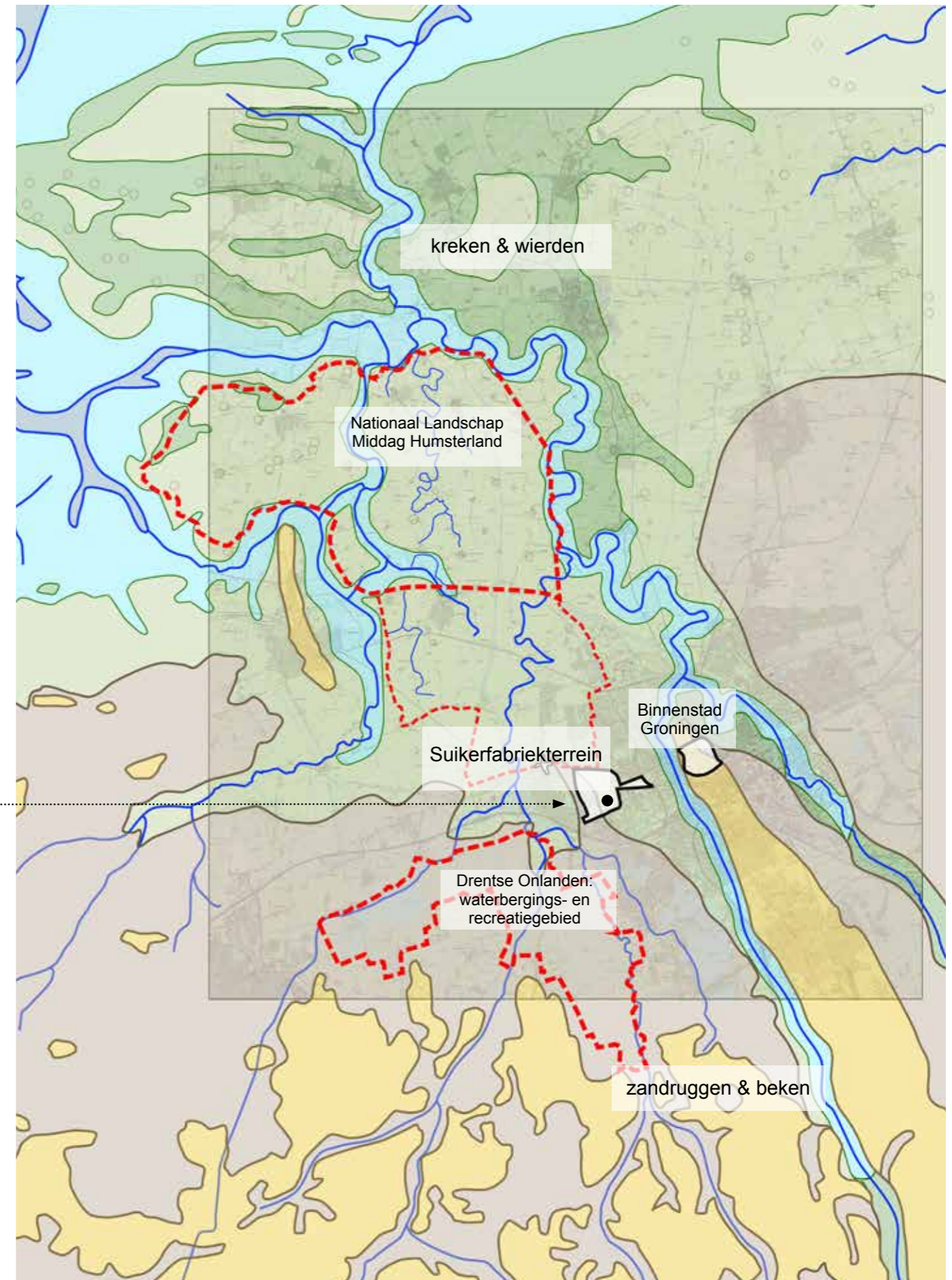
Het Groningse landschap kenmerkt zich door wierden en kreken (Wierde met kerk van Leegkerk, foto ...)

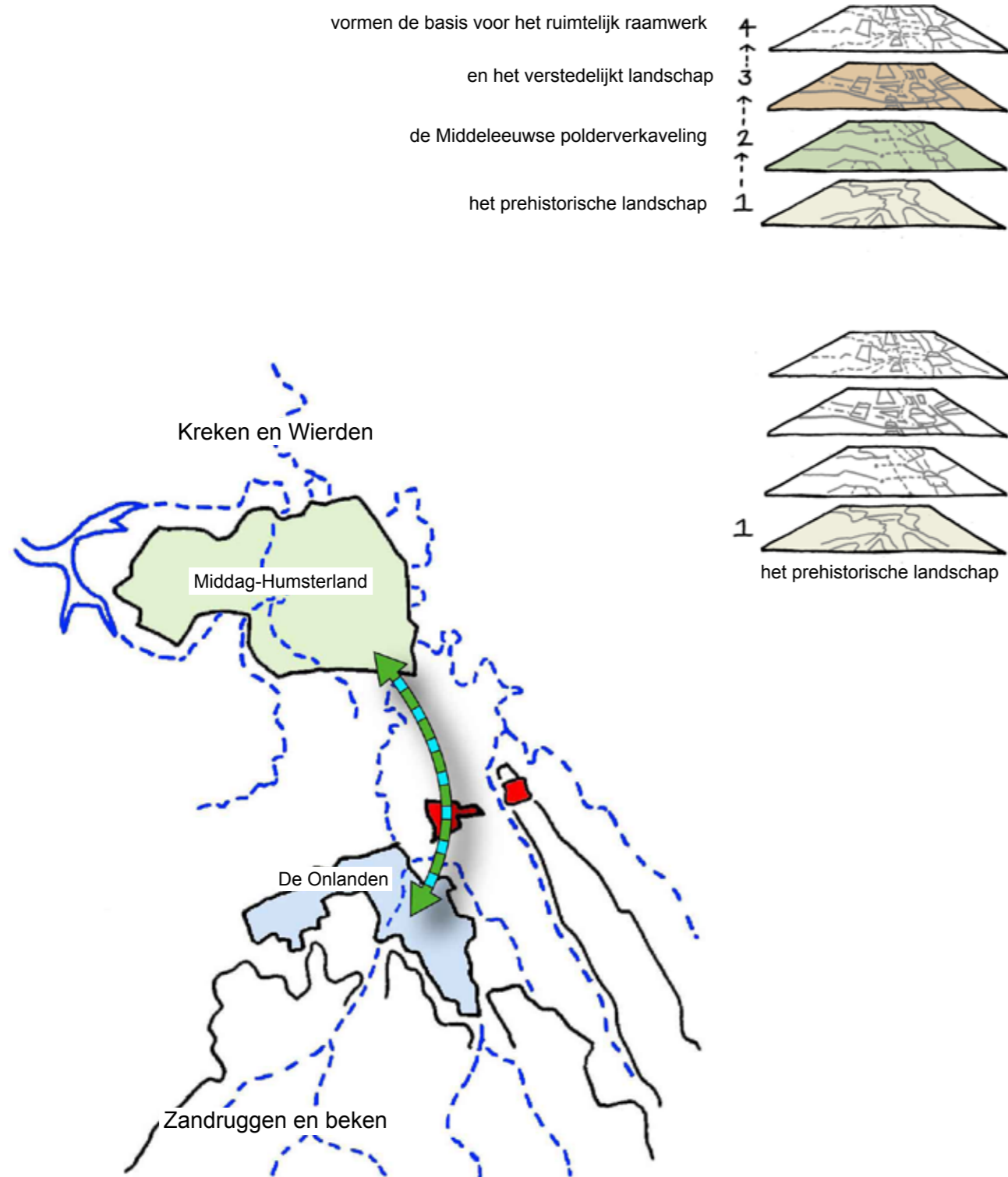


Het reliëf van het krekensysteem in polder "De Verbetering" is zichtbaar in winters landschap. (foto Vakgroep Erfgoed Groningen)



De Drentse Onlanden (foto van de website: <https://forum.nikon-club-nederland.nl/viewtopic.php?t=53641>)





Bouwsteen 1

## Het prehistorische landschap, de Middeleeuwse polderverkaveling en het verstedelijkt landschap

Eeuwenlang heeft de stad en het omliggende landschap zich laag voor laag ontwikkeld. Daaruit zijn soms overduidelijke kwaliteiten ontstaan, zoals het unieke Groningse Wierdenlandschap en bijzondere stadswijken als de Hortusbuurt. Ook zijn er complexe infrastructurale plekken ontstaan, zoals de knoop rond de A7 waar door steeds verder opgedikte wegen de herkenbaarheid van het landschap naar de achtergrond is geraakt.

Herkenbaarheid van het landschap, of van de structuur waaruit het bestaande is opgebouwd, zorgt vaak voor betekenisvolle plekken, die worden geassocieerd met 'ruimtelijke kwaliteit', met aangename beelden. In de opgave voor een gebiedsontwikkeling is het van belang om een goed begrip te hebben van de ontwikkelingslagen waaruit bestaande gebied is opgebouwd. Om vervolgens daarmee de gebiedseigen structuur en identiteiten te versterken of opnieuw in beeld te brengen.

De structuur van het raamwerk voor het Suikerfabriekterrein moet in zichzelf robuust en passend bij het landschap zijn, en moet bovendien bijdragen om ook de structuur van het omliggende gebied beter tot zijn recht te laten komen.

### 1. Het prehistorische landschap: de Drentse beken en Groningse kreken weer verbonden

Van oorsprong ligt de westflank van Groningen in een overgangsgedebied tussen de Drentse zandruggen en het Groningse kreken- en wierdenlandschap. Betekenisvolle gebieden in de omgeving zijn bijvoorbeeld het Nationaal Landschap Middag Humsterland en het waterbergingsgebied van de Drentse Onlanden.

We zetten het Suikerfabriekterrein in om de verbinding tussen deze landschappen te verbeteren. Concrete kansen daarvoor liggen in het aanhelen van het fietsroutenetwerk en in het beter koppelen van het watersysteem van de Drentse beken aan de Groningse kreken.

Binnen het Suikerfabriekterrein is nog een reliëf zichtbaar van het prehistorische krekensysteem en enkele resten van terpen (de Hegevier) die archeologisch hoog gewaardeerd worden. We geven de kreken een nieuwe betekenis en grijpen ze aan om fysiek onderdeel te zijn van het nieuwe leefgebied. Dit principe wordt in de stappen na deze structuurschets verder uitgewerkt.

Links en boven: Het Suikerfabriekterrein bevindt zich tussen twee waardevolle landschapstypen: in het noorden het Kreken- en Wierdenlandschap, dat is ontstaan en gegroeid onder invloed van de zee (inbraken). In het zuiden de Drentse zandruggen en beken. Beide landschapstypen hebben een recreatieve betekenis. Het Suikerfabriekterrein kan een rol vervullen om deze landschappen beter met elkaar te verbinden en om ze vanuit de stad Groningen beter bereikbaar te maken.



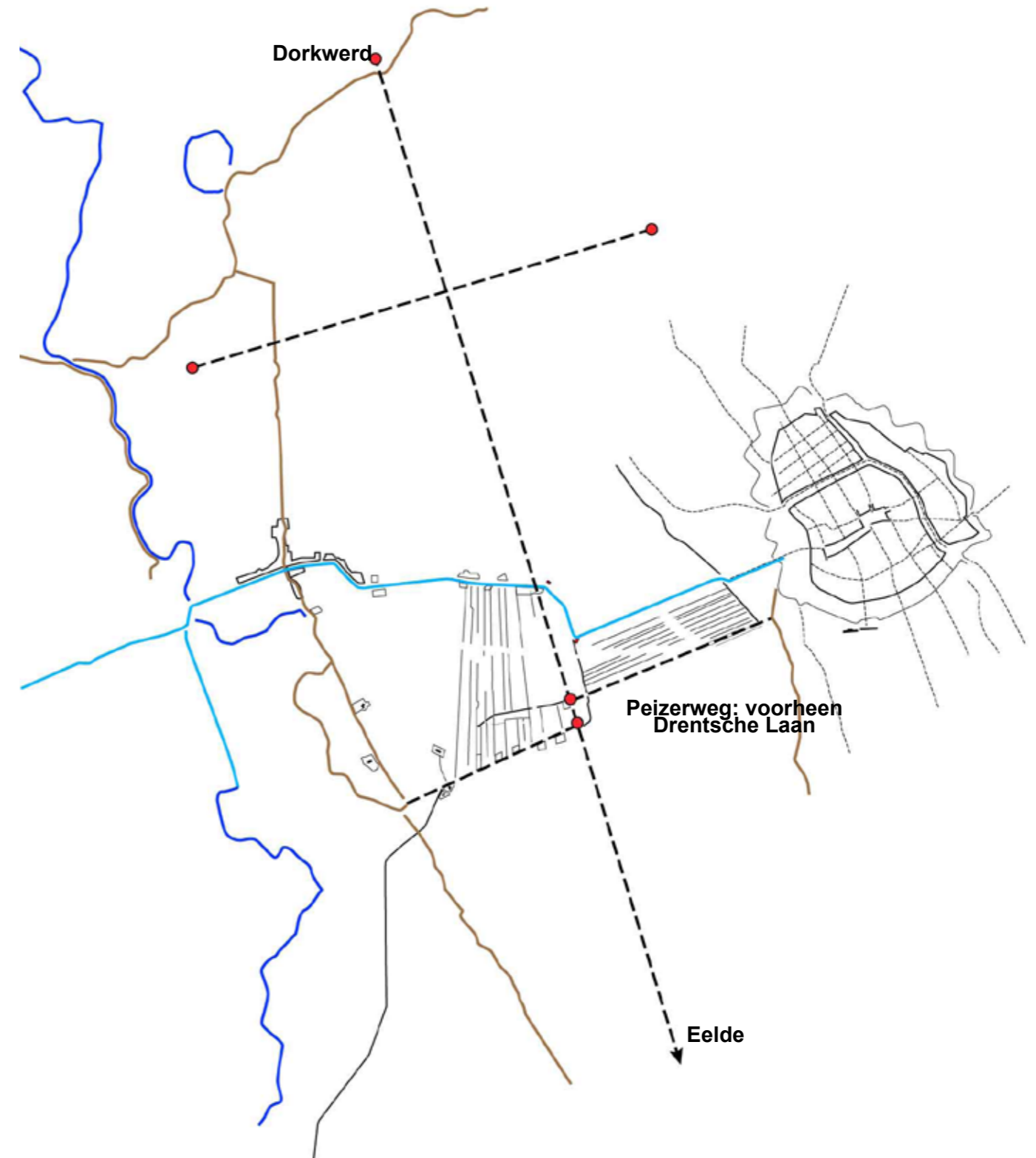
De heldere structuur van de binnenstad en de Hortusbuurt is ontwikkeld op basis van het onderliggende verkavelingspatroon (overzichtskaart kadastrale secties 1821, Historische Atlas van de Stad Groningen, blz. 36)



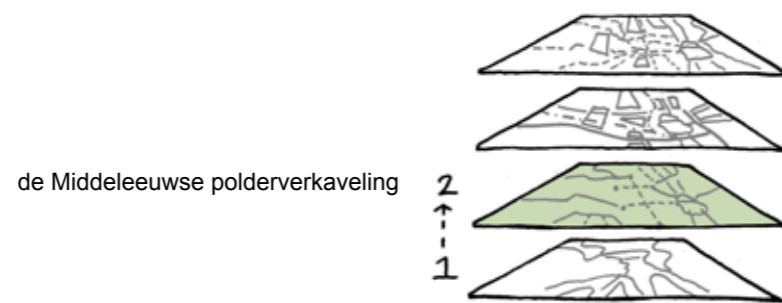
De klassieke stadsstraten zijn lange lijnen met een divers beeld: hier stadshuizen, etablissementen, arbeidershuisjes, maar ook instituten en complexen. (Visserstraat, foto website Stadsgids Groningen.)



De typerende slootverkaveling in polder de Verbetering: een regelmatige structuur die doorzichten biedt de verte in.



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



Bouwsteen 1

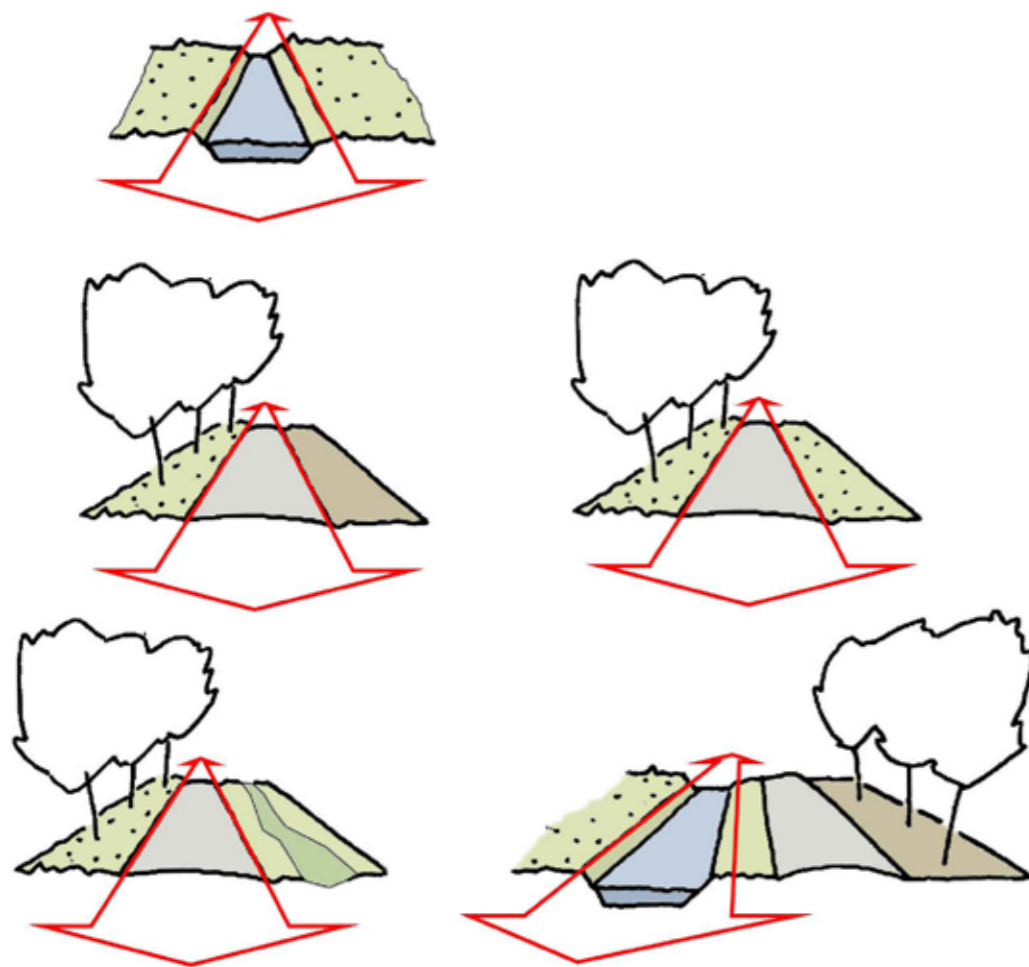
## Het prehistorische landschap, de Middeleeuwse polderverkaveling en het verstedelijkt landschap

### Het slotenpatroon als onderlegger

In de Middeleeuwen, de 'tweede tijdslaag' van het cultuurlandschap, is het prehistorische landschap systematisch ontgonnen en verkaveld, waarbij soms de oude lijnen werden gevolgd en soms nieuwe lijnen werden getrokken. De polder De Verbetering werd aangelegd, vanuit een rechte lijn tussen Dorkwerd en Eelde als ontginningsbasis. De westkant van de polder werd vanuit het Hoendiep verkaveld met sloten in noord-zuidrichting. De oostkant (het huidige Voorterrein) in oost-westrichting.

Voor het Suikerfabriekterrein zetten we de richting van het slotenpatroon in als basisstructuur voor het plangebied. Het ruimtelijk raamwerk volgt de richting van de oude verkaveling: de lange lijnen, maar ook de subtiële hoekverdraaiingen daartussen verwijzen rechtstreeks naar het oude landschap en versterken daarmee de verwantschap van het nieuwe gebied met de bestaande ondergrond. Dit patroon biedt gelegenheid om vanzelfsprekende, doorverbonden routes te maken, om verbinding te leggen tussen de verschillende deelgebieden én net als in de oude stadswijken krachtige openbare ruimtes met diverse bebouwing te maken.

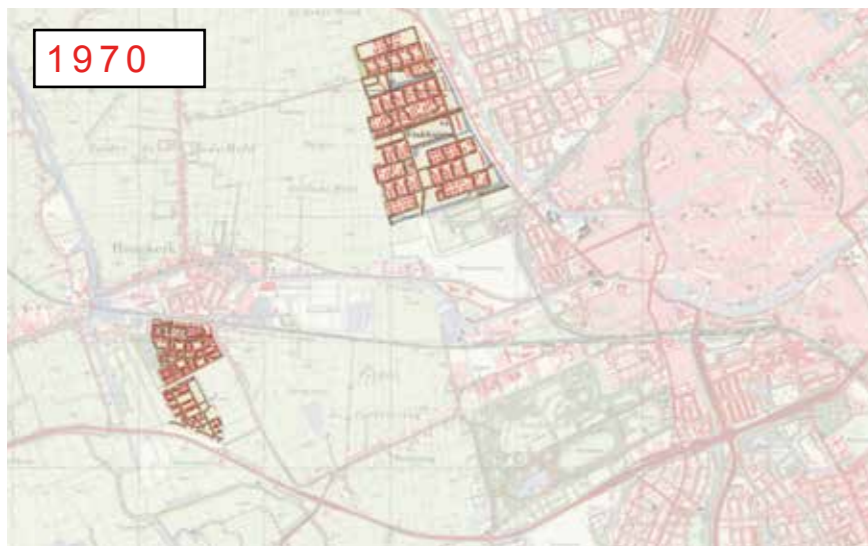
Zowel de structuren van de stad (toen de binnenstad en de Hortusbuurt) als van het landschap waren in deze tijd nog relatief helder en eenvoudig van aard. Typerend zijn de 'lange lijnen' van de binnenstad en de Hortusbuurt waar de stratenpatronen zijn ingegeven door de onderliggende verkaveling. De stadswijken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



De slotenverkaveling in polder De Verbetering vormt als ruimtelijke structuur een onderlegger voor het toekomstige stadsdeel. De richting waarin de sloten liggen is de basis van de nieuwe verkavelingsrichting. Daarbij kan het profiel zich op verschillende manieren ontwikkelen: als stadsstraat, als groenprofiel, met behoud van de sloot of bijvoorbeeld met een infiltratiezone (wadi).



Eerste delen van de Suikerfabriek aan het Hoendiep en het stadspark als 'buitenpark' op afstand van de binnenstad



Na-oorlogse wijken (Vinkhuizen en Hoogkerk Zuid): als eenheid opgezet en intern gericht



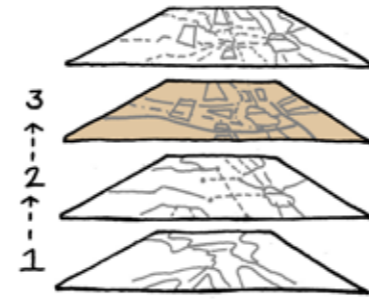
Buitenwijken: Buitenhof, delen van Hoogkerk-Zuid en De Held.



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



en het verstedelijkt landschap



Bouwsteen 1

## Het prehistorische landschap, de Middeleeuwse polderverkaveling en het verstedelijkt landschap

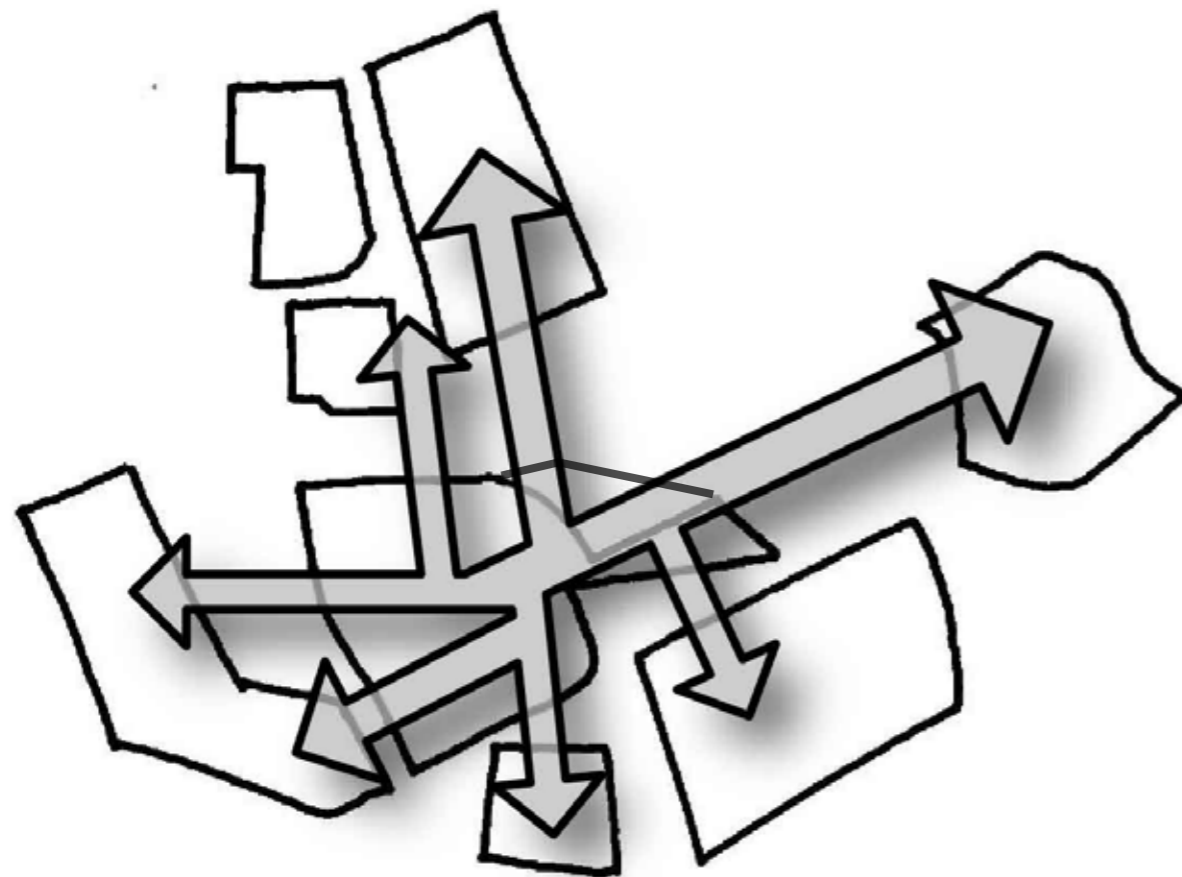
### Nieuwe relaties leggen in het gefragmenteerde stadslandschap

De topografische kaart (2005) laat zien dat er uiteindelijk een soort gordel van losse stads- en dorpsdelen is gegroeid rondom het Suikerfabrieksterrein. De 20e eeuw kenmerkte zich door stevige groei, met stadswijken en industrie, naoorlogse wijken en buitenwijken. Aan de westkant van de stad verliep dit proces in de vorm van ruimtelijke fragmenten die niet meer zoals in de 19e eeuw één samenhangende structuur vormden. Zo ontstond het Stadspark als een enclave aan de stad, en was het Suikerfabrieksterrein een andere enclave aan de stad. Het Suikerfabrieksterrein trok nieuwe bedrijvigheid aan: aan het Hoendiep en aan de Peizerweg. Om het terrein heen zijn in latere periodes naoorlogse wijken ontstaan als Vinkhuizen en in Hoogkerk Zuid en zijn de buitenwijken Buitenhof en de Held ontstaan.

Met de ontwikkeling van het Suikerfabrieksterrein werken we aan het leggen van nieuwe relaties in de gefragmenteerde westrand van de stad. Het voormalige Suikerfabrieksterrein zelf vormt daarbij de verbindende schakel. Binnen het gebied zelf moeten nieuwe structuren helder van opzet zijn en leesbaar vanuit het onderliggende landschap. Dit biedt de beste basis om een coherent nieuw stadsdeel te ontwikkelen.

Bij de laag van het verstedelijkt landschap hoort ook het fabrieksterrein zelf. Kenmerkend voor de Suikerfabriek is de tweedeling van het verharde terrein waar de gebouwen stonden en de productieprocessen plaatsvonden (het voorterrein) en het terrein waar de vloeivelden lagen waar de restanten van de productie (de tarra) werden gestort. De bebouwing op het voorterrein is grotendeels gesloopt. Het Zeefgebouw, de oude schoorsteen en gebouw waar de werkplaats was zijn nog behouden. Onder het maaiveld liggen nog alle fundamenten van de oorspronkelijke fabriek. Aan de overzijde van het Hoendiep stond nog een gebouw, namelijk de Pulpbrokjesloods, deze was verbonden met de rest van de fabriek via een transportband. Toelevering van de Suikerbieten vond tot in de jaren 70 plaats vanaf het Hoendiep. Later ook met een eigen aftakking van het spoor en een eigen op-en afrit vanaf de Westelijke ring. Personeel kon de fabriek bereiken via een kruip-door-sluip-door fietsroute over het spoor en onder de Westelijke ring. De gebouwen, de terreinvloer met kade en de fundamenten vormen de basis voor de ontwikkeling en identiteit van het voorterrein.

Ten westen van het voorterrein lagen de vloeivelden. Hier zijn in de loop der tijd steeds nieuwe vloeivelden aan toegevoegd als het productieproces hier om vroeg. De bassins en structuur zijn ook hier aanleiding voor verdere planontwikkeling.



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



Buitenhof: groene straten, tuinachtige kavels



'na-oorlogs' Hoogkerk: plantsoenen, rijwoningen



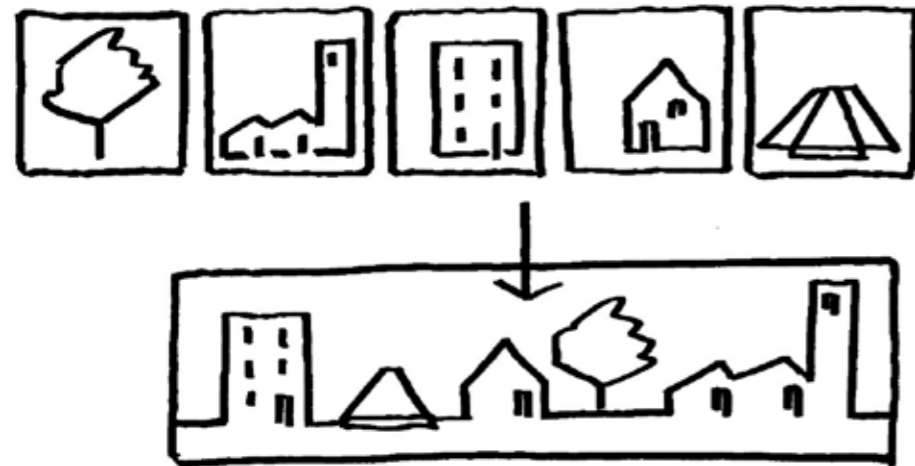
Hoogkerk-dorp: arbeiders(tuindorp?)-buurten bij de Suikerunie



de Peizerweg: een aaneengesloten lint met incidenteel historische boerderijen



verschillende identiteiten naast elkaar, zonder verwantschap



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



Luchtfoto van de noordrand binnenstad. De stad is opgebouwd uit verschillende typen gebouwen: stadshuizen, met en zonder winkels, instituten, bedrijfspanden, arbeiderswoningen, private, semi-private en openbare tuinen.



## Bouwsteen 2

### De realisatie van een divers en coherent stadsdeel

#### Ruimtelijke diversiteit

Het geheel van oude bebouwingstypologieën en nieuwere buurt- en groenfragmenten heeft geleid tot veel verschillende identiteiten rondom het Suikerfabriekterrein. Daar zitten betekenisvolle bouwvormen en plekken tussen, maar er is niet een samenhangend geheel ontstaan. 'Verschillende identiteiten' betekent ook: één in Buitenhof en een andere langs de Peizerweg, zonder dat ze onderlinge relatie hebben.

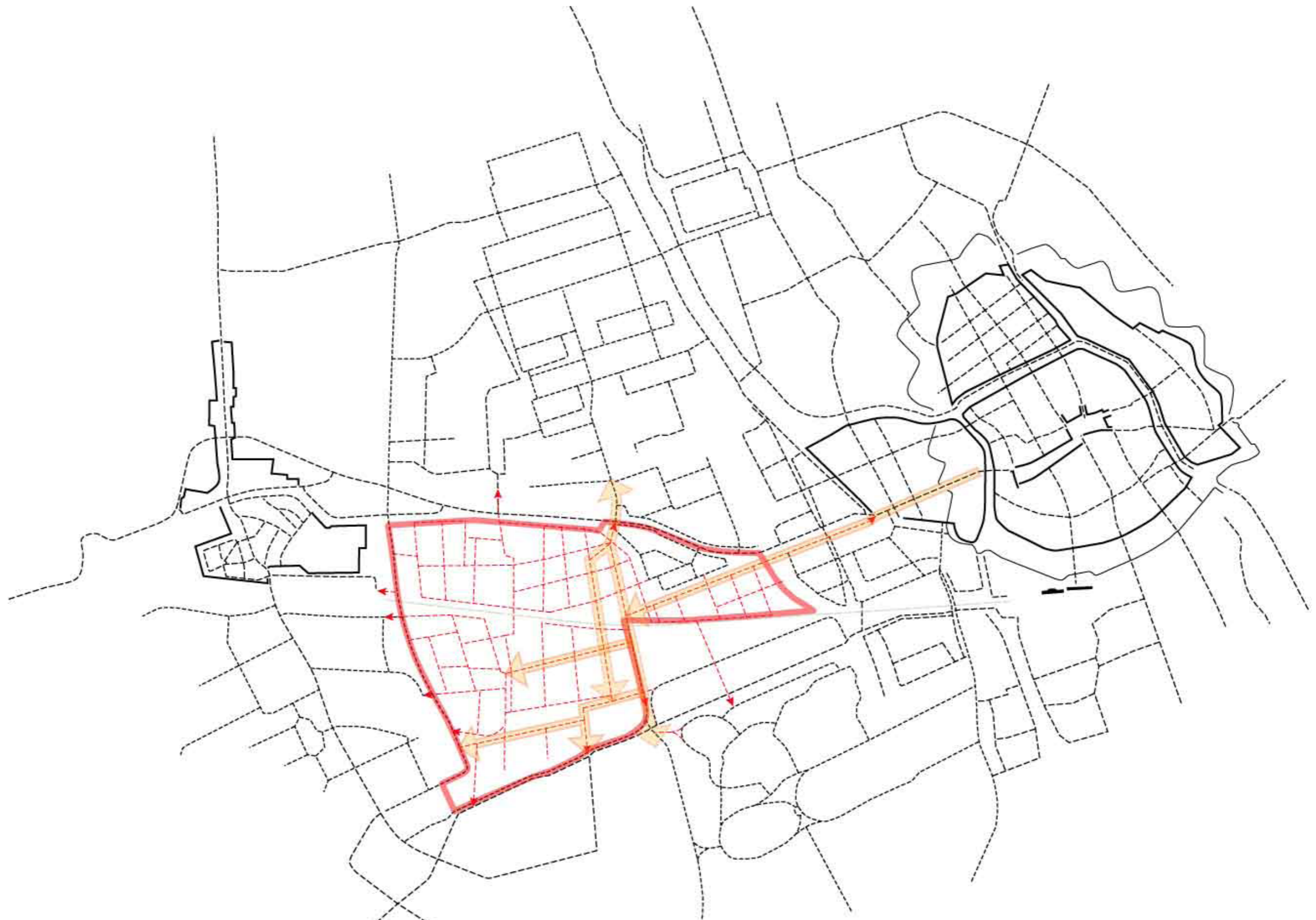
Het nieuwe programma in het Suikerfabriekgebied moet in ruimtelijke zin 'diversiteit in zich dragen'. Het vormt één geheel, bestaat niet uit losse fragmenten. Woning- en gebouwtypen zoeken steeds hun eigen mix binnen het bouwblok of binnen hun eigen deel van het terrein. De samenstelling kan op het Voorterrein anders zijn dan in de Kreen Zuid-West, maar de 'mix van gebouwtypen' in 'een coherente stadsstructuur' is steeds het onderliggende thema.

#### Flexibel inspelen op de vraag van vandaag en morgen

Het Suikerfabriekterrein zal in uitbreidings- en ontwikkelbehoeften van de stad moeten voorzien. Welke dat zijn is op structuurniveau niet precies aan te geven. Belangrijker is dat met deze structuurschets flexibel ingespeeld kan worden op de vragen die zich vandaag en morgen vanuit de stad en daarbuiten aandienen. Heel basaal is duidelijk dat er behoefte is aan zowel stedelijke als suburbane woonmilieus. Een andere concrete, zij het meer specifieke vraag betreft de behoefte aan vormen van wonen op water. Bij de schaal en het karakter van het gebied past ook een wijkcentrum, een kern waar zowel het programma als de ruimtelijke opzet dicht en dynamisch is. Het achterliggende principe voor het hele gebied is om het niet monofunctioneel te maken, maar om een compleet leefgebied, een nieuw stadsdeel te vormen.

Daarvoor moet ruimte worden geboden voor veel verschillende functies en activiteiten en moeten we kunnen voorzien in fundamentele behoeftes. Zo willen we steeds meer duurzaam leven met aandacht voor het klimaat, hebben we meer aandacht voor gezond leven en zijn we betrokken op voedselproductie en buitenleven. Koesteren we ondernemerschap op kleine schaal met de inzet van fijnvertakte netwerken ('klein werken'). Bij de ontwikkeling van het Suikerfabriekterrein zal steeds ingespeeld moeten worden op actuele trends en op actuele, maar zeker ook toekomstige behoeftes.

Daarom willen we ruimtelijk en programmatisch inzetten op diversiteit en flexibiliteit. 'Flexibel zijn' wil dan zeggen: binnen de gestelde ruimtelijke principes zo ruim mogelijk gelegenheid bieden actuele programmavragen, en daarbij anticiperen op de nieuwe trends zoals duurzaamheid, gezondheid en ondernemerschap. Het introduceert een nieuwe stedenbouwkundige en architectonische ontwerpogave. Bijvoorbeeld naar gebouwen die zowel wonen als voorzieningen in zich op kunnen nemen, en die flexibel indeelbaar zijn.



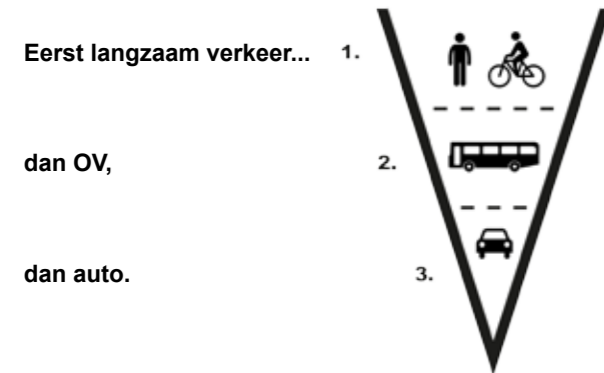
**Het fijnmazig weefsel als onderlegger**

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



### Bouwsteen 3

Het netwerk van het Suikerfabriekterrein helpt om het weefsel van de stad aan te helen.



#### Fijnmazig weefsel als onderlegger

Het Suikerfabriekterrein vormde lang een voor de stad ontoegankelijk gebied. Nu het tot ontwikkeling komt, is een belangrijk stedenbouwkundig uitgangspunt om het gebied volwaardig onderdeel van de stad te laten uitmaken. Het netwerk van de stad kan zich nu uitstrekken over het Suikerfabriekterrein. De kaart hiernaast laat zien dat de bestaande stad is opgebouwd uit een fijnmazig weefsel van straten en openbare ruimtes. Het biedt de mogelijkheid om routes te kiezen, die de passant van hoofdstructuur tot kleine hofjes en stegen toegang bieden. Een fijnmazig weefsel vormt de basis voor het netwerk van het Suikerfabriekterrein. Het weefsel werkt als een onderlegger voor alle niveaus waarop het (verkeers)netwerk zich afspeelt.

#### Verkeer: inkadering

Als uitgangspunt wordt genomen dat de hoofdstructuur aan de randen in orde moet zijn om het extra verkeer te kunnen afwikkelen. Daarom is voor een goede bereikbaarheid op termijn een ongelijkvloerse Westelijke Ringweg noord met een nieuwe aansluiting van Vinkhuizen-zuid bij de Friesestraatweg nodig. Daarnaast is het niet de bedoeling dat de wegen door het gebied gebruikt worden als doorgaande route voor auto's. Een treinstation met spoorverdubbeling is gewenst voor een goede openbaar vervoerontsluiting van het gebied. Bij de verdere uitwerking van de plannen houden we hiermee rekening.

#### Van barrière in de stad naar verbindende schakel

Het terrein vormt voor alle modaliteiten een barrière. Door nieuwe verbindingen aan te leggen kan deze barrière geslecht worden. Daarbij hanteert de Stad de volgorde van eerst langzaam verkeer, vervolgens het openbaar vervoer en daarna de auto. Het langzaam verkeer hoofdnetwerk is bepalend voor de interne hoofdstructuur van het verkeersnetwerk van het Suikerfabriekterrein.

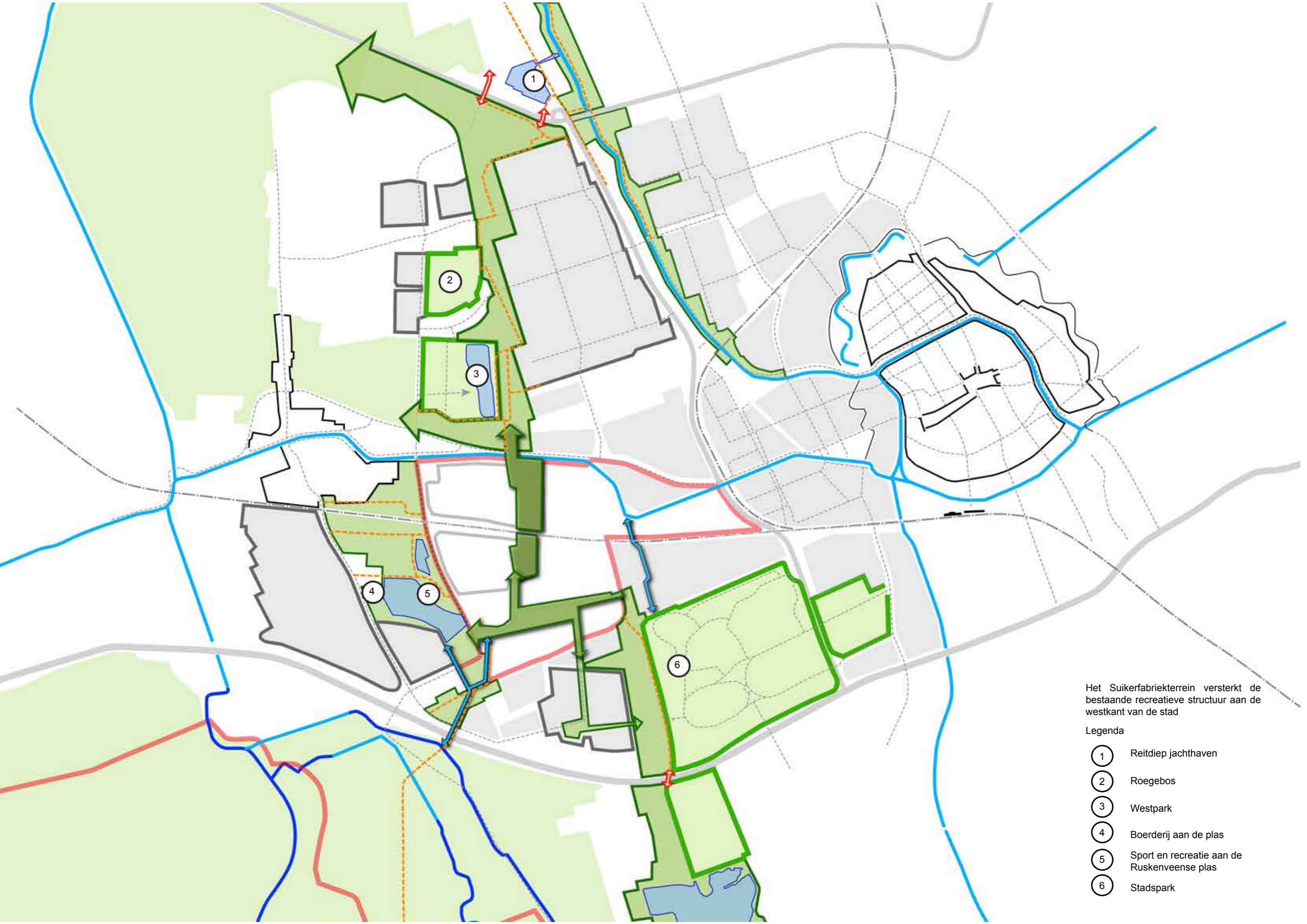
#### Het maken van een netwerk

De belangrijkste opgave voor langzaam verkeer is het verbinden van het Suikerfabriekterrein met de Binnenstad en haaks daarop de langzaam verkeer route die de Diamantlaan met het Stadspark verbindt. Het gebied moet goed aangehaakt worden op het openbaar vervoer netwerk. En het biedt op een vanzelfsprekende, maar beheerste wijze ruimte aan vooral gebiedseigen autogebruikers. Deze nieuwe autogebruikers maken echter ook gebruik van de huidige ontsluitingsstructuur. Daarom is voor de bereikbaarheid op termijn een ongelijkvloerse Westelijke Ringweg noord met een nieuwe aansluiting van Vinkhuizen-zuid bij de Friesestraatweg belangrijk. De focus ligt daarbij op woonstraten en enkele wijkverzamelwegen, die tegelijkertijd de dragers van betekenisvolle openbare ruimte zijn. Een investering in het verkeersnetwerk is noodzakelijk om het Suikerfabriekterrein te ontsluiten en bereikbaar te maken.



#### Barrières

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



Het Suikerfabrieksterrein versterkt de bestaande recreatieve structuur aan de westkant van de stad

Legenda

- 1 Reitdiep jachthaven
- 2 Roegebos
- 3 Westpark
- 4 Boerderij aan de plas
- 5 Sport en recreatie aan de Ruskenveense plas
- 6 Stadspark

## Bouwsteen 4

Het Suikerfabriekterrein is een cruciale schakel in het groene en recreatieve netwerk.

Het Suikerfabriekterrein is een cruciale schakel in het groene en recreatieve netwerk. Tussen de wijken, buurten en parken ligt relatief veel groene tussenruimte, zeker vergeleken met 'de stadskant' naar het oosten toe. Die groene ruimte neemt ook allerlei recreatieve plekken in zich op, zoals de Ruskenveense Plas, het Westpark en de volkstuinten tussen het Stadspark en Buitenhof. Het is echter moeilijk om er één stadslandschap in te zien, waarin het makkelijk bewegen is van de volkstuinten naar het Westpark, en waarin aantrekkelijke routes ontstaan.

De groene plekken werken nu nog ieder als plek op zich. Dit is ontstaan, enerzijds door de opbouw in fragmenten, in losse stappen. Anderzijds bemoeilijkt de infrastructuur in oost-westrichting de doorgang. Tussen de Drentse Onlanden en het Groningse Wierdenlandschap moeten rond het Suikerfabriekterrein eerst de A7, het spoor en het Hoendiep gekruist worden om van de ene naar de andere kant te komen.

Binnen het Suikerfabriekterrein ligt de mogelijkheid om een stevige groene schakel te maken waardoor de landschappen aan de noord- en zuidkant daadwerkelijk met elkaar verbonden worden. Een recreatieve verbinding over het spoor en het Hoendiep maken hier onderdeel van uit, bijvoorbeeld in de vorm van fiets- en voetgangersbruggen.

Ook in de vorm van groene ruimtes voegt het Suikerfabriekterrein een schakel toe. Zo wordt het mogelijk door een gordel van stadslandschappen en buurt-wijkparken te fietsen of te wandelen die je uiteindelijk van de Groningse naar de Drentse landschappen brengt. Het sport- en recreatiegebied van Hoogkerk kan bovendien nog een rol spelen als meest westelijke flank in deze verbinding. Ook hier zal in dat geval gewerkt moeten worden aan het verbeteren van structuur en verbindingen.



Het Stadspark krijgt mogelijk een nieuwe noordelijke entree





“Net als pleinen en parken, vormen straten de openbare ruimte van een stad. De straat is een ruimte die van iedereen is, voor iedereen vrij toegankelijk is en die we dagelijks gebruiken om huis, school, winkel, kantoor en café met elkaar te verbinden. Overdag en 's nachts, in daglicht en in kunstlicht, alleen of met anderen, met de hond of op de fiets. Deze openbare ruimte is op twee manieren belangrijk voor een stad. Als functionele ruimte is het de ruimte waarin zaken geregeld worden die de stad technisch laten functioneren. In (en onder) de openbare ruimte worden algemene infrastructures gerealiseerd, infrastructures die voor iedereen beschikbaar zijn. Denk daarbij aan riolering, energie, verlichting maar ook aan verkeersinfrastructures die de verkeersstromen geleiden, zoals trambanen, fietspaden en rijwegen. Daarnaast is openbare ruimte voor de stad ook belangrijk als sociale ruimte. Het is de ruimte die voor iedereen gratis te gebruiken is, waar het openbare leven zich afspeelt, waar de informele ontmoeting plaatsvindt en waar ook 'de ander' is. En zoals Oscar Wilde al zei: “De meeste mensen zijn andere mensen.” De openbare ruimte is de ongereguleerde sociale ontmoetings- en ontwikkelingsruimte van een stad.”

Tekst van de website: Functional Ambiance. Open-source ontwerpmethodiek ontwikkeld door de Hogeschool Rotterdam in samenwerking met de Urbanisten, Goudappel Coffeng, gemeente Rotterdam en gemeente Utrecht (<http://functionalambiance.nl>)

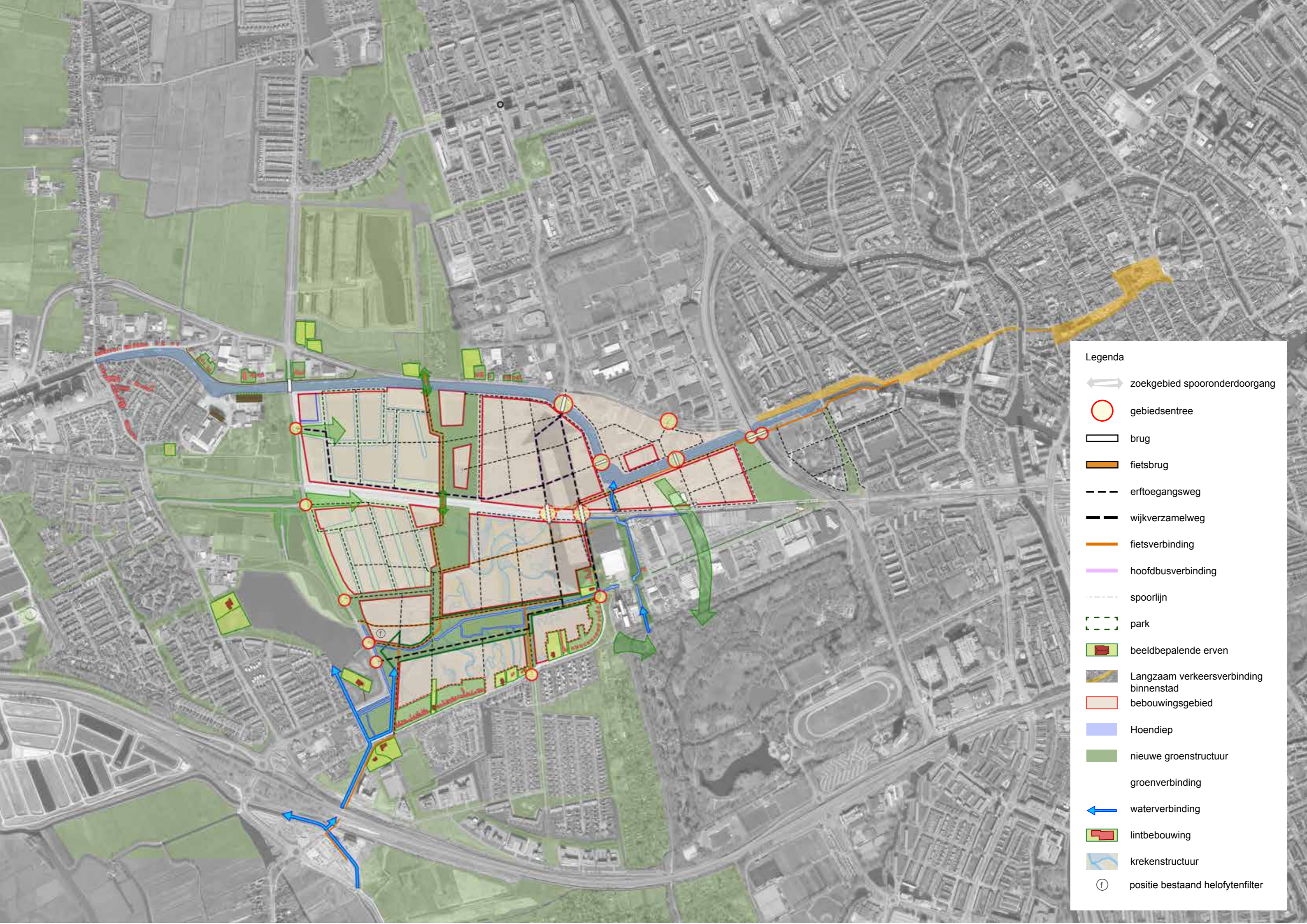
Abbeelding:

De Hortusbuurt als referentie voor een stedelijk raamwerk, waarin een keur aan functies en programma een plek heeft gekregen. (Uitsnede kaart, Haubois, ca 1650)





Detail uit het schilderij Gezicht op de Turftorenstraat in 1762 door Van Teggel. Typisch voor de Groningse binnenstad zijn de enorme bouwblokken met grote binnenterreinen. Vooral in het noordelijk deel van de binnenstad zijn deze vaak erg groot en hadden ze een groen karakter. Fascinerend zijn de tuinen waarbij de grote tuin in het midden eigenlijk een klein park is.



- Legenda
- zoekgebied spooronderdoorgang
  - gebiedscentree
  - brug
  - fietsbrug
  - erftoegangsweg
  - wijkverzamelweg
  - fietsverbinding
  - hoofdbusverbinding
  - spoorlijn
  - park
  - beeldbepalende erven
  - Langzaam verkeersverbinding binnenstad
  - bebouwingsgebied
  - Hoendiep
  - nieuwe groenstructuur
  - groenverbinding
  - waterverbinding
  - lintbebouwing
  - krekenstructuur
  - positie bestaand helofytenfilter

## 6 Ruimtelijk Raamwerk

---

Het ruimtelijk raamwerk vormt de basisstructuur voor het nieuwe 'stadsdeel' van de Suikerfabriek. In het ruimtelijk raamwerk worden de ambities uit de bouwstenen vertaald naar een concrete ruimtelijke structuur. Het zet zich in om de verbindende groenblauwe structuur op te nemen (bouwsteen 4), om een rustig en herkenbaar basispatroon en stratenpatroon te maken (bouwsteen 3) en om de identiteit van het landschap en bebouwingstypen tot zijn recht te laten komen (bouwsteen 1 en 2). Bovendien bestaat binnen deze structuur de gelegenheid om diversiteit van bebouwing binnen de bouwblokken te creëren, met bovendien verschillende atmosferen van openbare ruimte en van binnenhoven: ruimtes binnen de bouwblokken (bouwsteen 2).

Het ruimtelijk raamwerk laat zich toelichten aan de hand van 7 onderdelen, die hierna apart besproken worden:

1. De hoofdstructuur geeft entree tot het gebied en verbindt het naar buiten toe.
2. Het stratenweefsel ordent het gebied en legt verwantschap tussen de deelgebieden.
3. Langs de hoofdstructuur spannen zich de dragers van dynamiek op: met een focus op diverse bebouwing, mix van functies en een krachtige openbare ruimte.
4. Bestaande karakteristieke vormen de identiteitsdragers in het plangebied: het industriële erfgoed, de kreken en de Hegevier, de basis van de vloeivelden.
5. Wonen en leven is opgebouwd uit een ruimtelijke mix die van samenstelling kan variëren.
6. Het plan biedt op alle schaalniveau's aanknopingspunten om bij te dragen aan duurzaamheid.
7. Bruggen en toegangen aan de randen maken representatieve entrees het gebied.

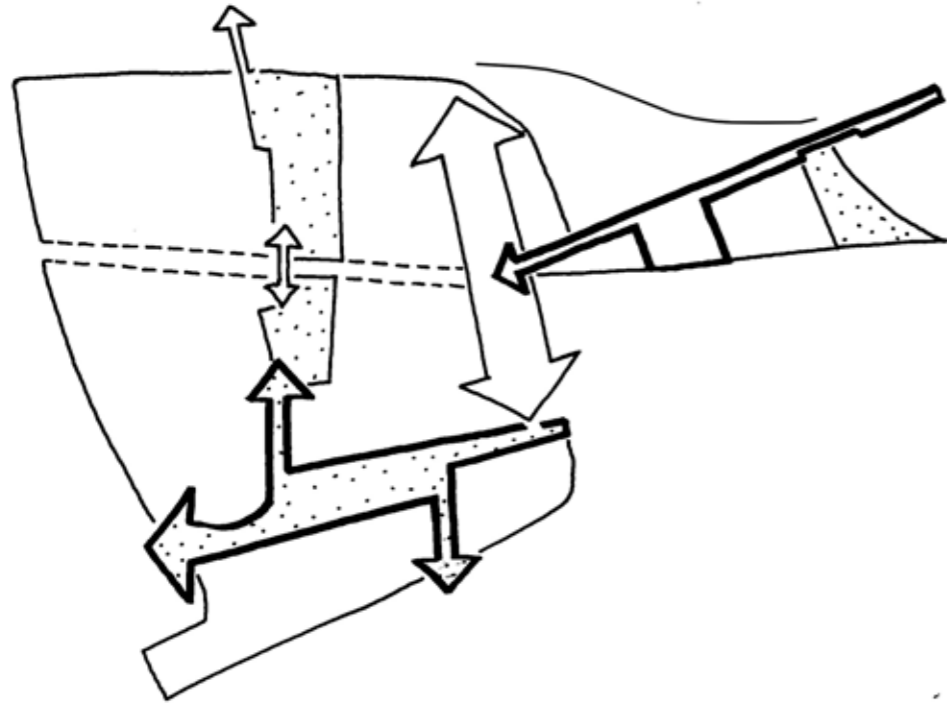


zuid-noord-verbindende groenstructuur

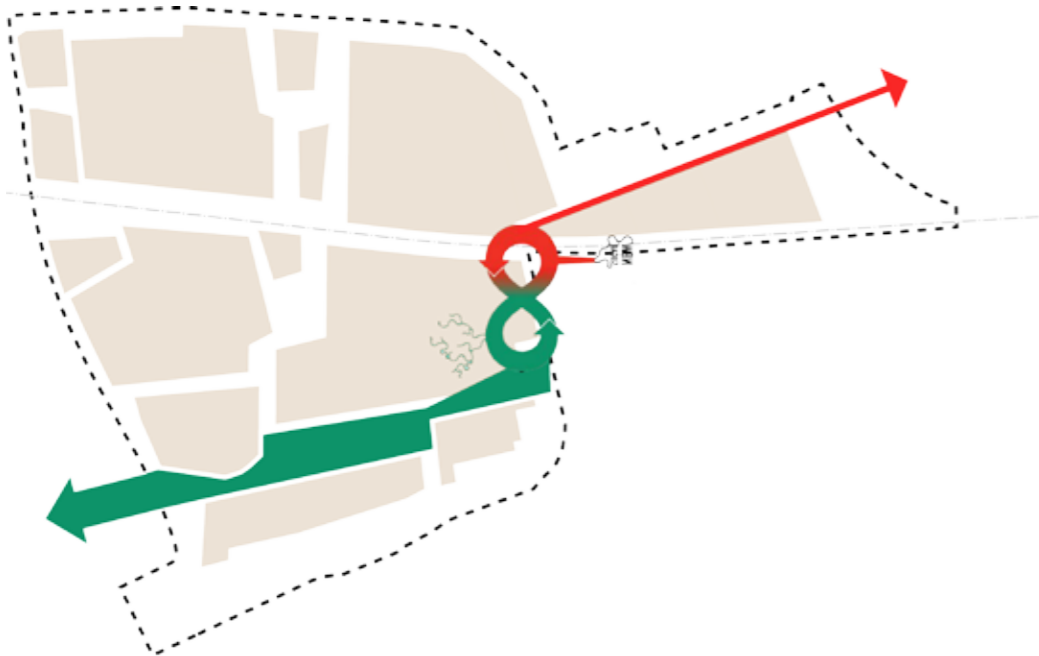
park

kade/verbinding binnenstad

- Legenda
- zoekgebied spooronderdoorgang
  - park als entree vanaf de weg
  - kade verbindt met binnenstad
  - plangebied



Hoofdstructuren verbinden de belangrijkste openbare ruimtes.



De overgang van stedelijk naar landschappelijk

## Onderdeel 1:

De hoofdstructuur geeft entree tot het gebied en verbindt het naar buiten toe.

De belangrijkste openbare ruimte bestaat uit de kade langs het Voorterrein en de parkenstructuur meer naar de westkant. De kade en de parken geven het Suikerfabriekterrein duidelijke, en ook aantrekkelijke entrees. 'Het gebied binnenkomen' is zo meer dan alleen een fietspad of een straat, het is ook het 'welkom geheten worden' doordat de ruimte speciaal daarop is ingericht.

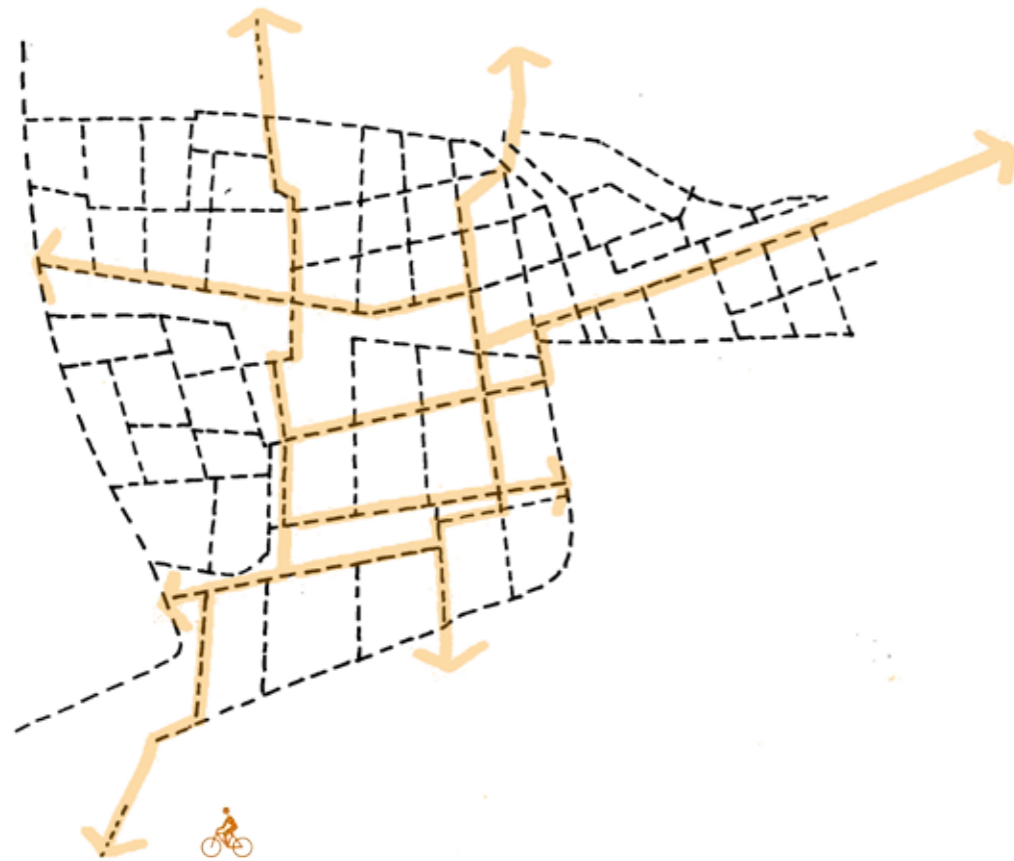
Entrees werken natuurlijk niet alleen vanuit de binnenstad. Ook vanuit Buitenhof en vanuit Hoogkerk geven de parken entree tot het gebied. Aan deze kant is het juist het ontspannen en groene karakter waarmee de entree zich presenteert. Als totaal vormt deze hoofdstructuur de verbindende schakel, binnen het Suikerfabriekterrein en naar buiten toe.

De spoorwegonderdoorgang tussen het Voorterrein en het zuidelijke park is hierbij een cruciale verbinding. Door de complexiteit van het maken hiervan is de precieze plek en uitvoering nog een opgave die verder uitgewerkt moet worden. Wel is duidelijk dat ook deze onderdoorgang meer moet zijn dan een spoortunnel. Het is de plek waarop het noordelijke en het zuidelijke deel van het Suikerfabriekterrein verbonden worden, waarop de kade langs het Voorterrein eindigt en waar de schakel begint naar de zuidelijke Kreken. Deze verbinding moet een dragende openbare ruimte gaan vormen waarlangs de levendigheid, de dynamiek van het gebied zich kan concentreren. Het beeld is dat van een stedelijke ruimte, met compacte bebouwing en een menging van wonen, werken en voorzieningen.



Legenda

-  zoekgebied spooronderdoorgang
-  erftoegangsweg
-  wijkverzamelweg
-  fietsverbinding
-  mogelijke busverbinding
-  spoorlijn



Hoofdopzet stratenweefsel, Langzaam verkeer in geel.

## Onderdeel 2:

Het stratenweefsel ordent het gebied en legt verwantschap tussen de deelgebieden.

### Langzaam verkeer

De hoofdstructuur van het verkeersnetwerk is opgehangen aan de hoofdroutes voor het langzaam verkeer. De primaire route voor langzaam verkeer is de verbinding tussen Suikerfabriekterrein en de Binnenstad. Haaks daarop de noord-zuid verbinding tussen Vinkhuizen en Stadspark, via een multimodale brug over het Hoendiep en een multimodale tunnel onder het spoor. Secundair daaraan is de noord-zuid route aan de Westkant (langs de Vloevelden) met een brug over het Hoendiep en het spoor. Verder zijn er nog 2 bruggen over het Hoendiep voorzien (omgeving Voorterrein, Hoendiep zuid). De overige langzaam verkeer routes verdelen zich over het voorgestelde stedenbouwkundige grid.

### Openbaar vervoer

Voor het openbaar vervoer is aan de noordzijde een omleiding van lijn 8 (Binnenstad-Hoogkerk) voorzien, met haltevoorzieningen nabij de multimodale tunnel en bij de Vloevelden. Deze haltes kunnen ook een functie vervullen voor de zuidzijde via de tunnel en de brug onder/over het spoor. De zuidzijde kan ook gebruik maken van de HOV-lijnen langs de zuidrand van het gebied, met haltevoorzieningen nabij de kring en de Hunsingolaan aan de busbaan HOV as West. Een andere mogelijkheid is om lijn 8 om te leiden via de tunnel naar de zuidzijde, maar dit heeft vooralsnog niet de voorkeur. Verder moet er rekening worden gehouden met een ruimtereservering voor spoorverdubbeling en een station.

### Auto

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

De hoofdontsluiting van het Suikerfabriekterrein

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

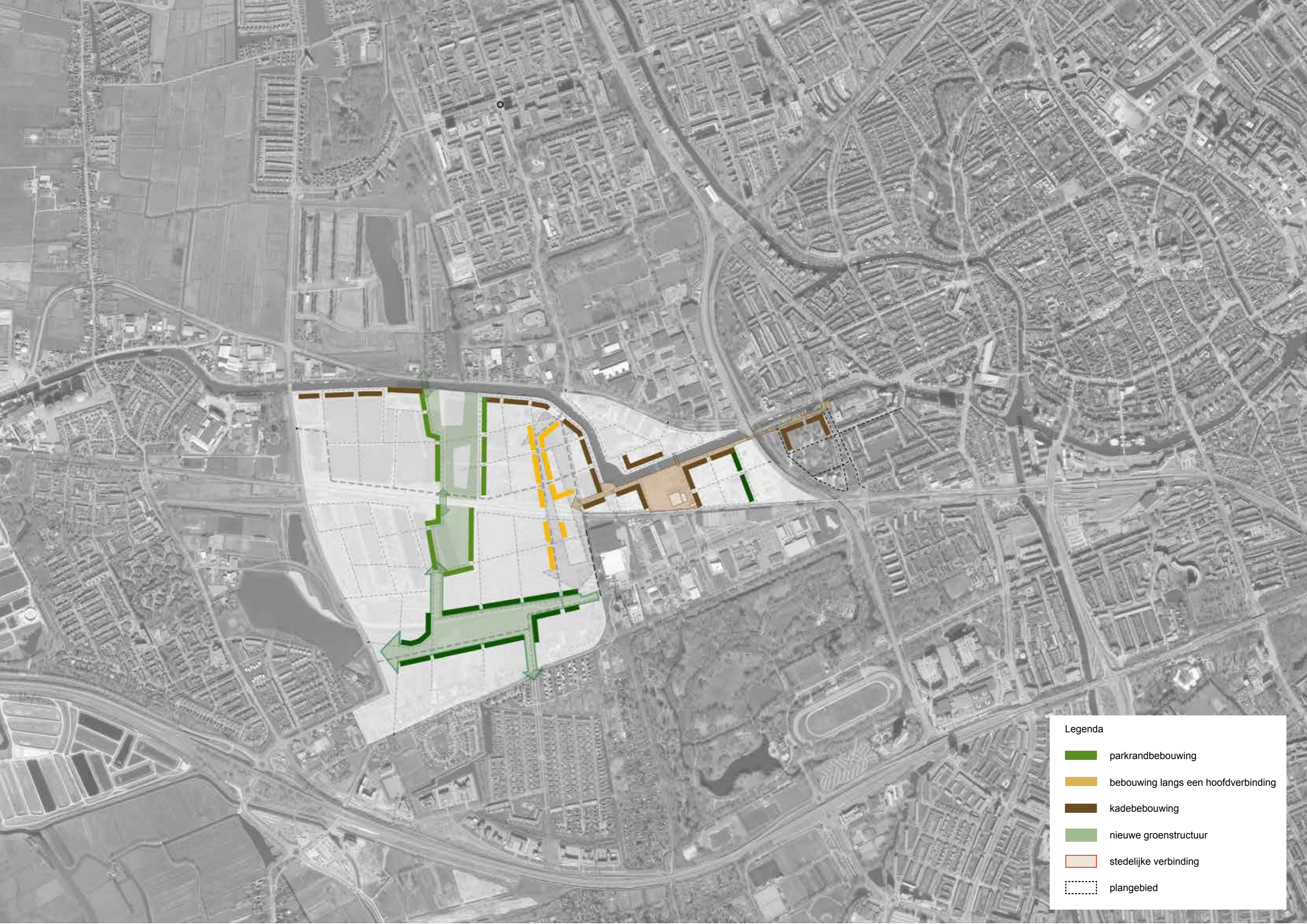
Door het gebied loopt noord-zuid de wijkverzamelweg tussen Hoendiep en Peizerweg. In de westelijke buurten loopt oost-west aan de noordzijde en zuidzijde een wijkverzamelweg door het gebied. Om sluipverkeer te voorkomen moet de zuidelijke wijkverzamelweg niet aantrekkelijk zijn als verbinding tussen de Johan van Zwedenlaan en Peizerweg door lage snelheden of indirecte routes.

In het gebied zelf wordt weliswaar een doorlopend stratenweefsel gemaakt, maar voor de automobilist zijn deze routes niet interessant om het gebied te doorkruisen, doordat het langzamer is of fysiek onmogelijk.

### Doorstroming bevorderen

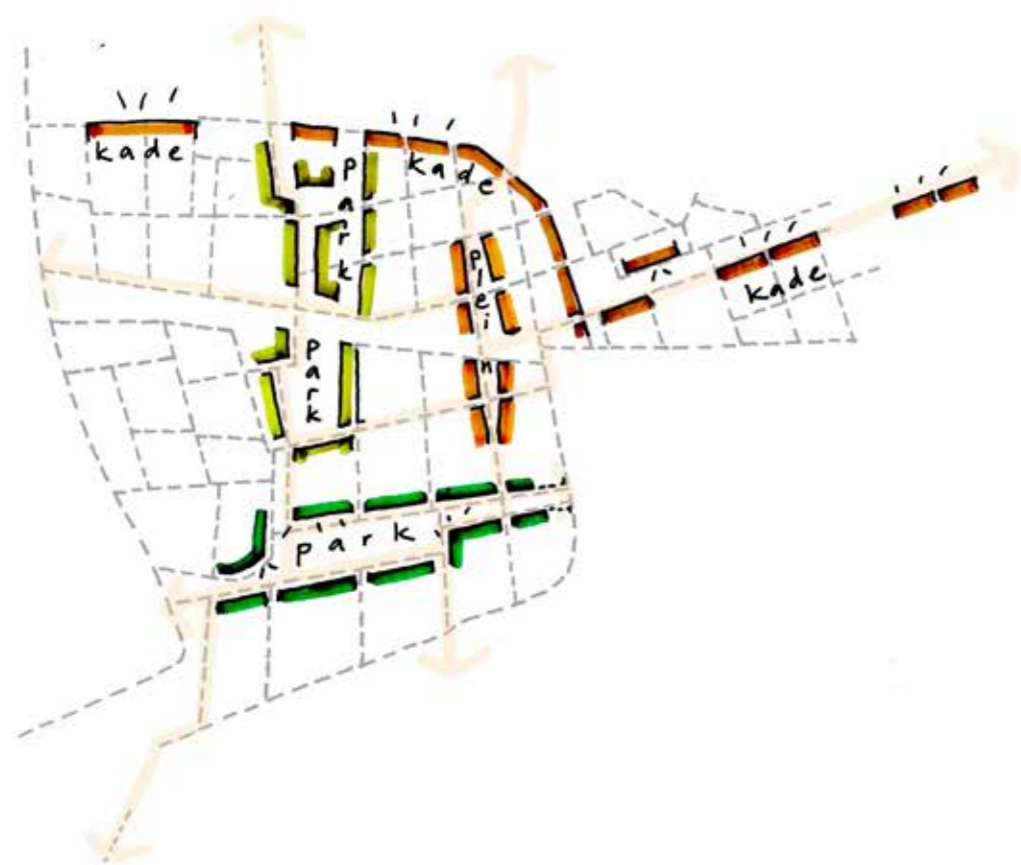
Om het gebied robuust bereikbaar te maken is het van belang dat zowel het Hoendiep als de Peizerweg voor noord- en zuidzijde als ontsluiting kunnen dienen. De wijkverzamelweg van noord naar zuid vormt daarin een cruciale schakel, zodat bij onvoldoende doorstroming op Hoendiep of Peizerweg kan worden uitgeweken. Door de toename van het verkeer zullen de aansluitingen bij de Diamantlaan op het Hoendiep, de Johan van Zwedenlaan op de A7 en Hoendiep en Peizerweg op de Westelijke Ringweg het aanzienlijk zwaarder belast worden. Of deze wegen, kruispunten en aansluitingen de hoeveelheid verkeer aankan, moet nader onderzocht worden.

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



- Legenda
-  parkrandbebouwing
  -  bebouwing langs een hoofdverbinding
  -  kadebebouwing
  -  nieuwe groenstructuur
  -  stedelijke verbinding
  -  plangebied





Betekenisvolle Openbare ruimtes in de structuurschets. Openbare ruimte, groen, infrastructuur en bebouwing versterken elkaar hier.

### Onderdeel 3:

Langs de hoofdstructuur spannen zich de dragers van dynamiek op: met een focus op diverse bebouwing, mix van functies en een krachtige openbare ruimte.

Langs de kades en de parken en langs de stadsas onder het spoor door ontstaan de 'nieuwe dragers' van het gebied. Niet alleen de openbare ruimte vormt hier de hoofdstructuur, ook de bebouwing in de randen moet bijdragen aan het maken van betekenisvolle ruimtes. Natuurlijk willen we overal bereiken dat er interessante gebouwtypologieën ontstaan die als geheel en als 'mix' voor kwaliteit en diversiteit in de verblijfsruimte zorgen. Alleen langs de hoofdstructuur willen we nóg meer waarborgen dat de bebouwing hier ook daadwerkelijk representatief wordt, dat die kan werken als drager van de identiteit van de plek. Denk bijvoorbeeld aan de parkrand, de stadssingel of het grachtenpand. Dat zijn openbare ruimtes in de stad waar de voornaamheid ook spreekt uit de aangrenzende gebouwen.

Het bereiken van daadwerkelijk representatieve bebouwing, die de openbare ruimtes kan versterken in identiteit is iets wat doorwerkt in het aanwijzen van verschillende bouwopgaves. Het kan betekenen dat we de 'parkrand', de 'kade', de 'stadsas' als bouwopgave op zich moeten formuleren, zodat daarmee gewerkt wordt aan het opbouwen van de ruimte en van de betekenis van die ruimte.



Radesingel: stadssingel



Lopende Diep: Hoge der Aa



Oranjesingel: parkrand

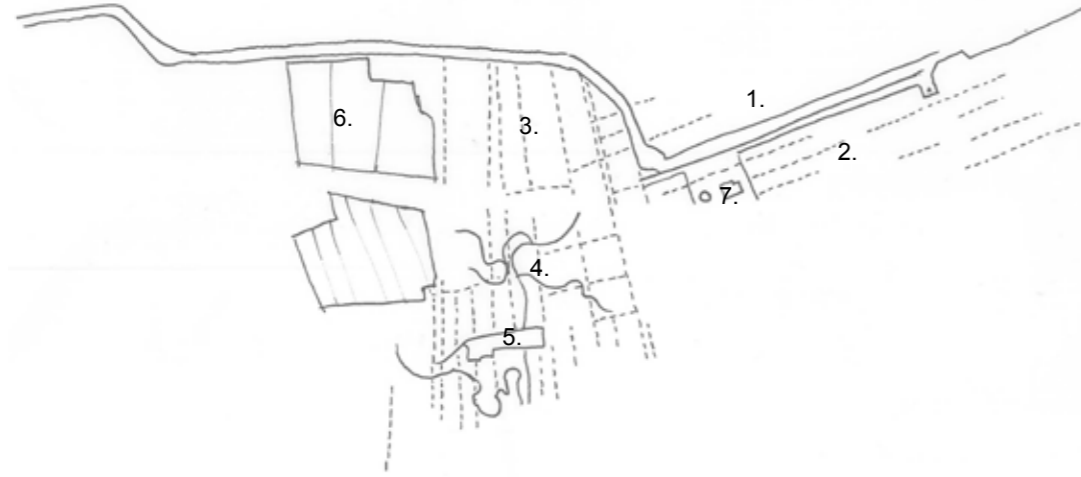


- Legenda
- ..... middeleeuws slotenpatroon
  - Hoendiep
  - vloeivelden
  - beeldbepalende erven
  - het Voorterrein met Zeegebouw
  - waterverbinding
  - bestaande historische bebouwing
  - lintbebouwing
  - krekensstructuur

---

#### Onderdeel 4:

Bestaande karakteristieken vormen de identiteitsdragers in het plangebied: het industriële erfgoed, de kreken en de Hegevier, de basis van de vloeivelden.



De inrichting van de openbare ruimte, en daarmee van het hele gebied, ademt de sfeer uit van bestaande, betekenisvolle karakteristieken. Dit kunnen we bereiken door eerst die karakteristieken een plek in het plan te geven en vervolgens de nieuwe situatie er zodanig op af te stemmen dat er gezamenlijk een waardevolle, nieuwe ruimte ontstaat.

Als geheel is er een behoorlijke reeks bestaande karakteristieken die identiteitsdragers vormen van het gebied:

- Het Hoendiep;
- het Voorterrein, met de stenige kade, de industriële vloer en het zeefgebouw;
- De lintbebouwing langs de Peizerweg en het Hoendiep;
- Het slotenpatroon als drager voor de stratenstructuur;
- De kreken opnieuw tot uiting laten komen in de openbare ruimte en de binnenhoven;
- De structuur van de vloeivelden als basis voor ontwikkeling.

Hoofdelementen cultuurhistorische karakteristieken schematisch weergegeven.

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

**Het compacte stedelijke bouwblok  
(voorbeelduitwerking)**

Op het Voorterrein en in het noordoostelijke plandeel is de mix van gebouwtypologieën het meest compact.

**formeel/informeel**

Het blok is steeds een combinatie van een formelere kant aan de stadsstraat en een informele binnenzijde.

**Mix van groot en klein**

De bloksamenstelling is altijd een mix van stevigere gebouwtypen, bijv. appartementen, en een kleinere individuele korrel, bijv. stadshuizen. De combinatie van verschillende typologieën en buitenruimtes geeft een divers stedelijk blok.

**Wonen/werken**

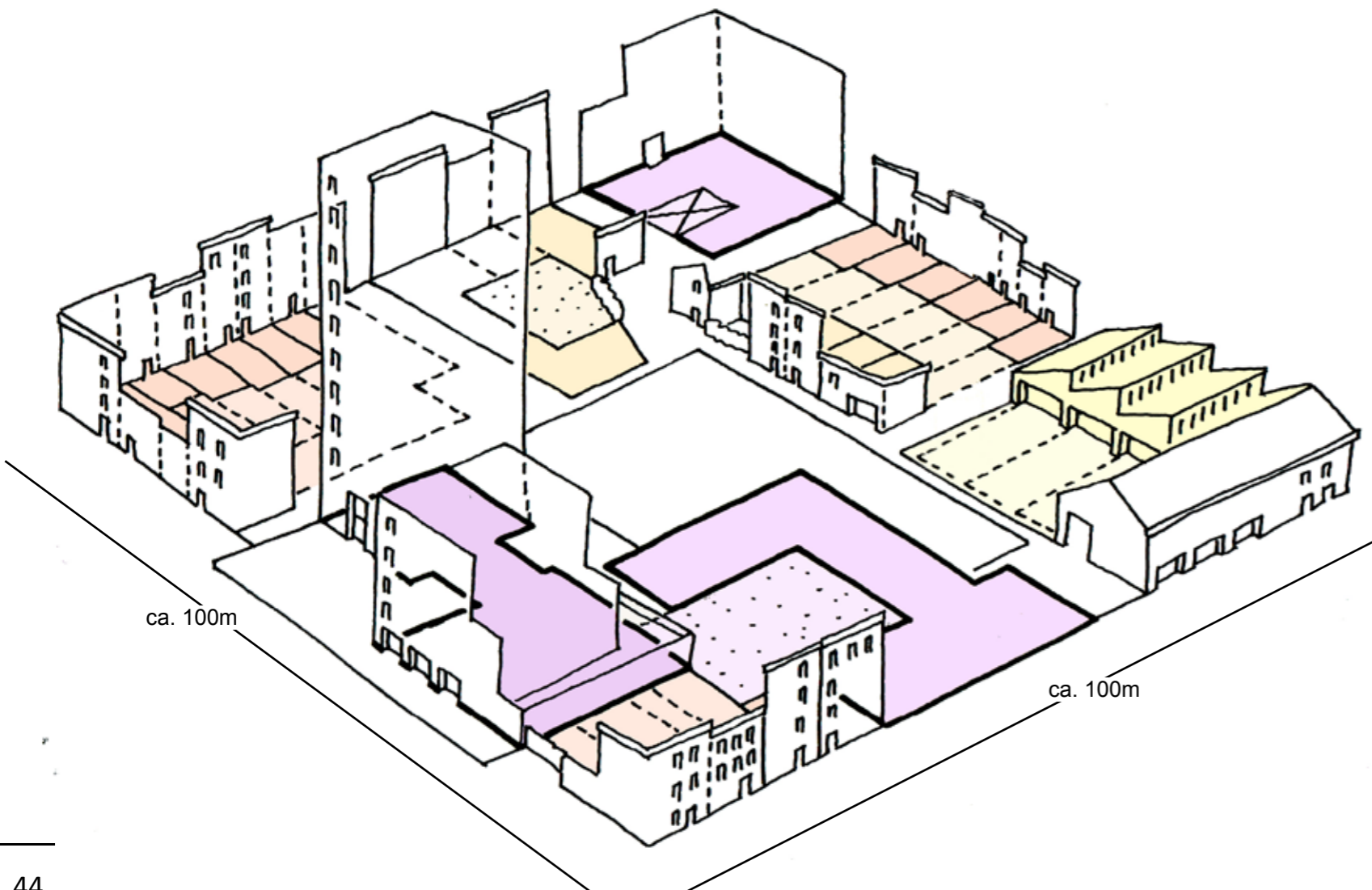
Een menging van wonen en werken is inpasbaar door het hele blok heen, bijvoorbeeld in nieuwe gemengde werk verzamelgebouwen, op de begane grond van stadshuizen of in de plint van appartamentengebouwen.

**Voorbeelduitwerking.**

De nadere uitwerking volgt nog. Het doel is steeds om vorm te geven aan de straat en aan het binnengebied. en om daarbij gebouwen en woonvormen te ontwerpen die optimaal profiteren van hun positie. Zo voegen ze met hun gevel, tuin, leefruimte iets toe aan de buitenruimte.



Mogelijke locaties waar een dergelijk blok kan ontstaan

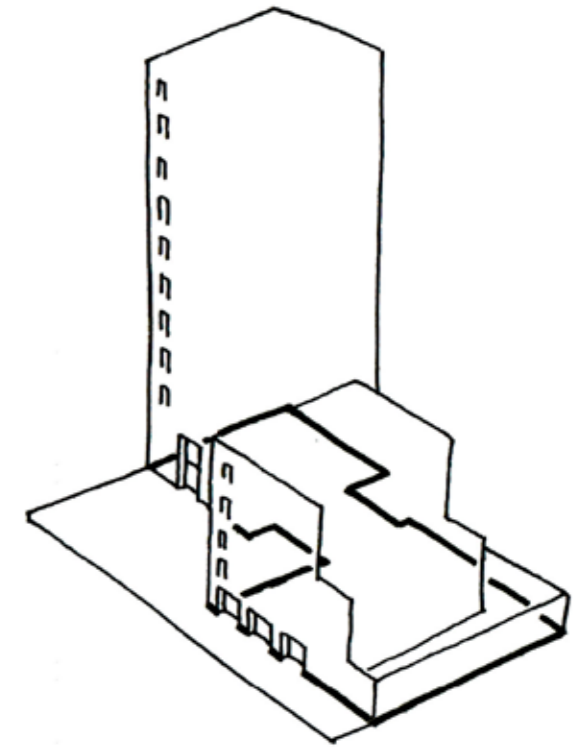


ca. 100m

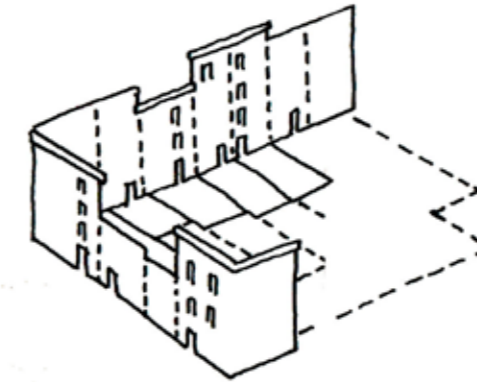
ca. 100m

diversiteit in een compact stadsblok is bijvoorbeeld:

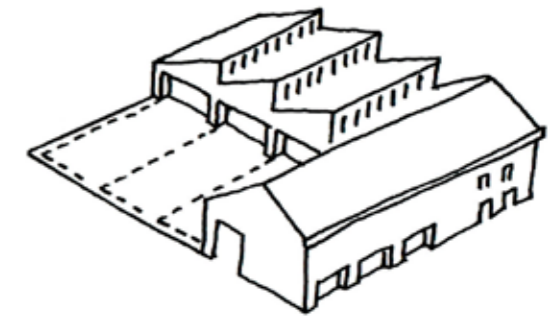
hoogteaccent



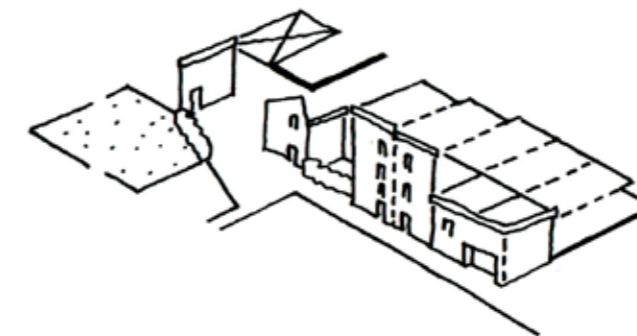
Stadshuizen/individuele panden



werkplaatsen, loodsen



hofwoningen



---

## Onderdeel 5:

### Wonen en leven is opgebouwd uit een ruimtelijke mix die van samenstelling kan variëren

Eén van de uitgangspunten voor het Suikerfabriekterrein is dat we één gebied willen maken, dat in zichzelf en met de omliggende gebieden verwantschap maakt. En dat zodoende niet uiteen valt in verschillende fragmenten en losse identiteiten. Een onderdeel daarvan is dat de gebouwopzet zich kenmerkt door één heldere basis, die wel op verschillende plekken een eigen samenstelling en kleur kan aannemen.

In ruimtelijke zin vormt het stratenpatroon de onderlegger voor een klassiek bebouwingsprincipe: het bouwblok. Het bouwblok in het Suikerfabriekterrein heeft in principe een 'overmaat', waarin gelegenheid bestaat om verschillende typen binnenterreinen (plein, hof, veld... ) te maken, om diverse gebouwtypen naast elkaar in te zetten (stadshuizen, vrijstaande woningen, maar ook collectieve blokken en hoogte-accenten) en om flexibiliteit te bieden aan de daadwerkelijke invulling. De bouwblokken in de Hortusbuurt hebben zich bijvoorbeeld door de tijd heen pas gevuld tot de bebouwingssamenstelling van nu.

Met de vaste basis kan de opbouw van de blokken verschillen, en daarmee in bijvoorbeeld het Voorterrein een andere sfeer uitstralen dan in de Vloevelden of de Kreken. Op het Voorterrein kunnen hoogte-accenten, collectieve blokken en stadshuizen samen gaan, en zullen de binnenterreinen compact blijven met dakterrassen, een kleine binnentuin of binnenpleinen. In de Kreken kan dit beeld heel anders zijn. Bijvoorbeeld door een opbouw van stadshuizen, huizen als het type 'arbeidershuis' en vrijstaande woningen. De binnenruimtes worden langzamerhand groter van maat, en kunnen ingericht zijn als collectieve tuin of als natuurtuin verbonden aan het krekenslandschap.



Straatbeeld Hortusbuurt, Smalle straten, menging van functies, verschillende korrelgrootte van panden. Oriëntatie van de huizen op de straat. De bonte mix van panden vormt gezamenlijk een straatwand.



Straatbeeld buitenwijk, bredere straten, geen functiemenging, huizen grenzen niet met de rooilijn aan de straat en de oriëntatie is minder op de straat gericht. Veelal zelfde typologie, de huizen staan los op de kavel en vormen geen straatwand.



Agaathhof Groningen van De Zwarte Hond

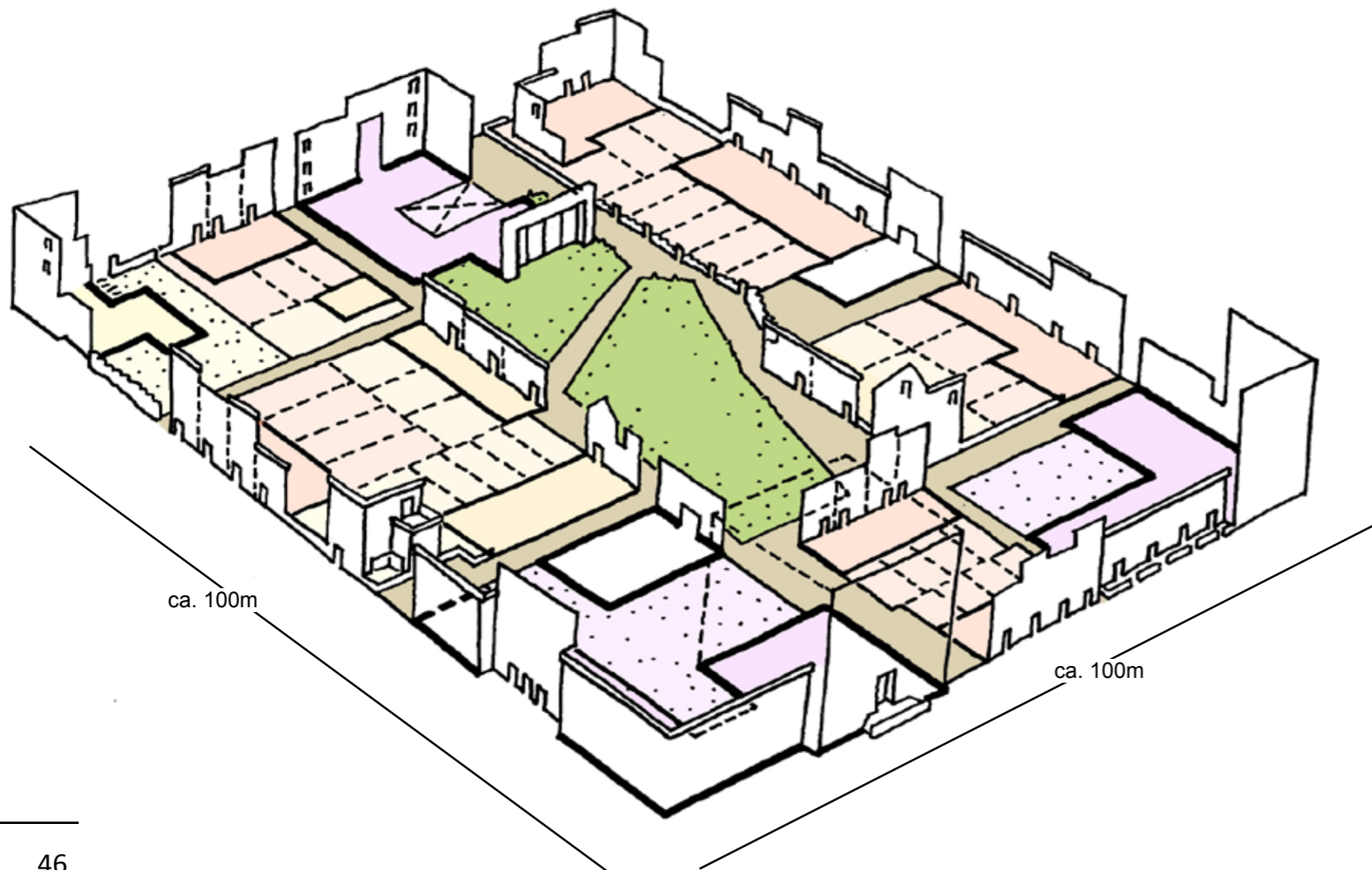
### Het stadsblok met binnenhof (voorbeelduitwerking)

Niet alle stadsblokken zijn even compact en stevig. In het gebied in de kom van het Hoendiep wordt de maat van de blokken iets groter en ontstaat er gelegenheid om de binnengebieden meer als tuin uit te werken, of enkele kleinere binnen'plekken' te schakelen. Samen met een net iets ander spectrum van bouwtypologieën wordt de atmosfeer wat losser. Geen of minder hoogte-accenten, af en toe een vrijstaande woning en woningtypologieën die specifiek zijn ontworpen op een positie aan de binnentuin. Waar in het compacte blok het binnenhof als één plek werkt is hier meer maat beschikbaar, voor collectief groen of om een tuin te maken en om verschillende 'plekken binnen de binnenhof' te maken.

Dit is een voorbeelduitwerking. Het doel is steeds om vorm te geven aan de straat en aan het binnengebied, en om daarbij gebouwen en woonvormen te ontwerpen die optimaal profiteren van hun positie. Zo voegen ze met hun gevel, tuin, leefruimte iets toe aan de buitenruimte.



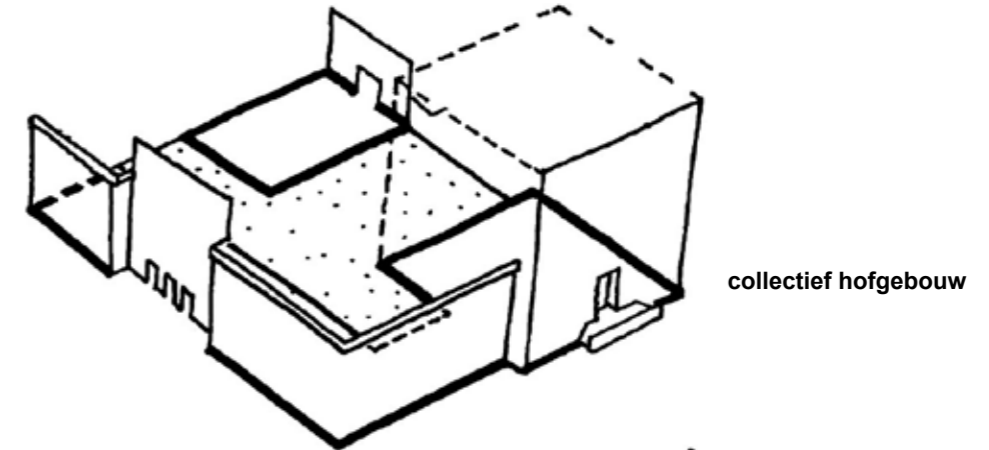
Mogelijke locaties waar een dergelijk blok kan ontstaan



ca. 100m

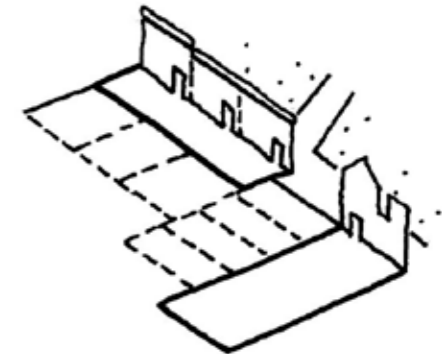
ca. 100m

diversiteit in een compact blok met binnentuin is bijvoorbeeld:

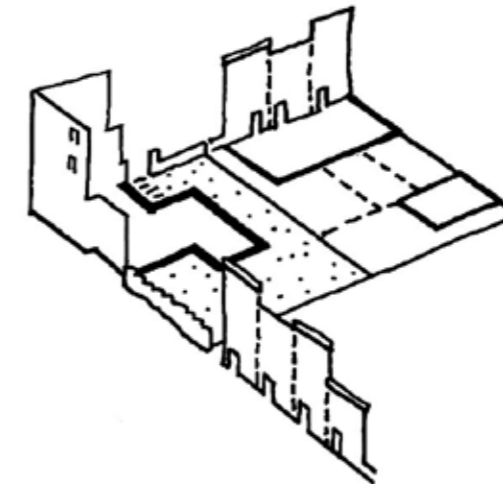


collectief hofgebouw

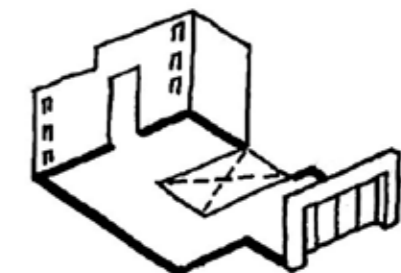
tuinhuizen



stadshuizen in een rij en vrijstaand



appartementengebouwen



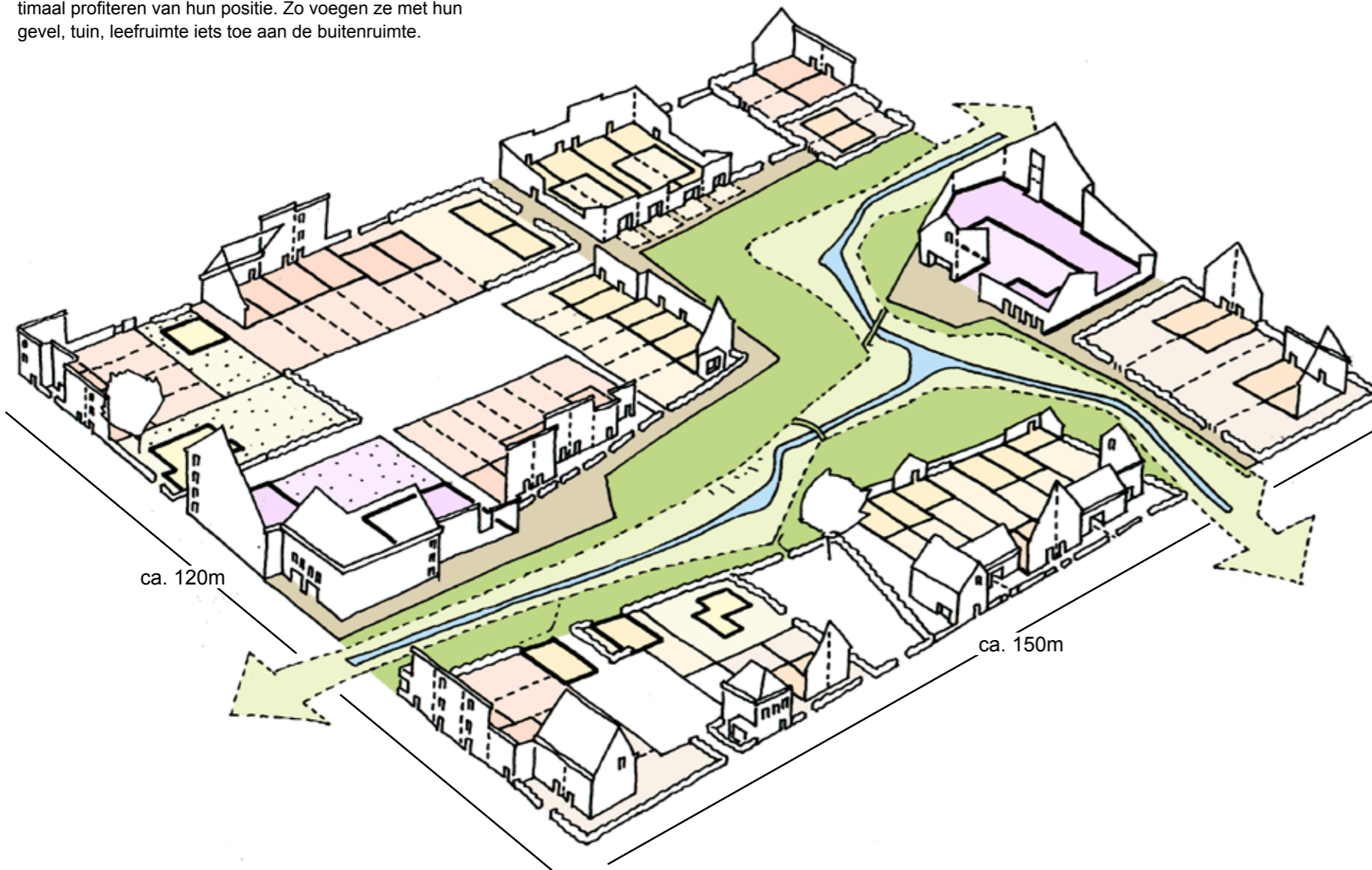
**Blokken rond een natuurlijke kreek**  
(voorbeelduitwerking)

In de Kreeken wordt de ondergrond gevormd door de stadsstraten die de sloten van de middeleeuwse verkaveling volgen én door het krekensysteem dat zich meanderend een weg zoekt door het gehele gebied ten zuiden van het spoor. Binnen de bouwblokken zijn de krekken aanleiding om een natuurlijk binnengebied te vormen. De krekken komen als waterlopen weer terug aan de oppervlakte. Ze kunnen een rol spelen in het vasthouden van regenwater, en vormen de basis van natuurlijk ingerichte groenruimtes. Natuurlijke oevers kunnen een flinke maat hebben, langzaam overgaan in bloemvelden, ligweides of met een mooie rand aan een buitenterras liggen. De buitenrand van het bouwblok volgt de rooilijnen en vormt een straat, de binnenkant is groen. Aan het binnengebied is de ontwerpogave om de relatie tussen woonvelden en het natuurlijke deel uit te werken. Natuurlijkheid betekent plek voor ruigtes, extensief beheer, de vrijheid om te spelen en te wandelen. De binnenranden kijken hierop uit, maar organiseren zich wel 'op hun eigen plint', als een balkon aan het landschap.

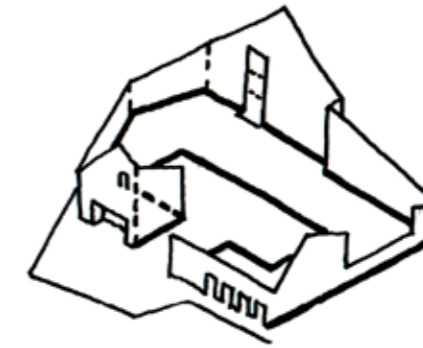
Dit is een voorbeelduitwerking. Het doel is steeds om vorm te geven aan de straat en aan het binnengebied, en om daarbij gebouwen en woonvormen te ontwerpen die optimaal profiteren van hun positie. Zo voegen ze met hun gevel, tuin, leefruimte iets toe aan de buitenruimte.



Mogelijke locaties waar een dergelijk blok kan ontstaan

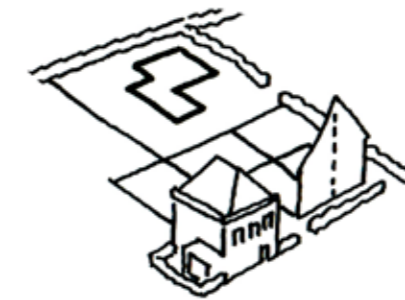
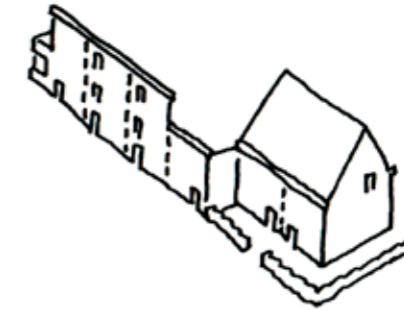


diversiteit in een compact blok met binnentuin is bijvoorbeeld:



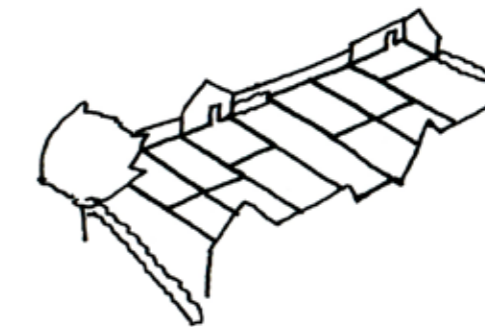
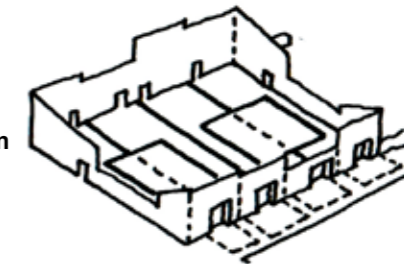
hofgebouw met terras aan de tuin

stadshuizen en twee-onder-een-kapwoningen



vrijstaande woningen en half-vrijstaande woningen

patiowoningen tussen straat en tuin



tuinhuizen

### Aardgasvrij

Op zeer korte termijn (01-07-2018) wordt regelgeving ingevoerd waarbij nieuwbouw niet meer op een aardgasnet mag worden aangesloten. Hiervoor moeten alternatieven aangeboden worden. Gezien de omgevingende geschiktheid van de ondergrond denken wij hierbij om gebruik te maken van omgevingswarmte (oppervlaktewater, grondwater). Te denken valt aan het gebruik van een warmte koude opslag (WKO) en een distributiesysteem met bronwater als onderdeel van een nutsvoorziening. Bewust wordt gekozen voor collectieve systemen, omdat door de meeste ontwikkelingsvlekken gewenste bebouwingsdichtheid het niet mogelijk is een ieder ruimte te geven voor individuele bronwatersystemen. Hiervoor wordt voor het gebied per vlek een warmteplan op maat gemaakt. Hierin staat ook aangegeven hoe de capaciteit van de ondergrond optimaal (voor o.a. opslag) kan worden benut. Combinaties met in de omgeving aanwezige warmte-, koude bronnen is mogelijk. Bijvoorbeeld de vrijkomende seizoens(rest)warmte ten tijde van de bietencampagne van de Suikerunie. Ook de datacentra op Westpoort kunnen warmte leveren om woningen mee te verwarmen. Met een WKO kan eveneens gekoeld worden. Dit is zeker nodig bij goed geïsoleerde nieuwbouwwoningen en levert daarnaast meer comfort op.

### Klimaatbestendig

Ons klimaat verandert. Onze zomers worden warmer. We hebben te maken met langere periodes van droogte, en ook met flinke regenbuien die onze straten onder water zetten. Door kortere en hevigere buien kunnen we het regenwater niet altijd meer via ons riool afvoeren. Bovendien krijgen steden te maken met hittestress. Doordat versteende oppervlakten veel meer opwarmen ontstaan zogenaamde 'hitte eilanden'. Groen en water zorgen ervoor dat de stad kan afkoelen en dat water langer wordt vastgehouden. Meer groenstructuren zijn daarom noodzakelijk. Dit kan bijvoorbeeld door gedeelten onbebouwd te laten of door groene ontmoetingsplekken te realiseren. De al in de stad bestaande groene en blauwe structuren in de stad kunnen op het Suikerunieterrein versterkt gaan worden. Dit in samenhang met bestaande structuren voor ecologie en natuur. Te denken valt aan groenblauwe verbindingen richting de Onlanden en een ecologische verbinding met het stadspark. Om de ecologie nog eens extra te benadrukken kan nagedacht worden over meenemen van natuur inclusief bouwen. Dit houdt in dat de bij de bouw van woningen, utiliteit en andere objecten de natuur wordt geïntegreerd. doorbraken in techniek en regelgeving verwachten wij dat in de toekomst elektrische auto's onderdeel kunnen uitmaken van de benodigde buffersystemen. In de eerste fasen kan dit op kleine schaal geprobeerd worden en op termijn kan dit dan opgeschaald gaan worden.

### Circulair

De belangrijkste principes zijn:

1. Waardebehoud wordt gemaximaliseerd door eerst te kijken naar producthergebruik, vervolgens hergebruik van onderdelen en als laatste hergebruik van grondstoffen.
2. Producten worden zo ontworpen en gemaakt dat deze aan het eind van de gebruiksfase makkelijk demontabel zijn en materiaalstromen eenvoudig gescheiden kunnen worden.
3. Tijdens productie, gebruik en verwerking van het product worden geen schadelijke stoffen uitgestoten.
4. De onderdelen en grondstoffen van 'gebruiksproducten' (zoals een lamp) worden hergebruikt zonder kwaliteitsverlies (bijvoorbeeld in een nieuwe lamp, maar wellicht wel in een nieuwe laptop, bijvoorbeeld).
5. De grondstoffen van 'verbruiksproducten' (zoals tandpasta) zijn biologisch afbreekbaar en worden (na eventuele onttrekking van nog waardevolle grondstoffen) teruggegeven aan de natuur.
6. Producenten behouden het eigendom van gebruiksproducten, klanten betalen voor het gebruik ervan, niet voor het bezit. Een andere mogelijkheid is dat de producent het product terugkoopt aan het einde van de levensduur.
7. Omdat de prestatie van het product de waarde bepaalt, wordt het leveren van de juiste kwaliteit extreem belangrijk voor de producent.
8. Een van de meest belangrijke succesfactoren is (cross-sectorale) ketensamenwerking gericht op het creëren van meervoudige waarde. Hierbij vermeerdert niet alleen de economische waarde van alle bedrijven in de keten, maar ook de ecologische en sociale waarde.

[bron: MVO Nederland]





---

## Onderdeel 6:

Het plan biedt op alle schaalniveaus aanknopingspunten om bij te dragen aan duurzaamheid.

Voor alle (nieuwe) ontwikkelingen op het gebied van energietransitie en het klimaat zijn aardgasvrij, energieneutraal en klimaatbesteding zeer relevante thema's. Voor een 'volhoudbare' en op de toekomstgerichte samenleving is het noodzakelijk om dit een juiste plaats in de uitwerking te geven. Daarbij beseffen wij ons dat ontwikkelingen op het gebied van energietransitie en nutsvoorzieningen op dit moment zeer snel gaan. Dit zal tal van vormen kunnen aannemen en een 'eindplaatje' hiervan is niet te schetsen. Nieuwe inzichten zullen ervoor zorgen dat gedurende de ontwikkeling van het Suikerfabriekterrein er veranderingen zullen optreden die wij nu nog niet kunnen voorspellen laat staan kunnen overzien. Dat benadrukt de noodzaak van een adaptieve en flexibele ontwikkelingsaanpak.

Ook gezondheid en welzijn (Healthy Ageing) zijn belangrijke factoren om rekening mee te houden. Hiervoor zijn zes concrete speerpunten (G6) van belang. Dit zijn; gezond voedsel, gezond wonen, gezond bewegen, actief ontmoeten, actief meedoen en nabijheid van groen. Tenslotte vinden we dat circulaire economie één van de onderleggers moet zijn. Een circulaire economie (kringloopeconomie) is een economisch en industrieel systeem waarin geen eindige grondstofvoorraden worden uitgeput en waarin reststoffen volledig opnieuw worden ingezet in het systeem. Hierbij denken wij naast reststoffen ook over bijvoorbeeld gesloten watersystemen en een gesloten grondbalans.

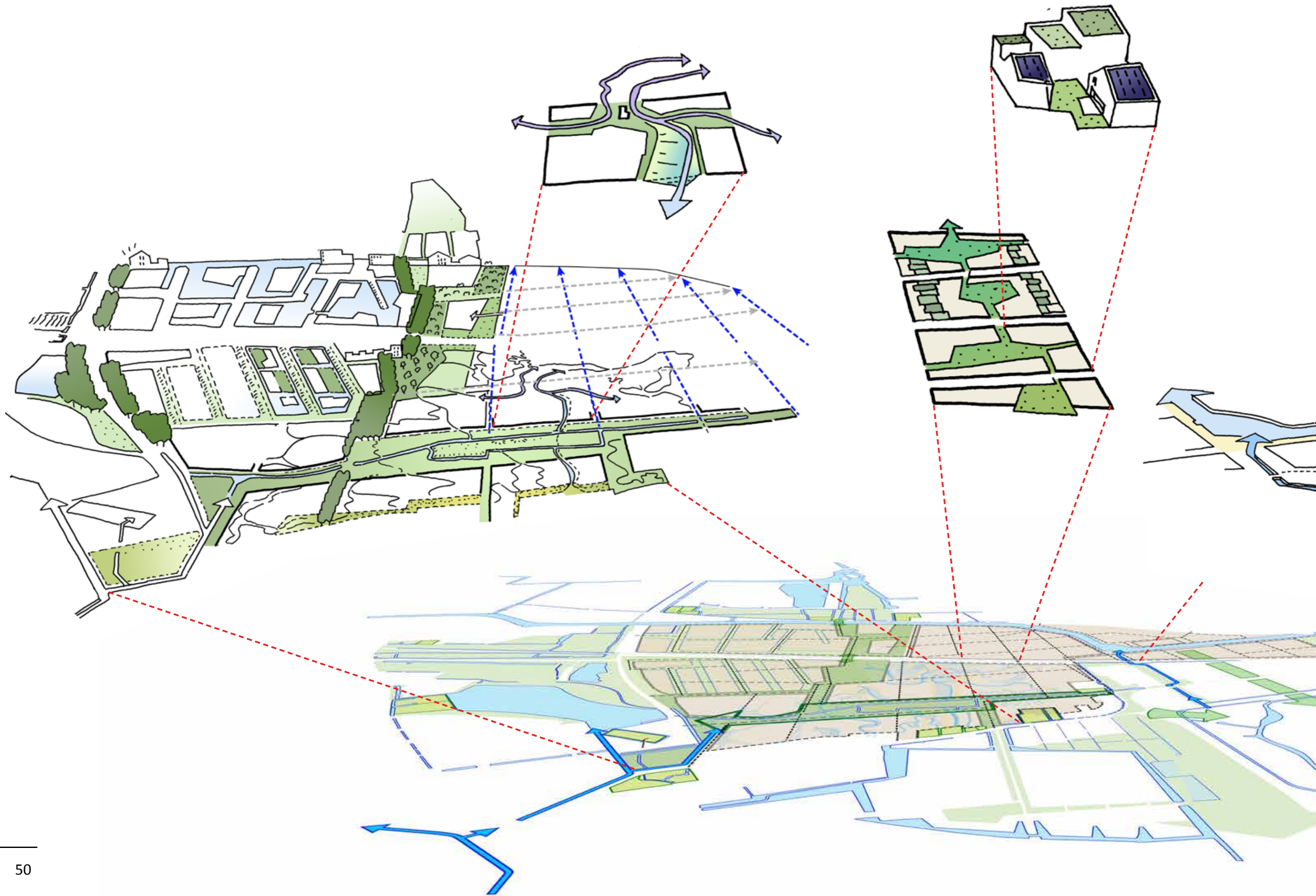
Ook nieuwe vormen van samenwerking, bijvoorbeeld in de vorm van een burgercoöperatie, zijn welkom in de omslag naar een volledige "duurzame" suikerfabriekterrein.

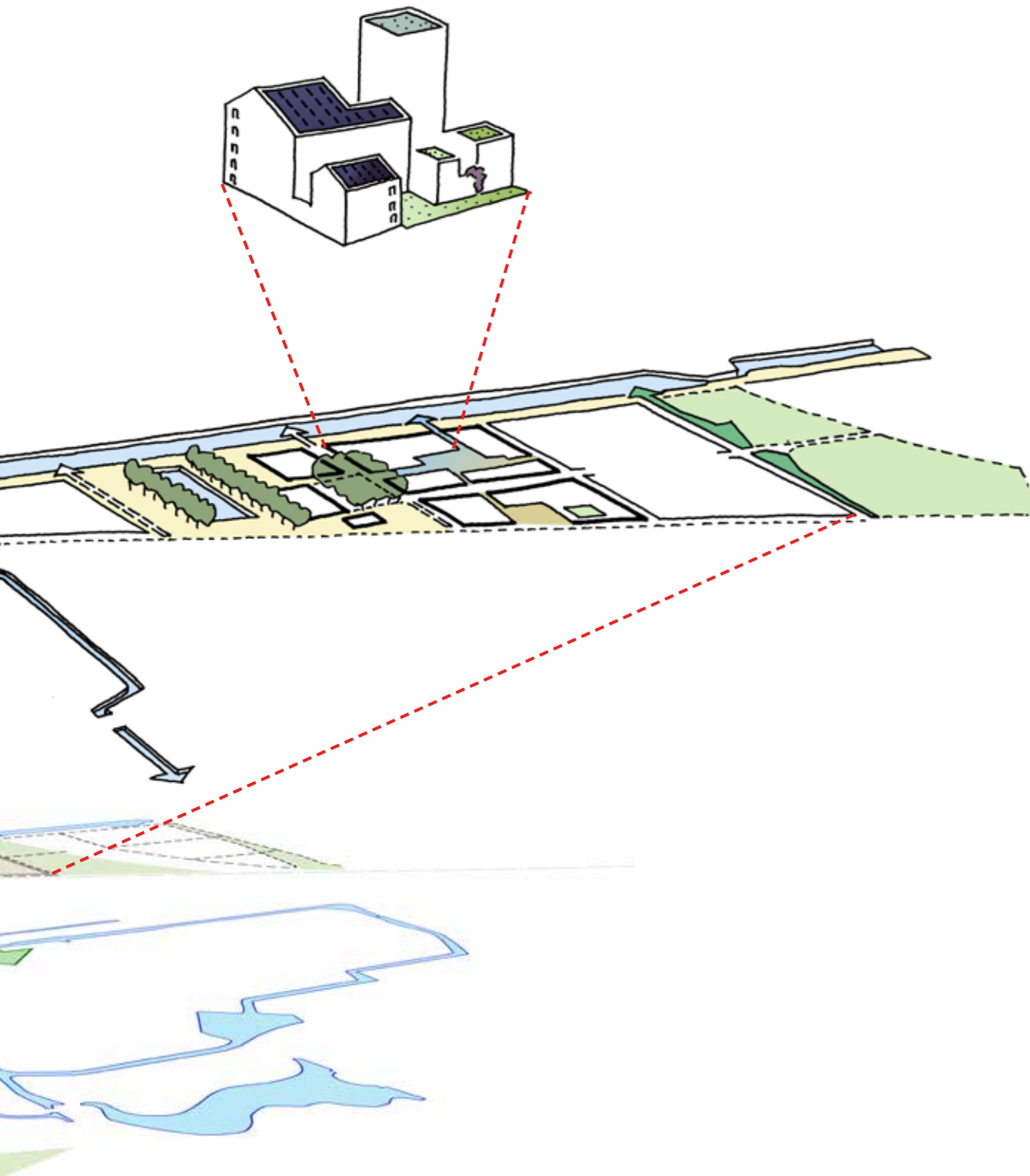
### **Energieneutraal**

De ruimtelijke oriëntatie en het stedenbouwkundig ontwerp zijn van wezenlijk belang voor een optimale energieprestatie van de woningen en utiliteit. Vanuit de aanstaande nieuwe regelgeving rondom energieprestaties (BENG = bijna energieneutraal) is dit een belangrijk aandachtspunt. Wij vinden het van belang dat geschikte daken maximaal benut worden voor het oogsten van zonne-energie. Dit kan waar mogelijk ook in combinatie met 'groene' daken zoals sedum- of vegetatiedak. Hierdoor is een dubbelfunctie mogelijk en wordt meerwaarde gecreëerd. Om geheel energieneutraal (inclusief elektrische mobiliteit, openbare verlichting, etc.) te worden is alleen benutten van zonne-energie van daken niet voldoende. Om nog meer te kunnen opwekken, kan ook gekeken worden naar dubbel ruimtegebruik en een tijdelijke invulling van braakliggende percelen. Bijvoorbeeld in de vorm van een energietuin, park. Het hoeft niet uitsluitende om zonne-energie te gaan, ook andere vormen van hernieuwbare opwek kunnen meegenomen worden mits deze goed inpasbaar zijn. Op dit gebied zijn vele ontwikkelingen die wij op voorhand niet willen uitsluiten.

### **Opslag**

Het is evident dat vraag en aanbod binnen de contouren van het structuurplan niet altijd op elkaar passen. Daarnaast zijn er mogelijke seizoensverschillen (bv. zomer versus winter). Opslag van energie (elektra, warmte) in verschillende vormen en op verschillende manieren zijn onontbeerlijk. Hierbij is het verstandig om dit te combineren met andere (tijdelijke) oplossingen zoals centraal parkeren. Door doorbraken in techniek en regelgeving verwachten wij dat in de toekomst elektrische auto's onderdeel kunnen uitmaken van de benodigde buffersystemen. In de eerste fasen kan dit op kleine schaal geprobeerd worden en op termijn kan dit dan opgeschaald gaan worden.





## Onderdeel 6:

Het plan biedt op alle schaalniveaus aanknopingspunten om bij te dragen aan duurzaamheid.

Voor het Suikerfabriekterrein bestaat de kans om een duurzaam en klimaatbestendig plan te ontwikkelen, temeer omdat het gebied nog grotendeels onbebouwd is. Duurzaamheid en klimaatbestendigheid kunnen integraal meegenomen worden als ontwerpogave, en vervolgens in alle planlagen en facetten verder uitgewerkt worden.

In de geformuleerde uitgangspunten voor het Suikerfabriekterrein is al gesteld dat er ingezet wordt op een duurzame planontwikkeling, waarbij ruimte wordt geboden voor nieuwe vormen van energie- en watervoorziening, voedselproductie en duurzaam ruimtegebruik.

Een aantal duurzame planprincipes (zie bv.: 12 thema's voor duurzaamheid, [omgevingswijzer.nl](http://omgevingswijzer.nl)) is al opgenomen in de reeds geformuleerde opgave voor het Suikerfabriekterrein. Bovendien worden de plannen gemaakt binnen het eerder in dit stuk toegelichte kader van the Next City. Het gaat daarbij om duurzaamheid in de breedste zin van het woord. Van sociale relevantie tot een goed bereikbaar gebied dat optimaal inzet op de verhouding fiets- OV en autogebruik tot het bieden van een vestigingsklimaat met een menging van functies voor bewoners en ondernemers nabij de binnenstad.

Op het schaalniveau van deze structuurschets bieden we vooral een ruimtelijke 'voorbereiding' voor een duurzaam plan. Een geschikte basis voor thema's als waterkwaliteit, het tegengaan van wateroverlast, watertekort en hittestress, biodiversiteit en ecologische samenhang, ruimtegebruik en ruimtelijke kwaliteit. Deze structuurschets bereidt een ruimtelijke structuur voor waarbinnen voldoende 'maat' is opgenomen voor groene en waterrijke gebieden die onderling een samenhangende structuur vormen. Bovendien zijn er reeds op dit structuurschetsniveau diverse aanleidingen binnen de openbare ruimte en de

bouwvelden waar duurzaamheidsthema's uitwerking kunnen vinden. Bijvoorbeeld de inzet van de krekken aan de zuidzijde, maar ook in de flexibele blokopzet en in het samenhangende stratenpatroon.

De ruimtelijke uitwerking van duurzaamheidsthema's is vanaf deze structuurschets een voortdurende ontwerpogave die op ieder volgend schaalniveau verder wordt uitgewerkt. In het ruimtelijk raamwerk zijn al diverse aanzetten opgenomen, zoals de voorbereiding van een watersysteem met samenhang op grotere schaal, voldoende bergingscapaciteit in het gebied, de mogelijkheid om te vertakken naar de kleinste schaal en om gescheiden opvang- en afvoersystemen te ontwikkelen. Op een dergelijke wijze kunnen ook opgaven als bodem, groen, ecologie en energiegebruik aangehaakt worden op de voorliggende hoofdlijnen en verder uitgewerkt worden. Het perspectiefbeeld hiernaast belicht de geschiktheid van de ruimtelijke hoofdstructuur voor de uitwerking van de thema's duurzaamheid en klimaatadaptatie, en geeft alvast enkele suggesties binnen planonderdelen en bouwvelden. Dit perspectief werkt als basis om in iedere volgende fase robuuste duurzame planuitwerkingen te vormen.



Legenda

- zoekgebied spooronderdoorgang
- gebiedsentree
- brug
- fietsbrug
- erfontsluitingsweg
- wijkverzamelweg
- fietsverbinding
- hoofd fietsverbinding
- spoorlijn
- plangebied

---

#### Onderdeel 7:

Bruggen en toegangen aan de randen maken representatieve entrees het gebied in, maar stimuleren ook de representatie van plekken in de buitenrand en de omgeving.

Naast de hoofdentrees zijn er diverse plekken waarmee het Suikerfabriekterrein verbinding legt met de omgeving, door bruggen of door entrees vanaf de buitenranden. We hebben in onderdeel 1 al aangegeven dat 'entree maken' in het gebied meer betekent dan het alleen toegankelijk maken, maar dat het ook gaat om betekenis geven aan een plek. Hetzelfde gaat op voor plekken waar het terrein zich met de omgeving verbindt. Daar ontstaat niet alleen een nieuwe toegang tot het Suikerfabriekterrein, maar geeft die nieuwe toegang ook iets terug aan de bestaande omgeving.

Nieuwe entrees kunnen, indien daar mogelijkheden voor zijn, helpen om representatie van de bestaande omgeving te versterken. Bijvoorbeeld door de inrichting van de openbare ruimte te versterken, door een nieuw gezicht aan de bestaande omgeving mee te geven of door bouwopgaven in de omgeving zó te koppelen dat er als geheel een sterker beeld ontstaat.

#### Voorbeelden/ suggesties:

- een aansprekende nieuwe brugaanlanding op het Hoendiep als 'loopplank' het nieuwe Suikerfabriekterrein in;
- een nieuwe entree naar het Stadspark, gekoppeld aan terreinontwikkeling in de zuidoosthoek van het Suikerfabriekterrein;
- opwaarderen van plekken en nieuwe gezichten aan de Johan van Zwedenlaan, die mogelijk ook uitstralen naar de openbare ruimte van Hoogkerk, de Ruskenveense Plas en de sportterreinen.











---

## 7.1 Verkeer

Het Suikerfabriekterrein is momenteel niet goed ontsloten voor verkeer. Dit geldt voor langzaam verkeer, OV en auto's.

### **Langzaam verkeer**

Fietsers kunnen gebruik maken van fietspad de Verbetering die ten zuiden van het spoor in oost-westelijke richting dwars door het gebied loopt in het verlengde van de Peizerweg.

Voetgangers en fietsers kunnen het voorterrein bereiken, via de tijdelijke brug over het Hoendiep.

### **Openbaar vervoer**

Ten zuiden van het plangebied ligt de HOV-as West met een hoogfrequente busverbinding tussen Hoofdstation en P+R Hoogkerk. Ook ten noorden van het plangebied rijden bussen over het Hoendiep, zoals lijn 8 van Centrum naar Hoogkerk, lijn 17 van Vinkhuizen naar P+R Hoogkerk en de streeklijnen 88 en 139. Er lopen geen busverbindingen over het Suikerfabriekterrein.

De spoorverbinding Groningen – Leeuwarden snijdt in oost-westelijke richting door het plangebied (enkel spoor). Er is geen station in de nabijheid. Wel wordt er onderzoek gedaan naar een station in Hoogkerk. Een verdubbeling van het spoor met een halte Suikerfabriek terrein is op termijn niet uitgesloten.

### **Auto**

Het voorterrein is te bereiken vanaf een rotonde onder de westelijke Ringweg. Het achterliggende gebied is voor auto's niet tot nauwelijks ontsloten.

Rond het plangebied liggen de volgende wegen:

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

De Provincie Groningen en Gemeente Groningen voeren onderzoek uit naar het verbeteren van de doorstroming op de Westelijke Ringweg door het opheffen of ongelijkvloers maken van de kruisingen. De Zuidelijke Ringweg wordt de komende jaren geheel aangepast. De woningbouwontwikkeling op de Held III gaat gepaard met een nieuwe noord-zuid verbinding die aansluit op de N355.

Ruimtelijk doel is om de 'witte vlek' Suikerfabriekterrein opnieuw onderdeel te maken van het openbare weefsel, door het terrein voor langzaam verkeer als schakel in te zetten in zowel noord-zuid richting tussen Vinkhuizen en Stadspark als in oost-west richting tussen Binnenstad en de vloeivelden. Verkeerskundig doel is de bereikbaarheid van het Suikerfabriek terrein met langzaam verkeer, openbaar vervoer en de auto in het eindplaatje en alle tussenliggende fases.

---

## 7.2 Archeologie en Cultuurhistorie

Het voorterrein, het gebied ten noorden van de spoorlijn en de vloeivelden ten zuiden van het spoor hebben een lage archeologische verwachtingswaarde, voornamelijk doordat door de bodemverstoringen potentiële vindplaatsen en vondsten vernietigd zouden kunnen zijn. Als vervolg kan met behulp van een verkennend onderzoek de mate van verstoring inzichtelijk worden gemaakt om het archeologische verwachtingsniveau nader te bepalen.

In het gebied ten zuiden van het spoor, buiten de vloeivelden, is de bodemverstoring minimaal is geweest. Hier ligt het AMK-terrein, een bekend gemeentelijk archeologisch monument. Hier zijn vier verhoogde woonplaatsen (wierden) daterend uit de late Middeleeuwen aangetroffen. Een vijfde wierde werd gevonden tijdens de aanleg van het fietspad 'het hegepad' en werd bij het monument gevoegd. Het terrein staat ook wel bekend als 'De Hege Vier'.

In dit gebied ligt, rondom het genoemde monument een krekensysteem met een hoge archeologische verwachting op sporen en vondsten uit vroeger tijden. Als vervolg kan met behulp van karterend booronderzoek bepaald worden of bijvoorbeeld de verwachting voor middeleeuwse wierden gegrond is en of zich sporen en vondsten in de ondergrond bevinden.

De hoogste verwachting ligt op de rug van Tynaarlo, aan de westkant van het gebied. Deze rug bood een goede vestigingsplaats voor bewoning in de Steentijd. Dergelijke plaatsen zijn zeldzaam.

### **Cultuurhistorie**

Het plangebied ligt ten oosten van de rug van Tynaarlo en ten westen van de Hondsrug, in het stroomgebied van de Drentse Aa. Via de Lauwers, de Oude Riet en het Reitdiep breidde het estuarium van de Lauwers zich vanaf 700 na Chr. landinwaarts uit. Vanaf de 11e eeuw werd binnen het plangebied klei afgezet over het dalende veen en ontstond een schiereiland van veen tegen de flank van de rug van Tynaarlo in een omgeving van kleiige gronden. Het krekensysteem uit deze fase binnen het plangebied is op basis van hoogtekarten en luchtfoto's gereconstrueerd en in de onderstaande figuur weergegeven.

Om de cultuurhistorische waarde in het plan goed tot zijn recht te laten komen is het van belang dat deze vroegtijdig in het ontwerp wordt meegenomen. De waarde van de kreken ligt daarbij niet in het 'bevriezen' van het reliëf van het landschap, maar in het doorvertalen van dit grillige patroon in het ontwerp. Een goed doordacht ontwerp waarbij het krekensysteem mede grondlegger is, is dan ook van groter belang dan het fysiek bewaren van enkele bochten die geen enkele relatie hebben met het ontwerp.

### **Explosieven uit de Tweede Wereldoorlog**

Om de stad Groningen werd in de periode 1940-1944 een aantal verdedigingswerken aangelegd door de Duitsers. Op het Suikerfabriekterrein waren loopgraven, met bunkers en wapenopstellingen. Hierdoor is een deel van het gebied verdacht voor de aanwezigheid van niet-gesprongen explosieven. Een deel van het gebied is op basis van eerder onderzoek al geheel of gedeeltelijk vrijgegeven.

---

## 7.3 Ecologie

### **Natura-2000 en NNN**

Het plangebied maakt geen deel uit van een Natura 2000-gebied of het Natuurnetwerk Nederland (NNN). In de directe omgeving van het plangebied bevinden zich geen wettelijk beschermde gebieden waarop een ingreep in de vorm van bebouwing een negatief effect zou kunnen hebben. Het meest nabijgelegen wettelijk beschermde Natura 2000-gebied, Het Leekstermeergebied, bevindt zich op een afstand van circa 2 km van het plangebied. De EHS, de Peizermaden, bevindt zich op circa 1 km van het plangebied.

### **Stedelijke Ecologische Structuur (SES)**

Het plangebied betreft een nog grotendeels open en onbebouwd landschap dat doorsneden wordt door de spoordijk Groningen - Leeuwarden. In het gebied zijn kansen om de Stedelijke Ecologische Structuur (SES) verder te versterken. Aan de westkant grenst het plangebied aan de Johan van Zwedenlaan met daar direct aan vast de Ruskeveense zwemplas. Beiden zijn SES-gebieden. Het Stadspark is een Ecologisch Kerngebied Groen.

Langs het Hoendiep ligt de 'Verbinding Eelderbaan-Stadspark'. Hoewel de naam suggereert dat dit gebied de Eelderbaan met het Stadspark verbindt, is

een daadwerkelijke verbinding met het Stadspark niet aanwezig. Er is wel een verbinding met de Eelderbaan die ten noorden van het plangebied ligt. Aan de oost en zuidkant is er door de aanwezigheid van met name industrieterreinen geen verbinding van het plangebied met SES-gebieden.

### **Ecologische waarden**

Het gebied kent ecologische waarden. De waterplassen en bezinkingsvelden werden bijvoorbeeld bezocht door bijzondere broedvogels als geoorde fuut, krooneend, kleine plevier, zwartkopmeeuw, oeverwaluw, grote gele kwikstaart en kluut. Ook waren er grote aantallen wintergasten zoals grutto's, watersnippen en wintertalingen. Het gebied kent een grote vogelrijkdom en er komen ook andere soorten voor zoals vleermuizen.

De weidepercelen aan de zuidzijde kenmerken zich nog door broedvogels als Kievit, grutto, scholekster, knobbelzwaan en wilde eend. De sloten die de weiden scheiden zijn een levensbiotoop voor amfibieën.

Nu de bedrijfsvoering van de Suikerfabriek is gestopt, is het de vraag in hoeverre de natuurwaarden hierdoor beïnvloed zijn. Hetzelfde geldt voor zoogdieren, libellen, vlinders en amfibieën. Een nieuw ecologisch onderzoek moet uitwijzen of deze ecologische waarden nog steeds aanwezig zijn.

---

## 7.4 Bodem

### **Bodemopbouw**

Het gebied bevindt zich in een veen-/kleigebied dat in het westen wordt begrensd door de rug van Tynaarlo en meer naar het oosten door de Hondsrug.

De vloeivelden bevinden zich in de polder 'De Verbetering', een gebied waar sterk verschillende bodemsoorten samenkomen. De bovengrond kan bestaan uit zowel lichte tot zware klei, fijn zand of veen. De ondergrond kan zowel uit zware klei als veen of zand bestaan. Klei op veen of klei op zand is echter overheersend in het gebied.

Op het oostelijk deel van de vloeivelden kan plaatselijk, zure kalkarme kattenklei voorkomen in dunne laagjes (circa 10 cm) in de bovengrond. Op het oostelijke deel is over het algemeen een dikkere kleilaag aanwezig. De cascadevijvers zijn op maaiveld aangebracht.

Op het fabrieksterrein bestond de oorspronkelijke bovengrond uit opgebrachte lagen zand met diverse bijmengingen. De ondergrond bestaat uit overwegend (zware) klei met plaatselijk eerst een veenlaag.

Op basis van een inventarisatie van gehanteerd grondonderzoek (sonderingen) bij woning- en utiliteitsbouw in de wijken Buitenhof (ten zuiden van de Peizerweg) en Ruskenveen (ten westen van de Johan van Zwedenlaan), wordt geconcludeerd dat er zonder noemenswaardige voorzieningen prima gebouwd kan worden op het voormalige Suikerfabriekterrein ten zuiden van de spoorlijn Groningen-Leeuwarden. Gemiddeld genomen bevindt zich hier op een meter of zes à acht minus maaiveld een voldoende draagkrachtige zandlaag voor funderingen op palen. De verwachting is dat deze draagkrachtige laag zich uitstrekt ten noorden van de spoorlijn Groningen-Leeuwarden. Daarmee is ook gezegd dat het gebied ten noorden van de spoorlijn Groningen - Leeuwarden geschikt is voor bebouwing.

### **Zetting**

In 2014 en 2015 is Fietspad De Verbetering gerealiseerd ten zuiden van de spoorweg Groningen - Leeuwarden en ten noorden van de Peizerweg. Onderzoekresultaten laten zien dat aan de westzijde van de polder een veenlaag op het dekzand aanwezig is. Meer naar het oosten zakt het dekzand naar grotere diepte en wordt daar afgedekt met veen-klei afzettingen. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de bovenlagen van polder 'De Verbetering', van west naar oost, zettingsgevoelig zijn voor aanleg wegen en rioleringen. Voorbelasting is derhalve noodzakelijk. Nader onderzoek moet uitwijzen hoeveel tijd hiervoor nodig is en of versnelling mogelijk is.

### **Bodemvervuiling**

In het verleden zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd naar vervuiling in de bodem en in het grondwater. Uit dat onderzoek blijkt dat er verspreid over het gebied locaties zijn waar sprake is van vervuiling als gevolg van het industriële gebruik als suikerfabriek. Dit speelt zich met name af op het voorterrein. Verder is er in een deel van de noordelijke vloeivelden en één van de zuidelijke vloeivelden sprake van vervuiling. Oplossing hiervoor is bijvoorbeeld het afvoeren van vervuilde grond of het werken met een "leeflaag" van schone grond. Hierdoor is het waarschijnlijk dat de gewenste gesloten grondbalans niet haalbaar is. Hier zal nader onderzoek naar uitgevoerd worden.

Een ander belangrijk aandachtsgebied is De Halm. De Halm is een voormalige stortplaats, die tussen 1960 en 1991 in gebruik was.





## 7.5 Water

Het gehele gebied wordt bemalen en uitgeslagen op de boezem (Hoendiep) door "gemaal de Verbetering". Gemaal de Verbetering bemaalt het water van het gebied ten zuiden van het Hoendiep. Dit gebied is circa 20 km<sup>2</sup> groot en is hiermee een belangrijk gemaal van Waterschap Noorderzijlvest. Bij de ontwikkeling van het gebied moet rekening gehouden worden met de bereikbaarheid van het gemaal.

Het peilgebied waarin het voormalige Suiker Unie terrein ligt heeft een peil van NAP -1,70 / -1,90 m NAP. Bij de ontwikkeling van woongebieden lijkt het zonder grote ingrepen goed haalbaar te zijn te voldoen aan de gemeentelijke droogleggingseis van 1,30 meter. Verder heeft het de voorkeur in het gebied ten zuiden van de spoorlijn Groningen-Leeuwarden een peil van de woningen te hanteren die overeenkomt met het peil van de bestaande woningen langs de Peizerweg aan de zuidzijde van het plangebied.

De vloeivelden worden gezien als een bedrijfsmatige inrichting van het terrein. De huidige vloeivelden maken ook geen onderdeel uitmaken van het waterhuishoudingssysteem "de Verbetering". De vloeivelden en waterstanden liggen namelijk ver boven het streefpeil van de Verbetering.

De figuur hiernaast geeft met een groene lijn de Regionale Waterkering aan. Deze loopt momenteel ter plaatse van het Hoendiep. In overleg met en na goedkeuring van het Waterschap kan deze kering eventueel verplaatst worden in zuidelijke richting (rode lijn), hetgeen afhankelijk is van de verdere planvorming van dit deelgebied, de toekomstige drooglegging van het gebied en de toekomstige maaiveldhoogte.

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

---

## 7.6 Milieuzones en Veiligheidscontouren, kabels en leidingen

### **Milieuzones en veiligheidscontouren**

Rondom het plangebied lopen wegen en door het plangebied loopt een spoorweg. In een latere fase zal geluidsonderzoek uitgevoerd worden en bepaald worden welke geluidseffecten er tot in het plangebied reiken.

Rondom het plangebied liggen diverse bedrijven (Hoogkerk, Hoendiep en Peizerweg). Van belang is deze milieuzones in beeld te brengen en te bepalen wat het exacte effect is op de geplande woningbouw. Eerste analyse wijst uit dat de effecten geen grote invloed zullen hebben op de ontwikkelmogelijkheden van het gebied.

In de omgeving van het plangebied vinden diverse activiteiten plaats, zoals bijvoorbeeld het tankstation op het bedrijventerrein Hoendiep en het vervoer van stoffen over de Westelijke Ringeweg, die "veiligheidscontouren" hebben. De komende periode wordt nader onderzoek gedaan naar externe veiligheid.

### **Kabels en leidingen**

Er is onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van kabels en leidingen (klic-melding). Deze klic-melding heeft uitgewezen dat de meeste kabels en leiding rondom het Suikerunieterrein liggen. Zo bevinden zich in de polder 'De Verbetering' en ter plaatse van de noordelijk vloeivelden (grondbergingen en vijvers) geen kabels en leidingen. Wel bevindt zich een concentratie van leidingen langs de spoorlijn Groningen - Leeuwarden en langs de Peizerweg in noordelijke richting, tot aan de aansluiting van het Suikerunieterrein met de kruising Hoendiep-Diamantlaan. Noord Zuid loopt een gashoofdleiding evenwijdig en in het verlengde van de Campinglaan. Ter plaatse van het voorterrein bevindt zich ook het nodige aan kabels en leidingen.



---

## 7.7 Programma

Op het Suikerfabriekterrein is ruimte voor 2.000 tot 4.000 woningen, waarbij de stedelijkheid en dichtheid richting de binnenstad verder kan toenemen. Omdat de ontwikkeling van het terrein mogelijk langer kan duren dan 25 jaar nemen de onzekerheden over woningbehoeften en het woonprogramma toe, hetgeen ook de reden is te werken met een ruime bandbreedte en deze bandbreedte in het Milieueffectrapport te gaan onderzoeken. Zo zal ook het type woningen in tijd en per gebied variëren (van appartement tot vrijstaand) en per woongebied verder gedetailleerd worden binnen het raamwerk van het Structuurplan. Opgave is het raamwerk van het Structuurplan dusdanig robuust te maken dat deze onzekerheden op te vangen zijn.

	Indicatieve bandbreedte
Voorterrein	300-700
Noorden van spoor	900-1.900
Zuiden van spoor	800-1.400
<b>Tot</b>	<b>2.000-4.000</b>

Aanvullend is er op Hoendiep (zuidzijde) mogelijk ruimte voor 500-1000 woningen.

Het voorzien in de woningbouw behoefte voor de stad is de primaire aanleiding om het terrein tot ontwikkeling te brengen. Woningbouw is dan ook een belangrijke drager voor het gebied, maar de opgave reikt verder. Wij willen het gehele Suikerfabriek terrein ontwikkelen tot een levendig stuk stad waar geïntegreerd gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. Met name het Voorterrein en de noord- en zuidkant, die grenzen aan bestaande werklocaties, lenen zich voor een commercieel en wijk overstijgend programma. Hierbij valt te denken aan voorzieningen (ontspanning, medisch en persoonlijke dienstverlening), een buurtsuper, horeca en werkplekken. Ook kan gedacht worden aan maatschappelijke ontwikkelingen (DMO). Iedereen doet mee en helpt mee in een groeiende stad' is hierbij een belangrijke opgave, die ook doorwerkt in de maatschappelijke voorzieningen. We willen een ongedeelde stad met vitale wijken. Bij de inrichting van een nieuwe wijk willen we daar optimaal aan bijdragen. Te denken valt aan (basis)onderwijs, sportvoorzieningen binnen en buiten, kunst en cultuur, zorg en welzijn, etc. De grootte en de gevarieerdheid van het terrein maken het mogelijk om verschillende leefmilieus te onderscheiden.

Gelegenheden voor wonen op water zijn in de stad schaars. De vraag is gesteld naar een mogelijke bijdrage van het Suikerfabriekterrein hierin. De mogelijkheden hiertoe moeten in vervolgfases verder onderzocht worden.

