

**Hoogkerk**

**Inspraakverslag**

**Nota Reikwijdte en Detailniveau Suikerfabriekterrein Groningen  
en  
Structuurschets De Suikerfabriek**

Februari 2019

**GEANONIMISEERDE VERSIE**

## **Procedure**

De Structuurschets De Suikerfabriek en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Suikerfabriekterrein Groningen (NRD) lagen ter inzage van 21 juni 2018 tot en met 18 juli 2018. In deze officiële inspraakperiode zijn twee inloopbijeenkomsten georganiseerd, een op 3 juli in Hoogkerk en een op 5 juli in het zeefgebouw op het Suikerfabriekterrein.

De bijeenkomst in Hoogkerk telde zo'n 80 bezoekers, de bijeenkomst in het zeefgebouw zo'n 110. De direct betrokkenen zijn per brief uitgenodigd, de sociale media hebben aandacht besteed aan de bijeenkomsten. Er is een bericht opgenomen in de nieuwsbrief Stadsnieuws West en er is een advertentie in de Gezinsbode geplaatst.

Los van deze inloopbijeenkomsten heeft de projectleiding gesproken met de woonbootbewoners, met de bewoners Peizerbocht en met de klankbordgroep.

## **Reacties**

Tijdens de inspraakprocedure zijn 44 schriftelijke reacties ontvangen, online en op papier. De reacties zijn opgenomen achter dit verslag. In verband met de bescherming van persoonlijke gegevens bij digitale verspreiding zijn de reacties van privépersonen geanonimiseerd.

## **Beantwoording**

Op de volgende pagina's zijn de reacties (samengevat) weergegeven en van commentaar voorzien. Om herhalingen en grote hoeveelheden tekst te voorkomen, hebben wij gelijksoortige reacties of reacties over hetzelfde onderwerp zoveel mogelijk gebundeld.

Dat betekent dat het antwoord op één inspraakreactie op verschillende plekken kan staan. Daarom hebben wij bij de onderwerpen in de eerste kolom steeds met nummers aangegeven over welke inspraakreactie het gaat. De nummers corresponderen met de namen en adressenlijst van de indieners van inspraakreacties, te vinden aan het einde van het zienswijzenverslag; in de digitale versie geanonimiseerd.

Op dit moment zijn op vele vragen nog geen concrete antwoorden te geven. De Structuurschets en de milieueffectrapportage gaan over een complexe ontwikkeling in een groot gebied. Veel onderwerpen moeten nog bestudeerd en uitgezocht worden voordat de uitwerking van start kan gaan. Bovendien kent een groot stadsontwikkelingsproject als dit een lange looptijd. De ervaring leert dat in die tijd de omstandigheden en inzichten kunnen veranderen. En dat heeft effect op de uitwerking van de plannen.

De twee bovengenoemde inloopbijeenkomsten hadden een informeel en informeel karakter. Wat tijdens de bijeenkomsten met ons is gedeeld en besproken, wordt dan ook niet in dit zienswijzenverslag behandeld. Overigens komen de meeste besproken onderwerpen tijdens de twee bijeenkomsten in juli wel in dit document terug.

## **Vervolg**

Het komende jaar worden de plannen verder uitgewerkt. Het traject van de milieueffectrapportage wordt opgestart. Met de ingediende zienswijzen houden wij rekening, tenzij wij bij de beantwoording hebben aangegeven dat dit niet mogelijk is. De Structuurschets wordt omgevormd tot een Structuurvisie. Veel van

de ingediende zienswijzen en opmerkingen nemen we mee, van een paar weten we dat ze onmogelijk te honoreren zijn.. Dat hebben wij zoveel mogelijk aangegeven in onze reactie.

## Samenvatting inspraakreacties en beantwoording

	Inspraakreactie /zienswijze	Onze reactie
	<h1>Uitgangspunten en programma</h1>	
	<b>Uitgangspunten</b>	
15, 21	<p>Het Wijkoverleg Vinkhuizen plaatst kanttekeningen bij de uitgangspunten voor de NRD.</p> <p>De compacte-stadgedachte gaat al lang niet meer op: de stad is al lang niet meer compact. Meerstad en Reitdiep worden gerealiseerd en Ty-naarlo en Haren bouwen woonwijken tegen de gemeentegrenzen. Leefbaarheid van wijken en buurten verminderen voor een groene buitenruimte gaat daarom niet meer op.</p> <p>De “ideale ligging” ten opzichte van het stadscentrum, ingegeven vanuit het streven naar een stad met één centrum én aanleiding voor een robuust en stenig voorterrein, is betrekkelijk. Er zijn vele wijken die ook op twee kilometer van het centrum liggen, allemaal met een eigen karakter, die niet worden gezien als natuurlijke overloop van het centrum. Tussen het Suikerfabriekterrein en het centrum liggen verschillende wijken en de ringweg als barrière. De feitelijke locatie en de ambitie pleiten voor een bredere wijkvisie dan de spaarzame ruimte voor voorzieningen.</p> <p>Het Wijkoverleg Vinkhuizen vindt dat er niet echt sprake is van een “nieuw stadsdeel”. Door de harde interne grenzen én de tweedeling in een stenige oostkant en parkachtiger westkant valt het terrein in gebieden uiteen. Het lijkt meer op een uitbreiding van Hoogkerk en de Zeeheldenbuurt, gescheiden door een groenstrook, waardoor Hoogkerk zieloos wordt verbonden met de stad.</p> <p>Het streven naar het aan elkaar hechten van wijken lijkt hier vooral te bestaan uit het dichtbouwen van open ruimten tussen wijken met als gevolg een robuuste stedelijke steenmassa die wellicht fysiek een eenheid vormt, maar door zijn uitgestrektheid ontheemding in de hand werkt. Dat is onwenselijk. Groengebieden zijn onmisbaar voor een leefbare stad en ecologisch gezien noodzakelijk. Het hechten kan ook door het verbeteren van infrastructuur.</p>	<p>Wij staan voor de opgave de komende decennia 20.000 nieuwe woningen te bouwen. In de Omgevingsvisie Next City is de keuze gemaakt om die vooral een plek te geven binnen de bestaande stad. Het Suikerfabriekterrein is één van de ontwikkellocaties bij uitstek. Het terrein is in essentie een vrijgekomen fabrieksterrein dat vraagt om een nieuwe invulling. Weliswaar heeft het terrein voor een deel een groene uitstraling, maar het groen is hier nooit een doel op zich geweest. In de Next City hebben wij ervoor gekozen om een deel van de stedelijke ruimtebehoefte op dit terrein te laten landen en niet buiten de bestaande stad. Natuurlijk streven wij er wel naar ook hier groen een belangrijke plaats in het ontwerp te geven.</p> <p>Centrale gedachte achter de structuurschets is om het Suikerfabriekterrein óók in te zetten om de positie van en de relatie met omliggende gebieden te versterken. Dat geldt voor stedelijke diversiteit, voor groenstructuren en recreatieve routes, voor de bereikbaarheid van voorzieningen en van de binnenstad en zo verder.</p> <p>In de Structuurschets hebben wij in hoofdlijnen aangegeven hoe het Suikerfabriekterrein zich naar buiten toe verbindt (o.a. groen en infrastructuur) en hoe we met een nieuw stratenweefsel verwantschap tussen de deelgebieden willen aanbrengen. Deze uitgangspunten gaan we per deelgebied verder verdiepen en uitwerken. Daarbij zien we in de deelgebieden aanknopingspunten om te differentiëren in woon- en leefmilieu en om identiteit en herkenbaarheid te creëren. Daarmee voorkomen we de beleving van een robuuste stedelijke steenmassa.</p> <p>Wij zijn het met de ‘bewoners Halfweg’ eens dat de woningbehoefte gevoelig is voor conjunctuur en andere wijzigende omstandigheden. Het Suikerfabriekterrein is een langjarig stadsontwikkelingsproject dat met</p>

	<p>De ‘bewoners Halfweg’ wijzen erop dat de gemeente spreekt van grote druk op de woningmarkt, maar dat die hoogst conjunctuurgevoelig is en ook sterk onderhevig aan het succes en de populariteit van de opleidingen van de kennisinstellingen. De gemeente doet louter kwalitatieve uitspraken en nergens wordt onderbouwd op basis van welke onderzoeken de druk op de woningmarkt geconstateerd is en hoe deze gekwantificeerd is. De ‘bewoners Halfweg’ willen weten op welke openbare studies de verwachting gebaseerd, zodat zij de onderliggende kwantitatieve onderbouwing kunnen beoordelen.</p>	<p>die onzekerheden rekening moet houden. Er is hier ruimte om voor langere tijd in een deel van bepaalde segmenten van de stedelijke woningbehoefte te voorzien. In welke hoedanigheid en in welk tempo het terrein ingevuld gaat worden, is nu nog niet te zeggen. Dat wordt grotendeels gedicteerd door de omstandigheden.</p> <p>Op basis van de cijfers van de woningmarktanalyse van de Regio Groningen-Assen van 2017 door KAW en Weusthuis en Partners houden wij op dit moment rekening met een groei met ca. 20.000 woningen. Specifiek wordt het aantal van 20.000 genoemd in tabel 5 op pagina 36 van de woningmarktanalyse. Daarin staat een gemiddelde van 5 scenario’s, met een hoog scenario van 21.840 en een laag scenario van 18.200. De Woningmarktanalyse is hier te vinden: <a href="https://www.regio-groningenassen.nl/publicaties/woningmarktanalyse-rga-2017-2030/download">https://www.regio-groningenassen.nl/publicaties/woningmarktanalyse-rga-2017-2030/download</a>.</p> <p>De woningmarktanalyse is vooral gebaseerd op demografische aspecten en kijkt daardoor vooral naar de langere termijn en is daarom ook minder conjunctuurgevoelig.</p> <p>De conjunctuur uit zich sterker in de NVM verkoopcijfers die de regio Groningen-Assen zelf elk kwartaal publiceert in de woningmarktmonitor. Tabel 16 op pagina 44 geeft goed de huidige druk op de woningmarkt weer. De woningmarktmonitor is hier te vinden: <a href="https://www.regiogroningenassen.nl/publicaties/woningmarktmonitor-2e-helft-2017-rga/download">https://www.regiogroningenassen.nl/publicaties/woningmarktmonitor-2e-helft-2017-rga/download</a>.</p> <p>De woningmarktanalyse geeft dus vooral inzicht in de woningbehoefte op de lange termijn, de woningmarktmonitor monitort meer de fluctuaties in die langjarige groei. Voor de totale behoefte baseren wij ons dus op de analyse, voor het realisatietempo en de fasering is vooral de monitoring van belang.</p>
4	<p>Indiener 4 vindt het een ambitieus plan.</p>	<p>Ons plan voor het Suikerfabriekterrein is inderdaad ambitieus. Het is een unieke kans het gebied meer onderdeel te laten maken van de stad Groningen.</p>
	<p><b>Marge van 2000-5000 woningen is te groot</b></p>	
13, 14	<p>De ‘bewoners Halfweg’ signaleren dat in de verschillende stukken (NRD, Structuurschets, brief van B&amp;W, brief aan bewoners) steeds verschillende woningaantallen worden genoemd, vermoedelijk gebaseerd</p>	<p>Het Suikerfabriekterrein en Hoendiep Zuidzijde vormen samen een groot gebied waarbinnen 5.000 woningen zouden kunnen passen. Het is</p>

	<p>op het al dan niet optellen van minimale en maximale getallen voor Hoendiep zuidzijde en de andere gebieden. Zij vinden dat geen goede basis voor een analyse. Die kan, afhankelijk van de gewenste uitkomst, alle kanten op. Zij vinden dat helder moet zijn welke getallen input zijn voor de MER.</p> <p>Vanuit mer-optiek ligt een bandbreedte weliswaar voor de hand, maar de ‘bewoners Halfweg’ vinden dat de stadsvisie daar meer richting aan zou moeten geven.</p> <p>De Vereniging Wijkraad Hoogkerk en de Buurtcommissie Buitenhof vinden de bandbreedte van 2000 tot 5000 woningen onevenwichtig. Bij een aantal van 2,3 inwoners per woning (zoals volgens de wijkraad wel ambtelijk wordt aangehouden), zou zich dat vertalen in 4600 tot 11500 inwoners. Dat loopt erg uiteen, met heel verschillende gevolgen voor groen, blauw, verkeer etc.</p>	<p>geen vooropgezet doel om het terrein zo maximaal mogelijk in te vullen. Wel willen wij kennis vergaren om afwegingen te kunnen maken over de mogelijke c.q. gewenste mate van invulling.</p> <p>In het Milieueffectrapport (MER) gaan we daarom ook de consequenties van een dergelijke intensieve invulling onderzoeken. Dan wordt ook beter duidelijk of en waar knelpunten ontstaan in bijvoorbeeld leefbaarheid en bereikbaarheid. Het onderzoek kan ook opleveren dat dergelijke aantallen niet haalbaar of wenselijk zijn of alleen haalbaar als er aanvullende maatregelen genomen worden. Die kennis kunnen we dan meenemen in de verdere afwegingen, voor nu en voor later. Bij een langlopende stedelijke ontwikkeling kan het immers voorkomen dat tussentijds de koers moet worden verlegd.</p> <p>Op pagina 30 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau staat in tabel 4.1 aangegeven welke alternatieven, scenario’s en varianten wij willen gaan onderzoeken. Grofweg is de bandbreedte voor het Suikerfabriekterrein 2.000 tot 4.000 woningen en voor Hoendiep Zuidzijde 500 tot 1.000 woningen.</p>
	<p><b>5000 Woningen is te veel</b></p>	
<p>13, 14, 15, 21, 28</p>	<p>De Vereniging Wijkraad Hoogkerk en de Buurtcommissie Buitenhof vinden 5000 woningen te veel en op gespannen voet staan met de blauwe en groene ambities. Zij prefereren een maximum in de buurt van het basisalternatief van 2000 woningen op het Suikerfabriekterrein en 500 op het Hoendiepterrein. (NRD, tabel 4.1 op pagina 30). Dan blijft er voldoende ruimte voor groene waarden, klimaatmaatregeling en voorzieningen als sport, onderwijs en ontmoeting.</p> <p>Daarnaast blijft een lager aantal woningen de verkeersdrukte in het omliggende gebieden dicht bij de huidige referentietoestand. Het EN-CEHA-terrein geeft ook al extra verkeersdruk.</p> <p>Ook de Werkgroep Stadsecologie IVN Groningen-Haren vindt 5000 woningen niet realistisch gelet op de intentie om de wijk klimaatbestendig te maken. De bouw van 5000 woningen leidt tot te weinig ruimte voor groen, meer steen en hittestress en mogelijk waterbergingsproblemen. Ook is de ruimte voor stadsnatuur te beperkt.</p>	<p>Zoals in het vorige antwoord al is gezegd, willen wij de milieueffectrapportage ook gebruiken om de draagkracht van het gebied en de omgeving te verkennen. Met die informatie hopen wij een betere afweging te maken. Niet alle ambities kunnen immers tegelijkertijd of in gelijke mate gerealiseerd worden. Het is wel de bedoeling dat het gebied in een substantieel deel van de stedelijke woningvraag moeten kunnen voorzien.</p>

	<p>Ook het Wijkoverleg Vinkhuizen vindt het aantal woningen moeilijk verenigbaar met de uitgangspunten van de NRD.</p> <p>De 'bewoners Halfweg' zien de basisoptie als de meest veilige.</p>	
	<b>Waar beginnen met de bouw</b>	
13, 19, 25	<p>Vanwege het woningtekort in Hoogkerk pleiten indieners 19 en 25 er voor eerder te bouwen aan de zuidzijde van het terrein, c.q. aan de zijde van Hoogkerk. Daar had indiener 19 na de uitspraken van de wethouder ook op gerekend.</p> <p>De Vereniging Wijkraad Hoogkerk heeft geen eensgezinde voorkeur voor de locatie waar met de ontwikkelingen te beginnen. Vertegenwoordigers uit de omgeving van Hoogkerk-Zuid hebben een voorkeur om te starten aan de zuidwestzijde van het terrein. Daar heeft de gemeente ook verwachtingen gewekt. Onder hen zijn belangstellenden voor een nieuwe woning dichtbij hun huidige woonplek. Vertegenwoordigers uit de omgeving Peizerweg en Buitenhof daarentegen zijn gelukkig met de keuze van de gemeente om in het noordelijk deel te beginnen. Daardoor is er meer tijd voor co-creatie met bewoners en een zorgvuldige afweging in kwesties als de tunnel onder het spoor, de aansluiting op de Buitenhof en de stadsnomaden.</p>	<p>Inderdaad hebben wij eerder uitgesproken de woningbouw in het zuidwesten te willen beginnen (De Kreken). Als gevolg van ontwikkelingen op de Groninger woningmarkt, voortschrijdend technisch inzicht en financiële overwegingen stellen wij nu voor te beginnen in het noordelijke deel. Dat is het deel ten noorden van de spoorlijn Groningen-Leeuwarden en ten westen van het voorterrein, aansluitend op het gebied Hoendiep Zuidzijde. Afhankelijk van de woningbouwontwikkeling aan de westkant van de stad volgt de ontwikkeling van De Kreken.</p> <p>Onze overwegingen daarbij zijn in het kort de volgende.</p> <p>Het gebied De Kreken ligt in het zuidwesten van het gebied, nabij Hoogkerk en de Buitenhof. Het doel was hier zo snel mogelijk een "groenstedelijke" buitenwijk te realiseren.</p> <p>Echter, in lijn met de totale stedelijke opgave moet het Suikerfabriekterrein voor 2/3 van het programma uiteindelijk voorzien in meer stedelijke woon- en werkvormen. Wij zien dat de vraag naar stedelijk wonen onveranderd hoog blijft, maar dat het aanbod in Groningen daar voorlopig bij achterblijft. Dat heeft alles te maken met de complexiteit van het bouwen in bestaand stedelijk gebied. Daarom willen wij het Suikerfabriekterrein inzetten voor stedelijke woonvormen. De ligging van het Suikerfabriekterrein ten opzichte van de binnenstad biedt immers grote kansen. Ook worden inmiddels de eerste stappen gezet in de transformatie van Hoendiep Zuidzijde. Ten noorden van het spoor zien wij kans om de meer stedelijke ontwikkeling en een groenstedelijke ontwikkeling op elkaar aan te laten sluiten. Op die manier kunnen we een breder scala aan woonmilieus aanbieden en kan een stedenbouwkundig eenheid ontstaan in plaats van twee aparte deelgebieden. Nadere analyse liet bovendien zien dat het bouw- en woonrijp maken van het noordelijk deel in snelheid en complexiteit niet wezenlijk anders is dan in het zuidelijk deel, iets waar we eerst wel vanuit gingen.</p>

		Deze overwegingen hebben ons doen besluiten nu niet in het gebied De Kreken te beginnen, maar om ons nu eerst geheel te richten op het gebied ten noorden van de spoorlijn.
	<b>Doelgroepen</b>	
13, 19, 25	De bouw in Hoogkerk zit al jaren op slot. De Vereniging Wijkraad Hoogkerk zou daarom in het noordwestelijk deel van het gebied graag een nieuwe woonwijk van Hoogkerk zien langs de Johan van Zwedenlaan en het Hoendiep, met een aftakking naar de Johan van Zwedenlaan. Ook indieners 19 en 25 signaleren een tekort aan woningen in Hoogkerk.	<p>Het Suikerfabriekterrein grenst aan Hoogkerk en heeft logischerwijs ook betekenis voor de woningvraag en de woningmarkt van Hoogkerk. Woningzoekenden die nu in Hoogkerk niet kunnen vinden wat zij zoeken, vinden dat in de toekomst wellicht wel op relatief korte afstand op het Suikerfabriekterrein.</p> <p>Het is niet de bedoeling een deel van het terrein specifiek te reserveren als nieuwe woonwijk van Hoogkerk. Ruimtelijk gezien kan het immers ook geen vorm krijgen als een uitbreidingswijk van Hoogkerk. Daarvoor is de ruimtelijke relatie te los, met tussenliggende objecten als De Halm, de sportvelden en de Ruskenveenseplas.</p> <p>Het ligt overigens wel voor de hand dat het Suikerfabriekterrein verschillende ontsluitingen krijgt aan de kant van de Johan van Zwedenlaan.</p>
4, 14, 19, 21, 25	<p>Het Wijkoverleg Vinkhuizen vindt het plan weinig levensbestendig. Er moet ook voor jongeren gebouwd worden, waarvoor het voorterrein geschikt kan zijn, terwijl De Kreken meer gericht zal zijn op gezinnen. Er zijn ook meer en betere sociale huurwoningen nodig, zodat de stad als woonlocatie ook voor minder koopkrachtige mensen toegankelijk blijft.</p> <p>Voor ouderen mist het wijkoverleg een natuurlijke plek in het gebied. Indieners 4, 19 en 25 pleiten voor het bieden van mogelijkheden voor levensloopbestendig wonen.</p> <p>De buurtcommissie Buitenhof pleit voor ouderenvoorzieningen in het middensegment. Zij signaleert dat wijken als de Buitenhof en de Held al beginnen te vergrijzen. Uit sociaal oogpunt zou gestreefd moeten worden naar vermenging van financieel verschillende groepen ouderen. Segregatie is niet wenselijk. Zolang er strenge landelijke regels zijn voor woningbouwcoöperaties, waardoor bijvoorbeeld ouderenvoorziening Gabriëlfat in Hoogkerk alleen nog toegankelijk is onder een bepaalde</p>	<p>In de Structuurschets noemen we wel een bandbreedte in het aantal woningen, maar we zeggen niets over het type woningen en over doelgroepen. De Structuurschets legt namelijk de basis voor een planontwikkeling over 20 tot 30 jaar. In dat tijdsbestek kan de woningmarkt flink fluctueren. In de loop der jaren gaan we per deelgebied de plannen verder uitwerken, waarbij we steeds moeten kijken naar de woningmarktsituatie van dat moment.</p> <p>Bij het eerste deelgebied in het noordelijk deel van het Suikerfabriekterrein zijn de door insprekers genoemde doelgroepen zeker bij ons in beeld. We kunnen op dit moment nog niet zeggen of er in het eerste plan ook bouwkvavels aan particulieren kunnen worden aangeboden.</p>



	lage inkomensnorm, pleit de commissie voor de bouw van ouderenvoorzieningen voor het middensegment. Daarin zouden verschillende woonvormen mogelijk zijn, zoals bijvoorbeeld hofjeswoningen. Indiener 19 vraagt of er ook bouwkavels beschikbaar komen.	
	<b>Voorzieningen met verkeersaantrekkende werking</b>	
1, 21	<p>Het Wijkoverleg Vinkhuizen ziet de huidige voorzieningen die het terrein aantrekkelijk maken (Wolkenfabriek, EM2, Paradigma) verdwijnen. Wat terugkomt (medische dienstverlening, buurtsuper) is een sobere vervanging. Nu deze voorzieningen vooral een plaats zullen vinden aan de oostkant, zal het westelijk deel uitwijken naar Hoogkerk of verderop. Het gebied Hoendiep Zuidzijde daarentegen zal een soort uitleg van Vinkhuizen zijn. Het gevolg zal zijn meer autoverkeer. Dat is, zeker op de Diamantlaan, onwenselijk en in strijd met het streven dat de fiets het belangrijkste vervoermiddel wordt.</p> <p>De Buurtcommissie de Peizerbocht uit zorgen over pagina 15 en 37 van de Structuurschets. Daaruit blijken plannen voor wijkoverstijgende voorzieningen, zoals buurtsupers, medische voorzieningen en horeca. Die zouden kunnen leiden tot wijkoverstijgende verkeersstromen met gevolgen voor de Bocht.</p>	<p>Voorzieningen in de wijk betekenen aan de ene kant dat mensen uit de wijk en de omgeving beperkt er niet hoeven reizen, en aan de andere kant dat er ook bezoekers van buiten kunnen komen. Vanwege de lange looptijd van de ontwikkeling van het Suikerfabriekterrein hebben we het programma – alles wat gaan we maken aan woningen, voorzieningen, etc. – alleen op hoofdlijnen aangegeven. Welke voorzieningen er komen en waar ze komen weten we nu nog niet. Wij zien dat als onderdeel van de verdere uitwerking van de plannen. Daarbij betrekken we de omgeving. Per deelgebied moeten ook de effecten van de plannen in beeld gebracht. In grote lijnen onderzoeken we dit in de Milieueffect-rapportage die we maken voor de Structuurvisie.</p> <p>Overigens zien wij Hoendiep Zuidzijde niet als een uitleg van Vinkhuizen, ook al vanwege het bedrijventerrein dat er tussen ligt. Het ligt eerder voor de hand het Suikerfabriekterrein en het terrein Hoendiep Zuidzijde zoveel mogelijk bij elkaar te betrekken zodat het Hoendiep minder een scheidslijn is.</p>
	<b>Sociale aspecten</b>	
15, 16, 21	<p>Met het in bruikleen geven van een gedeelte van het terrein aan het Terra College en het toestaan van innovatieve bedrijven op het voorterrein laat de gemeente zich van een andere kant zien. Indiener 16 hoopt dat de gemeente dit waarmaakt, en een interessant gebied ontwikkelt dat meer is dan alleen een woonwijk. Indienster signaleert dat de maatschappij behoefte heeft aan zingeving, participatie, ontmoeting. Zij hoopt dat de gemeente samen met haar inwoners er een mooie plek van gaat maken.</p> <p>De ‘bewoners Halfweg’ signaleren dat op pagina 65 van de Structuurschets het voorterrein uitstekend geschikt wordt geacht voor een commercieel en wijkoverstijgend programma. De bewoners zouden daaraan</p>	<p>Het is zeker onze ambitie dat het Suikerfabriekterrein meer wordt dan alleen een woonwijk: een levendig stuk stad waar samen gewoond, gewerkt, geleerd en gerecreëerd wordt. Wij willen dus een rijkgeschaakt stuk stad, maar weten ook dat wij dat als gemeentelijke overheid niet alleen kunnen. Ook is de fysieke inrichting daarin niet altijd doorslaggevend: samenwerken en participatie zijn de sleutelbegrippen. Daar horen initiatieven van bewoners en bewonersgroepen bij.</p> <p>Overigens zien wij niet in waarom de mogelijkheden voor sociale verbinding op het Suikerfabriekterrein op voorhand beperkt zouden zijn.</p>

	<p>“en sociaal publieke functies” toegevoegd willen zien. Zij zien al initiatieven in diverse stadia en vinden dat de nieuwe woningen daarvan moeten kunnen profiteren, maar ook dat die bewoners de initiatieven helpen versterken en verduurzamen. De ‘bewoners Halfweg’ vragen daarom te bouwen voor de groepen die actief bijdragen aan deze stedelijke vernieuwing en die niet alleen komen profiteren van het pionierswerk van de stad (Randstadmentaliteit). Zij stellen voor aan te sluiten bij burgerparticipatie-initiatieven, met als inspiratie de zelfstandige wijk Almere en de burgerparticipatie in Overschild.</p> <p>Het Wijkoverleg Vinkhuizen vindt de bouwstenen en mogelijkheden voor sociale verbinding in het gebied beperkt.</p>	
	<h2>ONTWERP</h2>	
	<b>Aanhechting met bedrijventerrein Peizerweg</b>	
14	<p>De Buurtcommissie Buitenhof hecht aan een goede aanhechting van het Suikerfabriekterrein aan de omliggende gebieden, waaronder het bedrijventerrein Peizerweg. De buurtcommissie signaleert dat de Structuurschets niet de hele ontwikkelzone aan de zuidzijde van het spoor uit de omgevingsvisie The Next City beslaat. De buurtcommissie vindt het wenselijk dat bij de ontwikkeling van het Suikerfabriekterrein en de Structuurvisie het huidige bedrijventerrein Peizerweg integraal wordt meegenomen, op de wijze waarop dit gebied ook in The Next City onderdeel uitmaakt van deze ontwikkelzone. De samenhang tussen het Suikerfabriekterrein en bedrijventerrein Peizerweg blijft nu in de Structuurschets onduidelijk, terwijl verwacht mag worden dat het bedrijventerrein de komende jaren van functie en kleur zal verschieten.</p>	<p>In de komende fasen werken we op drie schaalniveaus: aan het eerste deelgebied, aan het Suikerfabriekterrein als geheel en aan de ligging van het Suikerfabriekterrein in de stad. De Structuurschets die ter inzage heeft gelegen gaat over de laatste twee schaalniveaus. Dat geldt ook voor de opvolger van de Structuurschets, de Structuurvisie. Daarin past ook een doorkijk naar het bedrijventerrein Peizerweg, met toekomstbeelden van de mogelijke ontwikkelingsrichting op hoofdlijnen en op lange termijn.</p> <p>Voorlopig echter blijft het bedrijventerrein voortbestaan zoals het nu is. Het bedrijventerrein als zodanig blijft dan ook buiten deze Structuurschets. Wel moeten we rekening houden met de relatie van het Suikerfabriekterrein en het bedrijventerrein nu en mogelijk in de toekomst. In de Structuurvisie besteden we hier aandacht aan.</p>
	<b>Sportpark Hoogkerk</b>	
13	<p>Het huidige <b>sportpark</b> aan de Verbetering zit aan de maximumcapaciteit en zal vanuit het Suikerfabriekterrein nog meer publiek trekken. Bovendien is het sportpark Westend aan de Zilverlaan in Vinkhuizen de afgelopen jaren verdwenen.</p> <p>De Vereniging Wijkraad Hoogkerk vraagt daarom aan de oostkant van de Johan van Zwedenlaan ruimte te reserveren voor versterking van</p>	<p>De sportvoorzieningen zijn samen met de andere maatschappelijke voorzieningen een eigenstandig onderdeel van de opgave voor het Suikerfabriekterrein. De nieuwe bewoners hebben immers ook voorzieningen nodig.</p> <p>Daarbij komt ook de stand van zaken in het grotere gebied rondom het Suikerfabriekterrein scherper in beeld. Daarbij moet worden gekeken</p>

	sportpark Hoogkerk met een strook voor sportvelden, accommodaties, parkeervoorzieningen en dergelijke.	naar de bestaande en de nieuwe behoefte en hoe die het best kunnen worden opgevangen, bijvoorbeeld door uitbouw van bestaande voorzieningen of door het realiseren van nieuwe voorzieningen. Net als voor de woningbouw moeten we voor de voorzieningen rekening houden met onzekere toekomstscenario's op de lange termijn. Ook de sportbehoeftes verschuiven in de loop der tijd.
	<b>Aanhechting Hoogkerk</b>	
13	<p>De Vereniging Wijkraad Hoogkerk wil een groene afscheiding houden tussen Hoogkerk en de stad, in de vorm van niet alleen sportvelden, maar ook parkachtig gebied zonder blokken bebouwing. Deze wens is eerder geuit, ook door bewoners, onder meer bij de Gebiedsvisie in 2013.</p> <p>Ondanks de gewenste groene buffer pleit de vereniging voor de vitaliteit van het winkelgebied Hoogkerk-Centrum wel voor goede oost-westverbindingen vanuit het nieuw te ontwikkelen gebied, voor auto en fiets, met aantakkingen op de Johan van Zwedenlaan</p>	<p>De verhouding van Hoogkerk tot het Suikerfabriekterrein en de stad is één van de ontwerpogaven. De Structuurschets stelt een geleidelijke overgang voor van een meer compacte en stedelijke omgeving aan de stadskant naar een meer ontspannen en groenere omgeving aan de westkant. Het gebied tussen de Johan van Zwedenlaan en de Zuiderweg werkt momenteel als tussengebied, waar nog te winnen valt aan landschappelijke kwaliteit.</p> <p>Het maken van goede verbindingen tussen het netwerk van het Suikerfabriekterrein en de omliggende stadsdelen is één van de speerpunten uit de Structuurschets en de komende uitwerkingsopgave. Daarbij is het voorkomen van ongewenste verkeersstromen (sluipverkeer) wel een nadrukkelijk aandachtspunt. Daar blijven we goed naar kijken, ook in de milieueffectrapportage.</p>
	<b>Stadsnomaden Bangeweer</b>	
1, 11, 16	<p>De Stichting Bangeweer huurt al sinds 1990 van de gemeente gronden aan de Peizerweg 298 voor de woonwagenbewoners die daar hun bedrijfjes uitoefenen. Dit is een voorbeeld van het gepropageerde klein werken. Het terrein staat niet aangegeven op de kaart van de structuurschets. Ter plaatse zijn wel een zoekgebied voor een spooronderdoorgang, een fietspad en een huizenblok ingetekend. De stichting verzoekt het terrein alsnog op de kaart van de structuurschets te zetten en bebouwing en wegen niet over het terrein te laten lopen.</p> <p>Ook de Buurtcommissie de Peizerbocht verzoekt de huidige bewoning van het terrein een structurele status te geven, net als de bedrijfjes, die qua aard en werkwijze passen bij de ambitie van de Structuurschets: duurzaam en kleinschalig.</p> <p>Indienster 16 signaleert dat de gemeente Groningen Tiny houses wil stimuleren, maar ook dat er op de locatie van de stichting al minstens 25</p>	<p>Voor de spooronderdoorgang en aansluitende infrastructuur is een zoekgebied aangegeven, om zo de ruimte te laten om het uiteindelijke tracé te kunnen bepalen na overleg met onder meer de bewoners van de Peizerweg 298, overige betrokken bewoners en de Buurtcommissie Peizerbocht.</p> <p>Duurzaamheid en kleinschaligheid zijn zeker waarden die wij waarderen. Maar ook het feit dat de bewoners al bijna 30 jaar op deze tijdelijke plek wonen speelt een rol. Het behoud van de huidige woonlocatie is daarom nadrukkelijk een te onderzoeken variant en vanzelfsprekend betrekken we de bewoners bij dit onderzoek. Over de uitkomsten kunnen we nu nog geen uitspraken doen.</p> <p>Bij de uitwerking van het eerste deelgebied ten noorden van het spoor bekijken we ook het te kiezen weg- en tunneltracé. De toekomstige lo-</p>

	jaar tiny houses aanwezig zijn. Die locatie kan dienen als voorbeeldlocatie voor tiny houses. Er is geen reden de huidige bewoners daar niet langer te laten wonen, louter om er dan andere huizen neer te zetten. Er zijn kleine bedrijfjes gevestigd, waaronder een bedrijf dat tiny houses bouwt. Deze mensen zouden niet naar een industrieterrein willen. Dat is tenslotte voor industrie en niet om te wonen.	catie van de onderdoorgang is medebepalend voor de stedenbouwkundige uitwerking van het eerste deelgebied en de fasering van de uitvoering. De daadwerkelijke aanleg van de onderdoorgang en aansluitende infrastructuur vindt plaats zodra ontwikkeling van het zuidelijk deel in beeld komt.
	<b>Cultuurhistorie</b>	
15	De 'bewoners Halfweg' lezen in de stukken het belang van het laten doorschemeren van de historie van het terrein met historische gebouwen, landschappen accenten en groenstructuren. Zij rekenen daar ook de groene omzoming van het terrein toe. Die biedt gelegenheid tot wandelen en schept een visuele toegang tot het nieuwe stadsdeel. De 'bewoners Halfweg' stellen voor dit expliciet te maken in de afbeelding op pagina 30 door een verbinding te maken vanaf nummer 6, langs het Hoendiep (blauwe pijl) met groene hoofdverbinding naar de nummers 4/5. In die groenzoom kunnen mensen uit de buurt en andere stadsdelen elkaar ontmoeten in verschillende recreatieve functies, zoals fitnessgelegenheden, bankjes, hondenparkjes, etc.	<p>Wij opteren op dit moment niet voor een volledig groene omzoming van het terrein. Dat zou betekenen dat het Suikerfabriekterrein zich van de omgeving afkeert en de relatie met bijvoorbeeld het Hoendiep ontkent, terwijl wij de kwaliteiten van het Hoendiep ook bij de plannen willen betrekken.</p> <p>Verder past hier de kanttekening dat de groene omzoming ook min of meer het resultaat is van relatief recent grondgebruik in de afgelopen eeuw, maar dat vanuit historisch perspectief eerder sprake is van agrarische polder met een waterkering.</p> <p>Echter: het maken van groene omzomingen én het creëren van recreatieve routes is op andere plekken zeker onderdeel van de opgave. De kaart op blz. 30 van de Structuurschets stelt voor op lange termijn te werken aan een stadslandschap in de westelijke flank van de stad waarbij groenstructuren en recreatieve routes beter met elkaar verbonden worden. Het oversteken van het spoor vormt daarbij wel een extra moeilijkheid. De blauwe pijl die indieners noemen is momenteel alleen een waterverbinding en nog niet een overgang voor wandelaars/ fietsers.</p>
21	Het Wijkoverleg Vinkhuizen vindt dat het streven naar het benutten van cultuurhistorische waarden slechts beperkt tot uiting komt. Het bijzondere dorpskarakter en de cultuurhistorische eenheid van de voormalige gemeente Hoogkerk komen niet naar voren in de planstudie, net als het middeleeuwse Lieuwerderwolde. De huidige groenstructuur is oost-west gericht, terwijl het plan een weinig historische noord-zuid gerichtheid heeft.	<p>In de Structuurschets gaan wij (zie bouwsteen 1) meer uit van het historische slotenpatroon en de oorspronkelijke verkaveling dan van de huidige groenstructuur. Dat leidt inderdaad tot een grotere noord-zuidgerichtheid.</p> <p>De indiener doet de welkome suggestie om de cultuurhistorische betekenis van plekken en structuren te verdiepen. We gaan in het kader van de Structuurvisie kijken of daar nog waardevolle en bruikbare inzichten aan te ontlenen zijn. In de milieueffectrapportage wordt ook verder op het cultuurhistorisch aspect ingegaan.</p>
	<b>Halfweg als voorbeeld</b>	

15	<p>De ‘bewoners Halfweg’ wijzen erop dat de bebouwing van hun buurtje gelijksoortig is aan die in de Hortusbuurt, waarnaar in NRD en Structuurschets wordt verwezen is. Zij citeren en onderschrijven de beschrijving van hun hofje in het bestemmingsplan, en zien <b>Halfweg ook als inspiratiebron</b> en voorbeeld voor de bouwblokken in het plandeel Noord.</p> <p>De bewoners vinden verder dat, om het beeld in de Structuurschets van de beeldbepalende erven langs het Hoendiep compleet te maken, ook hun hofje als beeldbepalend zou moeten worden opgenomen.</p> <p>Volgens de ‘bewoners Halfweg’ maakt hun hofje zichtbaar hoe verschillende functies zich tot elkaar kunnen verhouden en hoe een hofje verbonden kan worden met omliggende buurten.</p> <p>De bewoners kunnen bijdragen leveren als klankbord voor bijvoorbeeld ervaringen over het huidige verkeersplan en hoe daar extra gebruik aan toegevoegd kan worden. Het buurtje ligt dichtbij twee belangrijke ontsluitingspunten in de Structuurschets.</p> <p>Het hofje is uitstekend geïntegreerd met zowel Vinkhuizen als het bedrijventerrein Hoendiep en maakt veelvuldig gebruik van de activiteiten die georganiseerd worden op het voorterrein.</p>	<p>Het buurtje Halfweg is ontstaan en heeft zijn vorm gekregen in een hele bijzondere en specifieke context. Een context die zeer verschilt van die waarin het Suikerfabriekterrein ontwikkeld wordt. Dat neemt niet weg dat het hofje bij de bewoners duidelijk positieve gevoelens losmaakt en dat de bijzondere kenmerken van het buurtje wellicht als inspiratie kunnen dienen voor toepassing op het Suikerfabriekterrein. Wij nemen deze inspiratie graag mee.</p> <p>Overigens zijn de percelen aan het Hoendiep op de kaart van het Raamwerk in de Structuurschets niet aangeduid als “beeldbepalende erven” (donkerrood), maar als “lintbebouwing” (lichtrood).</p> <p>We gaan het buurtje op volgende kaarten opnemen als onderdeel van de lintbebouwing.</p> <p>We gaan de ‘bewoners Halfweg’ benaderen om deel te nemen in de klankbordgroep.</p>
	<b>Zichtlijnen</b>	
16	<p>Indiener 16 stelt voor de huizen zo te plaatsen dat zichtlijnen behouden blijven. Zij noemt de waardevolle zichtlijn over het gewaardeerde Hegepad. Die zou worden onderbroken door de ingetekende woonvlek aan het einde van het Hegepad. Die is daarom ongewenst.</p>	<p>Deze vraag is onderdeel van de uiteindelijke ontwerpopgave. Zichtlijnen spelen daarin zeker een rol, maar zijn niet de enige parameters in het ontwerp.</p>
	<b>Bestaand helofytenfilter</b>	
16	<p>Indiener 16 signaleert dat het plan geen rekening houdt met het helofytenfilter in het gebied De Kreken. Dat is essentieel voor de zwemwaterkwaliteit in de Ruskenveenseplas.</p>	<p>Het helofytenfilter heeft een functie voor de Ruskenveenseplas. Het lijkt op dit moment niet direct voor de hand te liggen het filter weg te halen of te verplaatsen. Mocht het bij de verdere uitwerking onverhoopt niet op deze plaats kunnen blijven liggen, dan moet een alternatief gevonden worden.</p>
	<b>Visvijvers</b>	
16	<p>Indiener 16 herinnert aan een eerder plan om visvijvers te maken van de vloeivelden. Dat zou passen bij het streven naar gezond ouder worden, en interessant zijn om te ondernemen met een variatie aan mogelijkheden met bijvoorbeeld stadsbrouwerij en koffiebrandery.</p>	<p>De vloeivelden zijn feitelijk op zich staande kunstmatige waterbassins die geen onderdeel uitmaken van het watersysteem en die alleen door regenwater worden gevoed. Doel is in het gebied een duurzaam watersysteem te maken. Of daarin ook plaats is voor plekken om te vissen is</p>

		afhankelijk van de verdere uitwerking van de plannen. Op dit moment zijn er geen plannen om bassins in stand te houden voor bedrijfsmatige activiteiten.
	<b>Vaar en schaatsroutes</b>	
13	De Vereniging Wijkraad Hoogkerk stelt voor alle stukjes stromend water in het plangebied te verbinden met bruggen in plaats van dammen, zodat er gevaren en geschaatst kan worden	De waterstructuur is nog onderdeel van de ontwerpogave. Het water in het gebied krijgt diverse functies, met op de eerste plaats de waterhuishouding. 'Schaatsbaar en bevaarbaar water' zou een mooie toevoeging kunnen zijn. Wij willen kijken in hoeverre dat mogelijk en haalbaar is.
	<b>Hondenloopgebieden</b>	
6, 7, 8, 9, 14	Meerdere individuele indieners en de Buurtcommissie Buitenhof pleiten ervoor een hondenlooproute op te nemen in het ontwerp, waarbij een indiener tevens vraagt om een plek waar honden kunnen zwemmen. Volgens de Vereniging Hondvriendelijk Groningen leent de geplande groene recreatieve structuur die de noordelijke groene gebieden verbindt met het Stadspark zich uitstekend voor een doorgaande hondenlooproute of een groot hondenloopgebied, met wellicht betekenis op stadsniveau. De vereniging is bereid te participeren in het ontwikkeltraject hiervan.	De groenstructuur moet in het ontwerp nog verder uitgewerkt worden. Daarin zullen wij ook aandacht besteden aan de wens een hondenlooproute dan wel een hondenloopgebied te realiseren.
	<b>Alternatief plan</b>	
16	Indienster 16 voegt bij haar reactie een schets met een alternatieve inrichting van het terrein.	Indienster heeft in het gebied diverse functies ingetekend: een woon-schepenhaven, een natuurbos, een kinderwerktuin, volkstuinten, een natuur- en tuineducatie, een vis- en vogelvijver en een deel behoud weidelandschap. Een aantal daarvan wordt in dit stuk besproken bij de onderwerpen groen, ligplaatsen en tiny houses. Veel van deze functies zouden prima passen in de ambities van het Suikerfabriekterrein. Het is alleen de vraag of, uitgaande van de geschetste oppervlakten, in voldoende mate voldaan kan worden aan de andere gewenste programmaonderdelen. Maar het is zeker de moeite waard om te zien of een aantal van de ideeën bij de verdere uitwerking een plaats kan krijgen. Indienster koppelt verschillende groene functies tot een brede band ten zuiden van het spoor. Dat komt niet helemaal overeen met de visie die wij hebben, gelet op enerzijds de gerichtheid van het terrein en anderzijds de ecologische verbindingen die we willen leggen.

	<b>VERKEER</b>	
	<b>Barrièrewerking</b>	
21	Het Wijkoverleg Vinkhuizen ziet het beoogde helen van het netwerk en het slechten van de barrières in de stad niet terug. Bestaande barrières als spoor, busbaan, Hoendiep (water en weg) en Ring West moeten nog steeds worden genomen, soms met sociaal onveilig ervaren fietstunnels, terwijl de Johan van Zwedenlaan door het intensievere verkeer ook steeds meer een barrière wordt.	Het Suikerfabriekterrein vormde lang een voor de stad ontoegankelijk gebied. Nu het tot ontwikkeling komt, is een belangrijk uitgangspunt dat het gebied een volwaardig onderdeel van de stad wordt. Het netwerk van de stad kan zich nu uitstrekken over het Suikerfabriekterrein. Dit betekent ook dat er verschillende barrières geslecht moeten worden. Hoe dit gebeurt zien wij als een belangrijk punt voor nadere uitwerking; ongelijkvloerse oplossingen zijn noodzakelijk, sociaal veilige oplossingen uitgangspunt.
	<b>Verkeer Peizerbocht</b>	
1	De Buurtcommissie de Peizerbocht deelt de ambities over de rol van de fiets, het voorkomen van nieuwe doorlopende wegen en sluipverkeer. Men heeft wel zorgen over de wijkverzamelwegen. Die moeten geen wijkoverstijgend verkeer aantrekken in relatie tot geplande nieuwe voorzieningen.	Het is niet de bedoeling dat de wegen door het gebied gebruikt worden als doorgaande route voor auto's. Wel kunnen er functies in het gebied komen die goed bereikbaar moeten zijn. Uitgangspunt is dat de verkeersstructuur langs de randen van het gebied in orde moet zijn om het verkeer te kunnen afwikkelen.
	<b>Peizerweg als extra ontsluiting</b>	
15	De 'bewoners Halfweg' vragen te onderzoeken of de Peizerweg een alternatieve extra ontsluiting naar de binnenstad kan zijn.	Voor het autoverkeer van het Suikerfabriekterrein is de Peizerweg een hoofdontsluiting naar de Westelijke Ringweg en daarmee indirect ook de binnenstad. Een alternatieve ontsluiting naar de binnenstad vormt geen onderdeel van de structuurvisie.
	<b>Hunsingolaan/Eemsgolaan</b>	
13, 14	De Vereniging Wijkraad Hoogkerk en de Buurtcommissie Buitenhof hebben zorgen over het verkeer, onder meer over de aansluiting van de Hunsingolaan/Eemsgolaan op de routes van het Suikerfabriekterrein. Beide organisaties wensen geen toename van wijkoverstijgend verkeer naar en vanuit het nieuw te ontwikkelen gebied op de wegen in de Buitenhof, inclusief sluipverkeer. Ze houden vast aan de motie 'HOV-as Peizerweg: zekerheid voor de Buitenhof' van 23 februari 2000. Daarin is bepaald dat de hoeveelheid motorvoertuigen op de Hunsingolaan en Eemsgolaan per etmaal maximaal 3000 mag bedragen. Het aantal motorvoertuigbewegingen op dit wegdeel wordt elke twee jaar gemonitord en de intensiteit lag bij de laatste telling al licht boven dit maximum.	In de Structuurschets is de structuur van het verkeersnetwerk op hoofdlijnen geschetst. Omdat de ontwikkeling van het Suikerfabriekterrein aan de noordkant begint, concentreren wij ons bij de uitwerking eerst op dit deel van het netwerk. De uitwerking van het zuidelijk deel komt later aan de orde. De hoofdverkeersstructuur moet in de structuurvisie wel worden bekeken. De hoofdontsluiting voor auto's van het Suikerfabriekterrein vindt plaats via Hoendiep en Peizerweg naar de Westelijke Ringweg. Vanwege een robuuste ontsluiting is een tunnel onder het spoor nodig die beide met elkaar verbindt. We moeten in de structuurvisie uiteraard al wel verkennen waar de tunnel onder het spoor komt te liggen en hoe die

	<p>Verder zou tijdens de klankbordgroep Suikerfabriekterrein zijn gesproken over een ‘knip’ om te voorkomen dat er veel binnenwijken verkeer van het Suikerfabriekterrein door de Buitenhof zal gaan. Zij zien de ‘knip’ niet terug in de stukken.</p> <p>Ook zou de projectorganisatie in de klankbordgroep mondeling hebben gedeeld dat een autovrije busbaan tussen Hunsingolaan en Campinglaan niet in de bedoeling lag. Beide organisaties vragen dat te bevestigen, omdat de stukken er niets over vermelden, terwijl het wel grote gevolgen zou hebben voor de verkeersbewegingen in de wijk Buitenhof. De Eemsgolaan en Hunsingolaan functioneren nu als gebiedsontsluitingsweg, waarop volgens de wegcategoryvisie geparkeerd mag worden, om de hoeveelheid sluipverkeer naar beneden te krijgen en de snelheid, bijvoorbeeld langs het speelveld, omlaag te krijgen. Dat dient volgens de Vereniging Wijkraad Hoogkerk en de Buurtcommissie Buitenhof minimaal zo te blijven.</p>	<p>aansluit op het Zuidelijke deel. Overigens heeft deze tunnel nauwelijks effect op de route door de Buitenhof. In de structuurvisie kijken we ook naar de gevolgen van de plannen voor het verkeer rond de Buitenhof. Een volledig autovrije busbaan hoeft overigens nog niet te betekenen dat er een knip komt voor het autoverkeer.</p> <p>Overigens is in 2000 niet toegezegd dat het verkeer per etmaal maximaal 3.000 mag bedragen, maar dat als er in de Buitenhof substantieel meer dan 3000 motorvoertuigen komen, het vanwege de wegenstructuur en de woonfunctie niet meer dan normaal is dat er aanpassingen gepleegd worden.</p>
	<b>Alternatief voor Hunsingolaan en Eemsgolaan</b>	
14	<p>De buurtcommissie Buitenhof bepleit een nieuwe gebiedsontsluitingsweg die die functie overneemt van de Hunsingolaan en de Eemsgolaan als gebiedsontsluitingsweg. De ontwikkeling van het Suikerfabriekterrein biedt de mogelijkheid een fout uit het verleden recht te zetten. Toen de Peizerweg tussen De Kring en de Campinglaan tot busbaan werd verklaard, moesten de Eemsgolaan en de Hunsingolaan veranderen van wijkontsluitingsweg naar gebiedsontsluitingsweg. De Buurtcommissie ziet graag een nieuwe gebiedsontsluitingsweg via het plangebied, zodat de Hunsingolaan en Eemsgolaan weer wijkontsluitingsweg kunnen worden.</p>	<p>Het Suikerfabriekterrein wordt primair ontsloten via de Westelijke Ringweg en secundair rechtstreeks op de Johan van Zwedenlaan. Een nieuwe gebiedsontsluitingsweg of de ontsluiting via Eemsgolaan/Hunsingolaan is daarvoor niet nodig. We willen ook geen nieuwe gebiedsontsluitingsweg door het Suikerfabriekterrein maken waardoor het probleem op een andere plek terug zou komen.</p> <p>Los daarvan zou de ombouw van de Zuidelijke Ringweg (met name Vrijheidsplein) wellicht kunnen betekenen dat een gebiedsontsluitingsweg als alternatieve doorgaande verbinding door de Buitenhof niet meer nodig blijkt.</p>
	<b>Diamantlaan</b>	
21	<p>Voor het Wijkoverleg Vinkhuizen is het toenemende verkeer op de Diamantlaan een zorg. Die wordt nu al als druk en onveilig ervaren, en zal ook extra worden belast door de bouwontwikkelingen in WestEnd en de ACM-locatie. Het Suikerfabriekterrein zal extra verkeer op de Diamantlaan genereren, ook al vanwege de sobere en bovendien a-centrisch gelegen voorzieningen op het Suikerfabriekterrein en de ontwikkeling van de noordelijke vlek aan de Energieweg. Het wijkoverleg mist een visie om te komen tot een betere en veiliger ontsluiting van Vinkhuizen.</p>	<p>Dit vraagstuk wordt opgepakt bij de plannen voor de Westelijke Ringweg, waarbij inzet is om Vinkhuizen te ontsluiten met een nieuwe zuidelijke aansluiting op de Westelijke Ringweg en daarmee het kruispunt Hoendiep-Diamantlaan te ontlasten. Ook zullen we kijken naar de verkeerssituatie op het Hoendiep met de bijhorende kruispunten.</p>



	<p>Het wijkoverleg ziet de ontsluiting ook als een nieuwe belemmering op de fietsroute tussen Hoogkerk en binnenstad.</p> <p>Een herinrichting van het kruispunt Hoendiep-Diamantlaan is nodig, net als veilige oversteekmogelijkheden.</p>	
	<b>Bietenverkeer</b>	
15 30	<p>Indiener 30 vraagt een nieuwe ontsluiting naar de Suikerfabriek te maken in verband met de huidige geluidsoverlast voor de woonbootbewoners op het Hoendiep.</p> <p>De ‘bewoners Halfweg’ vragen in het MER-hoofdstuk verkeer aandacht te besteden aan het wel of niet voortzetten van het gebruik van het Hoendiep als aanvoerroute voor de bietencampagne.</p>	In de milieueffectrapportage zal aandacht gegeven worden aan het bietenverkeer.
	<b>Rol Fiets</b>	
16, 27, 27 21	<p>De Fietsersbond is teleurgesteld dat fiets niet belangrijkste vervoermiddel wordt, zoals op grond van het traject Next City verwacht mocht worden. Zij ziet weinig specifieke ruimte voor de fiets, en veel gecombineerde verbindingen waar de fiets moet concurreren met het snelverkeer. De wijk lijkt zo een blokkade te worden in plaats van een comfortabele verbinding met vloeiende lijnen richting centrum.</p> <p>Ook het Wijkoverleg Vinkhuizen ziet de blokkades (onder meer sociaal onveilige fietstunnels) en vraagt meer ambitie om fietsroutes te verbeteren. Zij wil een verkeersontsluiting waarin de fiets echt de hoofdrol speelt.</p> <p>Zowel de Fietsersbond, het Wijkoverleg Vinkhuizen als indiener 16 betreuren het verlies van het gestrekte beloop van het huidige oost-west-fietspad De Verbetering. Volgens het Wijkoverleg Vinkhuizen verandert het in een bochtige gang door woonerven, de Fietsersbond vreest haakse bochten bij de tunnel onder het spoor. Ook indiener 16 vindt dat het pad geen nieuwe omwegen moet krijgen.</p>	<p>Wij zullen in de teksten van de structuurvisie duidelijker onze fietsambities verwoorden, want de uitgangspunten van Next City worden onverkort gehandhaafd.</p> <p>Langzaam verkeer moet zeker de belangrijkste vervoersvorm worden, zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid voor andere vervoerwijzen. Wel komt de fiets vooraan in de prioriteitsvolgorde bij de inpassing.</p> <p>De doorgaande oost-west fietsverbinding moet zijn functie houden en daarvoor voldoende aantrekkelijk blijven. Het is niet de bedoeling extra omwegen te laten ontstaan. Wij zien vooral een verbetering, door een extra aansluiting op de noordzijde.</p> <p>We werken het verkeersnetwerk per deelgebied verder uit, waarbij we altijd op een hoger schaalniveau kijken naar de betekenis van routes voor onder andere fietsers.</p>
	<b>Fietsverkeer richting centrum</b>	
15	<p>De ‘bewoners Halfweg’ vragen in het MER-hoofdstuk verkeer een capaciteits- en knelpuntenanalyse te maken van het fietstraject vanaf de kruising Hoendiep-Diamantlaan tot aan de brug in de Brugstraat.</p> <p>Ook vragen zij onderzoek hoe de voorgestelde kadeverbinding een hoofdader kan worden voor langzaam verkeer richting de binnenstad die gebruik maakt van bestaande capaciteiten op de toegangswegen.</p>	<p>De fietsverbinding tussen Suikerfabriekterrein en binnenstad is belangrijk. Zonder goede fietsverbinding kan de fiets niet de rol krijgen die wij willen.</p> <p>Maar, de aangehaalde vraagstukken zijn niet specifiek verbonden aan het Suikerfabriekterrein. Ze vormen daarom geen onderdeel van het onderzoek over het Suikerfabriekterrein. Ook vanuit een meer algemeen</p>

		<p>perspectief zien wij op dit moment geen aanleiding voor een dergelijk onderzoek.</p> <p>Wel wordt er gekeken naar extra langzaamverkeersverbindingen tussen het Suikerfabriekterrein en binnenstad, zoals een langzaamverkeersverbinding aan de zuidzijde van het Hoendiep.</p>
	<b>Fietsoversteek Hoendiep</b>	
30	<p>Indiener 30, woonachtig op het Hoendiep, stelt voor tegenover het fietspad naar Vinkhuizen een hoge brug te maken. Dan kan een ongelijkvloerse kruising worden gemaakt in verband met de veiligheid en de doorstroming</p>	<p>Dit is een logische gedachte, die we nog gaan onderzoeken.</p>
	<b>Fietstoets in NRD</b>	
27	<p>De Fietsersbond ziet in de NRD onvoldoende aanknopingspunten om de ambitie op fietsgebied te toetsen. Daarvoor is niet alleen aandacht voor de fiets op zich nodig, maar ook de verhouding tot andere verkeersvormen moet getoetst.</p>	<p>Wij nemen mobiliteit integraal mee bij de uitwerking van de plannen voor het Suikerfabriek terrein. In de structuurschets is een prioriteitsvolgorde voor de inpassing aangegeven.</p> <p>De milieueffectrapportage is in eerste instantie bedoeld om de gevolgen van het plan voor het milieu te onderzoeken. Hoewel wij de vraag van de Fietsersbond begrijpen, zien wij geen aanleiding om in de milieueffectrapportage de verhouding tussen de verkeersvormen als toets- of wegingscriterium op te nemen. De ambities voor het langzaam verkeer worden per deelgebied uitgewerkt.</p>
	<b>Voetgangers</b>	
15	<p>De 'bewoners Halfweg' vragen in het MER-hoofdstuk verkeer ook aandacht te besteden aan de voetverbinding Johan van Zwedenlaan tot aan kruising Hoendiep-Atoomweg, opdat het voetgangersverkeer goed geïntegreerd wordt in de omliggende wijken.</p>	<p>In zijn algemeenheid worden voetgangersverbindingen in de milieueffectrapportage meegenomen in het kader van het langzaam verkeer. Het voert, uitzonderingen daargelaten, echter te ver om in het milieueffectrapport onderzoek te doen op het niveau van individuele paden.</p> <p>Wij vragen ons overigens wel af of een voetverbinding Johan van Zwedenlaan tot aan de kruising Hoendiep-Atoomweg veel toevoegt, wat ons betreft ligt er meer nadruk op het kruisende langzaam verkeer.</p>
	<b>TUNNEL ONDER SPOOR</b>	
	<b>Aansluiting wegennet</b>	
1, 11, 13,	<p>De Stichting Bangewheer vraagt de tunnel onder het spoor niet over haar terrein te laten lopen, maar er achterlangs. Daar sluit de tunnel beter aan op het nieuwe wegennet op het terrein. De Vereniging Wijkraad</p>	<p>In de Structuurschets hebben we een zoekgebied aangegeven voor de tunnel. We zijn er ons er zeer van bewust dat de locatie van de tunnel grote gevolgen kan hebben voor omwonenden. Deze belangen nemen</p>

14, 17	<p>Hoogkerk en de Buurtcommissie de Peizerbocht delen dat. Daarnaast heeft volgens beide het smalle Wolversdijkje (Campinglaan/Peizerweg) onvoldoende capaciteit voor een noord-zuid auto- en fietsverbinding met tunnel onder het spoor. Deze ontsluiting zou volgens de vereniging alleen te realiseren zijn door het profiel te verbreden ten koste van bestaande woningen of het terrein van Niemeijer. De buurtcommissie voert verder de instabiele grondslag aan.</p> <p>Ook de Buurtcommissie Buitenhof vraagt de tunnel aan de westkant van het zoekgebied te leggen. Zij ziet als mogelijk alternatief een ontsluiting op de Peizerweg via het terrein van Niemeijer. Daarmee zou je vooruit kunnen lopen op de transformatie van het bedrijventerrein zoals die blijkt uit The Next City.</p> <p>Ook indieners 17, woonachtig ten noorden van de bocht aan de Peizerweg, vragen de wijkontsluiting te verleggen naar het westen. In beide varianten raakt het tracé aan hun perceel, voor of achter. Zij vrezen toenemende geluidsoverlast en fijnstofconcentraties en vinden dat zo'n verkeersader afbreuk doet aan het ingetekende karakter als beeldbepalend erf.</p>	<p>we nadrukkelijk mee in onze afweging. Andere belangen die we wegen zijn bijvoorbeeld de consequenties voor de verkeersstructuur, een eventueel station, de ontwikkelmogelijkheden van het gebied en technische haalbaarheid.</p>
<b>Sluipverkeer</b>		
16	<p>Indiener 16 wil dat sluipverkeer wordt ontmoedigd. Om het gebied autoluw te houden stelt zij voor de tunnel autovrij te houden. Er zou wel een auto/fietstunnel kunnen komen van voorterrein naar Peizerweg (ter hoogte van Niemeijer) en zo richting Stadspark. Het fietspad Hegepad en de Simonsvenneweg kunnen omgevormd worden naar een autoluwe 30-km weg voor zowel auto's als fietsers, met een vrijliggend voetgangerspad.</p>	<p>De tunnel voor de auto is nodig om van het ene deel van het Suikerfabriekterrein naar het andere te kunnen komen, bijvoorbeeld om voorzieningen binnen de wijk te bereiken. De tunnel heeft ook een rol in de verkeersspreiding. Mocht een van de uitvalsroutes van de wijk minder doorstromen, vastlopen of afgesloten moeten worden, dan kan via de tunnel de andere gebruikt worden. Daarmee wordt de capaciteit op de gebiedsontsluitingswegen beter benut, waardoor sluipverkeer vanuit het Suikerfabriekterrein door omliggende woonbuurten wordt voorkomen. De tunnel is bedoeld voor binnenwijken verkeer en niet voor sluipverkeer van buiten de wijk. Het sluipverkeer van buiten de wijk is wel een aandachtspunt en moet ook ontmoedigd worden, bijvoorbeeld met de weginrichting. Als de tunnel weggelaten zou worden, moet het binnenwijkse verkeer een andere weg zoeken, buiten het plangebied om. Dat zou de omliggende gebieden en verkeersstructuur onnodig belasten.</p>
<b>110kV leiding</b>		

D	Tennet vraagt of de tunnel onder het spoor verenigbaar is met de 110kV-leiding die aan de zuidkant langs het spoor ligt. Zij wil graag vroegtijdig overleg over de eventuele noodzaak tot reconstructie van de leiding.	De tunnel en de 110kV-leiding zijn zonder verdere ingrepen niet verenigbaar. De gemeente neemt het initiatief voor overleg hoe een en ander aan te pakken en op te lossen.
	<b>STATION</b>	
	<b>Wens station</b>	
2	Indiener 2 pleit voor de aanleg van een station, bijvoorbeeld bovenop de voorgestelde tunnel. Dit zou ook de ontsluiting van Hoogkerk en Vinkhuizen verbeteren.	Wij delen de ambitie. In de structuurschets is de mogelijkheid voor de aanleg van een station open gehouden, net als de bijbehorende verdubbeling van het spoor. Momenteel zijn voor het realiseren hiervan nog geen concrete plannen, maar bij de verdere ontwikkeling van het terrein zijn wij zeker alert op eventuele mogelijkheden.
	<b>Ontsluiting station</b>	
14	De buurtcommissie Buitenhof concludeert uit pagina 38 van de Structuurschets dat nog maar weinig is nagedacht over de ontsluiting van het in The Next City geprojecteerde station. De buurtcommissie vraagt ook of het extra station echt nodig is naast het de komende jaren te ontwikkelen station Hoogkerk nabij de Zuiderweg. Ook vraagt zij wat de implicaties zijn van het extra station voor zijn directe omgeving.	De ontsluiting van het station hangt nauw samen met de plaats van het station en de functie die het station krijgt voor de omgeving. Een eventueel station in het gebied heeft vooral een functie als het gevestigd is bij publieksaantrekkende functies, zoals station Europapark. Uiteraard zal een station wel enig verkeer uit de omgeving aantrekken. Het ligt voor de hand daarbij te focussen op met name fietsers en voetgangers. Autoverkeer naar het station moet uiteraard mogelijk zijn om te halen en te brengen, maar het wordt zeker geen alternatief voor de P&R terreinen aan de rand van de stad. Verder houden we rekening met de benodigde afstanden in verband met geluid- en trillinghinder.
	<b>Geluid, alternatieve plek</b>	
16	Indiener 16 vindt een station midden in het gebied ongewenst vanwege de extra geluidbelasting voor de nieuwe woon- en recreatiefuncties in het gebied. Een betere plek zou zijn ter hoogte van het voorterrein. Dat zou ook goed zijn voor de bereikbaarheid van de culturele activiteiten daar, de tuin- en bouwcentra en het Stadspark (bijv. Koningsdag en bevrijdingsfestival)	Een belangrijke voorwaarde is dat een nieuw station aan de geluidsnormen voldoet. De locatie van een eventueel station moet nog worden bepaald en is niet alleen afhankelijk van bestaande (tijdelijke) activiteiten en functies maar ook van de toekomstige invulling van het gebied.
	<b>NATUUR, ECOLOGIE EN GROEN</b>	

	<b>Te weinig groen en ecologie, ook in verhouding tot huidige waarden</b>	
1, 13, 14 16 21 28	<p>De Buurtcommissie de Peizerbocht vindt de hoeveelheid groen in het plan teleurstellend, zeker gelet op de beschreven ambitie. Afgezien van een gebied rond de Hege Vier lijkt er alleen sprake van groen langs wegen. Dat verdient volgens de buurtcommissie niet de naam park.</p> <p>De Vereniging Wijkraad Hoogkerk en de Buurtcommissie Buitenhof vinden het voor natuur en ecologie gereserveerde gebied erg klein in verhouding tot de beschikbare 185 hectare. Daarbij is de huidige natuurwaarde hoog (NRD, p. 26). Om die minimaal te behouden moeten de groenzones ruimer worden opgezet.</p> <p>Het Wijkoverleg Vinkhuizen stelt dat de nu getekende groenstructuur geen rekening houdt met de huidige biodiversiteit in het gebied.</p> <p>Ook de Werkgroep Stadsecologie IVN Groningen-Haren wijst op de huidige hoge natuurwaarden, die zullen verminderen bij ingrepen in onder meer de vloeivelden. Als compensatie is een gedegen groenstructuur nodig, verbonden met de Stedelijke Ecologische Structuur (SES) en Natura 2000 gebieden. De werkgroep vindt de ingetekende Zuid-noord verbindende en deels bebouwde groenstructuur onvoldoende qua oppervlak, inrichting en verbinding met de omliggende groengebieden.</p> <p>Ook de Vereniging Wijkraad Hoogkerk en de Buurtcommissie Buitenhof bepleiten een substantiële parkachtige structuur door het gebied, met goede aansluitingen op omliggende groengebieden. Verder zouden geen bebouwingsblokken in de groenstructuur moeten komen, omdat die de structuur ontkrachten en op termijn doen verdwijnen. Dat vindt ook indiener 16, die er ook voor pleit het groen openbaar te houden.</p> <p>Voor de recreatie kunnen een kinderspeeltuin, hondenlosloop- of trainvelden of een muziekkoepeel zorgen.</p> <p>Verder is ook indiener 16 van mening dat er alternatieven nodig zijn om nog iets van de hoge ecologische waarde te bewaren als het agrarische landschap en de weidevogelgebieden verdwijnen. Zij doet daarvoor suggesties en stelt voor zoveel mogelijk kwaliteiten van het gebied te benutten.</p>	<p>In de Omgevingsvisie The Next City is het Suikerfabriekterrein – als voormalig fabrieksterrein – aangegeven als een te ontwikkelen nieuw levendig stadsdeel. De gemeenteraad kiest hiermee voor een compacte stad in plaats van voor uitbreiding richting het landelijk gebied rondom de stad.</p> <p>Ontwikkeling van het terrein zal deels ten koste gaan van de huidige natuurwaarden. Dit neemt niet weg dat ecologie een belangrijke bouwsteen is van de Structuurschets.</p> <p>In de Structuurschets is het Suikerfabriekterrein benoemd als een cruciale schakel in het groene en recreatieve netwerk. Dit is vertaald in een groene hoofdstructuur met een aantal verbindingen. Deze verbindingen moeten ervoor zorgen dat bestaande groengebieden met een belangrijke ecologische functie zoals het Stadspark, de Eelderbaan en het gebied rond Ruskenveen met elkaar worden verbonden. Per deelgebied wordt deze structuur nog verder uitgewerkt. Bij de uitwerking zullen we de reacties en suggesties zeker betrekken in onze afwegingen. Omdat een structuurschets een globale indicatie is van de voorgenomen structuur, is er ook nog ruimte om grenzen van de diverse structuren aan te passen en zaken nader in te vullen.</p> <p>In het verleden heeft al veel ecologisch onderzoek plaatsgevonden om de natuurwaarden van het terrein te bepalen. In het kader van het eerste bestemmingsplan en het Milieueffectrapport worden de effecten van de voorgenomen plannen op de bestaande natuurwaarden in beeld gebracht. Daarbij moet blijken in hoeverre waarden behouden kunnen blijven en in hoeverre er gecompenseerd moet worden: wat is wettelijk vereist en wat is daarnaast nog mogelijk c.q. wenselijk, ook in het licht van het totale ontwerp. Dat proberen we zoveel mogelijk in de plannen in te passen.</p> <p>Het gaat daarbij ook om het benutten van kansen om de ecologische kwaliteit te verbeteren. Daarnaast kijken we waar er sprake zal zijn van een ecologische hoofdfunctie, of waar de ecologische functie deel uitmaakt van een meeromvattend functiepakket. Koppeling met recreatieve functies, zuiveringsmoerassen of waterberging ligt voor de hand,</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De Bangeweerpolder kan een goede nieuwe plek zijn voor de verdwenen volkstuinten uit het Stadspark en aan de Van Heemskerckstraat. De stilte en het groene karakter kunnen blijven en het zorgt voor ontmoeting, ontspanning en gezond voedsel.</li> <li>• Een bos, zonder verharde paden, kan roofvogels en wild een plek bieden en bevorderen het leefklimaat en de belevingswaarde. De mensen aan de westzijde van 'De Kreken' kiezen voor rust en natuurbeleving.</li> <li>• Het gebied kan voorzien in het tekort aan kinderwerk- en educatietuinen aan de westkant van de stad.</li> <li>• Naast grote natuurgebieden zijn ook andere plekken nodig als foerageer- en leefgebied voor weidevogels. Ook zijn de polders interessant voor weidevogels. De Bangeweerpolder is als plasdraspolder ook interessant, maar door overbeweiding zijn daar de Kievit en de grutto verdwenen. De gemeente zou een alternatief moeten aanwijzen voor de te verdwijnen polder.</li> </ul>	<p>maar ook koppeling met andere functies is mogelijk. Daarnaast willen we ook winst behalen door het stimuleren van een meer duurzame inrichting van de gebouwde omgeving, gericht op vergroening, biodiversiteit, nestel- en fourageermogelijkheden etc. Dit gaat hand in hand met onder meer de klimaatdoelstellingen.</p>
	<b>Druk op Westpark</b>	
21	<p>Het Wijkoverleg Vinkhuizen ziet dat buiten bewegen steeds belangrijker wordt. Het plan bevat slechts een smalle noord-zuid groenstrook, onderbroken door spoorlijn en Hoendiep en in het zuiden uitlopend op de wijk Buitenhof. Dat is te mager. Het lijkt erop dat de toekomstige bewoners voor recreatie en groenbeleving aangewezen zullen zijn op het Westpark. Dat wordt nu al steeds intensiever gebruikt en komt straks nog meer onder druk te staan. Het Westpark is vanuit het plangebied ook niet echt veilig te bereiken.</p>	<p>In de Structuurschets is, in hoofdlijnen, indicatief een mogelijke groene structuur aangegeven. Wij werken die verder uit, met als uitgangspunt dat nieuwe bewoners in het gebied zelf kunnen bewegen en recreëren. In de Structuurschets is verder een verbinding getekend richting het Westpark. Bewoners van het Suikerfabriekterrein kunnen dan ook het Westpark gebruiken voor recreatie, net als er in de toekomst verbindingen komen richting het Stadspark. Omgekeerd kunnen bewoners uit de omgeving gebruik maken van de recreatieve mogelijkheden van het Suikerfabriekterrein. Het recreatief netwerk wordt daarmee verbeterd.</p>
	<b>Aansluiten SES</b>	
1, 28	<p>De Werkgroep Stadsecologie IVN Groningen-Haren verzoekt aan te sluiten bij en voort te bouwen op het beleid dat ten grondslag ligt aan de SES.</p> <p>De Buurtcommissie de Peizerbocht mist in de Structuurschets de vermelding van een gebied ten noorden van de Hoogkerkertocht dat in de SES was aangewezen als "te ontwikkelen ecologisch gebied".</p>	<p>De gemeente heeft een Stedelijke Ecologische Structuur (SES) vastgesteld. Volgens het huidige beleid moet op het Suikerfabriekterrein een ecologische verbinding komen die het Stadspark verbindt met de Eelderbaan en Ruskenveen. Het idee hierbij is dat grotere groengebieden met elkaar in verbinding staan en dat het Suikerfabriekterrein hierbij geen obstakel vormt. Bij de uitwerking van de structuurschets onderzoeken we hoe deze verbinding vorm kan krijgen uitgaande van het be-</p>

		leid. Vragen die hierbij aan de orde komen zijn: voor welke soorten leggen we de verbinding aan en wat zou de omvang van zo'n groengebied moeten zijn?
	<b>Aansluiting Stadspark</b>	
28, 13, 14	De Werkgroep Stadsecologie IVN Groningen-Haren pleit voor een effectieve ecologische verbinding naar het Stadspark, in overeenstemming met de Structuurvisie Stadspark van januari 2006. Ook de Vereniging Wijkraad Hoogkerk en de Buurtcommissie Buitenhof verwijzen naar die structuurvisie en bepleiten een ruimte, parkachtige aansluiting op het Stadspark. Dit najaar gaat in co-creatie met verschillende gebruikersgroepen worden gewerkt aan een nieuwe Structuurvisie Stadspark. De vereniging en de buurtcommissie pleiten voor afstemming tussen de planontwikkeling voor het Suikerfabriekterrein en de visieontwikkeling voor het Stadspark.	Wij willen een groene verbinding tussen het Stadspark en het Suikerfabriekterrein en daarmee ook met andere groengebieden. Dat past ook in het bestaande beleid in de SES. In eerste instantie gebruiken we de SES om te bepalen hoe deze verbinding vorm kan krijgen. Daarnaast maken we gebruik van andere beschikbare informatie om tot een weloverwogen groen- en ecologie-invulling te komen. De structuurvisie voor het Stadspark, die momenteel wordt aangepast, zou daarbij gebruikt kunnen worden. De gemeente staat open voor ideeën die verenigbaar zijn met de overige doelstellingen van het gebied.
	<b>Verbindingen naar buiten en centrum, Hoendiep</b>	
28, 29, 35	De Werkgroep Stadsecologie IVN Groningen-Haren pleit eveneens voor goede ecologische verbindingen naar de groene gebieden in het terrein. De werkgroep pleit ook voor een ecologische corridor naar de binnenstad via het Hoendiep. In een collectieve reactie 35 vrezen woonbootbewoners dat de grote biodiversiteit in het Hoendiep, uniek zo dicht bij de stad, verloren zal gaan. Indiener 29 wijst op de in de oevers nestelende ijsvogels, en de nesten waar de futen sinds jaar en dag terugkeren.	We proberen de groene gebieden met een ecologische functie op het terrein met elkaar en met de hoofdstructuur te verbinden. Momenteel wordt er nog niet gewerkt aan een concrete invulling, maar bij de uitwerking wordt de functie van het Hoendiep als ecologische verbinding zeker in ogenschouw genomen. Los van de status van het Hoendiep als ecologische verbinding binnen de SES, is het Hoendiep voor een aantal diersoorten al hun biotoop en een belangrijke verbinding tussen groengebieden. Het realiseren van een corridor naar de binnenstad via het Hoendiep ligt echter ook deels buiten de scope van de ontwikkeling van het Suikerfabriekterrein. Voor het deel van het Hoendiep dat langs het te ontwikkelen terrein ligt, zijn concrete ideeën over de vormgeving van zo'n corridor welkom, ook over de manier waarop de ecologische corridor verenigbaar is met andere functies. Deze ideeën wegen wij mee in de planvorming en ontwerpen.
	<b>Verbinding vogels</b>	
13	De Vereniging Wijkraad Hoogkerk pleit voor een goede aansluiting op het Westpark voor de vliegende natuur.	Het gemeentelijk beleid van de SES heeft onder andere als doel een verbinding tot stand te brengen tussen Stadspark en Eelderbaan/Westpark. Voor een goede verbinding tussen Westpark en het Suikerfabriekterrein voor bijvoorbeeld vogels en vleermuizen, is een juiste inrichting van de

		zone langs het Hoendiep belangrijk. Er is nog niet begonnen met de uitwerking van de plannen. Er is dus nog niet bekend hoe zo'n verbinding vorm gaat krijgen. Concrete ideeën hiervoor zijn welkom en worden meegewogen in de planvorming en ontwerpfase.
	<b>Strook langs fietspad</b>	
1	Volgens de Buurtcommissie de Peizerbocht is in 2014 gesteld dat naast het fietspad De Verbetering een 10 meter brede ecologische strook zou worden aangelegd. Zij gaat er vanuit dat deze behouden blijft	In algemene zin geldt dat de ontwikkeling van het Suikerfabriekterrein in het gebied rond de Peizerbocht complex is. In overleg met bewoners wil de gemeente, als de uitwerking van dit deelgebied aan de orde is, goed kijken naar de gewenste verkeersstructuur in combinatie met de gewenste groene verbinding richting het Stadspark.
	<b>Afspraken verscholen bos</b>	
1	De Buurtcommissie de Peizerbocht wijst op de afspraken die gemaakt zijn met de toenmalige buurtcommissie Peizerweg/De Kring over een parkachtige invulling van de grondberging ten zuiden van het spoor en ten oosten van de Johan van Zwedenlaan (het Verscholen Bos, Stedenbouwkundig Plan Ruskenveen 1996, blz. 15 onder g))	Het Stedenbouwkundig plan is gemaakt nog voordat de huidige ontwikkelingen voorzien waren. Met de nieuwe plannen voor woningbouw wordt het hele gebied opnieuw ingericht. De grondberging zal verdwijnen. De planvorming voorziet echter ook in een groene invulling van delen van het gebied, onder andere ten oosten en zuiden van de grondberging. Deze groengebieden krijgen deels ook een parkachtige invulling. De invulling hiervan moet nog uitgewerkt worden.
	<b>Bomen, paden en kabelstroken</b>	
13, 14	De Vereniging Wijkraad Hoogkerk en de Buurtcommissie Buitenhof stellen voor bomen in groenstroken te plaatsen en de paden te reserveren voor kabelaanleg en ruimte voor waterberging te maken.	Prima voorstel. Het is overigens al heel gebruikelijk dat bomen in groenstroken worden geplaatst en dat (betegelde) paden worden gereserveerd voor de aanleg van kabels en andere nutsvoorzieningen. Daarnaast wordt bekeken hoe de waterberging het best geïntegreerd kan worden in het Stedenbouwkundig Ontwerp.
	<b>LIGPLAATSEN EN HOENDIEP</b>	
	<b>Algemeen</b>	
	Er zijn 14 reacties binnengekomen van bewoners van ligplaatsen. Daarin wordt enige malen verwezen naar een reactie van één van de anderen. Reactie 35 is ingediend namens de woonbootbewoners van de Energieweg en de U.T. Delfiaweg. Een aantal bewoners heeft daarnaast op eigen titel of aanvullend gereageerd, waarbij indieners 20, 23, 29 en 30 in hun eigen schrijven ook verwijzen naar de gezamenlijke reactie.	



	De collectieve bewoners beraden zich nog op de toekomstige communicatie als collectief. Reactie 23 is mede namens de burenen ingediend. Verder is ook een reactie ontvangen van het Woonschepencomité Groningen.	
	<b>Proces</b>	
22, 30, 31, 32, 35, 24	Een aantal woonbootbewoners gaat in op het proces van deze inspraak. Meerdere indieners, waaronder de collectieve reactie 35, waarderen de informatievoorziening door de gemeente en blijven graag in gesprek. Indieners 31 en 32 zijn minder tevreden. Zij hebben geen uitnodiging ontvangen voor het gesprek met de projectleider en hebben via de media of de burenen vernomen van het plan. Onder meer indieners 22 en 30 willen graag een spoedige reactie. Zij willen weten waar ze aan toe zijn of hebben vragen. Indieners 22 prefereren een gesprek aan de keukentafel. Het Woonschepencomité Groningen waarschuwt voor een jarenlange onzekerheid, zoals die al 15 jaar heerst aan de Oosterhamrikzone.	Een medewerker van de gemeente heeft persoonlijk alle brieven bezorgd bij de woonbootbewoners. Helaas zijn niet alle brieven daadwerkelijk onder ogen van de bewoners gekomen. De oorzaak daarvan is niet te achterhalen. Er volgen gesprekken met de bewoners van de Energieweg en de UT Delfiaweg. Dat zijn zowel collectieve bijeenkomsten als ook individuele gesprekken.
	<b>Erkenning woonschepen</b>	
24, 35	In de collectieve reactie 35 vragen de woonbootbewoners om erkenning van de schepen en arken als fantastische aanvulling op de stedelijkheid van Groningen. Zij willen gezien worden als voorwaardige inwoners van de stad, ook zij voldoen immers hun lasten en plichten. Hun arken en schepen zijn het resultaat van zorg en toewijding, daar hoort een goede ligplaats bij. Het Woonschepencomité Groningen wijst erop dat er netto geen ligplaatsen mogen verdwijnen. Hij verwijst naar het gemeenteraadsbesluit van 27 januari 2010, de Woonvisie van 2015 en de Watervisie van 2017. Hij wijst er ook op dat gebleken is dat het vinden van nieuwe ligplaatsen moeilijk is.	Woonboten maken al lange tijd onderdeel uit van de stad. Dat vindt ook de gemeenteraad, zoals blijkt uit de door het Woonschepencomité aangehaalde moties en besluiten. Deze moties en besluiten zijn voor ons het uitgangspunt bij de verdere planvorming
	<b>Behoud ligplaats</b>	
18 20	In de collectieve reactie nummer 35 geven bewoners van beide locaties aan op de huidige plek te willen blijven wonen. Men heeft geen vertrouwen in de ontwikkeling van alternatieve vergelijkbare ligplaatsen. Indiener 34 heeft bezwaar tegen het verdwijnen van zijn ligplaats en de overige ligplaatsen aan de Energieweg 1005 t/m 1011. Daaronder ook	Om het Suikerfabriekterrein bereikbaar te maken is een brug nodig over het Hoendiep. Die brug is in de Structuurschets getekend in het verlengde van de Diamantlaan, maar de exacte ligging van de brug is onderdeel van de stedenbouwkundige uitwerking van het eerste deelgebied. We willen het stedenbouwkundig plan rond de zomer afronden. In

<p>de ligplaats van indiener 33, die het wegbestemmen van ligplaatsen onacceptabel vindt.</p> <p>Ook indieners 22, eveneens van de ligplaatslocatie Energieweg, zouden het liefst op de huidige plek blijven liggen, maar liggen recht tegenover de Diamantlaan, waar een brug lijkt te komen en realiseren zich dat er uiteindelijk toch ergens een ontsluiting moet komen. Zij hebben vragen over de termijn waarop dit speelt, of er een alternatieve locatie is.</p> <p>Ook indiener 31 verkeert in onzekerheid. Door de brug dreigt de familie uit zijn sociale en geografische context te worden gerukt.</p> <p>Indiener 18 bewoont een historisch schip dat ooit ook dienst deed op het Hoendiep. Voor hem is het schip onlosmakelijk verbonden met de ligplaats en de omgeving. Hij hoopt dat de ligplaats behouden kan blijven. Daarnaast is de ligplaats het vestigingsadres van 3 bedrijven en is het schip het visitekaartje voor zijn beroepspraktijk. Het is voor indiener van groot belang zijn bedrijfsvoering op deze locatie te kunnen voortzetten. Het opheffen van de ligplaats zou aanzienlijke schade geven en een streep door zijn toekomstplannen zijn.</p> <p>Indieners 32 hebben bezwaar tegen een gedwongen verhuizing vanwege het vervoer van een gezinslid naar een daginstelling. Ook zou de kennelnaam niet kunnen worden overgezet naar een ander adres. Bovendien willen zij het vrije wonen niet opgeven.</p> <p>Het Woonschepencomité Groningen (WCG) gaat ook in op vier ligplaatsen tegenover de Diamantlaan. De gemeente zal met de bewoners zo spoedig mogelijk een oplossing moeten zoeken. Het WCG raadt aan ook de vijf andere woonboten aan de Energieweg hierbij te betrekken.</p> <p>Indiener 30 van de UT Delfiaweg wil de bewoning op het water graag intact houden en vraagt om vervangende ligplaatsen voor de ligplaatsen die moeten vervallen.</p> <p>Indieners 20, aan de Energieweg, geven aan de ligplaats te willen behouden en bezwaar te zullen maken tegen alle zaken die leiden tot verplaatsing van hun huidige woonboot.</p> <p>Het Woonschepencomité Groningen vergelijkt het opheffen van een ligplaats met een onteigening, zeker nu alle niet-varende woonboten sinds</p>	<p>het komende jaar kunnen we stapsgewijs steeds meer duidelijkheid geven over de positie van de brug en de inrichting van het gebied. Daarmee ontstaat er ook meer duidelijkheid over de consequenties voor de huidige bewoners.</p> <p>De ligging van de brug heeft grote gevolgen voor de mensen die er wonen. Daarom zijn we met de bewoners in gesprek om te kijken welke oplossingen er zijn. Daarbij speelt ook een rol dat, mochten ligplaatsen behouden kunnen blijven, de woon- en leefomgeving hoe dan ook meer of minder ingrijpend verandert.</p> <p>Het Woonschepencomité doelt op de Wet verduidelijking voorschriften woonboten. In die wet probeert de minister duidelijker te regelen wanneer een woonboot beschouwd wordt als een vergunningplichtig bouwwerk waarvoor een omgevingsvergunning voor de activiteit bouw nodig is. Voor de wetgeving op het gebied van onteigening heeft dit geen consequenties.</p> <p>Zoals gezegd staat voor ons voorop dat wij proberen in overleg met betrokkenen tot een oplossing te komen.</p>
--	---

	1 januari 2018 beschouwd worden als omgevingsvergunningplichtige bouwwerken.	
	<b>Woonboten missen in Structuurschets en NRD</b>	
33 34	<p>Indiener 33 mist in de Structuurschets vermelding van de ligplaatsen en de woonschepen. In de NRD komen deze alleen voor in de beschrijving van de huidige situatie.</p> <p>De Structuurschets zal informatie moeten bevatten over de ligplaatsen in de nieuwe situatie. In het MER zullen ook de effecten inzichtelijk gemaakt moeten worden van de verschillende alternatieven en varianten op het aantal ligplaatsen voor woonboten en de exacte ligplaatsen.</p> <p>Ook indiener 34 mist in de stukken aandacht voor het wonen op het water. De consequenties van de ontwikkelingen voor de woonbootbewoners zijn niet duidelijk, met name voor Energieweg 1005 t/m 1011, recht tegenover het voorterrein, dat ontwikkeld zal worden voor wonen, werken en recreëren, net als de terreinen aan de Energieweg. De woonboten horen in een vroeg stadium in de overwegingen te worden betrokken en niet pas als de eerste afwegingen zijn gemaakt. Indiener verzoekt de ligplaatsen integraal in de planvorming te betrekken en expliciet op te nemen in de Structuurschets en de NRD.</p>	<p>Wij zijn het met indieners eens dat er in de Structuurschets aandacht moet zijn voor de woonboten. De verdere uitwerking en het overleg moeten uitwijzen wat daarover opgenomen kan worden. Daarbij komt de functie van het Hoendiep en de gewenste bevaarbaarheid ook aan de orde.</p> <p>De NRD inventariseert wat er vanuit het oogpunt van milieu onderzocht moet worden. Als het ontwerp het mogelijk maakt dat er woonschepen blijven liggen, moet de milieueffectrapportage inzichtelijk maken wat de effecten zijn van verkeer, geluid etc. ter plaatse van deze woonboten. Mede op basis daarvan moeten wij afwegingen maken.</p> <p>Het aantal schepen op zich is niet direct een milieuonderwerp, en zal in de milieueffectrapportage niet direct onderwerp van onderzoek zijn. In de bredere afwegingen voor de omgevingsvisie spelen ze zoals gezegd wel een rol.</p>
	<b>Bevaarbaarheid en bruggen</b>	
12, 18, 20, 23, 24, 30, 35	<p>Veel van de indieners van de collectieve reactie 35 bezitten varende schepen. Daarvoor zijn draaibare of beweegbare bruggen essentieel. Zo vaart het schip van indiener 18 jaarlijks een of meerdere malen en moet het vijfjaarlijks naar de werf voor keuring en/of onderhoud. Een beweegbare brug is daarvoor noodzakelijk.</p> <p>Ook voor indiener 30 zijn beweegbare bruggen een voorwaarde voor wonen op het water. Indiener 12 stelt dat schepen en arken niet moeten worden opgesloten achter vaste bruggen. Hij wijst er daarbij op dat beweegbare bruggen van een simpel ontwerp goedkoper zijn dan architectonische hoogstandjes. Ook indiener 20 bepleit een open waterweg.</p> <p>Ook het Woonschepencomité Groningen vindt beweegbare bruggen, zodat woonboten verplaatst kunnen worden voor onderhoud. Verder slui-</p>	<p>Wij zetten in op beweegbare bruggen. Wel moet er een samenhangende keuze gemaakt worden over de plek van de brug en de andere aspecten van bevaarbaarheid. Het gaat hierbij om zowel om de belangen van de woonbootbewoners als de kwaliteit van het totale ontwerp en de functie van het Hoendiep daarin.</p> <p>Het bevaarbaar maken van de verbinding naar de binnenstad voor grotere vaartuigen dan nu is een flinke opgave, met forse financiële consequenties. Grootste obstakels zijn de Westelijke Ringweg en het naastliggende spoor. Op dit moment zijn daar dan ook geen concrete plannen voor, ook niet in het kader van de ontwikkeling van het Suikerfabriekterrein. Andersom is het uitgangspunt wel dat in ieder geval die kleinere bootjes vanuit de binnenstad door kunnen blijven varen richting Leekstermeer en Aduarderdiep.</p>

	<p>ten beweegbare bruggen aan bij de Watervisie van 2017 en het “no-regret-beleid” dat de gemeenteraad noemt bij de aanleg van nieuwe bruggen.</p> <p>Ook woonbootbewoners 12 bewonen pleiten voor <b>draaibare bruggen</b> in het Hoendiep. Daarnaast is de kade niet meer te bereiken en zal de stad ook nooit meer vanaf deze kant per schip bereikbaar gemaakt kunnen worden. Dat past niet in een toekomst als ‘Stad aan het Water’.</p> <p>Indienster 23 wijst er nog op dat de bevaarbaarheid ook geschaad wordt door andere obstakels dan bruggen. Vaartuigen zijn windgevoelig, waardoor manoeuvres, zoals achteruit varen, niet altijd voorspelbaar verlopen. Vaste bruggen kunnen ertoe leiden dat een schip ter plekke moet draaien. Kwetsbare objecten zoals steigertjes, sloepen, surfplanken etc kunnen het veilig draaien bemoeilijken. Om die reden zijn in het verleden geen ligplaatsen voor varende schepen gerealiseerd bij de roeivereniging aan de Brailleweg.</p> <p>In de collectieve reactie 35 wordt ook meer in het algemeen gepleit voor het bevaarbaar houden van de waterwegen in en om de stad Groningen voor recreatie en schepen/arken van formaat.</p> <p>Indiener 29 noemt in het bijzonder het Hoendiep als vaarweg naar het Leekstermeer en het Aduarderdiep. Het zou de stad goed doen deze weg bevaarbaar te houden.</p>	
29	<p>Indiener 29 wijst erop dat er op een afstand van één kilometer naast de bestaande brug vier bruggen over het Hoendiep worden geplaatst. Dat geeft hij in heroverweging, net als een alternatieve ontsluiting via de Peizerweg of de ring.</p>	<p>Dit is nog in onderzoek. Daarbij is wel het uitgangspunt dat het Suikerfabriekterrein verbinding moet maken in het stedelijk netwerk, niet alleen voor auto’s, maar ook voor fietsers. Voor fietsers is een fijnmaziger netwerk nodig dan voor auto’s.</p>
	<p><b>Woonkwaliteit woonboten</b></p>	
3, 12, 23, 29, 35	<p>In collectieve reactie 35 uiten de woonbootbewoners hun zorgen over de kadebebouwing op het Suikerfabriekterrein, omdat die van grote invloed is op hun woonkwaliteit.</p> <p>Indienster 23 stelt dat de woonkwaliteit van de woonbootbewoners hier grotendeels wordt bepaald door vrij uitzicht en de mogelijkheid vaarbewegingen te maken. Zij hecht dan ook aan het vrije uitzicht.</p>	<p>Het staat vast dat het gebied gaat veranderen. Dat is het logische gevolg van de keuze voor de ontwikkeling van het terrein. Wat na de beëindiging van de activiteiten van de suikerfabriek enige jaren een relatief rustig terrein is geweest, is inmiddels bezig te transformeren naar een gebied met reuring en met een wezenlijk andere inrichting. Dat heeft zeker effect op de woonomgeving van de woonbootbewoners.</p>

	<p>Aldus indienster 23 zullen zowel de woonbootbewoners als de wal-kantbewoners de wederzijdse aanwezigheid aan beide zijden van het water beleven als een inbreuk op hun privacy.</p> <p>Indiener 3 pleit voor het behoud van de rustgevende en natuurlijke be-groeiing tegenover zijn woonboot, vanwege het uitzicht en de privacy als er aan de overkant woningen zouden komen.</p> <p>Ook indieners 12 pleiten voor behoud van de natuurlijke oevers en voor voldoende afstand van bebouwing tot het water. De oever heeft zich ontwikkeld tot een geweldig stukje natuur met talrijke vogels. Indiener 29 hebben er bewust voor gekozen om hier te liggen. Ook de nieuwe huis-eigenaren zouden van deze natuur kunnen genieten. Indiener 29 bepleit put onder meer woongenot uit de in de walkant nestelende ijsvogels en de futen die jaarlijks op hun nest terugkeren. Hij vindt dat er weinig aandacht is voor een van de weinige groene oevers in de stad. Het zou mooi zijn de dijk te bewaren en er een openbaar wandel- en fietsgebied van te maken, aansluitend op de ontsluitingen van de nieuwe wijk.</p> <p>Indiener 3 vreest eveneens verlies van privacy vanwege woningbouw op het bedrijventerrein Hoendiep-Zuidzijde. Hij stelt voor het voetpad langs de kade een meter te verschuiven, zodat de woonbootbewoners heggen kunnen plaatsen. Hij stelt voor ook de weg enkele meters op te schuiven, zodat er ruimte is voor meer begroeiing en voor tuinhuisjes, zoals aan de Wilhelminakade. De nu armoedige aanblik kan dan verbe-teren, en de bewoners van de nieuwe woningen zullen uitkijken op een mooie begroeide kade in plaats van op een bouwput.</p> <p>Indienster 23 wijst er ook op dat de geschiedenis leert dat walbewoners over het algemeen vroeger of later bezwaren hebben tegen waterbewo-ners op varende schepen en arken dicht op hun walbewoning, en ver-wijst daarbij naar de Brailleweg en het Oosterhamriktracé.</p>	<p>In de structuurschets is al aangegeven dat de wijk zich niet van het Hoendiep afkeert, maar de ligging aan het water van het Hoendiep juist ziet als te benutten kwaliteit. De structuurschets wordt per deelgebied verder uitgewerkt, waarbij zal blijken hoe dicht de bebouwing het Hoendiep nadert en wat dat betekent voor de oever en voor de woonbo-ten. We nemen daarbij alle belangen in ogenschouw, maar ontkennen niet dat de transformatie naar een meer stedelijke omgeving ook gevol-gen heeft voor uitzicht en privacy van de woonbootbewoners. In hoe-verre de door de bewoners voorgestelde maatregelen uitvoerbaar zijn, moet ook bij de uitwerking blijken. Uiteraard betrekken we de woon-boatbewoners daarbij.</p>
	<p><b>Hinderlijke activiteiten</b></p>	
30-4	<p>Indieners 30 verzoekt geen lawaai veroorzakers op de wal mogelijk te maken. Hij wijst erop dat geluid ver draagt over het water.</p>	<p>Waar wij op andere plekken in beginsel geen nieuwe lawaaiige bedrij-vigheid naast woningen plannen, gaan we dat bij ligplaatsen ook niet doen.</p>

		<p>Daar horen wel twee kanttekeningen bij.</p> <p>De eerste is dat we op het Suikerfabriekterrein ook functiemenging nastreven. Dat betekent dat we er, net als nu, ook graag bedrijvigheid willen zien. Dat kan uiteraard wel enige hinder met zich meebrengen.</p> <p>De tweede is dat een aantal ligplaatsen zich op dit moment bevindt bij een bedrijventerrein of geluid ontvangt van een of meer wegen. Als de ligplaatsen behouden blijven, zal ook dat zo blijven. Uiteraard zullen we hier in het milieueffectrapport aandacht aan besteden.</p>
	<b>Woonschepenhaven</b>	
16-G	<p>Indiener 16 pleit voor een woonschepenhaven in plaats van huizen aan het water. Dit zou de variatie in de leefomgeving ten goede komen en zou goed passen bij de sfeer van vroeger, met schepen die laadden en losten. Zij noemt de geliefde wijk Reitdiep als voorbeeld. In de haven zou ook plaats kunnen zijn voor recreatieschepen.</p>	<p>De inpassing van woonschepen is benoemd als aparte opgave. Het vermoeden is reeds uitgesproken dat hier meer - nieuw - water voor nodig is dan alleen het huidige Hoendiep. In welke vorm dit uitwerking krijgt is nog onderdeel van de ontwerpogave. De sfeer en levendigheid van een haven die u benoemt is zeker een goede referentie.</p>
	<b>Varend erfgoed</b>	
10-3	<p>Indiener 10 pleit voor het inplannen van varend erfgoed om de beeldkwaliteit te vergroten. Nederland heeft de grootste varend-erfgoedvloot ter wereld, waarvan ruim de helft in de provincie Groningen is gebouwd. Dat roemrijke verleden en de geschiedenis van het Hoendiep als drukst bevaren vaarweg van Nederland zou recht worden gedaan.</p>	<p>Momenteel is een bestemmingsplan in voorbereiding voor een erfgoedhaven op een andere plaats in het Hoendiep, dicht bij de kom van Hoogkerk. Als daar een erfgoedhaven komt, ligt het niet voor de hand ook een specifieke haven voor varend erfgoed te maken op het Suikerfabriekterrein. Uiteraard zouden fraaie erfgoedschepen het ook op de huidige ligplaatsen in het Hoendiep goed doen, maar, voor zover de huidige ligplaatsen al behouden kunnen blijven, ligt het niet voor de hand de huidige bewoners te verplichten hun woonark te vervangen.</p>
	<b>Potenties Hoendiep</b>	
10-1	<p>Indiener 10 vindt dat het plan onvoldoende de mogelijkheden benut van het Hoendiep en de 8 kilometer aan kade en oevers.</p> <p>Indiener ziet het Hoendiep nog steeds als vaarverbinding naar de Zuiderhaven en het Verbindingskanaal. Hij ziet kansen voor de recreatievaart, met name een voor jachthaven in het bredere deel van het Hoendiep aan het begin van de Energieweg bij het pompstation.</p>	<p>De bevaarbaarheid van het Hoendiep naar de binnenstad is een vraag die wij willen uitwerken. Het Hoendiep geeft zeker kansen voor vaarrecreatie. We bevestigen de notie dat de mogelijkheden van het Hoendiep nog onvoldoende benut zijn in de structuurschets. In de uitwerkingsopgave werken we hier verder aan.</p>
	<b>Duurzame woonboten</b>	
10-2	<p>Indiener 10 ziet kansen voor energieneutrale, moderne woonarken onder architectuur. In de moderne woonarken zijn voorzieningen voor</p>	<p>Mochten er in het plangebied extra ligplaatsen voor woonboten komen, dan zouden dergelijke woonarken wellicht goed passen in de ambities voor het Suikerunieterrein. Bij de verdere uitwerking zal blijken wat er in dat opzicht mogelijk is.</p>

	energieneutraal bouwen gemakkelijk realiseerbaar. Hij noemt warmte-wisselaar ingebouwd in het casco, onderwaterruimte voor warmte- en regenwateropslag en met de zon meedraaiende zonnepanelen.	
	<b>Tiny houses</b>	
16 29 30	<p>Indiener 29 vindt dat het Suikerfabriekterrein zich bij uitstek leent voor alternatieve woonvormen en zou graag ruimte zien voor bijvoorbeeld tiny houses. Ook indiener 30 zou een deel van het terrein willen gebruiken voor tiny houses, bij voorkeur tegenover de ligplaatsen aan de U.T. Delfiaweg.</p> <p>Indiener 16 wijst erop dat er in het “Krekenplan” aan de Peizerweg al minstens 25 tiny houses staan (het terrein Bangeweer (red.)). Deze kunnen dienen als voorbeeldlocatie. Tevens pleit zij voor behoud van die locatie.</p>	<p>Het fenomeen tiny houses is in opkomst. De gemeente is welwillend om een aantal initiatieven te faciliteren en beziet dat op het niveau van de hele stad. Bijvoorbeeld in het Westpark loopt een onderzoekstraject rond tiny houses. Binnen het traject van de structuurvisie voor het Suikerfabriekterrein gaat nog afstemming plaatsvinden met de opgave voor de tiny houses. Daar kunnen we nu nog niet op vooruit lopen.</p>
	<b>DIVERSEN</b>	
	<b>Financieel plaatje</b>	
15	<p>De ‘bewoners Halfweg’ signaleren dat het college tegenover de raad spreekt over een gunstige financiële situatie voor de huidige plannen. Twee punten zijn de bewoners niet helder. Ten eerste hoe de gemeente zorgt dat het nieuwe stadsdeel niet te duur wordt voor de huidige bewoners van stad en ommeland. Hoe worden randstadpraktijken van projectontwikkelaars voorkomen? Ten tweede: hoe wordt het financiële voordeel voor de gemeente betrokken in de vergelijking van de alternatieven. Zijn meer WOZ-inkomsten altijd beter?</p>	<p>Het mer-onderzoek richt zich op het in beeld brengen van de milieueffecten van de ontwikkeling, zodat die milieueffecten op een volwaardige manier meegenomen kunnen worden in de uiteindelijke eindafweging. Daarin telt ook het financiële aspect mee en uiteraard is dat een belangrijk aspect, het plan moet immers wel financieel uitvoerbaar zijn. Voor de gemeente staat winstmaximalisatie niet voorop. Sterker nog, een plan als dit kost altijd meer dan het oplevert, tenminste in financiële zin. We proberen een evenwicht te vinden tussen een plan dat uitvoerbaar is, voorziet in datgene wat nodig is en daarbij zoveel mogelijk maatschappelijke meerwaarde geeft tegen een aanvaardbare prijs.</p> <p>In onze onlangs vastgestelde omgevingsvisie The Next City valt te lezen dat wij gaan voor een ongedeelde stad. Dat betekent dat wij de ambitie hebben om op het terrein een mix van woningtypen te realiseren, waaronder ook sociale woningbouw. Op dit moment is er echter nog geen zicht op welke woningtypes en in welke verhoudingen er waar gaan komen.</p>
	<b>Bouwschade</b>	

1	De Buurtcommissie de Peizerbocht verwijst naar passages in de Structuurschets en de NRD waaruit blijkt dat de ondergrond rond de Peizerbocht zettingsgevoelig is. Zij wijst erop dat de meeste bestaande huizen niet gefundeerd zijn en dat er vaak is aangebouwd. Zij vraagt bij de uitwerking van de bouwplannen en het aanleggen van wegen nabij de Peizerbocht de panden op te nemen om mogelijke bouwschade te kunnen monitoren.	Omdat de ondergrond rond de Peizerbocht zettingsgevoelig is, laten we een onafhankelijk bureau de relevante panden opnemen. De resultaten worden vastgelegd in rapportages en gedeponneerd, zodat voor aanvang van werkzaamheden helder en duidelijk is wat de staat van deze panden is.
	<b>Zelf woningen bouwen, groensingel</b>	
17	Indieners 17 zijn tevreden dat op een deel van hun perceel woningbouw mogelijk zal zijn en vragen dat op het hele perceel mogelijk te maken, ook ter plaatse van de ingetekende groenstructuur. Zij verzoeken de ontsluiting op hun woningbouwplannen af te stemmen.	De indieners hebben zich reeds eerder tot de gemeente gewend met het verzoek op hun perceel woningbouw mogelijk te maken. Wij zijn daar met hen over in gesprek. Duidelijk is wel dat wij geen onomkeerbare ontwikkelingen mogelijk willen maken.
	<b>Correctie kaart</b>	
26	Een stukje van het weiland van indiener 26 is ingetekend als bebouwingsgebied. Hij verzoekt het in te tekenen als onderdeel van de bestaande lintbebouwing.	Het betreft een perceel behorend bij een perceel aan de Peizerweg, dat zich uitstrekt achter meerdere woningen. Dit perceel is op de kaart in de Structuurschets grijs aangegeven. Allereerst wijzen wij erop dat een grens op een Structuurkaartschets hard lijkt, maar het vaak niet is. Een Structuurschets is immers een globale indicatie van de voorgenomen structuur, die in een latere fase verder uitgewerkt gaat worden. Tegelijkertijd is het niet onze ambitie om deze gronden in de ontwikkeling te betrekken. Anderzijds is het onbebouwde perceel ook niet echt onderdeel van de lintbebouwing. We bekijken of het kaartbeeld hier aangepast kan worden.
	<b>Waardering en steun</b>	
	Ondanks de ook kritische kanttekeningen uit verschillende indieners in hun schrijven in meer of mindere mate hun waardering voor het plan of de getoonde ambities. Zo wordt onder meer waardering uitgesproken voor de gecombineerde ontwikkeling van het Suikerfabriekterrein voor stedelijke, groenstedelijke bouw, voorzieningen en recreatie. Ook wordt de aandacht gewaardeerd voor ruimtelijke kwaliteiten, leefbaarheid, duurzaamheid en verbinding, die zich uit in bijvoorbeeld het 'natuur-inclusief bouwen', het idee van stadslandschappen creëren, zichtbaar maken van de krekken, gordels van groen, klimaat-adaptatie en de mogelijk-	Wij zijn blij met de positieve grondtoon van veel reacties, ondanks de kanttekeningen die de betrokkenen ook plaatsen. Er ligt wel de uitdaging die lijn vast te houden en de getoonde ambities ook waar te maken. We beseffen echter ook dat niet alle ambities uitvoerbaar zijn.. Anderzijds zien wij ook dat een aantal betrokkenen niet positief is over de plannen, meestal omdat het hun leefomgeving of die van hun wijk of buurt raakt. We proberen om daarover op geschikte momenten zoveel mogelijk in gesprek te gaan, maar beseffen ook dat niet iedereen de plannen gaat omarmen.



	heid de stedelijke ecologische structuur (SES) te versterken. Ook spreken meerdere betrokkenen hun waardering uit over de wijze waarop zij tot nog toe in het traject zijn betrokken.	
	<b>TECHNISCHE OPMERKINGEN</b>	
C	De Veiligheidsregio Groningen heeft op 26 april in een zienswijze aandachtspunten gegeven voor de ontwerp-omgevingsvisie Next City. De Veiligheidsregio ziet het aspect <b>veiligheid nog niet terugkomen in de structuurschets</b> . De Veiligheidsregio ziet veiligheid als een integrale opgave in alle ontwikkelingen rond de leefkwaliteit. Zij adviseert veiligheidsaspecten in een vroeg stadium af te wegen.	In hoofdstuk 7.6 staan wij kort stil bij het aspect veiligheid bij de planuitwerking en in het MER zullen wij dit onderwerp verder verdiepen. De geringe zichtbaarheid van veiligheid in een document als een structuurvisie hangt natuurlijk ook samen met het feit dat veiligheid geen inrichtingselement is, maar een onderliggend principe, net als bijvoorbeeld geluid dat is. Het stuurt daarmee wel mede de visie en het kaartbeeld, maar staat er niet als zelfstandige functie op. Een eerste overleg met de Veiligheidsregio heeft inmiddels plaatsgevonden.
A	ProRail verzoekt voor het aspect <b>Externe Veiligheid</b> gebruik te maken van de meest recente gegevens (Basisnet).	Bij de planuitwerking en in het MER gaan wij gebruik maken van de meest recente gegevens.
C	De Veiligheidsregio stelt dat de <b>spoorlijn Sauwerd-Groningen</b> in de NRD ontbreekt als risicobron en moet worden toegevoegd.	Bij de planuitwerking en in het MER gaan wij hierin voorzien.
C	De spoorlijn moet volgens de Veiligheidsregio ook worden toegevoegd in de effectbeschrijving van de groepsrisico's.	Bij de planuitwerking en in het MER gaan wij hierin voorzien.
A	ProRail verzoekt voor het aspect <b>geluid</b> gebruik te maken van de meest recente geluidsproductieplafonds.	Bij de planuitwerking en in het MER gaan wij hierin voorzien.
A	ProRail raadt aan het aspect <b>trillingen</b> bij het onderzoek en de afwegingen te betrekken op de wijze zoals aangegeven door Kenniscentrum Infomil. Als de trillingswaarden groter blijken dan de streefwaarden, zouden maatregelen aan de woningen kunnen worden overwogen.	Bij de planuitwerking en in het MER gaan wij hier nader bij stil staan.
D	Tennet vindt dat in het plan onvoldoende rekening wordt gehouden met de ondergrondse <b>110 kV-verbinding</b> Groningen Heemskerkstraat – Vierverlaten, die aan de zuidkant langs het spoor ligt. Tennet wijst erop dat de verbinding onderdeel uitmaakt van de door het Rijk aangewezen vitale infrastructuur die een passende bescherming behoeft in bestemmingsplannen en andere ruimtelijke besluiten. Tennet ziet in het plan bedreigingen voor de verbinding en de leveringszekerheid en verzoekt de belemmerde strook buiten het plan te laten.	De aanwezigheid van de leiding wordt op passende wijze in de verdere stukken meegenomen. Wij gaan met TenneT in overleg om te bezien in hoeverre een conflict tussen de plannen en de leiding zich voordoet.

	Ook ziet Tennet een mogelijk conflict bij de gewenste onderdoorgang onder het spoor. Tennet adviseert vroegtijdig overleg om te bezien of een reconstructie van de verbinding nodig is en om tot een uitvoerbaar plan te komen.	
15	<p>Hoewel de Structuurschets een duidelijke en doordachte visie voor de toekomst en de kansen voor het gebied bevat, missen de 'bewoners Halfweg' daarin de Halfweg en de inhoud van het nieuwe bestemmingsplan, terwijl daar wel belangrijke zaken in staan die gevolgen zullen hebben voor de MER.</p> <p>Zij missen in de NRD en de Structuurschets de analyse van de huidige bestemmingen in het bestemmingsplan Halfweg en de wisselwerking met het noordelijk deel van het Suikerfabriekterrein.</p> <p>In hoofdstuk 3.2 van de NRD wordt uitgebreid ingegaan op o.a. geluid en geur van bestaande industriezones. Binnen het bestemmingsplan Halfweg bevindt zich een categorie 3.2 activiteit, een zwaar tot middelzwaar bedrijf. Deze activiteit grenst pal aan het Hoendiep, heeft daarmee invloed op de kadebebouwing uit de structuurschets en zou daarom meegenomen moeten worden in de impactanalyse in de MER voor de aspecten verkeer, geluid, geur en water en de inkadering van de bestaande geluids- en geurzones.</p> <p>Het bedrijf is door de gemeente erkend als een knelpunt voor het woonklimaat van de buurt Halfweg, maar wordt vanuit een historische blik nog geaccepteerd. Volgens de 'bewoners Halfweg' moet de MER de vraag beantwoorden of die lijn doorgezet kan worden in het licht van de doelen van de structuurschets.</p> <p>Ook in bredere zin zou de gemeente zich nu verder moeten uitspreken over de visie van het samenspel van de historische buurt Halfweg, die al in 1930 als losse arbeiders-enclave werd gebouwd, en de bedrijvigheid van het Hoendiep noordzijde. Wordt de invloed van de geluidsproductie van de bedrijvigheid in categorie 3.2 (4 volgens de definitie) nog steeds als acceptabel gezien in relatie tot de doelen van deelgebied Noord?</p>	<p>In het mer worden ook relevante hinderbronnen buiten het Suikerfabriekterrein meegenomen. In dat kader wordt ook onderzocht of de aanwezigheid van het bedrijf consequenties heeft voor de plannen voor het Suikerfabriekterrein.</p> <p>Op voorhand verwachten wij overigens geen onoverkomelijke problemen. Indieners veronderstellen dat een categorie 3.2-activiteit mogelijk is tot aan de weg. Dat klopt niet; niet op het hele terrein staat het bestemmingsplan een categorie 3.2-activiteit toe. Het deel van het bedrijf waar activiteiten in categorie 3.2 mogelijk zijn, grenst daarom niet direct aan de weg, maar ligt daar ruim 60 meter vanaf. De afstand tot de overkant van het Hoendiep is ongeveer 117 meter.</p> <p>Verder merken wij op dat het buurtje Halfweg weliswaar tegen het Suikerfabriekterrein ligt, maar daar geen deel van uitmaakt. Daarmee is het buurtje op zich dan ook geen onderdeel van de Structuurschets of van de ontwikkelopgave en daarmee in beginsel ook niet van de milieueffectrapportage.</p> <p>In 2017 is het nieuwe bestemmingsplan voor Halfweg vastgesteld. Daarbij is uitgebreid gesproken over de relatie tussen het buurtje en het bedrijf. Wij zien op dit moment geen aanleiding die discussie opnieuw te voeren.</p>
C	De Veiligheidsregio mist een kwantitatieve uitwerking van de schaal van ++ tot -- waarop de milieueffecten worden uitgedrukt. Wanneer is er bijvoorbeeld sprake van een 'negatief' of een 'sterk negatief' effect?	Voor de verschillende milieueffecten kan het onderscheid in de gradaties verschillend liggen. Dat hebben we in de NRD nog niet uitgewerkt. In de MER moet uiteraard duidelijk zijn hoe de schaal is toegepast.

F	De provincie Groningen vraagt zich af of voor de meer concrete onderdelen van het MER (met name de in paragraaf 4.3 genoemde concretere 'variant BP') niet beter gewerkt kan worden met een 7-puntsschaal in plaats van een 5-puntsschaal. Daarmee kan meer onderscheid worden gemaakt in de verschillende abstracties van de effectanalyses.	We hebben de suggestie nog in overweging. We willen echter voorkomen dat er in de representatie onduidelijkheid ontstaat waar vijf- en zevenpuntsschalen naast elkaar voorkomen.
F	De provincie Groningen vindt het verwarrend dat onder het kopje 'autonome ontwikkelingen' ook wordt besproken welke ontwikkelingen geen autonome ontwikkelingen zijn. Met name de positie van het ENCEHA-terrein is onduidelijk. In het MER moet het onderscheid tussen het planvoornemen en de autonome ontwikkelingen helder zijn.	Wij vinden het belangrijk om te verantwoorden welke onderdelen al dan niet tot de autonome situatie gerekend worden. Het is het meest logisch om dat te doen in de paragraaf over de autonome ontwikkelingen. Wij proberen in het definitieve rapport bewoordingen te kiezen die het onderscheid helder maken.
F, 15	De provincie Groningen vindt de NRD solide van opzet, maar adviseert voor het MER duidelijker leesbaar en vergelijkbaar kaartmateriaal met legenda's. De 'bewoners Halfweg' vinden de basiskaart van de Structuurschets onduidelijk. In de verschillende stukken worden benamingen gebruikt die niet op de kaart zijn aangeduid (bijv. Zuid, Zuid-West, De Kreken, Noord (1/2), Hoendiep zz, bedrijventerrein noord). Dat geeft onduidelijkheid.	Wij streven ernaar in volgende stukken consequenter en duidelijker te zijn in de presentatie van kaartmateriaal en in de benamingen van gebieden.
5	Onder de putten van de suikerfabriek zou zich opgespoten bagger uit de kanalen bevinden. Indiener 5 vraagt zich af of dat vervuilde grond is.	Het Milieueffectrapport zal ingaan op de bodemkwaliteit. Het signaal kan daarbij worden meegenomen. Op voorhand is al bekend dat delen van het gebied (licht) vervuild zijn. Afhankelijk van het toekomstige gebruik van de grond moet hiervoor een oplossing bedacht worden.
	<b>Resterende punten buurtverenigingen etc.</b>	
1	Kort voor dit inspraaktraject, op 25 mei 2018, heeft De Buurtcommissie de Peizerbocht een brief gestuurd met een aantal vragen over het Suikerfabriekterrein. Daarover is toen afgesproken dat deze in deze inspraaknota zouden worden meegenomen. Op 17 juli heeft de buurtcommissie gereageerd op de ter inzage liggende stukken. Op 25 juli is daarop door een van de bewoners een aanvulling gedaan in de vorm van een verhalend toekomstperspectief.	Deze stukken worden per onderwerp steeds zoveel mogelijk in samenhang beantwoord.

15-1	Een aantal personen die zich 'bewoners Halfweg' noemen, betreuren dat zij laat zijn geïnformeerd over het inspraaktraject en niet zoals andere buurten eerder zijn geraadpleegd. Zij hadden op basis van ervaringen uit het verleden, waaronder de constructieve samenwerking rond het nieuwe bestemmingsplan Halfweg, een meer proactieve opstelling van de gemeente verwacht.	Het blijkt dat het collectief van de bewoners van Halfweg spijtig genoeg nog niet bij alle onderdelen van de organisatie bekend was. Voor het vervolg betrekken wij de bewoners bij de planvorming, net als de andere buurtcommissies.
21-2	De reactie van het Wijkoverleg Vinkhuizen raakt aan vele onderwerpen, die per onderwerp behandeld zijn. De overkoepelende boodschap van het wijkoverleg is dat zij te weinig een diepgaandere visie ziet op het te ontwikkelen gebied als gebied waar gewoond, gewerkt, gewinkeld en gerecreëerd wordt voor alle levensfasen, jong en oud en voor alle portemonnees.	In de Structuurschets hebben wij onze ambities voor het Suikerfabriekterrein in hoofdlijnen beschreven. We gaan het plan per deelgebied verder uitwerken, zodat we ook per deelgebied concreter kunnen aangeven hoe we de ambities daadwerkelijk gaan vormgeven.
	<b>Resterende punten overlegpartners</b>	
B, E	De gemeente Zuidhorn en de NAM hebben geen opmerkingen.	Geen reactie nodig.
C	De Veiligheidsregio biedt ondersteuning aan in de voortrajecten van de integrale belangenafwegingen, themanota's, bestemmingsplannen en omgevingsplannen voor het gebied. Zij vertrouwt erop dat de expertise op efficiënte wijze ingezet kan worden en dat de gemeente dat vertrouwen ondersteunt door heldere toezeggingen in de verdere ontwikkeling van het Suikerfabriekterrein	Inmiddels heeft een eerste overleg plaatsgevonden met de Veiligheidsregio waarin het belang van samen optrekken is onderschreven.
C	Het ontwerp van de hoofdinfrastructuur zou een optimale bereikbaarheid door de hulpdiensten moeten kennen. In de structuurvisie wordt de hoofdinfrastructuur opgehangen aan de hoofdroutes voor het langzaam verkeer. Dat is niet optimaal is voor een snelle bereikbaarheid door de hulpdiensten. De Veiligheidsregio zou graag vroegtijdig betrokken worden bij de inrichting van de structuur en die optimaliseren voor een snelle hulpverlening. Voorzieningen voor langzaam verkeer zouden geschikt gemaakt kunnen worden voor de hulpdiensten.	Waar het is essentie om gaat is dat verschillende aanrijroutes mogelijk moeten zijn en er dus meerdere ontsluitingen nodig zijn. Een draaibare brug is daarbij voor de Veiligheidsregio overkomelijk, mits er een andere route beschikbaar is. De Veiligheidsregio blijft betrokken in het vervolgtraject.
C	De Veiligheidsregio vraagt aandacht voor veiligheid als criterium in de afwegingen en keuzes over duurzaamheid: veiligheidsaspecten van	In het overleg heeft de Veiligheidsregio toegelicht dat sommige nieuwe duurzame oplossingen ook zekere risico's in zich dragen. In sommige

	<p>nieuwe vormen van energie- en watervoorziening: kwetsbaarheid van continuïteit en potentiële gevaren van nieuwe energiedragers (waterstof, (buurt)batterijen en geothermie). Deze risico's kunnen vragen om aanvullende of andere preventieve of repressieve veiligheidsvoorzieningen.</p>	<p>gevallen kan dat invloed hebben op de locatiekeus van zo'n voorziening of op de mogelijkheid c.q. wenselijkheid van bepaalde functiecombinaties. Het is relatief nieuwe materie en de Veiligheidsregio kan helpen risico's in een zo vroeg mogelijk stadium te onderkennen.</p>
C	<p>De Veiligheidsregio vraagt aandacht voor veiligheid als criterium in de afwegingen en keuzes over klimaatbestendigheid. Een zelfredzame samenleving wordt beter mogelijk gemaakt door klimaatadaptief ontwerpen en bouwen. De Veiligheidsregio vraagt aandacht voor de continuïteit van de vitale infrastructuur (hoofdwegen, energievoorzieningen, dataknooppunten, mobiele telefonie), die kwetsbaar is voor extreme neerslag, overstromingen en kou. Voor de bereikbaarheid voor hulpdiensten geeft het vollopen van tunnels regelmatig problemen.</p>	<p>In essentie gaat het hier om het bewust kiezen van een plek voor dit type voorzieningen en waar mogelijk zodanig ontwerpen dat er alternatieven mogelijk zijn mocht een voorziening onverhoopt uitvallen of buiten gebruik raken. En daarnaast nadenken hoe eventuele gevolgen opgevangen kunnen worden.</p>
C	<p>De Veiligheidsregio vraagt een aanpak met aandacht voor veiligheid rond risicobronnen voor gevaarlijke stoffen als kwaliteitscriterium bij de integrale ontwerpogave. Het gaat om de risicobronnen waarover gevaarlijke stoffen vervoerd worden: de westelijke ring N370, de spoorlijn Sauwerd-Groningen en de hogedrukaardgastransportleiding. Het in de structuurschets voorziene park tegen de westelijke ring is wat dat betreft positief, omdat daarmee afstand gecreëerd wordt tot wonen, werken en recreëren.</p>	<p>Hoewel veiligheid niet het enige criterium is bij de ontwerpogave, is het zeker geen onbelangrijke. De veiligheidsaspecten worden meegenomen aan de voorkant van het ontwerpproces, zodat plannen niet pas achteraf tegen het licht van de veiligheid worden gehouden.</p>
C	<p>De Veiligheidsregio wil graag samen met gemeente en andere keten- en crisispartners de nieuwe paden die de gemeente wil inslaan verkennen op zoek naar de juiste analyse en oplossingen om de continuïteit van de samenleving te waarborgen. Nieuwe mobiliteitsconcepten, innovatieve technieken en digitalisering verrijken de samenleving, maar maken ook de kwetsbaarheid voor uitval van vitale infrastructuur groter (bijvoorbeeld cybercrime). Het aardbevingsdossier en de toename van de dichtheid in de stad vergroten de complexiteit van deze uitdaging.</p>	<p>We hebben met de Veiligheidsregio afgesproken ook over dit onderwerp in gesprek te blijven.</p>
C	<p>De Veiligheidsregio wil graag aandacht voor en periodiek overleg over de veiligheid in de aanlegfase. Daarin zullen als gevolg van gelijktijdige bouwactiviteiten veelvuldig afzettingen, wisselende routing en tijdelijke ontsluitingssituaties ontstaan. Ook in die situaties moeten de hulpdiensten het hele stadsdeel snel kunnen bereiken en over voldoende bluswater kunnen beschikken, ook al met het oog op de evenementen.</p>	<p>Ook over dit onderwerp zal regelmatig overleg plaatsvinden.</p>

H	Het waterschap Noorderzijlvest vindt dat voldoende aandacht wordt besteed aan het water en de watersystemen. De gebiedsaspecten voor het aspect Water zijn in paragraaf 7.5 op hoofdlijnen correct verwoord. Detaillering daarvan acht het waterschap nu niet nodig.	Geen reactie nodig.
H	Het waterschap Noorderzijlvest wordt graag betrokken bij de verdere planontwikkeling en ziet in een verplaatsing van de kering langs het Hoendiep, het gemaal De Verbetering en de bouwstenen 1 tot en met 4 volop kansen voor een verbeterd, veilig robuust en klimaatbestendig watersysteem.	De komende tijd zal er regelmatig overleg met het waterschap plaatsvinden.
I	De gemeente Noordenveld ziet dat met het wandel- en fietsnetwerk aansluiting wordt gezocht met de omliggende landschappen, waaronder De Onlanden. Die worden al druk bezocht vanuit de omliggende gemeenten, en de ontwikkeling van het Suikerfabriekterrein zal de recreatiedruk verder doen toenemen. Om in de toekomst de kwaliteit van het gebied te kunnen waarborgen verzoekt de gemeente Noordenveld de indirecte effecten mee te nemen in de verdere uitwerking en te onderzoeken of er financiële middelen beschikbaar gesteld kunnen worden.	We treden met de gemeente Noordenveld in overleg over de recreatiedruk op de Onlanden. We zien in dit stadium echter geen aanleiding de milieugevolgen van eventueel bezoek vanuit het Suikerfabriekterrein in het milieueffectrapport mee te nemen.

## Lijst van indieners inspraakreacties

num- mer	naam	adres	postcode	plaatsnaam	
1	Buurtcommissie de Peizerbocht	p/a Peizerweg 282	9744 BG	Groningen	
2		Groningen		Groningen	
3		woonschip		Groningen	
4		Groningen		Groningen	
5		Peizerweg		Groningen	
6		Buitenhof		Groningen	
7	Vereniging Hondvriendelijk Groningen	Hunsingolaan 10	9727 DA	Groningen	
8		Groningen		Groningen	
9		Peizerweg		Groningen	
10		woonschip		Groningen	
11	Stichting Bangeweher	Peizerweg 298	9744 BG	Groningen	
12		woonschip		Groningen	
13	Vereniging Wijkraad Hoogkerk	Zuiderweg 70-5	9744 AP	Groningen	
14	Buurtcommissie Buitenhof	p/a Vredewoldlaan 11	9727 DH	Groningen	
15	7 bewoners Halfweg	Hoendiep		Groningen	
16		Peizerweg		Groningen	
17		Peizerweg		Groningen	
18		woonschip		Groningen	
19		Groningen		Groningen	
20		woonschip		Groningen	
21	Wijkoverleg Vinkhuizen	Postbus 2507	9704 CM	Groningen	
22		woonschip		Groningen	
23		woonschip		Groningen	
24	Woonschepencomité Groningen	Noorderhaven 1078	9712 VS	Groningen	
25		Groningen		Groningen	
26		Peizerweg		Groningen	
27	Fietsersbond Groningen	Lepelaar 97	9728 XG	Groningen	
28	Werkgroep Stadsecologie IVN Groningen-Haren	Taco Mesdagstraat 24	9718 KL	Groningen	

29		woonschip		Groningen	
30		woonschip		Groningen	
31		woonschip		Groningen	
32		woonschip		Groningen	
33		woonschip		Groningen	
34		woonschip		Groningen	
35		woonschip		Groningen	
A	ProRail	Postbus 2038	3500 GA	Utrecht	
B	Gemeente Zuidhorn	Postbus 3	9800 AA	Zuidhorn	
C	Veiligheidsregio Groningen	Postbus 66	9700 AB	Groningen	
D	TenneT	Postbus 718	6800 AS	Arnhem	
E	NAM	Postbus 28000	9400 HH	Assen	
F	Provincie Groningen	Postbus 610	9700 AP	Groningen	
G	Rijkswaterstaat	Postbus 2232	3500 GE	Utrecht	
H	Waterschap Noorderzijlvest	Postbus 18	9735 AC	Groningen	
I	Gemeente Noordenveld	Postbus 109	9300 AC	Roden	