

## Rapport

---

Projectnummer: 374678

Referentienummer: SWNL0274501

Datum: 26-03-2021

---

## MER Suikerzijde - Aanvulling 2

Definitief

Opdrachtgever:  
Gemeente Groningen

## Verantwoording

Titel MER Suikerzijde - Aanvulling 2  
Subtitel  
Projectnummer 374678  
Referentienummer SWNL0274501  
Revisie  
Datum 26-3-2021

Auteur Jeroen Bekink, Mariska Everts, Martin Haan  
E-mailadres martin.haan@sweco.nl

Gecontroleerd door Martin Haan  
Paraaf gecontroleerd



Goedgekeurd door Tim Verver  
Paraaf goedgekeurd



## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Uitwerking en fasering Deelgebied Noord</b> .....	<b>5</b>
2.1	Advies commissie m.e.r. ....	5
2.2	Aanvulling MER .....	5
2.2.1	Algemeen.....	5
2.2.2	Proces en inhoud verdere verdichting.....	5
2.2.3	Milieueffecten.....	8
2.2.4	Maatregelen .....	12
2.2.5	Conclusie .....	12
<b>3</b>	<b>Parkeerdruk</b> .....	<b>13</b>
3.1	Advies commissie m.e.r. ....	13
3.2	Aanvulling MER .....	13
3.2.1	Uitgangspunten.....	13
3.2.2	Risico's parkeeroverlast De Suikerzijde.....	14
3.2.3	Risico's parkeeroverlast omliggende wijken.....	16
3.2.4	Conclusies .....	19

## 1 Inleiding

De gemeente Groningen is bezig met de voorbereiding van het plan De Suikerzijde. Voor het gehele plangebied van De Suikerzijde is een Structuurvisie opgesteld, en voor Deelgebied Noord een eerste bestemmingsplan. Voor Structuurvisie en bestemmingsplan is een m.e.r.-procedure doorlopen. Het MER (Sweco, 6 maart 2020) is aangeboden aan de commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: commissie m.e.r.) met het verzoek hierover een toetsingsadvies uit te brengen. De commissie m.e.r. heeft op 29 juni 2020 een voorlopig toetsingsadvies uitgebracht. De commissie m.e.r. adviseert hierin om een Aanvulling MER op te stellen waarin een aantal punten uit het voorlopige toetsingsadvies worden behandeld.

Naar aanleiding van het voorlopige toetsingsadvies van de commissie m.e.r. is een Aanvulling MER opgesteld (Sweco, 20 oktober 2020). Deze Aanvulling MER is ter toetsing naar de commissie m.e.r. gestuurd. De commissie m.e.r. heeft op 17 december 2020 een toetsingsadvies uitgebracht over het MER inclusief de Aanvulling van 20 oktober 2020. De Commissie signaleert bij de toetsing van het MER en de Aanvulling twee tekortkomingen. Zij acht deze informatie essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over het bestemmingsplan en de structuurvisie. Wat ontbreekt, is het volgende:

- Inzicht op hoofdlijnen in de concrete (stedenbouwkundige) uitwerking en fasering van de voorgenomen verdichting in Deelgebied Noord en van de aanleg van het station en de spoorverdubbeling. Ook is onduidelijk wat de ambities op het gebied van duurzaamheid en minimalisatie van de milieu-impact betekenen voor die uitwerking en fasering.
- Inzicht in de verwachte parkeerdruk bij verdere verdichting en in de effecten die de verstedelijkingsopgave met de bijbehorende parkeerdruk heeft op De Suikerzijde zelf en op het omliggende gebied.

In het advies van 17 december 2020 merkt de commissie m.e.r. op dat gemeente Groningen in een memo van 9 december 2020 (en een mondelinge toelichting hierop op 11 december 2020) reeds een goede aanzet heeft gegeven voor de aanvulling op de bovenstaande twee punten. In het voorliggende document ('MER Aanvulling 2') wordt deze goede aanzet verder afgerond en wordt nog iets uitgebreider op bovenstaande twee punten ingegaan.

## 2 Uitwerking en fasering Deelgebied Noord

### 2.1 Advies commissie m.e.r

Hieronder is het kader uit par. 2.2 van het toetsingsadvies van de commissie m.e.r. van 17 december 2020 weergegeven.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming over het bestemmingsplan het volgende te doen:

- beschrijf het proces en de inhoud van de verdere verdichting, inclusief het voorgenomen station en de spoorverdubbeling;
- onderzoek de daarmee gepaard gaande milieugevolgen;
- onderzoek mogelijke maatregelen om nadelige effecten te verminderen of weg te nemen.

### 2.2 Aanvulling MER

Hoe het proces van verdichting gaat verlopen, blijft volgens de Commissie onduidelijk. De commissie m.e.r. stelt dat in het MER (en de aanvulling daarop) nergens concreet is gemaakt hoe verdere groei, zowel in het ontwerp (stedenbouwkundig) als in de tijd (fasering) inhoud krijgt.

#### 2.2.1 Algemeen

Deelgebied Noord is het eerste deelgebied van Suikerzijde dat zal worden ontwikkeld. De gemeente is grondeigenaar van de grond, en kan vanuit die positie afspraken maken met de partijen die de bouwvelden gaan ontwikkelen en hier gebouwen gaan realiseren. Voor de gemeente vormen de Structuurvisie (voor het gehele Suikerzijdeterrein inclusief Deelgebied Noord) en het stedenbouwkundig plan (voor alleen Deelgebied Noord) hierbij de kaders. Daarnaast vormt het bestemmingsplan een ruimtelijk kader voor de ontwikkeling. In het bestemmingsplan zijn grenzen van de bouwvelden vastgelegd, en zijn regels opgenomen voor de vulling van deze bouwvelden (zoals bouwhoogte, milieuhinder). Ook is het aantal woningen en de oppervlakte voorzieningen in het eerste bestemmingsplan gemaximeerd. Het ruimtelijk raamwerk uit het stedenbouwkundig plan is vertaald in verschillende bestemmingen, waarmee ook de ontsluitingsstructuur wordt vastgelegd. Het bestemmingsplan is de basis voor de ontwikkeling van Deelgebied Noord en de werkzaamheden die daarmee samenhangen.

#### 2.2.2 Proces en inhoud verdere verdichting

In de Aanvulling MER van 20 oktober 2020 is in paragraaf 3.2.3 ingegaan op de ontwikkeling van Deelgebied Noord. Hier is benadrukt dat de gemeente een robuuste stedenbouwkundige hoofdstructuur ontwikkelt, waarbinnen diverse bouwvelden ontstaan. De hoofdstructuur vormt het vaste kader, de invulling van de bouwvelden is flexibel. In de MER Aanvulling is onderscheid gemaakt in fase 1 (eerste bestemmingsplan) en fase 2 (doorontwikkeling ná realisatie eerste bestemmingsplan). Hieronder wordt naar aanleiding van het advies van de commissie m.e.r. nader ingegaan op deze fase 1 en fase 2.

#### **Fase 1: eerste bestemmingsplan**

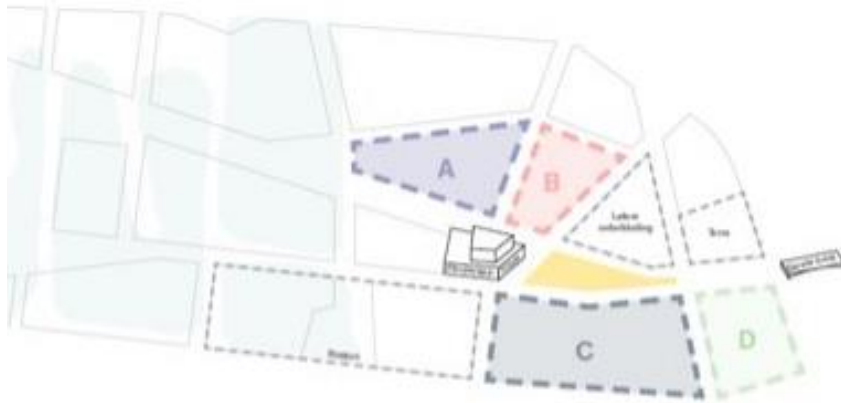
In een memo van 9 december 2020 heeft de gemeente Groningen de beschrijving uit paragraaf 3.2.3 van de Aanvulling MER verder aangevuld en gedetailleerd (de memo is reeds openbaar gemaakt bij de publicatie van het ontwerp-bestemmingsplan). Uit het memo blijkt dat de gemeente de ontwikkeling start rondom het 'Pioniersplein' en dat de bouwvelden hier een stedelijk karakter krijgen.

Ook blijkt dat het niet de bedoeling van de gemeente is om de 750 woningen uit het eerste bestemmingsplan over geheel Deelgebied Noord te verspreiden. Integendeel, de gemeente streeft juist naar een relatief compacte start van de ontwikkeling rondom het Pioniersplein en zal hierop sturen bij de gronduitgifte. Deze invulling is bovendien de definitieve invulling: de betreffende bouwvelden worden volledig ontwikkeld, en zullen niet in een later stadium verder worden verdicht.

**Kader: fragment uit memo 9 december 2020 (gemeente Groningen)**

**Eerste Fase**

Op dit moment werkt de gemeente als eerste stap binnen Deelgebied Noord aan de ontwikkeling van een aantal bouwvelden rond het Pioniersplein (gele driehoek). De bouwvelden A t/m D krijgen een stedelijke en definitieve invulling, waarbij we nu uitgaan van een vulling met ca. 500 – 600 woningen. Deze stedelijkheid sluit aan bij de principes zoals geschetst in het bestemmingsplan, onder andere ten aanzien van bouwhoogtes en dichtheden. Rond het Pioniersplein wordt bijvoorbeeld uitgegaan van 4 – 6 bouwlagen met daarbij hoogteaccenten tot 12 lagen hoog. In de onderstaande afbeelding geven we een impressie van het Pioniersplein.



Met de ontwikkeling van deze eerste bouwvelden zijn we naar verwachting tot en met 2025 bezig. In die periode zal er ook duidelijkheid zijn over de condities waaronder en de periode waarin een station gerealiseerd kan worden. Tegen die tijd is een wijziging van het omgevingsplan nodig, om in vervolg op de eerste 750 woningen uit dit bestemmingsplan, een aanvullend programma in Deelgebied Noord te kunnen realiseren. Dan zal ook het station via een wijziging van een Omgevingsplan kunnen worden opgenomen.

De eerste fase van woningen concentreert zich dus op een specifieke locatie, waarbij een latere verdichting van deze bouwvelden niet aan de orde is omdat wij hier ook meteen het (stedelijk) beeld van De Suikerzijde willen neerzetten. Het is dus niet de bedoeling 750 woningen over heel

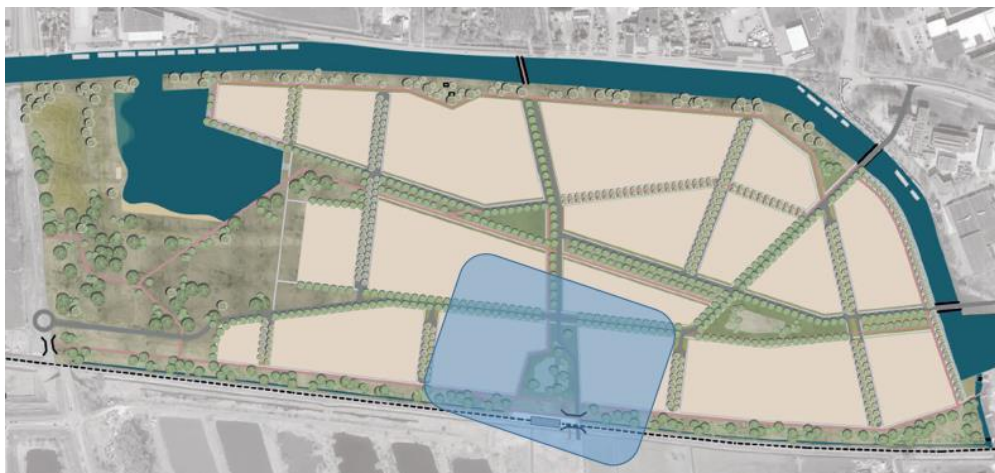
In de memo van 9 december 2020 gaat de gemeente ook nader in op de ontwikkeling van de bouwvelden nabij het beoogde station. Hieruit blijkt dat de invulling van deze bouwvelden nadrukkelijk wordt afgestemd op de mogelijk komst van het station.

**Kader: fragment uit memo 9 december 2020 (gemeente Groningen)**

***Station in relatie tot Deelgebied Noord***

Op het niveau van Deelgebied Noord worden een aantal bouwvelden in tijd gefaseerd en in eerste instantie niet ontwikkeld. De komst van het station zal voor de invulling van die bouwvelden bepalend zijn. Dit geldt met name voor de twee bouwvelden direct aan het tunnelplein (zie volgende afbeelding). Overigens zijn er al diverse schoolbesturen in Groningen geïnteresseerd in deze locatie, mits deze met openbaar vervoer goed te bereiken is.

Mocht het station niet gerealiseerd kunnen worden, dan zullen deze bouwvelden op termijn wel ontwikkeld worden. Waarschijnlijk met een minder groot aandeel commerciële en maatschappelijke voorzieningen en waarschijnlijk ook door op deze plek minder hoog te bouwen dan nu in het bestemmingsplan maximaal voorzien is. Het stedenbouwkundig plan wijzigt op dit punt niet, omdat met deze onzekerheid bij het opstellen van de plannen rekening gehouden is.



Naast dat het bestemmingsplan de basis is voor het kunnen bouwen van de eerste woningen en voorzieningen, vormt het bestemmingsplan ook de basis voor het aanleggen van de openbare ruimte. Belangrijk onderdeel is het realiseren van nieuwe paden, wegen en bruggen, om het gebied zo te kunnen ontsluiten richting het oosten, westen en noorden. Daarnaast kunnen groenstructuren ingericht worden, met als grondlaag een gefaseerde aanleg van het toekomstige maaiveld (grondwerk in 2 fasen). Groenstructuren en bomen worden vroegtijdig aangelegd om ze tijd te geven aan te slaan en te groeien. Binnen de bouwvelden kunnen vooruitlopend op de woningbouw ook tijdelijke activiteiten plaatsvinden, bijvoorbeeld door AOC Terra (een onderwijsorganisatie die nu ook al tijdelijke activiteiten uitvoert in het plangebied).

Fase 2: Doorontwikkeling ná eerste bestemmingsplan

In paragraaf 3.2.3 van de MER Aanvulling is uitgebreid ingegaan op de doorontwikkeling na de realisatie van het eerste bestemmingsplan. Uit de Structuurvisie blijkt dat voor Deelgebied Noord een doorgroei naar 1.900 woningen wordt voorzien. Ná de realisatie van de eerste 750 woningen zal het aantal woningen in Deelgebied Noord dus nog fors verder toenemen. Ook de oppervlakte commerciële en maatschappelijke voorzieningen zal nog verder toenemen.

In fase 2 is ook de verbinding met Deelgebied Zuid voorzien, door het realiseren van een onderdoorgang onder het spoor door. Hierdoor zullen ook de verkeersstromen zich deels anders over de wegen gaan verdelen dan in de fase 1-situatie waarin deze onderdoorgang er nog niet is. Bij het dimensioneren van de wegen en het bepalen van de effecten hiervan in het MER (Structuurvisiedeel) is al uitgegaan van de (maximale) belasting in de eindsituatie.

Volgens het memo van 9 december 2020 wordt er naar verwachting tot en met 2025 gebouwd in fase 1, daarna zal fase 2 starten. Ook staat in het memo dat de bouwvelden die in fase 1 worden ontwikkeld, direct hun definitieve invulling krijgen, en niet later nog verder verdicht worden. Fase 2 zal dan in principe betrekking hebben op de bouwvelden ten westen, noorden en oosten van de bouwvelden A t/m D. Hier zullen naast 1.150 woningen ook commerciële en maatschappelijke voorzieningen worden gerealiseerd. Welke mate van stedelijkheid deze fase 2-bouwvelden krijgen is nu nog niet precies bekend, dit hangt ook af van de marktvraag op dat moment. Ook de komst van het station zal invloed hebben op de invulling in fase 2, enerzijds programmatisch en anderzijds in volume. Wel wordt in de Structuurvisie nadrukkelijk aangegeven dat de hele Suikerzijde, dus ook Deelgebied Noord, een *stedelijk* karakter krijgt en dus geen 'ruim opgezette' stadsuitbreiding zal worden. Voor ruim opgezette stadsuitbreidingen zijn de Groningse wijken Meerstad en De Held III nadrukkelijk in beeld.

### 2.2.3 Milieueffecten

De commissie m.e.r. adviseert in te gaan op de milieueffecten die kunnen optreden bij de ontwikkeling van deelgebied Noord. Hieronder wordt eerst ingegaan op de milieueffecten van de ontwikkeling van het eerste bestemmingsplan. Vervolgens wordt ingegaan op de milieueffecten bij de doorontwikkeling ná realisatie van het eerste bestemmingsplan.

#### Milieueffecten fase 1 (eerste bestemmingsplan)

De commissie m.e.r. wijst erop dat het eerste bestemmingsplan voor deelgebied noord zowel een 'hoogstedelijke' als een 'ruim opgezette' stadsuitbreiding mogelijk maakt. Naar aanleiding van het advies van de commissie m.e.r. is in de onderstaande tabel inzichtelijk gemaakt wat vanuit milieuoogpunt de verschillen tussen 'hoogstedelijk' en 'ruim opgezet' zouden zijn van het eerste bestemmingsplan met 750 woningen en commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Het onderscheid tussen beide varianten is dat bij 'hoogstedelijk' uitgegaan wordt van geconcentreerde stedelijkheid in een beperkt aantal bouwvelden, en bij 'ruim opgezet' het programma verspreid wordt over het gehele deelgebied (alle bouwvelden). Hierbij wordt opgemerkt dat de variant 'ruim opgezet' een theoretische variant is, en dat de variant 'hoogstedelijk' de voorkeursvariant is die de gemeente zal uitvoeren.



**Tabel 2.1: Milieueffecten fase 1 (eerste bestemmingsplan) 'hoogstedelijk' en 'ruim opgezet'**

Aspecten	Fase 1 (eerste bestemmingsplan) - Hoogstedelijk (conform structuurvisie en memo 9 dec)	Fase 1 (eerste bestemmingsplan) – Ruim opgezet (theoretisch model n.a.v. advies cie m.e.r.)
Verkeer en vervoer	Relatief hogere dichtheden, dit is gunstig voor ontwikkelkansen treinstation + OV hub en voor gewenste vervanging van autoritten door trein/busritten	Relatief minder hoge dichtheden, dit is minder gunstig voor ontwikkelkansen treinstation + OV hub en voor gewenste vervanging van autoritten door trein/busritten
	Relatief korte afstanden tussen woningen en voorzieningen, lopen en fiets vrijwel altijd snelste vervoerwijze	Relatief grotere afstanden tussen woningen en voorzieningen, lopen en fietsen niet altijd snelste vervoerwijze
Leefomgevingskwaliteit	Geluid wegverkeer en railverkeer: door relatief hogere dichtheden mogelijk groter aantal geluidbelaste woningen in eerstelijns bebouwing dan 'ruim opgezet'	Geluid wegverkeer en railverkeer: door relatief lagere dichtheden mogelijk beperkter aantal geluidbelaste woningen in eerstelijns bebouwing dan 'hoogstedelijk'
	Luchtkwaliteit, geur: beperkte effecten binnen plangebied, varianten niet onderscheidend	Zie 'hoogstedelijk'
	Externe veiligheid: bij relatief hogere dichtheden aan oostzijde plangebied is groepsrisico aargasleiding mogelijk beperkt hoger dan in 'ruim opgezet'	Externe veiligheid: bij relatief lagere dichtheden aan oostzijde plangebied is groepsrisico aargasleiding mogelijk beperkt lager dan in 'hoogstedelijk'
	Gezondheidsbevordering: beide varianten voorzien in aantrekkelijke en groene openbare ruimte, met dezelfde afmetingen en kwaliteit; varianten niet onderscheidend	Zie 'hoogstedelijk'
Bodem en water	Bodem: geen onderscheid tussen varianten	Zie 'hoogstedelijk'
	Water: beide varianten voorzien in robuust watersysteem in openbare ruimte, met dezelfde afmetingen en kwaliteit; voor de bouwvelden geldt dat gemiddeld over het hele plangebied het aandeel verharding niet onderscheidend is. Varianten niet onderscheidend	Zie 'hoogstedelijk'
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Landschap: in beide varianten geen effecten, oorspronkelijk landschap niet meer aanwezig; geen onderscheid tussen varianten	Zie 'hoogstedelijk'
	Cultuurhistorie en archeologie: beperkte effecten binnen plangebied, varianten niet onderscheidend	Zie 'hoogstedelijk'
Natuur	Gebiedsbescherming: vanwege grote afstand tot plangebied geen of zeer gering effecten, varianten niet onderscheidend	Zie 'hoogstedelijk'
	Soortenbescherming: beide varianten voorzien in de uiteindelijke ontwikkeling van het gehele plangebied en het treffen van compenserende maatregelen; varianten niet onderscheidend.	Zie 'hoogstedelijk'
Duurzaamheid	Energie: door compacte bouw mogelijk minder dakoppervlak voor zonnepanelen, maar wel relatief veel geveloppervlak; relatief hogere dichtheid gunstig voor collectieve WKO. Energieneutraliteit in deze variant goed mogelijk.	Energie: door minder compacte bouw mogelijk meer dakoppervlak voor zonnepanelen, en relatief minder geveloppervlak; relatief lagere dichtheid is ongunstig voor collectieve WKO. Energieneutraliteit in deze variant goed mogelijk.
	Klimaatadaptatie: beide varianten voorzien in robuust watersysteem en schaduw in openbare ruimte; voor de bouwvelden geldt dat gemiddeld over het hele plangebied het aandeel verharding niet onderscheidend is. Varianten niet onderscheidend.	Zie 'hoogstedelijk'.
Hinder aanlegfase	Bouwhinder geconcentreerd in beperkt aantal bouwvelden in plangebied, relatie kortere rijafstanden voor bouwverkeer	Bouwhinder op groot aantal locaties verspreid over plangebied, relatief langere rijafstanden voor bouwverkeer

Uit deze toetsing blijkt dat de beide varianten voor fase 1 op de meeste punten niet onderscheidend zijn. Op de navolgende punten zijn verschillen zichtbaar:

- Verkeer en vervoer: de variant 'hoogstedelijk' biedt door de hogere dichtheden betere kansen voor duurzame mobiliteit dan de variant 'ruim opgezet'.

- Leefomgevingskwaliteit: alleen voor geluid en externe veiligheid geldt dat relatief hogere dichtheden in 'hoogstedelijk' kunnen leiden tot meer geluidbelaste woningen en tot een iets hoger groepsrisico.
- Energie: in beide varianten is energieneutraliteit goed mogelijk, de beide varianten leiden mogelijk tot een iets andere verdeling van zonnepanelen over daken en gevels en hogere dichtheden zijn gunstiger voor het collectieve WKO-systeem.
- Bouwhinder: variant 'hoogstedelijk' leidt tot meer concentratie van de bouwactiviteiten en de hinder daarvan, bij de variant 'ruim opgezet' wordt deze hinder meer verspreid over het plangebied.

De gemeente heeft in de planvorming reeds rekening gehouden met geluid en externe veiligheid, waardoor ook in de 'hoogstedelijke' invulling aan de normen wordt voldaan. Ook voor energie werkt de gemeente inmiddels aan een praktische invulling van energieneutraliteit in een 'hoogstedelijke' context. De milieueffecten van fase 1 zijn beschreven in het bestemmingsplandeel van de MER en van de Aanvulling van oktober 2020. Bovenstaande analyse geeft nog iets meer duiding bij deze milieueffecten. De bovenstaande analyse leidt niet tot belangrijke nieuwe of gewijzigde inzichten over de milieueffecten in fase 1.

#### Milieueffecten fase 2 (doorontwikkeling ná eerste bestemmingsplan)

In de MER-analyses voor de Structuurvisie is reeds onderzoek verricht naar de milieueffecten met een volledig gevuld Deelgebied Noord. Hierbij is ook rekening gehouden met een wijziging van de verkeersstromen door de aanleg van een verbinding voor gemotoriseerd verkeer tussen de deelgebieden Noord en Zuid (onder het spoor door).

Uitgangspunt voor fase 2 is dat een deel van het plangebied in fase 1 al is ingevuld met circa 40% van het totale programma voor wonen en voorzieningen. Dit betreft een definitieve invulling en met een naar verwachting overwegend 'hoogstedelijk' karakter. Fase 2 betreft dus nog de resterende circa 60% van het programma in de bouwvelden die in fase 1 niet zijn ontwikkeld.

Voor de toekomstige omgevingsplan-procedure voor fase 2 geldt het volgende:

1. De gemeente streeft voor Deelgebied Noord naar een gemengd *stedelijk* gebied en niet naar een 'ruim opgezet' gebied. Dit is in de structuurvisie vastgelegd en dit geldt ook weer voor fase 2 van Deelgebied Noord.
2. De structuur van geheel Deelgebied Noord (dus ook fase 2) is met het stedenbouwkundig plan bepaald en vertaald in het bestemmingsplan.
3. Bij de planvorming voor fase 2 is er mogelijk meer duidelijkheid over de komst van het station; in fase 2 zal hier rekening mee gehouden worden, vooral voor het gebied nabij het station. Het station is vooral relevant voor de voorzieningen en de stedenbouwkundige invulling daarvan, en minder voor het aantal woningen.
4. De gemeente heeft als doel om deze inbreidingslocatie optimaal te benutten om een substantieel aantal woningen voor de stad te bouwen en te voorzien in de behoefte aan commerciële en maatschappelijke voorzieningen.

Binnen de bovenstaande kaders ligt in theorie ook weer de optie open om het in fase 2 toe te voegen programma meer 'hoogstedelijk' of 'ruim opgezet' te gaan ontwikkelen. De bandbreedte is in fase 2 echter wel veel smaller dan in fase 1. In fase 1 was het gehele plangebied van Deelgebied Noord nog beschikbaar, fase 2 gaat niet over het gehele plangebied maar over een deel daarvan (nl. over de bouwvelden die in fase 1 nog niet definitief zijn ingevuld). In dit deel van het plangebied zal bovendien het programma in beide opties hetzelfde moeten zijn om te voldoen aan de behoefte aan woningen (voor fase 2 betreft dit maximaal 1.150 woningen) en voorzieningen. In de onderstaande tabel is weergegeven of binnen deze smalle bandbreedte de concepten 'hoogstedelijk' en 'ruim opgezet' tot onderscheid in milieueffecten leiden.

**Tabel 2.2: Milieueffecten fase 2 (doorontwikkeling) 'hoogstedelijk' en 'ruim opgezet'**

Aspecten	Fase 2 (doorontwikkeling ná 1e bp) - Hoogstedelijk (conform structuurvisie)	Fase 2 (doorontwikkeling ná 1e bp) – Ruim opgezet (theoretisch model n.a.v. advies cie m.e.r.)
Verkeer en vervoer	Zelfde aantal woningen in resterende bouwvelden dus zelfde impact voor ontwikkelkansen treinstation + OV hub en voor gewenste vervanging van autoritten door trein/busritten. Geen onderscheid.	Zie 'hoogstedelijk'
	Zelfde aantal woningen in resterende bouwvelden dus zelfde afstanden tussen woningen en voorzieningen. Geen onderscheid.	Zie 'hoogstedelijk'
Leefomgevingskwaliteit	Geluid wegverkeer en railverkeer: zelfde aantal woningen in resterende bouwvelden dus in principe zelfde aantal geluidbelaste woningen in eerstelijns bebouwing. Geen of nauwelijks onderscheid.	Zie 'hoogstedelijk'
	Luchtkwaliteit, geur: beperkte effecten binnen plangebied, varianten niet onderscheidend	Zie 'hoogstedelijk'
	Externe veiligheid: zelfde aantal woningen in resterende bouwvelden dus in principe zelfde groepsrisico aargasleiding. Geen onderscheid.	Zie 'hoogstedelijk'
	Gezondheidsbevordering: beide varianten voorzien in aantrekkelijke en groene openbare ruimte, met dezelfde afmetingen en kwaliteit; varianten niet onderscheidend	Zie 'hoogstedelijk'
Bodem en water	Bodem: geen onderscheid tussen varianten	Zie 'hoogstedelijk'
	Water: beide varianten voorzien in robuust watersysteem in openbare ruimte, met dezelfde afmetingen en kwaliteit; voor de bouwvelden geldt dat gemiddeld over het te ontwikkelen gebied het aandeel verharding niet onderscheidend is. Varianten niet onderscheidend	Zie 'hoogstedelijk'
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Landschap: in beide varianten geen effecten, oorspronkelijk landschap niet meer aanwezig; geen onderscheid tussen varianten	Zie 'hoogstedelijk'
	Cultuurhistorie en archeologie: beperkte effecten binnen plangebied, varianten niet onderscheidend	Zie 'hoogstedelijk'
Natuur	Gebiedsbescherming: vanwege grote afstand tot plangebied geen of zeer gering effecten, varianten niet onderscheidend	Zie 'hoogstedelijk'
	Soortenbescherming: beide varianten voorzien in de uiteindelijke ontwikkeling van het gehele plangebied en het treffen van compenserende maatregelen; varianten niet onderscheidend.	Zie 'hoogstedelijk'
Duurzaamheid	Energie: door relatief compactere bouw mogelijk minder zonnepanelen op daken en meer op gevels. Zelfde aantal woningen in resterende bouwvelden dus ten aanzien van collectieve WKO geen onderscheid. Energieneutraliteit in deze variant goed mogelijk.	Energie: door relatief iets minder compacte bouw mogelijk meer zonnepanelen op daken en minder op gevels. Ten aanzien van collectieve WKO geen onderscheid. Energieneutraliteit in deze variant goed mogelijk.
	Klimaatadaptatie: beide varianten voorzien in robuust watersysteem en schaduw in openbare ruimte; voor de bouwvelden geldt dat gemiddeld over het te ontwikkelen gebied het aandeel verharding niet onderscheidend is. Varianten niet onderscheidend.	Zie 'hoogstedelijk'
Hinder aanlegfase	Bouwactiviteiten in beide varianten in beginsel in alle nog resterende bouwvelden, rijafstanden bouwverkeer in beide varianten ook gelijk, varianten niet onderscheidend.	Zie 'hoogstedelijk'

Uit de toetsing blijkt dat de verschillen tussen de beide theoretische opties voor fase 2 veel kleiner zijn dan de verschillen uit de vrij 'extreme' analyse voor het eerste bestemmingsplan (waarin de oppervlakte van het *gehele* plangebied van Deelgebied Noord is beschouwd voor circa 40% van het totale programma voor Deelgebied Noord). Uit de toetsing voor fase 2 blijkt dat de beide varianten op vrijwel alle punten niet onderscheidend zijn. Slechts op 1 punt is een klein verschil zichtbaar:

- Energie: in beide varianten is energieneutraliteit goed mogelijk, de beide varianten leiden mogelijk tot een iets andere verdeling van zonnepanelen over daken en gevels.

Uit het voorgaande blijkt dat een definitieve 'hoogstedelijke' invulling in fase 1 in combinatie met de doelstellingen uit de structuurvisie (stedelijk karakter, voorzien in behoefte woningen en voorzieningen) sterk sturend zijn voor de doorontwikkeling van Deelgebied Noord in fase 2. De milieueffecten van fase 1 en 2 gezamenlijk zijn beschreven in het Structuurvisiedeel van de MER van de Aanvulling van oktober 2020. Bovenstaande analyse geeft nog iets meer duiding bij deze milieueffecten. De bovenstaande analyse leidt niet tot belangrijke nieuwe of gewijzigde inzichten over de milieueffecten in fase 1 en 2 gezamenlijk.

#### 2.2.4 Maatregelen

De commissie m.e.r. adviseert om te analyseren welke maatregelen mogelijk zijn om nadelige effecten te verminderen of weg te nemen.

##### Maatregelen fase 1 (eerste bestemmingsplan)

In het MER zijn de mitigerende maatregelen benoemd die onderdeel uitmaken van het Voorkeursalternatief voor het eerste bestemmingsplan (zie paragraaf 10.3 van het MER). In de MER Aanvulling (oktober 2020) zijn op onderdelen nog aanvullende maatregelen onderzocht. De bovenstaande analyse naar 'hoogstedelijk' en 'ruim opgezet' leidt niet tot nieuwe inzichten met betrekking tot de benodigde maatregelen.

##### Maatregelen fase 2 (doorontwikkeling ná eerste bestemmingsplan)

In het MER zijn de mitigerende maatregelen benoemd die onderdeel uitmaken van het Voorkeursalternatief voor de structuurvisie (zie paragraaf 10.2 van het MER). Deze maatregelen zien ook op fase 2 van Deelgebied Noord. In de MER Aanvulling (oktober 2020) zijn op onderdelen nog aanvullende maatregelen onderzocht. De bovenstaande analyse naar 'hoogstedelijk' en 'ruim opgezet' leidt niet tot nieuwe inzichten met betrekking tot de benodigde maatregelen.

#### 2.2.5 Conclusie

In dit hoofdstuk is de uitwerking en fasering van Deelgebied Noord nader toegelicht. Ook zijn voor zowel fase 1 als fase 2 van Deelgebied Noord de milieueffecten van twee theoretische invullingen ('hoogstedelijk' en 'ruim opgezet') nader beschouwd. Gebleken is dat in fase 1 de beide varianten tot een onderscheidende invulling leiden. Dit leidt ook tot enkele beperkte verschillen in milieueffecten. In fase 2 is fase 1 reeds in definitieve vorm gerealiseerd en moet op het dan nog resterende oppervlakte hetzelfde programma worden gerealiseerd.

Dit leidt ertoe dat in fase 2 er nagenoeg geen onderscheid meer is tussen de beide theoretische varianten. De analyse van de genoemde varianten leidt niet tot belangrijke nieuwe of gewijzigde inzichten met betrekking tot milieueffecten of benodigde maatregelen in fase 1 en/of fase 2.

De bevindingen in dit hoofdstuk kunnen door de gemeente worden benut voor de verdere besluitvorming over het eerste bestemmingsplan (fase 1) voor Deelgebied Noord en voor toekomstige besluitvorming over de doorontwikkeling ná het eerste bestemmingsplan (fase 2).

## 3 Parkeerdruk

### 3.1 Advies commissie m.e.r.

Hieronder is het kader uit paragraaf 2.3 van het toetsingsadvies van de commissie m.e.r. van 17 december 2020 weergegeven.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming over zowel de structuurvisie als het bestemmingsplan alsnog inzicht te geven in de te verwachte parkeerdruk en hoe dit zijn weerslag heeft op de openbare ruimte en aanpalende wijken.

### 3.2 Aanvulling MER

De Commissie adviseert de analyse uit de memo van 9 december 2020 uit te werken en getalsmatig te onderbouwen ten behoeve van de besluitvorming. De commissie adviseert verder in te gaan op de ruimtelijke kwalitatieve uitgangspunten voor de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte.

Zoals in de Aanvulling MER (oktober 2020) is beschreven, streeft de gemeente naar het stimuleren van duurzame wijzen van vervoer zoals lopen, fietsen en OV. Hierbij kijkt de gemeente uiteraard ook naar de specifieke Groningse situatie waarin ook de auto een rol speelt (zie Aanvulling MER). Om de duurzame mobiliteit te bevorderen, kiest de gemeente voor De Suikerzijde voor een restrictief parkeerbeleid van maximaal 1 parkeerplaats per woning.<sup>1</sup> Dit parkeren dient bovendien plaats te vinden op eigen terrein (binnen de bouwvelden) en niet in de openbare ruimte. Ook voor maatschappelijke en commerciële voorzieningen geldt dat het parkeren op eigen terrein dient plaats te vinden. De gemeente wil centrale parkeervoorzieningen realiseren, mede om een gecombineerde parkeeroplossingen (dubbelgebruik) mogelijk te maken. De uiteindelijke parkeeroplossing is maatwerk bij de nadere uitwerking. Die parkeeroplossing is ook afhankelijk van het uiteindelijke woon- en werkprogramma.

In deze paragraaf wordt nader geanalyseerd of het parkeerbeleid kan leiden tot parkeeroverlast binnen of buiten De Suikerzijde. Deze analyse is een beknopte uitwerking van de globale analyse over parkeren die is opgenomen in de memo van 9 december 2020 (deze globale analyse is door de commissie m.e.r. beoordeeld als een goede aanzet).

#### 3.2.1 Uitgangspunten

De analyse betreft het gehele plangebied van de structuurvisie De Suikerzijde (dus alle deelgebieden). Er wordt uitgegaan van het volgende programma voor wonen:

- Voorterrein: 700;
- Hoendiep-Zuid: 1.000;
- Deelgebied Noord: 1.900;
- Deelgebied Zuid: 1.400.

Het plan maakt een combinatie van gebouwtypen mogelijk: stadshuizen, vrijstaande woningen, collectieve blokken en hoogbouw. Overwegend ligt de focus op gestapelde bouw. Er wordt daarnaast gestuurd op een minimaal percentage voor sociale huurwoningen

<sup>1</sup> De gemeente start met de ontwikkeling in Deelgebied Noord. Voor dit deelgebied gaat de gemeente uit van de parkeernorm van maximaal 1 parkeerplaats per woning (te ontwikkelen op eigen terrein). De overige deelgebieden worden later ontwikkeld, hiervoor zal te zijner tijd een parkeernorm worden ontwikkeld. In deze analyse wordt als uitgangspunt gehanteerd dat in alle deelgebieden een parkeernorm van maximaal 1 parkeerplaats geldt. Indien een ruimere of stringenter norm wordt gehanteerd, kunnen de analyses worden geactualiseerd.

bij nieuwbouw en meer woningen voor middeninkomens zoals middenhuur en middenkoop. In woonwijken wordt doorgaans de werkdagavond/nacht als het maatgevend moment voor parkeren aangehouden. Dit is het moment dat de parkeerdruk het hoogst is.

Daarnaast wordt uitgegaan van 3.000 arbeidsplaatsen met een bepaalde verdeling over sectoren:

- Voorterrein: 600 arbeidsplaatsen (400 gemengd, 125 kantoorachtig, 75 bedrijvigheid).
- Hoendiep-Zuid: 600 arbeidsplaatsen (400 gemengd, 50 kantoorachtig, 150 bedrijvigheid).
- Noord: 1.050 arbeidsplaatsen (700 gemengd, 225 kantoorachtig, 125 bedrijvigheid).
- Zuid: 750 arbeidsplaatsen (500 gemengd, 100 kantoorachtig, 150 bedrijvigheid).

Op centrale plekken komen collectieve parkeervoorzieningen in de bouwvelden. Deze plekken krijgen een efficiënte invulling met dubbelgebruik, bijvoorbeeld overdag voor werk, onderwijs en voorzieningen en 's avonds voor bewoners en bezoekers.

### 3.2.2 Risico's parkeerverlast De Suikerzijde

In deze paragraaf wordt geanalyseerd welk risico er is op parkeerverlast binnen het plangebied van De Suikerzijde. Hiertoe wordt een vergelijking gemaakt tussen de relatief 'nieuwe' restrictieve parkeernorm van maximaal 1 parkeerplaats per woning en de tot dusver geldende parkeernormen. Daarnaast worden enkele gebieden in de stad Groningen met een vergelijkbaar parkeerregime beschouwd.

#### *Wonen: parkeernormen en autobezit*

De parkeernormen uit het vigerende parkeerbeleid 2012 van de gemeente Groningen zijn gebaseerd op o.a. landelijke parkeerkencijfers (CROW), gegevens over autobezit en -gebruik in de gemeente Groningen en de locatie binnen de stad van een bouwinitiatief. Door middel van de parkeernorm is getracht om een zo passend mogelijke inschatting te maken voor parkeerbehoeftes bij bouwplannen. Het verschil tussen de huidige parkeernorm en de toepassing van maximaal 1 parkeerplaats per woning geeft op basis van de vigerende parkeernorm een parkeerveroverschot. Het verschil tussen de parkeernorm 2012 en de toepassing van 1 parkeerplaats per woning kan worden gezien als een mogelijke parkeerbehoefte die met de restrictieve parkeernorm niet goed geacommodeerd wordt en die zou kunnen leiden tot extra parkeerdruk binnen of buiten De Suikerzijde. (Nota bene: hierin is het effect van het restrictieve beleid op het autobezit in de wijk *niet* meegenomen, de werkwijze kan daarom worden gezien als een worst-case benadering).

Op basis van de *wijkindeling 2012* valt De Suikerzijde onder de Buitenwijken. Door het beoogde stedelijke woonmilieu en de stedelijke context met bijvoorbeeld de aanwezigheid van een station, commerciële en maatschappelijke voorzieningen en het gemengde karakter tussen wonen en werken is de ligging 'Buitenwijken' niet passend. We hanteren hierin de ligging 'Ringwijken'. Omdat er nog geen sprake is van een verdeling in woningtypen gaan we uit van de parkeernorm 'Overige niet-grondgebonden huur- en koopwoningen'. Op basis van oppervlaktes varieert de huidige parkeernorm als volgt:

- 50 – 79 m<sup>2</sup>: 1,1
- 80 – 99 m<sup>2</sup>: 1,3
- 100 – 149 m<sup>2</sup>: 1,6
- ≥ 150 m<sup>2</sup>: 2,0

Omdat er wordt gestuurd op een minimaal percentage voor sociale huurwoningen (waarvan de parkeernorm in het nieuwe parkeerbeleid lager zal komen te liggen) en meer woningen voor middeninkomens/woonruimte voor 1 à 2 persoonshuishoudens, ligt het zwaartepunt op de bovenste twee categorieën. We gaan hierin uit van een gemiddelde verdeling tussen deze categorieën en hanteren een gemiddelde in de parkeernormen (1,2). Dit uitgangspunt en het verschil tussen de maximale parkeernorm en de gemiddelde parkeernorm is in de onderstaande tabel weergegeven:

Deelgebied	Aantal woningen	Maximaal 1 parkeerplaats	Gemiddelde parkeernorm	Nieuwe parkeernorm versus bestaande parkeernorm
<b>Voorterrein</b>	700	700	840	+140
<b>Hoendiep-Zuid</b>	1.000	1000	1.200	+200
<b>Noord</b>	1.900	1.900	2.280	+380
<b>Zuid</b>	1.400	1.400	1.680	+280
<b>Totaal</b>	5.000	5.000	6.000	+1.000

In het geval van bovenstaande zou het betekenen dat ca. 20% van de inwoners beschikt over een tweede auto (5.000 woningen met parkeernorm 1 per woning is 5.000 parkeerplaatsen voor 1<sup>e</sup> auto, additionele behoefte 1.000 betreft dan de 2<sup>e</sup> auto, 1.000 van 5.000 is 20%). Dit kan worden gezien als een theoretische worst case.

#### *Wonen: andere vergelijkbare gebieden in Groningen*

Op basis van vergelijkbare situaties (bijv. nieuwbouw in Ebbingekwartier) heeft de gemeente al eerder ervaren dat de norm van 1,0 parkeerplaats per woning haalbaar is met collectieve oplossingen. De ontwikkeling van een wijk met een lagere parkeernorm en minder ruimte voor de geparkeerde auto trekt inwoners aan die minder snel de behoefte zullen hebben aan een tweede auto. Inwoners passen zich aan, aan de locatie waar ze zich vestigen.

Op basis van gegevens over autobezit van het VOLIS en MOASIC ligt het gemiddelde autobezit in Groningen stad per huishouden onder de 1,0. Voor de Binnenstad is dit gemiddeld 0,45, voor de Vooroorlogse wijken gemiddeld 0,52 en voor de Naoorlogse wijken gemiddeld 0,71. Met in achtneming van een parkeernorm van 0,3 voor bezoekers is een parkeernorm van 1,0 voor deze wijken realistisch. Op basis van gegevens van het CBS is te constateren dat het aantal huishoudens met een 2<sup>e</sup> auto voor de stad Groningen op 6,9% ligt. Voor de Hortusbuurt-Ebbingekwartier ligt het bezit van een 2<sup>e</sup> auto op 2,7%.

De percentages voor het bezit van een 2<sup>e</sup> auto is in onderstaande tabel fictief voor de Suikerzijde weergegeven.

Deelgebied	Aantal woningen	Fictief Aandeel 2 <sup>e</sup> auto 6,9% (Groningen gemiddeld)	Fictief aandeel 2 <sup>e</sup> auto 2,7% (Hortusbuurt-Ebbingekwartier)
<b>Voorterrein</b>	700	50	20
<b>Hoendiep-Zuid</b>	1.000	70	30
<b>Noord</b>	1.900	130	50
<b>Zuid</b>	1.400	100	40
<b>Totaal</b>	5.000	350	140

Indien wordt uitgegaan van het fictieve aandeel 6,9% en 2,7% is er in de gehele Suikerzijde geen sprake van forse aantallen.

*Wonen: conclusie*

Het restrictieve parkeerbeleid is in Groningen in vergelijkbare situaties vaker toegepast. Gebleken is dat de norm van 1,0 parkeerplaats per woning haalbaar is met collectieve oplossingen, en dat nieuwe bewoners rekening houden met deze situatie. Daarnaast is het 2<sup>e</sup> autobezit in de hele stad Groningen laag, zeker in de meer stedelijke wijken. Het risico op parkeeroverlast door eigen bewoners met een 2<sup>e</sup> auto is daarom beperkt. Dit risico kan verder worden geminimaliseerd door het collectief parkeren aantrekkelijk te maken (locatie, comfort, kosten, etc.).

*Werken*

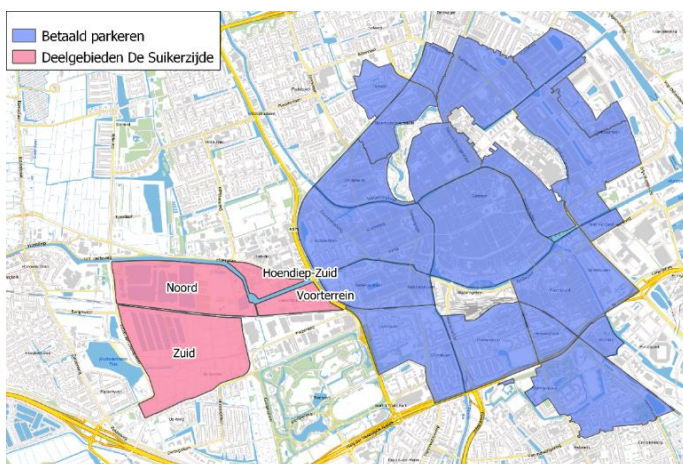
Voor het onderdeel werken geldt in de Beleidsregels Parkeernormen 2012 dat de parkeerbehoefte van nieuwe ontwikkelingen op eigen terrein/erf moet worden opgelost. Voorsortierend op het nieuwe parkeerbeleid zal hier geen wijziging in plaatsvinden. Het uitgangspunt is dat dit volledig op eigen terrein zal moeten worden opgelost. Een afwenteling van de parkeervraag op de openbare ruimte kan een risico vormen. In de parkeernormen voor het onderdeel werken wordt zowel rekening gehouden met werknemers als bezoekers. Dit betekent dat er vanuit dit onderdeel in mindere mate sprake is van een eventuele 'overvloed' op de openbare ruimte. Dit kan worden geborgd door het parkeerregime in de openbare ruimte voor De Suikerzijde hierop af te stemmen (niet afwijken van parkeernormen POET, minimaal aantal parkeerplaatsen, betaald parkeren openbare ruimte, beperking van parkeerduur openbare ruimte etc.).

3.2.3 Risico's parkeeroverlast omliggende wijken

In deze paragraaf wordt geanalyseerd welk risico er is op parkeeroverlast in bestaande wijken rondom De Suikerzijde. Hiertoe wordt gekeken naar het parkeerregime in deze wijken en naar loopafstanden. Er wordt uitgegaan van een theoretische situatie waarin de nieuwe functies in De Suikerzijde (zowel wonen als werken als andere functies) tegen de verwachting in een parkeerbehoefte hebben die niet volledig binnen De Suikerzijde kan worden geacomodeerd. Hierdoor kan er een risico ontstaan dat deze parkeerbehoefte 'overvloed' naar de omliggende gebieden. Hieronder wordt dit risico kort geanalyseerd.

*Betaald parkeren en acceptabele loopafstanden*

Om inzicht te bieden in de eventuele impact van de het restrictieve parkeerbeleid in De Suikerzijde op omliggende wijken is op onderstaand kaartbeeld de ligging van De Suikerzijde (en deelgebieden) in relatie tot de betaald parkeerzones in bestaande wijken weergegeven.



Figuur 3.1. Betaald parkeren-regimes bestaande wijken in relatie tot De Suikerzijde



Het kennisplatform CROW heeft op basis van verschillende onderzoeken een 'zo goed mogelijk' overzicht van acceptabele loopafstanden opgesteld. In de Beleidsregels parkeernormen conformeert de gemeente Groningen zich aan deze (maximale) acceptabele afstanden.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	150 meter
Winkelen	300 meter
Werken	500 meter
Ontspanning	300 meter
Gezondheidszorg	150 meter
Onderwijs	300 meter

*Figuur 3.2. (maximale) acceptabele loopafstanden Beleidsregels parkeernormen 2012 (gebaseerd op parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering 2008. Publicatie 182 CROW)*

#### Analyse per deelgebied

##### Deelgebied Noord

De omliggende wijken liggen op redelijk grote afstand en er zijn barrières aanwezig waardoor de loopafstanden groot zijn (Johan van Zwedenlaan, kanaal en weg Hoendiep, spoorlijn). Alleen op het bedrijventerrein Hoendiep-Zuid zou de parkeerdruk iets groter kunnen worden, gelet op de kortere loopafstand tot Deelgebied Noord. Indien dit tot ongewenste situaties leidt kan de gemeente het parkeerregime voor Hoendiep-Zuid eventueel aanscherpen. In het nieuwe gemeentelijke parkeerbeleid – nog in wording – wil de gemeente hier op voorsorteren door ook Hoendiep-Zuid onderdeel te laten zijn van een gereguleerd parkeerregime. (Voor de goede orde: Hoendiep-Zuid behoort tot het plangebied van de Structuurvisie en hier is een herontwikkeling naar wonen voorzien).

Er ligt geen directe relatie met de woonwijk Vinkhuizen en het oostelijke gedeelte van Hoogkerk (beiden zonder betaald parkeerregime).

Het betreft een loopafstand van 1.000 meter of meer, deze afstand is ruim boven de 'acceptabele afstanden' van 150 meter voor parkeren t.b.v. woonfuncties uit de CROW-kentallen en ook ruim boven de 'acceptabele afstanden' van 300-500 voor andere functies zoals werken en onderwijs.

Conclusie Deelgebied Noord: parkeeroverlast in de omliggende wijken wordt niet verwacht.

##### Deelgebied Zuid

De bestaande wijken aan de zuidzijde (Peizerweg, noordelijk deel Buitenhof) zijn goed te bereiken vanuit Deelgebied Zuid. Met name aan de Peizerweg (waar geen parkeerverbod of betaald parkeerregime geldt) is een risico op extra parkeerdruk. Dit gebied valt deels binnen de algemeen acceptabele loopafstanden, zowel voor wonen (150 m) als voor andere functies zoals werken en onderwijs (300-500 m).

Op de Eemsgolaan is sprake van een parkeerverbod, dit heeft te maken met het voorkomen van overvloed vanaf het bedrijventerrein Kranenburg. Op de Hunsingolaan en in de hieraan grenzende erftoegangswegen is geen sprake van een parkeerverbod en ook geen betaald parkeerregime. Er is momenteel geen sprake van parkeeroverlast op deze wegen. Voor de woonfuncties in Deelgebied Zuid is de circa 350-400 m tot aan de noordzijde van Buitenhof te ver om de auto te parkeren. Voor functies als werken en onderwijs is deze afstand echter niet te ver. Ook voor het zuidoostelijk deel van Hoogkerk geldt dat de loopafstand tot

Deelgebied Zuid (400-500 m) te ver is voor woonfuncties maar niet te ver voor functies als werken en onderwijs.

Het bovenstaande risico is in deze fase van de planvorming overigens nog niet goed te duiden. Er is nog geen concreet stedenbouwkundig plan voor Deelgebied Zuid gemaakt en het is ook niet duidelijk waar welk programma ontwikkeld gaat worden. Het programma en de exacte locatie van dat programma maakt veel uit voor de loopafstanden en voor het risico op parkeeroverlast.

Conclusie Deelgebied Zuid: parkeeroverlast in de omliggende wijken kan mogelijk optreden langs de Peizerweg (t.b.v. woonfuncties en andere functies zoals werken en onderwijs), noordzijde Buitenhof (t.b.v. functies zoals werken en onderwijs) en zuidoostelijk deel Hoogkerk (t.b.v. functies zoals werken en onderwijs). De gemeente kan op verschillende manieren bijsturen, bijvoorbeeld met ruimtelijke maatregelen of door het parkeerregime aan te passen (parkeerverbod, betaald parkeren, beperking parkeerduur, etc.). De uiteindelijke programmatische en stedenbouwkundige invulling van Deelgebied Zuid kan overigens ook zodanig zijn dat het risico niet optreedt.

#### Voorterrein en Hoendiep-Zuid

Het Voorterrein sluit aan op de aangrenzende Zeeheldenbuurt ten oosten van het Voorterrein (andere zijde Westelijke Ring). Dit is een wijk die reeds kampt met een hoge parkeerdruk (gemiddeld meer dan 85%). De loopafstand vanaf de rand van het Voorterrein bedraagt meer dan 150 meter. In de wijk geldt reeds een betaald parkeerregime. Dit is geldig van maandag t/m zaterdag tussen 9:00 – 18:00 en op donderdag tot 21:00 uur. Hier kan door niet-vergunninghouders maximaal 2 tot 3 uur aaneengesloten geparkeerd worden. Dit maakt het parkeren vanuit het Voorterrein op deze locatie geen aantrekkelijke optie. Of hier verdringing voor bezoekers van de Zeeheldenbuurt ontstaat door bezoekers vanuit het Voorterrein is afhankelijk van de nabijheid, aantrekkelijkheid en kosten van parkeerfaciliteiten op De Suikerzijde.

Voor het nieuwe woongebied Hoendiep-Zuid geldt dat het bestaande bedrijventerrein ten noorden van de weg Hoendiep te maken kan krijgen met een toename van de parkeerdruk. Vanaf het plangebied Hoendiep-Zuid beredeneerd valt een deel van het bedrijventerrein binnen een acceptabele loopafstand en zou een aantrekkelijke locatie kunnen zijn voor parkeren. Voor het bedrijventerrein geldt dat het zwaartepunt tijdens de werkdagmiddag ligt terwijl voor bewoners en bezoekers van Hoendiep-Zuid het zwaartepunt ligt bij de avond, nacht en het weekend. Enige extra parkeerdruk op het bestaande bedrijventerrein vanuit het nieuwe woongebied Hoendiep-Zuid hoeft dus niet problematisch te zijn. Dit vraagt wel om maatwerk in de oplossingen voor de ontwikkeling van de plannen voor Hoendiep-Zuid. Voor de nabijgelegen Schildersbuurt geldt ook een betaald parkeerregime. Ook dit is geldig van maandag t/m zaterdag tussen 9:00 – 18:00 en op donderdag tot 21:00 uur. Hier kan door niet-vergunninghouders maximaal 2 tot 3 uur aaneengesloten geparkeerd worden. Dit maakt het parkeren vanuit woongebied Hoendiep-Zuid op deze locatie geen aantrekkelijke optie.

Conclusie Voorterrein en Hoendiep-Zuid: parkeeroverlast in de omliggende wijken wordt niet verwacht.

### 3.2.4 Conclusies

Er is een beknopte analyse uitgevoerd naar mogelijke risico's op parkeeroverlast binnen het plangebied van De Suikerzijde en in omliggende wijken.

#### Parkeeroverlast binnen De Suikerzijde

Het restrictieve parkeerbeleid is in Groningen in vergelijkbare situaties vaker toegepast. Gebleken is dat de norm van 1,0 parkeerplaats per woning (te realiseren op eigen terrein) haalbaar is met collectieve oplossingen, en dat nieuwe bewoners rekening houden met deze situatie. Daarnaast is het 2<sup>e</sup> autobezit in de hele stad Groningen laag, zeker in de meer stedelijke wijken. Het risico op parkeeroverlast door eigen bewoners met een 2<sup>e</sup> auto is daarom beperkt. Dit risico kan verder worden geminimaliseerd door het collectief parkeren aantrekkelijk te maken (locatie, comfort, kosten, etc.).

Voor commerciële en maatschappelijke voorzieningen geldt eveneens dat dit volledig op eigen terrein zal moeten worden opgelost en dat het afwentelen op de openbare ruimte geen optie is. In de parkeervraag wordt zowel rekening gehouden met werknemers als bezoekers. Dit betekent dat er vanuit dit onderdeel ook geen sprake is van een eventuele 'overvloed' op de openbare ruimte. Dit wordt ook geborgd door het parkeerregime in de openbare ruimte voor De Suikerzijde (minimaal aantal parkeerplaatsen, betaald parkeren, beperking van parkeerduur).

#### Parkeeroverlast omliggende wijken

In de analyse naar de omliggende wijken is gekeken naar het parkeerregime in deze wijken en naar loopafstanden. Er is uitgegaan van een theoretische situatie waarin de nieuwe functies in De Suikerzijde tegen de verwachting in een parkeerbehoefte hebben die niet volledig binnen De Suikerzijde kan worden geacomodeerd.

Voor Deelgebied Noord geldt dat de loopafstand tot parkeergelegenheid in omliggende wijken ca 1.000 meter is en dat parkeeroverlast in de omliggende wijken niet wordt verwacht.

Voor Deelgebied Zuid geldt dat parkeeroverlast in de omliggende wijken mogelijk kan optreden langs de Peizerweg (t.b.v. woonfuncties en andere functies zoals werken en onderwijs), noordzijde Buitenhof (t.b.v. functies zoals werken en onderwijs) en zuidoostelijk deel Hoogkerk (t.b.v. functies zoals werken en onderwijs). De gemeente kan bijsturen met bijvoorbeeld de ruimtelijke inrichting en het parkeerregime. De uiteindelijke programmatische en stedenbouwkundige invulling van Deelgebied Zuid kan overigens ook zodanig zijn dat het risico niet optreedt.

Voor het Voorterrein en Hoendiep-Zuid geldt dat de nabijgelegen wijken ten oosten van de Westelijke Ring een betaald parkeren-regime kennen, en dus niet aantrekkelijk zijn voor parkeren ten behoeve van functies in De Suikerzijde. Voor Hoendiep-Zuid geldt dat het bedrijventerrein op acceptabele loopafstand ligt vanaf de wijk. Het zwaartepunt van de parkeerbehoefte van de nieuwe wijk en die parkeerbehoefte van het bedrijventerrein liggen echter niet op hetzelfde moment van de dag. Parkeeroverlast in omliggende wijken wordt daarom niet verwacht.