

**PARKEREN BINNENSTAD GRONINGEN**  
**DISCUSSIEKADER**



# INHOUD

<b>1. Inleiding</b>	1
<b>2. Aanpak</b>	5
<b>3. Parkeren in Groningen, Toepassing rekenmodel, conclusies</b>	13
3.1. Sociaal-economische functies	13
3.2 parkeerbehoefte woon-werkverkeer centrum	15
3.3 parkeervraag bezoekers	17
3.4 Parkeervraag bewoners	18
<b>4. Richtingen van parkeerbeleid</b>	23
4.1 Uitgangspunten	23
4.2 Groningen, uniek of vergelijkbaar?	24
4.3 Uitwerking scenario's	28
4.4 discussiekader	33

Heiloo, november 2005





## 1. Inleiding

De binnenstad van Groningen vormt een concentratiepunt van activiteiten. Detailhandel, horeca, theater, (universitair) onderwijs, kantoren en andere werkgelegenheid, en vele andere activiteiten drukken hun stempel op de binnenstad. Ook is de binnenstad een belangrijk woongebied.

Elk van deze activiteiten trekt verkeer aan: bezoekers, werkers, bewoners. Een deel van deze verkeersbewegingen vindt per auto plaats; van de binnenstadsbezoekers komt 20 tot 25% per auto naar de binnenstad. Daarbij is een verschil tussen inwoners van de stad Groningen (circa 10% per auto), inwoners uit de primaire regio rond de stad (circa 35% per auto) en inwoners van buiten de primaire regio (rond 40% per auto). Ondernemers en personeelsleden van bedrijven in de binnenstad zullen ook voor een deel met de auto naar het werk komen en een parkeerplaats zoeken en ook bewoners van de binnenstad hebben behoefte aan een parkeerplaats nabij de woning. Gezien de centrale functie van de binnenstad voor stad en regio levert dit een concentratie op van de parkeervraag in en rond de binnenstad.

De laatste jaren lijkt de centrumpositie van de binnenstad enigszins onder druk te staan. Het jaarlijkse monitoronderzoek in de binnenstad (uitgevoerd door Goudappel Coffeng) geeft de indicatie dat het aantal bezoekers van de binnenstad de laatste jaren terugloopt, en dat de regionale positie van Groningen minder sterk lijkt te zijn geworden.

De binnenstad is het hart van de stad. Dit komt tot uiting in veel initiatieven die worden genomen om de aantrekkingskracht en de vitaliteit van de binnenstad te versterken. Een aantal actuele ontwikkelingen die daarbij genoemd kunnen worden zijn:

- de ontwikkeling van de oostwand van de Grote Markt (cultuurwand), ondergrondse parkeergarage ter vervanging van de huidige parkeergarage Naberpassage;
- verdichting van de woonfunctie in de binnenstad;
- vergroting van de aantrekkingskracht van het voorzieningencentrum binnenstad;
- ontwikkeling van het Ciboga-gebied, inclusief parkeergarage;
- plannen voor de bouw van de parkeergarage Damsterdiep;
- vermindering van de parkeercapaciteit langs de Diepenring,
- enz.

Deze plannen hangen nauw samen met de uitwerking van het Collegeprogramma van het College van B&W van Groningen voor de periode 2002 - 2006, en in het bijzonder met het tweede hoofdthema daarin: verbetering van de kwaliteit van de openbare sfeer en van de publieke voorzieningen. In het Collegeprogramma wordt ook de onderlinge samenhang en volgtijdelijkheid tussen projecten aangegeven. In relatie met parkeren gaat het daarbij bijvoorbeeld om: versterking centrumfunctie - ontwikkeling noord- en oostzijde Grote Markt - cultuurcentrum oostwand - nieuwe parkeergarage (vervanging) Popkenstraat - parkeergarage Haddingestraat wordt bewonersgarage - sloop theater Oosterpoort - ontwikkeling woningbouwlocatie. Ook met betrekking tot het Damsterdiep is een soortgelijke samenhang aanwezig: ontwikkeling Damsterdiep, inclusief ondergrondse parkeergarage - opschoning parkeerplaatsen langs noordelijke en oostelijke Diepenring - parkeergarage Casino wordt doelgroepengarage - verkeerscirculatie binnenstad zuid-oost.

Ook buiten de binnenstad worden plannen ontwikkeld die hun weerslag kunnen hebben op de positie van de binnenstad (Europapark, Stationsgebied-Zuid, Universiteit, nieuwe woongebieden zoals Ter Borch, Meerstad). De perspectieven voor regionale ontwikkelingen, die hun weerslag zullen hebben op de potenties voor de binnenstad van Groningen als verzorgingscentrum, zijn vastgelegd in de regiovisie Assen-Groningen. In dit samenwerkingsverband van twee provincies, en 12 gemeenten, is de ontwikkelingsvisie voor Groningen en omliggende regio beschreven en uitgewerkt in ontwikkelingsplannen, onder meer met betrekking tot woningbouw, bedrijvigheid, natuur en groen, en verkeer en vervoer.

Met de ontwikkeling van de positie van de binnenstad en de (toenemende) aantrekkingskracht zal dit ook gevolgen hebben voor de parkeervraag in en rond de binnenstad, en zal de vraag moeten worden beantwoord hoe daarmee om te gaan. Parkeren/ bereikbaarheid is niet alleen een gevolg van de (ontwikkeling van) de aantrekkingskracht van de binnenstad, maar heeft daar ook -direct en indirect- invloed op. Er bestaat dus een wisselwerking tussen de sociaal-economische positie van de binnenstad en de kwaliteit van parkeren/ bereikbaarheid.

De gemeenteraad van Groningen staat de komende jaren voor de vraag hoe te komen tot een passend parkeerbeleid dat recht doet aan de condities die verschillende doelgroepen, met verschillende karakteristieken, daaraan stellen. Er zullen keuzes gemaakt moeten worden, waarbij inzicht in de consequenties van die keuzes voor de binnenstad als totaal gewenst is.

Om een goed onderbouwd besluit te kunnen nemen over de koers van het parkeerbeleid heeft de gemeenteraad behoefte aan een discussiekader voor het parkeren in de binnenstad. Dit discussiekader geeft inzicht in de aard en omvang van het verband tussen de parkeervoorzieningen en de ontwikkeling en de vitaliteit van de binnenstad, in het bijzonder voor de Groningse situatie. Op basis daarvan worden in dit discussiekader een aantal toekomstscenario's voor de ontwikkeling van het parkeren en de parkeervoorzieningen voor de binnenstad geanalyseerd, die uitgaan van de volgende principes:

- I een scenario waarbij de parkeervraag binnen de binnenstad zelf wordt opgevangen;
- II een scenario waarbij de parkeervraag in de schil direct rondom de binnenstad wordt opgevangen;
- III een scenario waarbij de parkeervraag voor een deel wordt opgevangen in de binnenstad zelf en voor een deel elders in de stad in combinatie met transferia;
- IV een scenario waarbij de parkeervraag wordt opgevangen door een combinatie van de scenario's I, II en III.

Elk scenario wordt geanalyseerd op zijn ruimtelijke en economische effecten. Vergelijkingen met voorbeelden elders, en de ervaringen die daarbij zijn opgedaan worden daarbij betrokken.

In opdracht van de Gemeenteraad van Groningen is dit discussiekader opgesteld door ir Sj. Stienstra Adviesbureau stedelijk verkeer BV.



## 2. Aanpak

Stienstra Advies heeft een rekenmodel ontwikkeld waarin het verband tussen sociaal-economische ontwikkeling van de binnenstad en de daarmee samenhangende parkeervraag kwalitatief en kwantitatief inzichtelijk wordt gemaakt.

Dit rekenmodel is ontwikkeld in reactie op de praktijk dat in parkeeronderzoek (te) vaak de omvang van de parkeerbehoefte *direct* wordt gerelateerd aan de omvang van de functies in het gebied (standaard parkeernormen). Daarbij wordt teveel van één standaard uitgegaan en komen de specifieke kenmerken van een lokale situatie, zoals de sociaal-economische structuur en het lokale bezoekgedrag, onvoldoende tot uitdrukking.

Ook kan daarmee onvoldoende de ruimtelijke structuur van het functionele aanbod van de binnenstad in de beschouwing worden betrokken.

Om deze redenen is voor de raming van de huidige c.q. toekomstige parkeervraag een gedifferentieerde aanpak noodzakelijk.

Daarvoor wordt door ons een stapsgewijze aanpak gehanteerd. Deze gaat niet uit van een rechtstreekse relatie tussen grondgebruik en het aantal parkeerplaatsen, omdat daarmee te weinig recht wordt gedaan aan de kenmerken van de specifieke lokale situatie en het lokale verzorgingsniveau.

De methode gaat uit van de publieks-/verkeersaantrekkende werking van de verschillende aanwezige functies, en bereikt via een aantal deelstappen het daarbij benodigde aantal parkeerplaatsen.

De belangrijkste kenmerken van deze aanpak zijn:

- \* Het lokale consumenten- en parkeergedrag staan centraal.  
*Informatie over bezoekgedrag, functieniveau van de aanwezige (centrum-) voorzieningen, specifieke vervoerwijzekeuze en geconstateerd parkeergedrag vormen belangrijke informatiebronnen.*
- \* De methode gaat uit van de verkeersaantrekkende werking van de aanwezige functies, en berekent van daaruit via een aantal logische stappen de parkeerbehoefte.  
*Hiermee vormen de specifieke lokale omstandigheden de basis voor het toepassen van op de lokale situatie toegesneden parkeerkentallen, en wordt het toepassen van (met zeer ruime marges omgeven) algemene 'parkeernormen' vermeden.*

- \* Niet alleen de kwantiteit van het parkeren, maar nadrukkelijk ook de kwaliteit van het parkeren als bereikbaarheidskenmerk van de binnenstad komt aan bod.  
*Niet alleen het aantal parkeerplaatsen, maar ook aspecten als parkeer-regulering, prijs/kwaliteitsverhouding van het parkeren, ruimtelijke verdeling, inrichting, bereikbaarheid, etc. bepalen het (consumenten-) oordeel over de parkeersituatie. Ook deze aspecten dienen derhalve een rol te spelen in de parkeerbalans, m.n. de ruimtelijke spreiding en het parkeeraanbod per parkeerduurklasse.*
- \* Een belangrijk gegeven in de gedifferentieerde benadering van de parkeerbehoefte speelt de loopafstand.  
*Er bestaat een aantoonbaar verband tussen de parkeerduur/ bezoekduur en de acceptabele loopafstand van parkeerplaats tot bestemming. Hoe langer de parkeerduur, hoe groter ook de acceptabele loopafstand. De acceptabele loopafstanden bepalen voor de verschillende deelgebieden het invloedsgebied waarbinnen de parkeerbehoefte kan worden opgevangen. Ook bij ketenverplaatsingen (P+R- oplossingen) spelen soortgelijke overwegingen. De facto gaat het bij de beoordeling van loopafstanden, evenals bij de overstap op andere vervoerwijzen in een ketenverplaatsing, om de getotaliseerde (gewogen) reistijd, in verhouding tot de attractie van de bestemming .*

In eerste instantie worden de parkeerbehoeftes per functie (werken, wonen, bezoek, theater, enz.) beschouwd. In de parkeerbalans worden vervolgens deze grootheden met elkaar in verband gebracht. De hiervoor door ir. Sj. Stienstra Adviesbureau stedelijk verkeer BV ontwikkelde methodiek brengt optimaal de mogelijke uitwisselbaarheid van de parkeerbehoefte voor de verschillende functies in beeld. Er wordt hierbij namelijk niet alleen naar de parkeerbehoefte per periode (werkdag, koopavond, zaterdag, zondag, nacht) gekeken, maar ook wordt het verloop van de parkeerbehoefte over deze perioden ingebracht.

In het schema op de volgende pagina is de structuur van het rekenmodel op hoofdlijnen gevisualiseerd.

## SCHEMA REKENMODEL



De voor deze aanpak benodigde basisinformatie bestaat uit:

- Aantal inwoners en aantal woningen per deelgebied.
- Autobezit binnenstadsbewoners
- Informatie belanghebbenden-/ vergunninghoudersparkeren
- Aantal arbeidsplaatsen per bedrijfssector per deelgebied
- Aantal en aard parkeervergunningen, naar lokatie
- Zo mogelijk enige informatie over vervoerwijze in het woon-werkverkeer
- Gegevens over het vloeroppervlak van de detailhandel in het onderzoeksgebied, zo mogelijk onderverdeeld in food en non-food; per deelgebied
  
- Gegevens over de bezoekers van de binnenstad, zoals parkeerduur, vervoerwijze, herkomst, bezoekmotief
- Parkeercapaciteiten en parkeerbezettingsgegevens per deelgebied
- Prognoses van de toekomstige sociaal-economische structuur (aantallen woningen, aantallen arbeidsplaatsen, winkelaanbod) per deelgebied

In 1996 heeft Stienstra Advies dit rekenmodel voor Groningen toegepast in de toenmalige rapportage voor een parkeerbalans voor de binnenstad, en de rol van P+bus (City-bus) daarin. Destijds is de binnenstad als één geheel doorgerekend; en beperkt tot het gebied binnen de diepenring. De methodiek is inmiddels verder doorontwikkeld; het aantal te onderscheiden stedelijke sociaal-economische functies is uitgebreid, de hoeveelheid beschikbare referentiegegevens is uitgebreid en de mogelijkheden tot het onderscheiden van ruimtelijke deelgebieden zijn verruimd.

Ten opzichte van 1996 is het onderzoeksgebied dat thans in het onderzoek moet worden betrokken groter geworden; zowel aan de westzijde (Westerhaven) als aan de oostzijde (Ciboga, Damsterdiep) zijn ontwikkelingen gerealiseerd of worden deze voorzien, die uitbreiding van het onderzoeksgebied tot buiten de Diepenring noodzakelijk en zinvol maken. Ook aan de zuidzijde (omgeving parkeergarage Oosterpoort) is een uitbreiding toegevoegd. In totaal omvat het onderzoeksgebied, zoals bij de offerteaanvraag aangegeven, 12 deelgebieden.



Kern van het rekenmodel is een prognose van omvang en samenstelling van de parkeervraag, zowel voor de verschillende deelgebieden als voor het onderzoeksgebied als totaal. Hiermee kan de parkeervraag kwantitatief en kwalitatief worden uitgesplitst naar de verschillende doelgroepen (verschillende categorieën bezoekers, bewoners, overige categorieën langparkeerders) en kunnen daarmee ook -rekening houdend met de beïnvloedbaarheid van doelgroepen, de effecten en sturingsmogelijkheden van de doorgerkende scenario's nauwkeuriger worden ingeschat.

Met toepassing van dit rekenmodel is in eerste instantie de huidige situatie in beeld gebracht, waarbij sociaal-economische gegevens en het specifieke parkeer/ bezoekgedrag van Groningen de belangrijkste input vormen, en is deze getoetst aan de feitelijk gemeten parkeersituatie in de binnenstad van Groningen. Vervolgens wordt met behulp van het rekenmodel een vooruitberekening gemaakt van de toekomstige parkeervraag. Hierdoor wordt duidelijk hoe de parkeervraag in de verschillende te onderscheiden doelgroepen zich zal kunnen gaan ontwikkelen onder invloed van de sociaal-economische en ruimtelijke ontwikkeling van de binnenstad.

Hiermee zijn de vier scenario's uitgewerkt voor de het te voeren parkeerbeleid (capaciteit in verschillende typen parkeervoorzieningen, bijbehorende reguleringsmaatregelen, mogelijkheden voor alternatieven vervoerwijzekeuze) gebaseerd op de vier onderscheiden kaders

- A parkeervraag opvangen binnen de binnenstad zelf;
- B parkeervraag opvangen in de schil rond de binnenstad;
- C parkeervraag voor een deel opvangen in de binnenstad en voor een deel elders;
- D combinatie van A, B en C.

Er bestaat een wisselwerking tussen de kwaliteit van de parkeervoorzieningen en de ontwikkelingsmogelijkheden van een binnenstad. Een onvoldoende parkeeraanbod zet de potenties van een binnenstad onder druk (dit blijkt onder andere uit onderzoek in de regio Arnhem-Nijmegen), een attractieve binnenstad daarentegen ziet kans bezoekers aan te trekken, ook als de parkeervoorzieningen niet geheel optimaal zijn (onderzoek Althuisius). Een belangrijke oorzaak van deze schijnbare tegenstrijdigheid is dat de parkeervoorzieningen op zich geen onderdeel van de attractie van de binnenstad uitmaken, maar behoren tot de weerstandsfactoren die moeten worden overwonnen bij bezoek aan een gebied. De effecten van de verschillende scenario's worden geanalyseerd, daarbij gebruik makend van de resultaten van het rekenmodel voor de parkeervraag, en van ervaringen met soortgelijke voorbeelden in vergelijkbare situaties elders.

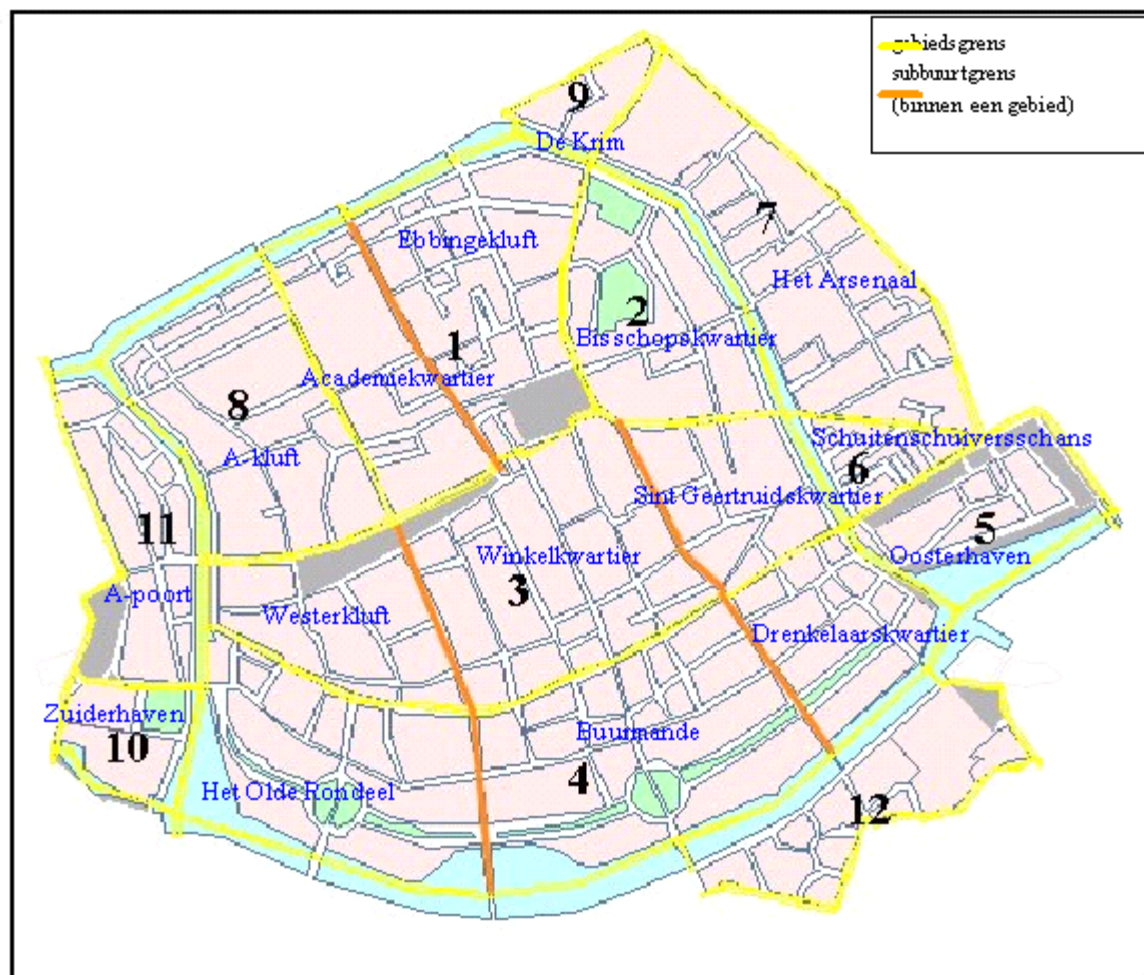
De ontwikkelingsmogelijkheden van de binnenstad en de effecten van (parkeer-)beleid raken aan de afweging van attractie (aanbod, sfeer) tegen weerstand (bereikbaarheid/ parkeren).

In de analyses van de verschillende scenario's speelt deze afweging attractie/ weerstand een belangrijke rol. De concurrentiepositie van Groningen ten opzichte van andere centra speelt daarbij een rol van betekenis.

De bevindingen van de analyses van de vier scenario's voor het parkeerbeleid, in het licht van ontwikkelingsmogelijkheden van de binnenstad en de wisselwerking met bereikbaarheid en parkeren, zijn neergelegd in deze beknopte notitie (discussiekader). In deze notitie staat de relatie sociaal-economische positie van de binnenstad van Groningen en het parkeerbeleid van Groningen centraal. De kernwaarden daarin worden en voor de vier uitgewerkte scenario's worden de effecten geduid. Daarbij wordt ook aangegeven welke doelgroepen bij de verschillende effecten in het geding zijn. Deze notitie vormt het vertrekpunt/ discussiekader waarop de raad zijn ideeën voor de ontwikkeling van het parkeerbeleid kan uitwerken.



Gehanteerde gebiedsindeling deelgebieden (bron: gemeente Groningen)



### 3. Parkeren in Groningen, Toepassing rekenmodel, conclusies

#### 3.1. Sociaal-economische functies

Een belangrijke input voor het rekenmodel voor de parkeervraag wordt gevormd door de sociaal-economische functies in het gebied. Een overzicht daarvan wordt gegeven in tabel 3.1.

Tabel 3.1: sociaal-economische functies onderzoeksgebied

Naam	inwoners				vvo			arbeidsplaatsen			TOT
	inw	gem hh	aant.won.	auto/hh	tot.det.h	horeca	horeca	handel	overig		
1 Ebbingekluft/ Academiekw	1514	1.32	1147	0.248	41161	6784	488	1522	1777	3787	
2 Bisschopswartier	461	1.45	319	0.392	3658	3512	265	94	1834	2193	
3 Winkelkwartier e.o.	2530	1.33	1904	0.230	50676	12998	1856	1841	1302	4999	
4 Buurmande e.o.	2223	1.36	1633	0.374	6219	463	204	270	3375	3849	
5 Oosterhaven	557	1.44	388	0.317	1582	781	25	24	198	247	
6 Schuitenschuiverschans	328	1.83	179	0.341	909	488	53	59	73	185	
7 Het Arsenaal	1751	1.54	1135	0.356	4409	1206	131	62	515	708	
8 A-kluft	1754	1.55	1135	0.233	7909	2644	196	267	1667	2130	
9 De Krim	252	1.33	189	0.238	154	0	0	23	46	69	
10 Zuiderhaven	242	1.43	169	0.544	810	376	3	7	129	139	
11 A-Poort	924	1.40	659	0.303	3468	730	92	356	655	1115	
12 Zuiderpark	54	1.54	35	0.543	0	18	2	0	790	792	
<b>INPUT</b>	<b>12590</b>	<b>1.42</b>	<b>8892</b>	<b>0.300</b>	<b>120955</b>	<b>30000</b>	<b>3315</b>	<b>4525</b>	<b>12373</b>	<b>20213</b>	

De gegevens voor deze tabel zijn verzameld uit verschillende bronnen die ter beschikking zijn gesteld door de gemeente Groningen. Opvallend is het lage autobezit (zie ook hoofdstuk 4)

Het winkelaanbod vormt de basis voor de raming van het aantal bezoekers. Hoewel per type bedrijf grote verschillen kunnen bestaan in bezoekintensiteit, het aantal bezoekers dat per oppervlakte-eenheid per week wordt aangetrokken (zie ter indicatie tabel 3.2), blijkt in de praktijk dat voor winkelconcentraties de gemiddelde bezoekintensiteit zich rond 3 bezoekers per m<sup>2</sup> vvo per week beweegt.

Het totaal aantal bezoekers van de binnenstad wordt door Goudappel (binnenstadsmonitor 2004) geraamd op 600.000 per week. Deze raming is gebaseerd op de door Locatus uitgevoerde passantentellingen in het winkelgebied van Groningen. Het geraamde aantal van 600.000 lijkt, gezien de ervaringsgegevens met bezoekintensiteiten van detailhandel, aan de (zeer) hoge kant. Ook onderzoek elders (onderzoeken parkeerbalans voor Zwolle, Enschede en Alkmaar, Stienstra Advies) laat in verhouding lagere totaalaantallen bezoekers van de binnenstad zien (3.3)

Tabel 3.3: winkelapparaat en bezoekersaantal

stad	vvo kernwinkelgebied	aantal bezoekers per week*
Groningen	87.000	600.000
Zwolle	68.250	300.000
Enschede	70.000	250.000
Alkmaar	79.000	250.000

\* alle bezoekmotieven

Als uitgangswaarde voor de bezoekintensiteit in de binnenstad wordt daarom voor de detailhandelsfunctie voorsnog uitgegaan van 3 bezoekers per m<sup>2</sup> vvo per week. Voor de raming voor het totaal aantal bezoekers aan de binnenstad wordt hierop een toeslag toegepast, omdat hier –naast detailhandel- een relatief groot aantal andere publiektrekkende voorzieningen aanwezig is (wonen, werken, studenten).

Tabel 3.2: Bezoekintensiteiten detailhandelssectoren

branche	bezoekintensiteit (aantal bezoekers per m <sup>2</sup> vvo per week)
<b>lage bezoekintensiteit</b>	
woninginrichting	0.16
tuincentrum	0.93
Doe het zelf/ bouwmarkt	0.81
<b>gemiddelde bezoekintensiteit</b>	
schoenen	2.39
sportzaak	1.89
huishoudelijke artikelen	3.16
radio/ TV	1.38
kledingzaak	1.26
<b>hoge bezoekintensiteit</b>	
warenhuis	5.37
speelgoedzaak	5.60
boekwinkel/kiosk	9.95
supermarkt*	8.4 -16
drogisterij	7.17

\* afhankelijk van verzorgingsfunctie

Uit het passantenonderzoek (binnenstadsmonitor) blijkt dat 57% van de binnenstadsbezoekers winkelen als voornaamste bezoekdoel naar de binnenstad had, en dat in totaal 73% van de binnenstadsbezoekers winkels heeft bezocht. Als basis voor de raming van het binnenstadsbezoek wordt daarom uitgegaan van een rekenfactor van 4 bezoekers per week, gerelateerd aan het winkeloppervlak. Dit leidt tot een lager aantal binnenstadsbezoekers dan 600.000.

Voor een schatting van het verloop van de bezoekersaantallen over de week is gebruik gemaakt van de winkelpassantentellingen die in 2004 door Locatus zijn uitgevoerd in de binnenstad van Groningen. Op basis van deze tellingen blijkt dat het grootste deel van de bezoekers (21,5%) het centrum bezoekt op zaterdag. Op koopavond is uitgegaan van circa 5% van het totale weekbezoek (winkel- en overige functies als horeca, sociaal-cultureel, etc). Voor een maatgevende werkdag kan worden uitgegaan van 18% van het totale weekbezoek.

### 3.2 parkeerbehoefte woon-werkverkeer centrum

Bij de berekening van de parkeervraag voor het woon-werkverkeer wordt onderscheid gemaakt tussen de sectoren detailhandel, horeca en overig (onder meer financiële en zakelijke dienstverlening, openbaar bestuur, gezondheidszorg, etc.).

Een belangrijke reden hiervoor is het verschil in werktijden, en daarmee ook van momenten waarop de maximale parkeerdruk zich voordoet. Voor de berekening van de parkeervraag wordt uitgegaan van een drietal momenten, te weten een werkdag, een (koop)-avond en een zaterdagsituatie. Voor de doorrekening van de huidige situatie is het uitgangspunt qua aantallen arbeidsplaatsen weergegeven in tabel 3.1.

Voor wat betreft de arbeidsplaatsen in de detailhandel en horeca wordt ervan uitgegaan dat deze de maximale parkeerdruk oproept op de koopavond (dag- en avondhoreca en detailhandel zullen dan maximaal bezet zijn). Op zaterdag wordt er van uitgegaan dat de arbeidsplaatsbezetting van horeca en detailhandel 90% zal zijn, de avondhoreca komt pas op gang na sluitingstijd van de winkels. Er wordt van uitgegaan dat op deze momenten zowel de volledige als de onvolledige arbeidsplaatsen maximaal bezet zullen zijn. Op werkdagen wordt (in verband met ziekte, verlof, part-timers, e.d.) uitgegaan van een bezetting van 75%.

Voor de overige functies is vooral de werkdag van belang, de parkeerdruk voor deze sectoren is dan maximaal, en bedraagt dan een bezetting van 85 - 90%. Op koopavond en zaterdag is de parkeerdruk slechts een fractie hiervan (in beide gevallen gesteld op 5%).

De parkeerdruk is afhankelijk van het aantal arbeidsplaatsen en van het aandeel van de auto in de verdeling naar vervoerwijze in het woon-werkverkeer. Voor de verdeling naar vervoerwijze zijn geen specifieke gegevens voor de binnenstad van Groningen bekend. Voor de stad als totaal bedraagt het aandeel van de auto in het woon-werkverkeer van inwoners van de stad 27%. Voor de inkomende pendel (circa 48% van alle werknemers in Groningen komt van buiten de stad) bedraagt dat percentage 70%. Hieruit kan worden berekend dat het over-all aandeel van de auto in het Groninger woon-werkverkeer circa 48% bedraagt.

Ook uit landelijke onderzoeken blijkt dat gemiddeld 40 à 50% van het woon-werkverkeer per auto plaats vindt.

In dit opzicht kan voor Groningen een vergelijking met Alkmaar worden gemaakt. Uit een onderzoek in Alkmaar (op basis van een omnibusenquête in Alkmaar en omgeving) kwam het volgende beeld naar voren:

	inwoners Alkmaar	inwoners regio
aandeel auto in vervoerwijze bij woon-werkverkeer	18.2%	56.6%

Voor geheel Alkmaar is het aandeel van de eigen inwoners in het totaal aantal werkenden ca 50%. Daaruit zou een aandeel van de auto in het woon-werkverkeer volgen van 37.5%.

Het ligt in de lijn der verwachtingen dat de verdeling naar vervoerwijze van het woon-werkverkeer naar de binnenstad een iets ander beeld te zien geeft (bereikbaarheid van de binnenstad per openbaar vervoer en fiets, betaald parkeren, typen werkgelegenheid). Naar verwachting is het aandeel van de auto in woon-werkverkeer naar de binnenstad lager.

Uit onderzoek van de TU Twente ("De mobiliteit van werknemers in de twentse binnensteden"; M.J.G. Witbreuk/ M.F.A.M. van Maarseveen, 1994) blijkt dat in het woon-werkverkeer verschil moet worden gemaakt tussen de sectoren detailhandel/horeca en de overige sectoren. Het aandeel van de auto in de sectoren detailhandel/horeca ligt daarbij lager dan in de overige sectoren. In de binnenstad van Enschede werd in de sectoren detailhandel en horeca een aandeel van 33% voor de auto gevonden, voor de overige sectoren was dat 45%. Op grond van de beschikbare gegevens lijkt dat ook voor de binnenstad van Groningen een reële aanname; op basis van tabel 3.1 zou het over-all gemiddelde aandeel van de auto in het woon-werkverkeer naar de binnenstad dan worden geraamd op ca 40% (iets hoger dan Alkmaar).

Voor de doorrekening van de parkeervraag is daarom uitgegaan van 33% en 45% voor respectievelijk detail/horeca en overig.



### 3.3 parkeervraag bezoekers

Uitgangspunt voor de raming van de parkeervraag van bezoekers is het aantal bezoekers, en de verdeling over de week (zie 3.1). Uitgaande van bezoekersaantallen is met behulp van een gemiddelde bezoekenheid (het aantal personen dat gezamenlijk een bezoek brengt aan het centrum), en het aandeel van de auto in de vervoerwijzeverdeling het aantal autoaankomsten op de maatgevende dagen te berekenen.

Deze grootheden zijn afhankelijk van de functie die de winkelvoorzieningen vervullen, en van de periode waarop de berekening betrekking heeft (verschillen tussen werkdag, koopavond en zaterdag).

Ook de gemiddelde parkeerduur is van invloed op de parkeerbehoefte, naarmate de gemiddelde parkeerduur langer is neemt de parkeerdruk toe.

Als toelaatbare gemiddelde bezettingsgraad (dat is de waarde voor de gemiddelde bezettingsgraad over de gehele onderzoeksperiode waarbij op het drukste tijdstip een maximale benutting van de parkeergelegenheid wordt bereikt) wordt gerekend met een waarde van 70%. Bij deze gemiddelde bezettingsgraad functioneert de parkeergelegenheid optimaal, op de piekmomenten in een gemiddelde week wordt dan gedurende ca een uur een bezettingsgraad van 90% bereikt of iets overschreden. Er is dan voldoende ruimte om aankomend en vertrekkend verkeer te verwerken, en ook de piekperioden (bijvoorbeeld in december) kunnen redelijkerwijze worden verwerkt. Hogere gemiddelde bezettingsgraden leiden tot een afnemend serviceniveau van het parkeren.

Uit de binnenstadsmonitor zijn gegevens beschikbaar over bezoekenheid, vervoerwijze en gemiddelde bezoekduur. Deze gegevens zijn met behulp van aanvullende informatie uit het passantenonderzoek (uitsplitsing naar werkdag, koopavond, zaterdag), en met een geraamde uitfiltering van de effecten van andere categorieën bezoekers (bewoners, werkers, studenten), omgerekend naar kenmerken voor de specifieke centrumbezoekers.

Uit de gegevens van de binnenstadsmonitor kan over-all een gemiddelde bezoekenheid<sup>1</sup> worden afgeleid van circa 1,3. Dit is laag, vergeleken met onderzoeken elders (Alkmaar, Enschede 1,5 op werkdagen, 1,8 voor koopavond en zaterdag). Op basis van de nadere analyses wordt voor het centrum van Groningen uitgegaan van 1,4 op werkdagen, 1,5 op koopavond en 1,7 op zaterdag.

---

<sup>1</sup> een bezoekenheid is het aantal personen dat gezamenlijk een bezoek aan een winkelgebied brengt, bijvoorbeeld in familieverband.

Tabel 3.4: aandeel auto in vervoerwijze bezoekers

	werkdag	koopavond	zaterdag
Groningen	19%	21%	26%
Alkmaar	30%	45%	45%
Enschede	30%	40%	35%

Het aandeel van de auto in de vervoerwijzeverdeling is relatief laag, de binnenstadsmonitor geeft een over-all waarde van 21 à 23%. Een uitsplitsing naar werkdag, koopavond en zaterdag geeft waarden van resp. 19%, 21% en 26%. Rekening houden met ervaringen elders (zie tabel 3.4) lijkt hierin, met name voor de koopavond, enige vertekening op te treden door niet-detailhandelsbezoek (horeca). Voor m.n. winkelbezoek is daarom in het rekenmodel uitgegaan van 20% op werkdagen, 30% op koopavond en 27% op zaterdag.

Voor de gemiddelde parkeerduur is uit de binnenstadsmonitor een waarde van circa 70 minuten af te leiden. In tabellen wordt zelfs 92 minuten vermeld, de indruk bestaat dat deze waarde wordt vertekend door passanten (werkers, bewoners) die een zeer lange verblijfstijd hebben. Als daarop wordt gecorrigeerd worden waarden gevonden die beter in lijn liggen met onderzoekresultaten in Alkmaar en Enschede, zie tabel 3.5.

Voor Groningen is geraamd dat de gemiddelde verblijfsduur op werkdag en koopavond maximaal 60 minuten bedraagt en op zaterdag 80 minuten.

Tabel 3.5: gemiddelde verblijfsduur bezoekers (min.)

	werkdag	koopavond	zaterdag
Groningen	60	60	80
Alkmaar	70	75	90
Enschede	60	60	90

### 3.4 Parkeervraag bewoners

De parkeervraag van bewoners kan worden afgeleid uit het aantal woningen in een deelgebied, en het aantal auto's per huishouden (zie tabel 3.1).

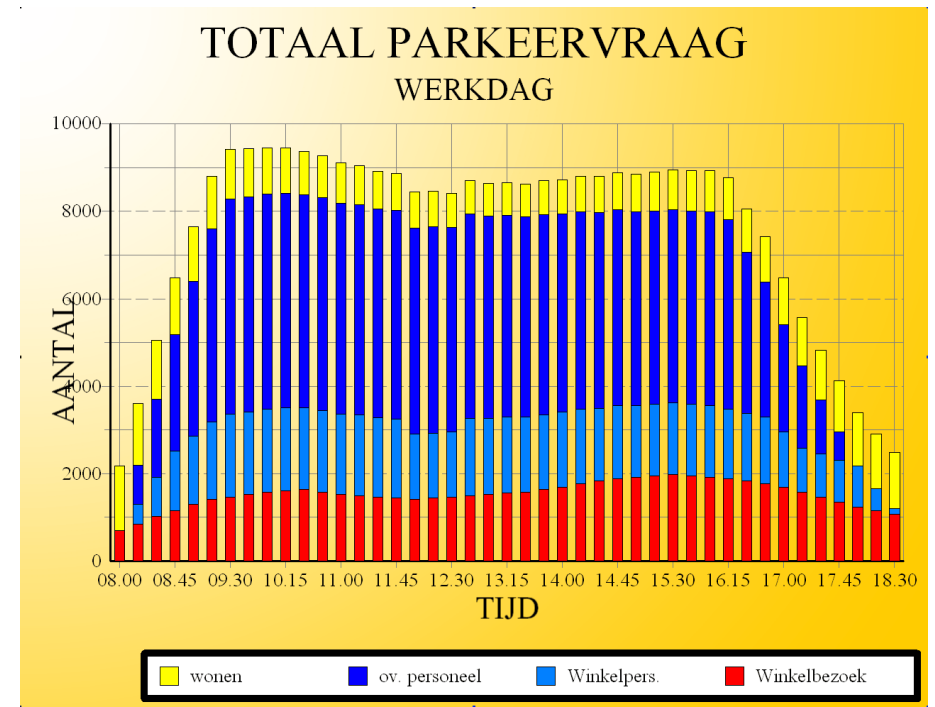
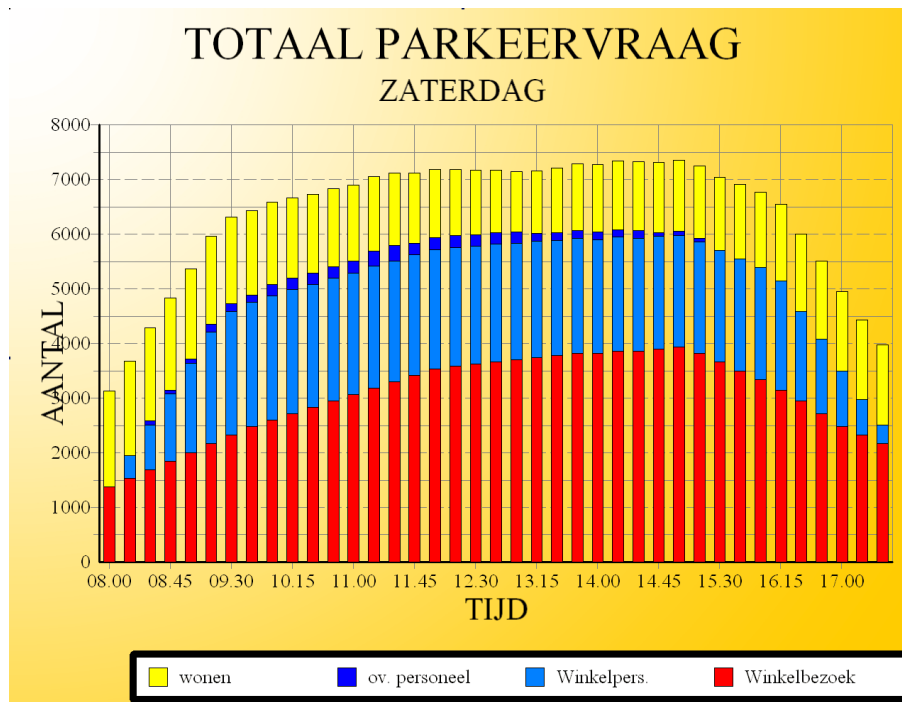
De parkeerbehoefte van bewoners is 's nachts maximaal; gedurende de dag is rekening gehouden met een aanwezigheidspercentage, gerelateerd aan het tijdstip en dag van de week. Op werkdagen is minimaal 40% van de parkeerdruk aanwezig, op zaterdag minimaal 60%. Het percentage fluctueert over de dag.

### 3.5 Parkeerbalans

Met deze gegevens is een doorrekening gemaakt van het rekenmodel voor de parkeervraag.

Daarbij is nog geen rekening gehouden met de mate waarin gebruik wordt gemaakt van niet openbare parkeergelegenheden. De navolgende figuren geven daarmee een beeld van de 'kale' parkeervraag, het aantal auto's waarvoor parkeerplaatsen gezocht moeten worden, hetzij op eigen terrein, hetzij in openbare parkeergelegenheden.

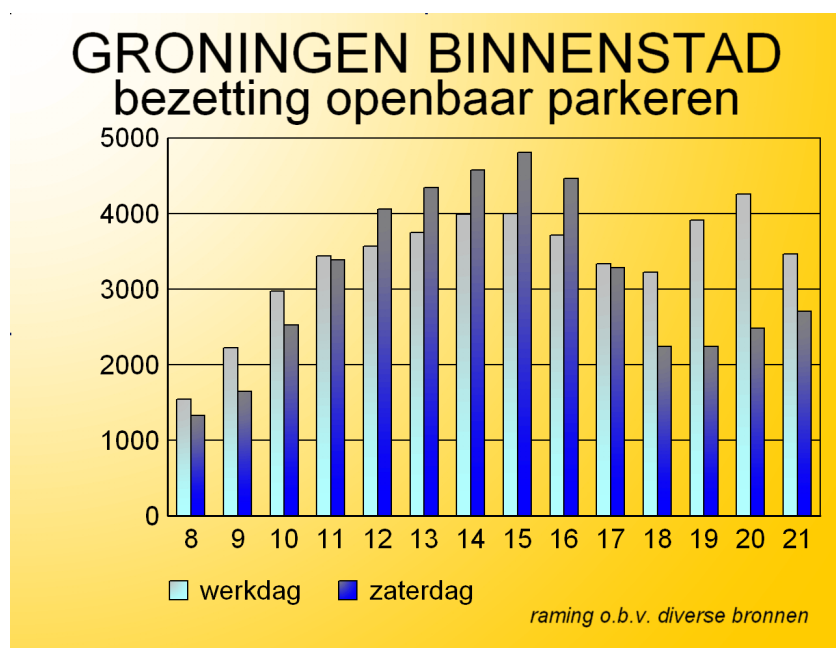
Figuur 3.1 a/b: Parkeervraag onderzoeksgebied (totaal)



Vervolgens is het rekenmodel getoetst aan de feitelijke parkeersituatie in Groningen. Hiervoor moet gebruik worden gemaakt van verschillende bronnen beschikbaar die echter alle slechts fragmentarische gegevens kunnen leveren, en waarbij tussen de verschillende bronnen ook verschillen in tijd zitten.

Uit deze beschikbare bronnen is een raming opgesteld van de omvang van de parkeerdruk op de openbare parkeervoorzieningen ten behoeve van de binnenstad van Groningen (parkeergarages, straten en terreinen in de binnenstad, P+R-voorzieningen). Deze raming is verwerkt in figuur 3.2.

Figuur 3.2: Raming parkeerdruk Groningen



De parkeerdruk op de openbare parkeergelegenheden zal vooral bestaan uit bezoekersparkeren. Daarnaast worden de parkeergelegenheden ook gebruikt door binnenstadsbewoners met een parkeervergunning of -abonnement, en door een relatief beperkt aantal abonneenthouders met een zakelijk motief.

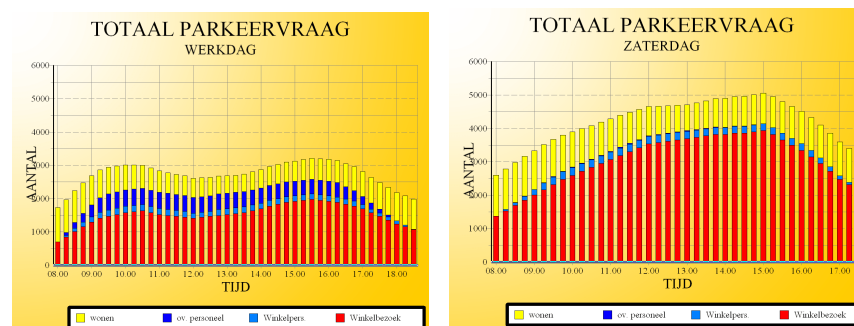
Uit deze figuur blijkt dat de parkeerdruk in de binnenstad op koopavond en zaterdag hoog oploopt; de parkeercapaciteit van de gezamenlijke openbare parkeergarages plus het openbaar parkeren op straten en terreinen in de binnenstad bedraagt circa 3500 parkeerplaatsen, en de parkeerbezetting van het openbaar parkeren bereikt of overschrijdt die waarde, zeker op koopavond en zaterdag. De P+R-voorzieningen en parkeerplaatsen langs de diepenring vangen het grootste deel van deze overdruk op.

Ter vergelijking is een doorrekening van de parkeervraag met het rekenmodel gemaakt, waarbij een raming wordt gemaakt van het deel van de totale parkeervraag (figuur 3.1) wordt gemaakt dat gebruik maakt van de openbare parkeervoorzieningen. Daarbij zijn reducties gemaakt voor bewonersparkeren en overig langparkeren (woon-werk).

Voor binnenstadsbewoners is er van uitgegaan dat 30% geen gebruik maakt van openbaar parkeren (dit komt overeen met het huidige aantal uitgegeven parkeervergunningen voor bewoners). Voor overige langparkeerders is er van uitgegaan dat niet meer dan 10% daadwerkelijk gebruik maakt van de openbare parkeervoorzieningen.

Daaruit volgt het beeld zoals weergegeven in figuur 3.3. Daaruit kan worden opgemaakt dat voor de koopavond en zaterdag er sprake is van een redelijke fit van het rekenmodel met de feitelijke parkeerdruk.

Figuur 3.3 a/b: Parkeervraag openbare parkeerlocaties

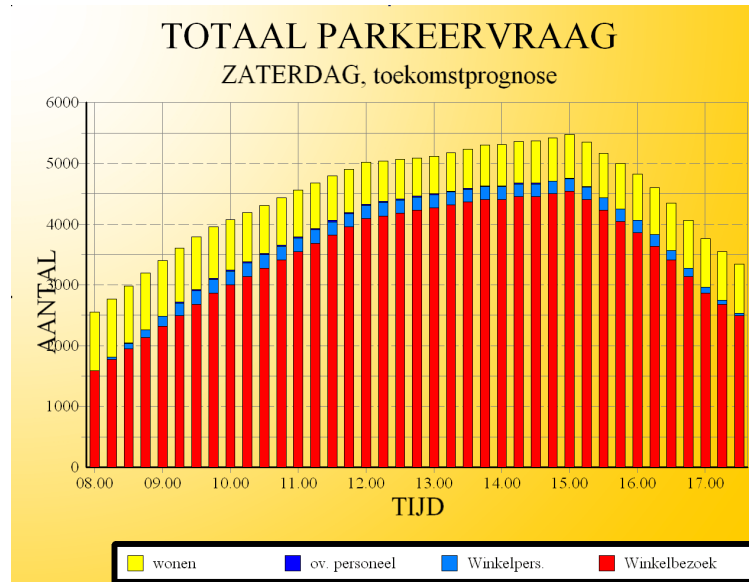
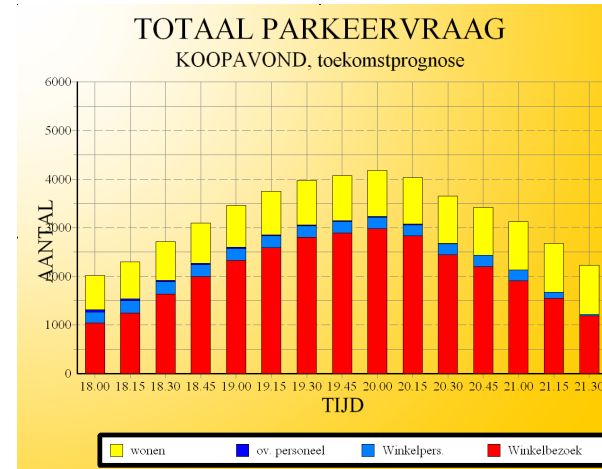
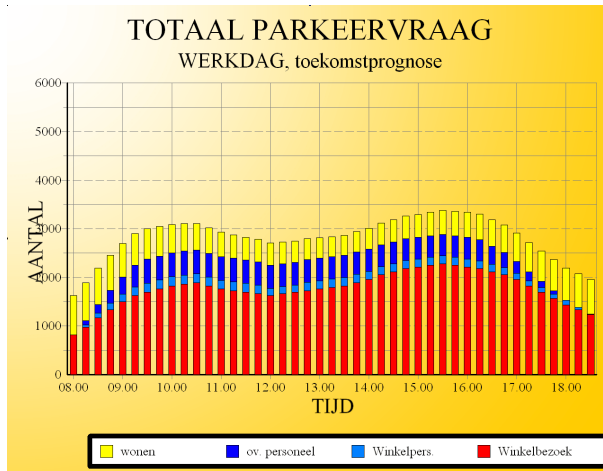


Voor de werkdag is het verschil groter; de berekende parkeerdruk is lager dan de feitelijk gemeten. Dit zou er op kunnen duiden dat op werkdagen rekening gehouden zou moeten worden met andere waarden voor de bezoekersparameters, of dat op werkdagen een groter aantal parkeerders uit andere doelgroepen gebruik blijkt te maken van de parkeervoorzieningen. Mede omdat de werkdag niet het maatgevend moment voor de parkeerbehoefte vormt is niet verder geanalyseerd waar het verschil door wordt veroorzaakt.

De verwachting is dat de parkeervraag in de toekomst nog verder zal stijgen, onder invloed van de verdere ontwikkeling van de centrumfuncties en een verdere toename van autobezit en -gebruik. Voor de parkeervraag van binnenstadsbezoekers wordt rekening gehouden met een toename van circa 15% (Parkeren op z'n plek, augustus 2002). In onze berekeningen is er van uitgegaan dat deze groei wordt veroorzaakt door 10% meer binnenstadsbezoekers, en een relatieve toename van het gebruik van de auto bij binnenstadsbezoek van 5%. Er wordt van uitgegaan dat de vraag naar langparkeren slechts beperkt zal toenemen; nieuwe woonprojecten zullen moeten voorzien in eigen parkeergelegenheid, en werkers zullen, net als nu, slechts beperkt gebruik maken van de binnenstadsparkeeraccommodaties). Verder wordt er voor de toekomst van uitgegaan dat bewoners in sterkere mate gebruik zullen kunnen maken van specifieke bewonersaccommodaties (buurtstallingen), het percentage bewoners dat gebruik maakt van een openbare parkeerplaats zal daarmee afemen.

De daarmee te berekenen parkeerbehoefte (openbaar parkeren ten behoeve van de binnenstad) is weergegeven in figuur 3.4.

Figuur 3.4: Toekomstige parkeervraag openbare parkeerlocaties



## **4. Richtingen van parkeerbeleid**

### *4.1 Uitgangspunten*

De denkrichtingen (scenario's) die in dit hoofdstuk worden uitgewerkt, worden in eerste instantie uitgewerkt zonder daarbij concessies te doen in verband met de praktische uitvoerbaarheid. De scenario's worden juist beoordeeld om de grenzen van de praktische uitvoerbaarheid te verkennen. Dat betekent bijvoorbeeld dat wanneer scenario I wordt bekeken (parkeervraag opvangen in de binnenstad) in eerste aanleg geen rekening wordt gehouden met de vraag of het daarbij behorende ruimtebeslag in de binnenstad beschikbaar is. Wel wordt aangegeven dat er met de parkeervraag een bepaald ruimtebeslag gemoeid is, en wat daarvan de consequenties zouden zijn (bijvoorbeeld sloop functies, uitsluitend (duur) ondergronds parkeren, mogelijkheden voor mechanische parkeersystemen, enz.)

In grote lijnen is de parkeervraag voor de binnenstad opgebouwd uit drie doelgroepen: bewoners, bezoekers en werkers. De primaire focus in dit rapport ligt op het bezoekersparkeren. Een klein deel van de bezoekers parkeert lang (meer dan vier uur), het merendeel van het langparkeren wordt -afgezien van bewonersparkeren- evenwel opgeroepen door woon-werk en soortgelijk verkeer. De laatstgenoemde categorie parkeerders komt in dit rapport slechts zijdelings aan bod.

De parkeervraag van bewoners in de binnenstad wordt overwegend opgevangen in buurtstallingen, door middel van het uitgeven van parkeervergunningen voor openbare parkeervoorzieningen op maaiveld, en eventueel door bewoners die een abonnement op een van de openbare parkeergarages nemen. De druk van vergunninghouders op de openbare parkeervoorzieningen is relatief groot (in 2004 circa 1180, inmiddels ruim 1300 uitgegeven vergunningen voor een parkeerareaal van 910 parkeerplaatsen), terwijl tegelijkertijd de buurtstallingen beschikken over circa 25% restcapaciteit. Om die reden is de beleidsbeslissing genomen het aantal bewonersvergunningen in de binnenstad te maximeren op 900 en vooralsnog daarom geen nieuwe bewonersvergunningen uit te geven, en het gebruik van de buurtstallingen te verbeteren. In verband met benodigde technische aanpassingen aan het systeem van de buurtstallingen is tot nu toe nog geen uitvoering aan het genomen besluit gegeven; naar verwachting zal dit op korte termijn kunnen gaan plaatsvinden. Door deze maatregel, en het uitgangspunt dat bij woningbouwprojecten in de binnenstad voorzien moet worden in de eigen parkeerbehoefte is het bewonersparkeren in de binnenstad een relatief stabiel gegeven. De nadruk van de problematiek komt daarmee op het bezoekersparkeren te liggen.

Een belangrijk uitgangspunt vormt de intentie van de gemeenteraad om het functioneren van de binnenstad als centrum voor Stad en Ommelanden te faciliteren. Een belangrijke randvoorwaarde daarbij is dat een adequate bereikbaarheid gewaarborgd moet zijn. Parkeren vormt een wezenlijk onderdeel van de bereikbaarheid.

Hierbij moet worden bedacht dat bereikbaarheid niet een primaire attractiefactor van de binnenstad vormt. De aantrekkingskracht van de binnenstad wordt gevormd door de mix van functies en omgevingskwaliteit: omvang en kwaliteit van het winkelaanbod, horeca, uitgaansfuncties, stedenbouwkundige kwaliteit, kwaliteit van het verblijfsklimaat, enzovoort. De aantrekkingskracht wordt door de potentiële bezoeker van de binnenstad afgewogen tegen de te overwinnen weerstand in de vorm van een verplaatsing. De bereikbaarheid hangt nauw samen met deze weerstandsfactor; een goede bereikbaarheid betekent in feite een geringe weerstand. De bereikbaarheids (+parkeer-)weerstand zou niet zodanig mogen toenemen dat daardoor voor bezoekers een belemmering ontstaat om de stad te bezoeken.

#### *4.2 Groningen, uniek of vergelijkbaar?*

Bij het beoordelen van (mogelijke) effecten van scenario's voor parkeerbeleid zal worden gekeken naar ervaringen die met soortgelijk beleid/ soortgelijke maatregelen zijn opgedaan. Daarbij kan niet alleen naar ervaringen in Groningen (voor zover aanwezig) worden gekeken, maar zullen ook ervaringen elders worden meegewogen. Daarbij doet zich de vraag voor hoe valide dergelijke vergelijkingen zijn; zeker bij verkeers- en parkeerbeleid geldt dat elke lokale situatie uniek is, zowel qua ruimtelijke structuur als qua bezoekpatronen. Dat is ook een belangrijke reden waarom gedurende het laatste decennium opzet en uitvoering van parkeerbeleid ook heel nadrukkelijk is neergelegd bij de lokale overheden, en de centrale overheid op dit vlak is teruggetreden. Dit is een aantal jaren geleden in het tussen Rijksoverheid, IPO en VNG gesloten VERDI-convenant<sup>2</sup> vastgelegd.

Vergelijking met situaties elders, ook met 'vergelijkbare steden', moet dan ook met de nodige relativering plaatsvinden. Ervaringen elders, voor zover al bekend, kunnen niet één op één worden vertaald naar de Groningse situatie. Waar nodig en relevant worden bij de verschillende aspecten waarop de scenario's worden beoordeeld relevante (onderzoeks-)ervaringen vermeld. Daarnaast worden ook resultaten van bredere studies in de analyses betrokken.

---

<sup>2</sup> VERDI, VERkeer en vervoer: Regionaal, Decentraal, Integraal, 29 maart 1996



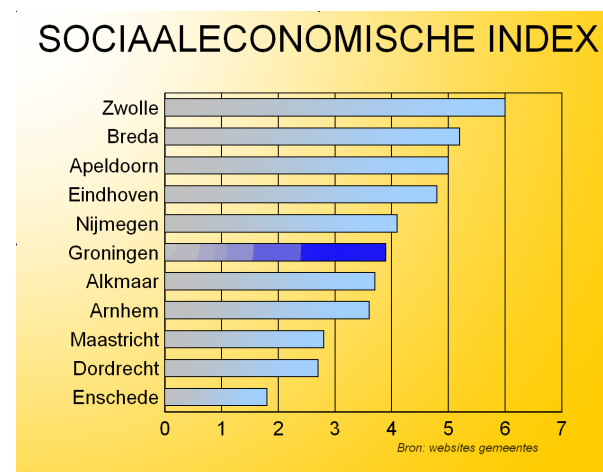
In deze paragraaf wordt aan de hand van een aantal, met name sociaal-economische, kenmerken een beeld geschetst van de positie van Groningen ten opzichte van een aantal vergelijkbare steden. Daarbij is met name gekeken naar inwonertal en ruimtelijk-geografische positie. De gegevens voor deze vergelijkingen zijn verzameld via een aantal gemeentelijke websites op internet.

In de eerste plaats wordt gekeken naar de sociaal-economische index. De sociaal-economische index is een score voor de vitaliteit van de lokale economie. De index is gebaseerd op 8 kengetallen: aantal personen in de bijstand; werkloosheid; aantal arbeidsongeschikten; huishoudens met laag inkomen; personen met lage opleiding; participatiegraad van vrouwen; werkgelegenheid en het percentage banen in groeisectoren van de economie. De index legt daarmee een verband tussen bevolkingskenmerken en economische kenmerken, twee factoren die van groot belang zijn bij het interpreteren van effecten van parkeerbeleid.

Figuur 4.1 geeft een overzicht van de scores voor de verschillende steden die in de vergelijking zijn betrokken.

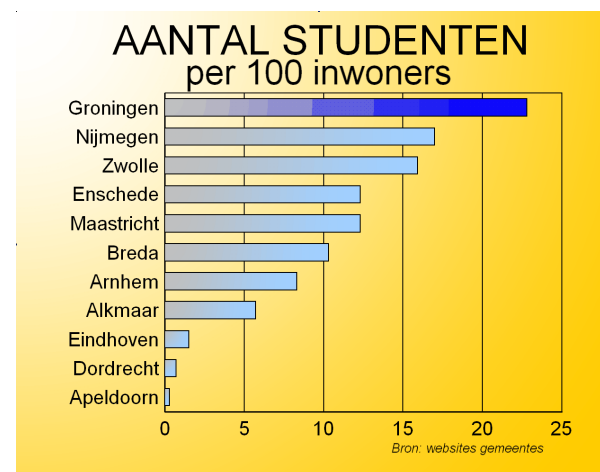
Groningen neemt in deze vergelijking een redelijk gemiddelde positie in. De twee belangrijkste steden in noord-oost Nederland die qua omvang en regionale concurrentiepositie vergeleken zouden kunnen worden met Groningen (te weten Zwolle en Enschede) laten echter beide een sterk afwijkend beeld zien, met respectievelijk de hoogste en de laagste score in dit overzicht.

Figuur 4.1: stedenvergelijking: sociaal-economische index



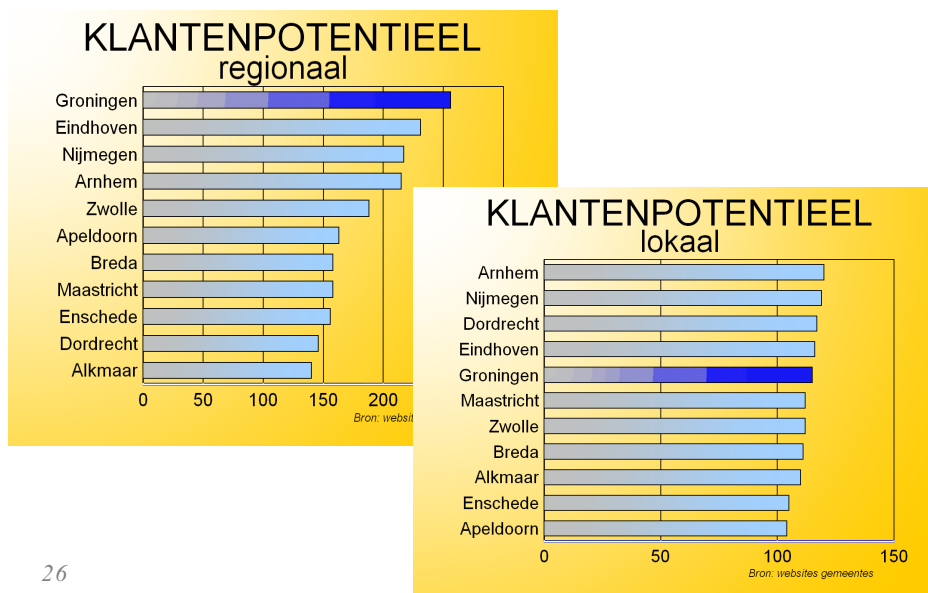
Een bijzonder aspect in de bevolkingssamenstelling van Groningen is de grote concentratie van studenten. Figuur 4.2 toont dat Groningen hierin, in vergelijking met de referentiesteden een bijzondere plaats inneemt .

Figuur 4.2: stedenvergelijking



Een methode om de sterkte van een stad als centrumgebied uit te drukken is het klantenpotentieel. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in het lokale klantenpotentieel en het regionale klantenpotentieel. Het regionale klantenpotentieel wordt gedefinieerd als het aantal potentiële klanten van de stad in verhouding tot het aantal inwoners binnen een straal van 60 km. Het lokale klantenpotentieel wordt analoog gedefinieerd, maar dan voor een gebied met een straal van 20 km.

Figuur 4.3 a/b: Regionaal en lokaal klantenpotentieel

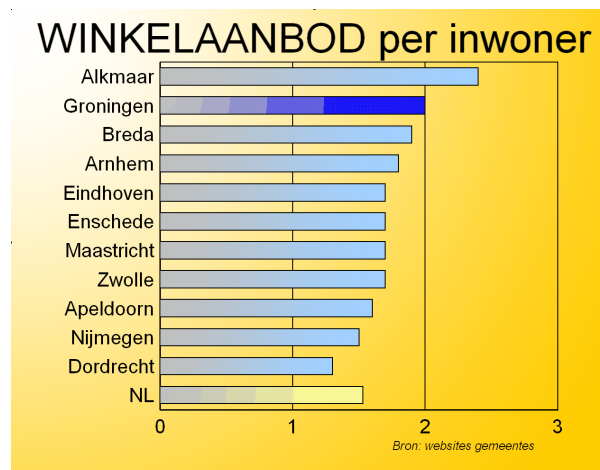


Uit de figuren blijkt dat Groningen, meer dan vergelijkbare steden, een sterke positie in de regio inneemt. Qua lokale functie van de winkelveorzieningen neemt Groningen een gemiddelde positie in. De verschillen tussen de diverse steden zijn hier echter gering.

Leidt dit ook tot een naar verhouding groter winkelaanbod?

Zoals blijkt uit figuur 4.4 is dat inderdaad het geval. Ook hier komt Groningen hoger uit de bus dan de meeste vergelijkbare referentiesteden.

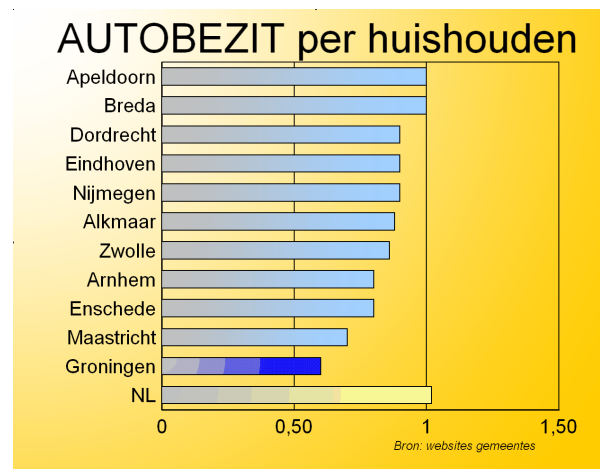
Figuur 4.4: Verkoopvloeroppervlak detailhandel per inwoner



Een belangrijke factor is natuurlijk ook de auto, wanneer het over parkeren gaat.

Uit de detailhandelsmonitor voor Groningen bleek al dat in verhouding met andere binnensteden het aandeel van de auto in de verdeling naar vervoerwijze van centrumbezoekers relatief laag ligt. Ook kwam al naar voren dat bewoners van de binnenstad een laag autobezit kennen.

Figuur 4.5: Autobezit



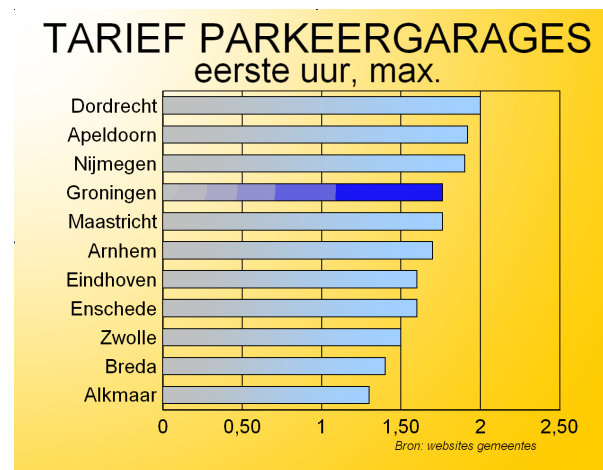
Figuur 4.5 toont aan dat ook over de hele stad Groningen bezien het autobezit bijzonder laag is, vergeleken met de referentiesteden.

Een laatste aspect in deze algemene benchmark is het parkeertarief. Als uitgangspunt is daarbij genomen het (hoogste) parkeertarief dat in de verschillende steden wordt gevraagd voor een uur parkeren.

Alle onderzochte steden hanteren voor het straatparkeren hogere tarieven dan voor het parkeren in een parkeergarage. De prijsverschillen variëren daarbij van € 0,10 tot € 0,90. Een vergelijking van parkeertarieven op straat is daardoor minder zinvol.

De parkeertarieven in Groningen liggen op een gemiddeld niveau.

Figuur 4.6: Parkeertarief parkeergarages



#### 4.3 Uitwerking scenario's

Bij de beoordeling van de scenario's zijn de scenario's als volgt uitgewerkt:

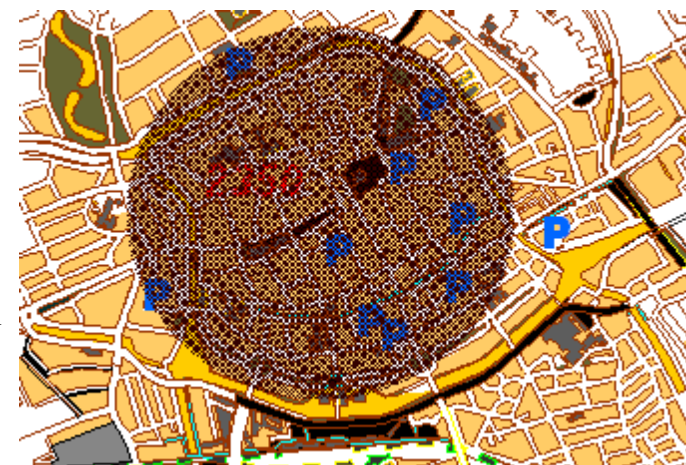
In *scenario I* wordt er van uitgegaan dat alle benodigde parkeercapaciteit voor bezoekers- en bewonersparkeren wordt aangeboden binnen de Diepenring. Uitzondering hierop vormen de meest recente parkeergarages in de schil: Westerhaven (800 pp), Ossenmarkt (380 pp) en Damsterdiep (600 pp). Deze parkeergarages vervullen (mede) een rol als parkeervoorziening voor binnenstadsbezoekers die daar verhoudingsgewijs langer verblijven, daarnaast worden deze garages, m.n. Westerhaven, ook gebruikt voor de daarbij gelegen voorzieningen.

Voor de parkeergarages in het Ciboga-gebied (Circus, Ciboga) wordt geen substantiële bijdrage in het opvangen van de parkeervraag voor bezoekers van de binnenstad voorzien. Gezien de loopafstand tot het kernwinkelgebied, en de beschikbaarheid van parkeervoorzieningen in de binnenstad, wordt de concurrentiepositie ten opzichte van alternatieve locaties voor bezoekersparkeren nadelig.

Voor de parkeerplaatsen langs de Diepenring wordt uitgegaan van een halvering van de capaciteit (opschoning)

De parkeercapaciteit voor openbaar parkeren binnen de Diepenring zal fors moeten worden uitgebreid. De benodigde parkeercapaciteit voor bezoekersparkeren wordt voor dit gebied geraamd op 5500 parkeerplaatsen. Daarvan kan in de parkeergarages in de schil op de piekmomenten naar verwachting circa 1000 worden opgevangen. Om de overige parkeervraag voor bezoekersparkeren op te vangen moet gebruik worden gemaakt van:

1. bestaande parkeergarages: Bios (75 parkeerplaatsen), City-Zuid (225 pp), Rademarkt (370 pp), Provinciehuis (150 pp, beschikbaar op koopavonden en zaterdagen) en de Nieuwe Markt (circa 300 pp) ter vervanging van de Naber-garage. Ook de parkeergarage Centrum (400 pp) zal voor bezoekersparkeren beschikbaar moeten blijven, evenals de Casino-parkeergarage (225 pp). Totaal 1745 parkeerplaatsen.
2. Openbaar straatparkeren: In totaal zijn op dit moment ruim 900 parkeerplaatsen op maaiveld beschikbaar. Deze parkeerplaatsen worden mede gebruikt door vergunninghouders (bewoners), zodat effectief voor bezoekersparkeren op piekmomenten (koopavond, zaterdag) naar verwachting niet meer dan 300 parkeerplaatsen beschikbaar zijn.
3. Nieuw te realiseren parkeervoorzieningen: Om aan de parkeervraag te kunnen voldoen zullen een of meer parkeervoorzieningen moeten worden gecreëerd met een totale capaciteit van circa 2350 parkeerplaatsen. Daarbij moet worden gedacht aan gebouwde parkeervoorzieningen (parkeergarage), naar verwachting ondergronds.
4. Ook voor bewonersparkeren (buurtstallingen) zullen aanvullende voorzieningen moeten worden aangelegd.



In scenario I wordt er van uitgegaan dat op termijn P+R-oplossingen slechts een bescheiden rol zullen spelen in de opvang van bezoekersparkeren. Voor woon-werkverkeer zullen zij wel een toenemend belang krijgen.

*Scenario II* legt het accent op parkeren in de schil. Belangrijke parkeerlocaties daarin zijn de bestaande parkeerlocaties Westerhaven (800 pp), Oosterpoort (380 pp), Ossenmarkt (380 pp) en Damsterdiep (600 pp). Ook de parkeergarages in het Ciboga-gebied (Circus (300 pp) en Ciboga (500 openbare pp)) zullen nu, ondanks de grotere loopafstand tot het kernwinkelgebied moeten worden ingezet als binnenstadsparkercapaciteit.

In dit scenario wordt er van uitgegaan dat opschoning van de parkeerplaatsen langs de Diepenring achterwege blijft, de volledige capaciteit van 210 parkeerplaatsen blijft gehandhaafd.

Daarnaast zal nog een groot aantal nieuwe gebouwde parkeerplaatsen worden gecreëerd, naar schatting ruim 1300.

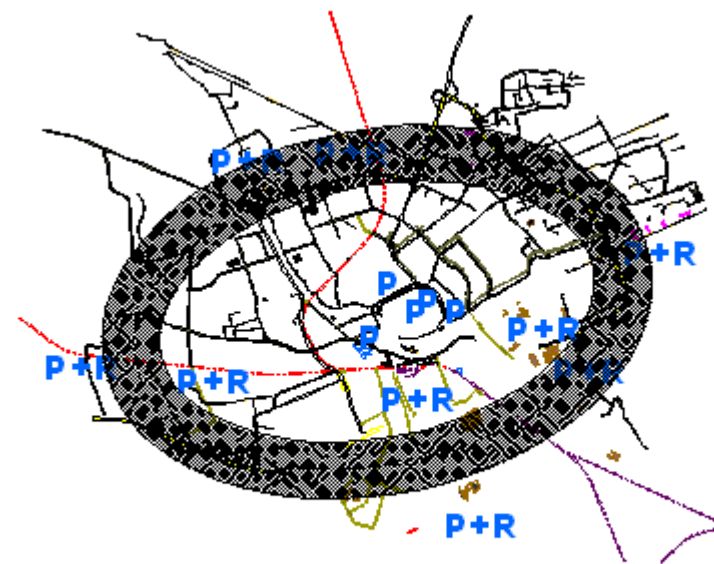
In de binnenstad, binnen de Diepenring, blijft maar een beperkte park bezoekersparkeren beschikbaar. Er wordt van uitgegaan dat alleen de Markt (300 pp), Provinciehuis (150 pp, alleen op koopavond en zater eventueel Rademarkt (370 pp) een openbare functie blijven vervullen parkeergarages in de binnenstad krijgen een functies voor bewoners-/ vergunninghoudersparkeren, of voor specifieke doelgroepen (bioscoo Voor kortparkeren blijven ook parkeerplaatsen op maaiveld beschikbaar al aangegeven wordt de effectieve capaciteit op piekmomenten daarv

Ook in scenario II wordt er van uitgegaan dat op termijn P+R-oplossi bezoekersparkeren. Voor woon-werkverkeer zullen zij wel een toener

In *scenario III* wordt primair ingezet op de P+R-oplossing. Daarvoor zijn thans reeds de lokaties Peizerweg, Zaanstraat, Sontweg en Kardinge beschikbaar. Er bestaan gedachten daaraan voorzieningen toe te voegen op de lokaties Haren, Hoogkerk, Europapark, Zernike en Driebond-Oost. In dit scenario wordt ervan uitgegaan dat al deze lokaties worden gerealiseerd, en daarbij een zodanige omvang krijgen dat het overgrote deel van de parkeervraag voor bezoekersparkeren voor binnenstad en schil hier kan worden opgevangen.

In de binnenstad, binnen de Diepenring, blijft maar een beperkte parkeer parkeergarages Nieuwe Markt (300 pp) en Provinciehuis (150 pp, alleen parkeergarages in de binnenstad krijgen een functies voor bewoners-/ ve (bioscoop, casino).

Voor kortparkeren blijven ook parkeerplaatsen op maaiveld beschikbaar geraamde effectieve capaciteit op piekmomenten van 300 parkeerplaats Ook in de schil blijven enkele parkeervoorzieningen beschikbaar; de par Westerhaven (800 pp), Ossenmarkt (380 pp) en Damsterdiep (600 pp). I parkeergarages hebben een gecombineerde functie binnenstadsbezoekers van functies in de omgeving (winkels Westerhaven, universiteit, winkels





Damsterdiep en omgeving). Ook op de parkeergarages in het Ciboga-gebied (Circus, Ciboga; 800 pp) zal een grote parkeerdruk ontstaan door binnenstadsbezoekers die geen gebruik (willen) maken van de P+R-voorzieningen.

In scenario III wordt er van uitgegaan dat er geen openbaar maaiveldparkeren in de schil meer beschikbaar zal zijn.

De totale benodigde capaciteit op de P+R-voorzieningen zal aanzienlijk zijn, mede omdat deze voorzieningen naast het gebruik als bezoekersparkeren voor de binnenstad ook voor woon-werkverkeer aantrekkelijke parkeerlocaties zullen vormen.

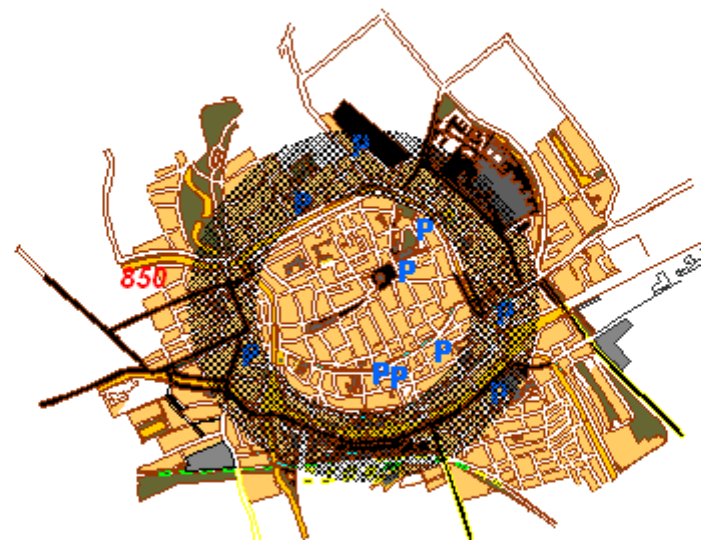
In *scenario IV*, de mix-variant, wordt ervan uitgegaan dat bestaande parkeervoorzieningen in de binnenstad in beperkte mate beschikbaar blijven voor openbaar bezoekers-parkeren. Parkeergarages die hiervoor beschikbaar blijven zijn Bios (75 parkeerplaatsen), City-Zuid (225 pp), Rademarkt (370 pp) en Nieuwe Markt (circa 300 pp). Er wordt van uitgegaan dat de parkeergarage van het Provinciehuis (150 pp) op koopavonden en zaterdagen beschikbaar blijft voor openbaar bezoekersparkeren. Voorzien wordt dat de Casino-parkeergarage uitsluitend ter beschikking komt van bezoekers van het casino, waarmee deze wordt onttrokken aan het openbaar parkeren. Daar staat tegenover dat ook dat deel van de casino-bezoekers geen deel meer uitmaakt van de parkeervraag naar openbare parkeerruimte. Ook de parkeergarage Centrum is in dit scenario geen openbare parkeervoorziening meer. Er is van uitgegaan dat deze capaciteit (400 pp) is toegevoegd aan het areaal van buurtstallingen.

Voor kortparkeren wordt er van uitgegaan dat in de binnenstad van de bestaande ruim 900 parkeerplaatsen op maaiveld in dit scenario circa 600 resteren.

In de schil functioneren de openbare parkeergarages Westerhaven (800 pp), Ossenmarkt (380 pp), Ciboga (500 pp), Oosterpoort (380 pp) en Damsterdiep (600 pp) ten behoeve van de binnenstad. Het parkeren in de schil kan ook een alternatieve parkeerlocatie voor binnenstadsbezoekers, tekorten in de parkeerbalans (geraamd worden opgevangen).

P+R-oplossingen worden gezien als aanvulling op het bezoekersparkeren in de schil. De parkeervraag kan hier worden opgevangen. Daarvoor zijn thans reeds de locaties beschikbaar. Er bestaan gedachten daaraan voorzieningen toe te voegen op Hoogkerk, Europapark, Zernike en Driebond-Oost. De omvang van deze locaties in de schil variant beperkter blijven dan in scenario III.

Tabel 4.1 geeft een samenvattend overzicht van de verdeling van de parkeervraag in de verschillende scenario's.



Tabel 4.1: De scenario's in vogelvlucht

		huidig	scenario I	scenario II	scenario III	scenario IV
Binnenstad	Parkeergarages bestaand (in de scenario's is beschreven welke garages deel uitmaken van openbare parkeercapaciteit)	1675	1745	820	450	1120
	straten en terreinen	910	2350	910	910	600
	Parkeercapaciteit nieuw te realiseren*		2350			
Schil	Parkeergarages bestaand	1860	1180	1860	1180	1560
	Parkeergarages nieuw, in voorbereiding (Damsterdiep, Ciboga)		600	1100	600	1100
	Parkeergarages nieuw, nog te realiseren*			1300		850
	straten en terreinen	460	100	210	0	100
P+R	bestaand	1900	1900	1900	1900	1900
	nieuw te realiseren (gepland)				5000	1000
TOTAAL	centrum	5115	6810	6120	3040	5030
	P+R	1900	1900	1900	6900	2900

\*) De nieuw te realiseren capaciteit is een saldo van de toenemende vraag en vervanging door functieverandering/ opheffen van bestaande capaciteit.



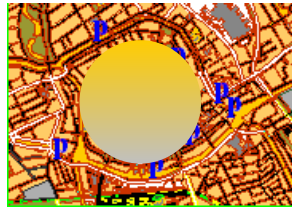
#### 4.4 discussiekader

De consequenties van de vier scenario's worden gepresenteerd in matrixvorm. Per element worden de vier scenario's naast elkaar gezet. Gezien de doelstelling van dit rapport (aanzet geven tot discussie) worden geen conclusies getrokken. Wel worden de achtergronden en overwegingen van de kort geformuleerde consequenties vermeld.

Reikwijdte scenario's schematisch voorgesteld

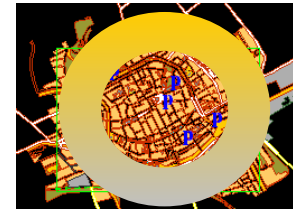
##### I (binnenstad)

Parkeercapaciteit voornamelijk in de binnenstad



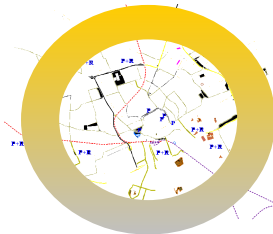
##### II (schil)

Parkeercapaciteit voornamelijk in de schil



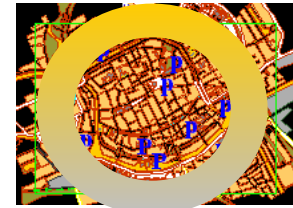
##### III (transferia)

Inzet op transferia



##### IV (mix)

Capaciteit in binnenstad, schil en transferia, accent op schil



## Effect op ruimtelijke structuur

<b>I</b> <b>Parkeercapaciteit</b> <b>in de binnenstad</b>	<b>II</b> <b>Parkeren</b> <b>opvangen in de schil</b>	<b>III</b> <b>Combinatie</b> <b>met transferia</b>	<b>IV</b> <b>MIX</b>
<p>parkeerfunctie legt sterke druk op de ruimtelijke en functionele structuren in de binnenstad.</p> <p>Kernwinkelapparaat profiteert van de parkeervoorzieningen; overige bedrijvigheid veel minder door focus van de bezoeker op zijn hoofdbestemming (het kwa)</p> <p>Beperkingen op bouw van andere functies zijn niet ondenkbeeldig door ruimtebeslag van parkeeraccommodaties.</p> <p>Verkeersstromen in de binnenstad zullen op plaatsen het verblijfsklimaat aantasten.</p>	<p>Binnenstad wordt ingepakt in een schil die wordt gedomineerd door parkeerlocaties (-gebouwen).</p> <p>De binnenstad komt daardoor mogelijk te veel in een ‘eilandpositie’ in de stad</p> <p>Positief effect van parkeervoorzieningen op de ruimtelijke structuur wordt meer gespreid. Niet alleen het kernwinkelapparaat profiteert van de parkeervoorzieningen, maar ook de aanloopstraten die vanaf de parkeerlocaties lopen naar de kern van de stad.</p>	<p>Transferia voor veel binnenstadsbezoekers niet aantrekkelijk alternatief</p> <p>Concurrentiepositie van de binnenstad komt onder druk, wat kan leiden tot vermindering van het bezoek, en wegvallen van draagvlak onder (bestaande) functies en voorzieningen.</p> <p>Ontstaan van nieuwe concentraties van bedrijvigheid op ongeplande (ongewenste) locaties; interne samenhang van functies in gevaar.</p>	<p>Bezoeker heeft de keus tussen parkeren vlak bij de bestemming (duur), op iets grotere loopafstand (gematigd tarief) of gebruik maken van P+R.</p> <p>Met name de parkeerlocaties in de schil bepalen welke aanloopstraten succesvol kunnen zijn en welke niet.</p> <p>P+R als aanvullende voorziening trekt extra klantenpotentieel; draagvlak voor voorzieningen neemt daardoor toe.</p>

Gezien de aantallen parkeerplaatsen die zullen moeten worden toegevoegd in scenario I zullen in de binnenstad een aantal parkeergarages moeten worden toegevoegd, boven de nu al aanwezige. Het vinden van de fysieke ruimte daarvoor, zelfs wanneer alle plaatsen ondergronds worden gerealiseerd, zal een lastige ruimtelijke opgave blijken. Datzelfde geldt, zij het in iets mindere mate voor scenario II.

Scenario III zet sterk in op P+R-oplossingen als middel om de parkeerdruk in de binnenstad op te vangen. Uit verschillende onderzoeken, o.a. in Groningen, is gebleken dat deze oplossingen voor een beperkt deel van de binnenstadsbezoekers uitstekende parkeeroplossingen zijn, en zelfs extra bezoekers kunnen aantrekken. De grote meerderheid echter zal niet bereid zijn soortgelijke oplossingen te gebruiken, waardoor de ruimtelijke structuur/ economische vitaliteit van de stad onder druk komt te staan. Dit gegeven bepaalt in sterke mate de beoordeling van dit scenario. Parkeerlocaties op afstand blijken in de praktijk polen voor ontwikkeling van nieuwe bedrijvenconcentraties te vormen. Om deze ontwikkelingen te beheersen is een strakke regie op de ruimtelijke ordening (toets bestemmingsplannen) van belang.

Scenario IV sluit goed aan bij de praktijk die in vele vergelijkbare steden wordt gevolgd waarbij het parkeerbeleid inzet op een geleiding van parkeercapaciteit, met een accent van het aanbod in de randen van de binnenstad en in de directe schil daaromheen, ter ondersteuning van het functioneren van het centrumgebied.

Overzicht van redenen om eventueel vaker gebruik te maken van P+Bus:

Geen, zou nooit gebruik maken van P+Bus	43%
Als er onvoldoende parkeerruimte bij de binnenstad zou zijn	26%
Verkeerscongestie op wegen naar de binnenstad	6%
Bij prijsverhoging parkeren binnenstad	5%
Als P+Bus even snel zou zijn	5%

*Stienstra: Parkeerbilans Groningen 1997*

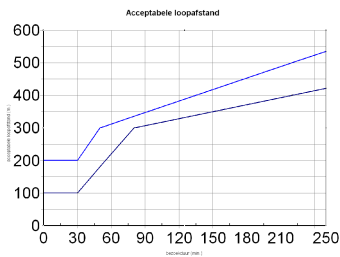
## Effect op functioneren bedrijven

<b>I</b> <b>Parkeercapaciteit</b> <b>in de binnenstad</b>	<b>II</b> <b>Parkeren</b> <b>opvangen in de schil</b>	<b>III</b> <b>Combinatie</b> <b>met transferia</b>	<b>IV</b> <b>MIX</b>
<p>komt vooral ten goede aan kernwinkelapparaat; parkeervoorzieningen sluiten direct aan bij voorzieningenstructuur.</p> <p>Bedrijven rondom parkeerlocaties (straal van 200-300 m) profiteren mee van parkeervoorziening.</p> <p>Aanloopstraten, voorzover gelegen vóór een parkeervoorziening (bronzpunt), weinig positief effect</p>	<p>Kernwinkelapparaat van Groningen is sterk genoeg om de wat grotere loopafstand bij parkeren in de schil aan te kunnen</p> <p>Mogelijkheden voor ontwikkeling kleinschalige bedrijvigheid in de schil</p> <p>Aanloopstraten, waarvoor parkeervoorzieningen als bronzpunt functioneren, krijgen meer traffic/ omzetmogelijkheden</p>	<p>Transferia trekken (in beperkte mate) extra klanten voor de binnenstad (vermijden verkeers-/ parkeerdrukke).</p> <p>Veel centrumbezoekers zien transferia echter niet als gelijkwaardig alternatief voor parkeervoorzieningen op loopafstand van het centrum (verschuiving koopstromen)</p> <p>Ongunstig voor aanloopstraten</p> <p>Enig negatief effect op kernwinkelapparaat.</p> <p>Bedrijven rondom parkeerlocaties (straal van 200-300 m) profiteren mee van transferium (bedrijfsontwikkeling op afstand van centrum).</p>	<p>Kernwinkelapparaat van Groningen is sterk genoeg om de wat grotere loopafstand bij parkeren in de schil aan te kunnen</p> <p>Aanloopstraten, waarvoor parkeervoorzieningen als bronzpunt functioneren, krijgen meer traffic/ omzetmogelijkheden</p> <p>Transferia trekken (in beperkte mate) extra klanten voor de binnenstad (vermijden verkeers-/ parkeerdrukke).</p>

De situering van parkeervoorzieningen blijkt in de praktijk van invloed te zijn op het al dan niet goed functioneren van m.n. aanloopstraten. De parkeervoorzieningen functioneren als bronpunt van loopstromen naar de hoofdbestemming (het kernwinkelgebied). Verlegging van loopstromen heeft wel invloed op het functioneren/ het draagvlak van aanloopstraten. Voor het kernwinkelgebied is een dergelijk effect nauwelijks waarneembaar.

Een cruciaal gegeven voor het effect van parkeervoorzieningen op het functioneren van bedrijven is (naast het bieden van voldoende parkeercapaciteit) de lokatiekeuze van de parkeervoorzieningen. Doorslaggevend daarbij is de acceptabele loopafstand. Uit empirisch onderzoek is gebleken dat er een sterke relatie bestaat tussen de afstand die een parkeerder bereid is te lopen van zijn parkeerplaats naar zijn bestemming en zijn bezoekduur. Naarmate de bezoekduur aan het centrum groter is is de parkeerder ook bereid een grotere loopafstand te accepteren. De maximaal geaccepteerde loopafstand is echter wel begrensd en zal in Groningen naar verwachting maximaal ca 300 m. bedragen. Bij korter verblijf is ook de geaccepteerde loopafstand korter.

Het verband tussen acceptabele loopafstand en bezoekduur



Daarbij moet nog rekening worden gehouden met de aard van het bezoekgedrag. Bij recreatief winkelen beschouwt de parkeerder het kernwinkelgebied als totaal als zijn bestemming, en worden loopafstanden dan ook ervaren als afstand tussen de parkeerplaats en de rand van het als kernwinkelgebied ervaren gebied. Bij gerichte aankopen en boodschappen doen daarentegen wordt de loopafstand gerekend vanaf de parkeerplaats tot de te bezoeken winkel. In bijgaande figuur zijn voor het kernwinkelapparaat van Groningen de contouren van het gebied binnen resp. 100, 200 en 300 m. loopafstand uitgezet. In het schilgebied ontstaan 'bruggenhoofden' met lokaties binnen acceptabele loopafstand tot het kernwinkelgebied.



### Effect op concurrentiepositie binnenstad t.o.v. winkels elders in de stad

<b>I</b> <b>Parkeercapaciteit</b> <b>in de binnenstad</b>	<b>II</b> <b>Parkeren</b> <b>opvangen in de schil</b>	<b>III</b> <b>Combinatie</b> <b>met transferia</b>	<b>IV</b> <b>MIX</b>
Mits voldoende capaciteit geen effect	Mits voldoende capaciteit geen effect	Verschuiving koopkracht van binnenstad naar stadsdeelcentra te verwachten	Mits voldoende capaciteit geen effect

### Effect op concurrentiepositie binnenstad t.o.v. regio

<b>I</b> <b>Parkeercapaciteit</b> <b>in de binnenstad</b>	<b>II</b> <b>Parkeren</b> <b>opvangen in de schil</b>	<b>III</b> <b>Combinatie</b> <b>met transferia</b>	<b>IV</b> <b>MIX</b>
Mits voldoende capaciteit geen effect	Mits voldoende capaciteit geen effect	Verschuiving koopkracht van binnenstad naar kleinere regionale centra te verwachten	Mits voldoende capaciteit geen effect

Er is een landelijke tendens te bespeuren dat gedurende de laatste decennia de positie van stadsdeelcentra (Paddepoel) ten opzichte van binnensteden versterkt is. Het gaat daarbij dan met name om de positie van de detailhandel. Qua winkelaanbod hebben stadsdeelcentra veel te bieden, op het terrein van kwaliteit/ variëteit van het aanbod, gezelligheid, kwaliteit van de openbare ruimte en ondersteunend horeca-aanbod is de positie van binnensteden nog altijd zeer sterk.

De parkeersituatie in binnensteden heeft bijgedragen aan de versterking van de positie van de stadsdeelcentra; door een problematische parkeersituatie in de binnenstad kan een verschuiving tot 3% van de koopkracht optreden van binnenstad naar stadsdeelcentra.

Doorslaggevend daarbij is het parkeeraanbod (de parkeercapaciteit). Andere factoren, zoals bijvoorbeeld prijs van het parkeren, zijn minder van belang (zie kader Knooppunt Arnhem- Nijmegen). In regio's zoals Den Haag, Rotterdam (Alexandrium) en Amsterdam (zuid-oost, Arena Plaza) zijn soortgelijke ervaringen opgedaan.

Primair staat dat het parkeerbeleid er op gericht moet zijn een adequaat aantal parkeerplaatsen aan te bieden. Wanneer sterk wordt ingezet op transferia (scenario III) zijn effecten op de concurrentiepositie te verwachten: Stadgers zullen gebruik van transferia niet als alternatief zien, en vaker uitwijken naar stadsdeel- en wijkwinkelcentra, en veel regiobezoekers (de primaire doelgroep voor transferia) zullen transferia niet zien als een gelijkwaardig alternatief, en uitwijken naar andere regionaal verzorgende binnensteden (Assen, Emmen, Drachten, enz.)

In de regio Knooppunt Arnhem-Nijmegen (Stec, 1998) is onderzocht in welke mate de parkeersituatie in de binnensteden van Arnhem en Nijmegen heeft geleid tot verschuivingen in koopstromen. Geconcludeerd werd dat de parkeersituatie in de binnensteden daar leidt tot omzetverlies. Een tekort aan parkeercapaciteit is daarbij van meer belang dan de hoogte van het parkeertarief. Naast verschuivingen in de keuze van vervoerwijze treden vooral ook verschuivingen in winkelbestemming op. Vooral de stadsdeelcentra in Arnhem en Nijmegen profiteren van deze effecten, de parkeerproblematiek in de binnensteden leidt tot een omzetsijging van circa 3% in de stadsdeelcentra. Wanneer ook in de stadsdeelcentra parkeerregulering zou worden ingevoerd is een zekere verschuiving terug naar de binnenstad te verwachten, naast een verdere

## Effect op centrumbezoek

<b>I</b> <b>Parkeercapaciteit</b> <b>in de binnenstad</b>	<b>II</b> <b>Parkeren</b> <b>opvangen in de schil</b>	<b>III</b> <b>Combinatie</b> <b>met transferia</b>	<b>IV</b> <b>MIX</b>
<p>Geen effect op recreatief centrumbezoek</p> <p>Geen effect op doelgericht centrumbezoek</p>	<p>Geen effect op recreatief centrumbezoek</p> <p>Mogelijk iets minder doelgericht centrumbezoek</p> <p>Gemiddelde bezoekduur neemt daardoor iets toe</p>	<p>Enige daling recreatief centrumbezoek</p> <p>Geen effect op doelgericht centrumbezoek (er van uitgaande dat voldoende kortparkeermogelijkheden in de binnenstad blijven bestaan)</p> <p>Gemiddelde bezoekduur neemt daardoor iets af</p>	<p>Gelijkblijvend of iets stijgend aantal (recreatief) centrumbezoekers</p> <p>Geen effect op doelgericht centrumbezoek</p> <p>Gemiddelde bezoekduur neemt daardoor iets toe</p>

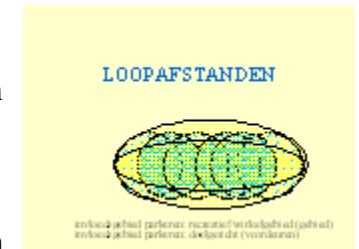


In iedere binnenstad -tot aan de grootste bovenregionaal verzorgende centra toe- treft men een combinatie van recreatief winkelende bezoekers (fun-shopping) en doelgerichte bezoekers (run-shopping) aan. De laatstgenoemde categorie kan nog verder worden onderscheiden in bezoekers die doelgericht overwegend levensmiddelen aankopen (boodschappen doen) en de bezoekers die doelgerichte non-food aankopen doen (veelal convenience-aankopen). Qua parkeer- en bezoekgedrag is vooral het eerste onderscheid van belang.

Recreatief winkelende bezoekers verblijven over het algemeen langere tijd, een uur of meer, in het winkelgebied, combineren hun winkelbezoek niet zelden met bezoek aan de horeca, en zien het kernwinkelapparaat als totaliteit als hun bestemming. Deze groep bezoekers heeft een grotere acceptabele loopafstand, en zoekt een parkeerlocatie die aansluit bij de rechtstreekse route naar de binnenstad. Een deel van de recreatief winkelende bezoekers zal daarbij de keuze voor een P+R-locatie willen overwegen, anderen hebben er veel (tijd en parkeertarief) voor over om met de auto tot nabij het winkelapparaat te kunnen komen.

Doelgerichte bezoekers verblijven veel korter in het gebied, bezoeken slechts een of enkele winkels, en combineren hun bezoek zelden met andere functies. De automobilisten onder hen zoeken een parkeerlocatie op korte afstand van de bestemming, in dit geval een specifieke winkel. Zij rijden zondig rond de binnenstad om zo dicht mogelijk bij de bestemming te kunnen komen. Omdat de bezoekduur kort is is ook de acceptabele loopafstand van parkeerplaats tot bestemming geringer. Doelgerichte bezoekers maken in sterkere mate gebruik van parkeerplaatsen langs straten en op terreinen, en veel minder van parkeergarages.

Het invloedsgebied voor parkeren voor doelgerichte bezoekers is veel minder uitgestrekt dan voor recreatief winkelende bezoekers.



Door de verschillen in bezoek- en parkeergedrag zullen de beide doelgroepen verschillende reageren op de verschillende scenario's. Parkeerterreinen, parkeergarages en P+Bus-voorzieningen vervullen daarin ieder hun eigen rol (bronnen o.m. onderzoek Groningen 1997) :

- **Parkeerterrein:** parkeervoorziening voor de doelgerichte bezoeker, die relatief kort de binnenstad bezoekt om daar een boodschap te doen, en op korte afstand van zijn bestemming wil parkeren. Prijs van het parkeren is niet doorslaggevend, de parkeerhandeling en het bereiken van de parkeerlocatie mag niet te veel tijd kosten.
- **Parkeergarage:** parkeervoorziening voor de bezoeker die komt winkelen (recreatief). De bezoeker is bereid een hogere prijs te betalen voor een parkeerplaats op acceptabele loopafstand van het kernwinkelapparaat en heeft er de nodige tijd voor over deze parkeerplaats te vinden. De keuze voor een lokatie wordt vooral bepaald door de richting waarmee de stad wordt genaderd.
- **P+R:** parkeervoorziening voor de bezoeker die komt winkelen (recreatief), en die geen hoge kosten voor het parkeren over heeft, of die de verkeers- en parkeerdruk van de binnenstad wil mijden. Gemak is een belangrijke factor, de P+Bus-voorziening moet naadloos aansluiten op de aanrijroute naar de binnenstad.

## Effect op belasting infrastructuur

<b>I</b> <b>Parkeercapaciteit</b> <b>in de binnenstad</b>	<b>II</b> <b>Parkeren</b> <b>opvangen in de schil</b>	<b>III</b> <b>Combinatie</b> <b>met transferia</b>	<b>IV</b> <b>MIX</b>
<p>Toenemende belasting op hoofdwegen naar de binnenstad en op de infrastructuur in de binnenstad.</p> <p>Verhoogde kans op congestie op aanvoerwegen (hoofd-routes) naar de binnenstad</p> <p>Op piekmomenten, en in de binnenstad mogelijk frequenter, congestie</p> <p>Zoekverkeer belast infrastructuur binnenstad</p>	<p>Toenemende belasting op hoofdwegen naar de binnenstad (radialen).</p> <p>Op piekmomenten verhoogde kans op congestie.</p> <p>Eventueel zoekverkeer blijft buiten de binnenstad.</p>	<p>Verkeersdruk blijft meer buiten de stadsgrenzen.</p> <p>In de omgeving van transferia wel meer verkeersbewegingen (voldoende capaciteit)</p>	<p>Spreiding van de verkeersdruk</p> <p>Toenemende belasting op hoofdwegen naar de binnenstad, maar minder dan in I en II (deel wordt afgevangen door P+R).</p> <p>Zoekverkeer mogelijk in binnenstad en in de schil.</p>

Effecten op infrastructuur op detailniveau zijn sterk afhankelijk van feitelijke lokalisering van parkeerlocaties.

In de huidige situatie is de verkeersinfrastructuur van Groningen al zwaar belast. Vooral in het zuidoostelijk deel van de stad is de beschikbare infrastructuur al nauwelijks toereikend om de verwachte verkeersstromen af te wikkelen (zie discussies rond de bouw van de Berlagebrug). Het aantal verkeersbewegingen per auto, samenhangend met de bezoekersstromen naar de binnenstad wordt in het rekenmodel geraamd op ruim 40.000 op een zaterdag (stad in + uit), en tot 30.000 op een werkdag. Naarmate dit verkeer dichterbij of in de binnenstad komt neemt de intensiteit op de wegeninfrastructuur toe. Zeker wanneer de parkeercapaciteit overwegend in de binnenstad wordt gerealiseerd (scenario I) zullen grote knelpunten kunnen ontstaan op de toeleidingswegen naar de parkeervoorzieningen.

Een groot deel van verkeer in stadscentra bestaat uit verkeer dat op zoek is naar een parkeerplaats. Verschillende onderzoeken geven percentages van zo'n 30% zoekverkeer in centra, waarbij de gemiddelde tijd die wordt besteed aan het vinden van een parkeerplaats ongeveer 8 minuten bedraagt. Dat leidt tot zeer veel voertuigkilometers in zo'n plaats; in Westwood Village (LA) geschat op 1 ½ miljoen voertuigkilometers per jaar. Uit het onderzoek bleek ook dat zoekverkeer gaat ontstaan bij bezettingsgraden van 85% en meer. (Donald Shoup, 2004)

Percentage zoekverkeer in centrumgebieden in de twintigste eeuw		
plaats	jaar	% zoekverkeer
Detroit	1927	19-34%
New Haven	1960	17%
Freiburg	1977	74%
Cambridge	1985	30%
New York	1993	8%
Gemiddeld		30%

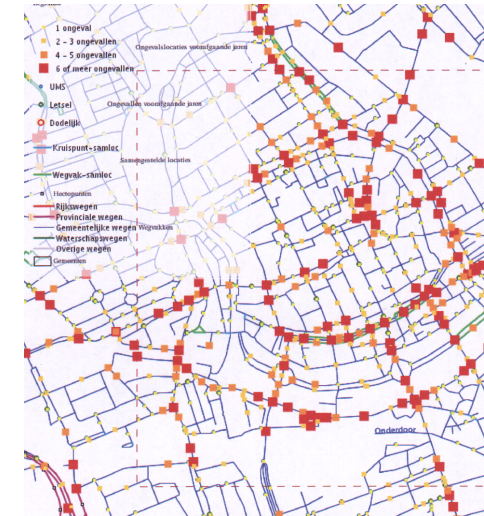
## Effect op leefbaarheid/ woonomgeving

<b>I</b> <b>Parkeercapaciteit</b> <b>in de binnenstad</b>	<b>II</b> <b>Parkeren</b> <b>opvangen in de schil</b>	<b>III</b> <b>Combinatie</b> <b>met transferia</b>	<b>IV</b> <b>MIX</b>
<p>negatief, m.n. in de binnenstad</p> <p>Concentratie van verkeer (geluid, luchtkwaliteit, visuele hinder, verkeersveiligheid)</p>	<p>Beperkt negatief effect, m.n. langs hoofdwegenstructuur in de stad neemt verkeersintensiteit toe t.o.v. huidige situatie.</p> <p>Omgevingskwaliteit in de binnenstad verbetert t.o.v. huidige situatie.</p>	<p>Positief voor leefbaarheid/ woonomgeving in de stad.</p> <p>Omgeving van transferia iets negatief.</p>	<p>Gering negatief effect, m.n. langs hoofdwegenstructuur in de stad neemt verkeersintensiteit toe t.o.v. huidige situatie.</p> <p>Omgevingskwaliteit in de binnenstad verbetert iets t.o.v. huidige situatie.</p>

Er bestaat een direct verband tussen de verkeersintensiteit in een gebied en de effecten op de kwaliteit van de leef- en verblijfsomgeving. Aspecten als geluidhinder, oversteekbaarheid, verkeersveiligheid, emissies/ milieuhinder worden negatiever beïnvloed naarmate de verkeersintensiteit, en in een stedelijke omgeving daarmee ook de complexiteit van de verkeerssituatie, toeneemt. Dit is bijvoorbeeld goed te zien aan de spreiding van de verkeersongevallenlocaties in de binnenstad.

De vergelijking op de effecten voor leefbaarheid/ woonomgeving hangt dan ook nauw samen met de hiervoor beschouwde effecten op de belasting van de infrastructuur.

*Verkeersongevallen 2001-2004*



## Effect op vervoerwijzekeuze

<b>I</b> <b>Parkeercapaciteit</b> <b>in de binnenstad</b>	<b>II</b> <b>Parkeren</b> <b>opvangen in de schil</b>	<b>III</b> <b>Combinatie</b> <b>met transferia</b>	<b>IV</b> <b>MIX</b>
gering	gering	verschuiving naar fiets/OV	gering

Effecten op vervoerwijzekeuze zullen ontstaan wanneer de parkeersituatie als ontoereikend wordt ervaren. Uitgangspunt van de scenario's is dat de parkeersituatie qua capaciteit tegemoet komt aan de eisen die daaraan gesteld kunnen worden in het kader van een groei van de binnenstedelijke functie. Voor I, II en IV zal dat -binnen de gestelde denkkaders- kunnen worden gerealiseerd. Scenario III is wat dat betreft meer risicovol; niet iedere doelgroep kan daarin wellicht voldoende aan zijn trekken komen. Deze (potentiële) bezoekers zullen zich dan heroriënteren in hun keuzeproces, wat kan resulteren in een keuze voor andere aankoopplaatsen (zie eerder), danwel een andere vervoerwijze (lokaal vooral de fiets, regiobezoek openbaar vervoer).

Ervaring leert dat keuze voor een andere aankoopplaats daarbij over het algemeen meer voorkomt dan keuze voor een andere vervoerwijze.

Bij onderzoeken in *Zuid-Limburg* (D&P, 1995; Mu-consult, 1997) bleek dat de keuze van de consument voor een winkelbestemming primair wordt bepaald door de grootte van het winkelgebied en de afstand tot dat winkelgebied. Geconcludeerd werd dat primaire centra weinig werden beïnvloed door parkeermaatregelen, dat secundaire centra wat dat betreft kwetsbaarder zijn (meer centra van vergelijkbare kwaliteit in de nabijheid), en dat de invloed in boodschappencentra juist weer zeer gering is.

Een belangrijke conclusie is dat Parkeermaatregelen leiden tot heroverweging van (in deze volgorde):

- 1<sup>e</sup>: parkeerlocatie
- 2<sup>e</sup>: winkelbestemming
- 3<sup>e</sup>: vervoerwijze

De consument zal dus normaliter in eerste instantie proberen zijn vaste gedrag wat betreft aankoopplaats en vervoerwijze te handhaven. Als dat niet (op een aanvaardbare wijze) mogelijk blijkt zal de consument eerder uitwijken naar een andere aankoopplaats (wat leidt tot economische effecten), dan dat hij een andere vervoerwijze kiest.

In Zuid-Limburg werd geconcludeerd dat een vermindering van de parkeerkwaliteit met 10% in een winkelgebied leidt tot 1% minder bezoekers per auto, waarvan 0,7 à 0,8% kiest voor een andere bestemming en 0,2 à 0,3% voor een andere vervoerwijze.

## Effect op gebruik parkeervoorzieningen

<b>I</b> <b>Parkeercapaciteit</b> <b>in de binnenstad</b>	<b>II</b> <b>Parkeren</b> <b>opvangen in de schil</b>	<b>III</b> <b>Combinatie</b> <b>met transferia</b>	<b>IV</b> <b>MIX</b>
Toenemend met groei bezoekersaantal binnenstad	Toenemend met groei bezoekersaantal binnenstad	Achterblijvend bij groei bezoekersaantal binnenstad, mogelijk dalend	Toenemend met groei bezoekersaantal binnenstad



Het uitgangspunt van de scenario's is dat de parkeercapaciteit die wordt aangeboden voldoende is om de (toenemende) parkeervraag op te kunnen vangen.

Voldoende parkeercapaciteit binnen acceptabele loopafstand is, zoals hiervoor bleek, doorslaggevend als het gaat om het bieden van adequate parkeervoorzieningen voor de bezoekers van de binnenstad.

In het voorgaande is gebleken dat daarbij verschillende doelgroepen worden onderscheiden (recreatief bezoek, doelgericht bezoek), die ieder op zich verschillende eisen stellen aan lokatie en loopafstand van de parkeervoorzieningen.

Scenario's I, II en IV zijn op een zodanige wijze te detailleren dat daarbij op een gedifferentieerde wijze kan worden voldaan aan de eisen van de verschillende groepen parkeerders.

Voor met name scenario II moet daarbij wel de kanttekening worden gemaakt dat bij de lokatie van parkeervoorzieningen in de schil zeer nadrukkelijk aandacht moet worden besteed aan de loopafstanden tot bestemmingen in de binnenstad. Onder dat voorbehoud kunnen ook in scenario II alle potentiële doelgroepen worden bediend.

In scenario I, II, en IV mag er dan ook van worden uitgegaan dat de groei van het gebruik van de parkeervoorzieningen gelijke tred zal houden met de groei van het aantal (auto-)bezoekers van de centrumvoorzieningen.

Scenario III zet sterk in op P+R als voornaamste vorm van parkeeraccommodatie voor centrumbezoekers. Hiermee zijn echter niet alle doelgroepen voldoende te bedienen. Dit zet een rem op de ontwikkeling van het bezoekersaantal van het centrum, van het functioneren van de centrumvoorzieningen, en van het gebruik van de parkeervoorzieningen.

..vraagt de automobilist wel om P en R terreinen? In Amsterdam staat zij/hij liever met het volle bewustzijn met gemak een half uur in de Bijenkorf-file, dan dat ie zich laat verleiden tot het gebruik van een P en R terrein aan de rand van de stad....De P en R terreinen voor binnensteden werken alleen als er absoluut geen alternatief in het centrum is. Alleen als er geen parkeerplaatsen zijn in het centrum, of als de stad zodanig is verstopt, dat er met de auto geen doorkomen aan is, of het parkeren is heel erg duur, dan heb je als automobilist weinig keus en overweeg je mogelijk een alternatief....

Het grote succes van [P en R terreinen in Engeland ] was volgens mij niet te danken aan de perfecte P en R terreinen, maar aan de slechte autobereikbaarheid van het centrum en het ontbreken van parkeergelegenheid in het centrum.

*René Meijer, Parkeer, oktober 2005*

## Effect op exploitatie parkeervoorzieningen

<b>I</b> <b>Parkeercapaciteit</b> <b>in de binnenstad</b>	<b>II</b> <b>Parkeren</b> <b>opvangen in de schil</b>	<b>III</b> <b>Combinatie</b> <b>met transferia</b>	<b>IV</b> <b>MIX</b>
<p>Naar verwachting zal veel van de toe te voegen capaciteit ondergronds moeten worden gerealiseerd (hogere bouwkosten, hoge kapitaalslasten, hogere exploitatiekosten)</p> <p>Toe te voegen capaciteit wordt vooral voor de piek gebouwd, de gemiddelde bezettingsgraad daalt.</p> <p>Rendabele exploitatie wordt een probleem</p>	<p>Hier kan mogelijk in bovengrondse parkeergarages worden gebouwd (lagere bouwkosten en exploitatiekosten, ook de opbrengsten zullen iets lager zijn)</p> <p>Rendabele exploitatie behoort tot de mogelijkheden</p>	<p>Overwegend maaiveldparkeren; investeringskosten in parkeervoorzieningen zijn in dit scenario het laagst.</p> <p>Ook de opbrengsten zullen (aanmerkelijk) lager zijn (minder parkeerders, lage tarieven)</p> <p>NB: ook de kosten van het aanvullend openbaar vervoer (materieel, personeel) behoren in de exploitatieopzet mee te worden genomen.</p> <p>Rendabele exploitatie dan twijfelachtig</p>	<p>Hier kan mogelijk in bovengrondse parkeergarages worden gebouwd (lagere bouwkosten en exploitatiekosten, ook de opbrengsten zullen iets lager zijn)</p> <p>Rendabele exploitatie behoort tot de mogelijkheden</p>

Een belangrijke factor die in de scenario's nog niet nader kan worden uitgewerkt is de verhouding tussen publieke en private exploitanten. Gemeentelijke exploitatie is gecompliceerder, een gemeente heeft meerdere taken dan alleen strikt exploiteren van parkeervoorzieningen (integraal mobiliteitsbeleid).

Een recente ontwikkeling is samenwerking tussen publieke en private partijen bij parkeerexploitatie (Maastricht, Eindhoven). Daarmee wordt beoogd het rendement van de parkeerexploitatie te optimaliseren. De situatie met twee private partijen, zoals in Groningen kan een complicerende factor zijn om desgewenst tot een eventuele samenwerking tussen publieke en private partijen te komen.

Kosten per parkeerplaats	
<i>Orde van grootte</i>	
maaiveld	€ 3.000-€ 5.000
Parkeergarage	
bovengronds	€ 15.000
ondergronds	v.a. € 25.000

### Publiek Private Samenwerking

Voordeel voor de gemeente:

- abonnementenverstrekking, inning parkeergelden, en beheer en onderhoud uitbesteed
- financiële zekerheid voor langere tijd
- behoud beleidsprimaat m.b.t. tarieven, openingstijden, niveau van dienstverlening
- krijgt beschikking over kennis en expertise private partij
- winstdeling uit exploitatieverbetering

Voordeel voor private partij:

- schaalvoordelen op het gebied van exploitatie en beheer
- langjarige overeenkomst
- toegang tot specialistische kennis bij de gemeente

Voordeel voor de automobilist:

- kwaliteitsverbetering parkeergarages

*Ontleend aan: 'Gemeente Eindhoven kiest PPS rond parkeergarages'; Vexpansie september 2005*

Naarmate een groter deel van de parkeercapaciteit ondergronds wordt gerealiseerd nemen de investeringskosten, en daarmee de kapitaalslasten toe. Ook de exploitatiekosten van ondergrondse parkeervoorzieningen zullen over het algemeen hoger zijn. Daar staat tegenover dat parkeergarages op de beste lokaties kunnen worden gerealiseerd, zodat lokaal gezien de hoogste parkeertariefzone kan worden toegepast, en daarmee ook aan de inkomstenkant een iets hoger resultaat kan worden geboekt.

De laatste jaren zijn op vele plaatsen de parkeertarieven opgetrokken; de indruk bestaat dat op veel plaatsen in Nederland de haalbare bovengrens voor parkeertarieven in zicht komt. Tariefaanpassingen om een positief exploitatieresultaat te waarborgen kunnen dan ook maar in beperkte mate worden toegepast.

Tot slot:

In dit rapport staat vooral het beleid met betrekking tot de openbare parkeerplaatsen centraal.

Uit de resultaten van de analyse van de parkeervraag blijkt echter al dat naast het openbaar (bezoekers-) parkeren ook het bewonersparkeren en het overig langparkeren (woon-werk) een aanzienlijke parkeervraag genereren, die voor een belangrijk deel wordt opgevangen in andere parkeervoorzieningen (buurtstalling, parkeren op eigen terrein, parkeren op afstand, etcetera).

Ook deze categorieën parkeren vragen nadrukkelijk aandacht in een toekomstig parkeerbeleid.

Het parkeervergunningenbeleid voor bewoners is in dit rapport reeds terzijde aan de orde geweest. Verschillende aspecten van dit beleid leveren in de praktijk discussie op. Zo is het streven om te komen tot een afnemend aantal vergunningen in het openbare domein, en een verschuiving naar de buurtstallingen. Tot nu toe is aan dit -vastgestelde- beleid nog geen invulling gegeven kunnen worden.

Buurtstallingen zullen veilig moeten zijn voor mens en voertuig. Een punt van aandacht daarbij is het uitvoeren van (voldoende) onderhoud aan de buurtstallingen. Een punt van discussie daarbij is hoe de daarvoor benodigde bedragen zouden moeten worden gefinancierd.

Parkeervergunningen voor bewoners zijn gebiedsgebonden, bewoners die in een naburig gebied (bijvoorbeeld in de schil) willen parkeren kunnen dat op grond van de voorwaarden in de vergunningverlening niet doen. In de praktijk blijkt daartoe wel de wens/bereidwilligheid te bestaan. Anderzijds hechten gebruikers van buurtstallingen aan een 'vaste' parkeerplaats. Dit gaat ten koste van de efficiency van het ruimtegebruik in deze accommodaties.

Woon-werkparkeren heeft qua parkeerdruk een in de tijd complementair verloop aan bewonersparkeren. Door dit goed op elkaar af te stemmen is de mogelijkheid aanwezig een optimaler gebruik van bestaande parkeervoorzieningen te bereiken. Daarbij moet niet alleen worden gedacht in de richting van het eventueel medegebruik van buurtstallingen door werkgebonden langparkeren, maar ook bijvoorbeeld het op tijdstippen waarop dat mogelijk en zinvol is gebruiken van private (bedrijfs-)parkeerfaciliteiten door andere doelgroepen (bewoners, of zelfs binnenstadsbezoekers). In feite is de parkeergarage Provinciehuis hiervan een goed voorbeeld. Om deze optimalisering van openbare en (semi-) private parkeeraccommodaties op gang te brengen heeft de gemeente Zwolle een parkeermakelaar aangesteld, die in Zwolle parkeervraag en -aanbod bij elkaar brengt. Ook de inzet van geavanceerde technologie (bijvoorbeeld intelligente parkeerverwijssystemen, nummerplaattherkenning) kan worden ingezet om de benutting van schaarse openbare en private parkeerruimte in de binnenstad te optimaliseren.



**Colofon: Discussiekader parkeren binnenstad  
januari 2006**

Commissie parkeren binnenstad

secretariaat:

Griffie gemeenteraad Groningen

Postbus 20001

9700 PB Groningen

tel 050-367 7639

e-mail: [griffie@griffie.groningen.nl](mailto:griffie@griffie.groningen.nl)