

6. Parkeren

Om te kunnen voldoen aan de parkeervraag, wordt de komende jaren gewerkt aan de bouw van een aantal parkeergarages nabij de binnenstad. Maar voor de belasting van de stedelijke wegen en de leefbaarheid willen we nog meer dat automobilisten aan de rand van de stad op een P+R-terrein gaan parkeren. Daarom gaan we op strategische plaatsen nieuwe P+R-terreinen aanleggen en ondergaan de bestaande terreinen een kwaliteitsimpuls. Voor de woonwijken met een hoge parkeerdruk van extern verkeer blijven we inzetten op restrictief parkeerbeleid. In wijken waar de bewoners zelf zorgen voor een hoge parkeerdruk, willen we kijken of we het autobezit kunnen ontmoedigen. Bij nieuwe ontwikkelingen is het uitgangspunt dat voldoende parkeerplaatsen worden gemaakt.

6.1 Parkeren is essentieel voor een goede bereikbaarheid

De autobereikbaarheid wordt enerzijds bepaald door het vlot bij de bestemming kunnen komen en anderzijds door de mate waarin de auto vlot geparkeerd kan worden. De realiteit is dat op enkele aanrijroutes naar de binnenstad op de piekmomenten de autodoorstroming stagneert. Maar met een helder en toereikend parkeersysteem wordt bijgedragen aan de autobereikbaarheid van Groningen. De afgelopen periode is daarom hard gewerkt aan de bouw en planning van nieuwe parkeergarages, terwijl de P+R-voorzieningen ook grote groepen automobilisten bedient.

6.2 Binnenstad in relatie tot bezoekersparkeren

Veel geparkeerde auto's op straat gaan niet samen met een veelheid aan functies en een aangenaam winkelklimaat. Daarom is het aantal parkeerplaatsen op straat in de binnenstad de laatste jaren teruggebracht en zijn deze plekken gecompenseerd in parkeergarages. Met een tijds- en tariefafhankelijk systeem wordt het parkeergedrag van de binnenstadsbezoekers gestuurd. In het hart van het centrum is weliswaar een aantal parkeerplaatsen beschikbaar, maar dit aantal is beperkt en de tijd die men er mag staan ook (maximaal 1 uur). Aan de rand van en in de binnenstad zijn parkeergarages gelegen waar de bezoeker langer kan parkeren. Tot slot beschikken we aan de rand van de stad over een aantal P+R-terreinen, waar gratis en langdurig geparkeerd mag worden. Vanaf deze terreinen kan men tegen een laag tarief met het openbaar vervoer naar het centrum (en omgekeerd). Deze formule is succesvol, want in 2006 hebben circa 1,3 miljoen reizigers van deze voorziening gebruik gemaakt en jaarlijks zien we nog steeds een groei van 5-10%. Overigens maken niet alleen bezoekers gebruik van de P+R-terreinen. Het UMCG en het Martiniziekenhuis laten werknemers hun voertuigen op P+R-terreinen parkeren en bieden aanvullend bedrijfsvervoer.

Omdat ons parkeerbeleid goed werkt, zetten we deze koers voort. We anticiperen op een groeiende vraag naar parkeerplaatsen voor bezoekers door het aantal parkeerplaatsen in parkeergarages en op P+R-terreinen uit te breiden. Bij de garages gaat het om de beoogde Damsterdiepgarage (540 parkeerplaatsen), de in aanbouw zijnde CiBoGa-garage (1.250 parkeerplaatsen) en de nieuwe garage onder het Groninger Forum (460 parkeerplaatsen). Laatstgenoemde garage dient ter vervanging van de Nabergarage (230 parkeerplaatsen) welke gesloopt wordt alvorens het Groninger Forum kan worden gebouwd. Met deze uitbreiding kan de vraag naar parkeerplaatsen voor de komende jaren worden gefaciliteerd. Verdere uitbreiding met nieuwe garages kan alleen wanneer de toeleidende infrastructuur voldoende restcapaciteit heeft en er geen financiële consequenties zijn voor de overige gemeentelijke garages.

Ketenmobiliteit is een belangrijk wapen in de strijd om de stad voor automobilisten bereikbaar te houden. Wij maken ons hard om de komende jaren in hoog tempo nieuwe P+R-terreinen te realiseren. Uitgangspunt is wel dat alle nieuwe terreinen direct grenzen aan de ringwegen. Op korte termijn gaat het om P+R Hoogkerk en P+R Euroborg (aan de Bornholmstraat ter vervanging van P+R Sontweg). Op lange termijn staan P+R-terreinen nabij Zernike en op Driebond op het programma. In principe zijn de laatste twee gekoppeld aan de komst van de tram, maar het terrein bij Zernike kan tot die tijd alvast worden bediend met de bestaande buslijnen die van en naar Zernike rijden. Daarom staan wij een versnelde realisering van dit terrein voor.

De bestaande P+R-terreinen krijgen een kwaliteitsimpuls door het realiseren van goede bestratingen, goede halte-informatie, meer voorzieningen, etc. We willen de P+R vanaf de ringweg met dynamische borden aanduiden waarop actuele informatie wordt gegeven over de reistijd vanaf de P+R naar het centrum. Wij willen met (grote) bedrijven in de (binnen)stad afspraken maken over het gebruik van P+R. Als een deel van

de werknemers voor deze voorziening kiest (in combinatie met aanvullend bedrijfsvervoer) dan komt dit de druk op de wegen in de stad ten goede.

De Diepenring wordt heringericht. Daarbij gaat de aandacht uit naar de functie die de Diepenring vervult in de ontsluiting van de parkeergarages. Om de Diepenring fietsvriendelijker te maken, wordt de parkeercapaciteit van de Diepenring teruggebracht. Dit heeft financiële consequenties (minder parkeeropbrengsten).

6.3 Parkeerregimes in de binnenstad en de wijken eromheen

De binnenstad en de direct daaraan grenzende wijken zijn ontworpen en gebouwd toen de auto nog geen of een ondergeschikte rol vervulde in onze samenleving. Vandaag de dag is de vraag naar parkeerplaatsen in deze gebieden groter dan het aanbod. Daarom zijn in deze wijken parkeerregimes ingesteld. Hiermee sturen wij op de verdeling van de schaarse parkeerruimte. Voor de binnenstad willen we ruimte bieden aan bezoekers (winkelend publiek). In de schilwijken is de inzet om de bewoners en ondernemers ruimte te bieden en het parkeren van forenzen en binnenstadsbezoekers te ontmoedigen.

Eind 2005 was de parkeerdruk in de binnenstad te groot. Er waren onvoldoende parkeerplaatsen voor bezoekers beschikbaar door de grote vraag naar parkeerplaatsen vanuit de bewoners. Daarom geldt sinds het voorjaar van 2006 een quotum van 900 uit te geven bewonersvergunningen voor de binnenstad. Het aantal bewonersvergunningen is gedaald waardoor het quotum van 900 wordt benaderd. Om de bewoners van de binnenstad tegemoet te komen, wordt hen de mogelijkheid geboden om een plaats te huren in een buurtstalling of een abonnement te nemen voor een parkeergarage. Zolang er voldoende ruimte in de buurtstallingen beschikbaar is en de klachten beperkt blijven, wordt het quotum verder verlaagd. Op termijn wordt de bestaande centrumgarage (aan de Haddingestraat met 400 parkeerplaatsen) omgevormd tot buurtstalling, waardoor een verdere verlaging van het quotum mogelijk is. Dit gebeurt wanneer de parkeergarage onder het Groninger Forum in gebruik wordt genomen.

De parkeermaatregelen in de binnenstad en de aanwezigheid van bedrijven in de omliggende wijken (schilwijken genoemd) maken dat veel bezoekers hun auto's parkeren in de schilwijken. Begin jaren '90 is een parkeerregime in de eerste schilwijk ingevoerd. Dit parkeerregime heeft zich vervolgens uitgebreid over een groter deel van de stad. In de wijken waar een parkeerregime geldt, is de overlast veroorzaakt door het parkeren van forenzen en binnenstadbezoekers opgelost. Dit regime zal zich in de toekomst verder uitbreiden, want het autogebruik en -bezit (en daarmee de parkeeroverlast) stijgen nog steeds. Samen met de bewoners en ondernemers in deze wijken, zullen wij hiervoor het juiste moment kiezen.

Naar aanleiding van diverse klachten is onlangs besloten dat vrachtverkeer in de avonduren en in de weekenden niet meer mag parkeren in woonwijken. Er zijn alternatieve locaties aangewezen.

6.4 Het beleid bij nieuwe ontwikkelingen

Recent heeft de raad de nota 'parkeernormen' vastgesteld. Deze nota maakt het mogelijk om bouwplannen beter, consequenter en voor iedereen inzichtelijker te beoordelen ten aanzien van de 'eigen parkeerbehoefte'.

Uitgangspunt van de nota is dat het parkeren in principe op eigen terrein plaatsvindt. Dat geldt zowel voor woningbouwprojecten als nieuwe bedrijvigheid. Onze inzet is een strikte naleving van deze nota zodat bij nieuwe ontwikkelingen een duurzame oplossing voor het parkeren wordt geboden en de problematiek niet wordt afgewenteld op omliggende gebieden. In uitzonderlijke gevallen kan deels parkeren in het omliggende gebied worden toegestaan.

Het groeiende autobezit maakt dat de vraag naar parkeren door bewoners zelf het aanbod in enkele wijken overtreft. In deze gevallen willen wij bekijken of er in het kader van nieuwbouwplannen iets aan het parkeervraagstuk gedaan kan worden. Samen met de Groninger woningbouwcorporaties streven we naar een aantrekkelijker woonomgeving, waarbij investeringen om 'het blik op straat' te beperken niet uit de weg worden gegaan. In het nieuw 'Lokaal Akkoord' (2007) hebben de corporaties en de gemeente afgesproken dat per project wordt onderzocht wat de beste parkeeroplossing is, gelet op de omstandigheden in de wijk. Daarbij is het denkbaar dat in specifieke situaties de gemeente de exploitatie van eventueel gebouwde parkeervoorzieningen op zich neemt.

Komende periode nemen wij tevens in onderzoek welke mogelijkheden er zijn om het tweede en derde autobezit

middels het parkeerregime te ontmoedigen. Dat kan gaan om een progressief tariefsysteem voor elke extra auto, mogelijk gekoppeld aan de milieubelastende werking van het voertuig.

6.5 Parkeerservice

We willen alle processen rondom het onderwerp parkeren zo klantgericht mogelijk laten verlopen. Dit betekent een snelle, foutloze en klantvriendelijke afhandeling van administratieve processen in het parkeerbedrijf.

6.6 Nieuwe technieken

Door het op afstand volgen van het gebruik van parkeerautomaten, het belparkeren en monitoringssystemen in garages weten we steeds beter hoe groot de parkeervraag op elk moment is. Hiermee wordt beleidsinformatie gegenereerd en kunnen gebruikers actueel geïnformeerd worden over de parkeersituatie. Ook kunnen de tarieven beter afgestemd worden op de vraag.

Daarnaast gaan we ons verdiepen in andere monitoringstechnieken waarmee maatwerk geleverd kan worden. Als geregeld beschikt kan worden over de actuele verkeerssituatie, kunnen bezoekers meer gestuurd worden. Afhankelijk van de actuele parkeerdruk in de parkeergarages, willen wij de bezoekers vlak voor een P+R-terrein hierover kunnen informeren en zodoende een adequaat alternatief bieden. De huidige meldingen of een parkeergarage nog vrije plekken heeft of dat de garage reeds vol is, krijgt de bezoeker pas vlak voor de betreffende garage te zien. Hier ligt een kans om WiFi Groningen (een draadloos datanetwerkproduct) te koppelen aan een reisinformatiesysteem.

Projecten Auto Parkeren	2007	2008	2009	2010	2011 <
Parkeergarage Damsterdiep	□□□□	■□□□	■□□□		
Parkeergarage CiBoGa	□□□□	■□□□			
Parkeergarage Forum	□□□□	□□□□	■□□□	■□□□	■□
Ombouwen Centrumgarage tot buurtstalling					□□■□
Uitbreiding parkeerregime schilwijken	□□□□	□□□□	□□□□	□□□□	□□□□
P+R Euroborg	□□□□				
P+R Haren	■□□□				
P+R Hoogkerk	□□□□	■□□□			
P+R Zernike	□□□□	□□□□	■□□□		
P+R Driebond					□□□□
Nieuwe Parkeerverordening	□□□□				
Upgraden hardware PRIS	■□				
Ontwikkelen/implementeren nieuw vergunningenbeheersysteem	□□□□				
Renovatie Parkeergarage Oosterpoort	■□□□				
Reorganisatie parkeercontrole	■□	■□			
Studies / verkenningen Auto Parkeren	2007	2008	2009	2010	2011 <
Ontmoediging tweede, derde autobezit in vergunningengebied	■□	■			