MEMO

Aan	Projectgroep Spoorkwartier
Van	5.1.2e
Afdeling	Stadsontwikkeling
CC	5.1.2e 5.1.2e
Datum	27-01-2023
Onderwerp	Notitie Parkeergarage De Nieuwe Poort

Inleiding

De gemeente Groningen ontwikkelt een parkeergarage aan de zuidwestzijde van het Spoorkwartier: parkeergarage De Nieuwe Poort (DNP). Deze is optimaal bereikbaar vanaf het Emmaviaduct, waar door middel van een insnijding een nieuwe verbinding wordt gemaakt. Op de parkeergarage wordt het nieuwe muziekcentrum De Nieuwe Poort ontwikkeld. In 2023 dienen we een intern besluit te maken over de dimensionering van de parkeergarage.

De opties zijn een kleine (315 pp) of een grote parkeergarage (540 pp). Het verschil wordt gemaakt door het aantal ondergrondse verdiepingen. In deze notitie worden de variabelen ter sprake gebracht die van invloed zijn op de keuze voor de omvang van de garage DNP. De notitie sluiten we af met ons uiteindelijke advies.

Visie op parkeren in het Stationsgebied

We nemen afscheid van de autologica, zo betoogt onze *Mobiliteitsvisie: Groningen Goed op Weg 2021*. We vinden geparkeerde auto's op straat niet meer vanzelfsprekend. Parkeergarages helpen om de dominantie van geparkeerde auto's in het straatbeeld te verminderen. Liever een auto in een garage, dan op straat geparkeerd.

We vinden dat er in de binnenstad van Groningen op straat en in garages in totaliteit voldoende parkeercapaciteit is, zo luidt ook onze *Parkeervisie: Ruimte voor de Straat 2018*. Daarom is ons uitgangspunt dat parkeergarage DNP alleen wordt gekoppeld aan de functies in het gebied, en dus niet gericht is op bezoekers aan de binnenstad.

Autoverkeer de stad in willen we zoveel mogelijk ontmoedigen en aan de randen afvangen. Forenzen en bezoekers die met de auto naar onze stad komen, bieden wij hiervoor goede parkeergelegenheid. Daarom zijn er voor deze bezoekende automobilisten P+R's aan de rand van de stad. Vanaf de P+R's rijden hoogfrequent bussen van en naar het hoofdstation.

Eind 2017 stelde de raad de ambities, uitgangspunten voor ontwikkeling en ontsluitingsprincipes van de Zuidzijde van het Stationsgebied vast (kenmerk: 6456994). We spraken uit dat een gebouwde parkeervoorziening in het gebied op termijn opportuun is. Gezien de gebiedsambities stelden we vast de garage alleen in te zetten voor de functies van het gebied. Voorzien we niet in deze parkeervraag, dan kan dat consequenties hebben voor de Rivierenbuurt. Daarom kwamen we overeen dat de parkeervraag in het Stationsgebied moet worden opgelost, en niet mag leiden tot extra parkeerdruk in de Rivierenbuurt.

Parkeervraag De Nieuwe Poort

Vanuit drie perspectieven kunnen we de parkeervraag naar parkeergarage DNP inschatten. We kijken naar een onderzoek over de mobiliteitskeuze van bezoekers van de huidige Oosterpoort uitgevoerd door Spot (2022), het Onderzoek exploitatie parkeren nieuw Muziekcentrum door Sweco (2020) en we maken een vergelijking met de modal split van TivoliVredenburg in Utrecht.

Spot (2023)
Spot onderzocht de mobiliteitskeuze van bezoekers van de huidige Oosterpoort in 2022. Hieruit blijkt dat tijdens een gemiddelde voorstelling 42% van de bezoekers met de auto komt (36% fiets en 22% OV). Een gemiddelde voorstelling trekt 2.000 personen. In één auto zitten gemiddeld 2,3 personen. Hieruit volgt dat een gemiddelde voorstelling van deze omvang 365 auto's aantrekt.

Het cultureel aanbod van DNP zal - in vergelijking met de Oosterpoort - flink uitbreiden. Een eerste inschatting laat zien dat de huidige Oosterpoort ongeveer 300.000 bezoekers per jaar trekt. In DNP zal dit stijgen naar 800.000 bezoekers. Het grote verschil zit hem in een nieuwe extra theaterzaal. Deze kent een capaciteit van circa 3200 personen. Trekken we de lijn door vanuit de huidige Oosterpoort dan kunnen we verwachten dat er gedurende een gemiddelde voorstelling 584 auto's opgevangen moeten worden.

Sweco (2020)
Sweco voerde in 2020 een locatiestudie uit naar parkeergarage DNP. Daarin maakte Sweco een afweging tussen het stationsgebied en de Vrydemalaan op het gebied van parkeren. Sweco concludeerde dat de parkeervraag bij de Vrydemalaan opgevangen kan worden in de bestaande parkeercapaciteit in de omgeving. Dat in tegenstelling tot het Stationsgebied, waar een nieuwe parkeergarage aangelegd zou moeten worden.

Sweco maakt ook een uitwerking van de verwachte parkeervraag in het Stationsgebied. In dit onderzoek wordt uitgegaan van een parkeergarage van 300 parkeerplaatsen. Zouden we een garage van deze omvang realiseren, dan zou 17% van de bezoekers naar verwachting met de auto (kunnen) komen. De berekening van de modal split komt dus anders tot stand. Er wordt niet simpelweg gekeken naar de behoefte, maar enkel naar de mogelijkheid om te kunnen parkeren gegeven een bepaalde capaciteit.

Uitgaande van het wisselende cultureel programma door het jaar heen werden er twee modelweken gesteld. Van september tot januari geldt modelweek II. Van februari tot mei geldt modelweek I en II afwisselend. Van juni tot augustus rekent Sweco met modelweek I. In een jaar betekent dit 17 weken model I en 37 keer model II. De volgende parkeervraag wordt door Sweco verwacht:

Piekmoment Sweco	***Maandag***	***Dinsdag***	***Woensdag***	***Donderdag***	***Vrijdag***	***Zaterdag***
Modelweek I	210 pp	51 pp	280 pp	153 pp	43 pp	280 pp
Modelweek II	280 pp	3 pp	131 pp	210 pp	280 pp	280 pp

Tabel I. Verwachting parkeervraag DNP - Sweco

TivoliVredenburg Utrecht
Het verschil tussen de modal split 42% enerzijds (Spot) en 17% anderzijds (Sweco) is groot. Om die reden zijn we ook gaan kijken naar referentieprojecten. Daartoe leent TivoliVredenburg zich uitstekend. TivoliVredenburg is een muziektheater gelegen op 100 meter van het station in de richting binnenstad. In 2008 werd Voor TivoliVredenburg een MER opgesteld. Daarbij is voor de bepaling van de model split gebruik gemaakt van de ervaringscijfers van de verschillende voormalige instellingen die samen nu in TivoliVredenburg zitten. Het gemiddelde autogebruik is op 24% bepaald (56% fiets en 20% OV). Deze verhoudingen zijn sterk afhankelijk van het type voorstelling.

Popconcerten rekenen op een hogere mate van bezoekers uit de stad zelf (17% auto). Symfonieconcerten daarin tegen op veel meer bezoek uit de regio (80% auto). Zie voor toelichting afbeelding 1. In Utrecht is het OV beter en betrouwbaarder. De autobereikbaarheid is stroever. Vergelijken we de Nieuwe Poort met Tivoli Vredenburg dan verwachten we dat uiteindelijk meer bezoekers in Groningen met de auto zouden komen.

Tabel 5.1: Modal split bezoekers per functie van het Muziekpaleis.

	Fiets	Auto	Openbaar vervoer
Symphonie [1]	20%	35%	45%
Pop [2]	80%	17%	3%
Kamermuziek [1]	20%	35%	45%
Crossover [2]	80%	20%	0
Jazzzaal [2]	90%	10%	0
Jazzcafé [2]	90%	10%	0
Restaurant [1]	20%	35%	45%
Café [2]	90%	10%	0
Overig / personeel [1]	80%	10%	10%
Plein [1]	20%	35%	45%

Toelichting: 1) op basis van modal splitmodel.
2) op basis van ervaringen Vredenburg / Tivoli / SJU.

De autobezetting voor bezoekers is aangenomen op 2 personen per auto; voor personeel op 1,2 personen per auto (bron: Onderzoek Verplaatsingsgedrag OVG (2005)). De gemiddelde *modal split* voor het gehele Muziekpaleis wordt daarmee:

Fiets	:	56%
Auto	:	24%
OV	:	20%
Totaal	:	100%

Afbeelding 1: Modal Split TivoliVredenburg

Onze inschatting

Wij verwachten dat de uiteindelijke parkeervraag uiteindelijk in het midden ligt: 25 tot 30%. We geven daarbij de voorkeur aan het rekenen in bandbreedtes. Absolute getallen doen vermoeden dat we de exacte parkeervraag kunnen weten. Dat weten we niet. We kunnen wel een inschatting geven door met bandbreedtes te werken. Daarom nemen we als uitgangspunt dat 25 tot 30% van de bezoekers kiest voor de auto. Nemen we deze bandbreedtes over met de zaalcapaciteit van de DNP dan komt de parkeervraag van DNP op piekmomenten neer op 410 tot 490 auto's:

Piekmoment	***Maandag***	***Dinsdag***	***Woensdag***	***Donderdag***	***Vrijdag***	***Zaterdag***
Modelweek I	310 pp	75 pp	410 pp	225 pp	63 pp	410 pp
Modelweek II	410 pp	4 pp	131 pp	310 pp	410 pp	410 pp

Tabel II. Verwachting parkeervraag DNP – 25% auto

Piekmoment	***Maandag***	***Dinsdag***	***Woensdag***	***Donderdag***	***Vrijdag***	***Zaterdag***
Modelweek I	372 pp	90 pp	492 pp	270 pp	76 pp	492 pp

Modelweek II	492 pp	5 pp	157 pp	372 pp	492 pp	492 pp

Tabel III. Verwachting parkeervraag DNP – 30% auto

Parkeervraag omgeving Stationsgebied Zuidzijde

Naast de directe parkeervraag van bezoekers voor het muziekcentrum, bestaat er ook een andere parkeervraag. Deze wordt voortgebracht door toekomstige bewoners, kantoren, een hotel, horeca, medewerkers van DNP en andere voorzieningen van het Stationsgebied Zuidzijde. We schatten deze parkeervraag in op 140 tot 180 parkeerplaatsen.

Bewoners

De grootste parkeervraag komt voort uit de toekomstige bewoners. Zij zullen elke avond, zowel door de weeks als in het weekend, hun auto willen parkeren. We gaan uit van 320 woningen in het Stationsgebied. We streven naar een autoluw Stationsgebied. Daarbij past een lage parkeernormering waardoor we autoluwheid garanderen. Een parkeernorm van maximaal 0,3 voor bewoners lijkt recht te doen aan de situatie. Gaan we uit van deze parkeernorm, dan is de verwachte parkeervraag van bewoners ongeveer 90 tot 110 parkeerplaatsen.

Hotel en overige functies

Spark heeft een eerste inschatting gemaakt van de parkeervraag van het hotel. Voor het hotel zouden 40 tot 60 parkeerplaatsen gereserveerd moeten worden in DNP. Voor de overige functies: horeca, detailhandel en kantoren rekenen we ongeveer 10 parkeerplaatsen. Kantoren leveren een parkeervraag overdag. In de avonden is deze verwaarloosbaar. We nemen de parkeervraag van bewoners in de Rivierenbuurt niet mee in de capaciteit van de garage.

Noordzijde

Ook de noordzijde van het Stationsgebied gaat op de schop. We willen dat het gebied zich van een door verkeer, logistiek, en kantoren gedomineerd gebied ontwikkelt tot een levendig stedelijk middelpunt dat tegelijkertijd een herkenbare en warme entree biedt naar de binnenstad. Daarbij bieden we ruimte voor wonen en kantoren. Het lijkt gepast om de (eventuele) vraag naar parkeren voortkomend uit de ontwikkelingen aan de noordzijde op te lossen in DNP. Het is echter te vroeg om deze parkeervraag nu al te begroten.

Alternatieven voor automobilisten

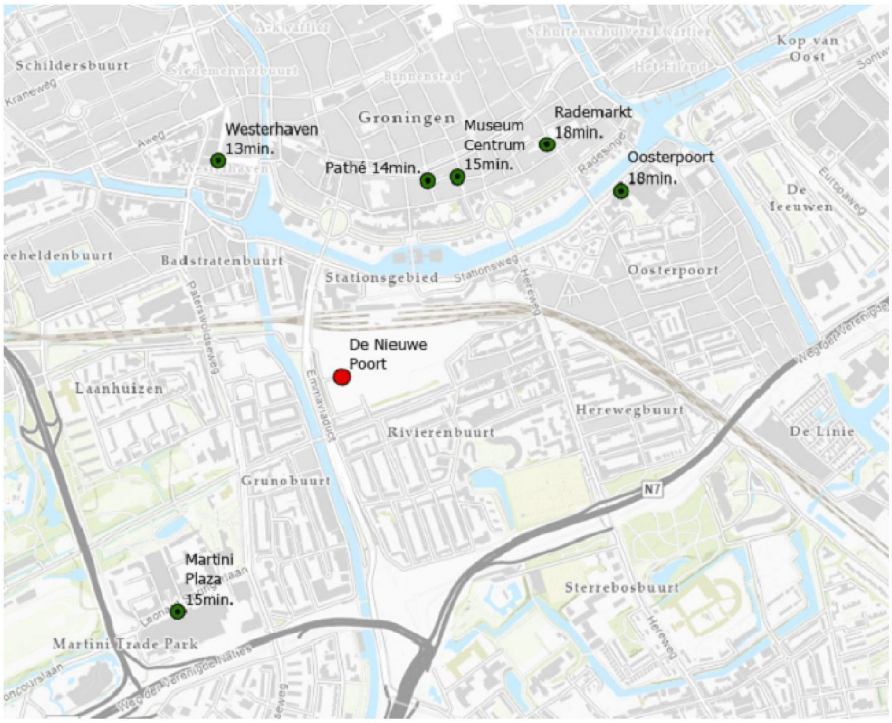
Parkeren is als water: automobilisten zullen altijd proberen zo dichtmogelijk bij het punt van bestemming te parkeren. Op momenten dat parkeergarage DNP vol staat, zullen automobilisten uitwijken naar andere plaatsen zo dicht mogelijk bij de garage.

Parkeren in de wijk

Vrije plaatsen op straat in de Rivierenbuurt, Grunobuurt-Zuid en Laanhuizen zullen de eerste optie zijn. Zo is ook onze ervaring bij de Oosterpoort. Automobilisten zoeken een plek in de wijk. De parkeerdrukmeting in bijlage I laat zien dat de parkeerdruk in deze wijken op avonden hoog is. De roep om flankerend beleid is daarom randvoorwaardelijk. Deze bestaat uit hogere kortparkeertarieven, een langer tijdsvenster en een quotum op de vergunningen (ook omdat we terug willen schalen in parkeerplaatsen op straat).

Parkeergarages in de omgeving

In de omgeving zijn andere parkeergarages te vinden. Dit zijn parkeergarages MartiniPlaza, Oosterpoort, Rademarkt, Westerhaven, Pathé, Muziek Centrum, P+R Hoofdstation en Parkeergarage KPN Parkbee. De loopafstanden vanaf deze garages zijn zichtbaar in afbeelding 2.



Afbeelding 2.

Loopafstand parkeergarages

P+R Hoofdstation en Parkeergarage KPN Parkbee. zijn bijzondere parkeergarages. Beide zijn niet in ons beheer en verkeren in een (zeer) slechte staat. P+R Hoofdstation kent 258 plaatsen. Parkeergarage KPN wordt door Parkbee opengesteld buiten kantoortijden. Op deze manier worden extra inkomsten gemaakt. Dat maakt de parkeerplaatsen beperkt openbaar beschikbaar. We zijn niet op de hoogte van de precieze capaciteit. Op dit moment staat deze garage in de verkoop.

De knip op de Stationsweg heeft invloed op de bereikbaarheid van enkele garages. Bezoekers die de stad betreden over het Emmaviaduct zullen, zodra garage DNP vol is, hun weg vervolgen richting parkeergarages Westerhaven en P+R Hoofdstation. De Rademarkt en Oosterpoort zullen immers niet meer bereikbaar zijn via de Stationsweg. Zie afbeelding 3 voor de aanrijroutes van de parkeergarages.

Het beheer van MartiniPlaza is (nog) niet ingericht voor parkeren voor bezoek aan evenementen van derden. MartiniPlaza kent tevens een programmering die vaak overlapt met het programma van DNP. Ook P+R Hoofdstation en Oosterpoort liggen niet binnen de invloedsfeer van de gemeente. De toekomst van parkeergarage Oosterpoort is onzeker bij het wegvallen van de huidige Oosterpoort. In garages Westerhaven en Rademarkt heeft de gemeente wel een positie.

P+R's

Aan de randen van de stad liggen royale P+R terreinen. Deze maken het minder noodzakelijk om met de auto het stedelijk gebied te betreden en daar op zoek te gaan naar een parkeerplaats. Parkeren op de P+R is gratis. Vanaf P+R Hoogkerk, Haren, Reitdiep, Meerstad en Kardinge rijden hoogfrequent bussen naar het hoofdstation. Binnen 15 minuten kunnen bezoekers van het muziekcentrum hun bestemming bereiken. Kantekening daarbij is dat bussen later in de avond nu (nog) niet rijden. Verder is het stationsgebied is het OV (uiteraard) uitstekend bereikbaar. Ook in de nacht rijden er vanaf heden treinen.



Afbeelding 3. Aanrijroutes parkeervoorzieningen

Relatie met de parkeergarages in de binnenstad

Eerder werd geopperd om garages in de binnenstad te sluiten voor publiek en deze om te zetten in buurtstallingen. De nieuw te realiseren garage in het Spoorkwartier zou als alternatief kunnen worden ingezet voor bezoekers van de binnenstad. In onze ogen is er voldoende capaciteit in omliggende parkeergarages van de binnenstad om het verlies van parkeerruimte in de binnenstad op te vangen. Parkeergarage DNP hoeft geen rol te spelen in het faciliteren van bezoekers van de binnenstad.

Financiële overwegingen

De aanleg van een nieuwe parkeergarage kost geld. Door verschillende partijen is een inschatting gemaakt van de investerings- en exploitatiekosten van DNP. In deze notitie houden we voor nu de financiële overwegingen achterwege. In deze notitie staat het belang van een goede parkeervoorziening voor het Stationsgebied centraal.

Conclusie

Parkeergarage De Nieuwe Poort zetten we primair in voor de functies van het Stationsgebied. De totale parkeervraag schatten we in op 540 tot 660 plaatsen. Dat zijn 410 tot 490 voor bezoekers van het muziekcentrum, 90 tot 110 voor bewoners en 40 tot 60 parkeerplaatsen voor het hotel en overige functies van het stationsgebied. We streven naar een goede bereikbaarheid van het muziekcentrum, en willen de impact van parkeren op de Rivierenbuurt, Grunobuurt-Zuid en Laanhuizen beperken. Een parkeergarage die voorziet in deze parkeervraag lijkt dan onmisbaar.

Volgvel: 6

Bijlage I Parkeerdruk

werkdagmiddag



werkdagavond



Volgvel: 7

zaterdagmiddag



Bijlage II Capaciteit alternatieve parkeergarages

Parkeergarage	Eigenaar	Capaciteit
Damsterdiep	Gemeente	508 parkeerplaatsen
Ossenmarkt	Q-Park	320 parkeerplaatsen
Rademarkt	Q-Park	363 parkeerplaatsen
Oosterpoort	Q-Park	268 parkeerplaatsen
Forum	Gemeente	382 parkeerplaatsen
Westerhaven	Q-Park	724 parkeerplaatsen
Circus	Gemeente	300 parkeerplaatsen
Boterdiep	Gemeente	1040 parkeerplaatsen
Museum Centrum	Q-Park	225 parkeerplaatsen
Euroborg	Gemeente	919 parkeerplaatsen
Station Europapark	Gemeente	216 parkeerplaatsen
Pathé	Q-Park	88 parkeerplaatsen
Centrum/Haddingestraat (verdwijnt in 2024)	Gemeente	340 parkeerplaatsen
P+R Hoofdstation	Q-Park	258 parkeerplaatsen
Parkeergarage KPN Parkbee	KPN	Beperkt beschikbaar