MEMO

Aan	Projectgroep Spoorkwartier
Van	5.1.2e
Afdeling	Stadsontwikkeling
CC	5.1.2e, 5.1.2e 5.1.2e Alfred Kazemier
Datum	01-02-2024
Onderwerp	Advies Parkeergarage De Nieuwe Poort

Inleiding

De gemeente Groningen ontwikkelt plannen voor een parkeergarage aan de zuidwestzijde van het Spoorkwartier ten behoeve van cultuurcentrum De Nieuwe Poort (DNP). We dienen een intern besluit te maken over de dimensionering van de garage. Er zijn twee opties: een bovengrondse garage over twee lagen met +/- 310 parkeerplaatsen óf een garage met drie lagen met +/- 450 parkeerplaatsen (één laag onder- en twee lagen bovengronds). In deze memo geven we een advies over deze keuze.

Samenvatting

We adviseren te kiezen voor de grotere parkeergarage (+/- 450 parkeerplaatsen). Met een kleine parkeergarage zou bij grote evenementen in DNP een deel van de parkeerbehoefte van de DNP worden afgewikkeld op de binnenstad. Met een grote parkeergarage creëren we de mogelijkheid om de binnenstad te ontlasten van dit autoverkeer. Bovendien realiseren we een passend aantal parkeerplaatsen voor toekomstige bewoners van het stationsgebied. We voorkomen tot slot zo goed als mogelijk dat bezoekers van de Nieuwe Poort kiezen voor een parkeerplaats op straat in de omliggende wijken, met name de Rivierenbuurt.

Een kleinere garage is ook mogelijk. Bezoekers van de DNP kunnen voor een deel opgevangen worden in omliggende parkeervoorzieningen op afstand. Om dat te bereiken zijn aanvullende maatregelen nodig. We moeten afspraken maken met Q-Park en NS over een kwaliteitsimpuls in parkeergarages P+R Hoofdstation en KPN Parkbee. Ook zal de ontsluiting van het OV naar P+R's in de avonduren moeten worden geïntensiveerd. Verdere maatregelen zullen ook noodzakelijk zijn om het vreemdparkeren in de omliggende wijken te ontmoedigen. Tot slot zullen we strengere keuzes moeten maken in de uitgifte van parkeerabonnementen aan bewoners en gebruikers van voorzieningen in het Stationsgebied.

Financiën

De investeringskosten van de grote variant liggen 5.1.2b hoger dan de kleine variant. Een grote parkeergarage kost ongeveer 5.1.2b De kosten voor de kleinere variant zijn ongeveer 5.1.2b miljoen. Het verschil in de netto contante waarde is echter zeer groot. De netto contante waarde verrekent de investeringskosten met het resultaat op de exploitatie over 50 jaar. Gebaseerd op de gehele parkeerexploitatie over 50 jaar bedraagt de netto contante waarde voor de grote variant 5.1.2b miljoen positief en voor de kleine variant 5.1.2b negatief. Een verschil van 5.1.2b miljoen in het voordeel van de grote garage.

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.

Parkeerbalans DNP

We zien de mogelijkheid om met een parkeervoorziening van +/- 310 plaatsen te voldoen. De parkeervraag van DNP voor de garage is echter hoger. Deze bedraagt 531 tot 625 parkeerplaatsen[1].

Scenario 1a	parkeerbehoefte ongewogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
De Nieuwe Poort	476	96	96	286	24	429	476	96	453	191
Wonen	98	49	49	88	98	78	88	59	78	69
Kantoren	146	146	146	8	0	8	8	0	0	0
Hotel	40	20	24	40	40	40	40	24	30	12
Horeca	9	3	4	8	7	9	9	7	9	4
Maatschappelijk	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sport/fitness	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Overig	4	1	2	4	0	4	4	3	4	1
Totaal	773	315	321	435	170	568	625	189	574	278

Scenario 3a	parkeerbehoefte ongewogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
De Nieuwe Poort	382	77	77	230	20	344	382	77	363	153
Wonen	98	49	49	88	98	78	88	59	78	69
Kantoren	146	146	146	8	0	8	8	0	0	0
Hotel	40	20	24	40	40	40	40	24	30	12
Horeca	9	3	4	8	7	9	9	7	9	4
Maatschappelijk	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sport/fitness	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Overig	4	1	2	4	0	4	4	3	4	1
Totaal	679	296	302	378	165	483	531	170	484	239

Afbeelding I. Parkeervraag DNP

Goudappel zet de wijze waarop de parkeerbalans tot stand is gekomen uiteen in hun

[1] In eerdere adviezen zetten we in op een parkeerbehoefte van 540 tot 660 parkeerplaatsen. Hiervoor maakten we een vergelijking met referentieprojecten, zoals TivoliVredenburg. Deze berekeningen zijn toegevoegd in bijlage III.

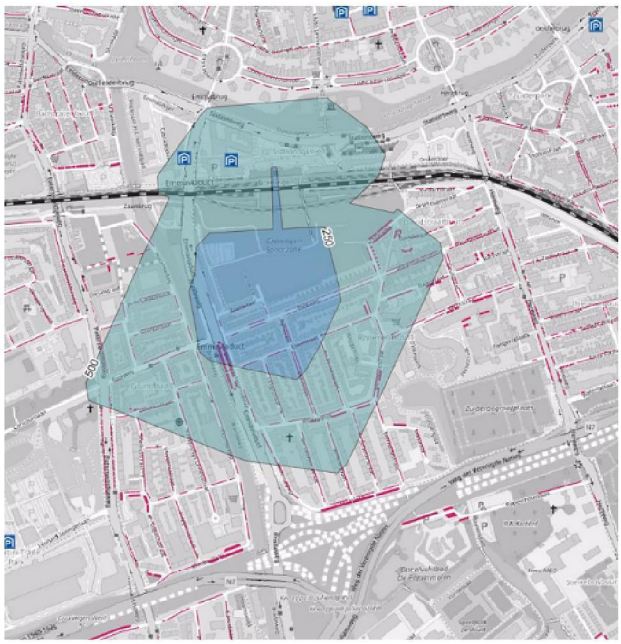
parkeeronderzoek. Zouden we kiezen voor een voorziening van 300 plaatsen dan zijn verdere flankerende maatregelen noodzakelijk. Deze lichten onderstaand we verder toe.

Alternatieven op afstand

De parkeercapaciteit van parkeervoorzieningen op afstand moeten een parkeervoorziening bij DNP met een kleinere omvang mogelijk maken. Op een loopafstand van maximaal 500 meter zijn 330 parkeerplaatsen te vinden in parkeergarages KPN Parkbee en P+R Hoofdstation (Q-Park). De bezetting van deze garages op de piekmomenten van het cultuurcentrum is laag. Dubbelgebruik is daarom goed mogelijk.

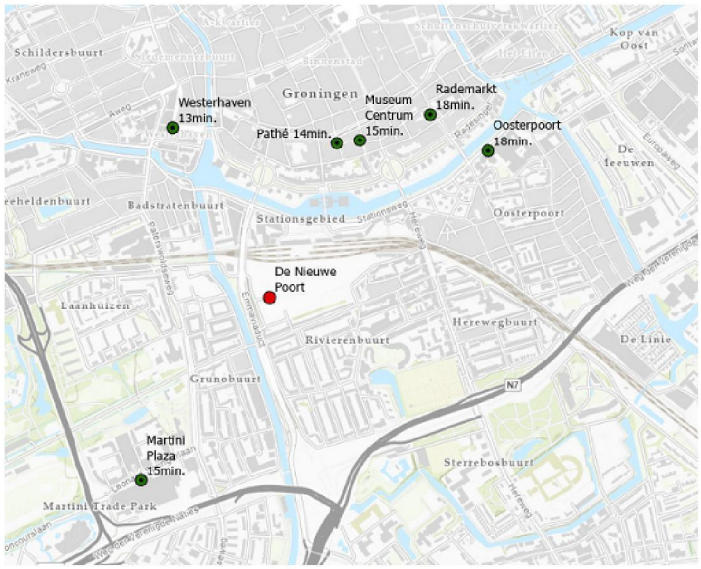
Op dit moment is met name parkeergarage P+R Hoofdstation echter kwalitatief nog ondermaats. Bezoekers zullen pas uitwijken naar deze voorzieningen als ze voldoen aan basisvoorwaarden zoals veiligheid, reinheid, toegankelijkheid en oriëntatie. Daarom is het is noodzakelijk om goede afspraken te maken met de exploitanten NS en Q-Park over een kwaliteitsimpuls. Deze afspraken moeten worden vastgelegd in een bindend convenant voordat de keuze voor DNP in het Stationsgebied definitief is.

Daarbij is het ook noodzakelijk om de toegang tot beide parkeergarages te waarborgen in de herinrichting van de noordkant van het nieuwe stationsgebied.



Afbeelding II. Parkeervoorzieningen binnen 500m loopafstand

Op een loopafstand van 500 tot 1000 meter zijn meer alternatieven mogelijk. De loopafstanden zijn weergegeven in onderstaande afbeelding. Uit het parkeeronderzoek van Goudappel onder huidige bezoekers van de Oosterpoort blijkt dat 9% van de bezoekers kiest voor een parkeerplaats op verder dan 500 meter lopen. De kwaliteit van deze garages is goed op orde. Bovendien heeft de gemeente in een aantal van deze garages een positie (zie bijlage II voor precieze duiding). Een deel van de parkeerbehoefte (ten minste 70 bezoekers en maximaal 200 bezoekers) kan in deze voorzieningen op afstand worden voorzien.



Afbeelding III.

Parkeervoorzieningen op 500-1000m afstand

Inzetten op P+R en OV

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 met name overdag hoogfrequent bussen naar het hoofdstation. Binnen 15 minuten kunnen bezoekers van het muziekcentrum hun bestemming bereiken. 's Avonds is dat niet het geval. Daarom zou het noodzakelijk zijn om op de vrijdag- en zaterdagavond in te zetten op een goede busontsluiting naar P+R's voor bezoekers van de DNP. Het intensiveren van de busvoorzieningen in de avonduren is een optie, maar ook het inzetten van pendelbussen behoort tot de mogelijkheden. We vinden het vanzelfsprekend dat de verantwoordelijkheid voor kosten voor de uitbreiding van de OV-komen te liggen bij de organisatoren.

Flankerende maatregelen op straat

Om te voorkomen dat auto's uitwijken naar een parkeerplaats op straat is een aanpassing van het parkeerregime in omliggende vergunningsgebieden noodzakelijk. Daar kan nu 's avonds nog gratis worden geparkeerd voor een tarief dat lager ligt dan het tarief voor parkeergarages in de gemeente Groningen. Door het parkeerregime van de binnenstad in te voeren in onder andere de Rivierenbuurt/Herewegbuurt en de Grunobuurt zullen auto's minder geneigd zijn uit te wijken naar een parkeerplaats op straat. Dat houdt in betaald parkeren ook in de avond en op zondag voor een tarief van €4,50 per uur (prijspeil 2024).

Restrictieve toewijzing parkeerabonnementen

Een restrictieve toewijzing van parkeerabonnementen aan bewoners en medewerkers van de voorzieningen, waaronder een hotel, kantoren en horeca, is noodzakelijk. Zouden we geen restrictief beleid voeren, dan blijven er te weinig parkeerplaatsen over voor bezoekers van DNP in de parkeervoorziening.

Het gewogen gemiddelde autobezit van bewoners in dit gebied is 0,76. In de berekening zetten we in op een beperkte norm van 0,3 voor bewoners. Dat houdt in 88 parkeerplaatsen. Voor kantoren, hotel en andere voorzieningen houden we rekening met een maximale bezetting van 61 parkeerplaatsen.

Insnijding Emmaviaduct

De parkeervoorziening DNP wordt ontsloten via een insnijding vanaf het Emmaviaduct. Deze is eenzijdig. Bezoekers van de garage kunnen alleen DNP bereiken vanaf het Julianaplein (in noordelijke richting). Bij het verlaten van DNP kunnen automobilisten wederom alleen terugkeren naar het Julianaplein (in zuidelijke richting). Om verkeersveiligheid te waarborgen en zoekverkeer te voorkomen is het noodzakelijk dat automobilisten van tevoren geïnformeerd zijn over de beschikbaarheid van autoparkeerplaatsen in de parkeervoorziening. Dat moet onder andere plaatsvinden via dynamische informatiepanelen (DRIP's).



Afbeelding IV. Insnijding Emmaviaduct

Extra verkeersbewegingen

De dominante positie van de auto binnen de stad willen we terugdringen. Zo veel mogelijk willen we automobilisten aan de randen afvangen voordat zij de stad betreden. Naar verwachting komt echter de parkeervoorziening DNP meermaals per jaar vol te staan. Automobilisten zullen dan doorrijden in noordelijke richting de stad in. Ze verplaatsen zich over de Eeldersingel, Stationsweg en de Hoendiepskade naar andere parkeervoorzieningen. Dat resulteert in extra verkeersbewegingen op plaatsen waar we juist inzetten op een afname. Van dit gevolg dienen we bewust te zijn.

Volgvel: 5

Bijlage I Parkeerdruk

werkdagmiddag



werkdagavond



Volgvel: 6

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	247 parkeerplaatsen
Parkeergarage KPN Parkbee	KPN	130 parkeerplaatsen (waarvan 81 beschikbaar)

Bijlage III Eerdere berekeningen parkeervraag DNP

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 V: Modal Split TivoliVredenburg

Onze inschatting

In Utrecht rekende men op een autogebruik van 24%. Alle functies (pop, klassiek, et cetera) zijn bij elkaar opgeteld. Wij verwachten dat de parkeervraag bij de Nieuwe Poort hoger is, omdat TivoliVredenburg beter aangesloten is op het OV-netwerk. We geven daarbij de voorkeur aan het rekenen met bandbreedtes. Absolute getallen doen vermoeden dat we de exacte parkeervraag kunnen weten. Dat weten we niet. We nemen 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 324 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, kantoren en overige functies

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.

P+R Hoofdstation en Parkeergarage KPN Parkbee. zijn bijzondere parkeergarages. Beide zijn niet bij ons in beheer en verkeren in een (zeer) slechte staat. P+R Hoofdstation kent 258 plaatsen. Parkeergarage KPN wordt door Parkbee opengesteld buiten kantoortijden. Er zijn ongeveer 130 parkeerplaatsen bij het gebouw. Hiervan worden er 81 openbaar beschikbaar gesteld. Op dit moment staat de parkeergarage in de verkoop. Deze garages staan niet opgenomen in afbeelding 2.

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. Parkeergarage Westerhaven verhuren wij aan Q-Park. Wij zijn niet de eigenaar, maar huren de garage weer van een investeerder. Wij zijn wel de eigenaar van de parkeergarage Rademarkt. Deze verhuren wij wederom aan Q-Park.

De Niemeijerfabriek moet bij verkoop eerst aan de gemeente worden aangeboden. Mochten wij niet tot koop besluiten, dan zal deze op de markt verkocht worden. In het najaar van 2023 komt hierover meer duidelijkheid. Een combinatie van kantoren, bedrijvigheid, cultuur en horeca zullen hier een plek krijgen. Parkeren bij deze functies gebeurt vooral overdag. In de avond is er dan mogelijk ruimte voor bezoekers van DNP. De aanrijroute vanaf de ring is echter onaantrekkelijk. Uiteindelijk blijft het koffiedik kijken en lijken de kansen beperkt.

Bewoners van het stationsgebied zouden mogelijk een plaats kunnen afnemen in de parkeergarages van de Grunobuurt-Noord. Deze zijn grotendeels in beheer bij Nijestee. Op dit moment beschikken deze garages nog over ruimte. De vraag is of dat zo blijft. Er worden nog meer woningen opgeleverd. Er lopen nog gesprekken met Nijestee over de het toevoegen van een extra garage voor de toekomstige bewoners van de Grunobuurt.

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 VI. Aanrijroutes parkeervoorzieningen