

Groningen, juni 2011.

STOP DE PERSEN ! STAD IN ZICHT !

Groningen “op de kaart” gezet.

Een nieuw verkeersplan in 12 punten voor Stad.

In samenhang met de eventuele bouw van het Forum en de voorgenomen herziening van de Oostwand Grote Markt wordt momenteel veel gesproken over de manier waarop de stad Groningen aan aantrekkingskracht kan winnen en blijvend “op de kaart” gezet kan worden.

Naar mijn mening dient hiertoe allereerst werk gemaakt te worden van een belangrijke verbetering van de verkeer- en parkeersituatie in de binnenstad. Deze situatie is zeer bepalend voor het leefklimaat dat in een oude, historische binnenstad door bewoners en bezoekers ervaren wordt. Als deze goed of excellent is, eerst dan komen nieuwe voorzieningen zoals een Forum goed tot hun recht.

Vanuit een zelfde optiek werd destijds op 19 september 1977 het verkeerscirculatieplan (VCP) Groningen in gebruik genomen. De namen van Jacques Wallage en Max van den Berg zijn hier onlosmakelijk mee **verbonden**.

De momenteel geplande bouwactiviteiten samenhangend met de herinrichting van de Oostwand Grote Markt, de eventuele bouw van het Forum en de eventuele aanleg van een tram waardoor de binnenstad voor langere tijd grondig op de schop gaat vormen een uitgelezen moment om na ongeveer 35 jaar een nieuw “revolutionair” plan voor het verkeer in te voeren. Dit wordt nog eens versterkt door het onderzoek dat de gemeente gaat starten naar een mogelijkheid de Ring te hanteren als “verdeeling” voor de toegang tot de “schilwijken” (Nieuwsblad 18 juni 2011) en – zeer praktisch - het besluit van de gemeente om alle bestaande parkeerautomaten op korte termijn te vervangen (Gezinsbode 22 juni 2011).

Ik beschrijf hieronder een verkeersplan op hoofdlijnen dat gebaseerd op mijn eigen ervaringen en opvattingen als bewoner/ autobezitter van een historische binnenstad evenals op diverse (o.a. gemeentelijke) notities over de toekomst van Stad. Het aanvaarden van dit plan vergt van alle belanghebbenden een enorme omschakeling in de manier van denken; in de terminologie van de organisatiesociologie vergt dit een “paradigmasprong”. Een revolutionaire gedachtesprong, waarbij bestaande opvattingen en uitgangspunten losgelaten worden.

Het huidige verkeers- en vervoersbeleid komen in een steeds groter wordende spagaat terecht. Enerzijds wil men de stad leefbaar houden door het terugdringen van autoverkeer en van het parkeren op straat en anderzijds wil men het centrum voor autoverkeer door bezoekers optimaal toegankelijk houden door het gebruik van parkeergarages aan de rand van de binnenstad. Bewoners en bezoekers vechten elkaar hier figuurlijk de tent uit. Verkeersopstoppingen, gevaarlijke situaties, verhoging van parkeertarieven, toename van zoekverkeer en oplopende frustraties zijn hiervan het **gevolg**.

Commentaire [hv1] : Wikipedia vermeldt hierover: De binnenstad van Groningen is voor autoverkeer opgedeeld in vier sectoren die onderling niet per auto bereikbaar zijn. Om van de ene naar de andere sector te komen moet men via de **diepenring** rijden. Dit zogenaamde **verkeerscirculatieplan** is in 1977 in het leven geroepen. Instigator en voorvechter van dit plan was (toenmalig) wethouder en huidig commissaris van de koningin **Max van den Berg** samen met (toenmalig) wethouder en latere burgemeester **Jacques Wallage**. Het VCP zou scherpe kritiek oogsten en leiden tot langdurige discussies tussen het gemeentebestuur en (vooral) binnenstadsondernemers.

Commentaire [hv2] : De kern van het huidige parkeerbeleid in de binnenstad richt zich primair op het versterken van de aantrekkelijkheid van het verblijfsklimaat. Dit doen we door zowel bewoners als bezoekers te stimuleren gebruikt te maken van parkeergarages. We doen dit door het aantal plekken op straat terug te brengen en tegelijk ruimte te bieden in parkeergarages en buurtstallingen. Nota Reactie en Commentaar “Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar!” (20 oktober 2009)

Ik ben van mening dat “de rek” er al lang uit is en dat de oplossing in een totaal andere richting gevonden moet worden. Het idee dat de binnenstad toegankelijk moet zijn voor autoverkeer van bezoekers en dat de huidige parkeergarages in de binnenstad een functie hebben voor het bieden van parkeergelegenheid voor deze bezoekers dient naar mijn mening volledig los gelaten te worden. In plaats daarvan zal de binnenstad alleen nog maar toegankelijk dienen te zijn voor autoverkeer van bewoners en zij zullen hun auto uitsluitend nog mogen parkeren in de parkeergarages. Bezoekers zullen hun auto overwegend parkeren op P+R terreinen aan de rand van de stad van waar uit hoogwaardig vervoer naar de binnenstad geboden wordt.

Commentaire [hv3] : Ook de gemeente stelt dat alleen ten zuiden van het Hoofdstation nog ruimte is voor het realiseren van een parkeergarage.

Commentaire [hv4] : Zie voor een ruimere omschrijving van het begrip “bewoners” verderop in deze notie.

Eveneens vind ik dat bussen en een tram in een compacte binnenstad zoals Groningen die kent geen enkele meerwaarde hebben. Voor zover binnen de binnenstad al autoverkeer dient plaats te vinden (naast dat van de bewoners) kan dit uitstekend door taxi’s en taxibusjes worden uitgevoerd. Dit vervoer is flexibeler, levert maatwerk en legt veel minder beslag op de openbare ruimte.

Onderstaand plan is – zo realiseer ik me- een *drastisch, rigoureu*s maar tegelijkertijd ook een *eenvoudig* plan. Een plan waarmee de binnenstad optimaal bereikbaar wordt terwijl tegelijkertijd het autoverkeer en het parkeren op straat in de binnenstad tot een minimum wordt teruggebracht, zodat de straat grotendeels teruggegeven kan worden aan spelende kinderen, voetgangers en fietsers. Een plan waarmee het straatbeeld een enorme, positieve verandering ondergaat. Gebouwen, gevelwanden en straten laten hun architectonische kwaliteiten weer zien zoals het ooit bedoeld was.

Kortom: een plan waarmee Groningen als vernieuwende en duurzame stad weer voor jaren “op de kaart” gezet kan worden zodat Stad een FORUM waardig wordt.

Het hier gepresenteerde plan kan alleen gerealiseerd kunnen worden als hierop een “*stop de persen*” reactie zal volgen van hen die uiteindelijk de besluiten nemen, te weten de gemeenteraad. Zoals we ons nu niet meer kunnen voorstellen dat er vóór de invoering van het Verkeers Circulatie Plan in 1977 nog talloze auto’s over de Grote Markt reden om de binnenstad te doorkruisen zo kunnen we ons over 35 jaar waarschijnlijk ook niet meer voorstellen dat er aan de Diepen of het Hoge en Lage der Aa auto’s geparkeerd stonden en dat talloze grote bussen in de smalle straten van de binnenstad hun weg zochten.

Commentaire [hv5] : Een bekend journalistencliché is ‘Stop de persen’. Het geeft aan dat er schokkend nieuws of wereldnieuws is, of nieuws dat belangrijk genoeg wordt geacht om er de krantenpers voor stil te leggen, zodat er nog een artikel kan worden toegevoegd.

Binnenstad alleen toegankelijk voor auto’s van bewoners (etc.)

Parkeren in parkeergarages.

Geen bussen en tram in de binnenstad. Wel taxi’s.

Schilwijken alleen parkeren voor bewoners (etc.).

Rest van de gemeente betaald parkeren. Gratis parkeren voor bewoners (etc.)

Bezoekerspas voor bezoekers van bewoners rest van de gemeente.



Nieuw verkeersplan STAD IN ZICHT.

Dit plan is beschreven in drie onderdelen.

- Hoofdlijnen
- Uitwerking verschillende details en kaarten
- Veelgestelde vragen en antwoorden (FAQ).

I Hoofdlijnen

1. UITGANGSPUNT.

In dit nieuwe verkeersplan staat de kwaliteit van leven in de stad centraal. Goede bereikbaarheid van de stad, het zo veel als mogelijk weren van autoverkeer uit de binnenstad, het terugbrengen van het zogenaamd “zoekverkeer”, duurzaamheid, verkeersveiligheid en het stimuleren van het gebruik van de fiets leveren hier een wezenlijke bijdrage aan. De binnenstad van Groningen is uiterst compact. Maximaal twee kilometer van noord naar zuid of van oost naar west. De realisatie van een groot **fietsenplan** kan een wezenlijke bijdrage leveren aan het halen van deze doelstelling. Tevens beoogt het nieuwe verkeersplan de parkeerdruk in de rond de binnenstad liggende “schijven” terug te dringen evenals het oneigenlijk gebruik van deze “schijven” als doorgaande route.

Commentaire [hv6] :
Veroorzaakt door automobilisten die op zoek zijn naar een parkeerplaats.

Commentaire [hv7] : een uitbreiding van het OV fietsenplan of invoering van het fietsenplan zoals in Parijs met veel succes functioneert –vélib, een afkorting van vélo libre -; op talloze plaatsen in het centrum, in de schilwijken en op de P+R terreinen worden fietsen geplaatst die door abonneementhouders gebruikt kunnen worden en op een andere plek kunnen worden achtergelaten. Ook het eenmalig gebruik van deze fietsen behoort tot de mogelijkheden.

2. INDELING STAD.

In het huidige verkeersbeleid van de gemeente Groningen is sprake van het onderscheid in binnenstad (binnen de DIEPEN), schilwijken en de rest van de stad Groningen.

In mijn optiek dient de gemeente als volgt te worden ingedeeld:

a. Zone 1. (ROOD) De *binnenstad*: het gebied binnen de Diepen + de huidige schilwijken Hortusbuurt en Centrum-Oost. Aan de noordkant zou de grens van het centrum dan gevormd worden door het Noorderplantsoen (Noorderbinnensingel en Boteringesingel) en aan de oostkant door het UMCG (Bloemensingel en Oostersingel). Aan de westkant dient de grens te lopen via de Westersingel; de zuidkant wordt zoals nu ook het geval is gevormd door de Emmasingel, Stationsweg, Zuiderpark en Trompsingel.

Dit gebied geldt volledig als *woonerf met een maximum snelheid van 20 km/u*.

Door de beperking van de toegang tot de binnenstad (lees hieronder) kan de *segmentering* van de binnenstad uit 1977 komen te *vervallen* zodat de vervoersstromen in de binnenstad zo efficiënt mogelijk kunnen worden afgewikkeld.

Aan de randen van de binnenstad zijn vier zogenoemde knooppunten gelegen, te weten het Hoofdstation, Westerhaven, UMCG en het Noorderstation. Openbaar vervoer richt zich met name op deze knooppunten.

b. Zone 2. (ORANJE) De *schilwijken*: tot de schilwijken dienen alleen die wijken gerekend te worden die pal tegen de binnenstad liggen. De aanwijzing tot schilwijk heeft als voornaamste doelstelling het tegengaan (c.q. voorkomen) van autoverkeer dat gericht is op het bezoeken van de binnenstad en het verminderen van de parkeerdruk op deze wijken. In mijn plan wijkt de omvang van enkele schilwijken op onderdelen af van de huidige situatie. Het idee om alle wijken binnen de Ring te zijner tijd te bestempelen als schilwijk doet mijns inziens geen recht

aan het begrip “schil”. Het is een schil rond de binnenstad, niet meer en niet minder. Ik pleit er voor om de schil rond de binnenstad niet veel breder te maken dan 500 meter. Dit gebied geldt volledig als **30 kilometerzone**.

c. **Zone 3a en 3b. (GROEN) Betaald parkeren wijken:** Voor de rest van de gemeente met uitzondering van de bedrijventerreinen wordt overal betaald parkeren ingevoerd. Er wordt hierbij een onderscheid gemaakt tussen de zones a en b. Zone 3a betreft wijken binnen de Ring, 3b wijken buiten de Ring.

3. Verkeersbeleid ZONE 1, BINNENSTAD (ROOD)

a. Toegang.

De *binnenstad* is voor auto's alleen *toegankelijk* door bewoners, taxi's en hulpdiensten (ambulance, brandweer, politie) en door economisch gebonden **verkeer**. De toegang tot het centrum is gekoppeld aan een toegangspas. Elke *binnenstadbewoner* kan maximaal drie passen (per adres) kopen die toegang verstreken tot de binnenstad (en tot een parkeergarage in de binnenstad). Deze pas is gekoppeld aan het kenteken van de desbetreffende auto('s) en dient zichtbaar aan de voorruit bevestigd te worden.

Voor *economisch gebonden verkeer* geldt dat een jaarpas aangeschaft kan worden indien er sprake is van frequent verkeer (gedacht kan worden aan de bevoorrading van supermarkten). Voor *incidenteel economisch verkeer* (denk aan verhuizing, verbouwing, kermisexploitanten, etc.) kan een (overigens vrij prijzige) dagpas worden gekocht via het digitaal loket van de gemeente of bij de P+R terreinen.

Vooralsnog wordt er niet overgegaan tot “op slot doen” van de binnenstad. Het handhaven van het verkeersbeleid is primair gericht op het geven van *voorlichting* en niet op het uitdelen van bekeuringen. Mocht dit echter na verloop van tijd toch niet afdoende zijn dan kan altijd nog overgegaan worden tot het creëren van aparte toegangswegen tot de **binnenstad**.

Commentaire [hv8] : ieder die voor laden, lossen en het uitvoeren van overige werkzaamheden in de binnenstad noodzakelijkerwijs een auto nodig heeft (bijvoorbeeld voor bevoorrading winkels, voor marktkooplieden, voor het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden, voor verhuizingen).

b. Parkeren.

Binnenstadbewoners parkeren in de bestaande en eventueel te bouwen parkeergarages in de binnenstad. Alleen laden en lossen bij de eigen woning is gedurende 15 minuten toegestaan. Het criterium dat hierbij gehanteerd wordt is dat er in dit tijdbestek handelingen worden verricht waarvoor het noodzakelijk is dat de auto ter plekke op straat wordt geparkeerd. Het verdient de voorkeur om de toegangspas te koppelen aan één specifieke parkeergarage. (In de praktijk houdt dit in dat een binnenstadbewoner altijd in *dezelfde* parkeergarage zijn auto parkeert). Hierdoor is het ook niet meer nodig om in de binnenstad aan te geven of er in de parkeergarages nog plaatsen vrij zijn. Tevens wordt zoekverkeer naar een parkeerplaats door deze “koppeling” vermeden. Uiteraard wordt bij de toewijzing van een parkeergarage de capaciteit van de desbetreffende parkeergarage als uitgangspunt genomen. De “koppeling” kan op termijn wellicht nog iets verder doorgevoerd worden door namelijk aan de auto een *vaste, specifieke* parkeerplek in een *vaste* parkeergarage toe te wijzen.

De toegangspas fungeert tevens als in- en uitrijpas voor de specifieke parkeergarage.

Commentaire [hv9] : In dat geval wordt apparatuur geplaatst aan het begin van een beperkt aantal invalswegen van het centrum, die deze pas herkent en toegang verleent. Uitvalswegen dienen gescheiden te zijn van de invalswegen. In technisch opzicht kan gekeken worden naar het systeem zoals dat in Frankrijk functioneert bij de Télépéage van de tolwegen

Economisch gebonden verkeer parkeert zo veel als mogelijk op daartoe aangewezen parkeerplaatsen. Alleen voor het laden en lossen is parkeren ter plekke toegestaan.

Aan *invaliden* wordt een parkeervergunning verstrekt die recht geeft op parkeren dicht bij de eigen woning.

Met het oog op de veiligheid is het aan de bewoners van de binnenstad toegestaan om tussen 23.00 uur en 07.00 uur op straat te parkeren. Komt men s' avonds laat thuis of moet men s' morgens vroeg weer weg dan kan men dus vlakbij de eigen woning parkeren.

De capaciteit van de parkeergarages (inclusief buurgarages en particuliere garages) in de binnenstad is ruimschoots voldoende om aan alle auto's van binnenstadsbewoners en economisch gebonden verkeer een plek te **bieden**.

Commentaire [hv10] : Zie deel II van deze notitie.

Parkeerautomaten kunnen worden afgeschaft. De enige controle die dient plaats te vinden is of binnenstadsbewoners hun auto parkeren in de parkeergarages en niet op straat en dat zij het laden en lossen globaal beperken tot een kwartier.

c. Verkeer.

Binnen de binnenstad wordt het overige *autovervoer* uitsluitend geregeld door *taxi(busje)'s*. **Er rijdt GEEN bus en ook GEEN tram**. Taxivervoer binnen de binnenstad kost €2 per **inzittende**. Taxivervoer vanuit de binnenstad is alleen maar mogelijk naar de P+R terreinen (kosten €7,50). Vanaf de vier knooppunten kan men wel een taxi nemen naar een willekeurig adres buiten de binnenstad. Dit vervoer geschiedt dan tegen commerciële tarieven (een starttarief en een tarief per kilometer).

Op een groot aantal plaatsen kunnen "taxi-oproep-palen" geplaatst worden. Na een druk op de knop komt de dichtstbijzijnde vrije taxi ter plekke.

De nadruk zal binnen de binnenstad dienen te liggen op lopen en fietsen.

Commentaire [hv11] : Hiervoor is gekozen om te voorkomen dat groepjes mensen te gemakkelijk en onnodig gebruik gaan maken van een spotgoedkope taxi.

4. Verkeersbeleid ZONE 2, SCHILWIJKEN (ORANJE)

a. Toegang.

De *schilwijken* rond het centrum zijn voor alle autoverkeer toegankelijk.

b. Parkeren.

Schilwijken bieden uitsluitend *parkeermogelijkheden* voor de bewoners van die schilwijken, voor economisch gebonden verkeer en ook voor automobilisten die beschikken over eigen parkeerterreinen of eigen parkeergarages binnen de schil (bijvoorbeeld een kantorencomplex in de schilwijk).

Alle bewoners in het bezit van een auto dienen een pas te kopen - gekoppeld aan het kenteken van de auto - die recht geeft op parkeren in *alle* schilwijken. (Maximaal drie parkeerpassen per adres). Iedere bewoner kan tevens een *bezoekerspas* aanschaffen die recht geeft op parkeren voor hun bezoek in de zone 3 a en zone 3 b tegen een gematigd tarief.

Voor *economisch gebonden verkeer* geldt dat een jaarpas aangeschaft kan worden indien er sprake is van veelvuldig verkeer. Voor incidenteel verkeer kan een (overigens vrij prijzige) dagpas worden gekocht via het digitaal loket van de gemeente of bij de P+R terreinen. Deze pas geeft recht op het parkeren binnen alle schilwijken.

Commentaire [hv12] : Zie verder onder deel II, Bezoekerspas zone 3 a en 3 b.

Laden en lossen is voor iedere auto gedurende maximaal een kwartier overal toegestaan.

Bij de winkelcentra in deze schilwijken (te denken valt aan de winkelcentra Korreweg/ Circus, Kerklaan en Meeuwerderweg) blijft de mogelijkheid bestaan ook voor niet-bewoners om gratis te parkeren; de parkeertijd dient hier gemaximeerd te worden tot 1 uur en het voeren van een zogenaamde blauwe parkeerschijf is verplicht.

Aan *invaliden* wordt een parkeervergunning verstrekt die recht geeft op parkeren dicht bij de eigen woning.

c. Verkeer.

Alle schilwijken zijn voor alle verkeer toegankelijk. Echter verkeer tussen de schilwijken onderling is slechts beperkt mogelijk. De schil wordt verdeeld in vier logische samenhangende segmenten, waartoe verschillende schilwijken samengevoegd worden. Doorgaand verkeer tussen het ene segment en het andere kan alleen maar plaatsvinden via de zogenaamde “binnenring”. (Zie de plattegrond onderaan deze notitie). Deze beperking geldt niet voor hulpdiensten en taxi's)

Parkeerautomaten kunnen worden afgeschaft. De controle is er op gericht dat alleen auto's voorzien van een parkeerpas voor de schil in de schilwijken parkeren en op het parkeren bij de winkelcentra.

5. Verkeersbeleid ZONE 3, BETAALD PARKEERWIJKEN. (GROEN)

a. Toegang.

Alle overige wijken in de gemeente (met uitzondering van de bedrijventerreinen) zijn toegankelijk voor alle verkeer.

b. Parkeren.

In alle overige wijken in de gemeente (met uitzondering van de bedrijventerreinen) geldt betaald parkeren van 9.00 uur tot 18.00 uur en op koopavonden (zondags vrij parkeren). Alle bewoners van deze wijken dienen een pas te kopen - gekoppeld aan het kenteken van de auto - die recht geeft op parkeren in *alle* “betaald parkeewijken”. (Maximaal drie passen per adres.) In dit gebied mogen ook de bewoners van de binnenstad en de schilwijken gratis parkeren.

Bezoekers betalen per uur of parkeren op eigen parkeerterreinen of *parkeergarages*. In de wijken a (binnen de Ring) bedraagt het tarief €2,20 per uur en is de parkeertijd maximaal twee uur. In de wijken b (buiten de Ring) bedraagt het tarief €1,10 per uur en de parkeertijd maximaal vier uur.

Commentaire [hv13] : Dit kan overigens ook de eigen garage of parkeerplaats zijn van de bewoners bij wie men op bezoek gaat.

Bezoekers van bewoners van deze wijken kunnen gebruik maken van de *bezoekerspas* die door de bewoners kan worden aangeschaft.

Commentaire [hv14] : Zie verder onder deel II, Bezoekerspas zone 3 a en 3 b.

Voor *economisch gebonden verkeer* geldt dat een jaarpas aangeschaft kan worden indien er sprake is van veelvuldig verkeer. Voor incidenteel verkeer kan een (overigens vrij prijzige) dagpas worden gekocht via het digitaal loket van de gemeente of bij de P+R terreinen. Deze pas geeft recht op het parkeren binnen de betaald parkeerterreinen.

Aan *invaliden* wordt een parkeervergunning verstrekt die recht geeft op parkeren dicht bij de eigen woning.

c. Verkeer.

In deze overige wijken geldt geen enkele beperking voor het verkeer.

6. BEZOEK AAN BINNENSTAD EN SCHILWIJKEN.

Bezoekers kunnen als volgt de binnenstad en de schilwijken bereiken:

Parkeren op de P + R terreinen aan de rand van de stad Groningen. Van daar vertrekken *continu* bussen naar de rand van de binnenstad. (De knooppunten Hoofdstation, Noorderstation, UMCG en Westerhaven). Er zijn slechts twee lijnen: zonder tussenstop vanaf de P+R terreinen naar Hoofdstation/ Westerhaven en naar UMCG/ Noorderstation. *Dit busvervoer is gratis.* (Momenteel bedragen de hieraan verbonden kosten bedragen €3 voor een retourrit; voor een vlotte afwikkeling kies ik voor gratis vervoer). Vanaf deze vier locaties/ knooppunten bereiken de bezoekers het adres in het centrum of in de schilwijk te voet, per fiets of taxi. De frequentie van de bussen kan tussen 01.00 uur en 6.00 uur teruggebracht worden naar 1 x per kwartier.

Een combinatie P+R terreinen en busstation voor regiovervoer verdient de voorkeur (zie ook punt 7).

Op alle P+R terreinen zijn in ruime mate fietsen en taxi's aanwezig. Met de taxi kunnen reizigers *rechtstreeks* naar het te bezoeken *adres in de binnenstad*. Kosten per rit €7,50 ongeacht het aantal inzittenden. Bij de knooppunten Hoofdstation, Noorderstation, UMCG en Westerhaven zijn ook fietsen beschikbaar evenals taxi's. Vanaf deze punten kan te voet gegaan worden, een fiets genomen of een taxi die *rechtstreeks* naar een te bezoeken *adres binnen de schilwijken* rijdt. (Kosten per taxirit €7,50 ongeacht het aantal inzittenden; met dien verstande dat de schilwijken aan de zuidkant van de stad bediend worden vanaf het Hoofdstation, de wijken aan de westkant vanaf de Westerhaven, de wijken aan de noordkant vanaf het Noorderstation en de wijken aan de oostkant vanaf het UMCG).

De P + R terreinen dienen alle dagen van het jaar gedurende 24 uur in bedrijf te zijn. En onder permanente intensieve controle te staan zodat er veilig geparkeerd kan worden. Bij capaciteitsgebrek op de P+R terreinen kan overwogen worden op deze terreinen grote parkeergarages te realiseren. Tevens rijden er op de grotere P+R terreinen zo nodig minibussen rond waarmee gratis het vervoer vanaf de geparkeerde auto naar het vertrekpunt van de bussen en taxi's wordt verzorgd.

De schilwijken zijn wel voor al het verkeer bereikbaar, maar bezoekers kunnen niet parkeren in de schilwijken (met uitzondering van eventuele winkelcentra en - straten). Zij kunnen ook gebruik maken van parkeergarages of van privégarages die in de schilwijken liggen. Ze kunnen uiteraard ook betaald parkeren direct buiten de schilwijk en daarbij eventueel gebruikmaken van de bezoekerspas van de bewoners bij wie zij op bezoek gaan.

7. OPENBAAR VERVOER.

Momenteel wordt het openbaar vervoer voornamelijk gerealiseerd door bussen die vertrekken vanaf het hoofdstation. Zowel het regiovervoer als de stadslijnen doorkruisen hierbij de binnenstad. Ook buiten de spitsuren worden hierbij grote bussen ingezet, ook als er weinig passagiers zijn.

Dit leidt er toe dat er sprake is van intensief busverkeer in de nauwe straten van de binnenstad waaronder de veiligheid van voetgangers en fietsers ernstig wordt aangetast.

Zolang het hoofdstation ook de plek is waar het centrale busstation gelegen is dient m.i. het regiovervoer zich af te wikkelen vanaf het hoofdstation via het Emmaviaduct naar de Ring. Dit houdt wel in dat passagiers met bestemming buiten de gemeente alleen op het centrale busstation kunnen instappen.

Commentaire [hv15] : Zie verder punt 8.

Het busvervoer naar de diverse wijken binnen de gemeente dient ook niet langer door de binnenstad te rijden, maar gebruik te maken van de zogenaamde binnenring.

8. HERINRICHTING BUSSTATION STATIONSPLEIN.

Op één of meerdere P+R terreinen wordt het busstation gerealiseerd voor het vervoer naar de regio en naar de wijken van de gemeente buiten de binnenstad. Een eventuele tram naar het Zernikecomplex start vanaf het Noorderstation. Het busstation aan het Stationsplein wordt alleen aangewend voor de bussen die de verbinding onderhouden met de P+R terreinen en voor taxi's. Wellicht is de bouw van een tweede fietsenstalling hier ook te realiseren.

Nog idealer zou het zijn om een volledig nieuw busstation te realiseren in de onmiddellijke omgeving van station Europapark. (Kruising Helperpark/ Boumaboulevard.) Treinreizigers met bestemming binnenstad reizen dan door naar het Hoofdstation; treinreizigers met bestemming overige wijken en regio stappen dan hier uit en nemen de bus.

Als alternatief zou onderzocht kunnen worden of het huidige, enigszins verouderde industrieterrein aan de Ulgersmaweg en Beckerweg (tussen het Heerdenpad en Kardingerweg) vrijgemaakt kan worden voor een grootschalig P+R terrein annex busstation. Dit vergt echter wel een aftakking van het bestaand spoor naar deze locatie.

Een belangrijke verbetering van de verkeersveiligheid rondom het hoofdstation zou de aanleg zijn van een niet gelijkvloerse verbinding tussen het hoofdstation en de Werkmanbrug of Ubbo Emmiussingel, zodat voetgangers en fietsers de Stationsweg moeiteloos kunnen oversteken.

Zolang de realisatie van een dergelijk busstation/ P+R terrein niet gerealiseerd is fungeert het Hoofdstation ook als centraal busstation. De van daar uit vertrekkende bussen voor regio- en stadsvervoer maken gebruik van de binnen- en buitenring en doorkruisen niet langer de binnenstad en de schilwijken.

9. FINANCIERING.

Iedere inwoner van de stad betaalt in dit plan hetzelfde “belasting”bedrag voor het *bezit* van een auto. Het is onzinnig en onredelijk om een binnenstads- of schilbewoner hiervoor zwaarder te belasten dan een inwoner van de overige wijken. Immers de leefbaarheid en de duurzaamheid en dergelijke van de binnenstad zijn voor iedere bewoner van de gemeente van belang. Dit geldt ook voor de aanleg van P+R terreinen.

In ruil voor deze belasting wordt voor ieder voertuig een parkeerpas verstrekt. (Maximaal drie per adres; de tweede pas is iets duurder dan de eerste, de derde pas is aanzienlijk duurder).

Er zijn drie soorten passen.

De pas zone 1 is bestemd voor het verlenen van toegang tot de binnenstad, voor het parkeren in de parkeergarages in de binnenstad *en het parkeren in de overige gebieden*; **de pas zone 2** voor het parkeren in de schilwijken *en in de overige gebieden*; **de pas zone 3** voor het parkeren in de overige gebieden. Voor een gemakkelijke herkenning zijn deze *drie passen* uitgevoerd in *verschillende kleuren*. (Rood voor de binnenstad, oranje voor de schilwijken en groen voor de overige wijken).

In de overige wijken buiten de binnenstad en de schilwijken wordt verder overal (met uitzondering van de bedrijfsterreinen) voor niet-bewoners betaald parkeren tegen een gematigd tarief ingevoerd. (Maximale parkeerduur 2 uur). (Door bezoekers van bewoners kan gebruik gemaakt worden van de bezoekerspas).

Eind 2009 waren er 66.645 auto's waarvan de eigenaar in de gemeente Groningen woont. (57.555 personenauto's en 6090 bedrijfsauto's: Bron: CBS). Met een tarief van €150 per jaar (voor de eerste auto), €200 voor de tweede auto en €300 voor de derde auto zal de **inkomstenbron voor de gemeente jaarlijks minimaal 10 miljoen euro bedragen. Dit bedrag wordt nog verhoogd door de baten van het economisch gebonden verkeer in de binnenstad, voor zover dit van buiten de gemeente komt.**

Om het eenvoudig te houden calculeer ik geen eventuele baten van het parkeren in de overige wijken. Kosten van parkeerautomaten en houden van toezicht op de naleving zullen uiteraard tenminste gedekt moeten worden uit de te ontvangen parkeergelden.

De opbrengst van circa 10 miljoen per jaar dient aangewend te worden ter dekking van de kosten die verbonden zijn aan de afdruk van parkeerpassen, aan de inrichting en exploitatie van P+R terreinen, aan busvervoer tussen P+R terreinen en binnenstad en aan de exploitatie van de parkeergarages in de binnenstad. (Wellicht dat ook het taxivervoer binnen de binnenstad en de schilwijken niet kostendekkend is; in dat geval zal een bijdrage in de exploitatie mede vanuit deze inkomstenbron gefinancierd moeten worden). Ik veronderstel overigens dat voor het vervoer ook een beroep gedaan kan worden op het verkeersbudget.

10. GLOBALE TOETSING PLAN AAN BELEIDSVOORNEMENS GEMEENTE.

| Beleidsvoornemens Gemeente | Plan Stad in Zicht |
|--|---|
| Terugbrengen parkeren op staat in de binnenstad. Er komt meer ruimte voor bewoners binnenstad in de parkeergarages. | Bewoners binnenstad parkeren in parkeergarages; geen toegang voor bezoekers. Parkeergarages verliezen hun functie voor bezoekers. |
| Pro-actief vwb invoering schilwijken en betaald parkeren | In schilwijken alleen nog maar parkeren door bewoners; uitbreiding schilwijken ; in overige wijken overal betaald parkeren voor bezoekers. |
| Uitbreiding parkeergelegenheid op P+R terreinen | Idem + realisatie van busstation regiovervoer op P+R terreinen. |
| Fietsparkeren primair | Idem + tweede fietsenstalling bij Hoofdstation + fietsenplan. Meer stallingmogelijkheden in binnenstad door vrijkomende ruimte. |
| Verbetering informatievoorziening | Niet meer nodig voor parkeergarages in binnenstad. |
| Verblijfsklimaat verbeteren door terugdringen van op straat geparkeerde auto's | Gehele binnenstad (ruimer dan "binnen de diepen") vrij van op straat geparkeerde auto's. |
| Voorkomen van zoekverkeer. | Binnenstad niet met de auto toegankelijk voor bezoeker, dus ook geen zoekverkeer meer. Bewoners parkeren in een specifieke parkeergarage. Schilwijken geen parkeergelegenheid meer voor bezoekers; dus ook hier vermindering zoekverkeer. |
| Leefbaarheid wijken. | Op alle fronten zal de leefbaarheid in de gehele stad toenemen door het stringente toegangs- en parkeerbeleid. |
| Kostendekkend | Door parkeerbelasting niet meer uitsluitend op te leggen aan bewoners van de binnenstad en de schilwijken maar voor alle autobezitters in de gemeente ontstaat een veel breder draagvlak voor het toegankelijk houden van de stad. |

11. VOOR- EN NADELEN.

Voordelen:

Geen tot weinig geparkeerde auto's op straat in de binnenstad. Veel extra ruimte voor overige voorzieningen (bijvoorbeeld: verbreden trottoirs en fietspaden, speelruimte voor kinderen, extra fietsenrekken, groenvoorziening of terrassen). Meer mogelijkheden tot het houden van evenementen in de binnenstad.

Sterke afname zoekverkeer (bezoekers op zoek naar vrije parkeerplaats) in de binnenstad en de schilwijken.

Geen signaleringssysteem voor vrije plaatsen in parkeergarages in de binnenstad nodig.

Minder autoverkeer en **geen tram en geen bussen** in de binnenstad verhogen de veiligheid voor voetgangers en fietsers en maakt het onnodig grote delen van de stad overhoop te halen voor de aanleg van een tram of voor het creëren van veilige situaties voor fietsers en voetgangers.

Verkeershinder en onveilige situatie bij het hoofdstation behoren tot het verleden. Wellicht komt er daar zelfs extra **plaats voor een tweede fietsenstalling**.

De bouw van een **parkeergarage bij het Forum kan geschrapt worden**.

Alle binnenstadsbewoners in bezit van een auto kunnen hun auto in de parkeergarages in de binnenstad parkeren. Momenteel worden er slechts 900 parkeervergunningen afgegeven. Zij die momenteel niet over een vergunning beschikken zijn nu nog aangewezen op de dure buurtparkeergarages of zoeken hun heil in de omliggende wijken.

In de schilwijken zal het parkeren voor de bewoners aanzienlijk gemakkelijker worden aangezien niet-bewoners daar niet meer mogen parkeren.

Alle parkeerautomaten verdwijnen uit het centrum en uit de schilwijken.

Parkeercontrole in het centrum en de schilwijken kan worden teruggebracht tot een minimum (het al dan niet voeren van een geldige parkeerkaart, globaal toezicht op laden en lossen). De nadruk zal liggen op het geven van voorlichting.

Verbetering van positie winkels in binnenstad ten noorden en oosten van de Grote Markt door ook het UMCG en het Noorderstation als eindpunt van de bussen vanaf de P+R terreinen op te nemen. "Upgrading" van de noordkant van de binnenstad krijgt een extra impuls als bij het Noorderstation een parkeergarage kan worden gerealiseerd.

Optimaal gebruik van de P+R terreinen.

Nadelen:

Veel taxi's in de binnenstad en schilwijken, weliswaar tegen minimale tarieven. Te streven is naar een zo groot mogelijk aandeel hierin van hybride- en/of elektrische auto's. Immers de af te leggen afstanden binnen de binnenstad zijn gering. Een UNIFORM uiterlijk van deze taxi's (bijvoorbeeld de kleur rood met het logo van STAD) maakt het beeld in de binnenstad overigens iets rustiger. De realisatie van een intensief fietsenplan zal overigens het gebruik van deze taxi's sterk kunnen verminderen.

Kosten taxivervoer; hiertegenover staat dat er door bezoekers van de binnenstad geen parkeergelden betaald hoeft te worden. Zij parkeren op de P+R terreinen (gratis) en kunnen met de Citybus naar de knooppunten aan de rand van de binnenstad. (Gratis).

Er zal meer gelopen en gefietst moeten worden in de binnenstad en de schilwijken. Het parkeren “voor de deur” zal minder vanzelfsprekend worden. Bezoekers voor bewoners van de binnenstad en de schilwijken kunnen niet meer in de onmiddellijke omgeving parkeren.

Geen rechtstreekse verbinding met de auto naar de binnenstad. (Dit geldt niet voor de bewoners en voor economisch gebonden verkeer). Hiertegenover staan een goede parkeerplek op de P+R terreinen en goede fietsvoorzieningen en bus- of taxiverbindingen.

Geen rechtstreekse verbindingen openbaar vervoer van huis uit naar de regio of stadswijken. Reizigers dienen eerst met de stadsbus (of fiets e.d.) naar het hoofdstation (of te zijner tijd naar een P+R terrein) te gaan.

12. OVERIGE GEDACHTEN.

- a. Benut een gedeelte van het FORUM voor een Van Goghmuseum2, Rijksmuseum2 of voor een Centre Pompidou2. Wisselende collecties uit de schatkamers van wereldberoemde topmusea. Gedacht kan ook worden aan musea uit Duitsland en de Scandinavische landen.
- b. Wellicht kan de spoorverbindingen vanuit Assen naar Groningen een aftakking krijgen naar het nieuw aan te leggen P+R terrein/ annex busstation aan de Ulgersmaweg. Misschien kan hiertoe gebruik gemaakt worden van de spoorlijn die nu naar het industrieterrein Eemskanaal loopt.
- c. De aanleg van een kabelbaan van een P+R terrein via UMCG naar de Grote Markt beschouw ik hooguit als curiositeit en extra stimulans om de auto op deze terreinen te parkeren.
- d. In de schilwijken zijn of komen de navolgende parkeergarages beschikbaar:

| | |
|----------------------------|-----|
| Circus Korreweg 9 | 300 |
| Oosterpoort Trompsingel 27 | 380 |
| Damsterdiep | 550 |
| Cascade | 300 |

Het is het overwegen waard deze te zijner tijd ook alleen toegankelijk te maken voor schilbewoners.
- e. In de drie zones zijn een beperkt aantal parkeerplaatsen voor invaliden die van buiten de gemeente de stad bezoeken.

Afsluiting.

Samenvattend:

- De binnenstad is alleen toegankelijk voor auto's van bewoners, hulpdiensten en economisch gebonden verkeer; parkeren in parkeergarages. Tevens voor (uniforme) taxi's vanaf de P+R terreinen en binnen de binnenstad.
- Schilwijken (direct grenzend aan de binnenstad) zijn toegankelijk voor iedereen. Parkeren alleen voor bewoners, hulpdiensten en economisch gebonden verkeer. Verkeer tussen de schilwijken is beperkt.
- Overige wijken zijn toegankelijk voor iedereen. Gratis parkeren alleen voor bewoners, hulpdiensten en economisch gebonden verkeer. Betaald parkeren voor niet-bewoners. Bezoekers van bewoners kunnen gebruik maken van bezoekerspas.
- Openbaar busvervoer rijdt niet door binnenstad en schilwijken maar gebruikt de binnenring en de Ring.

Ik realiseer me dat er nogal wat moeilijke zaken dienen te worden aangepakt wil dit verkeersplan gerealiseerd kunnen worden. Bestaande plannen zoals een tram door de binnenstad moeten drastisch worden bijgesteld. Maar als ik de vele beleidsnota's en discussies op internet doorlees over het verkeersbeleid van de gemeente, over het tracé van de tram en de invulling van het Forum dan meen ik oprecht dat het hoog tijd wordt forse, ingrijpende beslissingen te nemen, die Groningen, evenals in 1977 het geval was met het verkeerscirculatieplan, in dit opzicht voor vele jaren weer "op de kaart zetten". Soms zijn rigoureuze, simpele maatregelen veel gemakkelijker in- en uit te voeren dan maatregelen waarbij aan ieders belang een beetje tegemoet moet worden gekomen. Immers in een dergelijke halfslachtige regeling ontstaat weer doorlopende eindeloze discussies over aanpassingen en uitzonderingen.

Ik pretendeer niet alle oplossingen tot in detail voorhanden te hebben. Parkeertarieven zijn door mij geschat en kunnen uiteraard bijgesteld worden. Ik heb alleen mijn visie op de belangrijkste uitgangspunten willen geven in de hoop dat hiermede een extra stimulans gegeven wordt aan het scheppen van een leefbare, duurzame en

ZICHTBARE STAD GRONINGEN. FORUMWAARDIG.



II Uitwerking verschillende details en kaarten.

Capaciteit parkeergarages binnenstad.

Het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen voor bewoners van de binnenstad in de parkeergarages bedraagt 4135. Daarnaast is er nog parkeergelegenheid in de binnenstad in 4 buurtparkeergarages en verder in particuliere parkeergarages en op privéterreinen (bijvoorbeeld onder appartementsgebouwen aan de Praediniussingel, Steenhouwersingel en bij het Harmoniecomplex).

Het aantal auto's van binnenstadsbewoners bedraagt eind 2009 3.630, te vermeerderen met 600 bedrijfsgebonden voertuigen. (Gebaseerd op CBS gegevens 2009 <http://straatinfo.nl>) Het is dus zonder meer mogelijk om het plan uit te voeren. Dan blijft er nog voldoende parkeergelegenheid in het centrum beschikbaar voor economisch gebonden verkeer. Namelijk $4135 - 3.630 - 600 = \text{min } 95 + 4 \text{ buurtparkeergarages} + \text{particuliere garages}$.

| | |
|--|--|
| Bioscoop Pathé Ruitersstraat 12 | 75 |
| Casino Ged. Kattendiep 150 | 225 |
| Museum Herepoortenmolendrift 2 | 225 |
| Centrum Pelsterstraat 15 | 400 |
| Naberpassage Popkenstraat 5 | 230 |
| Provinciehuis Sint Jansstraat 4 | 230 (volgens gemeentelijke opgave 150) |
| Rademarkt 27 | 370 |
| Westerhaven Westerhaven 17 | 800 |
| Ossenmarkt Spilsluizen 25 | 380 |
| Boterdiep Langestraat 68 | 1200 |
| Totale capaciteit | 4135* |
| | |
| * Er is een verschil van 180 plaatsen met de aantallen die genoemd staan in de parkeernota 2010- 2020 (Gemeente telt 180 plaatsen minder). 80 plaatsen daarvan kunnen worden verklaard door het verschil in capaciteit van de parkeergarage Provinciehuis. | |
| | |
| | |



De bouw van een parkeergarage bij het Forum kan geschrapt worden, ook bij het vervallen van de parkeergarage Naberpassage. Daarbij komt dat er juist aan de zuidkant van de binnenstad relatief een groot aantal parkeergarages gelegen zijn. Wellicht kan ook de parkeergarage Centrum komen te vervallen. Op deze plek kan dan een grote fietsparkeergarage gerealiseerd worden.

De resterende parkeercapaciteit bedraagt dan: $4135 - 180 - 230 - 400 = 3.325$ plaatsen + 4 buurtgarages + particuliere parkeerplaatsen.

Hiertegenover staat dat de bouw van een parkeergarage aan de noordkant van de binnenstad een grote verbetering zou betekenen voor de bewoners van het gebied tussen de Noorderhaven en het Noorderplantsoen. (En voor de ondernemers in dit gebied). M.i. is de enige mogelijkheid – gezien de intensieve bebouwing van dit gebied - om hier een parkeergarage te realiseren in de onmiddellijke omgeving van het Noorderstation. Deze parkeergarage is uitsluitend bedoeld voor het parkeren door bewoners van de binnenstad! Wellicht dat de kruising Verlengde Visserstraat / Westersingel nog een mogelijkheid zou bieden voor een kleinere parkeergarage.

Toewijzing parkeergarages aan pashouders zone 1.

Een voorbeeld: In de binnenstad Noord (Hortusbuurt en omgeving) zijn 1020 personenauto's en 105 bedrijfsgebonden auto's. Al deze auto's parkeren in de parkeergarage Boterdiep= capaciteit 1200 auto's). Auto's uit het gebied Noorderhaven, Visserstraat en omgeving parkeren in de parkeergarage Ossenmarkt= capaciteit 380 auto's). Enzovoorts.

Onderstaand voorbeeld beoogt deze opzet beter in beeld te brengen.

Er worden $3.630 + 600$ parkeerpassen voor de binnenstad uitgegeven. (In principe voor elke auto die op naam staat van bewoner / of ondernemer die in de binnenstad woont).

Iedere bewoner/ ondernemer van de binnenstad, die in het bezit is van een auto, krijgt de vraag voorgelegd:

Waar wilt U parkeren?

- a. in een parkeergarage van de gemeente/ Interparking/Qpark/Casino? Zo ja, naar welke parkeergarage/ buurtparkeergarage gaat Uw voorkeur uit?
- b. in een eigen privégarage? Zo ja, wie is de eigenaar en welk adres?
- c. in een garage, behorend bij een kantoor- of appartementencomplex? Zo ja; adres en exploitant.

Op basis van de antwoorden vindt de toewijzing van de parkeerplaatsen aan de pashouders plaats.

Veronderstel dat er van de 3630+600 (afgerond 4000) pashouders 3000 aangeven onder de categorie a te vallen, 400 onder de categorie b en 600 onder de categorie c.

Vervolgens worden de navolgend passen uitgegeven:

4000 passen die toegang geven tot de binnenstad, waarvan

3000 passen die gekoppeld worden aan de toegang tot een gemeentelijke (etc.) parkeergarages c.q. aan een plaats in een parkeergarage

en

1000 passen die alleen maar de toegang tot de binnenstad verlenen.

Voor de exploitatie ontvangen

de gemeentelijke (etc.) parkeergarages 3000 x €1.200

de eigenaren van privégarages 400 x 50 % van €1.200 en

de eigenaren particuliere parkeergarages van complexen 600 x 50 % van €1.200.

In dit *fictieve* voorbeeld zouden ruim 1000 plaatsen in de parkeergarages onbenut blijven. (4.135 minus 3000). De Naberspassage (230 plaatsen) komt tzt te vervallen. Resteert 770 onbenutte plaatsen. Deze 770 plaatsen vormen een buffer voor het incidentele verkeer dat toestemming krijgt om in de binnenstad te parkeren. Wellicht kan ook de parkeergarage Centrum (400 plaatsen) komen te vervallen. Op deze plek kan dan een grote fietsparkeergarage gerealiseerd worden.

Commentaire [hv16] :
Dit aantal dient nog verhoogd te worden met de capaciteit van de buurtparkeergarages.

Bezoekerspas zone 3 a en zone 3 b.

Bezoekers van bewoners van deze wijken kunnen gebruik maken van de *bezoekerspas* die door de bewoners kan worden aangeschaft. (Dit geldt overigens ook voor de bewoners van de schilwijken).

Deze kaart geeft de gelegenheid om de bezoekers tegen een lager tarief (€0,30 per uur) te laten parkeren in dit gebied. Per woonadres wordt slechts één bezoekerspas afgegeven. Voor de bezoekerspas betaalt men €22.50 borg. Genoemde pas werkt als een chipkaart. *Het is dus mogelijk om meerdere auto's tegelijk te parkeren.* Het maximaal op te laden bedrag is €75.00

per jaar. Men mag met deze kaart parkeren in de tariefzone 3 (a en b) en langer dan de maximum parkeertijd.

De pas blijft eigendom van de gemeente. (Ontleend aan de parkeerregeling gemeente Middelburg Zie voor meer informatie:

[http://www.middelburg.nl/web/Digitaal-loket/Productdetailpagina.htm?dbid=891&typeofpage=73369.](http://www.middelburg.nl/web/Digitaal-loket/Productdetailpagina.htm?dbid=891&typeofpage=73369))

Het opladen kan gebeuren door betaling bij het stadskantoor of wellicht te zijner tijd via het digitaal loket.

Het opbelsysteem dat momenteel gehanteerd wordt in de schilwijken komt te vervallen.

Financiering.

Momenteel worden een aantal parkeergarages geëxploiteerd door de gemeente en een aantal door derden (Interparking/ Q-park/Casino). Aangezien **alle** parkeergarages in de binnenstad **onttrokken** worden aan de parkeercapaciteit voor bezoekers c.q. niet-bewoners dient jaarlijks een exploitatiebijdrage van €1.200 per capaciteitsplaats toegerekend c.q. aan de exploitant verleend te worden. Dit tarief komt globaal overeen met wat momenteel voor een jaarabonnement op een plek in de parkeergarages wordt berekend.

Een tegemoetkoming van 50 % van €1.200 geldt voor het gebruik van privégarages (bijvoorbeeld behorend bij appartementencomplexen); zo dit niet het geval zou zijn dan is de kans groot dat een binnenstadbewoner er voor gaat kiezen geen parkeerplek meer te huren in het appartementencomplex waar hij tot nu toe zijn auto parkeert of gebruik te blijven maken van zijn eigen garage (of parkeerplek op privéterrein) maar er voorkeur aan geeft te parkeren in een openbare parkeergarage. Hierdoor zou een onnodig gebrek aan parkeerplaatsen in de publieke garages kunnen ontstaan.

In totaal dient hieraan toegerekend te worden:

(aantal voertuigen, geregistreerd in de binnenstad=3630 + 600) * €1.200 = €5.076.000. (Te verminderen met 50 % van €1.200 per auto die niet in een openbare parkeergarage geparkeerd wordt.

Dit bedrag wordt aangewend als volgt:

- Exploitatie parkeergarages binnenstad
- Exploitatie buurtgarages binnenstad
- Tegemoetkoming voor gebruik eigen garages binnenstad

Uitgaande van een bate van circa 10 miljoen euro per jaar resteert dan voor de financiering van de overige activiteiten nog een bedrag van circa 5 miljoen euro per jaar.

Commentaire [hv17] : Zie voor de berekening hiervan punt 9 financiering deel I.

| begroting 2011 | | | lasten | | baten | |
|----------------|---------|--------------------|--------|--------|--------|-------|
| | | Programma Verkeer | | | | |
| 7.1 | ROEZ | Fiets | 1.151 | - | -1.151 | 1.151 |
| 7.2 | ROEZ | Openbaar vervoer | 4.125 | 4.125 | - | - |
| 7.3 | ROEZ | Auto | 163 | 163 | - | - |
| 7.4 | MD/ROEZ | Parkeren | 12.956 | 12.865 | -91 | 91 |
| 7.5 | | Verkeersveiligheid | - | - | - | - |
| 7.6 | MD/ROEZ | Overige | 12.030 | 3.324 | -8.706 | - |
| | | Totaal Verkeer | 30.425 | 20.477 | -9.948 | 1.242 |

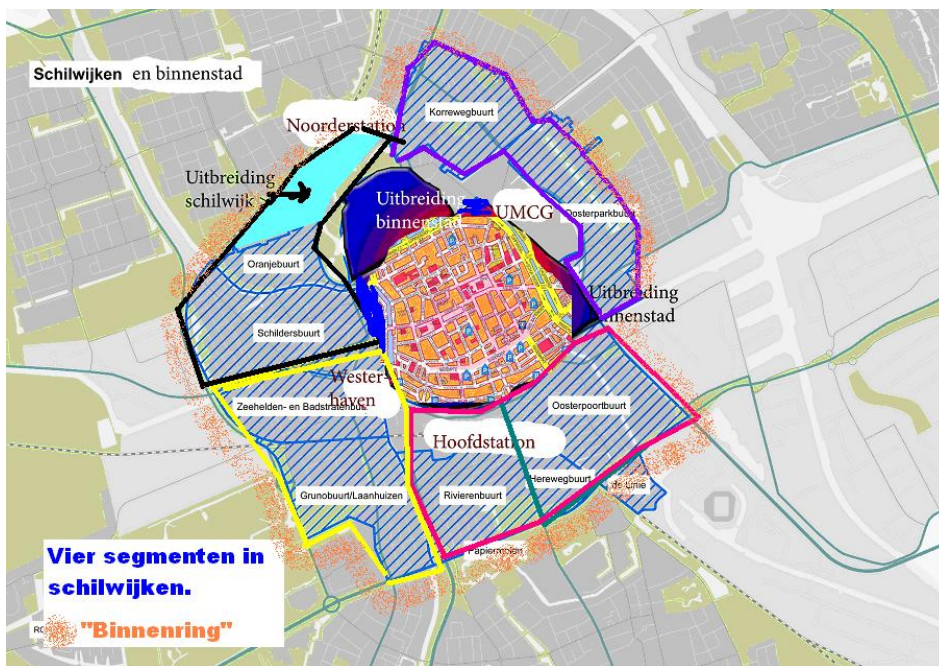
Bovenstaande tabel is ontleend aan de begroting 2011 van de gemeente Groningen. (Deelprogramma's bestaand beleid). Ik beschik echter over onvoldoende informatie om een vergelijking te kunnen maken met de in mijn voorstel begrote baten.

Enkele plattegronden en schema's.

Huidige situatie.

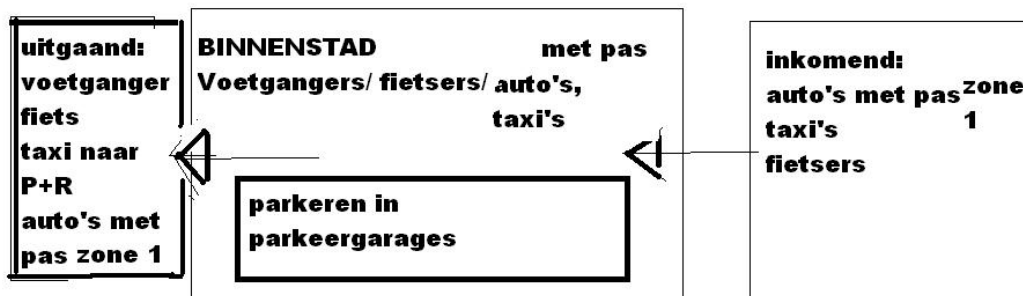


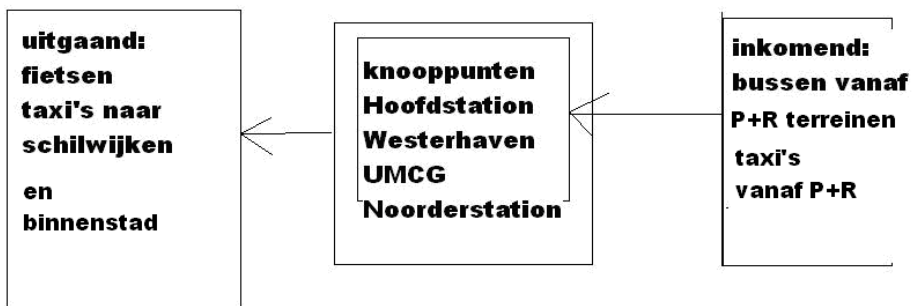
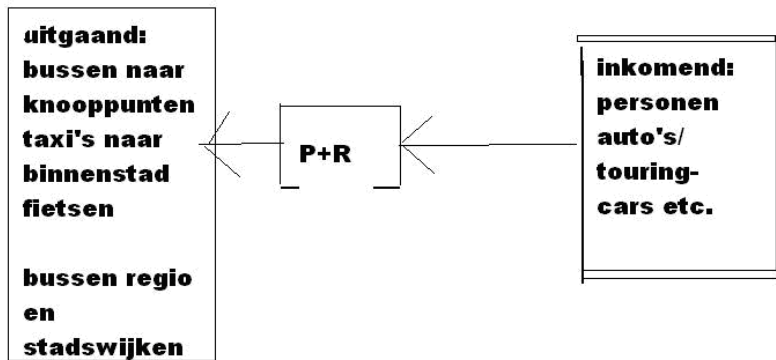
Toekomstige situatie volgens plan STAD IN ZICHT.



Binnenstad









Straatbeeld Hong Kong, bepaald door uniforme taxi's.



Oversteek van Stationsplein naar Ubbo Emmiusingel ?

III Veelgestelde vragen en antwoorden.

V. Waarom moet er een verkeersplan zijn?

A. De stad Groningen kent een historische binnenstad en aangrenzende wijken die niet gebouwd zijn om grote verkeersstromen zonder problemen af te wikkelen. De straten zijn vaak smal en is weinig parkeerruimte.

V. Waarom worden de Hortusbuurt en het gebied tussen het Schuitendiep en de Oostersingel tot de binnenstad gerekend?

Beide gebieden worden gekenmerkt door het feit dat ze direct aan de Diepenring grenzen en door het feit dat er geen tot weinig openbare ruimte is. De straten zijn smal en de parkeergelegenheid minimaal. Tevens worden beide gebieden intensief bewoond. Ze worden op plattegronden dan ook vaak aangeduid met Binnenstad Noord en Binnenstad Oost. Door deze gebieden tot de binnenstad te rekenen zal de Diepenring aan beide kanten van het water vrij komen van geparkeerde auto's; het stadsbeeld zal hier enorm van opknappen en de doorstromingsnelheid voor auto's die in de binnenstad **moeten** zijn zal toenemen.

V. Waarom moet ik gaan betalen voor het bezit van een auto? Ik woon in een buitenwijk waar volop parkeerplaatsen zijn en/ of ik heb een eigen garage of oprit?

A. Het toegankelijk en leefbaar houden van de binnenstad en omliggende wijken vergt grote investeringen in parkeerfaciliteiten en openbaar vervoer. De kosten die hier uit voortvloeien dienen door *alle* autobezitters gedragen te worden. Op die manier worden bewoners van de binnenstad en omliggende wijken niet exclusief opgezeald met de kosten die door al het autoverkeer dat richting binnenstad wil veroorzaakt wordt.

V. Wat krijg ik meer voor deze autobelastingbetaling dan nu het geval is?

A. Voor de binnenstadbewoner geldt dat hij een gegarandeerde parkeerplaats in een parkeergarage krijgt. Zelfs met een vergunning (waarvan er overigens maar 900 worden uitgegeven) blijft het zoeken naar een plaats om te parkeren. Het parkeren in een buurtgarage kost momenteel circa €500 per jaar.

De bewoners van de schilwijken zullen veel minder moeite hebben een parkeerplaats te vinden omdat er door derden niet meer geparkeerd mag worden in deze wijken. Zij betalen momenteel rond de €50 per jaar voor een parkeerplaats die zij moeten delen met talloze niet-bewoners.

De bewoners van de overige wijken mogen gratis parkeren in deze wijken. Door het invoeren van betaald parkeren zal er meer ruimte zijn voor de bewoners. Zij kunnen een bezoekerspas aanschaffen waarvoor alleen een borg betaald hoeft te worden. Hun bezoek parkeert voor het luttel bedrag van €0,20 per uur. De huidige bezoekerspas kost momenteel circa €30. Ook de bewoners kunnen deze bezoekerspas aanschaffen zodat ook hun bezoek tegen dit tarief kan parkeren in de overige wijken.

Voor alle autobezitters geldt, maar dat geldt in feite voor alle bewoners en bezoekers van Stad, dat zij er een veel verkeersveiliger binnenstad voor terug krijgen.

V. Ik kom met de trein aan op het hoofdstation en wil naar een buitenwijk. Hoe kom ik daar?

A. U hebt meerdere mogelijkheden.

1. U gaat te voet
2. U gaat met een huurfiets (bijv. OV-fiets)
3. U neemt een OV bus die over de binnenring naar buitenwijken rijdt.
4. U neemt een OV bus die naar een P+R station rijdt en stapt daar over op een bus naar de buitenwijk.

V. Ik woon in een buitenwijk en wil naar een plaats in de buurt van Groningen die per bus bereikbaar is. Hoe kom ik daar?

A. Vanuit de buitenwijk neemt U een stadsbus naar het Hoofdstation. Daar neemt U vervolgens een regiobus. Te zijner tijd zullen de regiobussen vertrekken vanaf een P+R terrein. De stadsbus brengt U dan daar naar toe.

V. Ik woon in de binnenstad. Hoe lang moet ik lopen naar mijn geparkeerde auto?

A. Hoe zuidelijker in de binnenstad U woont hoe dichterbij de parkeergarage waar U Uw auto parkeert. In de binnenstad Noord zal de grootste afstand afgelegd dienen te worden. Stel dat U woont op de Noorderbinnensingel ter hoogte van Mamamini. U parkeert dan in de parkeergarage Boterdiep; De loopafstand tussen Uw woonadres en de parkeergarage is 800 meter; lopend bent U dus in een kwartiertje bij Uw auto. Met de fiets gaat het binnen 5 minuten. Daarna kunt U langs Uw huis rijden om eventueel andere passagiers op te halen of om bagage in te laden.

Tegenover deze “verloren tijd” staat dat U nooit meer op zoek hoeft naar een parkeerplek.

V. Ik woon in de binnenstad. Mag ik ook in de schilwijken en overige wijken gratis parkeren?

A. In de schilwijken mag U helemaal niet parkeren (tenzij in een openbare parkeergarage tegen betaling of in een privégarage). In de overige wijken mag U gratis parkeren.

V. Ik woon in de binnenstad of schilwijk. Waar parkeert mijn bezoek?

A. Bezoek dat met de auto komt kan niet parkeren in de binnenstad en niet op straat in de schilwijken. Uw bezoek heeft de volgende mogelijkheden:

1. Parkeren op een P+R terrein en vandaag de huurfiets nemen of de bus nemen naar een van de knooppunten. (Hoofdstation, Westervaren, UMCG en Noorderstation). Vandaar uit te voet, met de huurfiets of met een taxi.
2. Parkeren in een parkeergarage die binnen de schilwijken zijn.
3. Parkeren aan de rand van de schilwijk in de overige gebieden (betaald parkeren). De bewoners van de schilwijken kunnen een bezoekerspas aanschaffen die door hun bezoek gebruikt kan worden om in de overige gebieden tegen een gematigd tarief te parkeren.
4. Parkeren in Uw eigen garage of op Uw eigen parkeerterrein.

V. Ik woon in een betaald parkeren wijk. Moet ik zelf ook betalen als ik parkeer?

A. Nee; u krijgt een pas zone 3 waarmee U gratis kunt parkeren in de betaald parkeerwijken.

V. Ik woon in een betaald parkeerwijk; waar kan mijn bezoek parkeren?

De auto's van uw bezoek kunnen in Uw wijk op straat worden geparkeerd. Zij maken gebruik van de bezoekerspas die U kunt aanschaffen. Zij betalen dan een zeer laag tarief per uur (€0,20)

en mogen langer blijven staan dan voor “derden” is toegestaan. Elke auto van Uw bezoek kan hier (ook tegelijkertijd) gebruik van maken.

V. Hoe krijg ik een saldo op mijn bezoekerspas?

A. Door een eenmalige betaling bij het stadskantoor of door een betaling via internet.

V. Ik woon in de binnenstad en parkeer mijn auto in een eigen garage bij mijn woning. Moet ik toch de bijdrage voor mijn toegangspas betalen?

A. Ja. De pas geeft U toegang tot de binnenstad. Voor het feit dat U geen gebruik maakt van een parkeerplaats in de publieke parkeergarages ontvangt U echter jaarlijks een vergoeding van 50 % van €1.200.

V. Ik heb een busje gehuurd om materialen te vervoeren van of naar een adres in de binnenstad. Wat moet ik daarvoor doen?

A. Het kan zijn dat de autoverhuurder voor deze auto een pas voor de binnenstad heeft.

Daarmee hebt U toegang tot de binnenstad en mag U laden en lossen.

Als dit niet het geval is dan kunt U naar een P+R terrein rijden en daar tegen betaling een dagpas kopen die U het recht geeft op toegang tot de binnenstad.

V. Ik werk op een kantoor of in winkel in de binnenstad. Dit kantoor/ deze winkel beschikt over een eigen parkeerplaats. Ik woon zelf niet in de binnenstad. Mag ik met de auto naar kantoor c.q. winkel rijden en daar op de eigen parkeerplaats parkeren?

A. Nee. U hebt geen recht op een pas voor zone 1 en dus ook geen recht op toegang tot de binnenstad. U zult ofwel te voet of per fiets moeten gaan of met de auto naar een P+R terrein en van daar uit met bus naar de knooppunten.

V. Ik heb een transportbedrijf en bevoorraad regelmatig winkels in de binnenstad. Mag ik met de vrachtauto de binnenstad in?

A. Ja. U moet echter eerst een pas voor zone 1 aanvragen. Het kan zijn dat er beperkingen gelden voor het gebruik van deze pas, bijvoorbeeld ten aanzien van de tijden dat U mag laden en lossen.

V. Waarom rijden er geen bussen of trams door de binnenstad?

De binnenstad is zeer compact. Vanaf het Noorderstation tot aan het Hoofdstation is te voet 2,5 kilometer; vanaf het UMCG naar de Westerhaven 1,5 kilometer.

De Grote Markt is vanuit alle “knooppunten” binnen 15 minuten lopend te bereiken.

Busvervoer en / of tram zijn met zulke geringe afstanden onnodig. Daarbij komt dat de straten in de binnenstad zo smal zijn dat al snel gevaarlijke situaties ontstaan wanneer zowel voetgangers, fietsers en de grote bussen van dezelfde ruimte gebruik moeten maken.

U zult versteld staan van de halsbrekende toeren die in allerlei inspraaknotities uitgehaald worden om het door elkaar lopen van bus, tram, auto's en fietsen in “goede” banen te leiden.

En dan zijn er ook nog voetgangers!

Het geld dat beschikbaar is voor de aanleg van een tram kan veel beter gebruikt worden om hoogwaardig vervoer tussen de P+R terreinen en de vier knooppunten te realiseren.

V. Wat is het voordeel van taxi's in de binnenstad boven dat van bussen?

A. Taxi's kunnen veel meer maatwerk leveren dan bussen. Ze rijden rechtstreeks naar het opgegeven adres aangezien ze zijn niet gebonden zijn aan vaste lijnen. Tevens nemen ze minder ruimte in beslag dan de bussen. En als je grotere spullen te vervoeren hebt kun je met een taxi rechtstreeks naar je auto op het P+R terrein.

En tenslotte: als er geen passagiers zijn dan rijden ze niet (en dit gaat voor bussen niet op!) Op het moment dat taxi's stilstaan kunnen zij wellicht hun accu van de elektrische motor opladen. Momenteel rijden de stads- en regiobussen vaak met weinig passagiers (en dat geldt zelfs in de spits!)

V. Wordt het taxivervoer een gemeentelijke aangelegenheid?

A. Nee. Taxivervoer wordt uitgevoerd door particuliere ondernemers. De taxi's die het vervoer in de binnenstad en tussen de P+R terreinen/ knooppunten en de binnenstad uitvoeren dienen echter wel een uniform uiterlijk te hebben (bijvoorbeeld de kleur van Groningen, te weten rood) en de tarieven voor dit vervoer zijn door de gemeente vastgesteld. Zo nodig ondersteunt de gemeente deze ondernemers financieel in de exploitatie.

Een tip is overigens de taxi's te voorzien van portieren die open en dicht gaan zonder dat de chauffeur hiervoor uit zijn auto hoeft te komen. Dit bevordert – zo is mijn ervaring in Hong Kong - zeer zeker de snelle afwikkeling.

V. Ik ben met de auto en koop in de binnenstad een grote televisie? Hoe krijg ik die thuis?

A. Uw auto parkeert U op een P+R terrein. Vervolgens gaat U naar de binnenstad en koopt daar Uw TV.

U kunt dan de TV meestal wel laten bezorgen.

Maar U kunt ook een taxi nemen die U ofwel naar een knooppunt brengt (kosten €2 p.p.) en vandaar de bus naar het P+R terrein waar U geparkeerd hebt. U kunt ook een taxi nemen rechtstreeks naar het P+R terrein. (Kosten €7,50 per rit).

V. Ik woon in een dorp buiten de stad, er is geen of beperkt OV en wil s'avonds naar de Schouwburg. Hoe kom ik daar en hoe kom ik weer thuis?

A. Hoogstwaarschijnlijk moet U de auto van huis uit gebruiken. U parkeert op een P+R terrein. Het meest comfortabel is dat U een taxi neemt naar de schouwburg en straks na afloop weer terug. U betaalt dan 2 maal €7,50 (ongeacht het aantal inzittenden).

U kunt ook gratis met de bus naar het knooppunt UMCG. Van daar uit is het 500 meter lopen. U kunt daar echter ook een OV fiets nemen.

V. Wat houdt het fietsenplan in?

A. U kunt het fietsenplan vergelijken met de OV-fiets die bij het NS station te huren is. Het verschil hiermee is echter dat U de fiets op een willekeurige plaats (op P+R terreinen, bij de knooppunten en in de binnenstad) kunt huren en deze op een andere plek weer kunt inleveren. U betaalt voor het gebruik en voor de tijd dat U de fiets gebruikt. De exploitant van dit fietsenplan zorgt er voor dat fietsen onderhouden worden en zo nodig naar weer naar de diverse huurlocaties getransporteerd worden.

V. Is het ontzeggen van de toegang tot de binnenstad (zowel voor auto's van bezoekers als voor bussen) niet funest voor de winkeliers?

A. Een groot gedeelte van de binnenstad is momenteel al niet meer toegankelijk voor auto's. Een belangrijk gedeelte van het koperspubliek komt al met de fiets naar de binnenstad of loopt vanaf het hoofdstation de stad in. Door op 4 punten rond de binnenstad goed bereikbare knooppunten te realiseren (Hoofdstation, Westerhaven, UMCG en Noorderstation) is de binnenstad wellicht zelfs beter bereikbaar dan nu het geval is. Dit geldt zeker voor de winkelstraten in Binnenstad Noord zoals Nieuwe Ebbingestraat en Nieuwe Boteringestraat en voor de winkelstraten in Binnenstad Oost.

De mogelijkheid om tegen een laag tarief per taxi naar specifieke adressen gereden te worden kan zeker voor speciaalzaken een verbetering betekenen.

V. Ik heb nu een abonnement op Greenweehls. Blijft deze mogelijkheid bestaan?

Ja. De auto's van Greenweehls in de binnenstad beschikken ook over een pas voor zone 1. Wellicht dat deze niet meer op straat hun vaste "date"-plek houden maar in een parkeergarage.

V. Tot hoe laat kan ik vanuit de binnenstad terug naar een P+R terrein.

A. De bussen vanaf de knooppunten rijden 24 uur per dag naar de P+R terreinen. De frequentie wordt tussen 01.00 u en 06.00 teruggebracht tot 1 x per kwartier.

V. Zijn er ook enkele voorbeelden beschikbaar?

A. Ja. Zie onderstaande voorbeelden. .

Enkele voorbeelden.

Je wilt vanuit Oosterwijtwerd de binnenstad van Groningen bezoeken om er een televisie op te halen. Dan rijd je met de auto naar een P+R terrein. Vervolgens neem je een bus naar het knooppunt aan de rand van de binnenstad, dat het dichtst bij het afhaaladres ligt. Kosten nihil. Vervolgens loop je naar het te bezoeken adres. Je haalt de TV op en neemt een taxi(busje) terug. Kosten €7,50. Totale kosten €7,50. Je kunt ook een taxi nemen vanaf het P+R terrein rechtstreeks naar het afhaaladres. In dat geval ben je in totaal 15 euro kwijt.

Je wilt van Oosterwijtwerd zomaar gaan shoppen in de binnenstad, het museum bezoeken of naar het Forum. Ook nu weer met de auto naar een P +R terrein. Daar kun je de bus nemen naar het hoofdstation, Noorderstation, UMCG of Westerhaven. Of je neemt een fiets (vélib) of je neemt een taxi. Natuurlijk zou je ook vanuit Oosterwijtwerd met de fiets of auto naar Appingedam of Loppersum kunnen gaan en daar de trein of bus naar het hoofdstation kunnen nemen.

Je wilt vanuit Oosterwijtwerd op bezoek bij iemand in de schilwijken van Groningen. In dit geval kun je naar het bezoekadres rijden, daar je medepassagiers afzetten en vervolgens zelf parkeren op een P + R terrein; vervolgens neem je een bus naar een van de vier knooppunten (Hoofdstation etc.); daar kun je kiezen uit het gebruik van een fiets of taxi. Betaald parkeren in een parkeergarage binnen de schil of betaald parkeren buiten de schil behoort ook tot de mogelijkheden.

Je wilt vanuit Oosterwijtwerd op bezoek bij iemand in de overige wijken. In dit geval rijd je naar het adres en parkeert daar ter plekke (betaald parkeren). Als men op het bezoekadres beschikt over een bezoekerspas dan kan er tegen een gereduceerd tarief en langer dan de maximumtijd geparkeerd worden. Als men op het bezoekadres beschikt over een eigen parkeergelegenheid (garage of oprit e.d.) kun je daar uiteraard gratis parkeren.

Groningen, juni 2010.

J.J.A.M. (Hans) Vermaat.
Noorderhaven 60-11
9712 VM Groningen
0620545562
hansvermaat@gmail.com

