

Transferia, een case in Groningen

Groningen heeft als een van de eerste gemeenten in Nederland parkeermogelijkheden aan de rand van de stad gecreëerd. Het gaat in dit kader om Parkeren+Bus-terreinen (P+Bus). In dit artikel zal de Groningse visie op het 'stadsrandparkeren' naar voren komen.

RICK ZIJDERVELD*

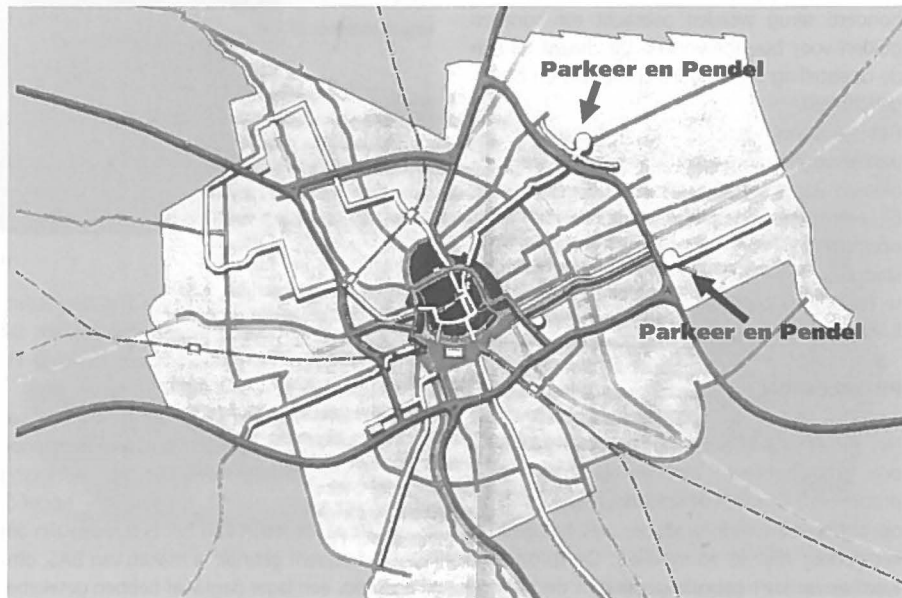
Zoals zoveel steden in Nederland streeft Groningen een versterking van economische betekenis van de binnenstad na. Het stadshart heeft een impuls nodig die door een combinatie van een kwalitatieve en kwantitatieve versterking van het winkelapparaat, uitbreiding van het autovrije gebied en een betere bereikbaarheid tot stand moet komen. Meer personen moeten de stad gaan bezoeken. De centrale vraag is op welke wijze.

BINNESTAD AUTOVRIJ

Het autoverkeer heeft steeds meer beslag gelegd op de openbare ruimte. Veel inwoners uit de regio zijn aangewezen op de auto. Hoogwaardig openbaar vervoer is in een dunbevolkte regio moeilijk te realiseren met de beschikbare financiële middelen. De afstanden naar de stad zijn ook te groot om de fiets als volwaardig alternatief te kunnen aandragen. Het gevolg is dat de inwoners van de omliggende gebieden de stad Groningen met de auto aandoen. Hierdoor slijt de stad dicht. Groningen wil daarom een aanpak die de verkeersoverlast in de binnenstad beperkt en tegelijkertijd de bereikbaarheid zo groot mogelijk houdt. Het 'blik' wordt op een radicale wijze uit de binnenstad geweerd. De bus en de fiets krijgen zoveel mogelijk 'voorrang'. De automobilist kan kiezen uit twee opties: parkeergarages bij aanlooproutes naar de binnenstad, en transferia aan de rand van de stad gekoppeld aan snelle busverbindingen naar het centrum.

STADSRANDPARKEREN

Het parkeren aan de rand van de stad heeft als voordeel dat de bezoeker gemakkelijk en gratis kan parkeren. Als het stadsbestuur besluit tot het ontwikkelen van transferia hoeft men niet over te gaan tot het bouwen van dure garages



— openbaar vervoer-assen

Ligging reeds aangelegde en geplande transferia.
Bron: Gemeente Groningen

in de binnenstad. Ook vermindert de belasting van het milieu en kan de piekbelasting in het parkeren beter worden opgevangen met de bestaande capaciteit.

Eind jaren tachtig is Groningen gestart met het P+Bus-systeem, transferia aan de rand van de stad. Eén transferium is gelegen aan de Sontweg (in het zuid-oosten), en het tweede transferium (zie figuur), gebouwd in 1993, ligt aan de westelijk gelegen Peizerweg. In de beginperiode reden de bussen alleen op zaterdag en feestdagen, tegenwoordig rijdt men ook op werkdagen. De rit duurt tien minuten en is gratis. De kosten (ca. 200.000 gulden per jaar) worden betaald uit de opbrengsten van de parkeergelden uit het centrum.

GROEI

Het gebruik van de P+Bus-service is sinds 1988 gegroeid van ca. 10.000 naar ca. 81.000 gebruikers in 1994. In de eerste helft van 1995 is het gebruik ten opzichte van dezelfde periode in 1994 met 50% gestegen. Ondanks deze cijfers mogen er volgens de gemeente Groningen geen voorbarige conclusies worden getrokken. Een onderzoek uit 1992 geeft aan dat zonder service 54% van de gebruikers direct zou doorrijden naar het centrum, 27% zou de binnenstad zelfs niet meer bezoeken. Van de doelgroep, de automobilisten die de stad Groningen bezoeken, bedraagt het percentage gebruikers van de P+Bus-service 15%.

Een goed transferium ligt op een punt waar het autoverkeer en het openbaar vervoer samenkomen. De inrichting vraagt om goede voorzieningen ten aanzien van bereikbaarheid, beschutting, veiligheid en uitstraling. Daarbij moet het doel van frequent en snel vervoer naar de binnenstad gewaarborgd blijven. De overstap van auto op bus moet volgens de gemeente, niet alleen snel, comfortabel en efficiënt zijn, maar meer dan dat. Bovenstaande eisen zijn verwerkt in het transferium Noorddijk dat onlangs is geopend. Dit nieuwe transferium is gelegen in Groningen-Noord aan de oostelijke ringweg. Via een vrije busbaan is het centrum in circa vijf minuten te bereiken. Het (bewaakte) parkeren is gratis en de retourrit kost f 2,50. Boodschappen kunnen door een bezorgdienst naar het transferium worden gebracht en daar later op de dag opgehaald worden.

Het gebruik van een transferium wordt aantrekkelijker naarmate de mogelijkheden voor, vaak duur betaald, parkeren in de binnenstad afnemen. Door de afgenomen parkeer- en verkeersdruk wordt de binnenstad een stuk leefbaarder. De hiermee gepaard gaande sfeerverbetering moet hartje Groningen aantrekkelijker maken.

*Redactie AGORA. Dit artikel gebaseerd op de lezing van Marcel Bloemkolk van de gemeente Groningen voor het congres 'Integraal Parkeerbeleid' van het Nederlands Studieceterium, juni 1995.