

# Damsterdiep op de schop

*Een verkenning naar de doelstellingen en de effecten van de realisatie van een bronpunt op het Damsterdiep*

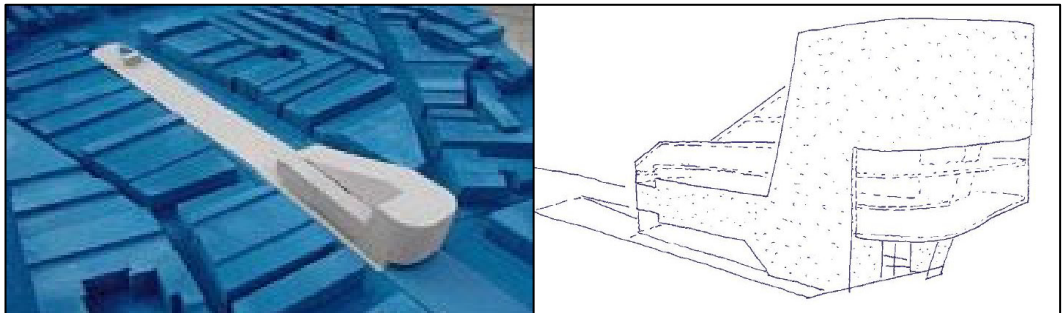


RuG

Sytze Stutterheim  
Masterthesis Planologie  
Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen  
Rijksuniversiteit Groningen  
April 2006

# Damsterdiep op de schop

*Een verkenning naar de doelstellingen en de effecten van de realisatie van een bronpunt op het Damsterdiep*



**RUG**

Sytze Stutterheim  
Masterthesis Planologie  
Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen  
Rijksuniversiteit Groningen  
April 2006

Begeleidend docent: Drs. T. van der Meulen

**Omslag**

Voorpagina: foto parkeergarage onder de Ossenmarkt in Groningen

Titelpagina: maquette van het toekomstige Damsterplein met ontwerpschets nieuwe pand Nijestee

## Samenvatting

De stad Groningen maakte eind jaren '70 furore toen zij kwam met een plan dat de bereikbaarheid van de binnenstad in een nieuwe context plaatste. Met de invoering van het Verkeerscirculatieplan in 1977 werd de binnenstad opgedeeld in vier kwadranten die door middel van een ringweg te bereiken zijn. Doorgaand autoverkeer door het centrum werd op deze wijze vrijwel onmogelijk gemaakt en de binnenstad werd het terrein van de voetganger.

Toen begin jaren negentig de bereikbaarheid van de binnenstad, door het toenemende autoverkeer, opnieuw in het gedrang dreigde te komen ontstond de noodzaak om nieuwe maatregelen te treffen. Aan de rand van de binnenstad werden een aantal zogenaamde bronpunten in het leven geroepen, locaties waar automobilisten hun auto tegen betaling kunnen achterlaten en te voet of per openbaar vervoer de binnenstad kunnen betreden.

Het onderzoeksobject van deze studie, de toekomstige parkeergarage onder het Damsterdiep, is één van deze bronpunten. Het doel van deze studie is: *Een verkenning, door middel van een aantal interviews, naar de doelstellingen die ten grondslag liggen aan en de effecten van de komst van een aantal parkeergarages, vergelijkbaar met de toekomstige Damsterdiepgarage, aan de rand van de binnenstad.*

Om dit doel te bereiken is een literatuurstudie verricht en is een aantal steden bezocht waar vergelijkbare bronpunten zijn gerealiseerd (zowel qua omvang als qua situering). Door middel van interviews met de projectleiders zijn naast de doelstellingen en de verwachting de positieve en negatieve, verwachte en onverwachte effecten in kaart gebracht. Door de verwachte met de onverwachte effecten te vergelijken is getracht tot inzichten te komen in de eventuele effecten van de komst van een parkeergarage onder het Damsterdiep.

De doelstellingen met betrekking tot het nieuwe bronpunt, de parkeergarage onder het Damsterdiep, zijn geëxtraheerd uit de verschillende (binnen)stadsvisies en het stedenbouwkundige plan. De belangrijkste doelstelling bij het Damsterdiep is het creëren van een nieuwe entree tot de binnenstad. Het gebied dat deze (entree)functie in de loop der jaren is verloren, zou deze door de komst van de garage met daarboven een (leisure)plein terug moeten krijgen. Naast een kwaliteitsverbetering van het gebied zou de ingreep een economische impuls zowel het gebied als de binnenstad als geheel moeten betekenen, waardoor de concurrentiepositie van de stad Groningen zou kunnen verbeteren.

Het eventuele succes van het project aan het Damsterdiep hangt nauw samen met een aantal projecten elders in de stad. Dit zijn bijvoorbeeld de herontwikkeling van het voormalig Ciboga terrein en de ontwikkelingen langs het Eemskanaal en het Sontplein en de realisatie van het Europapark. Deze projecten dienen dan ook in ogenschouw genomen te worden genomen wanneer wordt gesproken over de gevolgen van de komst van het bronpunt.

Voor de vergelijking is een viertal projecten geselecteerd aan de hand van een aantal criteria. Door projecten te vinden die aan de criteria voldoen (autoluwe binnenstad, aantal inwoners, omvang parkeergarage, compact stadscentrum en ligging parkeergarage) zou het mogelijk moeten zijn algemeen geldende conclusies te trekken. De geselecteerde projecten voor het vergelijkend onderzoek zijn het Hoeksterend (Leeuwarden), de Singelgarage (Alkmaar), het Kelfkensbos (Nijmegen) en de Zuidpoort (Delft).

Uit de interviews bleek dat elk van deze projecten is bedacht en uitgevoerd op een geheel eigen wijze. Ondanks dit gegeven is er toch een duidelijke overeenkomst waar te nemen in de doelstellingen. De doelstellingen hadden voor het grootste deel betrekking op het verhogen van de plaatselijke beeld-

kwaliteit. Het voornaamste doel was dan ook het verwijderen van het 'blik van de straat'. Deze doelstelling past goed in de fase van zorg voor kwaliteit van de binnenstad waarin steden zich sinds het begin van de jaren '90 bevinden. Daarnaast wordt ook het stimuleren van de plaatselijke economie als doel van het bronpunt genoemd. Het parkeerbeleid wordt echter maar bij één van de cases met name gekoppeld aan het autovrij (maken en houden) van de binnenstad.

Naast de doelstellingen van de gemeente is ook gekeken naar welke andere partijen (plaatselijke ondernemers, bewoners, etc) er eventueel betrokken waren bij de planvorming en de realisatie van het project. Bij twee van de vier cases bleken de bewoners en de ondernemers een noemenswaardige rol te hebben gespeeld.

Bij alle onderzochte projecten werd het initiatief tijdens de planvorming genomen door de gemeente. Opmerkelijk is het feit dat de gemeentelijke projectleiders bij drie van de vier cases geen negatieve effecten konden bedenken die zouden kunnen optreden na de komst van het bronpunt. Alleen bij het project in Nijmegen, werd rekening gehouden met eventuele extra verkeersoverlast tijdens de spitsuren na realisatie van het bronpunt.

Ondanks bovenstaande constatering zijn de bronpunten bij ten minste drie van de vier cases een (redelijk) succes en zijn de doelstellingen voor een groot deel gerealiseerd. Met name in Leeuwarden bij parkeergarage het Hoeksterend laat vallen de huidige resultaten, ondanks het prijswinnende ontwerp, tegen. Dit is hoofdzakelijk toe te schrijven aan de ligging die voortkomt uit het parkeerbeleid in de binnenstad.

Tot slot zijn er nog een aantal aandachtspunten, voortvloeiend uit de mate waarin doelstellingen bereikt zijn, die in het oog gehouden dienen te worden bij de uitvoering van bronpunten zoals het Damsterdiep.

Ten *eerste* het belang van een goede communicatie, in een wat verder stadium participatie, in met name het voortraject van het project. Bij communicatie dient hierbij gedacht te worden aan communicatie en afstemming binnen de overheid en communicatie tussen de overheid en andere organisaties.

Uit de gesprekken kwam naar voren dat er nog veel kansen gemist worden vanwege terughoudendheid van de projectontwikkelaars die actief zijn in het binnenstedelijke gebied en de in zichzelf gekeerde houding van de opdrachtgever. Hierdoor gaat er vaak (te) veel tijd overeen voordat de kwalitatieve impuls door de komst van het bronpunt navolging vindt in andere projecten in de binnenstad. Er is in dit opzicht nog te weinig samenhang waardoor van eventuele synergie geen of weinig sprake is. Naast een goede externe communicatie is ook de interne communicatie van groot belang. Zo dient er een goede afstemming te zijn tussen beleid en project. Een bronpunt heeft alleen kans van slagen wanneer er goede afstemming heeft plaatsgevonden met het mobiliteitsbeleid (verkeer, parkeren, etc) van de betreffende gemeente.

Een *tweede* punt is dat ervoor gezorgd dient te worden dat de doelstellingen realistisch en uitvoerbaar zijn. Nog teveel wordt er een één op één link gelegd tussen het economische succes van gebied en de komst van een bronpunt, terwijl er meer zaken zijn die meegenomen dienen te worden. Synergie ontstaat wanneer er een integrale visie is waarbinnen de verschillende projecten elk een bijdrage leveren aan het gewenste eindresultaat.

## Woord vooraf

Het rapport dat voor u ligt bevat de bevindingen van mijn verkennende studie naar de doelstellingen en effecten van de komst van een parkeergarage aan de rand van de binnenstad. Aan de hand van een aantal vergelijkende projecten in diverse steden in Nederland heb ik getracht een beeld te scheppen dat ik vervolgens geprojecteerd heb naar de nog te bouwen parkeergarage onder het Damsterdiep in de stad Groningen.

Dit rapport is geschreven in het kader van de afronding van mijn studie Planologie aan de Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen aan de Rijksuniversiteit Groningen. De uitvoering van dit rapport heeft plaatsgevonden door middel van een stage bij de Gemeente Groningen afdeling Stadsdeelcoördinatie. Ik heb gekozen voor een stageplek bij de gemeente omdat ik het grootste deel van mijn leven heb gewoond in de stad Groningen en de binnenstedelijke processen mij altijd erg geïnteresseerd hebben.

Bij deze wilde ik de volgende personen bedanken voor hun medewerking tijdens het uitvoeren van mijn stageopdracht. Vanuit de universiteit dhr. Tom van der Meulen, mijn begeleider, die mij ondanks ik het af en toe niet meer helemaal zag zitten mij telkens dat kleine zetje meegaf waardoor ik weer verder kon.

Vanuit de Gemeente Groningen Rob van Vliet, wiens colleges binnenstadsplanning mij geïnspireerd hebben tot doen van een praktijkstage bij de gemeente, Erik Mertens die zich, voor zijn onverwachte plotselinge afwezigheid, heeft ingezet om mij een plek te geven binnen de afdeling Stadsdeelcoördinatie. En verder Ton Podt, Annie Chou en alle andere collega's van de afdeling Stadsdeelcoördinatie voor het doormaken van een gezellige, maar vooral ook leerzame periode.

Sytze Stutterheim  
Groningen  
April 2006

# Inhoud

<b>Samenvatting</b>	<b>i</b>
<b>Woord vooraf</b>	<b>iii</b>
<b>1 Introductie</b>	<b>4</b>
1.1 Inleiding	4
1.2 Aanleiding	4
1.3 Probleemstelling	5
1.4 Doel- en vraagstelling	5
1.5 Gebruikte onderzoeksmethode	5
1.6 Leeswijzer	5
<b>2 Gebruikte onderzoeksmodel</b>	<b>7</b>
2.1 Inleiding	7
2.2 Beleid en evaluatie	7
2.2.1 Algemeen	7
2.2.2 Evaluatieonderzoek	7
2.3 Toepassing in het verslag	9
2.3.1 Algemeen	9
2.3.2 Onderzoeksopzet en gebruikte model	9
2.3.3 Contextvariabelen	10
<b>3 Ontwikkelingen in Nederlandse binnensteden</b>	<b>11</b>
3.1 Inleiding	11
3.2 Geschiedenis binnenstedelijke ontwikkelingen	11
3.3 Ruimtelijk functionele structuur binnenstad	12
3.3.1 Relatie gebruiker binnenstad en ruimtelijk functionele structuur	12
3.3.2 Functioneren van binnensteden	12
3.4 Vertaling voor situatie Groningen	13
3.4.1 Kwaliteitsverhoging in de binnenstad van Groningen	13
3.4.2 Toepassing model op de binnenstad van Groningen	14
<b>4 Project Damsterdiep</b>	<b>16</b>
4.1 Inleiding	16
4.2 Probleemanalyse	16
4.3 Totstandkoming project	17
4.3.1 Inleiding	17
4.3.2 Autoverrijde binnenstad	17
4.3.3 Bronpunten	18
4.3.4 Bronpunten Nieuwe Stijl	18

4.3.5	Hoofdwinkelstructuur binnenstad	19
<b>4.4</b>	<b>Gemeentelijke doelstellingen</b>	<b>19</b>
4.4.1	Inleiding	19
4.4.2	Stedenbouwkundig plan 'Damsterdiep weer binnenstad' (2005)	20
4.4.3	Binnenstadsvisie Hart in de stad (2002)	20
4.4.4	Stadsvisie Sterke stad, actieve stad (2003)	21
4.4.5	Samenvatting doelstellingen en conclusie	22
<b>4.5</b>	<b>Contextvariabelen</b>	<b>22</b>
4.5.1	CiBoGa	22
4.5.2	Eemskanaalzone	23
4.5.3	Europapark	24
4.5.4	Strategische projecten	24
<b>5</b>	<b>Effectstudie parkeergarages</b>	<b>26</b>
5.1	Inleiding	26
5.2	Keuze onderzoeksvorm	26
5.2.1	Interviews	27
5.3	Selectiecriteria	27
5.4	Keuze en achtergrondinformatie projecten	28
5.5	Bronpunten vergeleken	28
5.5.1	Inleiding	28
5.5.2	Hoeksterend Leeuwarden	29
5.5.3	Singelgarage Alkmaar	33
5.5.4	Kelfkensbos Nijmegen	36
5.5.5	Zuidpoort Delft	40
5.6	Overeenkomsten en verschillen	44
5.6.1	Participatie en de effecten hiervan op het eindresultaat	44
5.6.2	Afstemming verkeersbeleid in relatie tot bronpunt	45
5.6.3	Kwaliteit en gebruik openbare ruimte	46
5.6.4	Bereikbaarheid binnenstad (entreefunctie)	47
5.6.5	Ontstaan looproute(s)	47
5.6.6	Resultaten vergelijking samengevat	48
5.7	Antwoord op de onderzoeksvragen	49
<b>6</b>	<b>Synthese</b>	<b>52</b>
6.1	Inleiding	52
6.2	Vertaling naar situatie Damsterdiep	52
6.2.1	Inleiding	52
6.2.2	Doelstellingen vergeleken	53
6.2.3	Overzicht effecten onderzochte steden	53
6.2.4	Betekenis van het bronpunt voor het functioneren van de binnenstad	54
6.3	Reflectie op het onderzoek(smodel)	56
6.4	Eindconclusie	57



<b>Literatuur</b>	<b>60</b>
Geraadpleegde websites	62
Geïnterviewde personen	63
<b>Bijlagen</b>	<b>64</b>
I. Mogelijke steden voor vergelijking	64
II. Situering projecten	65
III. Foto impressie verschillende projecten	66
IV. Overzicht doelstellingen en effecten van de cases	70

# 1 Introductie

## 1.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de algemene opzet van het onderzoek. Het begint met een beschrijving van de aanleiding van en een korte introductie op het onderwerp van studie (paragraaf 1.2). Vervolgens wordt de probleemstelling uiteengezet in een doelstelling en de vraagstelling (paragraaf 1.3 & 1.4). Deze vraagstelling bestaat uit een aantal deelvragen. In de daaropvolgende paragraaf wordt de gebruikte onderzoeksmethode beschreven en nader toegelicht (paragraaf 1.5). Tot slot wordt de structuur van dit rapport weergegeven in de leeswijzer (paragraaf 1.6).

## 1.2 Aanleiding

Eén van de belangrijkste randvoorwaarden voor de huidige ontwikkeling van een binnenstad is de bereikbaarheid. Tot eind jaren zeventig werd de binnenstad van Groningen vooral gedomineerd door het autoverkeer. Met de invoering van het Verkeerscirculatieplan (VCP) in 1977 is de gemeente Groningen een nieuwe weg ingeslagen. Om dichtslibbing van de binnenstad te voorkomen is de stad verdeeld in vier kwadranten die via een rondweg langs de Diepenring<sup>1</sup> te bereiken zijn. Doorgaand autoverkeer door het centrum is op deze manier vrijwel onmogelijk gemaakt. De binnenstad werd door het VCP weer voor een groot deel teruggegeven aan de voetganger.

De dalende omzetcijfers van de middenstand, door concurrentie van andere gemeenten in de regio, waren belangrijke redenen voor de gemeente Groningen om zich begin jaren negentig te richten op de versterking van de economische positie van de binnenstad (Gemeente Groningen, 1993). Door verbetering van de bereikbaarheid moesten bezoekers worden verleid om naar het centrum van de stad te komen. Onderzoek van de adviesbureaus Kolpron en Redema toonde aan dat consumentenstromen door middel van logische wandelroutes naar (en door) het centrum van de binnenstad moesten worden geleid. Om dit te bereiken stelde de onderzoekers voor een aantal zogenaamde bronpunten in het leven te roepen (Gemeente Groningen, 1991). Locaties, die dienst doen als voorportaal van de binnenstad, waar automobilisten hun auto tegen betaling kunnen achterlaten en vervolgens per voet of per openbaar vervoer de binnenstad kunnen betreden.

Door het Ministerie van VROM wordt het volgende gezegd over het probleem van de bereikbaarheid en de oplossing hiervoor: *In een vitale binnenstad worden hoge eisen gesteld aan de inrichting van de ruimte. Er is meestal geen plek meer voor eenvoudige parkeeroplossingen. Vlak bij publiekstrekkers is er zelfs geen ruimte meer voor het stallen van fietsen. Om de binnenstad desondanks bereikbaar te maken, ligt meervoudig ruimtegebruik voor de hand, waarbij auto's en fietsen bij voorkeur onder het maaiveld worden geparkeerd (VROM, 2002).* De nog te realiseren parkeergarage aan het Damsterdiep in Groningen één van de bronpunten waar in de toekomst ondergronds geparkeerd kan worden.

Dit onderzoek is geschreven in het kader van afrondingsfase van de studie planologie aan de Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen aan Rijksuniversiteit in Groningen. De gemeente Groningen heeft bij het onderzoek een faciliterende rol gespeeld. Voor het uitvoeren van deze scriptie is gebruik gemaakt van de voorzieningen en de kennis van de gemeente.

---

<sup>1</sup> De Diepenring is de aanduiding voor de grachtengordel rond de stad ([www.wikipedia.nl](http://www.wikipedia.nl)).

### 1.3 Probleemstelling

Bij de realisatie van grootschalige projecten in de binnenstad van Groningen, zoals de eerder genoemde bronpunten, staan veel belangen op het spel. Over het algemeen kan gesteld worden dat de gemeente net als de ondernemers en de bewoners baat hebben bij een aantrekkelijke binnenstad. Een aantrekkelijke binnenstad wordt tegenwoordig veelal geassocieerd met bereikbaarheid. De overheid speelt op dit gebied vaak een faciliterende rol. Zo ook bij de realisatie van een nieuw bronpunt in het zuidoosten van de binnenstad op het Damsterdiep.

De komst van een parkeergarage onder het Damsterdiep, die plaats moet gaan bieden aan ongeveer 600 auto's, zal een (grote) impact hebben op een deel van de binnenstad en de mensen die daar wonen en werken. In dit onderzoek wordt gekeken naar ervaringen met vergelijkbare projecten elders in Nederland.

### 1.4 Doel- en vraagstelling

In de voorgaande paragrafen werd al even gerefereerd naar de noodzaak van een bereikbare binnenstad en de rol van de overheid. Om meer inzicht te krijgen in de belangen en de verwachtingen ten aanzien van de realisatie van een stedenbouwkundige ingreep in de binnenstad zal in deze scriptie zowel worden gekeken naar het nog te realiseren project aan het Damsterdiep in Groningen als naar een aantal onlangs gerealiseerde binnenstedelijke projecten elders in Nederland.

Het doel van dit onderzoek is dan ook: *Een verkenning, door middel van een aantal interviews, naar de doelstellingen die ten grondslag liggen aan en de effecten van de komst van een aantal parkeergarages, vergelijkbaar met de toekomstige Damsterdiepgarage, aan de rand van de binnenstad.*

Uit de bovenstaande doelstelling kunnen de volgende onderzoeksvragen worden afgeleid:

- a) *Welke gedachten en doelstellingen liggen ten grondslag aan de realisatie van bronpunten in verschillende Nederlandse steden?*
- b) *Wat zijn de verwachtingen van de belangrijkste partijen betrokken bij de uitvoering van het bronpunten, de gemeenten?*
- c) *Kan, kijkend naar een aantal onlangs gerealiseerde projecten, worden geconcludeerd dat de verwachtingen en doelstellingen zijn uitgekomen (en waarom (niet))?*
- d) *Op welk gebied valt er voor de gemeente Groningen nog winst te behalen (succes / faalfactoren)?*

Met dit onderzoek wordt geprobeerd een beeld scheppen van de doelstellingen en mogelijke effecten en bijkomstigheden na de realisatie van de parkeergarage aan het Damsterdiep.

### 1.5 Gebruikte onderzoeksmethode

Door middel van een literatuurstudie en een aantal interviews zal worden getracht de bovenstaande onderzoeksvragen te beantwoorden. Hiervoor wordt onder meer gebruik gemaakt van gemeentelijke nota's en relevante vakliteratuur. Door middel van de interviews met gemeentelijke projectleiders van vergelijkbare projecten zal worden getracht inzicht te krijgen in de doelstellingen en verwachtingen. En of deze in de praktijk ook zijn uitgekomen.

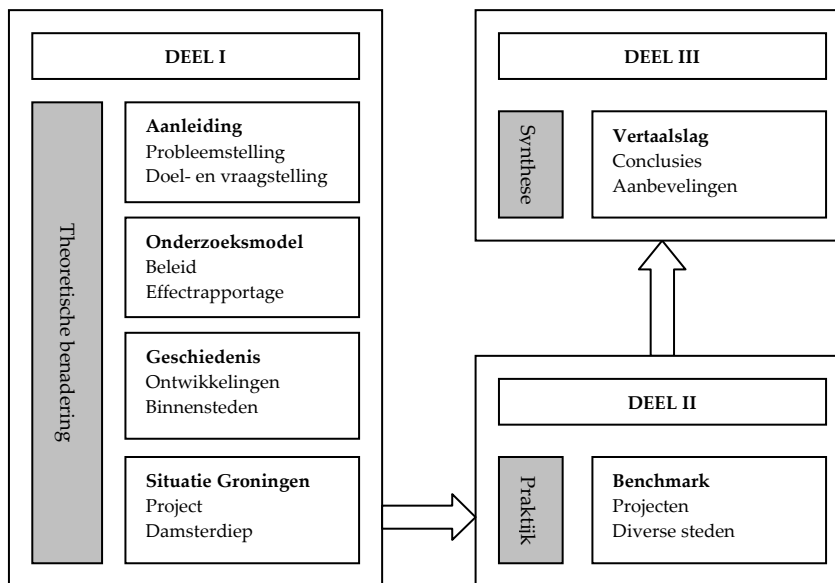
### 1.6 Leeswijzer

Het onderzoek bestaat uit een zestal hoofdstukken verdeeld in drie delen. Het eerste hoofdstuk geeft een introductie in het onderwerp van studie en bevat naast de aanleiding ook de probleemstelling en de gebruikte onderzoeksmethode.

Het tweede hoofdstuk is hoofdzakelijk theoretisch en geeft de achtergronden van het instrument effectrapportage en evaluatie in algemene zin weer. Er wordt onder andere ingegaan op het belang van evaluatie 1de planologie.

Hoofdstuk drie biedt door middel van een algemene beschrijving van de ontwikkelingen, die binnensteden in Nederland de afgelopen vijftig jaar hebben doorgemaakt, een kader waarbinnen het geëvalueerde plan van deze studie beschouwd kan worden.

Waar het derde hoofdstuk nog vrij algemeen van aard was, wordt in hoofdstuk vier ingezoomd op de situatie in Groningen. Naast de totstandkoming van het project, bevat het hoofdstuk de verschillende doelstellingen (gewenste effecten) van de gemeente die ten grondslag liggen aan het project Damsterdiep.



Figuur 1.1 Onderzoeksopzet

In hoofdstuk vijf wordt door middel van een aantal interviews meer de diepte ingegaan. De voorgaande hoofdstukken zijn voornamelijk geënt op gemeentelijke nota's en visies, maar in hoofdstuk vijf worden de gegevens weergegeven die zijn verkregen door middel van interviews met projectleiders in verschillende Nederlandse steden.

In het laatste hoofdstuk, hoofdstuk zes, worden de resultaten van het voorgaande hoofdstuk gekoppeld aan de situatie in Groningen. Het hoofdstuk bevat naast de vertaling van de resultaten ook een aantal aandachtspunten die de gemeente Groningen mee zou kunnen nemen tijdens de planvorming en realisatie van het project aan het Damsterdiep.

In de hierboven geschetste figuur (Figuur 1.1) is de opbouw van het verslag weergegeven. Hierbij is een driedeling aangebracht. Het eerste deel betreft het theoretisch deel van het onderzoek. Deel twee geeft de praktische invulling. En het derde en laatste deel bevat de vertaling van deel één en twee om vervolgens te komen tot de conclusies en aanbevelingen.

## 2 Gebruikte onderzoeksmodel

### 2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het model geschetst aan de hand waarvan het onderzoek vorm zal krijgen en aan de hand waarvan de vergelijking met een aantal binnenstedelijke projecten worden uitgevoerd en de effecten worden geëvalueerd. Om te beginnen wordt een korte introductie gegeven over beleid en evaluatie (paragraaf 2.2). Daarbij wordt het instrument evaluatieonderzoek verder uitgewerkt. En worden de geschiedenis, de verschillende soorten en het belang van evaluatieonderzoek nader toegelicht. Door te kijken naar de mate van effectiviteit kan worden gekeken of het gevoerde beleid (in deze studie vorm gegeven door de realisatie van een bronpunt) succesvol is geweest en de gestelde doelen zijn bereikt.

De laatste paragraaf (paragraaf 2.3) geeft aan welke vorm van evaluatieonderzoek is toegepast in dit onderzoek en waarom. Daarbij wordt dieper ingegaan op de onderzoeksopzet, het onderzoeksmodel en de rol die de contextvariabele(n)<sup>2</sup> spelen.

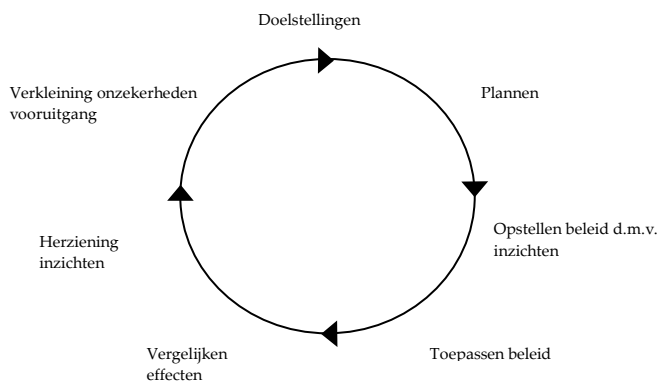
### 2.2 Beleid en evaluatie

#### 2.2.1 Algemeen

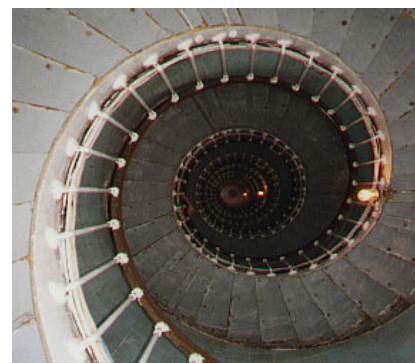
In deze paragraaf wordt een model gepresenteerd waarmee de effecten van de verschillende projecten kunnen worden geëvalueerd. Daarbij wordt ingegaan op het nut van evaluatieonderzoek in algemene zin. Welke geschiedenis er ten grondslag heeft gelegen aan het evaluatieonderzoek en welke verschillende soorten evaluatieonderzoeken er worden gebruikt.

#### 2.2.2 Evaluatieonderzoek

Het doel van evaluatieonderzoek is het door middel van analyse inzicht te verschaffen in de effecten van gevoerd beleid. Daarbij wordt beleid door Bressers en Hoogerwerf als volgt gedefinieerd: *het streven naar het bereiken van bepaalde doeleinden met bepaalde middelen en bepaalde tijdskeuzen* (Bressers et. Al, 1995). Om deze doeleinden te bereiken moeten beleidsmakers beschikken over empirische inzichten. Door de inzichten toe te passen dan de omgeving zodanig worden manipuleren zodat deze meer aan onze (veronderstelde) behoeften tegemoet komt (Van der Meulen, 1998).



**Figuur 2.1** Beleid, evaluatie en nieuwe inzichten



**Figuur 2.2** Opwaartse spiraal

<sup>2</sup> Contextvariabelen zijn eigenschappen van de situatie die los van de interventie of in samenhang met de interventie invloed uitoefenen op de doelvariabelen (Swanborn, 1999).

De meest voorkomende methode om empirisch inzicht te verkrijgen is het doen van experimenten, zoals is te weergegeven in bovenstaand model. In dit model wordt door middel van eerdere inzichten beleid opgesteld waarmee bepaalde doelstellingen moeten worden bereikt. Door de werkelijke effecten van het gevoerde beleid te vergelijken met de gewenste effecten ontstaan nieuwe inzichten. Dit inzicht kan worden gebruikt om het beleid bij te stellen en onzekerheden te verkleinen. Het nut van evaluatieonderzoek is dan ook de reflectie op de bestaande inzichten en het komen tot nieuwe inzichten. Op deze wijze ontstaat een soort spiraalvormige opwaartse beweging (vooruitgang?!) zie Figuur 2.2.

### 2.2.2.1 Geschiedenis

Het belang en de rol van evaluatieonderzoek in de beleidsvoering heeft in de tijd nogal eens veranderingen doorgemaakt. Een eerste opbloei van het instrument evaluatieonderzoek vond plaats in de jaren '60 en '70. Hierin werd het evaluatieonderzoek voornamelijk gezien als een traditioneel experiment dat in een controleerbare omgeving kon worden uitgevoerd. Er heerste bij de overheid een groot gevoel van maakbaarheid en controleerbaarheid. In het door de overheid gevoerde beleid dat met bepaalde interventies (X) in een bepaalde situatie (Y) zou leiden tot situatie (Z) was geen ruimte voor marktwerking. De overheid zag zichzelf als grote regisseur (Swanborn, 1999).

Vervolgens brak er in de jaren '80 een periode aan waarin als gevolg van economische veranderingen en politieke verschuivingen de populariteit van evaluatieonderzoek drastisch verminderde. Wel werd de overheid zich in deze periode meer bewust van het feit dat een maakbare samenleving niet bestaat. Een grote ommekeer vond plaats begin jaren '90 toen men zich wederom bewust werd van het nut van evaluatieonderzoek. Met in het achterhoofd de gedachte dat het vrijwel onmogelijk is om een onderzoek uit te voeren in een beheerste omgeving en dat de overheid niet de regisseur maar één van de partijen in het maatschappelijke krachtenveld is werden weer op grote schaal evaluatieonderzoeken uitgevoerd.

### 2.2.2.2 Soorten evaluatieonderzoek

Binnen het evaluatieonderzoek zijn verschillende soorten onderzoeken te onderscheiden. De onderstaande typologie is in 1984 opgesteld het tweetal onderzoekers Maessen en Warffenus (Tabel 2.1). Deze onderzoekers hebben een indeling gemaakt op grond van een tweetal veronderstellingen. Ten eerste is dit de rol van de overheid, is deze in het proces duidelijk te onderkennen of juist niet. Ten tweede het al dan niet aanwezig zijn van duidelijke doelstellingen en verwachtingen. Dit leidt tot de volgende indeling:

		Rol overheid	
		<i>Onduidelijk</i>	<i>Duidelijk</i>
Doelstellingen / Verwachtingen	<i>Niet</i>	Situatieonderzoek	Effectenonderzoek
	<i>Wel</i>	Doelbereikingsonderzoek	Effectiviteitsonderzoek

Tabel 2.1 Soorten evaluatieonderzoek (Maessen en Warffenus, 1984)

In dit rapport wordt gekeken naar de doelstellingen, verwachtingen en effecten van een aantal grote ruimtelijke interventies in verschillende binnensteden, waaronder Groningen. De opdrachtgevers van deze projecten zijn in alle gevallen de gemeenten. De doelstellingen voor wat betreft het project zijn vaak duidelijk omschreven in onder meer de stedenbouwkundige visies maar de doelstellingen en verwachtingen voor wat directe omgeving zijn echter minder duidelijk vastgelegd. In deze context zou het onderzoek getypeerd kunnen worden als een effectenonderzoek dat neigt naar een effectiviteitsonderzoek.

## 2.3 Toepassing in het verslag

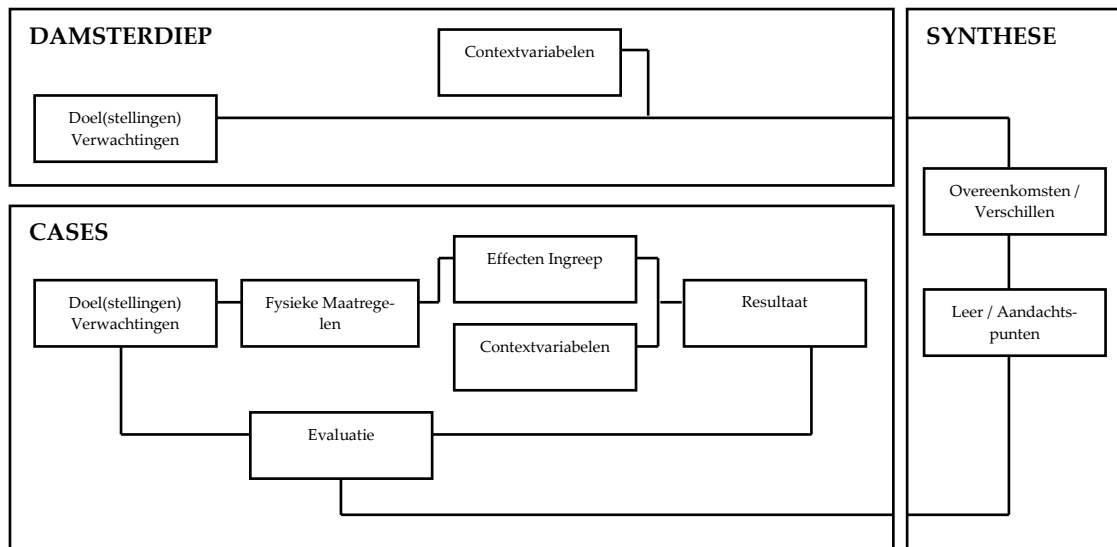
### 2.3.1 Algemeen

In deze paragraaf worden de onderzoeksopzet, het gebruikte onderzoeksmodel met de daarbij gebruikte input toegelicht. Daarnaast wordt het belang van de contextvariabele(n) in de evaluatie toegelicht en benadrukt.

### 2.3.2 Onderzoeksopzet en gebruikte model

Zoals in paragraaf 1.4 ook is te lezen is het doel van dit onderzoek: *Een verkenning, door middel van een aantal interviews, naar de doelstellingen die ten grondslag liggen aan en de effecten van de komst van een aantal parkeergarages, vergelijkbaar met de toekomstige Damsterdiepgarage, aan de rand van de binnenstad.* Daarbij wordt aan de hand van een aantal cases niet alleen gekeken naar wat deze doelstellingen zijn, maar ook of deze in de praktijk zijn uitgekomen.

In de onderstaande figuur (Figuur 2.3) is een schematisch model gegeven van het evaluatieonderzoek in dit verslag. Door middel van een aantal interviews is getracht de doel(stelling)en en de verwachtingen bij de verschillende projecten in kaart te brengen die aan de projecten (fysieke maatregelen) ten grondslag lagen. De uiteindelijke resultaten van de realisatie van de projecten zijn deels het gevolg van de uitvoering van de projecten zelf en deels het gevolg van invloeden van buitenaf (contextvariabelen). Door bij alle cases de resultaten te vergelijken met de doelstellingen (evaluatie) kan worden gezien of de maatregelen effect hebben gehad.



Figuur 2.3 Onderzoeksopzet

Door het houden van interviews met projectleiders en het bestuderen van verschillende (project)documenten zal worden getracht een beeld te krijgen van de doelstellingen die ten grondslag hebben gelegen aan de realisatie van het bronpunt. En tevens van de effecten die na realisatie van het bronpunt zijn opgetreden. Deze effecten zullen worden geëvalueerd en de op wijze ontstane inzichten zullen worden gerangschikt in het onderstaande model.

Ex post	Ex ante	Toepassing van inzichten	
		<i>Gewenst</i>	<i>Ongewenst</i>
Toetsing van inzichten	<i>Voorzien</i>	1	2
	<i>Onvoorzien</i>	3	4

Tabel 2.2 *Effecten van beleid (Van der Meulen, 1984)*

Ervan uitgaande dat de plannenmakers tijdens de voorbereiding van de realisatie van het bronpunt gebruik hebben gemaakt van bestaande inzichten om hun veronderstelde behoeften, verwoord in de doelstellingen, te realiseren zijn het de opgetreden effecten die voor het verslag interessant zijn. De vergelijking van de verwachte effecten met niet verwachte effecten van beleid kan de reden zijn dat inzichten worden herzien. Inzichten zijn namelijk objectief, niet als einde van alle discussie maar als begin daarvan (Van der Meulen, 1998). De herziene inzichten zouden van toegevoegde waarde kunnen zijn voor dit onderzoek. En met deze gedachte wordt dan ook op ingehaakt op de laatste deelvraag:

d) *Op welk gebied valt er voor de gemeente Groningen nog winst te behalen (succes / faalfactoren)?*

### 2.3.3 Contextvariabelen

Aangezien het project niet wordt uitgevoerd in een geconditioneerde omgeving is het uiteindelijke resultaat niet alleen het gevolg is van de fysieke ingreep maar wordt deze (bijna) altijd tot op zekere hoogte geconditioneerd door ontwikkelingen in de omgeving. Dit zijn de zogenaamde contextvariabelen<sup>3</sup> (zie ook Figuur 2.3). In dit verslag wordt, vanwege de beperkte tijdsduur van het onderzoek, niet uitgebreid ingegaan op de verschillende contextvariabelen. Er wordt echter aan het eind van elk hoofdstuk wel een kort overzicht gegeven van de belangrijkste contextvariabelen voor zover deze bekend zijn en wat de mogelijke effecten hiervan zijn op de verschillende projecten.

<sup>3</sup> Contextvariabelen: eigenschappen van de situatie die los van de interventie of in de samenhang met de interventie invloed uitoefenen op de doelvariabelen (Swanborn, 1999).



## 3 Ontwikkelingen in Nederlandse binnensteden

### 3.1 Inleiding

De huidige ontwikkelingen en de toekomstige ontwikkelingen in de binnenstad zijn niet los te zien van de ontwikkelingen in de afgelopen decennia. Daarom wordt in dit hoofdstuk een korte beschrijving gegeven van de ontwikkelingen die de binnenstad gevormd hebben tot wat hij nu is in de periode na de Tweede Wereldoorlog (paragraaf 3.2). Aan bod komen allereerst een aantal ontwikkelingen in de binnenstedelijke morfologie en het veranderende gebruik van de binnenstad. Daarnaast een korte beschrijving van het gemeentelijke beleid dat sturing trachtte te geven aan bovenstaande ontwikkelingen.

Het tweede deel van het hoofdstuk spitst zich toe op het functioneren van binnensteden. Aan de hand van een model worden de verschillende vereisten voor het inhoudelijk functioneren van binnensteden weergegeven (paragraaf 3.3).

In de laatste paragraaf worden een aantal van de beschreven ontwikkelingen toegelicht aan de hand van een aantal voorbeelden voor de stad Groningen (paragraaf 3.4).

### 3.2 Geschiedenis binnenstedelijke ontwikkelingen

De naoorlogse periode is onder te verdelen in een vijftal perioden van grofweg tien jaar (Van Vliet, 2005). Onderstaande alinea's geven een overzicht van de binnenstedelijke ontwikkelingen die zich de afgelopen vijftig jaren hebben voortgedaan.

De periode van 1945 tot 1960 staat vooral bekend als een periode van herbouw, reconstructie en sanering. De tijdens de Tweede Wereldoorlog beschadigde binnenstedelijke gebieden, bieden ruimte voor nieuwe perspectieven. Ruim baan voor het toenemende aantal auto's leidt tot grote doorbraken in de binnenstedelijke structuur en tot het opzetten van ruimere straten en pleinen. Daarbij werd deze periode gekenmerkt door cityvorming<sup>4</sup>.

De jaren '60 staan vooral in het teken van vernieuwing. De economie trekt aan en er is geld voor het uitvoeren van grootschalige binnenstedelijke projecten. De toegenomen consumptie en het toenemende autogebruik leiden tot een toenemend aantal bezoekers in de binnenstad. Nieuwe projecten staan dan ook in het teken van bereikbaarheid. Het beleid is vooral gericht op groei, reconstructies en grote verkeersdoorbraken.

In de jaren '70 verandert de visie op binnensteden, waarbij een wens tot behoud en bescherming van het bestaande naar voren komt (Van der Cammen & de Klerk, 1986). In het verlengde hiervan staat in deze periode de herinrichting van de openbare ruimte centraal. Bereikbaarheid dient gehandhaafd te worden maar mag niet ten koste gaan van de oude binnenstad. Het nieuwe beleid is gericht op behoud, leefbaarheid, kleinschaligheid en multifunctionaliteit.

De jaren '80 worden gekenmerkt door functieveranderingen. Deze functieveranderingen zijn het gevolg van een toenemende vraag in een beperkte ruimte (stijging grond- en huurprijzen). De toenemende winkelfunctie gaat ten koste van de kantoorfunctie van de binnenstad. De toegenomen welvaart zorgt ervoor dat de consumptie in de binnenstad toeneemt. Naast de consumptie neemt ook de automobilititeit toe. Het beleid in de jaren '80 staat in het teken van sociale woningbouw, de compacte stad en van renovatie.

---

<sup>4</sup> Cityvorming: concentratie van economische functies in de binnenstad, waardoor de woonfunctie moet wijken (Voogd, 1995).

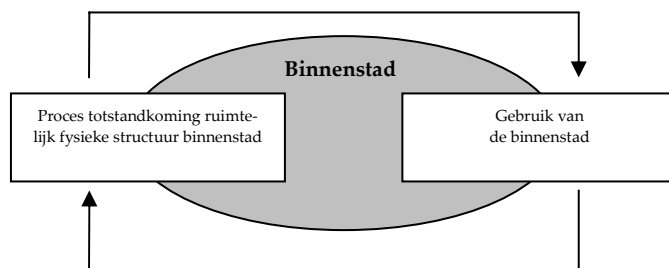
De periode die begin jaren '90 begon staat in het teken van kwaliteitsverhoging. Ontwikkelaars bouwen grote winkelprojecten in en aan de rand van de binnenstad. Tevens doet het ondergronds parkeren zijn intrede. Veel aandacht wordt besteedt aan de inrichting van de openbare ruimte. De binnenstadsbezoeker die aanvankelijk naar de binnenstad kwam om doelgericht te winkelen, komt nu ook naar de binnenstad om vermaakt te worden. Er wordt veel geld geïnvesteerd om het imago van de (binnen)stad te versterken. Dit doet men onder andere door te investeren in de openbare ruimte, de parkeer- en culturele voorzieningen.

### 3.3 Ruimtelijk functionele structuur binnenstad

Uit voorgaande paragraaf is de geschiedenis beschreven die vooraf is gegaan aan het huidige binnenstadsbeleid en wat de kenmerken hiervan waren. Deze paragraaf behandelt de ruimtelijk functionele structuur van de huidige binnenstad. Daarbij zijn zowel de gebruiker van de binnenstad als de (functionele) fysieke structuur van belang.

#### 3.3.1 Relatie gebruiker binnenstad en ruimtelijk functionele structuur

Om inzicht te krijgen in de gevolgen van een ruimtelijke ingreep in de binnenstad, zoals het geplande bronpunt aan het Damsterdiep, wordt eerst gekeken hoe binnensteden werken. Marieke Seip heeft in verschillende publicaties aandacht besteed aan de werking van binnensteden. Zo geeft Seip in haar boek *De kern* centraal de relatie tussen de gebruikers van de binnenstad en de ruimtelijk fysieke structuur als volgt weer:



Figuur 3.1 Relatie gebruik binnenstad en ruimtelijk fysieke structuur (Seip, 1999)

Hierbij bestaat er in de binnenstad een wederzijdse afhankelijkheid tussen gebruiker en structuur. Het gebruik van de binnenstad wordt bepaald door de ruimtelijk fysieke structuur en de ruimtelijk fysieke structuur is het resultaat van de wensen en behoeften van de binnenstadgebruiker (Seip, 1999). Het is dan ook van belang dat bij de totstandkoming van een project in de binnenstad, waardoor de ruimtelijk fysieke structuur wordt veranderd, geluisterd wordt naar de wensen van de gebruiker van de binnenstad. Omgekeerd is het ook van belang om te kijken wat de gevolgen kunnen zijn van de ingreep op de gebruiker.

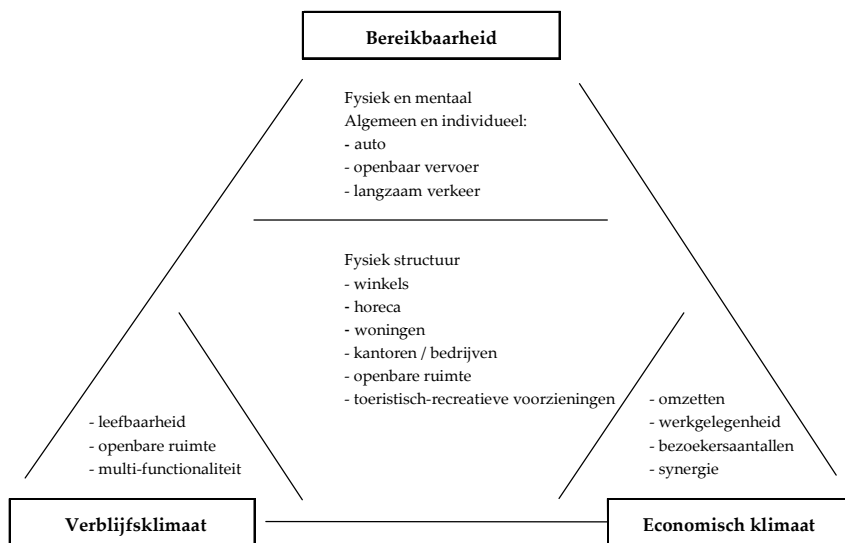
#### 3.3.2 Functioneren van binnensteden

Om te kijken wat de toegevoegde waarde is van een project voor de binnenstad, zoals de parkeergarage onder het Damsterdiep, is het van belang te kijken naar wat een binnenstad nodig heeft om goed te kunnen functioneren.

In deze paragraaf wordt een beeld geschetst van de binnenstad vanuit de functionalistische gedachte. Binnen het functionalisme, dat vooral in de jaren vijftig en zestig een bloei doormaakte, wordt de samenleving gezien als één systeem. Dit systeem bestaat uit verschillende onderdelen (Seip, 1999). Elk deel heeft één of meer functies in het geheel. De verschillende functies kunnen een positieve bijdrage leveren aan het systeem, maar er kan ook sprake zijn van non-functies of

disfuncties (Merton, 1968). De uiteindelijke werking van het systeem wordt bepaald door de samenstelling van de onderdelen.

In haar publicatie de Kern Centraal uit 1999 beschrijft Seip een drietal functionele vereisten die nodig zijn voor een goed functionerende binnenstad. Dit zijn een goede bereikbaarheid, een aangenaam verblijfsklimaat en gunstige economische ontwikkelingen (Seip, 1999). Zie onderstaande afbeelding (Figuur 3.2). In de in 2004 verschenen Nota Ruimte worden vrijwel dezelfde begrippen gebruikt bij het nieuwe locatiebeleid. Daarbij wordt gestreefd naar economische vitaliteit, bereikbaarheid en vitaliteit (VROM, 2004).



Figuur 3.2 Model voor het functioneren van binnensteden (Seip, 1999)

De drie componenten voor het functioneren van binnensteden hangen in bovenstaand krachtenveld met elkaar samen. In het midden van de driehoek bevindt zich de fysieke structuur van de binnenstad. Na de analyse van de doelstellingen van project Damsterdiep in hoofdstuk 4 en de verschillende projecten in hoofdstuk 5, wordt in hoofdstuk 6 beschreven hoe het project zou kunnen passen in onderstaand model en wat de bijdrage van het bronpunt zou kunnen zijn aan elk van de drie vereisten voor een goed functionerende binnenstad.

### 3.4 Vertaling voor situatie Groningen

In deze paragraaf wordt de koppeling tussen de binnenstedelijke ontwikkelingen uit paragraaf 3.2, gebruik makend van het model van het functioneren van binnensteden, en de binnenstad van Groningen gemaakt. De inpassing van het Damsterdiep wordt zoals eerder beschreven in hoofdstuk 6.2 toegelicht.

#### 3.4.1 Kwaliteitsverhoging in de binnenstad van Groningen

In Groningen wordt, met name sinds het begin van de jaren negentig, veel aandacht en zorg besteed aan (kwaliteit van) de binnenstad (zie hoofdstuk 3.2). De resultaten van dit beleid zijn terug te zien in de projecten die sinds deze periode zijn gerealiseerd. Daarbij is het beleid van de gemeente Groningen in deze periode met name gericht op het versterken van het imago van de binnenstad door flink te investeren in de openbare ruimte en de parkeervoorzieningen. De nota's die op dit gebied de trend hebben gezet zijn Binnenstad Beter uit 1993 en Ruimte voor Ruimte uit 1992.

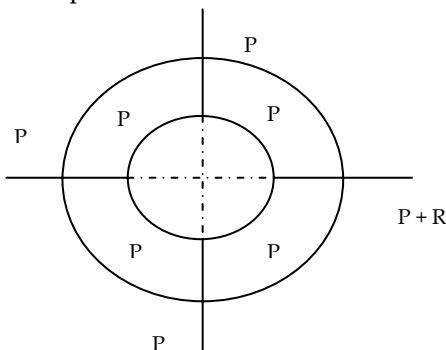


**Figuur 3.3** *Kwaliteitsverhogende projecten in de binnenstad van Groningen*  
 Voorbeelden van kwaliteitsverhogende projecten die in de nota's worden genoemd en die onlangs zijn gerealiseerd zijn het woon- en winkelcomplex aan de Waagstraat, de herontwikkeling van de Westerhaven en het Groninger Museum (Figuur 3.3).

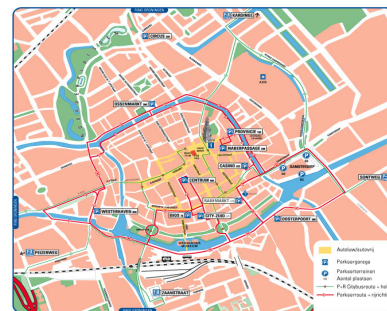
### 3.4.2 Toepassing model op de binnenstad van Groningen

Het model voor het functioneren van de binnenstad (Figuur 3.2) uit de vorige paragraaf is ook toepasbaar op de binnenstad van Groningen. Hieronder wordt kort weergegeven hoe in grote lijnen op de drie vereisten wordt ingespeeld. Een volledig handboek voor een goed functioneren binnenstad bestaat niet en de fysieke maatregelen die worden getroffen in de binnenstad zijn dan ook voornamelijk te typeren als een *'educated guesses'*<sup>5</sup>.

Ten eerste de *bereikbaarheid*. De eerste grote stap in het bereikbaar houden van de binnenstad van Groningen is te vinden in het Verkeerscirculatieplan uit 1977. Dit bijna dertig jaar oude plan wordt nog steeds gebruikt als onderlegger voor de huidige verkeerscirculatie. Zo wordt voortvloeiend uit het VCP de bereikbaarheid van de binnenstad, voor zowel de auto, het openbaar vervoer en het langzame verkeer, getracht te optimaliseren door toepassing van onderstaand parkeermodel.



**Figuur 3.4** *Parkeermodel Groningen (Van Vliet, 2005)*



**Figuur 3.5** *P (+ R) plan binnenstad*

Hierin geeft de binnenste cirkel het autovrije centrum (voetgangersgebied) van de stad weer, dat is opgedeeld in vier kwadranten. De P's in de tweede cirkel geven de parkeerplaatsen aan waar de binnenstadsbezoekers hun auto kunnen parkeren tegen een relatief hoog tarief en vanaf daar te voet de binnenstad in kunnen gaan. De buitenste P's & P + R's geven de parkeermogelijkheden buiten de binnenstad weer, waar geparkeerd kan worden tegen een lager tarief, maar waarvan de afstand tot de binnenstad groter is (bijvoorbeeld Kardingse of Sontplein). Met het openbaar vervoer kan vervolgens de afstand tot de binnenstad overbrugd worden.

Naast bereikbaarheid is een kwalitatief goed *verblijfsklimaat* ook één van de vereisten voor een goed functionerende binnenstad. Binnensteden gebruiken het verblijfsklimaat als visitekaartje

<sup>5</sup> Weloverwogen en onderbouwde acties waarvan de effecten niet 100% te voorspellen zijn.

om zich te profileren ten opzichte van andere steden. Dat het belang van een goed verblijfsklimaat de afgelopen decennia is toegenomen is onder meer terug te vinden in de gemeentelijke plannen. Zo is de gemeente Groningen sinds 1990 begonnen met het tegengaan van de verpaupering van de openbare ruimte onder de noemer 'Ruimte voor Ruimte'. Dit plan dat in 1989 is opgesteld door bureau Mecanoo uit Delft had als doel om door middel van een integraal beeld meer *helderheid* en *rust* in het verstoorde stadsbeeld te brengen (Mecanoo, 2005). Gebruikte middelen hierbij waren herinrichting, opschoning van de kern en onderhoud, verminderen van het straatmeubilair en terugdringen van de privatisering (Groningen, 1990). Een voorbeeld van het fysieke resultaat van dit plan zijn de gele steentjes waarmee de gehele binnenstad is bekleed (Figuur 3.6). Daarnaast heeft de gemeente in het kader van het meer omvattende plan 'Binnenstad Beter' aanvullende regels afgesproken om de openbare ruimte in de binnenstad aantrekkelijk en zorgvuldig in te richten (Groningen, 1993).



Figuur 3.6 Gele steentjes op de Herestraat (uit Ruimte voor Ruimte)

Het project 'Ruimte voor Ruimte' heeft in 2003 opvolging gekregen door 'Ruimte voor Ruimte+' een samenwerkingsproject tussen de gemeente Groningen en de GCC<sup>6</sup>. Het doel van dit project is om meer sfeer in de binnenstad te creëren, bezoekers te verrassen, de waardering van de bezoekers te verbeteren en de verblijfsduur van bezoekers te verlengen (Gemeente Groningen, 2002b).

Tot slot het *economische klimaat*. In Groningen is, zoals vrijwel in elke gemeente, het handhaven en / of bevorderen van de economische ontwikkeling een zeer belangrijk beleidsitem (Seip, 1999). Hierbij wordt gestreefd naar het versterken van de centrumpositie van de stad en het stimuleren van de werkgelegenheid. In Groningen wordt onder het motto '*sterke stad actieve stad*' in de stadsvisie van 2004 een opsomming gegeven van de doelstellingen en maatregelen ter bevordering van (centrum)positie van de stad. Daarbij wil Groningen zich onderscheiden van andere steden door onder meer de kwaliteit van het woon- en leefklimaat van de stad en de regio (Groningen, 2004). Veel belang wordt gehecht aan de functionele diversiteit in en rond de stad.

Op een hoger schaalniveau wordt met de Regiovisie, vastgesteld in 1999 en geactualiseerd in 2005, getracht de positie van het stedelijk netwerk Groningen-Assen te versterken. In de geactualiseerde visie van 2005 worden een aantal ambities genoemd. Een van de belangrijkste is het benutten van de economische kansen die het stedelijk netwerk Groningen-Assen biedt, als de belangrijkste concentratie van bevolking en werkgelegenheid in Noord-Nederland (Regiovisie, 2005). Deze beide recente documenten geven aan dat er veel belang wordt gehecht aan een goed economisch klimaat en economische vooruitgang.

<sup>6</sup> GCC (Groningen City Club) organisatie van ondernemers in de binnenstad van Groningen

## 4 Project Damsterdiep

### 4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van het object van deze evaluatiestudie. Het hoofdstuk is als volgt opgebouwd. Allereerst wordt door middel van een korte probleemanalyse getracht het probleem inzichtelijk te maken (paragraaf 4.2).

De volgende paragraaf dient als achtergrondkader. Hierin wordt in grote lijnen de totstandkoming van het project beschreven. Er wordt antwoord gegeven op de vraag: welke gedachten liggen er ten grondslag aan de komst van de parkeergarage (paragraaf 4.3).

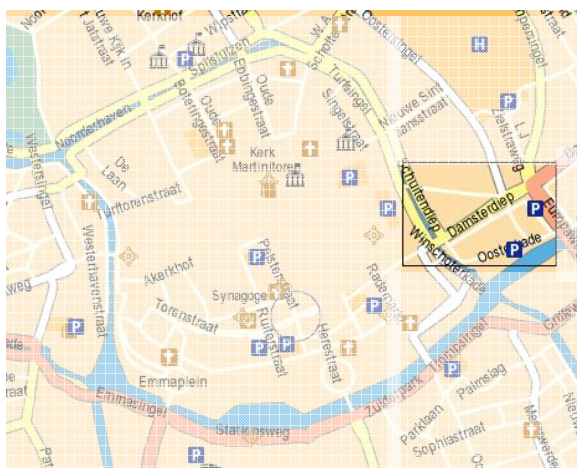
Vervolgens wordt de vertaling van deze hoofdgedachten in gemeentelijke doelstellingen kenbaar gemaakt aan de hand van een aantal gemeentelijke nota's, visies en het stedenbouwkundige plan (paragraaf 4.4).

Het hoofdstuk eindigt met een overzicht van de contextvariabelen die niet direct aan het project gekoppeld zijn maar die wel van invloed zijn op het resultaat (paragraaf 4.5).

### 4.2 Probleemanalyse

Zoals de titel van dit verslag al aangeeft gaat er binnenkort een ruimtelijke ingreep plaatsvinden in de binnenstad van Groningen. Deze paragraaf dient ter inleiding op het onderzoeksobject van studie en geeft kort antwoord een drietal basisvragen te weten: 'wat', 'waar' en 'waarom'.

Te beginnen met de eerste vraag is: 'Wat gaat er gebeuren?'. Onlangs heeft de gemeente Groningen een stedenbouwkundig plan openbaar gemaakt met daarin beschreven haar plannen en ideeën voor de bouw van een parkeergarage voor ongeveer 600 auto's aan de rand van de binnenstad. Op deze garage zal volgens de plannen een stedelijk plein (qua grootte vergelijkbaar met de Vismarkt) en een kantorengebouw worden gerealiseerd (Gemeente Groningen, 2004).



**Figuur 4.1** Binnenstad Groningen met Damsterdiep (vierkant)

De volgende vraag: 'Waar gaat het gebeuren?' is in de vorige alinea al gedeeltelijk beantwoord, namelijk aan de rand van de huidige binnenstad. De exacte locatie is, zoals de naam van het project al doet vermoeden, aan het Damsterdiep. Met het Damsterdiep wordt hier bedoeld het deel tussen de Steentilbrug en de Petrus Campersingel, zie Figuur 4.1. De effecten van de komst van een parkeergarage zullen zich echter niet beperken tot deze locatie.

De derde vraag: 'Waarom er een parkeergarage wordt gebouwd?' wordt voor het grootste deel uitgewerkt in de hier opvolgende paragrafen. Voor nu valt te zeggen dat de basis voor de plannen een verkeerskundig element heeft in de vorm van de schijnbare tegenstelling tussen een bereikbare doch autoluwe binnenstad (stedelijk niveau). En dat de basis van de plannen ligt in de huidige functie en de huidige ruimtelijke kwaliteit van het gebied (plaatselijk niveau).

Het besluit om over te gaan tot realisatie van het project zal naar verwachting gevolgen hebben voor de binnenstad. De verkeerskundige ingreep en de komst van een parkeergarage zullen een impact hebben op het omliggende gebied en haar bewoners en gebruikers. In dit onderzoek zal worden gekeken naar de doelstellingen, de verwachtingen en de geplande en ongeplande gevolgen van realisatie van het project aan de hand van een aantal interviews met projectleiders van projecten in andere vergelijkbare steden in Nederland. De resultaten van de casestudies en de vertaling hiervan zijn te vinden in hoofdstuk 5 en hoofdstuk 6.

## 4.3 Totstandkoming project

### 4.3.1 Inleiding

In deze paragraaf wordt de totstandkoming van het project (projectkader) nader belicht. De basis van het plan gaat in grote lijnen terug naar het einde van de jaren '70. De invoering van het Verkeerscirculatieplan met daaraan gekoppeld een autovrije binnenstad is één van de eerste stappen in de richting van het huidige plan (paragraaf 4.3.2).

Met de introductie van het begrip bronpunt in 1991 werd vervolgens ingehaakt op deze autovrije binnenstad en op de in de jaren '80 heersende tendens van functieveranderingen (hoofdstuk 3). Het Damsterdiep project is ook als zogenaamd 'bronpunt' te bestempelen (paragraaf 4.3.3 & 4.3.4).

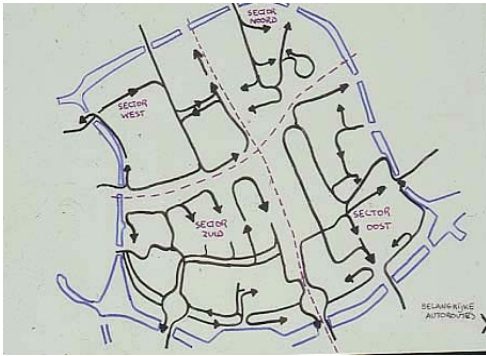
Naast deze beide samenhangende ontwikkelingen zijn er in het verleden uiteraard ook andere processen gaande geweest, zoals de kwaliteitsverhoging in de jaren '90 (hoofdstuk 3), die van invloed zijn geweest op het huidige ontwerp. Maar het zijn vooral bovengenoemde begrippen die aan de basis hebben gelegen van het project. Hieronder worden beide begrippen nog even nader toegelicht. Ten slotte wordt ook de invloed van de bronpunten op de winkelstructuur benadrukt (paragraaf 4.3.5).

### 4.3.2 Autovrije binnenstad

Eén van de belangrijkste randvoorwaarden voor de huidige ontwikkeling van een binnenstad is de bereikbaarheid. Tot eind jaren '70 werd de binnenstad van Groningen vooral gedomineerd door autoverkeer.

Met de invoering van het Verkeerscirculatieplan (VCP) uit 1977 is gemeente Groningen een nieuwe weg ingeslagen (zie ook hoofdstuk 3.2 Geschiedenis binnenstedelijke ontwikkelingen). Om dichtslibbing van de binnenstad te voorkomen is de stad verdeeld in vier kwadranten die via een ringweg, de zogenaamde Diepenring, te bereiken zijn (Figuur 4.2). Doorgaand autoverkeer door het centrum is op deze manier vrijwel onmogelijk gemaakt. De binnenstad werd terugggegeven aan de voetganger. Het parkeren is hierbij voor een groot deel teruggebracht naar parkeerterreinen en parkeergarages in de zone rondom de binnenstad.





Figuur 4.2 Verkeerscirculatieplan (VCP) Groningen 1977

De parkeergarage aan het Damsterdiep is de context van het Verkeerscirculatieplan te interpreteren als de nieuwste ontwikkeling in de realisatie van een autovrije (bereikbare) binnenstad.

### 4.3.3 Bronpunten

In 1991 is voor het eerst sprake van het begrip *bronzpunt*. In de nota Van diepen en daden wordt het begrip bronpunt geïntroduceerd als instrument om de economische positie van de stad te versterken. Volgens de nota hebben de bronpunten het doel het uittrekken van de overvolle winkelstraten en het versterken van de concurrentiepositie. De bronpunten zouden dienst moeten doen als entree tot de binnenstad, haar door het ontstaan van nieuwe loopstromen voorzien van publiek en haar complementeren (Gemeente Groningen, 1991). De bronpunten zouden naast een parkeerfunctie ook mogelijkheden moeten creëren voor detailhandel met niet volumineuze goederen.



Figuur 4.3 Potentiële locaties bronpunten uit Binnestad Beter

In de nota Binnestad Beter uit 1993 worden vervolgens een viertal potentiële locaties aangewezen als bronpunt. Dit zijn het CiBoGa-terrein, de Ossemarkt, de Westerhaven en het Damsterdiep (Figuur 4.3). Uiteindelijk zijn twee van de vier locaties uitgewerkt als bronpunt, zoals voorgesteld in Van diepen en daden, te weten de Westerhaven en het CiBoGa-terrein. Op de andere twee locaties is afgezien van grootschalige detailhandel.

### 4.3.4 Bronpunten Nieuwe Stijl

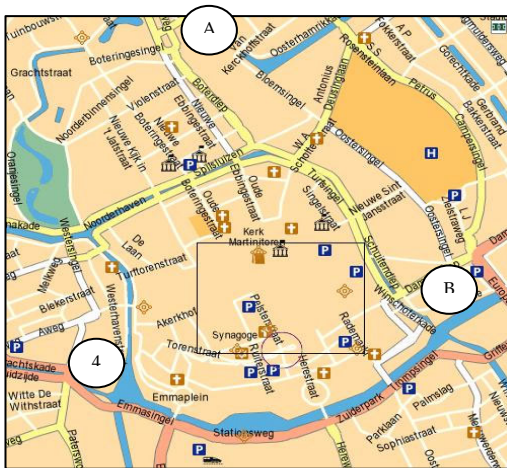
De bronpunten zoals deze worden beschreven in de nota Van diepen en daden (1991) hebben in de binnenstadvisie Hart in de Stad (2002) een nieuwe definitie gekregen. Volgens Hart in de Stad is aan de randen van de binnenstad, zoals op de bronpunten, verdere uitbreiding van het winkelareaal ten behoeve van de binnenstad niet meer gewenst. Voor de stad als geheel zijn inmiddels voldoende, in het netwerk passende vestigingsmogelijkheden voor grootschalige



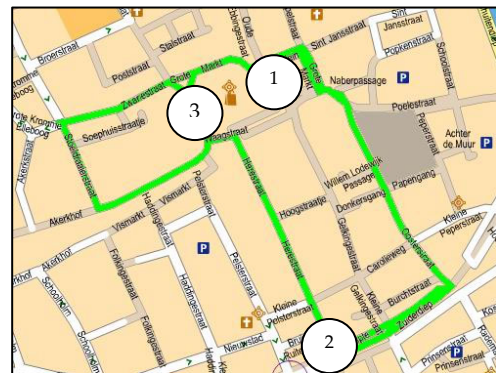
formules voorhanden (Gemeente Groningen, 2002a). Met de herdefiniëring heeft het bronpunt Damsterdiep een nieuwe inhoud gekregen. Wat deze precies is wordt verderop in dit hoofdstuk bij de doelstellingen toegelicht.

#### 4.3.5 Hoofdwinkelstructuur binnenstad

In Binnenstad Beter (1993) wordt gerefereerd naar wat bronpunten zouden kunnen betekenen voor het kernwinkelapparaat en het winkelcircuit van Groningen. Enkele jaren geleden is met de realisatie van het woon- en winkelproject aan het Waagplein en de daarmee samenhangende herinrichting van de openbare ruimte het winkelcircuit gesloten (Van Vliet, 2005). Tot die tijd bestond er (te) weinig samenhang tussen de belangrijkste winkelstraten en was geen sprake van een duidelijk gedefinieerde doorgaande winkelroute. De *Winkel Acht* is een doorgaand circuit dat de belangrijkste winkelstraten met elkaar verbindt (Figuur 4.4). Hierbij staan de nummers 1/t/m 3 voor de Grote Markt (1), het Hereplein (2) en de Waagstraat (3).



Figuur 4.4 Overzicht centrum met bronpunten



Figuur 4.5 Winkelwanderroutes (Winkel Acht)

Het nog te realiseren bronpunt aan het Damsterdiep zou van betekenis kunnen zijn voor het succes van met name het oostelijke deel van de *Winkel Acht* (aanlooproutes door de Nieuwe Weg en de Steentilstraat). Net als de Westerhaven (4) wordt de binnenstad door de komst van het bronpunt de binnenstad als het ware uiteengetrokken (bij het Damsterdiep in oostelijke richting) en het centrum wordt op deze wijze meer ontsloten van het achterliggende gebied (Sontweg, Eemskanaalzone, etc). Het bronpunt zou op deze manier een soort *stepping stone*<sup>7</sup> functie kunnen vervullen.

## 4.4 Gemeentelijke doelstellingen

### 4.4.1 Inleiding

In de volgende paragrafen worden de doelstellingen met betrekking tot het project Damsterdiep, aan de hand van een drietal gemeentelijk beleidsstukken, beschreven. Dit zijn het stedenbouwkundige plan, de binnenstadvisie en de stadvisie. Deze stukken hebben elk betrekking op een eigen schaalniveau. Het stedenbouwkundige plan biedt deels een overkoepelende visie en is deels gefocust op het lokale niveau (gaat uit van de kwaliteiten en potenties van het gebied), de binnenstadvisie op de (binnen)stad en de stadvisie op het functioneren van de stad in de regio.

<sup>7</sup> Springplank of tussenstap tussen twee gebieden.

#### 4.4.2 Stedenbouwkundig plan 'Damsterdiep weer binnenstad' (2005)

Het meest recente beleidsstuk over het Damsterdiep is het stedenbouwkundig plan 'Damsterdiep weer binnenstad' dat in 2005 werd gepresenteerd. In dit stedenbouwkundig plan wordt de economische maar vooral ruimtelijke onderbouwing gegeven voor de geplande ontwikkelingen aan het Damsterdiep, waarbij wordt ingehaakt op eerder verschenen stadsvisies.



Figuur 4.6 Stedenbouwkundig plan



Figuur 4.7 Huidige situatie Damsterdiep

Het uitgangspunt van het stedenbouwkundig plan is, zoals de titel weergeeft, het (wederom) betrekken van het plangebied bij de binnenstad. De afgelopen 150 jaar heeft het Damsterdiep haar binnenstedelijke functie grotendeels verloren. Waar de binnenstad vroeger begon bij de stadspoort ter hoogte van de Oostersingel begint deze nu voor het gevoel bij de Diepenring. De link met de binnenstad is voornamelijk in de jaren '50, met het dempen van het Damsterdiep(kanaal), verdwenen.

Met het project wil de gemeente Groningen de stad haar voormalige entree weer allure geven. Zo zou het gebied moeten worden ontwikkeld tot *overgangszone* tussen bijzondere (grootschalige) functies aan de ene kant en de kleinschalige(re) functies van de binnenstad aan de andere kant (Gemeente Groningen, 2005). Dit wordt ondermeer gedaan door de herinrichting van de openbare ruimte.

Doordat er op de huidige locatie een groot aantal parkeerplaatsen kunnen verdwijnen zou het gebied door de komst van de parkeergarage een grote *kwaliteitsimpuls* kunnen krijgen. Daarbij zouden de nieuwe looproutes vanaf de garage naar de stad de economische kansen van het zuid oostelijk deel van de binnenstad kunnen versterken (zie ook 4.3.5).

Op de kop van het plangebied, op de kruising van het Damsterdiep en de Petrus Campersingel, is tot op heden sprake van twee verschillende elkaar kruisende verkeersstromen. Eén in de noord zuid richting en één in de oost west richting. Met de parkeergarage zou dit *schaalconflict* tussen de oost west en noord zuid verbinding moeten worden opgelost.

#### 4.4.3 Binnenstadvisie Hart in de stad (2002)

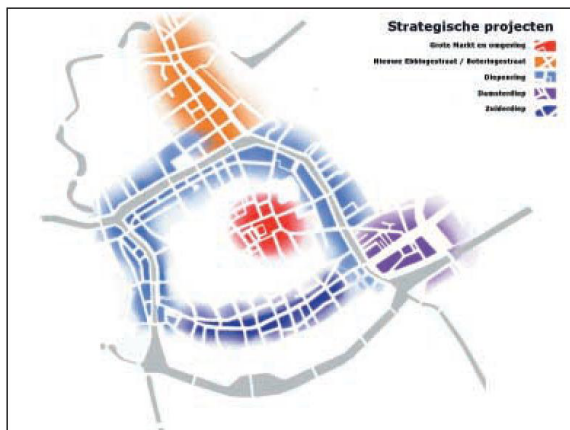
De binnenstadvisie 'Hart in de Stad' geeft een overzicht van de ontwikkelingsmogelijkheden voor de binnenstad van Groningen. Daarbij wordt gekeken naar de huidige ontwikkelingen in de binnenstad en naar de manier waarop hier kan worden ingespeeld. Aan de hand van een aantal beleidsaccenten worden de gewenste ontwikkelingen voor de binnenstad voor de komende jaren weergegeven. In een aantal van deze accenten wordt de toekomstige parkeergarage en de rol die deze zou moeten gaan vervullen genoemd.

Als belangrijke voorwaarden voor een *actieve en ontspannen* binnenstad worden genoemd diversiteit in het winkelaanbod en een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit gericht op doorstroming.

De komst van een parkeergarage aan het Damsterdiep zou een impuls kunnen leveren voor de doorstroming (zowel voor het langzame als het snelle verkeer) en de openbare ruimte. Een *be- woonbare* binnenstad wordt voornamelijk gerelateerd aan een goede woon- en leefomgeving. Het Damsterdiep project wordt hierin genoemd impuls voor het binnenstedelijk wonen. Anno 2005 is vormt een slechte *bereikbaarheid* één van de grootste bedreigingen voor binnensteden in Nederland. In de binnenstadvisie worden een aantal mogelijkheden genoemd voor de verbetering van de bereikbaarheid. Hieronder vallen de P&R mogelijkheden maar ook het Damsterdiep. Om de binnenstad *gastvrij* te maken wordt in de binnenstadvisie gestuurd op de realisatie van gastvrije entrees naar de binnenstad (ontvangstruimten). Hieronder vallen bijvoorbeeld het station, P+R terreinen maar ook de parkeergarages.

Naast de bovengenoemde beleidsaccenten, die vrij abstract zijn, worden er ook een vijftal strategische projecten beschreven. Deze zijn bedoeld om de doelstellingen in de binnenstadvisie wat meer te concretiseren. Eén van deze projecten is het Damsterdiep. De opgave voor het Damsterdiep wordt in de binnenstadvisie als volgt verwoord: *Ontwikkeling van Damsterdiep e.o. als een gebied met zowel een eigen betekenis voor binnenstedelijk wonen, werken en uitgaan als voor de binnenstad en de kwaliteit van de diepenring als geheel (parkeren), waarbij de mogelijkheden om 'stepping stone' tussen binnenstad en Sontweg te zijn optimaal worden benut (Gemeente, 2002a)*

De opgave die hierboven wordt geschetst is voor een groot deel terug te vinden in het stedenbouwkundig plan.



Figuur 4.8 *Strategische projecten Hart in de Stad*

Samenhangend met dit strategisch project zijn er in de binnenstadvisie nog een tweetal andere strategische projecten die zijn verbonden met het Damsterdiep. Dit zijn de Diepenring en het Zuiderdiep. Beide projecten zullen ook bij de contextvariabelen nog even worden toegelicht (paragraaf 4.5). Net als bij de Diepenring kunnen de ontwikkelingen aan het Damsterdiep mogelijkheden creëren voor de aanpak van het Zuiderdiep. De gewijzigde verkeerssituatie na realisatie van het Damsterdiep leidt tot een vermindering van de verkeersdruk in dit gebied.

#### 4.4.4 Stadsvisie Sterke stad, actieve stad (2003)

De meeste recente stadsvisie van de gemeente Groningen is verwoord in 'Sterke stad, actieve stad' uit 2003. Daarin worden een tiental doelen geformuleerd die de ontwikkeling van de stad in goede banen zouden moeten leiden. De ontwikkelingen aan het Damsterdiep haken in op drie van deze doelen (Gemeente Groningen, 2005).

Het eerste doel is het streven naar *een stad met een uitstekend vestigingsklimaat*. Een uitstekend vestigingsklimaat wordt tegenwoordig vaak geassocieerd met een goede bereikbaarheid<sup>8</sup>. De komst van een parkeergarage zou de bereikbaarheid kunnen vergroten.

Het tweede doel is het streven naar *een stad met een voortreffelijk woonklimaat*. De realisatie van het plan zou een kwaliteitsimpuls, niet alleen voor het projectgebied maar ook voor de directe omgeving kunnen betekenen.

Het laatste doel waar het Damsterdiep op inspeelt is het streven naar *een stad die zich duurzaam ontwikkelt*. Hierbij wordt vooral geduid op het milieukundige aspect. Samenhangend met de bouw van een garage wordt ook de sanering van de bodem ter plaatse meegenomen in het plan.

#### 4.4.5 Samenvatting doelstellingen en conclusie

In onderstaande tabel zijn de bovengenoemde doelstellingen uit de verschillende visies kort samengevat.

Schaalniveau	Doelstelling(en)
Plaatselijk	Verbeteren ruimtelijke kwaliteit (blik van de straat, herinrichten openbare ruimte) Stimuleren plaatselijke economie (nieuwe looproutes door o.a. de Nieuwe Weg)
Stedelijk	Verbeteren ruimtelijke kwaliteit (blik van de straat o.a. in Diepenring, herinrichten openbare ruimte) Nieuwe entree tot binnenstad (overgangszone, gebied betrekken bij binnenstad) Verbeteren van de bereikbaarheid (nieuwe parkeermogelijkheden, vervullen <i>stepping stone</i> functie) Economische stimulans (nieuwe looproutes naar de binnenstad)
Regionaal	Versterken economische concurrentiepositie van de stad Verbeteren van de leefomgeving / van de leefbaarheid van de stad

Tabel 4.1 Doelstellingen Damsterdiep project

### 4.5 Contextvariabelen

In hoofdstuk 2 werd al even kort wat gezegd over de rol van de contextvariabelen in de evaluatie. Hierin werden contextvariabelen beschreven als eigenschappen van de situatie die los staan van de daadwerkelijke interventie maar die wel van invloed zijn op het uiteindelijke resultaat (Swanborn, 1999). In de stad Groningen en specifiek in het gebied rond het Damsterdiep zijn een aantal ontwikkelingen gaande die ook van invloed kunnen zijn op de ontwikkelingen omtrent de nieuw te bouwen parkeergarage, maar die niet (direct) bij in het uitvoeringsplan betrokken zijn. In deze paragraaf worden een aantal van deze contextvariabelen kort inhoudelijk beschreven. Te weten de plannen voor het CiBoGa-terrein en de Eemskanaalzone en het in ontwikkeling zijnde Europapark en een tweetal strategische projecten beschreven in de binnenstadvisie (paragraaf 4.4.3).

#### 4.5.1 CiBoGa

Op het CiBoGa terrein is de gemeente samen met een aantal ontwikkelaars in 1998 begonnen met de realisatie een project dat bestaat uit een combinatie van stedelijke functies in hoge dichtheden met veel openbare ruimte (VROM, 2005). Het plan bestaat uit een woonwijk met circa 1.000 woningen, een ondergrondse parkeergarage voor ruim 1.300 auto's, twee supermarkten, een grootschalige detailhandelsfunctie en kantoorruimte. Het CiBoGa terrein werd net als het Damsterdiep voor het eerst genoemd als mogelijke nieuwbouwlocatie met parkeermogelijkheden in de gemeentelijke nota Binnenstad Beter (1993) zie ook paragraaf 4.3.3.

<sup>8</sup> Onder bereikbaarheid kan zowel de nabijheid (functioneel & fysiek) als de toegankelijkheid (fysieke interpretatie) worden verstaan (WRR, 2002).





Figuur 4.9 Project CiBoGa (v.l.n.r. projectplan, toekomstige entree van de parkeergarage, projectgebied)

De eerste fase van het plan is eind 2002 opgeleverd. Maar de economische recessie in de jaren '90 maakte dat een deel van het project enkele jaren geleden is stilgelegd toen medio 2002 bleek dat er geen markt meer was voor de geplande woningen in het gebied. Met de stillegging van het project is heeft ook de realisatie van één van de twee parkeergarages (die gedeeltelijk klaar is) in het gebied grote vertraging opgelopen. In januari 2006 zijn de nieuwe (aangepaste) plannen voor het gebied bekend gemaakt (Gemeente Groningen, 2006). Vooralsnog is de nieuwe opleveringsdatum van het project niet bekend. De komst van de garage (met 1.300 parkeerplaatsen) heeft, mede in het kader van de bronpunten, gevolgen op de parkeerbehoefte in de binnenstad en hiermee op de exploitatie van te bouwen garage aan het Damsterdiep.

#### 4.5.2 Eemskanaalzone

Naast de ontwikkelingen op het CiBoGa terrein zouden ook de toekomstige plannen voor het gebied rond het Eemskanaal aangemerkt kunnen worden als contextvariabelen. In de Eemskanaalzone gaat in de komende jaren een aantal zaken ingrijpend veranderen. Zo is aan de Sontweg is in juli 2005 één van de grootste IKEA vestigingen van Nederland geopend, op de voormalige locatie van houthandel Kunst Oberman aan het Eemskanaal wordt binnenkort begonnen met de realisatie van een groot woningbouwproject (ongeveer 2.500 woningen) en het aangrenzende bedrijventerrein staat aan het begin van een grondige revitalisering (website gemeente Groningen, 2005).

Daarnaast verrijst aan de oostzijde van de zone binnen de komende 20 jaar Meerstad. Een multifunctioneel project waarin ruim 10.000 nieuwe woningen, een recreatief meer, een aantal groengebieden en diverse industrielocaties worden gerealiseerd. In de Eemskanaalzone visie wordt de belangrijkste ambitie voor het gebied als volgt omschreven: 'functieverdichting en functieverandering in het gebied en daarnaast het verfijnen en aanvullen van het stedelijke netwerk door het aanleggen van oost-west en noord-zuid verbindingen'. De realisatie van deze ambitie, door middel van onder andere de bovengenoemde projecten, zal ervoor zorgen dat het stedelijk zwaartepunt van de stad zich in zuidoostelijke richting verplaatst.

De toekomstige parkeergarage aan het Damsterdiep bevindt zich op de route tussen de Eemskanaalzone en de binnenstad. En zal vanwege deze ligging een *stepping stone*<sup>9</sup> functie krijgen tussen de Eemskanaalzone en de binnenstad. Dit houdt in dat de stad door de komst van het project een vernieuwde hoogwaardige toegang krijgt tot de binnenstad, waarbij de parkeergarage dienst doet als overstappunt.

<sup>9</sup> Stepping stone: a stone in a marsh or shallow water that can be stepped on in crossing (letterlijk), any means of advancement (figuurlijk) Princeton University, 2006

### 4.5.3 Europapark

Naast de Eemskanaalzone is het Europapark dat is gelegen tussen de snelweg A7 en de spoorbaan richting Assen een project met stedelijke allures waar op dit moment aan gewerkt wordt en dat volgens verwachting rond 2012-2015 volledig ontwikkeld zijn. Het onlangs geopende stadion Euroborg is slechts één van de vele bouwwerken die in het gebied zullen worden gerealiseerd. Naast het stadioncomplex zullen er in het gebied een kantorenpark en een woonwijk worden gebouwd. Op termijn zal wanneer het project in een vergevorderd stadium is en wanneer er geld beschikbaar komt vanuit het rijk ook een station komen<sup>10</sup>.

Net als bij de Eemskanaalzone zal de invloed van het Europapark zich uitstrekken tot ver buiten het projectgebied. Hierbij zal naast de treinverbinding een belangrijke verbinding vanaf het Europapark via de A7 en de Europaweg en in het verlengde hiervan het Damsterdiep richting de binnenstad ontstaan.



Figuur 4.10 Ontwerpschets gondelverbinding tussen Europapark en Damsterdiep

Naast beide bovenstaande verbindingen wordt er momenteel door het Vervoer- en Coördinatiecentrum (VCC) en Marketing Groningen, financieel gesteund door het Ministerie van EZ, gewerkt aan een haalbaarheidsstudie naar een kabelbaanverbinding tussen het Europapark en de binnenstad (Damsterdiep) met een tussenstop aan de Sontweg. Dit futuristische plan zou zowel kansen (levendigheid) als bedreigingen voor het bronpunt (parkeren in de Euroborg) kunnen betekenen.

### 4.5.4 Strategische projecten

Afsluitend zijn er nog een tweetal projecten in de binnenstad, die in de binnenstadvisie 'Hart in de Stad' in relatie tot het Damsterdiep worden genoemd (paragraaf 4.4.3), die als contextvariabelen kunnen worden aangemerkt. Als eerste is er de *Diepenring*, dit is de singel rond de oude binnenstad. Als het aan de gemeente ligt wordt dit gebied, dat nu gedomineerd wordt door (auto)verkeer, opnieuw ingericht waardoor het een (meer) publieke functie krijgt (Gemeente Groningen, 2002a). Voorwaarde voor deze ontwikkeling is dat de parkeerplaatsen aan beide zijden van de noordelijke en oostelijke Diepenring worden opgeschoond. De plekken die hier zouden moeten verdwijnen, zouden gecompenseerd kunnen worden in de Damsterdiep parkeergarage.

Het laatste project dat in de binnenstadvisie gekoppeld wordt aan het Damsterdiep is het Zuiderdiep / Kattendiep. Hier doen zich een aantal knelpunten voor. Eén van deze knelpunten is de parkeergarage aan de Haddingestraat. Dit verouderde complex dat als lelijk wordt bestempeld geeft veel verkeersoverlast in de omgeving (Gemeente Groningen, 2002a). De Damsterdiep

<sup>10</sup> Zie hiervoor ook [www.europapark.nl](http://www.europapark.nl).

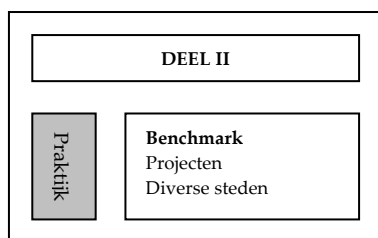
garage zou hier net als bij de Diepenring mogelijkheden kunnen bieden voor een eventuele herontwikkeling van het gebied.

De bovenstaande projecten geven aan dat het isoleren van de effecten van de ingreep aan het Damsterdiep een zeer complexe misschien zelfs wel onmogelijke opgave is. Daarbij dient opgemerkt te worden dat de bovenstaande projecten geen volledig beeld geven van de contextvariabelen, maar dat dit slechts een kleine selectie is. Het zijn een aantal grotere projecten die in de binnenstad spelen en die als contextvariabelen kunnen worden aangemerkt.

## 5 Effectstudie parkeergarages

### 5.1 Inleiding

In hoofdstuk één werd in de onderzoeksopzet een driedeling aangebracht (paragraaf 1.5). In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het tweede deel van het onderzoek, het praktisch gedeelte (zie Figuur 5.1). Het hoofdstuk bevat de resultaten van de verschillende interviews gedaan in een viertal steden en de literatuurstudie. Door middel van de resultaten zal worden getracht een antwoord te geven op een aantal van de in de inleiding gestelde onderzoeksvragen.



Figuur 5.1 Deel II onderzoeksopzet

In dit hoofdstuk zal een antwoord worden gezocht voor de volgende, in hoofdstuk één, beschreven deelvragen:

- Welke gedachten en doelstellingen liggen ten grondslag aan de realisatie van bronpunten in verschillende Nederlandse steden?*
- Wat zijn de verwachtingen van de belangrijkste partijen betrokken bij de uitvoering van het bronpunten, de gemeenten?*
- Kan, kijkend naar een aantal onlangs gerealiseerde projecten, worden geconcludeerd dat de verwachtingen en doelstellingen zijn uitgekomen (en waarom (niet))?*

De opbouw van het hoofdstuk is als volgt. Het begint met de selectie en onderbouwing van de gekozen onderzoeksvorm (paragraaf 5.2). Vervolgens worden de selectiecriteria van de te selecteren steden en projecten beschreven (paragraaf 5.3). Nadat bekend is welke criteria van belang zijn wordt de keuze van de projecten toegelicht (paragraaf 5.4). Van elk van de projecten wordt daarbij een stuk achtergrondinformatie gegeven. De volgende paragraaf die de resultaten van het veldwerk weergeeft bevat tevens de doelstellingen van de verschillende projecten en in welke mate deze na realisatie bereikt zijn (paragraaf 5.5). Vervolgens worden de verschillende cases op een aantal punten met elkaar vergeleken (paragraaf 5.6). In de laatste paragraaf wordt antwoord gegeven op de bovenstaande onderzoeksvragen (paragraaf 5.7).

### 5.2 Keuze onderzoeksvorm

Er is bij dit onderzoek gekozen voor een beperkte casestudie. De belangrijkste reden voor deze keuze heeft betrekking op de kenmerken van een beperkte casestudie en de aansluiting hiervan op het onderzoek. In vogelvlucht zijn de kenmerken en de vertaling hiervan voor het onderzoek als volgt (Verschuren et al, 1995).

Een kenmerk is het kleine aantal onderzoeksobjecten. In dit hoofdstuk worden de resultaten van een studie naar een viertal vergelijkbare projecten nader uitgewerkt. Het beperkte aantal onderzoeksobjecten heeft samen met de aard van de databronnen geresulteerd in een aantal kwalitatieve in plaats van kwantitatieve bevindingen. Daarnaast wordt er in het onderzoek getracht meer de diepte in te gaan in plaats van het uitvoeren van een breedte onderzoek. Om dit te kunnen bereiken wordt in het onderzoek gebruik gemaakt van een aantal verschillende bron-



nen. Naast de interviews met betrokken partijen is ook worden gekeken naar verschillende onderzoeken, nota's en visies die betrekking hebben op de cases.

### 5.2.1 Interviews

De belangrijkste onderzoeksgegevens in het onderzoek zijn verkregen door het afnemen van interviews. Van elk van de vier cases zijn de projectleiders, betrokken bij de uitvoering, benaderd met een vragenlijst. De vragen gesteld tijdens de interviews hadden een halfopen karakter. Op deze manier kon wel worden gestuurd in een bepaalde richting, maar bleef er voldoende ruimte over voor de geïnterviewde om zijn verhaal kwijt te kunnen. Dit ook gezien de aard van het onderzoek (vergelijken van ervaringen met de realisatie van een bronpunt in verschillende steden).

## 5.3 Selectiecriteria

Er zijn voor dit onderzoek een aantal cases geselecteerd. Vanwege de complexiteit van het stedelijke gebied is gekozen voor een aantal vergelijkbare cases. Door zoveel mogelijk variabelen constant te houden is het beter mogelijk (relevante) conclusies te trekken uit de informatie uit de verschillende cases. Daarbij is ook de verwachting dat de doelstellingen van soortgelijke projecten overeenkomsten vertonen.

Daarom is alvorens het onderzoek is gestart een lijst opgesteld met een aantal selectiecriteria. Deze criteria zijn als volgt:

- *Aantal inwoners*: De projecten moeten gesitueerd zijn in een middelgrote stad (75.000 – 200.000). De effecten op een grote of kleine stad zullen waarschijnlijk anders zijn dan die van een middelgrote (zie ook aantal parkeerplekken).
- *Situering*: Het project zal gelegen moeten zijn aan de rand van de binnenstad. Een parkeergarage in het centrum of juist buiten de stad zal andere verkeersstromen genereren dan wanneer deze aan de rand is gelegen. Daarbij is in Groningen juist de ligging van belang in het kader van de 'bronpunten' (paragraaf 4.3).
- *Stadscentrum*: Er moet sprake zijn van een duidelijk gedefinieerd stadscentrum. Dit criteria hangt samen met het voorgaande criteria. Om de gevolgen (en / of problemen) voor de (binnen)stad in kaart te brengen is het zaak een duidelijk gedefinieerd centrum te hebben. De aanwezigheid van een duidelijk gedefinieerd stadscentrum hangt voor een groot deel samen met de periode waarin deze is ontstaan en zich heeft ontwikkeld en daarmee met de oudheid van de stad.
- *Autoluw*: Het stadscentrum moet een autoluw karakter hebben. Omdat de schijnbaar tegenstrijdige combinatie van bereikbaarheid en autoluwheid één van de uitgangspunten was van het plan in Groningen, is het van belang autoluwheid ook als criteria mee te nemen.
- *Realisatie*: Het project moet onlangs gerealiseerd zijn (< 10 jaar). Wanneer gekeken wordt naar oudere projecten is het bijna onmogelijk de juiste gegevens te krijgen. Dit vooral vanwege het feit dat veel informatie zal worden verkregen door interviews.
- *Aantal parkeerplekken*  
Het aantal parkeerplekken in de garage moet minimaal 400 zijn. Een te klein aantal parkeerplekken levert weinig verkeersbewegingen op. De effecten op de omgeving zullen dan naar alle waarschijnlijk ook kleiner zijn.

In onderstaande tabel zijn de criteria van de te selecteren steden uitgezet tegen de (toekomstige) situatie in Groningen.

<i>Criteria</i>	<i>Waarde</i>	<i>Groningen</i>
<i>Aantal inwoners</i>	75.000 – 200.000	180.000
<i>Situering</i>	Rand binnenstad	Zuidoost binnenstad
<i>Stadscentrum</i>	Duidelijk gedefinieerd	Binnen Diepenring (90%)
<i>Autoluweheid</i>	Autoluwe binnenstad	Autoluw
<i>Gerealiseerd</i>	1998 - heden	Geplande oplevering 2009
<i>Aantal parkeerplekken</i>	Minimaal 400	600 (onder voorbehoud)

Tabel 5.1 Selectiecriteria steden & project Damsterdiep

## 5.4 Keuze en achtergrondinformatie projecten

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de projecten die zijn uitgekozen voor een vergelijking. Bij de definitieve keuze is gebruik gemaakt van de selectiecriteria uit de voorgaande paragraaf. Een overzicht van alle beschouwde steden en de daarbij behorende projecten is terug te vinden in bijlage I. Alle steden en projecten (uit bijlage I) in beschouwing genomen is de keuze gevallen op een viertal projecten. Dit zijn het Hoeksterend in Leeuwarden, de Singelgarage in Alkmaar, het Kelfkensbos in Nijmegen en de Zuidpoort in Delft.

Hieronder volgt een overzicht van hoe de geselecteerde steden en projecten scoren op de gestelde selectiecriteria.

<i>Project</i>	<i>Leeuwarden</i>	<i>Alkmaar</i>	<i>Nijmegen</i>	<i>Delft</i>
<i>Criterium</i>	<i>Hoeksterend</i>	<i>Singelgarage</i>	<i>Kelfkensbos</i>	<i>Zuidpoort</i>
<i>Aantal inwoners</i>	92.000	94.000	158.000	94.000
<i>Situering</i>	Noordoost zijde binnenstad (rand)	Zuidwest zijde binnenstad (rand)	Noordoost zijde binnenstad (rand)	Zuidkant binnenstad (rand)
<i>Stadscentrum</i>	Binnen de oude singelstructuur	Binnen oude singelstructuur	Binnen de grote ringweg	Tussen oude singel en ringweg
<i>Autoluw</i>	Gedeeltelijk autoluw	Autoluw	Gedeeltelijk autoluw	Autoluw
<i>Gerealiseerd</i>	2000	1998	1998	2004
<i>Aantal parkeerplekken</i>	400	400	400	940

Tabel 5.2 Overzicht selectiecriteria

Van de geselecteerde projecten vertonen met name de eerste drie (het Hoeksterend, de Singelgarage en het Kelfkensbos) de meeste overeenkomsten met de toekomstige garage aan het Damsterdiep in Groningen. Dit is toe te schrijven aan het monofunctionele karakter van deze drie projecten. Project Zuidpoort in Delft heeft, zoals verderop in de hoofdstuk valt te lezen, naast de parkeerfunctie ook een aantal andere functies (wonen, winkelen, cultuur). Voor het onderzoek is het bij deze enigszins afwijkende case interessant om te zien of dit ook leidt tot andere resultaten (voor wat betreft doelbereiking etc.).

## 5.5 Bronpunten vergeleken

### 5.5.1 Inleiding

In deze paragraaf worden de verschillende doelstellingen beschreven die ten grondslag lagen aan de verschillende onlangs gerealiseerde projecten. Daarnaast wordt een overzicht gegeven van de werkelijk opgetreden effecten. Vervolgens wordt vermeld of de betreffende doelstellingen ook zijn gehaald en wordt gekeken in hoeverre het gevoerde beleid effectief is geweest. De resultaten in dit verslag zullen veelal kwalitatief van aard zijn aangezien de meeste gegevens

door middel van interviews zijn verkregen. Wel moet een kanttekening worden geplaatst bij de betrouwbaarheid van de veelal mondeling verkregen informatie. Deze zou onder invloed van de tijd en / of de persoonlijke visie van de gegevensverstrekker soms een enigszins vertekend of gekleurd beeld van de werkelijke situatie weer kunnen geven (hierop wordt nader teruggekomen in de conclusie). De geïnterviewde personen zijn in alle gevallen als projectleider betrokken geweest bij de realisatie van de projecten.

### 5.5.2 Hoeksterend Leeuwarden

In Leeuwarden is in 2000 na een bouwperiode van twee jaar een parkeergarage geopend met ongeveer 400 parkeerplaatsen op een historische locatie aan de rand van de binnenstad (zie afbeelding bijlage II). De naam Hoeksterend verwijst namelijk naar een oude middeleeuwse toegangspoort die de stad met de ommelanden verbond. De gemeente Leeuwarden heeft geprobeerd deze functie opnieuw gestalte te geven met de bouw van een parkeergarage. De garage is gebouwd in de vorm van een middeleeuws bastion waar zowel bovengronds als ondergronds geparkeerd kan worden.



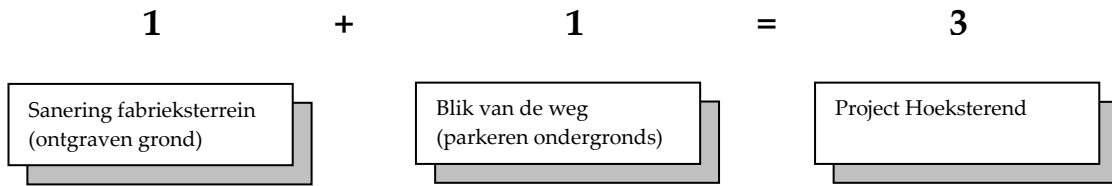
Figuur 5.2 Hoeksterend parkeergarage

De bouwkosten voor de garage bedroegen bijna € 10 miljoen (exclusief saneringskosten). Onderdeel van het ontwerp is naast de garage een openbaar wandelgebied (2.000 m<sup>2</sup>) en een supermarkt (2.000 m<sup>2</sup> b.v.o.). Deze laatste is bij het project betrokken om te fungeren als extra kostendrager.

#### 5.5.2.1 Doelstellingen

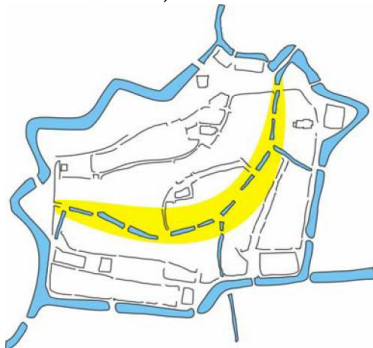
De oorsprong van doelstellingen ten aanzien van het Hoeksterend project ligt in de vorige functie van het gebied. Aan de rand van het Hoeksterend gebied stonden tot enkele tientallen jaren geleden de gebouwen van de gasfabriek van FRIGAS. De werkzaamheden die hier werden verricht hebben ertoe geleid dat de grond plaatselijk zeer vervuild is geraakt. Nadat FRIGAS was vertrokken uit het centrum van Leeuwarden en het gebied werd gebruikt als parkeerterrein ontstond vanuit de gemeente begin jaren '80 de wens om het gebied te saneren en te herontwikkelen. Een mislukte sanering begin jaren '90 heeft ertoe geleid dat de plannen voor het gebied zijn veranderd. Het project dat tot de mislukte sanering bekend stond onder de naam Arendstuin werd in 1993 opgenomen in een breder project genaamd Hofsingel.

Met de aanpak van het Hoeksterend gebied werd getracht een tweetal doelstellingen te combineren. De realisatie van een (deels) ondergrondse parkeergarage aan de rand stad en het oplossen van het milieuvraagstuk. Als er toch een gat moest worden gegraven, waarom deze dan niet gebruiken voor de bouw van een parkeergarage.



**Figuur 5.3 Synergie in de doelstellingen**

Ten aanzien van de omgeving lagen er drie doelstellingen ten grondslag aan het project. Ten eerste het verhogen van de beeldkwaliteit van het gebied. Met de komst van de parkeergarage konden parkeerplekken elders op het FRIGAS terrein en op een nabije locatie in de binnenstad (Amelandsstraat) verdwijnen. Verder wilde de gemeente met het Hoeksterend een markante entree voor de winkelbanaan<sup>11</sup> (zie Figuur 5.4) realiseren vanuit het noorden (Gemeente Leeuwarden, 2004).



**Figuur 5.4 Winkelbanaan (binnenstad Leeuwarden met Hoeksterend)**

De laatste doelstelling hangt samen met de twee voorgaande doelstellingen. Door het verbeteren van de toegankelijkheid van de aanlooproute (entree) en het verhogen van de beeldkwaliteit zou de binnenstad een economische stimulans moeten krijgen.

<i>Doelstellingen gemeente Leeuwarden</i>	
A. Ten aanzien van project	B. Ten aanzien van directe omgeving
- Oplossen milieuvraagstuk (sanering)	- Verhogen beeldkwaliteit omgeving
- Blik van de weg (voorheen grote parkeerplaats)	- Nieuwe markante entree winkelbanaan
	- Impuls voor economie (indirect)

**Tabel 5.3 Doelstellingen Hoeksterend parkeergarage**

### 5.5.2.2 Betrokken partijen

Bij de realisatie van het project zijn buiten de projectontwikkelaar en de gemeente geen andere partijen direct betrokken geweest. De afgelegen situering op het voormalig FRIGAS terrein, dat al in eigendom was van de gemeente, is hier grotendeels de reden van. De ondernemers hebben positief gereageerd op de komst van de garage maar hebben zowel (proces)inhoudelijk als financieel geen bijdrage aan het project geleverd.

### 5.5.2.3 Resultaten

Het antwoord op de vraag of de doelstellingen in de praktijk ook gehaald zijn, is grotendeels positief te beantwoorden. Zo is het milieuvraagstuk opgelost door middel van de zogenaamde IBC methode (isoleren, beheren en controleren). Een deel van de vervuilde grond is afgevoerd

<sup>11</sup> De belangrijkste winkelstraten in Leeuwarden liggen voor het merendeel langs de voornaamste binnengracht (Nieuwestad, Naauw en Voorstreek), die mede om zijn vorm als de winkelbanaan wordt aangeduid ([www.monumenten.nl](http://www.monumenten.nl)).

en door middel van bouwtechnische ingrepen is ervoor gezorgd dat de vervuiling die nog in de grond zit, zich niet verder kan verspreiden.

Eind 2005 is het Hofsingelproject, waarvan de Hoeksterend garage deel uit maakt, bijna gereed. Het gebied heeft hierdoor een grote kwaliteitssprong gemaakt. Het voormalige parkeerterrein op de gasfabrieklocatie is volledig herontwikkeld. Alle parkeerplekken op het maaiveld hebben plaats moeten maken voor een appartementencomplex en een parkeergarage (blik van de weg).

Over de laatste twee doelstellingen is moeilijk een eenduidig antwoord te geven. De parkeergarage is te beschouwen als het noordelijke bronpunt van de binnenstad van Leeuwarden. Een duidelijk verschil ten opzichte van de aanvankelijke situatie is moeilijk te geven. Zoals in het inleidende verhaal al werd beschreven, heeft het Hoeksterend altijd al op een belangrijke toegangsroute tot de binnenstad gelegen. Een markante entree heeft het gebied echter wel gekregen. Het bijzondere ontwerp en de inpassing in de omgeving heeft ertoe geleid dat het project in 2002 de Vredeman de Vries Prijs voor de Architectuur heeft gewonnen<sup>12</sup>.

Of het omliggende gebied een economische impuls heeft gekregen door de komst van de parkeergarage is moeilijk te zeggen. Naast de bouw van de parkeergarage hebben er in het gebied rondom het Hoeksterend ook andere ontwikkelingen plaatsgevonden. De belangrijkste is het upgraden van de aanliggende winkelstraat de Voorstreek (contextvariabelen). Deze ontwikkeling maakt het praktisch onmogelijk om te bepalen wat de effecten van de parkeergarage zijn op de (lokale) economie.

<i>Voorziene effecten</i>	
A. Positief	B. Negatief
- Beeldkwaliteit omgeving is verbeterd	
- Grondvervuiling onder controle (IBC)	

**Tabel 5.4** *Voorziene effecten Hoeksterend*

Naast een aantal voorziene effecten, hebben zich ook een aantal onvoorziene effecten voorgedaan. Zo is bij de exploitatieberekeningen van de gemeente uitgegaan van een hogere bezettingsgraad. Dit is in de praktijk echter tegengevallen. Momenteel wordt door middel van aanpassing van het gemeentelijke beleid getracht een hogere bezettingsgraad te bereiken (vergunningstelsel).

Naast de tegenvallende resultaten wordt ook de potentie van de openbare ruimte op en rond de parkeergarage nog weinig benut. De verschillende projecten op het Hofsingelgebied zijn verbonden door middel van een kunst(wandel)route. Deze route loopt onder meer over het dak van de parkeergarage. Anno 2005 wordt nog weinig gebruik gemaakt van deze route. En wordt de openbare ruimte vooral gebruikt als hanggebied voor scholieren en daklozen. Hierbij, zo blijkt uit het gesprek bij de gemeente, schuilt het gevaar dat vanwege potentiële verloedering wordt besloten het openbare gebied door middel van een hek wordt afgesloten.

<i>Onvoorziene effecten</i>	
A. Positief	B. Negatief
	- Tegenvallende exploitatieresultaten
	- Potentie openbare ruimte te weinig benut

**Tabel 5.5** *Onvoorziene effecten Hoeksterend*

<sup>12</sup> Prijs voor het mooiste gebouw van Friesland uitgelooft door de provincie Friesland ([www.friesarchitectuurcentrum.nl](http://www.friesarchitectuurcentrum.nl)).

#### 5.5.2.4 Contextvariabelen

Het al dan niet succesvol zijn van parkeergarage Hoeksterend hangt voor een deel samen met ontwikkelingen elders in de stad, die vaak indirect aan het project te linken zijn. Een aantal van deze ontwikkelingen wordt hieronder kort beschreven.

Zo wordt er een kleine kilometer verderop aan de noordwest kant van de binnenstad aan de voet van de Oldehove op het *Oldehoofsterkerkhof* gewerkt aan een nieuwe parkeergarage. Deze garage moet volgens de planning eind oktober 2006 gereed moet zijn. De garage met een capaciteit van 525 auto's moet naast de 240 parkeerplekken die zij vervangt op het maaiveld ook zorgen voor een aanzienlijke uitbreiding van het parkeeraanbod. Deze parkeergarage en het nieuwe aanbod aan parkeerplaatsen zou de negatief onvoorziene effecten van de exploitatie kunnen beïnvloeden.

Tot slot heeft de gemeente Leeuwarden, in het kader van project *Binnenstad Nieuwe Stad*, in 2002 het noordoostelijk deel van de binnenstad heringericht. En dan met name de Voorstreek, deel van de eerder genoemde winkelbanaan.

Aspecten als inrichting, routing, bevoorrading en parkeergelegenheid werden samen met beheer en onderhoud verwoord in een integrale visie op de invulling van de openbare ruimte (Gemeente Leeuwarden, 2005). Deze herinrichting heeft ervoor gezorgd dat de looproute tussen de parkeergarage Hoeksterend en het winkelhart is verbeterd. Een aantrekkelijke looproute maakt dat bezoekers een langere looproute accepteren en dit heeft dus in dit geval zijn weerslag op het Hoeksterend.

#### 5.5.2.5 Conclusie / Reflectie

De doelstellingen ten aanzien van het Hoeksterend waren voor een deel algemeen van aard (beeldkwaliteit & blik van de weg) en voor een deel praktisch van aard (oplossen van een milieuvraagstuk). Zoals in de vorige paragraaf te lezen was zijn de meeste doelstellingen in de praktijk gehaald, aldus de gemeentelijke zegsman.

Maar naast deze behaalde resultaten valt de bezetting van de parkeergarage ruim vijf jaar na oplevering nog steeds tegen. Per jaar parkeren ruim 100.000 auto's in de garage (Parkeergarages Leeuwarden CV, 2005). De drempel om de auto in de garage te parkeren is, ondanks de dagprijs van € 2, blijkbaar voor veel mensen blijkbaar nog te hoog.

De oorzaak van deze tegenvallende resultaten zou mogelijk kunnen worden toegeschreven aan de geïsoleerde ligging en de afstemming van het parkeerbeleid van de gemeente Leeuwarden<sup>13</sup> met de uitgevoerde (parkeer)projecten in de binnenstad. Ondanks de bestaande regelgeving is er nog veel bewegingsruimte en zijn er aanzienlijk veel parkeermogelijkheden voor de automobilist in het (centrum)gebied rondom de Hoeksterend. Zo kan er twee in het gebied aangrenzend aan het Hoeksterend met een parkeerkaart gratis twee uur geparkeerd worden.

Onlangs zijn er door de gemeente Leeuwarden wel een aantal maatregelen getroffen om het gebruik van de garage te stimuleren. Eén daarvan is de verruiming van de openingstijden. Waar de garage vroeger s' nachts gesloten was is het tegenwoordig mogelijk voor abbonementhouders om 24 uur per dag de garage te verlaten (Gemeente Leeuwarden, 2003). Een tweede maatregel is het bevorderen van het meervoudig (ruimte)gebruik van de parkeerplekken. Niet lan-

---

<sup>13</sup> De gemeente Leeuwarden haakt met haar beleid in op het door het Rijk opgestelde Nationaal Verkeers- en Vervoerplan (NVVP), waarin staat vermeld: Mobiliteit mag, maar onder bepaalde voorwaarden (Gemeente Leeuwarden, 2003).

ger worden de plekken zoals in veel garages gebruikelijk is gekoppeld aan een bepaald abonnement (persoon). Waarbij de parkeerplek een groot deel van de dag niet gebruikt wordt. Maar geeft het abonnement alleen toegang tot de garage. Nadeel hiervan is echter wel dat wanneer de garage vol is, de abbonementhouder op zoek moet gaan in een andere garage (Gemeente Leeuwarden, 2003).

Daarbij is er waarschijnlijk ook een positieve rol weggelegd voor de supermarkt die geïntegreerd is in het project. Exacte gegevens over het dubbelgebruik (parkeergarage / supermarkt) zijn bij de gemeente niet bekend, maar aangenomen kan worden dat er een zekere mate van synergie plaats vindt tussen beide functies.

Er is bij de planvorming van het Hoeksterend veel aandacht besteed aan het ontwerp en de detaillering. Het gerealiseerde (parkeer)bolwerk met de daarbij ontstane openbare ruimte en de (kunst)wandeling heeft in 2002 zelfs de architectuurprijs voor het mooiste bouwwerk van Friesland opgeleverd. Tegenover deze positieve aspecten staan, naast de tegenvallende exploitatieresultaten, ook een tegenvallend gebruik van het nieuwe openbaar gebied. De reden hiervan is wellicht te zoeken in de 'afgelegen' ligging en de relatieve onbekendheid van de binnenstadbezoeker met het project.

Concluderend valt te zeggen dat de hoge ambities die ten grondslag lagen aan het project hebben geleid tot een architectonisch hoogstaand product, maar dat deze ambities er (nog) niet voor hebben gezorgd dat het dit product wordt gebruikt zoals was gepland / verwacht. De (te) hoge verwachtingen hebben er in deze situatie toe geleid dat de resultaten tegenvielen.

### 5.5.3 Singelgarage Alkmaar

De Singelgarage is een ondergrondse parkeergarage gelegen aan de zuidwestkant van de binnenstad van Alkmaar (zie afbeelding bijlage II). De garage die twee verdiepingen telt en die plaats biedt aan ruim 400 auto's is gebouwd in opdracht van de gemeente Alkmaar. Het project is eind 1998 opgeleverd voor ruim € 13,5 miljoen. Wat het project zo bijzonder maakt is locatie. De garage is namelijk gedeeltelijk gebouwd onder de singel die rond de binnenstad loopt.



Figuur 5.5 Singelgarage in aanbouw

#### 5.5.3.1 Doelstellingen

De doelstellingen die ten grondslag liggen aan de Singelgarage zijn tweeledig. Ten aanzien van het project is ervoor gekozen de garage zo gebruiksvriendelijk te maken als mogelijk. Dit was ten tijde van de bouw van de garage een vrij uniek streven. In plaats van zoveel mogelijk auto's in de beschikbare ruimte onder te brengen is gekozen voor schuine parkeervakken en zo min

mogelijk kolommen. Door de unieke ligging is de afstand tot het kernwinkelapparaat beperkt tot 200 meter.

Vanuit beheers- en milieuaspecten is gekozen om de garage op te splitsen in twee lagen die fysiek van elkaar gescheiden zijn (twee parkeergarages onder elkaar). Doordat bij binnenkomst wordt aangegeven waar geparkeerd kan worden, wordt het aantal verkeersbewegingen verminderd (minder schadelijk uitstoot van uitlaatgassen) en kan ten tijde van onderhoud (een deel van) de garage gewoon open blijven.

Ten aanzien van de (directe) omgeving lagen twee doelstellingen. De eerste was het bevorderen van de bereikbaarheid van de binnenstad door realisatie van nieuwe parkeerplekken voor bezoekers van de binnenstad. De tweede was het verbeteren van de beeldkwaliteit van de omgeving door het bannen van blik op de straat. Het versterken van de economische positie van de binnenstad was bij de realisatie niet het doel, maar een positieve bijkomstigheid.

<i>Doelstellingen gemeente Alkmaar</i>	
A. Ten aanzien van project	B. Ten aanzien van directe omgeving
- <i>Hoge gebruiksvriendelijkheid</i>	- <i>Voldoen in de parkeerbehoefte</i>
- <i>Leveren milieuvriendelijk product</i>	- <i>Verbeteren beeldkwaliteit omgeving</i>

Tabel 5.6 Doelstellingen Singelgarage

### 5.5.3.2 Betrokken partijen

Bij de voorbereiding en uitvoering van de Singelgarage zijn verschillende partijen betrokken geweest. De belangrijkste partij was de gemeente Alkmaar. Deze was opdrachtgever en heeft het hele proces gecoördineerd. Verder heeft ook het Medisch Centrum Alkmaar (ziekenhuis) een aanzienlijke rol gespeeld bij de totstandkoming. Aanvankelijk had zij het plan om op eigen terrein een kleine parkeergarage te bouwen (met subsidie van het Rijk). Na uitgebreid overleg is besloten om samen te werken en een gecombineerde garage te bouwen met zowel plekken voor de bezoekers van het ziekenhuis (bezoektijden veelal s' avonds) en de bezoekers van de binnenstad (bezoektijden veelal overdag).

In de oorspronkelijke plannen zouden de ondernemers volgens de gemeente mee moeten financieren aan het project aangezien zij baat hebben bij een betere bereikbare binnenstad. Aanvankelijk door middel van een vrijwillige bijdrage maar toen bleek dat hier te weinig animo voor was, heeft de gemeente getracht de financiële middelen alsnog te verkrijgen door het heffen van een baatbelasting. Een aantal ondernemers heeft hiertegen een procedure aangespannen en de medefinanciering is uiteindelijk niet doorgegaan.

Tot slot zijn ook de bewoners van de aangrenzende buurten betrokken geweest bij de totstandkoming van de garage. Om de voetgangersstromen van en naar de parkeergarage in goede banen te leiden, was er in het oorspronkelijke plan ruimte voor drie uitgangen. Eén daarvan zou (in overeenstemming met de Rijksdienst voor Monumentenzorg) worden geplaatst op de oude vestingwal rond de binnenstad. Door fel protest van omwonenden is het ontwerp aangepast en is de uitgang geschrapt uit het ontwerp.

### 5.5.3.3 Resultaten

De beoogde effecten zijn tot dusver positief te noemen. De gemiddelde bezettingsgraad ligt gedurende de week op 29% waar de gemiddelde bezettingsgraad van alle parkeergarages samen 31% bedroeg (Gemeente Alkmaar, 2004). Hiermee verloopt de exploitatie volgens verwachting. Met de komst van de garage is de parkeerproblematiek aan de westkant van de stad is groten-



deels opgelost. De overgebleven parkeerplaatsen op de openbare weg worden gebruikt door bewoners en de bezoekersparkeerplaatsen zijn onder de grond verdwenen. Verder is ook de belangrijkste aanlooproute (Het Ritsevoort) naar de binnenstad door de komst van de parkeergarage opgewaardeerd.

<i>Voorziene effecten</i>	
A. Positief	B. Negatief
- <i>Garage is succes qua exploitatie (30%)</i>	
- <i>Problematiek westkant stad (grotendeels) opgelost</i>	
- <i>Aanlooproute Het Ritsevoort opgewaardeerd</i>	
- <i>Medefinanciering Ziekenhuis</i>	

Tabel 5.7 *Voorziene effecten Singelgarage*

Ook zijn er achteraf een aantal effecten opgetreden die tijdens de voorbereiding niet waren voorzien. Ondanks een gedegen voorbereiding (grondonderzoek) is er tijdens de bouw veel schade ontstaan aan panden in de directe omgeving van de garage. Daarnaast heeft het nog een aantal jaren geduurd, voordat de effecten van de komst van garage merkbaar waren in Het Ritsevoort. De gemeente Alkmaar heeft dit proces, met succes, geprobeerd te versnellen door het upgraden van de bestrating. De ontwikkelingen die Het Ritsevoort heeft doorgemaakt, gestart door de komst van de garage en het aanpassen van de bestrating, hebben er zelfs tot geleid dat de straat in de zomer van 2005 is uitgeroepen tot mooiste winkelstraat van Alkmaar (Gemeente Alkmaar, 2005).

<i>Onvoorziene effecten</i>	
A. Positief	B. Negatief
	- <i>Veel overlast tijdens de uitvoering (schade)</i>
	- <i>Financieel (extra kosten uitrit)</i>
	- <i>Duurder lange tijd voor verloedering buurt stopte</i>
	- <i>Niet meefinancieren ondernemers</i>

Tabel 5.8 *Onvoorziene effecten Singelgarage*

#### 5.5.3.4 *Contextvariabelen*

Er is in Alkmaar weinig aanleiding om te veronderstellen dat er specifieke contextvariabelen zijn, die van invloed zijn op het functioneren van de parkeergarage.

#### 5.5.3.5 *Conclusie / Reflectie*

Wat dit project zo uniek maakt zijn de inpassing van het ontwerp in de omgeving en de doelstellingen ten aanzien van het project. Naast een aantal algemene doelstellingen zijn de doelstellingen ten aanzien van de Singelgarage zijn voornamelijk gericht op de fysieke structuur van het project zelf. Met de doelstellingen is getracht een milieuvriendelijk product te leveren (zowel voor de omgeving als voor de bezoeker) door toepassing van specifieke technieken en materialen. De inpassing van het ontwerp in de fysieke structuur van de binnenstad, de parkeergarage is voor het grootste gedeelte gelegen onder de singel, maakt dat weinig inbreuk is gedaan op het historische karakter van de binnenstad. Afgezien van een nieuwe in- en uitgang is er in het gebied weinig veranderd (afgezien van een afname van het aantal auto's op de openbare weg).

Het huidige succes (bezettingsgraad) van de garage is voor een deel toe te schrijven aan de samenwerking met het ziekenhuis (Medisch Centrum Alkmaar). Dit resulteert in een gecombineerd gebruik van de garage. Overdag wordt de parkeergarage gebruikt door bezoekers van de binnenstad en aan het eind van de dag als deze vertrekken komen de bezoekers van het MCA.

Een ander positief punt is het economische uitgangspunt van de gemeente. In tegenstelling tot de andere parkeergarages is het verbeteren van de economische positie van de binnenstad een positieve bijkomstigheid geweest en niet het vooraf vastgestelde doel. Omdat er geen één op één verband tussen de fysieke ingreep en het stimuleren van de economie niet te leggen is, is het verstandig dit verband dan ook niet meteen te leggen in de doelstellingen van het plan. Sommige processen zijn niet te sturen. De gemeente heeft wel faciliterend opgetreden om de aanlooproute naar de binnenstad te upgraden (voorwaarden geschept) en dit heeft ruim 5 jaar na dato zijn vruchten afgeworpen (Prijs beste Winkelstraat).

Tot slot de constatering dat de gemeente Alkmaar zich tijdens de planfase duidelijk verkeken heeft op de mogelijkheid tot het vergaren van financiële middelen. Aanvankelijk zouden ondernemers in de binnenstad, aangezien zij indirect baat hadden bij het product, een bijdrage leveren aan de financiering. De aanvankelijk positief opgestelde ondernemers hebben zich na een periode juridisch touwtrekken teruggetrokken uit de financiering van het project. Een gebrekkige communicatie (het overbrengen van het belang van de komst van de garage) zou hiervan de oorzaak kunnen zijn.

#### 5.5.4 Kelfkensbos Nijmegen

De Kelfkensbos in Nijmegen is een parkeergarage gelegen aan de noordoost zijde van de binnenstad, vlakbij de Waalbrug (zie afbeelding bijlage II). In de garage is op vier niveaus ruimte voor ruim 600 auto's. Bovenop de garage bevindt zich een groot plein dat hoofdzakelijk gebruikt wordt door marktkeoplui. De garage is opgeleverd medio 1998 voor een bedrag van € 21 miljoen.



Tabel 5.9 Plein boven Kelfkensbos

##### 5.5.4.1 Doelstellingen

De doelstellingen die ten grondslag lagen aan project Kelfkensbos zijn op te splitsen in de doelstellingen met betrekking tot het project zelf en de doelstellingen met betrekking tot de omgeving (Tabel 5.10).

De belangrijkste doelstelling die ten aanzien van het project ten grondslag lag, was het upgraden van de locatie. Voor realisatie deed het gebied dienst als openbare parkeerplaats en marktplein. Het voornaamste doel was dan ook het verwijderen van het blik van de straat.

De doelstellingen ten aanzien van de omgeving van de Kelfkensbos passen in het beleid dat in Nijmegen sinds begin jaren '90 werd gevoerd. Er leefde in die tijd de gedachte dat door het ne-

men van bepaalde maatregelen de automobilititeit kon worden afgeremd. Het ontmoedigen van autogebruik (door beprijzing) en het stimuleren van openbaar vervoer zijn instrumenten die hiervoor gebruikt zijn. Het totale aantal parkeerplaatsen in het centrum moest binnen dit beleid gelijk blijven (de 0-optie) (Gemeente Nijmegen, 2004). Voldoen aan de parkeerbehoefte betekent in deze situatie dan ook, dat er op de locatie evenveel plekken zijn verdwenen als dat er zijn bijgekomen.

De locatiekeuze is ondermeer het gevolg van ontwikkelingen aan de andere kant van de Waal. In de nieuwe wijk genaamd Waalsprong, worden de komende vijftien jaar woningen gebouwd voor ruim 30.000 mensen. Voorlopig vindt het belangrijkste autoverkeer uit noordelijke richting naar het Nijmeegse centrum plaats via de Waalbrug. De aan stadskant gelegen Kelfkensbos parkeergarage dient als opvang en verzamelplaats voor de binnenstadsbezoeker.

<i>Doelstellingen gemeente Nijmegen</i>	
A. Ten aanzien van project	B. Ten aanzien van directe omgeving
- <i>Blik van de weg( marktplein)</i>	- <i>Voldoen in de parkeerbehoefte</i>
	- <i>Inspelen op toekomstige ontwikkelingen Waalsprong</i>
	- <i>Verbeteren beeldkwaliteit omgeving (verbeteren woon- en winkelklimaat)</i>

Tabel 5.10 Doelstellingen Kelfkensbos

#### 5.5.4.2 Betrokken partijen

Bij de totstandkoming van de Kelfkensbos parkeergarage heeft de gemeente Nijmegen de grootste rol vervuld. De gemeente wilde een parkeergarage die aan een aantal randvoorwaarden moest voldoen (aantal plaatsen, verkeersveilig, gebruiksvriendelijk, veiligheid, toegang, belevingswaarde). Door middel van een bijzondere vorm van aanbesteden (prestatiebestek) heeft zij deze opdracht uit laten voeren.

De bewoners en ondernemers uit omliggende buurten zijn tijdens de voorbereidings- en uitvoeringswerkzaamheden niet of nauwelijks betrokken geweest. De geringe betrokkenheid van de bewoners tijdens de uitvoeringswerkzaamheden was voornamelijk toe te schrijven aan de fysieke afstand tussen de parkeergarage en de woningen. Een andere oorzaak is dat er tijdens en vlak na de werkzaamheden nog voldoende parkeergelegenheid was rondom de locatie.

De ondernemers in Nijmegen hebben zich tijdens de voorbereidingen terughoudend opgesteld. Dit is, volgens de gemeente Nijmegen, achteraf gezien misschien ook het gevolg van gebrekkige communicatie. De ondernemers zijn gewoonweg niet voldoende betrokken bij het proces.

Tot slotte is er nog museum het Valkhof dat gelijktijdig is gebouwd met de parkeergarage. Dit museum is gelegen aan de rand van de huidige parkeergarage. In de oorspronkelijke plannen maakte het museum nog deel uit van het project. Onenigheid over het ontwerp heeft ertoe geleid dat beide partijen, zowel de gemeente Nijmegen als het Valkhof, hun eigen weg zijn opgegaan en het museum naast in plaats van op de parkeergarage is gebouwd.

#### 5.5.4.3 Resultaten

De effecten van de komst van de parkeergarage zijn over het algemeen positief. De gemiddelde bezettingsgraad is goed en het plan voldoet aan de prognoses.

Voorziene effecten	
A. Positief	B. Negatief
- Plan voldoet aan alle prognoses	- Slechte doorstroming einde van de dag (weekend)
- Garage is een succes qua exploitatie	

Tabel 5.11 Voorziene effecten Kelfkensbos

Naast een aantal voorziene effecten, zijn er achteraf ook een aantal onvoorziene effecten opgetreden (Tabel 5.12). Eén daarvan is, de in een vorige paragraaf al genoemde, gebrekkige communicatie met ondernemers en ontwikkelaars. Deze hebben zich tijdens de voorbereiding en uitvoering grotendeels afzijdig gehouden. Hun afwachtende houding heeft ertoe geleid dat ontwikkelingen elders in de stad pas in een later stadium zijn uitgevoerd. Er is niet ingehaakt bij de ontwikkelingen op het Kelfkensbos.

Een tweede onvoorziene ontwikkeling, ook al even behandeld in de vorige paragraaf, is de mislukte samenwerking met museum het Valkhof. Ook hier heeft slechte communicatie geleid tot de terugtrekking van het museum uit de planvorming.

Een laatste onvoorzien effect heeft te maken met één van de voorziene effecten: de slechte doorstroming van het verkeer dat de parkeergarage verlaat op drukke momenten. Bekend was dat de nieuw te bouwen garage zou zorgen voor extra verkeersstromen. Al voor het gereedkomen van de garage is door de gemeente Nijmegen nagedacht over de toepassing van Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)<sup>14</sup>. Ondanks dat de kennis en de middelen aanwezig zijn is nooit overgegaan tot de toepassing van dit systeem, de steen wordt nooit opgepakt. Inmiddels is de verkeersdrukte gewenning geworden en wordt er niets meer aan het probleem gedaan.

Onvoorziene effecten	
A. Positief	B. Negatief
	- Gebrek aan communicatie met projectontwikkelaars & ondernemers
	- Samenwerking museum mislukt
	- Geen samenhang met parkeerroutesysteem (Dynamisch Verkeersmanagement DVM)

Tabel 5.12 Onvoorziene effecten Kelfkensbos

#### 5.5.4.4 Contextvariabelen

Het al dan niet succesvol zijn van Kelfkensbos wordt ook beïnvloed indirecte factoren die niet rechtstreeks te linken zijn met het project.

Zo is in het kader van Centrum 2000, een gemeentelijk plan om het stadshart van Nijmegen te revitaliseren, tussen 1993 en 2000 gewerkt aan project Mariënborg. Dit is een multifunctioneel project met een combinatie van wonen, werken, winkelen en cultuur. Met de komst van Mariënborg is een logische verbinding gecreëerd tussen de belangrijkste winkelstraten in het centrum van Nijmegen. Hiermee is een natuurlijke en nieuwe looproute ontstaan (Bureau Stedelijke Planning, 2001).

Het project dat op een steenworp afstand van de Kelfkensbos is gerealiseerd trekt bezoekers uit de wijde omgeving van Nijmegen. Ondanks het feit dat er aan de rand van de Mariënborg ook

<sup>14</sup> Dynamisch Verkeersmanagement biedt aanvullende mogelijkheden om de efficiëntie en effectiviteit van bestaande infrastructuur te verbeteren. Voorbeelden zijn toeritdosering, verkeersregelingen, verkeerssignalering, verkeerscentrales, parkeerwijzingsysteem en route-informatie (Royal Haskoning, 2005).

een parkeergarage is gelegen is het zeker niet ondenkbaar dat er ook bezoekers zijn die hun auto parkeren in de parkeergarage onder de Kelfkensbos. Aangezien beide projecten in vrijwel dezelfde periode zijn opgeleverd is het, zonder gedegen studie, moeilijk na te gaan wat de effecten van de Mariënborg zijn op de Kelfkensbos (geen voor & na effecten).

Naast de Mariënborg is ook museum het Valkhof onder de noemer contextvariabele te brengen. Ondanks het gegeven dat het Valkhof geen deel meer uitmaakt van het Kelfkensbosproject heeft deze toch zijn weerslag op het succes van de parkeergarage. Al zal deze niet doorslaggevend zijn.

Tot begin 2005 heeft het, nabij het Kelfkensbos gelegen, St. Josephhofterrein dienst gedaan als parkeerplaats met ruimte voor enkele honderden auto's. De parkeerplaats zou overbodig worden door de komst van de Kelfkensbosgarage. Deze garage zou de parkeercapaciteit opvangen van de te verdwijnen parkeerplaatsen van het St. Josephhof (Comité St. Josephhof, 2005). Het heeft echter nog tot 2005 geduurd voordat de parkeerplaats aan de St. Josephhof werd opgeheven. Doordat in de loop der jaren voor veel omwonenden de directe link met de parkeergarage grotendeels is verdwenen, ontstaat nu veel weerstand.

#### 5.5.4.5 Conclusie / Reflectie

De doelstellingen ten aanzien van de Kelfkensbos zijn vrij algemeen van aard. Het belangrijkste uitgangspunt was het leveren van een kwaliteitsimpuls voor de binnenstad door de aanpak van de parkeerplaats op het maaiveld en het verbeteren van het woon- en winkelklimaat van de binnenstad.

Het succes van de garage is vooral het resultaat van de locatiekeuze van de gemeente. De ligging aan de rand van de binnenstad en aan de voet van de Waalbrug, maken de exploitatie succesvol. Het project Kelfkensbos heeft samen met de ontwikkelingen aan de Mariënborg gezorgd voor een complete aanpak van het noordoostelijk deel van de binnenstad.

Naast dit succes dienen nog wel een aantal kanttekeningen geplaatst te worden. Zo bleek achteraf dat gebrek aan communicatie met projectontwikkelaars en ondernemers ertoe geleid heeft dat de uitvoering van projecten in de binnenstad langer geduurd heeft dan mogelijk was wanneer dit contact beter was geweest.

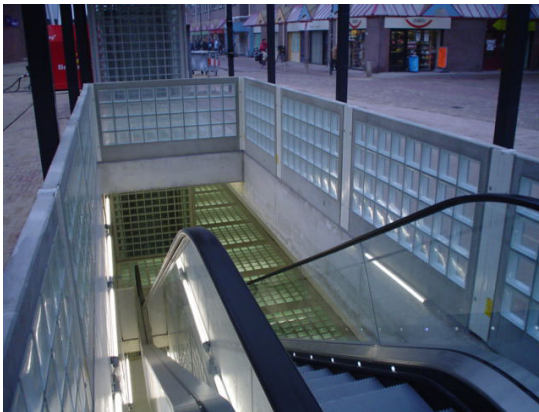
Slechte communicatie heeft niet alleen geleid tot gemiste kansen in het centrum, maar ook op de locatie zelf. Doordat de gemeente Nijmegen en het Valkhof museum tijdens de planvorming beide hun eigen weg zijn ingeslagen, is het aanvankelijke idee om samen een ontwerp te maken van de baan geraakt en hebben beide partijen een eigen plan gemaakt. Eventuele synergie tijdens de ontwerp- en uitvoeringsfase is hierdoor gemist.

Naast gebrekkige communicatie is er ook een slag gemist op het gebied van de verkeersdoorstroming. Doordat met de komst van de parkeergarage veel autoverkeer is geconcentreerd op één locatie, is de verkeersdrukke aan het eind van de middag wanneer de meeste automobilisten de parkeergarage verlaten lokaal erg groot. Al voor de realisatie van de garage is er door de gemeente onderzoek gedaan naar Dynamisch Verkeersmanagement om dit probleem te kunnen oplossen. Een gesegmenteerde houding binnen de gemeente heeft ertoe geleid dat dit systeem tot op heden nog niet is toegepast. Vanwege het feit dat de meeste mensen gewend zijn aan de verkeersdrukke, heeft de oplossing van dit probleem ook geen hele hoge prioriteit meer.

Als laatste de problematiek rond het St. Josephhofferrein. Doordat er destijds blijkbaar geen duidelijke afspraken zijn gemaakt over hoe en wanneer dit gebied aangepakt ging worden, is er meer dan vijf jaar na oplevering grote commotie ontstaan onder de omwonenden en winkeliers. Wanneer dit beter gecommuniceerd zou zijn, had dit misschien (deels) voorkomen kunnen worden.

### 5.5.5 Zuidpoort Delft

De Zuidpoort in Delft is een groot binnenstedelijk nieuwbouwproject aan de rand van de oude binnenstad (zie afbeelding bijlage II). Naast een parkeerfunctie heeft het gebied een woon-, een winkel- en een leisurefunctie. In 2001 is begonnen met de uitvoering van de werkzaamheden. In 2004 is de eerste fase van het project opgeleverd. Eén onderdeel van deze fase is de parkeergarage die plaats biedt aan 940 auto's.



Figuur 5.6 Ingang parkeergarage Zuidpoort

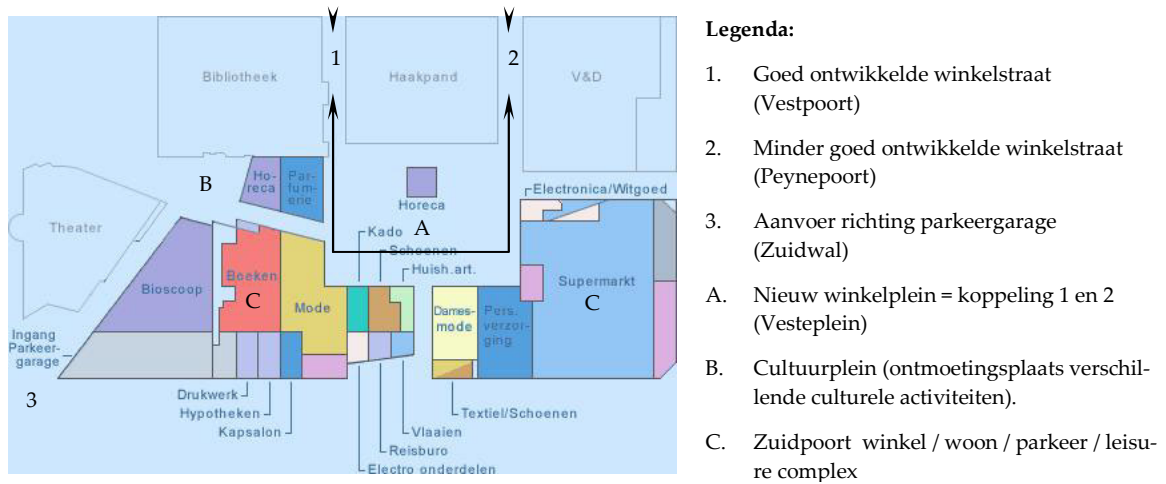
#### 5.5.5.1 Doelstellingen

In tegenstelling tot de andere cases bestaat dit project naast een parkeergarage ook uit een aantal andere onderdelen. Deze onderdelen hebben betrekking op de functies wonen, winkelen, cultuur en leisure. De doelstellingen die ten grondslag lagen aan het project zijn dan ook niet eenduidig toe te wijzen aan de parkeergarage.

De hoofddoelstelling van het project was het realiseren van een nieuw binnenstedelijk leefmilieu, waarin ruimte was voor wonen, winkelen, cultuur en leisure. Dit geheel moest worden gecompleteerd met een ruime ondergrondse parkeergarage (Gemeente Delft, 2005).

De doelstellingen ten aanzien van de directe omgeving zijn drieledig. Ten eerste het versterken van de economische structuur van de binnenstad, verder het versterken van de culturele functies van de binnenstad en als laatste het verbeteren van de bereikbaarheid van de binnenstad (verbeteren toegankelijkheid vanuit het zuiden en het creëren van een doorgaande winkelroute). Met de bereikbaarheid wordt niet alleen bedoeld de bereikbaarheid per auto, maar de bereikbaarheid in het algemeen (fietsers, voetgangers, auto's, openbaar vervoer).

In de onderstaande figuur is een schematische afbeelding weergegeven van de situatie in Delft. Hierbij wordt de nieuw ontstane looproute weergegeven door de pijlen.



**Figuur 5.7** Schematische weergave Zuidpoort

De doelstellingen met betrekking tot de parkeergarage vloeien voor een groot deel voort uit de gemeentelijke nota 'Een bereikbare binnenstad. Parkeerbeleid sleutel tot autoluw (plus)' uit 2000. Daarin staat het beleid beschreven om te komen tot een autoluwe binnenstad. De autoluwe binnenstad is hier niet het doel maar het middel om een kwaliteitsverbetering<sup>15</sup> van de binnenstad te bereiken (Gemeente Delft, 1999).

De doelstelling voor wat betreft de garage in Zuidpoort hangt dus in grote mate samen met het autoluw maken van de binnenstad. Net als in Groningen is één van de uitgangspunten om het autoverkeer terug te dringen uit de binnenstad en het verkeer op te vangen in goed bereikbare parkeergarages aan de rand van de binnenstad.

Doelstellingen gemeente Delft	
A. Ten aanzien van project	B. Ten aanzien van directe omgeving
- Realiseren van nieuwe binnenstedelijk woonmilieu	- Verbeteren bereikbaarheid binnenstad
	- Versterken economische structuur binnenstad
	- Versterken van culturele functies van binnenstad
	- Autoluw maken binnenstad

**Tabel 5.13** Doelstellingen Zuidpoort

### 5.5.5.2 Betrokken partijen

Gezien de omvang van het project is het niet verwonderlijk dat er bij de realisatie van Zuidpoort een groot aantal partijen betrokken is geweest. De sturing vond plaats door de gemeente Delft, (financieel) bijgestaan door een aantal andere partijen zoals de projectontwikkelaar Bouwfonds MAB en Dela Natura Uitvaartverzekeringen NV (belegger) (Bouwfonds MAB, 2006).

De winkeliers en (woonboot)bewoners hebben zich als tegenhanger van de gemeente Delft, sinds 1991, verenigd in een belangenorganisatie genaamd Belangenvereniging Zuidpoort. Het

<sup>15</sup> Onder kwaliteitsverbetering wordt hierbij verstaan: het behouden en versterken van de historische kwaliteit, het behouden en versterken van het kleinschalige karakter, het verbeteren van het woon- en leefklimaat, het bieden van een gastvrije omgeving voor een breed scala aan functies, het realiseren van een aangenaam verblijfsklimaat, het versterken van het totale economisch functioneren (Delft, 1999).

streven van de vereniging is een goede leef- en werkomgeving in Zuidpoort en betrokkenheid bij elke planontwikkeling (Delft, 2005). Vanaf 1992 tot het heden voert de Belangenvereniging Zuidpoort maandelijks overleg met de gemeente.

Het ontstaan van de vereniging in het voortraject van de uitvoering van het project werd veroorzaakt door een aantal ontwikkelingen. Een van de eerste belangen die de vereniging behartigde waren die van de woonbootbewoners, die begin jaren '90 het onderspit dreigden te delven tegen de gemeente. Maar ook de bouw van een groot theater, nu onderdeel van het Zuidpoort complex, was motief voor een aantal partijen om de krachten te bundelen (Belangenvereniging Zuidpoort, 2005).

Een opmerkelijke rol is weggelegd voor de Technische Universiteit Delft. De inbreng van *know how* vanuit de universiteit door medewerking van (oud) studenten en docenten aan de belangenvereniging maakt dat deze een sterke partij is.

Door interventie van de belangenvereniging is het ontwerp op een aantal punten aangepast. Zo zijn een aantal oude woningen in het gebied behouden gebleven, werd de bouwhoogte van een deel van het ontwerp aangepast en mede door inbreng van de belangenvereniging is de garage ondergronds uitgevoerd, hoewel dit aanvankelijk niet het plan was (Gemeente Delft, 2005).

### 5.5.5.3 Resultaten

Het is op dit moment nog moeilijk uitspraken te doen over de effecten van de komst van de Zuidpoort aangezien de officiële opening van het complex heeft plaatsgevonden in maart 2005.

Wel zijn er een aantal indicatoren die wijzen op een positief dan wel niet negatief effect op de binnenstad. Zo is er in de oude binnenstad nog geen leegloop van ondernemers waarneembaar en vinden er in het gebied tussen de Zuidpoort en de oude binnenstad op steeds grotere schaal vernieuwingen plaats.

Voorziene effecten	
A. Positief	B. Negatief
- Geen leegloop ondernemers oude binnenstad	
- Vernieuwingen in gebied richting binnenstad	

Tabel 5.14 Voorziene effecten Zuidpoort

Naast bovenstaande effecten, zijn er ook een aantal effecten opgetreden die voor aanvang van het project niet verwacht waren. Een van de positieve onvoorziene effecten is de opbloei van de economie. De hiermee samenhangende prijsstijgingen in de woningmarkt zorgde ervoor dat de opbrengsten hoger uitvielen dan verwacht.

Maar naast deze meevaller waren er ook enkele tegenvallers. Zo vielen de kosten van de bodemsanering hoger uit dan begroot. Maar een grotere tegenvaller was de terughoudende opstelling van de projectontwikkelaars. De Zuidpoort is gebouwd aan de zuidkant van het oude centrum. Het naastgelegen winkelcentrum, De Veste, gebouwd in de jaren '70 is tegenwoordig aan vernieuwing toe. De gemeente Delft verwachtte dat door een nieuwe impuls, in de vorm van Zuidpoort, ontwikkelaars vanzelf zouden overgaan tot het doen van investeringen in de aanliggende winkelstraten.



<i>Onvoorziene effecten</i>	
A. Positief	B. Negatief
- <i>Gunstige prijsontwikkelingen woningmarkt</i>	- <i>Hoge kosten bodemsanering</i>
	- <i>Terughoudende opstelling projectontwikkelaars</i>

Tabel 5.15 *Onvoorziene effecten Zuidpoort*

#### 5.5.5.4 Contextvariabelen

Er is in Delft net als in Alkmaar weinig aanleiding om tot de conclusie te komen dat er specifieke opvallende contextvariabelen zijn, die van invloed zijn op het functioneren van de parkeergarage.

#### 5.5.5.5 Conclusie / Reflectie

Deze case onderscheidt zich van de andere cases vanwege zijn omvang. De doelstellingen van Zuidpoort zijn dan ook wat anders van opzet dan de doelstellingen van de andere projecten. Waar de andere cases zich voornamelijk richten op concrete zaken in de directe omgeving, richten de doelstellingen van Zuidpoort zich op de binnenstad als geheel. Het is op dit vroege moment, nog geen jaar na oplevering van het complex, moeilijk te bezien of de eerder beschreven doelstellingen in de praktijk zijn gehaald.

Echter zijn er wel een aantal algemene opmerkingen te plaatsen over de processen tot dusver. Niet alleen de parkeergarage maar het totale project heeft de fysieke structuur van de binnenstad van Delft in grote mate veranderd. Doordat de twee oude(re) winkelstraten zijn gekoppeld middels een groot binnenstedelijk plein is er in de binnenstad een nieuwe looproute (circuit) ontstaan. De looproute zou een positieve bijdrage kunnen leveren voor het versterken van de economische structuur van de binnenstad.

Daarbij maakt de komst van ruim 900 parkeerplekken in de parkeergarage het mogelijk dat een groot aantal parkeerplekken van de openbare weg kan verdwijnen en een deel van de binnenstad binnenkort autoluw kan worden (bereikbaar / leefbaar voor voetgangers en fietsers). De parkeergarage doet daarbij, als meest zuidelijke plek van de binnenstad, dienst als opvangpunt voor bezoekers van de binnenstad uit zuidelijke richting.

Naast ruimte voor wonen en uitgaan is er met de komst van Zuidpoort ook ruimte ontstaan voor ondernemers die vanwege het kleinschalige karakter van het oude centrum van Delft hier geen geschikte plek meer kunnen vinden. De (grotere) nieuwe winkels zijn bedoeld ter aanvulling en niet ter vervanging van het huidige winkelaanbod. De gemeente dient hier met haar beleid op in te spelen zodat er geen concurrentie ontstaat tussen het oude centrum en Zuidpoort. Tot dusver blijkt dit concept goed te werken. Er is in de binnenstad nog geen stroom ondernemers richting Zuidpoort op gang gekomen.

Een andere noemenswaardig punt in Delft is de rol van de belangenvereniging. Het brede belang, de vroegtijdige betrokkenheid, de inbreng van de universiteit en de goede organisatie hebben ertoe geleid dat de vereniging wel degelijk invloed heeft gehad op het project en heeft gezorgd voor een groot draagvlak en een geaccepteerd product.

De samenwerking met de belangenvereniging vormt een schril contrast met de samenwerking van de gemeente met ondernemers en ontwikkelaars elders in de binnenstad van Delft. De gelijktijdige ontwikkeling van het naast de Zuidpoort gelegen winkelcentrum De Veste loopt volgens de gemeentelijke zegsman door onvoldoende communicatie (onnodige) vertraging op.

## 5.6 Overeenkomsten en verschillen

In deze paragraaf worden de verschillende cases aan de hand van een aantal punten met elkaar vergeleken. De resultaten van de vergelijking dienen als referentiekader voor het nog te realiseren project in Groningen. Uitgangspunten hierbij zijn de gemeentelijke doelstellingen per case en in hoeverre deze gerealiseerd zijn.

De onderwerpen die in deze paragraaf behandeld worden zijn, de betrokkenheid van ondernemer / bewoner bij de besluitvorming, de afstemming van project en verkeersbeleid, de kwaliteit en het gebruik van de openbare ruimte de bereikbaarheid van de binnenstad en het ontstaan van looproutes. Bijlage III bevat een aantal foto's van de projecten om een kleine visuele vergelijking mogelijk te maken.

### 5.6.1 Participatie en de effecten hiervan op het eindresultaat

In deze paragraaf wordt gekeken in hoeverre ondernemers en omwonenden zijn betrokken bij de verschillende onderzochte projecten en of deze betrokkenheid ook een zekere meerwaarde heeft gehad voor het betreffende project.

De eerste vragen die hierbij gesteld kunnen worden is: Is deze betrokkenheid nodig en zo ja wanneer? Gesteld kan worden dat eventuele participatie van ondernemers en bewoners erg afhankelijk is van de omstandigheden. Zo zijn de locatie, de inhoud van het project en de impact op de omgeving zaken waar naar gekeken kan worden. Daarnaast dient opgemerkt te worden dat participatie in de meeste gevallen geen voorwaarde is voor succes maar slechts in bepaalde gevallen leidt tot een toegevoegde waarde op het eindresultaat. Van de vier onderzochte projecten heeft vooral in Delft de betrokkenheid van omwonenden en ondernemers geleid tot een zekere meerwaarde.

Bij project Zuidpoort in Delft heeft de meest vergaande vorm van participatie plaatsgevonden. Daar hebben de ondernemers en de bewoners zich verenigd in Belangenvereniging Zuidpoort. De inbreng van kennis van de Technische Universiteit Delft bij de belangenvereniging heeft ertoe geleid dat de deze een sterke onderhandelingspartner was van de opdrachtgever, de gemeente Delft. De vroegtijdige betrokkenheid en het gedeelde belang hebben ertoe geleid dat het ontwerp op een aantal punten aanzienlijk is herzien<sup>16</sup> en het uiteindelijke resultaat breed gedragen wordt. Dit komt de doelstelling voor een nieuw binnenstedelijk woonmilieu dan ook ten goede.

In Alkmaar heeft er ook communicatie plaatsgevonden tussen de opdrachtgever (gemeente Alkmaar) en plaatselijke ondernemers en bewoners, alleen zijn de uitkomsten voor de gemeente minder goed uitgevallen. Doordat ondernemers zich niet direct betrokken voelden bij de consequenties van de komst van een parkeergarage zijn zij niet bereid geweest mee te betalen aan het plan. Daarnaast heeft de interventie van bewoners ertoe geleid dat het plan inhoudelijk is aangepast. Eén van de uitgangen is komen te vervallen. Deze extra uitgang had voor een deel van de binnenstad een extra impuls kunnen betekenen. Een andere aanpak had er misschien toe kunnen leiden dat deze maatschappelijke tegenstand was verminderd. Ondanks tegenvallende resultaten (voor de gemeente) is er uiteindelijk toch een vorm van consensus bereikt en wordt het resultaat door alle partijen gedragen<sup>17</sup>.

<sup>16</sup> De inbreng van de belangengroep heeft er mede toe geleid dat besloten is de parkeergarage ondergronds te bouwen ([www.vrom.nl](http://www.vrom.nl)).

<sup>17</sup> Project heeft ook bijgedragen aan 'Ritvevoort, de beste winkelstraat van Alkmaar, 2005' (Gemeente Alkmaar, 2005). Indicatie van het economische effect van het bronpunt.

In Nijmegen en Leeuwarden hebben de ondernemers en de bewoners geen noemenswaardige rol gespeeld in de totstandkoming van de twee projecten. Dit is het gevolg van de ligging van de garage en de impact op de omgeving.

## 5.6.2 Afstemming verkeersbeleid in relatie tot bronpunt

Om de doelstellingen gesteld aan de verschillende bronpunten te kunnen behalen dient het project te passen binnen het gemeentelijke beleid. Beleid en project dienen hierin elkaar te versterken in plaats van te verzwakken of zelfs tegen te werken. In deze paragraaf wordt gekeken in hoeverre de bronpunten passen binnen het parkeerbeleid van de onderzochte steden. Daarbij wordt gebruik gemaakt van gegevens uit de verschillende parkeernota's, de gesprekken met de gemeentelijke projectleiders en de waarneming ter plaatse.

In *Leeuwarden* staat, net als in de meeste andere steden in Nederland, de bereikbaarheid en de mobiliteit onder druk als gevolg van de toename van het autoverkeer. Leeuwarden heeft ervoor gekozen om met haar beleid in te haken op de koers van het Nationaal Verkeers- en Vervoerplan (Gemeente Leeuwarden, 2003). Hierin wordt gesteld dat mobiliteit mag, maar onder bepaalde voorwaarden. Dit uitgangspunt is vertaald in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP). In dit plan, dat een wenselijk verkeers- en vervoersysteem beschrijft dat de bereikbaarheid van de hele stad zou moeten garanderen, wordt geen nadrukkelijke voorkeur gegeven aan één bepaalde vervoerswijze.

Rond de oude binnenstad bevindt zich net als in Groningen een ontsluitende ringweg waaraan een aantal parkeergarages zijn gelegen. In de binnenstad is autoverkeer mogelijk maar onder voorwaarden (Gemeente Leeuwarden, 2003). Een gedeelte van de binnenstad is autoluw er zijn een aantal middelen die worden gebruikt om het parkeren te reguleren (parkeertarieven, duurbeperving en vergunningen). In het GVVP wordt het belang van voldoende ruimte voor de voetganger onderstreept maar niet uitgebreid uitgewerkt. De wens om de binnenstad bereikbaar te houden en de hiermee samenhangende (parkeer)ruimte in de binnenstad zouden een bedreiging voor het functioneren van parkeergarage het Hoeksterend kunnen zijn.

In *Alkmaar* is het verkeers- en vervoerbeleid in grote lijnen vastgelegd in het Beleidsplan Verkeer en Vervoer 2002-2010 (BVV). De drie belangrijkste doelstellingen die hierin worden genoemd zijn: de versterking van de centrumfunctie, een evenwichtige ruimteverdeling tussen bezoekers, bedrijven en bewoners en een bijdrage aan een fraaier stadsbeeld (Gemeente Alkmaar, 2001).

Een groot deel van de binnenstad is door middel van sleutelpalen permanent afgesloten voor autoverkeer en brom- en snorfietsen. Andere locaties in de binnenstad zijn bereikbaar tijdens laad- en lostijden. En buiten deze tijden alleen toegankelijk met een vergunning of ontheffing (Gemeente Alkmaar, 2005). Op de binnenring worden de bezoekers (winkelend publiek en recreanten) door middel van een zogenaamd PRIS-systeem<sup>18</sup> naar de verschillende parkeergarages rond de binnenstad geleid, waaronder de Singelgarage. De straatparkeerplaatsen in de buurten rond het centrum zijn in de eerste plaats bestemd voor bewoners. Dit wordt gereguleerd door middel van parkeervergunningen. Al deze maatregelen zorgen ervoor dat de binnenstad hoofdzakelijk terrein is voor de voetganger, het straatparkeren (buiten de binnenstad) voor bewoners en de ondergrondse parkeergarages voor (binnenstads)bezoekers.

<sup>18</sup> PRIS: Parkeer Route Informatie Systeem

Het huidige verkeers- en vervoerbeleid van *Nijmegen* is vastgelegd in de nota *Mobiliteit in Balans*. In deze nota wordt gestreefd naar een blijvende lokale en regionale bereikbaarheid in balans met leefbaarheid en duurzaamheid (Gemeente Nijmegen, 2001). Omdat grote aanpassingen in de belangrijkste verkeersstructuur op korte termijn niet mogelijk zijn wordt momenteel ingezet op het versterken van duurzame vervoerswijzen en het beter benutten van de bestaande infrastructuur.

Een groot deel van het centrum<sup>19</sup> is door middel van zogenaamde roadbarriers autoluw gemaakt. Uitgangspunt is dat bewoners in de nabijheid van hun woning kunnen komen (vergunningen). Bezoekers worden aan de rand van de binnenstad opgevangen in parkeergarages waaronder de Kelfkensbos. Een van de speerpunten van de Nota Mobiliteit, beter gebruik van de bestaande infrastructuur door middel van een dynamisch verkeersmanagement (DVM), wordt in de praktijk volgens een gemeentelijke zegsman nog onvoldoende toegepast waardoor met name in de spits veel verkeersopstoppingen plaatsvinden wanneer de automobilisten in grote getallen de parkeergarages verlaten.

In het onlangs vastgelegde Lokaal Verkeers- en Vervoerplan (LVVP) met de naam *Delft Duurzaam bereikbaar*, wordt het huidige mobiliteitsbeleid van de gemeente *Delft* uitgewerkt. De doelstelling van het LVVP luidt als volgt: Het Delftse verkeers- en vervoersbeleid moet leiden tot voor iedereen een gezonde leefomgeving in een bereikbare, economische florerende en verkeersveilige stad, die behoort tot de beste fietssteden van Nederland (Gemeente Delft, 2005). Hiermee wordt ingehaakt op de eerder ingezette trends en nota's zoals de hieronder beschreven.

De doelstellingen met betrekking tot de Zuidpoort parkeergarage vloeien voor een groot deel voort uit een eerdere nota 'Een bereikbare binnenstad. Parkeerbeleid sleutel tot autoluw (plus)' uit 2000. Daarin staat het beleid beschreven om te komen tot een autoluwe binnenstad. De autoluwe binnenstad is hier niet het doel maar het middel om een kwaliteitsverbetering van de binnenstad te bereiken (Gemeente Delft, 1999). De parkeergarage onder de Zuidpoort droeg hierin in grote mate bij, doordat door de toevoeging van de ruim 900 parkeerplaatsen een deel van het centrum van autoluw naar autoluw-plus<sup>20</sup> kon worden getransformeerd.

### 5.6.3 Kwaliteit en gebruik openbare ruimte

Bij alle cases is het upgraden van de openbare ruimte, door het blik van straat te halen, uitgangspunt van het ontwerp geweest. En dit is alle gevallen ook (gedeeltelijk) gelukt. Het succes van de projecten heeft naast de inpassing van het ontwerp in de omgeving te maken met de belevingswaarden van de gebruikers van de projecten.

In Delft heeft de binnenstad een duidelijke boost gekregen door de realisatie van project Zuidpoort. Het bestaande winkelcircuit is door middel van een tweetal stedelijke (autovrije) pleinen uitgebreid. De nieuwe publieksfunctie van het gebied (winkels, cultuur & parkeren) heeft ervoor gezorgd dat nieuwe loopstromen zijn ontstaan. De openbare ruimte heeft een duidelijke (verblijfs)functie gekregen.

<sup>19</sup> Er is in Nijmegen niet echt sprake van een binnenstad. De meeste stedelijke activiteiten vinden plaats in het centrum gebied, afgebakend door de Waalkade en de singels (ringwegen) en het spoor.

<sup>20</sup> Autoluw: bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer, parkeren voor vergunninghouders, runshop plaatsen en 30-km zone. Autoluw-plus: voetgangersgebied, beperkt toegankelijk voor bestemmingsverkeer en parkeren niet toegestaan in gebied (Gemeente Delft, 2000).

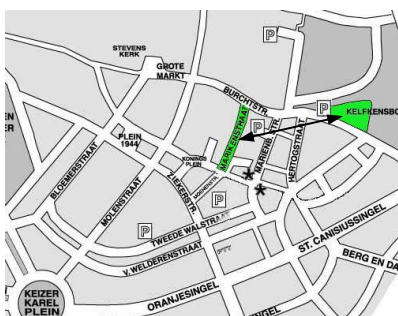
In Leeuwarden en Alkmaar heeft de gemeente door het ontwerp af te stemmen op de omgeving, en in Leeuwarden zelfs op het verleden, geprobeerd een soort natuurlijke nieuw balans te vinden. Dit is met het Singelproject in Alkmaar nog het meest gelukt. Door de garage onder de singel te situeren is afgezien van de in- en uitgang geen inbreuk gepleegd op de bestaande omgeving. In Leeuwarden is een hoogstaand wandelgebied gecreëerd, maar vanwege de ligging (geen doorgaande route) en de publieksonbekendheid, wordt dit gebied slecht bezocht.

In Nijmegen wordt net als in Leeuwarden weinig gebruik gemaakt van de nieuw ontstane openbare ruimte. Nijmegen heeft echter het voordeel dat het plein ook gebruikt wordt voor de wekelijkse versmarkt en dat aan de rand van het plein een publiekstrekker in de vorm van museum het Valkhof is gelegen.

#### 5.6.4 Bereikbaarheid binnenstad (entreefunctie)

Mede in het kader van het bronpuntenbeleid (zie 4.3.3) zijn de projecten in de verschillende steden gerealiseerd om de bereikbaarheid (zie 3.3.2) van de binnenstad te verbeteren. De projecten zouden als bronpunt dan ook een soort entreefunctie voor de binnenstad moeten krijgen.

Vooraf in Delft en Alkmaar is bereikbaarheid aanzienlijk verbeterd. Delft heeft met project Zuidpoort duidelijk een nieuwe entree tot de binnenstad weten te creëren. Het succes hier is mede te danken aan het feit dat Zuidpoort duidelijk aansluit op de al bestaande winkelstructuur. De Singelgarage heeft door haar ligging tegen het oude centrum (met een voetgangersentree zowel binnen als buiten de singel) en de aansluiting hiermee op de bestaande winkelstructuur een duidelijke entreefunctie voor de binnenstad.



Figuur 5.8 Ligging Kelfkensbos ten opzichte van Mariënborg

In Nijmegen en Leeuwarden is deze functie echter minder aanwezig. Met de garage onder het Kelfkensbos heeft Nijmegen een entree gecreëerd die tot nu toe redelijk succesvol is. Dit succes is mede te danken aan de ligging nabij de nieuwe winkelstraat Mariënborg (zie 5.5.4.4) en de aanwezigheid van het museum (publiekstrekker). Keerzijde van het succes is de verkeersproblematiek die vaak ontstaat aan het einde van de dag wanneer de garage leegstroomt.

In Leeuwarden is de Hoeksterend altijd al een toegangsweg geweest tot de binnenstad. Voor de realisatie van de garage werd er veel geparkeerd op het leegstaande terrein van de voormalige gasfabriek. Leeuwarden is uniek in de zin dat er in de stad nog relatief veel ruimte is voor de automobilist. De ruimtelijke ingreep heeft hierdoor dan ook niet echt tot grote effecten geleid. Er is in feite geen nieuwe entree ontstaan, maar de bestaande entree heeft een nieuw uiterlijk gekregen.

#### 5.6.5 Ontstaan looproute(s)

Bij een fysieke ingreep in de binnenstad, zoals de komst van een parkeergarage, is het niet verwonderlijk dat er het één en ander veranderd in de wijze waarop personen zich verplaatsen

door de stad. De locatiekeuze is één van de middelen waarmee de gemeente invloed kan uitoefenen op de verkeersstromen van, naar en in de binnenstad.

De grootste verandering ten opzichte van de oorspronkelijke situatie is te vinden in Delft. Daar is met de komst van Zuidpoort een nieuwe zuidelijke entree tot de stad gecreëerd. Het project koppelt twee bestaande looproutes naar de binnenstad waardoor het bestaande loopcircuit gesloten is (zie ook Figuur 5.7).

In Alkmaar is een soortelijke ontwikkeling zichtbaar. Voor de komst van de garage betraden bezoekers het zuidwestelijke deel van de stad vanuit verschillende invalswegen. Door de ligging van de garage met haar uitgang aan een van de oude toegangsroutes naar de binnenstad is de stroom bezoekers gecentreerd, waardoor de oude (aanloop) route beter benut wordt. Dit heeft geresulteerd in een upgrading van Het Ritsevoort (de toegangsweg tot de binnenstad). Het succes van deze upgrading is in 2005 beloond met de prijs voor de mooiste winkelstraat van Alkmaar.

In Leeuwarden is sinds de komst van de parkeergarage niet opzienbarend veel veranderd. De oorspronkelijk (loop)route wordt misschien wel wat beter gebruikt, maar het succes hiervan ligt voornamelijk in de upgrading van de route zelf (contextvariabele) en niet in de komst van de parkeergarage.

In Nijmegen is de nieuwe stroom mensen van en naar de binnenstad niet alleen het gevolg van de garage maar ook van, de gelijktijdig gerealiseerde, winkelstraat (zie 5.5.4.4) en het de komst van museum het Valkhof.

### 5.6.6 Resultaten vergelijking samengevat

In onderstaande tabel zijn de resultaten van de vergelijking kort weergegeven. De beoordeling heeft plaatsgevonden door middel van de resultaten van de interviews en een aantal gemeentelijke stukken (de perceptie van de steden zelf kan anders zijn dan hier weergegeven).

Onderwerp	Project	Hoeksterend Leeuwarden	Singelgarage Alkmaar	Kelfkensbos Nijmegen	Zuidpoort Delft
1. Participatie en effecten op eindresultaat		N.v.t.	Matig	N.v.t.	Zeer goed
2. Afstemming parkeerbeleid in relatie tot project		Slecht	Zeer goed	Goed	Zeer goed
3. Kwaliteit en gebruik openbare ruimte		Goed/Slecht <sup>21</sup>	Goed	Goed	Zeer goed
4. Bereikbaarheid binnenstad		Matig	Goed	Goed	Zeer goed
5. Ontstaan looproute(s)		Matig	Zeer goed	Goed	Goed

Tabel 5.16 Samenvatting vergelijking

Van de onderwerpen in de bovenstaande tabel zijn in het bijzonder de punten 2 t/m 5 van belang voor het succes van het bronpunt.

<sup>21</sup> In Leeuwarden heeft de stad er met het Hoeksterend een kwalitatief hoogwaardig stuk openbare ruimte bij gekregen maar wordt deze openbare ruimte slecht gebruikt.

## 5.7 Antwoord op de onderzoeksvragen

Tijdens de uitwerking van de cases in de voorgaande paragraaf zijn de verschillende onderzoeksvragen uit het eerste hoofdstuk voor iedere case afzonderlijk voor zover mogelijk uitgewerkt. In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van deze bevindingen en wordt geprobeerd een antwoord te geven op de in de inleiding gestelde onderzoeksvragen. Bij de tweede onderzoeksvraag dient opgemerkt te worden dat vanwege de beperkte tijd voornamelijk de positie van en vanuit de gemeente is bekeken. De resultaten van deze paragraaf zullen worden meegenomen naar het volgende hoofdstuk.

- a) *Welke gedachten en doelstellingen liggen ten grondslag aan de realisatie van bronpunten in verschillende Nederlandse steden*

De doelstellingen die ten grondslag liggen aan de realisatie van de bronpunten zijn op te delen in de doelstellingen die betrekking hebben op het project en de doelstellingen die betrekking hebben op de omgeving (binnenstad).

De doelstellingen die betrekking hebben op het project zijn in alle gevallen te relateren aan het visuele aspect. Het verhogen van de beeldkwaliteit van de locatie is in de meeste gevallen het belangrijkste motief voor het uitvoeren van het project. Daarnaast speelt in twee van de vier cases de milieuproblematiek ook mee als motief voor het realiseren van een bronpunt. De ene case richt zich op het verleden (saneren vervuilde grond), de ander op de toekomst (leveren milieuvriendelijk product).

Ten opzichte van de omgeving van het project zijn er een aantal aspecten met betrekking tot de doelstellingen die van belang zijn. Zo zou volgens de doelstelling van drie van de vier projecten de economische structuur van de binnenstad moet worden versterkt door de komst van een bronpunt. Daarnaast wordt ook de beeldkwaliteit, het terugdringen van het autoverkeer in de binnenstad, en het daarmee verbeteren van het leefklimaat als doelstelling genoemd.

Een overzicht van alle doelstellingen is terug te vinden bijlage IV.

- b) *Wat zijn de verwachtingen van de belangrijkste partijen betrokken bij de uitvoering van het bronpunten, de gemeenten?*

De belangrijkste rol, bij elk van de cases, werd ingenomen door de gemeente. Zij had in alle gevallen als opdrachtgever van de projecten<sup>22</sup> een sturende rol. Vanwege de omvang, de ligging en de impact van de projecten op de omgeving lijkt het voor de hand liggend, dat naast de gemeente in alle gevallen ook binnenstadsondernemers en bewoners betrokken zouden zijn. Opmerkelijk genoeg hebben in een aantal van de onderzochte cases deze partijen geen (noemenswaardige) rol gespeeld.

De verwachtingen van de gemeente waren over het algemeen positief. Het zou ook verwonderlijk zijn als dit niet het geval zou zijn. Wel is opvallend dat in slechts één van de vier cases (Nijmegen: verwachte verkeersoverlast) er verwachtingen waren dat het project naast positieve ook negatieve effecten zou opleveren. Uit de gesprekken met projectleiders van de overige cases is

<sup>22</sup> In Nijmegen en Alkmaar waren alleen de beide gemeenten betrokken bij de realisatie van de projecten. In Delft en in Leeuwarden werken de gemeenten samen in PPS constructies met een aantal andere partijen zoals Bouwfonds MAB en ontwikkelaar Heymans.

niet naar voren gekomen dat er ook scenario's waren waarin de resultaten minder zouden zijn dan verwacht was.

De (binnenstad)ondernemers hebben zich in drie van de vier cases terughoudend opgesteld bij de voorbereiding en realisatie van de projecten. Alleen bij project Zuidpoort in Delft hebben de ondernemers hun stem laten horen tijdens het gehele proces. Dit heeft waarschijnlijk voor een groot deel te maken met de uitbreiding van het winkelareaal dat zowel mogelijkheden zou kunnen bieden in de vorm van nieuwe ruimte voor bestaande ondernemers als concurrentie door de komst van nieuwe ondernemers. In Alkmaar zouden de (binnenstad)ondernemers aanvankelijk een bijdrage leveren aan de garage omdat zij baat zouden hebben bij de komst hiervan. De aanvankelijk positieve opstelling van de ondernemers sloeg gedurende de voorbereiding om in een negatieve opstelling. Bij de overige twee cases hebben de ondernemers zich terughoudend opgesteld.

De binnenstad(bewoners) voelen zich uiteraard betrokken bij de uitvoering van een groot binnenstedelijk project wanneer zij hier rechtstreeks door geraakt worden. Bij drie van de vier cases leek dit aanvankelijk niet het geval te zijn. Alleen in Delft hebben de (woonboot)bewoners zich samen met de plaatselijke winkeliers verenigd in een goed georganiseerde belangenvereniging.

- c) *Kan, kijkend naar een aantal onlangs gerealiseerde projecten, worden geconcludeerd dat de verwachtingen en doelstellingen zijn uitgekomen (en waarom (niet))?*

De doelstellingen van de verschillende cases zijn voor het grootste deel uitgekomen. Slechts bij één van de vier cases scoort het project (ver) beneden verwachting. Dit is het geval in Leeuwarden waar, ondanks het prijswinnende ontwerp, de exploitatie te wensen overlaat. Dit heeft deels te maken met de ligging van de garage.

Dat de doelstellingen in de meeste gevallen zijn bereikt, is naast het ontwerp en de visie toe te schrijven aan de doelstellingen zelf. Deze waren, zoals bij de eerste deelvraag was te lezen, vrij uitvoerbaar opgesteld. Wanneer het doel van het project het verbeteren van de beeldkwaliteit is en de uitgangssituatie een grauwe parkeerplaats of een fabrieksterrein is dan dit doel snel(ler) bereikt.

Naast de positieve resultaten, als het verbetering van de beeldkwaliteit het oplossen van milieuvraagstukken en de succesvolle exploitatie, zijn er ook een aantal tegenvallende resultaten waargenomen. Zo bleek uit de cases dat er vaak te weinig wordt gekeken naar de samenhang tussen de verschillende projecten in de (binnen)stad. En dat er kansen en mogelijke synergie gemist worden als gevolg van onvoldoende communicatie binnen de overheid (oplossen van de parkeerproblematiek in Nijmegen), tussen overheid en bewoners (bewoners weten weinig van de achterliggende gedachte van de openbare ruimte op de parkeergarage in Leeuwarden) en tussen overheid en particuliere (project)ontwikkelaars (kwaliteitsimpuls in een bepaald gebied wordt niet (snel) opgepikt in aangrenzende gebieden in Delft en Nijmegen).

Ondanks deze bovenstaande constatering van gebrek aan communicatie is er in een aantal gevallen toch ook zeker toegevoegde waarde bereikt door samenwerking en afstemming. Zo zou het (exploitatie)succes van de Singelgarage in Alkmaar waarschijnlijk een stuk minder zijn geweest als niet was samengewerkt met het Medisch Centrum Alkmaar. En heeft de integratie van de supermarkt in het Hoeksterend in Leeuwarden een positieve werking, zij het niet genoeg om de garage een positief eindresultaat te geven, op de bezettingsgraad.

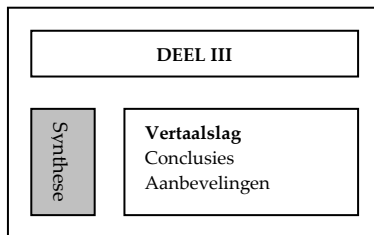


Het is, vanwege het schaalverschil, niet eenvoudig een duidelijke link te leggen tussen de verschillende projecten en de effecten hiervan op de (binnen)stad als geheel. Toch wordt in twee van de vier cases de link gelegd tussen het bronpunt en de economische effecten voor de binnenstad(ondernemer). Eén van deze twee projecten is de Zuidpoort in Delft. De link die hier gelegd wordt is begrijpelijk en aannemelijk vanwege de omvang van het project. Het is echter nog te vroeg om relevante uitspraken te doen over de werkelijke economische effecten. In Leeuwarden net als in Delft ook een relatie gelegd tussen het bronpunt en de economische impuls voor de binnenstad. Daarbij wordt te weinig beseft dat een bronpunt alleen niet genoeg is om de plaatselijke economie te stimuleren, daar is meer voor nodig (combinatie van factoren, zowel fysieke maatregelen als beleid).

## 6 Synthese

### 6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het derde en laatste deel van de, in hoofdstuk één geschetste, opzet uitgewerkt (Figuur 6.1). Dit houdt in dat de resultaten van de voorgaande hoofdstukken worden gekoppeld aan de situatie in Groningen en dat er wordt gekeken of er uit de cases nog bepaalde (leer)punten kunnen worden meegenomen.



Figuur 6.1 Deel III onderzoeksopzet

In de eerstvolgende paragraaf worden de doelstellingen van Groningen vergeleken met die van de onderzochte cases en wordt er gekeken wat de overeenkomsten of verschillen zijn (paragraaf 6.2). Vervolgens vindt er een kleine reflectie plaats op het in hoofdstuk twee gekozen onderzoeksmodel (paragraaf 6.3). In de laatste paragraaf wordt gekeken in hoeverre het Damsterdiep project past in het model voor een goed functionerende binnenstad uit hoofdstuk drie en met alle inzichten die zijn ontstaan wordt vervolgens getracht een antwoord te vinden op de laatste en onderstaande deelvraag (paragraaf 0).

*d) Op welk gebied valt er voor de gemeente Groningen nog winst te behalen (succes / faalfactoren)?*

### 6.2 Vertaling naar situatie Damsterdiep

#### 6.2.1 Inleiding

Alvorens in deze paragraaf de doelstellingen en verwachtingen van de cases uit het voorgaande hoofdstuk worden vergeleken met de doelstellingen van project Damsterdiep, wordt eerst een kanttekening geplaatst over de vergelijkbaarheid en externe geldigheid van de resultaten.

Vanwege het beperkte aantal cases is het niet eenvoudig om de bevindingen uit de verschillende steden zonder meer van toepassing te verklaren op de situatie in Groningen (zie ook Verschuren, et al, 1995). Ondanks het feit, dat door middel van de selectiecriteria uit hoofdstuk drie, een viertal cases zijn geselecteerd die een zo groot mogelijke overeenkomst vertonen, zowel qua omvang als qua ligging dient opgemerkt te worden dat elk van de projecten en hun context uniek zijn en dus ook zo gezien dienen te worden.

Daarnaast heeft de tijd ook invloed op de wijze waarop, door bij de realisatie van het project betrokken personen, wordt teruggekeken op de gerealiseerde projecten. Zo zijn zowel de Singelgarage als de Kelfkensbosgarage ruim 8 jaar geleden opgeleverd. De resultaten van de interviews zouden hierdoor wellicht een te rooskleurig beeld van de werkelijkheid kunnen geven (selectief geheugen). Deze opmerkingen maken duidelijk dat behoedzaam moet worden omgegaan met het verwerken van de resultaten en dat het niet altijd eenvoudig is algemeen geldende uitspraken te doen.

## 6.2.2 Doelstellingen vergeleken

In hoofdstuk 4 zijn de gemeentelijke doelstellingen voor project Damsterdiep uit de verschillende beleidsdocumenten gefilterd. De onderstaande tabel, die ook in hoofdstuk 4 is weergegeven, geeft een opsomming van de doelstellingen die ten grondslag liggen aan het toekomstige project Damsterdiep.

Schaalniveau	Doelstelling(en)
Plaatselijk	Verbeteren ruimtelijke kwaliteit (blik van de straat, herinrichten openbare ruimte) Stimuleren plaatselijke economie (nieuwe looproutes door o.a. de Nieuwe Weg)
Stedelijk	Verbeteren ruimtelijke kwaliteit (blik van de straat o.a. in Diepenring, herinrichten openbare ruimte) Nieuwe entree tot binnenstad (overgangszone, gebied betrekken bij binnenstad) Verbeteren van de bereikbaarheid (nieuwe parkeermogelijkheden, 'stepping stone') Economische stimulans (nieuwe looproutes naar de binnenstad)
Regionaal	Versterken economische concurrentiepositie van de stad Verbeteren van de leefomgeving / van de leefbaarheid van de stad

Tabel 6.1 Overzicht doelstelling Damsterdiep

Wanneer de bovenstaande doelstellingen van het project in Groningen worden vergeleken met de doelstellingen van de verschillende cases dan valt de gelijkenis op. Deze overeenkomst bevestigt de in hoofdstuk 3.2 beschreven trend van een toenemende zorg voor de (ruimtelijke) kwaliteit van de binnenstad, die blijkbaar in elk van de beschouwde steden gaande is. Daarnaast haken alle cases in op het in hoofdstuk 4.3.4 beschreven bronpuntenbeleid dat ook in Groningen wordt toegepast, al wordt de naam bronpunt bij geen van de vier cases genoemd.

De doelstellingen die tijdens de interviews ter sprake zijn gekomen richten zich voornamelijk op de lagere schaalniveaus (plaatselijk en stedelijk). Met uitzondering van doelstellingen van project Zuidpoort in Delft. Dit wordt waarschijnlijk veroorzaakt door de rol die de geïnterviewden hebben gespeeld in de totstandkoming van de verschillende projecten. Versterken van de economische concurrentiepositie en verbeteren van de leefbaarheid in de stad als geheel zijn doelstellingen die blijkbaar niet in de directe belevingswereld van de geïnterviewde personen spelen.

## 6.2.3 Overzicht effecten onderzochte steden

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de belangrijkste effecten (voorzien & onvoorzien)<sup>23</sup>. De letters in de kolom *case* geven de naam van de stad waarin deze effecten werden genoemd<sup>24</sup>.

Voorziene effecten			
Positief	Case	Negatief	Case
Beeldkwaliteit verbeterd	L	Stagnatie verkeer elders in stad	N
Exploitatie garage succes	A, N		
Geen concurrentie binnenstad	D		
Aanlooproute is verbeterd	A		
Goede samenwerking met andere partij	Z		
Vernieuwingen elders in stad	A, D		

Tabel 6.2 Overzicht voorziene effecten

Opvallend is dat bij drie van de vier cases geen negatieve effecten voorzien waren. En bij de ene case waar dit wel het geval was, hier uiteindelijk niets mee gedaan is terwijl de middelen aanwezig waren om dit effect tegen te gaan en wellicht zelfs te voorkomen.

<sup>23</sup> Dit zijn de belangrijkste effecten die werden genoemd tijdens de interviews.

<sup>24</sup> L = Leeuwarden (Hoeksterend), A = Alkmaar (Singelgarage), N = Nijmegen (Kelfkensbos), D = Delft (Zuidpoort).

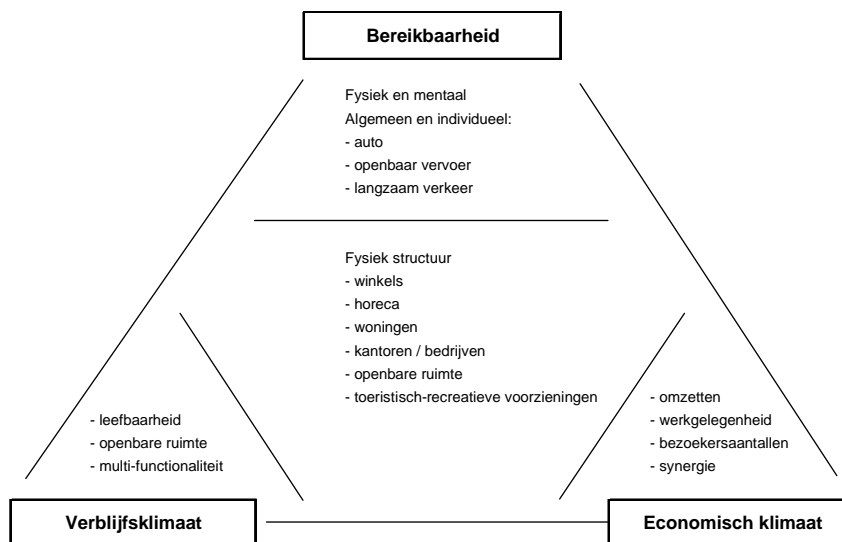
Onvoorziene effecten			
Positief	Case	Negatief	Case
Gunstige prijsontwikkeling woningen	D	Tegenvallende exploitatie garage	L
		Openbare ruimte niet gebruikt	L
		Overlast tijdens bouw	A, D
		Extra kosten tijdens uitvoering	A
		Effect trad op na lange tijd	A
		Niet meefinancieren ondernemers	A
		Gemiste kansen (communicatie)	N, D
		Mislukte samenwerking	N
		Geen samenhang andere projecten	N

Tabel 6.3 Overzicht onvoorziene effecten

Bij de onvoorziene effecten valt op dat deze overwegend negatief zijn. Misschien is de oorzaak hiervan dat eventuele positieve onverwachte effecten optreden op een ander (wellicht lager) schaalniveau. Een andere oorzaak zou kunnen zijn dat de geïnterviewden hun blik alleen hebben gericht op het realisatieproces en op de periode hier vlak voor en vlak na. En dat deze (positieve) effecten wellicht in een later stadium optreden.

### 6.2.4 Betekenis van het bronpunt voor het functioneren van de binnenstad

In hoofdstuk 3.3.2 werden de drie vereisten voor een goed functionerende binnenstad beschreven. Daarbij werd gebruik gemaakt van het onderstaande model (Figuur 6.2). In deze paragraaf zal aan de hand van het stedenbouwkundige plan, de verschillende visies en nota's en de bevindingen uit de cases worden gekeken in hoeverre het bronpunt aan het Damsterdiep aan zou kunnen sluiten bij de vereisten voor een goed functionerende binnenstad.



Figuur 6.2 Model voor het functioneren van binnensteden (Seip, 1999)

Allereerst de *bereikbaarheid*. In het model van Seip is af te lezen dat dit een breed begrip is (onderverdeling fysiek, mentaal etc.) In de praktijk wordt de nadruk echter vooral gelegd op de bereikbaarheid per auto. De reden hiervoor is dat de auto van alle vervoerswijzen de meeste ruimte in beslag neemt en omdat de auto vraag om een relatief dure en ingrijpende maatregelen in de infrastructuur (HBD, 2002).

Bronpunten zijn (zoals in hoofdstuk 4.3.3 is beschreven) bedoeld als nieuwe entrees tot de binnenstad. Het zijn plaatsen waar binnenstadbezoekers hun auto op een comfortabele wijze kunnen parkeren om vervolgens te voet de stad in te gaan (Gemeente Groningen, 1991). Hiermee past het concept bronpunt goed in het model van Seip voor een (bereikbare) functionerende binnenstad. Er dient echter wel rekening gehouden te worden dat een te grote concentratie van verkeer kan leiden tot stagnaties en overlast. Dit leidt er uiteindelijk toe dat de bereikbaarheid verminderd (paradox van de bereikbare stad). Zo heeft de komst van de parkeergarage in Nijmegen geleid tot lokale verkeersopstoppingen tijdens de spits. Bij de realisatie van een nieuw bronpunt dient er dus voor gezorgd te worden dat het verkeersbeleid, niet alleen ter plaatse maar ook elders in de stad, afgestemd dient te worden met de ingreep.

Naast de bereikbaarheid speelt het *verblijfsklimaat* vooral de laatste jaren een belangrijke rol bij het functioneren van een binnenstad, omdat de binnenstad zich juist op dit punt kan onderscheiden ten opzichte van andere (binnen)steden. Verblijfsklimaat is het visitekaartje van de binnenstad. Een trend die dan ook van begin jaren '90 is waar te nemen is dat de binnenstadbezoeker naar de stad komt om vermaakt te worden. Het doelgericht winkelen heeft plaats gemaakt voor het funshoppen<sup>25</sup> (Buursink, 1996). Het bronpunt kan hier een belangrijke rol in spelen omdat, naast de locatie zelf, de (aanloop)route naar de binnenstad door de komst van het bronpunt een grote bijdrage kan leveren aan de beleving van het verblijfsklimaat.

Bij elk van de cases is veel aandacht besteed aan de detaillering van het ontwerp. In de praktijk is echter gebleken dat al deze aandacht in een aantal gevallen niet voldoende is geweest voor het creëren van een goed verblijfsklimaat. Een goed verblijfsklimaat wordt naast de fysieke structuur namelijk ook bepaald door het gebruik en de samenhang met de structuur van de binnenstad. Een goed voorbeeld van waar een goed verblijfsklimaat is gerealiseerd, is bij de Zuidpoort in Delft. Hier is door middel van een nieuw intiem binnenstedelijk plein een doorgaande winkelroute ontstaan. De aanwezige functies, die niet alleen tijdens winkeltijden geopend zijn, zorgen ervoor dat er veel levendigheid is in het gebied. Enigszins vergelijkbaar is het stedelijk plein op de Kelfkensbos garage in Nijmegen waar de markt en museum het Valkhof bezoekers genereren. Bij het Hoeksterend in Leeuwarden is tot op heden een slag gemist op het gebied van verblijfsklimaat. Hier is wel veel aandacht besteed aan de fysieke structuur (detaillering) maar vanwege de ligging en het monofunctionele karakter van het complex is er weinig levendigheid in het gebied.

De derde en laatste vereiste van een goed functionerende binnenstad is het *economisch klimaat*. De parkeergarage onder het Damsterdiep zou, zoals in hoofdstuk 4.3.5 ook werd beschreven, een belangrijke bijdrage kunnen leveren voor de het succes van binnenstadondernemer door de gebundelde toelevering van potentiële klanten (bezoekersaantallen vertaald in omzet). Tevens kan een gunstige economische ontwikkeling leegstand verminderen en kan het de achteruitgang van een gebied en de daaraan gekoppelde activiteiten voorkomen (Seip, 1999). Daarbij dient echter wel opgemerkt te worden dat het succes op een bepaalde locatie in de binnenstad ten koste kan gaan van andere locaties (verschuiving van (kern)winkelcentrum, wegtrekken van ondernemers, etc). Een voorbeeld hiervan in Groningen is dat bijvoorbeeld de ondernemers aan de Folkingestraat hebben geprofiteerd van de realisatie van de brug bij het Groninger Museum ten koste van de ondernemers in het zuidelijk deel van de Herestraat, waar vroeger de snelste verbinding lag tussen het station en de binnenstad (BRO, 2004). Met dit soort zaken dient in de planvorming rekening gehouden te worden.

---

<sup>25</sup> Funshoppers wensen een binnenstad met een recreatieve sfeer (aanwezigheid van bepaalde voorzieningen en evenementen)

Uit de studie is gebleken dat er in economisch opzicht in bepaalde gevallen te veel gewicht is toegeschreven aan het middel parkeergarage bij het bereiken van een goed economisch klimaat. De parkeergarage is echter niet de voorwaarde voor een goed economisch klimaat, maar slechts één van de maatregelen.

Het vinden van een evenwicht tussen de bovenstaande punten is niet eenvoudig. En de overheid tracht vooral sinds het einde van de jaren '90 door faciliterend op te treden een evenwicht te vinden tussen de bereikbaarheid, het verblijfsklimaat en het economische klimaat (VROM Raad, 1999). Een goed economisch klimaat voor de binnenstad is bijvoorbeeld gebaat bij een goede bereikbaarheid (zie ook hierboven). Deze gaat vaak gepaard met een grote mobiliteitsstroom. Een te grote mobiliteitsstroom (overlast) gaat weer ten koste van het verblijfsklimaat. Het is dus van vitaal belang dat gezocht wordt naar een gezonde dosering van alle drie de aspecten.

### 6.3 Reflectie op het onderzoek(smodel)

In hoofdstuk twee werd het onderstaande model geïntroduceerd, waarin de toetsing van inzichten wordt uitgezet tegen de toepassing van inzichten. Tijdens de interviews met de verschillende projectleiders van projecten zijn de effecten van de komst van de bronpunten geïnterviewd. Deze resultaten zijn geëvalueerd en vervolgens gerubriceerd in dit onderstaande model.

	Ex ante	Toepassing van inzichten	
Ex post		<i>Gewenst</i>	<i>Ongewenst</i>
Toetsing van inzichten	<i>Voorzien</i>	1	2
	<i>Onvoorzien</i>	3	4

Tabel 6.4 *Effecten van beleid (Van der Meulen, 1984)*

In hoofdstuk 5 is er even kort beschreven dat bestaande inzichten worden gebruikt om de omgeving zodanig te manipuleren dat hij meer aan de (veronderstelde) behoefte tegemoet komt (Van der Meulen, 1995). Tijdens en na de realisatie van een aantal projecten is gebleken dat naast een aantal voorziene effecten ook een aantal onvoorziene effecten is opgetreden.

Het doel van dit onderzoek was om te kijken of de vergelijking van verwachte en niet verwachte effecten aanleiding zou kunnen zijn om tot herziening van de aanvankelijke inzichten te komen. Deze herziene inzichten kunnen worden meegenomen bij de uitvoering van het onderzoeksobject van deze studie, de parkeergarage onder het Damsterdiep.

Wanneer naar de invulling van Tabel 6.2 en Tabel 6.3 wordt gekeken dan valt meteen op dat twee van de vier categorieën van effecten zo goed als leeg zijn. Daar is in de vorige paragraaf ook al even naar gerefereerd. Ondanks deze, misschien wat tegenvallende resultaten, valt er uit de onvoorziene negatieve effecten zeker nog het één en ander te leren. Hierover meer in de volgende paragraaf bij de beantwoording van de laatste deelvraag.

Terugkijkend op de onderzoeks aanpak dient het volgende opgemerkt worden. Bij elk van de projecten zijn de gemeentelijke projectleiders geïnterviewd. Achteraf gezien zijn deze personen niet in alle opzichten de meest geschikte (onafhankelijke) bronnen van informatie geweest. Naast de eenzijdige visie maakt de rol die de projectleider speelt, als eindverantwoordelijke voor alle processen binnen het project, dat hij wellicht over te weinig kennis (hoeft) te beschikken over de (stedelijke) context waarbinnen het project is gelegen. Voor een beter resultaat zouden bijvoorbeeld ook beleidsmedewerkers, binnenstadsbewoners en ondernemers geïnterviewd kunnen worden. Daarmee samenhangend dient ook opgemerkt te worden dat het overzicht van

de effecten van de komst van een bronpunt en de weergegeven resultaten van het onderzoek zeker niet volledig zijn.

Een tweede opmerking heeft te maken met de toegankelijkheid van gemeentelijke informatie. Tijdens het onderzoek is naar voren gekomen dat de verschillende gemeenten, ondanks hun informerende publieksfunctie, niet erg gretig zijn in het verschaffen van informatie (in dit geval voor wat betreft de bronpunten). Dit terwijl een aantal stukken via het internet zonder problemen opgezocht konden worden.

## 6.4 Eindconclusie

In de voorgaande hoofdstukken is het, in hoofdstuk één, beschreven doel van het onderzoek uitgewerkt: *Een verkenning, door middel van een aantal interviews, naar de doelstellingen die ten grondslag liggen aan en de effecten van de komst van een aantal parkeergarages, vergelijkbaar met de toekomstige Damsterdiepgarage, aan de rand van de binnenstad.* Daarbij is gekeken naar waarom bepaalde doelstellingen en verwachtingen in de praktijk wel of juist niet zijn uitgekomen.

Ondanks het feit dat er in een aantal Nederlandse steden ‘vergelijkbare’ projecten worden uitgevoerd, en er dus genoeg kennis in omloop zou moeten zijn om al deze projecten tot een goed einde te brengen, worden er opvallend genoeg toch in een aantal gevallen acties ondernomen of gelaten waardoor het uiteindelijke resultaat achterblijft bij de verwachting. Dit neigt naar de conclusie dat er nog te weinig gebruik gemaakt wordt van de aanwezige kennis.

In deze laatste paragraaf wordt dan ook gekeken in hoeverre de opgedane ervaringen met de verschillende cases kunnen worden omgezet in een aantal aandachtspunten voor het project in Groningen. En daarmee wordt dan ook een antwoord gegeven op de onderstaande en laatste deelvraag:

d) *Op welk gebied valt er voor de gemeente Groningen nog winst te behalen (succes / faalfactoren)?*

De bevindingen uit onder meer de interviews hebben geleid tot de onderstaande punten:

### *Belang van vroegtijdig overleg en goede communicatie*

Met name op het gebied van communicatie worden er in de praktijk nogal eens wat steekjes laten vallen. Bij communicatie moet hierbij zowel gedacht worden aan communicatie binnen de verschillende organisaties als communicatie tussen de verschillende organisaties (overheid, bewoners, ondernemers, projectontwikkelaars, etc).

Tijdens de gesprekken met de projectleiders van de verschillende projecten kwam herhaaldelijk naar voren dat er in het voortraject, zo bleek achteraf, te weinig overleg was gevoerd met de partijen (stakeholders / ontwikkelaars) die elders in de (binnen)stad actief waren. De verwachting was dat er een soort domino effect op zou treden wanneer het (project)gebied een kwalitatieve impuls zou krijgen. En dat er een proces op gang zou komen van binnenstedelijke vernieuwing. Echter in de praktijk bleef deze reactie, door een terughoudende houding, vaak uit of trad heel geleidelijk op.

Naast een gebrekkige communicatie tussen private en publieke sectoren, worden er ook nog kansen gemist door gebrekkige communicatie binnen de publieke sector. Zo hangt het slagen van het project nauw samen met de afstemming tussen het plaatselijke beleid en de doelstellingen van het project. En dient het bronpunt bijvoorbeeld te passen in het parkeerbeleid van de betreffende binnen(steden).

Uit de interviews bleek dat bij tenminste één van de vier cases deze afstemming onvoldoende was, mede hierdoor was de bezettingsgraad van de garage ver beneden verwachting. In een andere case maakte de realisatie van het bronpunt duidelijk deel uit van het autovrij maken van de binnenstad. Hier was project een van de middelen bij de uitvoering van het beleid. Bij drie van de vier cases vond afstemming plaats tussen parkeerbeleid en het bronpunt door de opvang van binnenstadsbezoekers in de garages (bronzpunten) en het instant houden van bewonersparkeerplaatsen op maaiveld niveau. Hierdoor wordt een groot deel van het blik uit het straatbeeld verwijderd en wordt tevens tegemoet gekomen aan de behoeften van de binnenstadsbewoners.

Bij het bevorderen van de communicatie is een belangrijke rol weggelegd voor de projectleider. Deze dient buiten het projectkader (buiten de bouwhekken) te denken. Uiteraard zijn niet alle projectleiders hetzelfde, maar projectleiders hebben de gedrevenheid en de wil om een project tot een goed einde te brengen, want daar worden ze op afgerekend. Daarbij blijft de context soms onderbelicht. Deze focus heeft zowel een positieve als een negatieve uitwerking op het resultaat. Positief is de gedrevenheid en de wil om het project tot een goed einde te brengen. Negatief is dat wanneer projectleiders minder breed georiënteerd zijn en de context laten voor wat hij is, dit (indirect) gevolgen kan hebben voor het succes van het project.

#### *Realistische, uitvoerbare doelstellingen*

Ook al zijn de doelstellingen voor wat betreft het Damsterdiep al bekend, toch nog een kleine aanmerking op de doelstellingen van bronpunten in het algemeen. Zo wordt de doelstelling ten aanzien van de verbetering van de economische situatie in de binnenstad nog vaak teveel gekoppeld aan de realisatie van het bronpunt. Er wordt te weinig rekening gehouden met het feit dat het economische succes vaak afhankelijk is van een combinatie van factoren die los staan van het project. Het effect van het bronpunt wordt in deze zin nog te vaak overschat. Om dit soort tegenslagen te voorkomen, kan wel hoog ingezet worden met de doelstellingen, maar dienen de doelen wel realistisch en uitvoerbaar te zijn.

En voor een maximaal effect (op de binnenstad) dient het project, zoals ook bij het vorige punt werd beschreven, uitgevoerd te worden in samenhang met een aantal andere projecten of maatregelen in de directe omgeving van het projectgebied. Zo zou bij de realisatie van een bronpunt de gemeente faciliterend / stimulerend kunnen optreden bij het upgraden van de aanlooproute van het bronpunt. Zo kan door een samenhangend pakket maatregelen synergie ontstaan. De realisatie van een bronpunt in de vorm van een parkeergarage is bij de cases (vaak) niet het doel, maar een middel (instrument) om bepaalde andere doelen te bereiken (autoluw centrum, stimulans voor economie, nieuwe entree, etc) en dat wordt in een aantal gevallen nogal eens vergeten.

#### *Duidelijke definiëring projectgebied*

Een laatste opmerking heeft betrekking van de uiteindelijke functie van het ontstane (openbare) gebied. Voor realisatie van het bronpunt dient duidelijk te zijn welke functie het gebied zal krijgen en hoe hierover gecommuniceerd zal gaan worden met de toekomstige gebruikers. Wanneer deze toekomstige functie onvoldoende bekend is en de communicatie hierover in gebreke blijft dan het gevolg zijn dat er een kwalitatief hoogwaardig maar onvoldoende gebruikt binnenstedelijk 'eiland' ontstaat.



Het verdient ook de voorkeur dat het bronpunt naast een parkeerfunctie ook (enkele) andere publiekstrekkende functies krijgt. Deze functies zijn niet alleen van belang voor een succesvolle exploitatie van de parkeergarage maar ook voor de levendigheid in en rond het projectgebied.

*Onzekerheden context*

Het uitvoeren van grote binnenstedelijke projecten, zoals de in deze studie beschreven bronpunten, is vaak een weloverwogen gok. De complexe (binnen)stedelijke structuur maakt dat het al dan niet slagen van het project in grote mate afhankelijk is van de context. Het ontbreken van een helder beeld van de gevolgen van de komst van een parkeergarage is echter geen reden om te denken dat het project onsuccesvol zal zijn zolang iedereen zich maar bewust is van deze context en zolang er genoeg ruimte is ingebouwd om hierop in te spelen.

## Literatuur

- Boekema, F. Buursink, J. Van de Wiel, J. (1996), 'Het behoud van de binnenstad als winkelhart', Assen: Van Gorcum
- Bressers, J. Tha. A. Hoogerwerf (1995), 'Beleidsevaluatie', Alphen aan de Rijn: Samson H.D.
- BRO (2004), 'Gemeente Groningen Gebiedsprofielen Binnenstad', Vught
- Bureau Stedelijke Planning (2001), 'Een nieuw kloppend stadshart met twee winkelniveaus', Gouda
- Comité St. Josephhof (2005), 'Parkeren in het Bataafs Kwartier', Nijmegen
- Van der Cammen & de Klerk (1986), 'Ruimtelijk ordening: Van plannen komen plannen', Utrecht: Het Spectrum
- Gemeente Alkmaar (2001), 'Beleidsplan Verkeer en Vervoer', Alkmaar
- Gemeente Alkmaar (2004), 'Actieplan Parkeren 2005-2006', Alkmaar
- Gemeente Delft (1999), 'De Delftse Binnenstad, de kwaliteitssprong naar de volgende eeuw', Delft
- Gemeente Delft (2000), 'Een bereikbare binnenstad. Parkeerbeleid sleutel tot autoluw (plus)', Delft
- Gemeente Delft (2005), 'Delft Zuidpoort, villapark... gasfabriek... binnenstad!', Den Haag
- Gemeente Delft (2005), 'LVVP Delft Duurzaam bereikbaar', Delft
- Gemeente Groningen (1987), 'Structuurplan Groningen 1987', Groningen
- Gemeente Groningen (1991), 'Van diepen en daden, de Westerhaven in het perspectief van een structuurvisie op de Groninger binnenstad', Groningen
- Gemeente Groningen (1992), 'Ruimte voor Ruimte', Groningen
- Gemeente Groningen (1993), 'Binnenstad Beter', Groningen
- Gemeente Groningen (1996), 'Bestemmingsplan Westerhaven', Groningen
- Gemeente Groningen (2002a), 'Hart in de stad', Groningen
- Gemeente Groningen (2002b), 'Raadsvoorstel Ruimte voor Ruimte +', Groningen
- Gemeente Groningen (2003), 'Sterke stad, actieve stad', Groningen
- Gemeente Groningen (2004), 'Stedenbouwkundig plan: Damsterdiep weer binnenstad', Groningen
- Gemeente Leeuwarden (2003), 'De Complete Stad Bereikbaar, Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan', Leeuwarden
- Gemeente Leeuwarden (2004), 'ÚS STÊD, Structuurvisie binnenstad', Leeuwarden
- Gemeente Nijmegen (2001), 'Mobiliteit in balans', Nijmegen
- Hoofdbedrijfshandelaar (2002), 'Bereikbaarheid', Den Haag: Van Deventer

- Hoofdbedrijfschap Detailhandel en Platformdetailhandel (2002), 'Bereikbaarheid', Den-Haag
- Kenniscentrum Grote Steden (2005), 'Een zoektocht naar integrale stedelijke kwaliteit', Den Haag
- Maessen, F.C.M.M., A.J.F.M Warffenus (1984), 'Evaluatie van bestaand beleid, beleidsanalyse 84-4', Den Haag
- Meulen, T. v.d. (1984), 'Normatieve aspecten in sociaal-wetenschappelijke analyse', Geografisch Tijdschrift NR XVIII pp 118-133
- Meulen, T. van der (1995), 'Enkele aspecten van evaluatieonderzoek' uit het uit 'Werom' 1995, Leeuwarden
- Merton, R.K. (1968), 'Social theory and social structure', New York: The free press
- Parsons, W (1995), 'Public Policy: An introduction to the theory and practice of policy analysis', Cheltenham: Edward Elgar (p77)
- Roo, G. de. Voogd, H. (2004), 'Methodologie van de planning', Bussum: Coutinho
- Seip, M.M. Ashworth, G.J. (red) (1998), 'Binnensteden', Alphen aan de Rijn: Samson
- Seip, M.M. (1999), 'De kern centraal', Alphen aan de Rijn: Samson
- Swanborn, P.G. (1999), 'Evalueren', Amsterdam: Boom
- Van Vliet, R. (2005), Sheets van de colleges Binnenstadsplanning
- Verschuren, P. Doorewaard, H. (1995), 'Het ontwerpen van een onderzoek', Utrecht: Lemma
- Voogd, H. (1995), 'Facetten van de Planologie', Alphen aan de Rijn: Samson
- VROM Raad (1999), 'Mobiliteit met Beleid', Den Haag
- VROM (2002), 'Innovaties voor de bereikbare binnenstad', Den Haag
- VROM (2004), 'Nota Ruimte', Den Haag
- VROM (2003), 'Participatie als troefkaart voor kwaliteit', Den Haag
- WRR (2002), 'Stedelijke bewegingsruimte : over veranderingen in stad en land', Den Haag: Sdu Uitgevers

## Geraadpleegde websites

- Belangenvereniging Zuidpoort, <http://www.zuidpoort.org> laatst bezocht 10 oktober 2005
- Bewonersorganisatie Binnenstad Oost, <http://www.binnenstad-oost.nl> laatst bezocht 23 januari 2006
- Bouwfonds MAB, <http://www.zuidpoort.com> laatst bezocht 9 januari 2006
- Bureau Stedelijke Planning, <http://www.stedplan.nl/webpage.php?module=projecten&projecten=view&id=53> laatst bezocht 9 november 2005
- Centrum voor Architectuur en Ruimtelijke Kwaliteit, <http://www.frieseearchitectuurcentrum.nl> laatst bezocht 14 oktober 2005
- Europapark, <http://www.europapark.nl> laatst bezocht 15 februari 2006
- Gemeente Alkmaar, <http://www.alkmaar.nl> (verkeer en vervoer) laatst bezocht 16 februari 2006
- Gemeente Nijmegen, <http://www.nijmegen.nl> laatst bezocht 15 december 2005
- Gemeente Groningen, <http://gemeente.groningen.nl> laatst bezocht 31 januari 2006
- Gemeente Groningen, intranet laatst bezocht 18 februari 2006
- Groningen City Club, <http://www.groningencityclub.nl> laatst bezocht 23 januari 2006
- Mappy Stedenkaart, <http://www.mappy.com> laatst bezocht: 6 januari 2006
- Mecanoo architecten, [http://www.mecanoo.com/main.php?PKY\\_OBJECTOID=109&taal=NL](http://www.mecanoo.com/main.php?PKY_OBJECTOID=109&taal=NL) laatst bezocht 14 februari 2006
- Parkeergarages Leeuwarden CV, <http://www.parkeergaragesleeuwarden.nl/Algemene%20info.htm> laatst bezocht 14 oktober 2005
- Princeton University, <http://wordnet.princeton.edu/> laatst bezocht 2 maart 2006
- RegioVisie Groningen-Assen, <http://www.regiovisie.nl/site/scripts/subpagina.asp?id=30&cid=20#>, laatst bezocht 14 februari 2006
- Rijksdienst voor Monumentenzorg, <http://www.monumenten.nl> laatst bezocht 6 januari 2006
- Royal Haskoning, <http://www.royalhaskoning.com> laatst bezocht: 3 januari 2006
- VROM, <http://www.vrom.nl> laatst bezocht: 20 december 2005
- Waalsprong, <http://www.waalsprong.nl> laatst bezocht: 2 januari 2006
- VROM 'Dossier Stad en Milieu – Delft' via: <http://www.vrom.nl/pagina.html?id=9363> laatst bezocht 8 februari 2006
- Wikipedia, De Vrije Encyclopedie <http://www.wikipedia.nl> laatst bezocht: 2 januari 2006

### *Geïnterviewde personen*

Dhr. G. Lieferink  
Projectleider Damsterdiep  
Gemeente Groningen

Dhr. A. Kampman  
Projectleider Hoeksterend  
Gemeente Leeuwarden

Dhr. H. van der Meer  
Verkeerskundige  
Gemeente Leeuwarden

Dhr. W. van Dalen  
Projectleider Kelfkensbos  
Gemeente Nijmegen

Dhr. G.J. Engberts  
Projectleider Singelgarage  
Gemeente Alkmaar

Dhr. H. Twisk  
Projectleider Zuidpoort  
Gemeente Delft

## Bijlagen

## I. Mogelijke steden voor vergelijking

Stad	Aantal inwoners	Compact centrum	Autoluw	Potentie	Project(en) centrum
Alkmaar	94.000	Ja	Ja	Ja	Ja
Amersfoort	136.000	Ja	Ja	Ja	Ja
Apeldoorn	137.000	Nee	Nee	Nee	-
Breda	168.000	Ja	Ja	Ja	Nee
Delft	94.000	Ja	Ja	Ja	Ja
Den Bosch	134.000	Ja	Ja	Ja	Nee
Deventer	96.000	Ja	Nee	Nee	-
Dordrecht	119.000	Ja	Ja	Ja	Ja
Eindhoven	209.000	Nee	Nee	Nee	-
Gouda	72.000	Ja	Gedeeltelijk	Nee	-
Haarlem	147.000	Ja	Ja	Ja	Ja
Leeuwarden	92.000	Ja	Gedeeltelijk	Ja	Ja
Leiden	118.000	Ja	Gedeeltelijk	Ja	Nee
Nijmegen	158.000	Ja	Gedeeltelijk	Ja	Ja
Oss	67.000	Nee	Nee	Nee	-
Tilburg	198.000	Nee	Nee	Nee	-
Utrecht	270.000	Ja (Groot)	Ja	Nee	-
Zwolle	111.000	Ja	Gedeeltelijk	Ja	Ja

Stad	Project(en)	Realisatie	Situering	Parkeerplaatsen	Opmerking	Potentie
Alkmaar	Paternosterstraat	< 1996				Nee
	Mallegatsplein	< 1996				Nee
	Singelgarage	1998	Z.w. binnenstad	400		Ja
Delft	Zuidpoort	2005	Z.z. binnenstad	940	Meerdere functies	Ja
	Koepoort	> 2005			In aanbouw	Nee
	Phoenix	< 1996				Nee
Amersfoort	Koestraat	< 1996				Nee
	De Flint	< 1996				Nee
Dordrecht	Veemarkt	< 1996				Nee
	Drievriendenhof	< 1998				Nee
Haarlem	Raaks	> 2005	W.z. binnenstad		In aanbouw	Nee
	De Appelaar	2005	O.z. binnenstad	300		Nee
Leeuwarden	Hoeksterend	2000	N.z. binnenstad	400		Ja
	Oldenhove	>2005	Nw.z. binnenstad		In aanbouw	Nee
Nijmegen	Hezelstraat			130		Nee
	Kelfkensbos	1998	N.z. binnenstad	400		Ja
Zwolle	Maagjesbolwerk	2004	N.z. binnenstad	?	Meerdere functies	Ja

## II. Situering projecten

**P** Locatie parkeergarage

### Binnenstad Leeuwarden



**P** Hoeksterend

### Binnenstad Alkmaar



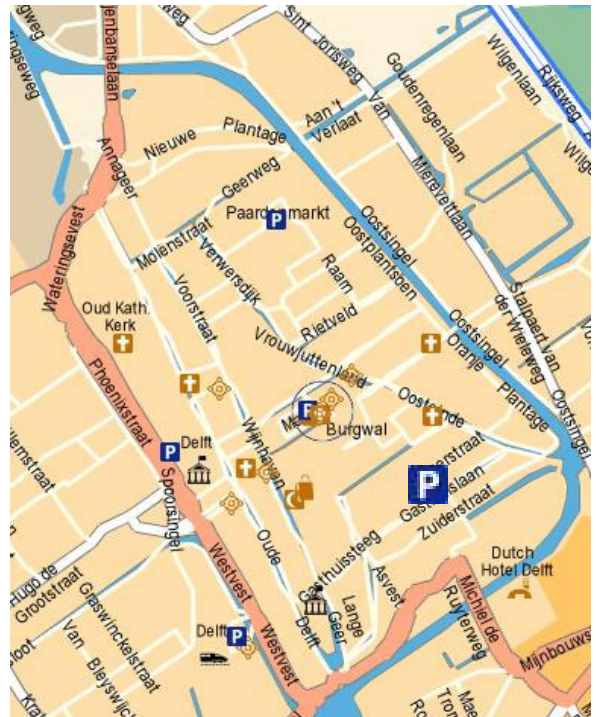
**P** Singelgarage

### Binnenstad Nijmegen



**P** Kelfkensbos

### Binnenstad Delft



**P** Zuidpoort



### III. Foto impressie verschillende projecten

#### Hoeksterend Leeuwarden



Figuur: Ingang parkeergarage



Figuur: Aanzicht vanaf centrum



Figuur: Supermarkt Super de Boer



Figuur: Aanzicht vanaf aanrijroute



Figuur: Oude Singelstructuur in ere hersteld



Figuur: Interieur parkeergarage



## Singelgarage Alkmaar



Figuur: Toegangsweg



Figuur: Singelgarage in aanbouw



Figuur: Singel boven garage



Figuur: Interieur



Figuur: Voetgangersingang (binnen singel)



Figuur: Voetgangersingang (buiten singel)

## Kelfkensbos Nijmegen



Figuur: Toegangsweg



Figuur: Plein en museum Het Valkhof



Figuur: Kiosk / Koffiehuis



Figuur: Interieur



Figuur: Voetgangersingang (op het plein / centrumzijde)



Figuur: Voetgangersingang (beneden maaiveld)



## Zuidpoort Delft



Figuur: Zicht op plein (richting centrum)



Figuur: Lift naar parkeergarage



Figuur: Toegangsweg



Figuur: Parkeergarage met 940 parkeerplekken



Figuur: Parkeergarage in aanbouw



Figuur: Situatie voor de komst van Zuidpoort

## IV. Overzicht doelstellingen en effecten van de cases

### Hoeksterend Leeuwarden

<i>Doelstellingen gemeente Leeuwarden</i>	
A. Ten aanzien van project	B. Ten aanzien van directe omgeving
- Oplossen milieuvraagstuk (sanering)	- Verhogen beeldkwaliteit omgeving
- <i>Blik van de weg (voorheen grote parkeerplaats)</i>	- <i>Nieuwe markante entree winkelbanaan</i>
	- <i>Impuls voor economie (indirect)</i>
<i>Voorziene effecten</i>	
A. Positief	B. Negatief
- <i>Beeldkwaliteit omgeving is verbeterd</i>	
- <i>Grondvervuiling onder controle (IBC)</i>	
<i>Onvoorziene effecten</i>	
A. Positief	B. Negatief
	- <i>Tegenvallende exploitatieresultaten</i>
	- <i>Potentie openbare ruimte te weinig benut</i>

### Singelgarage Alkmaar

<i>Doelstellingen gemeente Alkmaar</i>	
A. Ten aanzien van project	B. Ten aanzien van directe omgeving
- <i>Hoge gebruiksvriendelijkheid</i>	- <i>Voldoen in de parkeerbehoefte</i>
- <i>Leveren milieuvriendelijk product</i>	- <i>Verbeteren beeldkwaliteit omgeving</i>
<i>Voorziene effecten</i>	
A. Positief	B. Negatief
- <i>Garage is succes qua exploitatie (30 à 35%)</i>	
- <i>Problematiek westkant stad (grotendeels) opgelost</i>	
- <i>Aanlooproute Ritsevoort opgewaarderd</i>	
- <i>Medefinanciering Ziekenhuis</i>	
<i>Onvoorziene effecten</i>	
A. Positief	B. Negatief
	- <i>Veel overlast tijdens de uitvoering (schade)</i>
	- <i>Financieel (extra kosten uitrit)</i>
	- <i>Duurder lange tijd voor verloedering buurt stopte</i>
	- <i>Niet meefinancieren ondernemers</i>

## Kelfkensbos Nijmegen

<b>Doelstellingen gemeente Nijmegen</b>	
A. Ten aanzien van project	B. Ten aanzien van directe omgeving
- <i>Blik van de weg( marktplein)</i>	- <i>Voldoen in de parkeerbehoefte</i>
	- <i>Inspelen op toekomstige ontwikkelingen Waalsprong</i>
	- <i>Verbeteren beeldkwaliteit omgeving (verbeteren woon- en winkelklimaat)</i>
<b>Voorziene effecten</b>	
A. Positief	B. Negatief
- <i>Plan voldoet aan alle prognoses</i>	- <i>Slechte doorstroming einde van de dag (weekend)</i>
- <i>Garage is een succes qua exploitatie</i>	
<b>Onvoorziene effecten</b>	
A. Positief	B. Negatief
	<i>Gebrek aan communicatie met projectontwikkelaars &amp; ondernemers</i>
	<i>Samenwerking museum mislukt</i>
	<i>Geen samenhang met parkeerroutesysteem (Dynamisch Verkeersmanagement DVM)</i>

## Zuidpoort Delft

<b>Doelstellingen gemeente Delft</b>	
A. Ten aanzien van project	B. Ten aanzien van directe omgeving
- <i>Realiseren van nieuwe binnenstedelijke woningen</i>	- <i>Verbeteren bereikbaarheid binnenstad</i>
	- <i>Versterken economische structuur binnenstad</i>
	- <i>Versterken van culturele functies van binnenstad</i>
	- <i>Autoluw maken binnenstad</i>
<b>Voorziene effecten</b>	
A. Positief	B. Negatief
- <i>Geen leegloop ondernemers oude binnenstad</i>	
- <i>Veel vernieuwingen in gebied richting binnenstad</i>	
<b>Onvoorziene effecten</b>	
A. Positief	B. Negatief
- <i>Gunstige prijsontwikkelingen woningmarkt</i>	- <i>Hoge kosten bodemsanering</i>
	- <i>Terughoudende instelling projectontwikkelaars</i>

