

hoeverre je dan aan een bepaalde richting wordt gebonden. Voor mij blijft belangrijk of ik met een kritische student te maken heb. Iemand met een eigen mening, die daar ook voor uit durf te komen. Ik kijk niet of mensen zo slim zijn geweest zich op mijn terrein te specialiseren om zo aan een baan te komen en precies meelopen met wat ik wil.

*Welke ontwikkelingen zullen voor de naaste toekomst voor de werkgelegenheid belangrijk zijn?*

Voor de naaste toekomst zal regionale economie een "hot-item" worden in tegenstelling tot bijvoorbeeld het milieu, daar zullen de bezuinigingen doorgaan. Op dit moment is een specialisatie op het gebied van de lokale initiatieven perspectief-rijk, want daar zal geld voor ter beschikking worden gesteld. Voor de toekomst moet je niet zozeer vanuit het werk denken, maar in eerste instantie naar de geldstromen kijken. Er is de tendens tot decentralisatie van het beleid. Geld van de hogere overheden wordt overgeheveld naar de lagere overheden. Het gaat dan om de vraag welke geldstromen het zijn en waarvoor ze gebruikt mogen worden. Op dit moment zien we, dat gemeenten, maar ook de E.E.G. gelden ter beschikking stellen voor projecten op het gebied van lokale initiatieven. Daar zullen mensen voor nodig zijn met name in de coördinatiefeer. Ook van het Ministerie van Sociale Zaken gaat er geld naar de Gewestelijke Arbeidsbureau's voor Bijzondere Regionale Projecten, met als doel werkelozen vanuit de ondersteuning in de welzijnssfeer naar de ondernemerssfeer te brengen. Ook daar zullen mensen voor moeten worden aangenomen.

*Welke kansen zijn er voor Sociaal-Geografen en Planologen?*

Voor dit economische opbouwwerk komen in eerste instantie mensen met ervaring in aanmerking. Dat hoeft echter geen probleem te zijn, want via stage ervaring liggen hier goede kansen voor geografen en planologen. In de nieuwe ontwikkeling komt wel het nadeel van de opleidingen tot nu toe naar voren. Die opleidingen waren te veel gericht op het verkrijgen van een baan bij de overheid, maar de overheid kan niets meer opnemen, ook de komende jaren niet.

**Niet geleerd is de vaardigheden ook voor jezelf te gebruiken door bijvoorbeeld een nieuw bedrijfje op te zetten of een project te starten. Hier liggen zeker kansen voor de toekomst, ook in de subsidiesfeer. Als er geld loskomt als gevolg van de decentralisatie van de geldstroom zal de overheid niet zelf mensen gaan aantrekken. Werkverenigingen en collectieve bureau's zullen in die markt goede kansen hebben.**

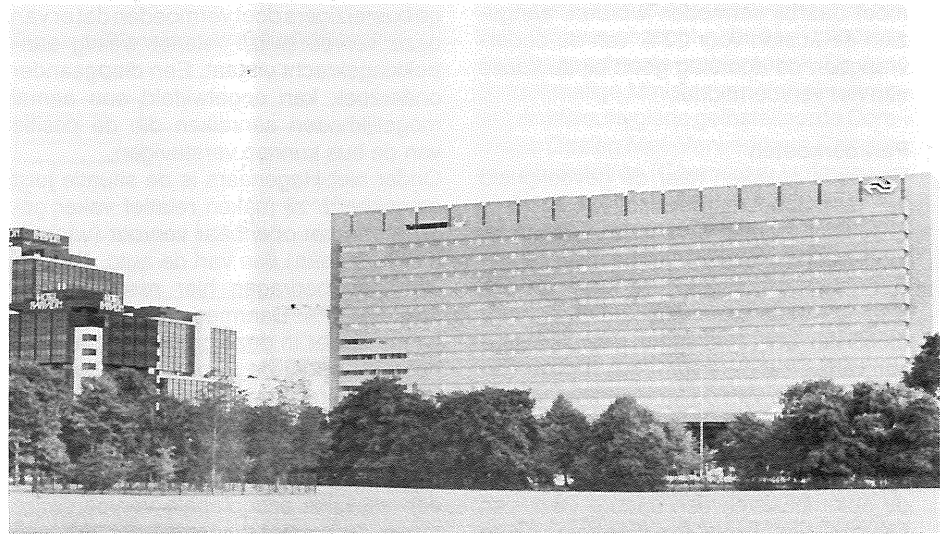
J.T/V.K.

# Per spoor naar kantoor

## Beïnvloeding van reisgedrag in het woon-werkverkeer

Een steeds opvallender verschijnsel in onze steden, met name in het westen en het midden van ons land, is het ontstaan van kantoorconcentraties rond NS-stations. De betreffende stationsgebieden worden daarmee in toenemende mate centra van tertiaire werkgelegenheid. Dergelijke concentraties ontstonden het eerst rond de stations Utrecht-CS, Den Haag-CS en Amsterdam-Amstel, maar deze ontwikkelingen doen zich nu ook voor in middelgrote steden en rond voorstations zoals bij Leiden, Amsterdam-Sloterdijk, Amsterdam-Zuid en Den Haag-Mariahoeve.

Verdere voortzetting van deze ontwikkeling zou het aandeel van het openbaar vervoer in het woon-werkverkeer kunnen vergroten.



Concentratie van tertiaire werkgelegenheid bij het Haagse Centraal Station. Links het winkelen kantorencentrum Nieuw-Babylon. Foto: Geert Kelfkens

L. VAN DER DRIFT

Eén van de hoofddoelstellingen van het overheidsbeleid met betrekking tot het woon-werkverkeer is de bevordering van het gebruik van het openbaar vervoer en het langzame verkeer en daarmee samenhangend het afremmen van het autogebruik. De concentratie van arbeidsintensieve werkgelegenheid nabij knooppunten van openbaar vervoer kan een belangrijke steun vormen voor dit beleid. Het is in dit kader interessant om na te gaan in hoeverre het creëren van werkgelegenheid nabij stations inderdaad leidt tot een groter aandeel van het openbare vervoer in het woon-werkverkeer. Daarbij spelen de factoren, die bepalend zijn voor de vervoerskeuze van de werknemers, een belangrijke rol.

De betreffende problematiek was voor de provincie Zuid-Holland aanleiding om in het kader van de herziening van een tweetal streekplannen een onderzoek te laten doen. Daarbij speelde op de achtergrond de vraag of het tot op heden gevoerde beleid voortgezet, dan wel op enigerlei wijze bijgestuurd diende te worden. Het onderzoek vond plaats in de periode van september 1983 tot maart 1984. Het omvatte enerzijds een verkenning van beschikbare

literatuur en anderzijds een praktijkonderzoek onder de werknemers van 23 kantoorvestigingen in de omgeving van de NS-stations Den Haag-Centraal, Den Haag-Hollands Spoor en Laan van Nieuw Oost Indië. In dit artikel zullen een aantal elementen uit dit praktijkgedeelte besproken worden.

### Vervoerswijze

De verdeling van de respondenten over de diverse vervoerswijzen, de *modal split*, zag er als volgt uit:<sup>1</sup>

| Vervoerswijze       | %    |
|---------------------|------|
| auto als bestuurder | 35   |
| auto als passagier  | 3    |
| trein               | 26   |
| tram                | 10   |
| bus                 | 5    |
| fiets               | 16   |
| lopend              | 3    |
| anders              | 2    |
| totaal              | 100% |

Vergeleken met de resultaten van soortgelijke studies, die elders zijn verricht kunnen deze cijfers bepaald niet als ongunstig worden bestempeld. Dit ondanks het feit dat tegenover een kwalitatief hoogwaardig

openbaar vervoer in het studiegebied nauwelijks sprake is van maatregelen ter beperking van het autogebruik. Het openbaar vervoer als geheel neemt in het betrokken gebied zo'n 41% van het totaal aantal verplaatsingen voor zijn rekening. Met name de trein blijkt een populaire vervoerswijze te zijn, de (stads- en streek)bus komt niet verder dan een aandeel van 5%. De belangrijkste overweging bij de keuze van het vervoermiddel voor de dagelijkse overbrugging van de woon-werkafstand bleek de *reistijd* te zijn (27% van de respondenten). Dit impliceert, dat bij het streven naar verbetering van de concurrentiepositie van het openbaar vervoer bekorting van de reistijd een centrale plaats dient in te nemen. Dit geldt in het bijzonder voor het stedelijk openbaar vervoer. Een sterke stijging van de tarieven moet daarbij vermeden worden, aangezien de *kosten* voor 23% van de ondervraagden de doorslag geeft bij de keuze van het vervoermiddel.

### Parkeerkosten

Verder is gekeken naar de gevoeligheid van de autobestuurder voor twee andere factoren, te weten *parkeertarieven* en de *loopafstand* tussen parkeerplaats en werkadres. Geconstateerd werd dat een stijging van de parkeerkosten méér automobilisten doet overwegen gebruik te maken van een andere vorm van vervoer dan een toename van de looptijd tussen parkeerplaats en werkadres. Ter indicatie: bij een verhoging van het parkeertarief met f 100,— per maand wordt door 65% van de automobilisten een andere vorm van vervoer overwogen; een toename van de looptijd met 15 minuten is voor 51% van hen aanleiding een ander vervoermiddel in overweging te nemen. Wil men komen tot een beperking van het autogebruik dan lijken maatregelen in de sfeer van de parkeerkosten (= direct voelbare kosten) meer perspectief te bieden dan het invoeren van een parkeerverbod in de omgeving van stations. Bovendien kan zo'n verbod een gevaar betekenen voor het functioneren van het stationsgebied.

### Herkomst

De *vervoerswijzekeuze* wordt beïnvloed door een groot aantal factoren. Eén daarvan is de herkomst van de werknemers, dat wil zeggen de ligging van de woonplaats ten opzichte van het werkadres. Deze factor is juist vanuit ruimtelijk oogpunt van groot belang, hetgeen een nadere beschouwing op deze plaats rechtvaardigt. "Herkomst" is opgebouwd uit diverse elementen, zoals de situering van de woning ten opzichte van de auto- en fietsinfrastructuur c.q. het openbaar vervoersnetwerk en de afstand tot het werkadres (uitgedrukt in kilometers of reistijd). Allereerst is onderscheid gemaakt tussen inwoners van de Haagse agglomeratie, (53% van de respondenten) en degenen die daarbuiten woonachtig zijn<sup>2</sup>. Beide groepen blijken aanzienlijke verschillen in reisgedrag te vertonen:

| vervoerswijze       | aggl. Den Haag | overige woonplaatsen |
|---------------------|----------------|----------------------|
| auto als bestuurder | 34             | 36                   |
| auto als passagier  | 2              | 5                    |
| trein               | 2              | 51                   |
| tram                | 20             | —                    |
| bus                 | 5              | 4                    |
| fiets               | 29             | 3                    |
| lopend              | 5              | —                    |
| anders              | 2              | 1                    |

Het percentage automobilisten ligt in beide groepen vrijwel gelijk, ondanks het feit dat de agglomeratie beschikt over een uitgebreid net van tram- en buslijnen. Het aandeel van de auto onder de Hagenaars overtreft zelfs het totale openbaar vervoergebruik in deze categorie, 34% respectievelijk 27%. Een oorzaak is niet direct aanwijsbaar, doch het lage percentage busreizigers doet vermoeden dat er van deze vervoerswijze relatief weinig aantrekkingskracht uitgaat. Een diepgaander onderzoek kan ongetwijfeld een aantal mogelijkheden aanreiken die de positie van de bus kunnen verstevigen.

Onder niet-Hagenaars is de situatie juist omgekeerd: zij maken relatief vaker gebruik van het openbaar vervoer (voornamelijk de trein) dan van de auto. De percentages bedragen hier respectievelijk 55% en 36%. Daarmee scoort het openbaar vervoer in deze groep tweemaal zo hoog als onder de Hagenaars. Een kantoorlocatie rond een NS-station heeft derhalve met name een gunstige invloed op de vervoerswijzekeuze in het interlokale woon-werkverkeer. De trein lijkt voor velen een alleszins acceptabele vervoerswijze te zijn. Daar staat tegenover dat 29% van de Hagenaars per fiets naar kantoor gaat, tegen slechts 3% van de ondervraagden uit de overige woonplaatsen. Dit vormt tevens een indicatie voor het sterke afstandsverval waaraan het fietsgebruik onderhevig is. Een nadere beschouwing van de groep niet-Hagenaars brengt een aantal interessante feiten aan het licht. Zo blijken de treinreizigers vooral afkomstig:

- uit stedelijke gemeenten met een snelle en frequente spoorverbinding met de residentie, zoals Leiden, Delft, Rotterdam, Gouda en Zoetermeer;
- uit gebieden op méér dan 20 à 30 kilometer van Den Haag ( $\pm$  30 autominuten).

Met andere woorden, de automobilisten in deze categorie zijn vooral woonachtig in de niet-stedelijke gemeenten binnen een straal van 20 à 30 kilometer rond Den Haag.

Op grond hiervan verdient het aanbeveling nieuwe woongebieden in de regio zoveel mogelijk nabij bestaande steden te projecteren. Uiteraard geniet een locatie in de buurt van een NS-station daarbij de voorkeur.

### Parkeersituatie

Een andere factor, die in het onderzoek aandacht heeft gekregen, is de parkeersituatie bij het werkadres. Het is immers denkbaar dat kantoren met minder gunsti-

ge parkeermogelijkheden een relatief hoger aandeel openbaar vervoer kennen. De parkeersituatie in het studiegebied bleek echter te weinig differentiatie te vertonen om hieraan conclusies met betrekking tot het reisgedrag te kunnen verbinden. De kantoren beschikten, op een enkele uitzondering na, alle over voldoende parkeergelegenheid voor hun werknemers, hetzij in de vorm van eigen parkeeraccommodatie, hetzij in de directe omgeving van straat. De volgende onderzoeksuitkomsten tonen dit overduidelijk aan:

- de eigen parkeervoorzieningen van de onderzochte kantoren dekken nagenoeg tweederde deel van de totale parkeerbehoefte,
- het zoeken naar een parkeerplaats levert voor 93% van de automobilisten in het onderzoek geen problemen op,
- de looptijd van parkeerplaats naar kantoor blijft voor 62% van hen beperkt tot maximaal twee minuten.

### Relatieve positie

Opmerkelijk is dat de gunstige omstandigheden in het onderzoeksgebied samengaan met een *modal split* waarin het openbaar vervoer een aanzienlijk aandeel heeft verworven. Parkeerbepalingen blijken geen noodzakelijke voorwaarde te zijn om het openbaar vervoergebruik te stimuleren, doch kunnen daartoe ongetwijfeld een verdere bijdrage leveren. Belangrijkste voorwaarde voor een verdere toename van het gebruik van het openbaar vervoer is evenwel het verbeteren van de relatieve positie van het openbaar vervoer zelf. Enerzijds door een verbetering van kwaliteit en snelheid, anderzijds door een ruimtelijk beleid dat zoveel mogelijk aansluiting zoekt bij het openbaar vervoersnetwerk. Tenslotte zullen, om het beleid ten aanzien van stationslocaties te doen slagen, de kantoren bereid moeten zijn zich nabij een station te vestigen. Belangrijkste factor vanuit de vestigingsoptiek van de kantoren zelf is een goede bereikbaarheid van de locatie per auto. Aan deze primaire voorwaarde zal steeds voldaan moeten worden wil men nieuwe stationslocaties succesvol tot ontwikkeling brengen.

- 1) het betreft hier uitsluitend het hoofdtransportmiddel; voor- en natransport blijven in dit artikel buiten beschouwing.
- 2) de Haagse agglomeratie omvat de gemeenten 's-Gravenhage, Leidschendam, Rijswijk en Voorburg.

Titel: Per spoor naar kantoor  
Auteur: L. van der Drift  
Verkrijgbaar: Geografisch en Planologisch Instituut van de Vrije Universiteit te Amsterdam