

Parkeren op afstand in stad en land

AUTEUR Casper Stelling

FOTOGRAFIE Edwin Ek

P+R (park and ride) dragen bij aan bereikbaarheid en leefbaarheid door automobilisten te verleiden een deel van de reis met het Openbaar Vervoer (OV) te reizen. Verleiden lukt vooral als de OV-reis sneller, goedkoper en/of makkelijker is dan de autoreis. Dit artikel verkent de condities waaronder dit gebeurt vanuit een ruimtelijk perspectief.

De auto speelt de hoofdrol in ons verplaatsingsgedrag. De helft van alle verplaatsingen in Nederland wordt met de auto gemaakt en het autobezit is in het afgelopen decennium toegenomen met 20% tot ruim 7,6 miljoen personenauto's. Al die auto's worden geparkeerd nabij de woning, op het werk, bij de winkels, maar in toenemende mate ook bij stations en aan de rand van de stad. Liever zouden wij altijd voor de deur van onze woning en onze bestemming parkeren, maar dat wordt in toenemende mate bemoeilijkt. Hierdoor wennen we steeds meer aan parkeren op afstand. Dit biedt kansen voor het OV en voor P+R-voorzieningen, maar er moet veel gedaan worden aan de complexe afweging van de automobilist.

Verplaatsingsgedrag

Iedereen maakt bewust of onbewust afwegingen bij een verplaatsing van A naar B, ofwel het verplaatsingsgedrag. De theoretische basis voor verplaatsingsgedrag is multidisciplinair van aard. Behoeften, gedragsmogelijkheden, vermogens, motivatie, kennis en ruimtelijke spreiding van functies bepalen het gedrag en de uitvoerbaarheid van dat gedrag. Keuzes zijn afhankelijk van persoonlijke voorkeuren en alternatieve mogelijkheden. Vaak zijn er verschillende alternatieven voor een verplaatsing (tijdstip van de reis, de route die men kiest, de vervoerwijze die men kiest). De (bekende) alternatieven worden afgewogen op basis van de budgetten tijd, geld en moeite. Persoonlijke voorkeuren komen tot uiting in de elasticiteit in de drie budgetten. Een zakenreiziger zal algemeen gezien relatief veel belang hechten aan de budgetten

tijd en moeite. Een student zal meer belang hechten aan het budget geld. Hoe meer belang men ergens aan hecht, hoe groter de elasticiteit is en hoe meer effect een (kleine) maatregel kan hebben.

Alle afwegingen samen leiden tot een keuze voor één of meerdere vervoersmiddelen om een verplaatsing te maken. De combinatie van snelheid en comfort maken dat de auto voor de meeste deur-tot-deur verplaatsingen het favoriete alternatief is. Het OV en de fiets worden vooral gebruikt door mensen zonder auto of rijbewijs (zogenaamde captives) en bewuste keuzereizigers. Deze laatste groep heeft de afweging gemaakt tussen auto en OV en gekozen voor het OV omdat dit sneller, goedkoper of gemakkelijker is. In een enkel geval kiest men voor OV vanwege een duurzaamheidsideologie. Tabel 1 toont aan dat de auto en fiets de populairste modaliteiten zijn in Nederland.

	Stedelijk	Landelijk
Auto	44,00%	53,20%
OV	6,60%	2,30%
Lopen/fietsen	47,70%	43,20%
Overig	1,50%	1,30%
Totaal	100%	100%

Tabel 1: Aandeel totaal gemaakte verplaatsingen per persoon per dag in Nederland (Bron: bewerking Mobiliteitsonderzoek Nederland 2009)

Openbaar vervoer speelt een bescheiden rol in het gemiddelde aantal verplaatsingen dat wij per dag maken. Het aandeel stijgt als gekeken wordt naar bepaalde motieven (zoals woon-werkverkeer) en bepaalde afstanden (bij toenemende afstand stijgt het aandeel van het openbaar vervoer). In Tabel 1 is verder onderscheid gemaakt tussen matig tot sterk stedelijke gebieden en weinig tot niet stedelijke, ofwel landelijke gebieden. Daaruit blijkt dat het openbaar vervoer een grotere rol speelt in stedelijke dan in landelijke gebieden. Dit kan verklaard worden door

de kwaliteit van het openbaar vervoer. Het ligt voor de hand dat iemand die in een grote stad woont gemakkelijker met het OV van deur tot deur komt dan iemand die in een dorp in het landelijk gebied woont. Dit – gecombineerd met de langere afstanden tot voorzieningen – maakt dat het aandeel autoverplaatsingen in het landelijk gebied relatief hoog is.

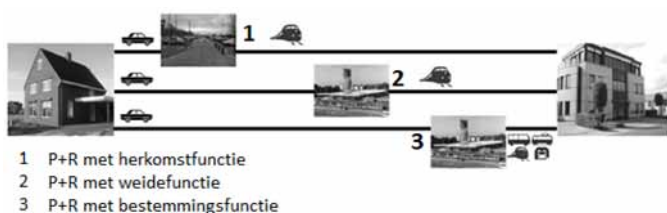
De afweging kan leiden tot een keuze voor een verplaatsing met meer dan één vervoerwijze. In dat geval spreken wij van een multimodale verplaatsing. In principe is iedere verplaatsing multimodaal. In de praktijk wordt pas over multimodale verplaatsing gesproken als een deel van de reis met het openbaar vervoer wordt afgelegd. De meest voorkomende combinatie met OV als hoofdvervoerwijze is "fiets-treinlopen". Naast lopen en fietsen spelen ook bus, tram en metro een belangrijke rol bij het voor en natransport. Een veel kleinere rol binnen de multimodale keten is tot op heden weggelegd voor de auto. In dit artikel wordt er verder ingegaan op de plaats en functie van de auto in de multimodale keten.

Door ruimtegebrek wennen wij steeds meer aan parkeren op afstand

P+R

Goede gegevens over multimodale verplaatsingen waarbij de auto en parkeren een rol spelen zijn schaars. Op basis van het Mobiliteitsonderzoek Nederland kan gesteld worden dat bijna 3% van alle gemaakte verplaatsingen multimodaal zijn. Wanneer de auto een rol speelt bij de multimodale verplaatsing dan is dat meestal als voortransport (met OV als hoofdvervoerwijze) of als hoofdvervoerwijze (met OV of fiets als natransport).

Globaal kan een driedeling gemaakt worden in multimodale reizen met de auto. In het eerste geval reist men met de auto naar het dichtstbijzijnde OV-knooppunt (herkomstfunctie). In het tweede en derde geval legt men een groot deel van de reis met de auto af. Men stapt pas over op het OV aan de rand van de stad (bestemmingsfunctie), of langs de snelweg (weidefunctie). In alle drie de gevallen maakt men gebruik van een P+R om de auto achter te laten. Een belangrijk verschil tussen de P+R-terreinen is dat de locatie van P+R-terreinen met herkomstfunctie veelal een afgeleide is van de systeemopbouw van het openbaar vervoer (stationslocaties), terwijl de locatie van P+R met bestemmings- of weidefunctie bepaald wordt vanuit de leefwereld van de automobi-



Figuur 1: Overzicht P+R op herkomst-, weide- en bestemmingslocatie

list. Met andere woorden, in het ene geval wordt de automobilist geacht naar het openbaar vervoersysteem te komen, in het andere geval komt het openbaar vervoer naar het autosysteem. Figuur 1 illustreert de benoemde typen P+R, namelijk (1) P+R met herkomstfunctie, (2) P+R met weidefunctie en (3) P+R met bestemmingsfunctie. Deze drie typen P+R komen in de volgende paragrafen uitvoerig aan bod.

P+R met herkomstfunctie

Bij multimodale autoverplaatsingen naar een OV-knooppunt met P+R in de buurt van de woning heeft men de afweging gemaakt om het grootste deel van de reis met het openbaar vervoer te maken. In dit geval zijn het de positieve aspecten van de OV-reis die de doorslag geven. Uit mobiliteitsonderzoek blijkt dat de trein een beter alternatief wordt voor de auto naarmate de reis langer is. Het reistijdverschil tussen de twee vervoerwijzen neemt in dat geval af en men heeft de vrijheid om de lange reistijd nuttig te besteden. De belangrijkste randvoorwaarde is dat de reistijd niet (te) veel afwijkt van die van de auto en dat de eindbestemming bereikbaar is vanaf het eindstation. Negatieve aspecten van de autoreis zijn voor dit type multimodale autoverplaatsingen vaak minder belangrijk. Verder van belang is dat de auto in dit geval concurreert met bus, tram, metro en fiets als voortransport. De auto speelt vooral een rol als het te ver fietsen is (meer dan 3 km) en/of het OV als voortransport van onvoldoende kwaliteit is of er helemaal niet is. P+R met herkomstfunctie worden vooral gebruikt door inwoners van het landelijk gebied die de stad bezoeken. Men kan de reis goed plannen waardoor frequentie en reisinformatie minder belangrijk zijn. Wel van belang zijn de heldere dienstregeling en de betrouwbaarheid van het OV.

Tabel 2 toont aan dat de auto voor ruim 7% van de multimodale reizen in combinatie met de trein gebruikt wordt als voortransport (bijna 14% bij afstanden groter dan 3 km). Multimodale reizen met de trein vormen

	<3km van station	>3km van station	Totaal
Fiets	46,3%	22,8%	38,3%
OV	16,4%	50,0%	26,7%
Lopen	27,0%	4,6%	20,1%
Auto (bestuurder)	4,1%	13,6%	7,2%
Auto (passagier)	5,1%	8,1%	6,6%
Overig	1,1%	0,9%	1,1%
Totaal	100%	100%	100%

Tabel 2: Wijze van voortransport naar een treinstation in Nederland (Bron: Givoni & Rietveld 2007)

volgens MuConsult bijna 2% van alle reizen in Nederland. Dat wil zeggen dat men in Nederland voor 0,13% (7% van 2%) van alle verplaatsingen een P+R-parkeerplaats nodig heeft nabij een treinstation. Volgens het Mobiliteitsonderzoek Nederland maakte men in Nederland in 2008 in totaal bijna 50 miljoen verplaatsingen wat neerkomt op het dagelijks gebruik van 60 000 parkeerplaatsen bij stations.

P+R met bestemmingsfunctie

P+R met bestemmingsfunctie, oftewel parkeren bij de stadsrand, wordt zo ingericht dat de automobilist aan de rand van de stad naadloos kan overstappen op het OV (bestemmingsfunctie). Het concept is afkomstig uit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer uit 1988. Daarin staat de doelstelling omschreven als volgt: "Automobilisten moeten meer mogelijkheden krijgen de reis per auto te onderbreken en per openbaar vervoer verder te gaan. Op termijn dienen daarvoor rond de grote stadsgewesten uitwisselingspunten, transferia [of P+R met bestemmingsfunctie], te komen. Via dit systeem worden steden ontlast van geparkeerde auto's, ontstaat er meer capaciteit op het hoofdwegenet en wordt het openbaar-vervoergebruik bevorderd." Hoe gedateerd ook, het basisprincipe blijft onverminderd van kracht in sterk stedelijke gebieden.

In tegenstelling tot P+R met herkomstfunctie spelen bij multimodale autoverplaatsingen waarin P+R op de bestemmingslocatie worden benut vooral de negatieve aspecten van de unimodale reis met de auto een rol. Deze multimodale autoreis kan concurreren met de unimodale autoreis wanneer de reistijd, betrouwbaarheid en veiligheid van het autorijden in de stad ongunstig zijn en/of wanneer de parkeerafstand, parkeerkosten of kans op een parkeerplaats op de eindbestemming ongunstig zijn. Een betrouwbare parkeerplaats tegen acceptabele kosten aan de rand van de stad, met aansluiting op hoogwaardig openbaar vervoer kan dan een beter alternatief worden. Dergelijke P+R liggen in een ring rond de stad, bij de belangrijkste uitvalswegen en worden vooral gebruikt door woon-werk en zakelijke reizigers en bezoekers van evenementen in de stad. Belangrijk voor het succes van P+R aan de rand van de stad zijn verder de frequentie waarmee het OV

de P+R verbindt met de eindbestemming en de reisinformatie die men hierover krijgt vóórdat men de P+R bereikt.

Dit type P+R aan de stadsrand hebben wisselend succes. Wel is het afgelopen decennium gebleken dat P+R aan de stadsrand een lange aanlooptijd nodig hebben. Verder is het belang van strenge binnenstedelijke parkeerregulering groot en kan mobiliteitsmanagement van overheid en bedrijven een grote bijdrage leveren aan het succes. Er zijn geen landelijke gegevens over het gebruik van dit type P+R. Onderzoek van MuConsult toont aan dat de maximale bezettingsgraad van P+R aan de stadsrand in 2000 tussen de 5% en 25% lag. Verondersteld mag worden dat dit percentage anno 2011 hoger ligt.

Met een regionaal afwegingskader kunnen herkomst- en bestemmingsgemeenten elkaar helpen

P+R met weidefunctie

Het derde type multimodale verplaatsing met de auto is die naar een P+R op de route van A naar B. Het zijn P+R die vooral gelegen zijn langs een (auto)snelweg op enige afstand van zowel het herkomst- als het bestemmingsgebied en vervullen een zogenaamde weidefunctie. Qua type P+R is dit een mengvorm tussen de twee eerder genoemde typen. Ze dragen in min of meer gelijke mate bij aan zowel reductie van



Figuur 2: P+R Westraven op bestemmingslocatie Utrecht (Foto: Edwin Ek)

autokilometers als aan verbetering van bereikbaarheid en leefbaarheid van bepaalde gebieden.

Ook de factoren die van belang zijn bij de afweging om gebruik te maken van deze P+R met weidefunctie zijn een combinatie van de hierboven beschreven factoren. De gedachte is echter dat deze P+R strategisch gesitueerd worden op locaties waar grote kans op filevorming is. Met actuele reisinformatie moet de automobilist geïnformeerd worden over de reistijd tot populaire bestemmingen met de auto en met het OV vanaf de P+R. Wanneer de reisinformatie aangeeft dat de reis met de auto (bijvoorbeeld door file) 20% langer duurt dan de reis via de P+R, dan kan het alternatief interessant worden voor de automobilisten.

Problematisch voor dit type P+R is dat filevorming redelijk onvoorspelbaar en veranderlijk is. Wanneer de filevorming te ver voor de P+R ontstaat zal de reistijdwinst gering zijn. Ontstaat de file enige afstand voorbij de P+R, dan zal de automobilist vinden dat het wel mee valt. Daar komt bij dat infrastructurele maatregelen invloed kunnen hebben op de kiem van de filevorming. Gedurende de (lange) afschrijftijd van een P+R is het goed mogelijk dat hierdoor de locatie, die bij aanvang goed gekozen was, minder gunstig wordt.

Toekomstperspectief

P+R hebben een rijke geschiedenis en vormen een belangrijk onderdeel in het Nationale mobiliteitsbeleid. Sinds de decentralisering van het parkeervraagstuk naar gemeenten is de aandacht voor het onderwerp echter afgenomen. Gegevens over het landelijk gebruik, laat staan het effect, van P+R zijn schaars. Lokaal zijn partners wel actief bezig met het verder ontwikkelen van P+R. De NS (Nederlandse Spoorwegen), ProRail en de betreffende gemeente ontwikkelen voornamelijk de P+R met herkomstfunctie door. P+R met weide- en bestemmingsfunctie krijgen vooral aandacht van regionale overheden (stadsregio's) en grote gemeenten. Ondanks de afgenomen aandacht voor het onderwerp is er nog altijd veel vertrouwen in het potentiële effect ervan. Een aantal ontwikkelingen maken de multimodale autoverplaatsing ook in de nabije toekomst kansrijk.

Ten eerste is er de voortdurende groei van de stedelijke agglomeraties die een negatief effect heeft op de unimodale autoverplaatsing van deur tot deur: de vertraging onderweg en de moeite om een parkeerplaats te vinden nemen toe. Dit leidt er ook toe dat de grote gemeenten steeds meer politiek en electoraal draagvlak vinden voor het voeren van streng parkeerbeleid. Ook in de nabije toekomst zal dit kansen bieden voor P+R met bestemmingsfunctie aan de stadsranden van grote steden. Ten tweede staat het OV in landelijk gebied onder druk door stijgende exploitatiekosten en dalende subsidie van de Rijksoverheid. Hierdoor is het mogelijk dat het aanbod van OV in landelijk gebied verder zal afnemen. Omdat dit OV een concurrent is van de auto als vortransport naar het treinstation biedt dit extra kansen voor de auto en dus voor de P+R bij stations. P+R bij de herkomstlocatie is al succesvol. NS geeft aan dat de parkeercapaciteit bij stations thans rond de 34 000 is. Als bovengenoemde schatting juist is (60 000 auto's dagelijks geparkeerd bij stations) dan is er nog voldoende groeipotentieel. Tot slot is er de voortdurende dreiging van een vorm van rekening-

rijden die op termijn mogelijk (op snelwegen) geïntroduceerd zal worden. Een forse verhoging van de kosten van de unimodale autoverplaatsing zal nieuwe kansen scheppen voor P+R, en dan vooral voor P+R met een herkomstfunctie.

Tegenover deze kansen staat dat het lastig blijft om P+R te ontwikkelen. Over het algemeen kosten zij meer dan zij opleveren. De onrendabele top van de voorzieningen moet gedekt worden met belastinggeld. Vooral P+R in de vorm van parkeergarages zijn duur. Deze vormen van gebouwd parkeren zijn fors duurder dan parkeervoorzieningen op het maaiveld. P+R locaties zijn vooral succesvol als de parkeerders er gratis of heel goedkoop gebruik van kunnen maken. Daarnaast leggen P+R relatief veel beslag op de ruimte rondom stations. Dit terwijl juist deze ruimte vanwege de goede OV-bereikbaarheid relatief duur is. Kortom, de rol van de auto in de multimodale verplaatsing is nog lang niet uitgespeeld. De kansen en bedreigingen zijn sterk veranderd ten opzicht van tien jaar geleden. De aandacht voor het onderwerp verandert wel continue. Recentelijk is de aandacht weer toegenomen: er wordt aan gedacht om regionale overheden meer te betrekken bij het parkeerbeleid. Stadsregio's mengen zich steeds nadrukkelijker in de discussie en ook OV-autoriteiten (zoals het onlangs opgerichte OV-bureau Randstad) willen P+R onderdeel laten uitmaken van een integrale visie op bereikbaarheid en kwaliteit. Wellicht biedt dit nieuwe mogelijkheden om vanuit een regionaal perspectief de kansen van P+R nog beter te benutten. Belangrijke achtergrond voor het inzetten van P+R blijft dat de afweging in de stad een heel andere is dan die in het landelijke gebied. Met een regionaal afwegingskader kunnen herkomst en bestemmingsgemeenten beter samenwerken aan integrale oplossingen gericht op mobiliteitspatronen en niet op gemeentegrenzen.

Casper Stelling (c.stelling@muconsult.nl) is adviseur ruimte en mobiliteit bij MuConsult. Hij is betrokken bij projecten op het gebied van openbaar vervoer en parkeren, en projecten waarbij interactie tussen ruimte en mobiliteit een rol spelen.

Literatuurselectie

- Dijst, M., P. Rietveld en L. Steg (2002) Behoeften, mogelijkheden en gedragskeuzen met betrekking tot het verplaatsingsgedrag: een multidisciplinair perspectief. In: van Wee, B. en J.A. Annema (Eds) Verkeer en vervoer in hoofdlijnen. Bussum: Coutinho.
- Givoni, M. en P. Rietveld (2007) The access journey to the railway station and its role passengers' satisfaction with rail travel. Transport Policy 14, nr. 5, pp. 357-365.
- KiM (2010) Mobiliteitsbalans 2010.
- MuConsult (1997) Parkeerkwaliteit langs de meetlat. In Verkeerskunde 7-1997.
- MuConsult (2000) Evaluatie Transferia. Eindrapport. Rapport AV024.012.
- OPC (2009) De Ketenmonitor. De kwaliteit van de OV-keten beoordeeld door en voor reizigers.
- Planbureau voor de Leefomgeving (2008) Parkeerproblemen in woongebieden. Oplossingen voor de toekomst.
- TNS NIPO (2009) Nederland onderweg. Het mobiliteitsgedrag van Nederlanders in kaart met het TNS NIPO Mobiliteitspanel.