

De toekomst van parkeren



P1 DOSSIER VIJF. APRIL 2008

ACHTERGRONDINFORMATIE OVER PARKEREN WORDT UITGEGEVEN DOOR P1.





Parking



De toekomst van parkeren

**ALS PARKEERDRUK HOOG OPLOOPT,
KOMEN OOK DURE OPLOSSINGEN IN BEELD**

IN DE MOBILITEIT IS STILSTAAN AL TIENTALLEN JAREN EEN BELANGRIJK THEMA. WAAR WE WILLEN RIJDEN, STAAN WE STIL. EN WAAR WE WILLEN STILSTAAN, RIJDEN WE ROND OM EEN PLEKJE TE VINDEN. PARKEERKNELPUNTEN VERSPREIDEN ZICH ALS EEN OLIEVLEK OVER STEDEN, WOONWIJKEN EN KANTOORLOCATIES. IN DIT DOSSIER KIJKEN DESKUNDIGEN UIT DE WERELD VAN VERKEER, VERVOER EN PARKEREN NAAR DE TOEKOMST.

Koffiedik of een heldere blik?

‘De toekomst is een paradijs waaruit nog nooit iemand is teruggekeerd’, schreef een franse dichter in 1952. Een fraaie spreuk en tegelijkertijd een geruststellende gedachte voor iedereen die zich uitspreekt over de wereld van overmorgen. Omdat bovendien geen levende ziel zich in 2028 herinnert wat wij in 2008 hebben voorspeld, kunnen wij over de toekomst in feite beweren wat we willen. Desondanks nemen wij het thema van dit dossier - de toekomst van parkeren in Nederland - 100% serieus. We zijn er bij P1 eens goed voor gaan zitten. Ook hebben we diverse spelers uit de wereld van verkeer en vervoer gevraagd naar hun kijk op de zaak. Daarbij zijn wezenlijke vragen op tafel gekomen.

Kunnen we straks nog parkeren in de binnenstad of mag de auto niet verder dan het transferium aan de ringweg? Wethouder Jeannette Baljeu vertelt over de inspanningen van Rotterdam om de overstap aan de stadsrand te stimuleren. En hoe zit het in woonwijken; staat de auto in 2048 nog thuis voor de deur? Stedenbouwkundige Guido van Loenen en verkeerskundige Hans van Riet van Adviesbureau RBOI wijzen op de mogelijkheden van innovatieve systemen en meervoudig ruimtegebruik. Financiële aspecten komen ruimschoots aan bod bij de vraag ‘Wordt stilstaan onbetaalbaar?’. We bespreken deze met verkeerseconoom Erik Verhoef van de Vrije Universiteit in Amsterdam, Karel Martens, planoloog aan de Radboud Universiteit in Nijmegen, Robert Ploeg van Platform Detailhandel Nederland en Henry Meijdam, voorzitter van de VROM-raad.

Omdat je parkeren niet los kunt zien van bredere ontwikkelingen, gaan we in dit dossier in gesprek over ketenmobiliteit, waarbij parkeren een verbindend element kan zijn. We doen dat met hoofddirecteur Guido van Woerkom van de ANWB, vice-voorzitter Rob Metz van de commissie Milieu en Mobiliteit van de VNG, secretaris Arjan Vaandrager van Mobis en ondergetekende.

Met twee historici kijken we naar de geschiedenis van de toekomst. Bert Toussaint van Rijkswaterstaat en Peter-Eloy Staal van de ANWB vertellen hoe beleidsmakers en deskundigen in het verleden tegen de toekomst van de mobiliteit aankeken en wat er van hun verwachtingen terecht is gekomen. Als u deze uitgave zorgvuldig bewaart, kunt u in 2028 zelf nagaan wat er van de voorspellingen in dit dossier werkelijkheid is geworden en wat niet.

Friso Hylkema
Directeur P1

Inhoudsopgave

Geschiedenis van de toekomst

pagina 6

Voor we naar de toekomst van het parkeren kijken, duiken we met twee historici in het verleden van de toekomst. Welke ontwikkelingen voorzagen de deskundigen van vroeger?
En zijn hun verwachtingen uitgekomen?

Parkeren als schakel in de ketenmobiliteit

pagina 12

In de ketenmobiliteit gebeurt meer dan de leek misschien vermoedt. Vier ingewijden bespreken de voortgang en de plaats van parkeren als schakel in de keten.

Straatparkeren: meer oog voor omgeving en gemak

pagina 20

Met een stedenbouwkundige en een verkeerskundige kijken we naar de toekomst van het straatparkeren en naar oplossingen voor de stijgende parkeerdruk in woonwijken.

Wordt stilstaan onbetaalbaar?

pagina 24

Vier deskundigen belichten ieder vanuit hun eigen invalshoek de toenemende parkeerdruk, de mogelijke oplossingen en de betaalbaarheid daarvan.

Burger dringt aan op meer en innovatieve parkeeroplossingen

pagina 28

Heeft u problemen met parkeren bij u thuis of als u gaat winkelen? En hoe ziet de situatie er volgens u over 20 jaar uit? In opdracht van P1 peilde Maurice de Hond de opinie van de consument.

Facts & figures

pagina 31

Interessante gegevens rond het thema mobiliteit en parkeren, inclusief een blik vooruit.

Rotterdam zet fors in op uitbreiding P+R-locaties

pagina 32

In 2020 moeten rond Rotterdam 17.000 extra P+R-parkeerplaatsen beschikbaar zijn; wethouder Jeannette Baljeu schetst de achtergronden van P+R-beleid in de Maasstad.

Stellingen

pagina 36

Tijdens de interviews voor dit dossier hebben we onze gesprekspartners enkele voorspellende stellingen voorgelegd; op deze pagina's hun reacties.

Thuis in de auto

pagina 38

Een column over de bijzondere relatie tussen mens en voertuig door Jacob van der Wulp.

Geschiedenis van de toekomst

6

Visies, plannen en nota's waarmee de overheid vooruitblijkt op toekomstige ontwikkelingen zijn tegenwoordig voorzien van minimaal drie scenario's. Ze gaan uit van verschillende groeiperspectieven of andere variabelen. Hoe deden futurologen uit het verleden dat? Hebben zij in de jaren zestig of zeventig serieus rekening gehouden met een realiteit zoals wij die nu kennen: files tot aan de horizon en een parkeerdruk waaronder binnensteden en woonwijken bijna bezwijken?

400 jaar parkeerproblemen

Op het punt van parkeerdruk kijkt ANWB-historicus Peter-Eloy Staal graag wat verder terug dan de jaren zestig. 'We denken wel eens dat het iets van deze tijd is, maar in 1608 bepaalde Amsterdam vanwege de parkeerdruk al dat karren en koetsen de stad niet meer in mochten, behalve op het Haarlemmerplein, het Leidscheplein, het Muiderplein en het Weesperplein. De pleinen werden er speciaal op ingericht. Toen de auto eind 19^e eeuw verscheen, verwachtte men dat de ellende met karren en koetsen eindelijk was opgelost.' Maar het vinden van een parkeerplek is altijd een probleem gebleven, volgens Staal. 'Logisch als je weet dat buiten de spits negentig procent van de auto's in de binnenstad stilstaat. Met zulke aantallen blijft parkeren in de binnenstad voor beleidsmakers en automobilisten een uitdaging.'

Van volgend naar sturend parkeerbeleid

Tot eind jaren zeventig kende Nederland een volgend parkeerbeleid. Er werd simpelweg zo veel mogelijk voorzien in de behoefte aan parkeergelegenheid. Beïnvloeding van de vraag kwam pas aan de orde,

toen het groeiende autoverkeer de bereikbaarheid van binnensteden begon te bedreigen. De overheid begon te sturen en kwam met parkeernormen en -tarieven en -beleid. Het begrip sturend parkeerbeleid dateert uit de tijd van het Structuurschema Verkeer en Vervoer (1976). In het parkeerbeleid kreeg de woonwijk aanvankelijk nauwelijks aandacht. Achteraf gezien opmerkelijk omdat het parkeren in wijken veel invloed heeft op de vervoerskeuze van de bewoners en op de leefbaarheid. Begin jaren negentig kreeg het beleid een impuls door de fiscalisering van de parkeerboete. Gemeenten kregen financieel belang bij de handhaving. Het aantal gereguleerde parkeerplaatsen nam toe en om de parkeerdruk te verminderen, gingen de tarieven omhoog.

Ruim 50 jaar files

De file kennen we sinds medio jaren vijftig, maar toen lag niemand daar nog wakker van. Ook in de jaren zestig kon je op een verjaardag nog met gepaste trots melden, dat je in een file had gestaan. Dan had je iets bijzonders meegemaakt. Weinigen voorzagen welke proporties het fenomeen binnen



Peter-Eloy Staal



Bert Toussaint

enkele decennia zou aannemen. Hoe zagen de deskundigen van toen de toekomst van de mobiliteit en wat is er van hun verwachtingen terecht gekomen?

Automobiliteit van nul naar een half miljoen

Toen in 1896 de eerste auto in Nederland verscheen, gaf dat niet direct aanleiding tot inspirerende vergezichten van de overheid. Staal: 'Voor de pioniers van de automobiliteit was het stofhappen op de wegen uit de tijd van Napoleon. Pas toen auto's zo talrijk en zwaar werden dat wegen vaak beschadigd raakten, besefte overheid door Nederland een modern wegnnet moest krijgen. In 1927 telde Nederland ongeveer 60.000 auto's. In dat jaar verscheen het eerste Nederlandse Rijkswegenplan. Het mikte op een netwerk van 2.800 kilometer, dat in 30 jaar tijd voor zo'n 300 miljoen gulden zou kunnen worden aangelegd. Nu, 81 jaar later, rijden er meer dan tienmaal zo veel personenauto's rond maar staat de teller voor autosnelwegen op 2.350 kilometer. Het plan bleef tot ver na de oorlog de basis voor de ontwikkeling van het wegnnet, ondanks de spectaculaire groei van de mobiliteit: van 30.000 auto's in 1945 naar een half miljoen in 1960. De auto werd het symbool van democratie en verworven welvaart.'

De tijd van de grote ambities

Een van de hoogtepunten van optimistische plannenmakerij is de rijkswegenplanning (RWP) Structuurschema Hoofdwegenet 1966, onderdeel

van 2^e Nota Ruimtelijke Ordening. De planning voorzag in een dicht netwerk van autosnelwegen volgens Amerikaans voorbeeld. De RWP draaide om een doelmatige afwikkeling van het verkeer en trok zich niets aan van de omgeving. Wegen waren als een dambord over de kaart van Nederland gelegd. Het wegenplan is daardoor in vakkringen bekend geworden als het dambord van Beukers, destijds hoofdingenieur bij de Directie Algemene Dienst van Rijkswaterstaat. Tussen Den Haag en Rotterdam waren drie parallelle snelwegen voorzien: de rijkswegen 13, 14 en 19 (de huidige A4), voor Amsterdam en Rotterdam dubbele ringwegen. Dwars door het Groene Hart liep de A3, die het groene gebied voor Randstedelingen ontsloot.

Ongebreideld optimisme

Bert Toussaint, bedrijfshistoricus bij Rijkswaterstaat, noemt het RWP 1966 het meest ambitieuze hoofdwegenplan ooit. 'Het voorzag in een enorme capaciteitsuitbreiding naar meer dan 3.000 kilometer.' Het laatste mobiliteitsplan dat werd opgesteld vanuit een dergelijk ongebreideld optimisme was de Toekomst-Projektie 2000 uit 1970. Het keek dus 30 jaar vooruit. Bert Toussaint: 'Er is jaren aan geschreven en er zijn talloze reacties in verwerkt, ook vanuit de samenleving. De visie is geënt op een rotsvast vertrouwen in een bestendige groei van de economie en de welvaart. Nederland kende al wel milieuwetgeving maar milieupessimisme kwam nog nauwelijks voor.'

En met een crisis of gedragsverandering hielden de plannenmakers al helemaal geen rekening. Ze benaderden de toekomst 100 procent technocratisch, wat niet wil zeggen dat ze de plank voortdurend missloegen. In 1970 telde Nederland 2,5 miljoen personenauto's. De Toekomst-Projektie 2000 voorspelde 7 miljoen auto's in 2000. Dat was een schot in de roos.' Hoewel sommige verkeersdeskundigen vóór 1970 al waarschuwden voor de gevolgen, hadden de schrijvers van de toekomstvisie volgens Toussaint geen gedachten over de manier waarop je de stormachtige ontwikkeling moest faciliteren, beheersen of misschien zelfs afremmen. 'Daar begonnen beleidsmakers pas in de loop van de jaren zeventig over na te denken. Ze beseften wel dat er meer files zouden komen, maar de impact hebben ze onderschat, mede doordat destijds nog geen structurele files bestonden. Er was wel eens ergens oponthoud maar de 'dagelijkse files' die nu het vermijden niet eens meer waard zijn, kenden de schrijvers van de Toekomst-Projektie 2000 niet', zegt Toussaint. De deskundigen van toen hebben evenmin voorzien, dat mensen hun auto's geleidelijk steeds intensiever zijn gaan gebruiken, voor steeds meer doelen. Mede daardoor is de totale vervoersprestatie van de auto in de afgelopen 20 jaar nog sterk gegroeid: van 107 miljard reizigerskilometers in 1985 naar 149 miljard in 2005, het meest recente CBS-cijfer.

Kerend tij

Dat alternatieve scenario's en de keerzijde van de groei ook aandacht verdienden, heeft Nederland al kort na het verschijnen van de visie in 1970 ervaren. Drie jaar later luidde de oliecrisis een nieuwe tijd in. Die leidde tot een periode van bezuinigingen en de opkomst van de milieubeweging. Toussaint: 'In een paar jaar werden de plannen met het wegennet drastisch teruggeschroefd. Ook de plannen om snelwegen diep in de steden te laten doordringen, sneuvelden. Bijvoorbeeld het infrastructuurplan van de gemeente Amsterdam. Deze plannen waren geënt op de visie van de Finse architect Jokinen. Alleen in Utrecht kwam het tijdig tot uitvoering: Hoog Catharijne met een stukje snelweg eronder.' In 1969 werden de eerste kantoren en de eerste parkeergarage in gebruik genomen. Nog geen maand na de opening van het complete winkelcomplex in 1973 kondigden olieproducerende landen hun olie-embargo af. Een keerpunt, ook in het denken over mobiliteit en milieu.

Grenzen aan de groei

De andere kijk op mobiliteit en zijn neveneffecten is mede geïnspireerd door het rapport 'Grenzen aan de groei' van de Club van Rome uit 1972. Het confronteerde de wereld met de eindigheid van voorraad fossiele brandstoffen en met de milieuschade

door het verkeer. De sombere toekomstvisie droeg ertoe bij dat mobiliteit ineens werd gezien als een probleem. De auto werd voor velen een symbool van verspilling en verontreiniging. Het verkeer moest aan banden worden gelegd. De tweede oliecrisis van 1979 dwong automobilisten nog meer te letten op hun brandstofverbruik.

Terughoudender met aanleg wegen

Door het veranderde klimaat rond mobiliteit werd de overheid in zijn toekomstplannen steeds terughoudender met de aanleg van wegen. Ten opzichte het RWP 1966 vond een geleidelijke uitdunning van het netwerk plaats. Bij het 2^e structuurschema verkeer en vervoer van eind jaren tachtig kwam bovendien de discussie op gang over beheersing van de groei en over de inpassing van wegen in het landschap. In het Mobiliteitsscenario van minister Smit-Kroes uit 1987 kreeg het begrip 'prijsmechanisch rijden' zijn primeur, een jaar later in Den Haag werd voor het eerst 'rekeningrijden' genoemd.

Mobiliteit mag (weer)

De meest recente kentering in het denken over de toekomst van de mobiliteit dateert van medio jaren negentig. Het begon met een voorzichtig 'mobiliteit mag', dat rond de eeuwwisseling evolueerde in een enthousiast 'mobiliteit is fun'.

De groei werd nu geaccepteerd als een gegeven. Het idee dat je groei moest beheersen of zelfs afremmen, maakte plaats voor het idee dat je de groei in goede banen moest leiden en de negatieve neveneffecten moest bestrijden en beperken. Het accent ligt sindsdien op faciliteren: het aanbod bij de vraag brengen. Marktwerving dus. Kort gezegd: meer markt, minder overheid en overal voor betalen.

Oproep tot krachtig parkeerbeleid

Dat laatste aspect – overal voor betalen – duikt in de jaren negentig ook nadrukkelijk op in visies op toekomstgericht parkeerbeleid. In zijn advies uit 1999 roept de VROM-raad gemeenten op om de maatschappelijke kosten van ruimtegebruik voldoende in hun parkeertarieven door te berekenen. Het advies stelt ook dat gratis parkeren voor de eigen deur in stedelijke centra terecht een verdwijnend fenomeen is. Verder bepleit de raad ruimere toepassing van innovatieve concepten, bijvoorbeeld voor kleinschalig ondergronds parkeren, en uitbreiding van de parkeervoorzieningen aan stadsranden, inclusief shuttleverbindingen naar de centra. Uit het oogpunt van ruimte-kwaliteit adviseert de VROM-raad gemeenten de autoluwe woonwijk te bevorderen door 'maaveld-parkeren' in de wijken te beperken.

De toekomst van nu

Op basis van de toekomstvisies uit het verleden en de werkelijke ontwikkelingen kun je speculeren over de volgende fase. Sinds oktober 1973 bevatten toekomstvisies altijd meer dan één scenario.

De Nota Mobiliteit van april 2006 wil dat we in 2020 sneller, schoner, en veiliger van A naar B gaan en legt daarbij een sterk accent op betrouwbaarheid en voorspelbaarheid van reistijden.

De ANWB gaat in zijn mobiliteitvisie uit van een geleidelijk minder dominante rol van de overheid als aanbieder en een meer gedifferentieerd aanbod, bijvoorbeeld in de vorm van doorstroomroutes. Omdat gebruikers blijven denken van deur tot deur wordt het netwerk als geheel belangrijker dan de afzonderlijke verbindingen. De kwetsbaarheid van dit netwerk vraagt om een grotere rol voor dynamisch verkeersmanagement. Om dezelfde reden groeit volgens de ANWB de behoefte aan geïntegreerde reisinformatie en verdient ketenmobiliteit hernieuwde aandacht.

Naar bijna 500 km² parkeerruimte?

In de studie 'De ruimtelijke vraagstukken van de toekomst voor de beleidsagenda van nu' van het Ruimtelijk Planbureau (2007) groeit de personenmobiliteit tot 2040 volgens het meest vergaande scenario nog met 40% (reizigerskilometers) en het goederenvervoer met 120% (tonkilometers). Het aantal personenauto's gaat van 7 naar 12 miljoen. Om die kwijt te kunnen, heeft Nederland in 2040 behoefte aan 472 km² voor parkeerplaatsen (1,4% van de totale landoppervlakte), tegenover de 260 km² van nu. Wie dergelijke groeicijfers aantreft in een plan uit 1970, noemt het ongebreideld optimisme. Wie ze leest in een studie uit 2007 krijgt daar mogelijk wat somberder beelden bij. Maar wie straks vanuit 2048 terugblijkt op onze toekomst kan pas écht beoordelen hoe vol het glas anno 2008 was.



Parkeren als schakel in de ketenmobiliteit

12

In de eerste helft van de jaren negentig dook het begrip ketenmobiliteit steeds vaker op in discussies over de toekomst van verkeer en vervoer. Ketenmobiliteit zou hét middel zijn om bereikbaarheidsproblemen op te lossen; hét antwoord op de vraag hoe alternatieven voor de auto in de mobiliteit een grotere rol kunnen spelen. Lijkt de nieuwe manier van reizen zijn belofte waar te gaan maken? En welke rol speelt parkeren in het verhaal, nu en in de toekomst?

Deze en andere vragen staan centraal in een gesprek met vier heren. Ze hebben elk vanuit verschillende rollen met verkeer en vervoer te maken. Guido van Woerkom geeft zijn visie als hoofddirecteur van de ANWB, de grootste belangenbehartiger en dienstverlener van rijdend en reizend Nederland. Rob Metz benadert de ontwikkelingen met twee petten op; hij is vice-voorzitter van de commissie Milieu en Mobiliteit van de VNG en wethouder in de gemeente Apeldoorn. Arjan Vaandrager vertegenwoordigt het openbaar vervoer; hij is secretaris van Mobis, de branchevereniging van ondernemingen in het collectief personenvervoer over de weg en het spoor. Friso Hylkema is directeur van P1.

Vervoer van deur tot deur

Over de suggestie dat sinds de jaren negentig weinig is gebeurd om ketenmobiliteit van de grond te krijgen, zijn de heren het direct eens. Dat beeld klopt niet. Er zijn wel degelijk stappen gezet en die hebben ook iets teweeggebracht.

‘De zichtbaarheid van ketenmobiliteit is misschien

gering’, meent Arjan Vaandrager, ‘maar het publiek ziet vooral dat het verkeer vastloopt; problemen komen helaas makkelijker in beeld dan successen.’ Rob Metz signaleert dat je het woord ketenmobiliteit minder hoort: ‘We praten nu meestal over vervoer van deur tot deur, ook in de nota Mobiliteit. Maar we bedoelen hetzelfde.’

De heren wijzen ook op de afspraken in het kader van Randstad Urgent van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Een van de projecten van dit programma voorziet onder meer in een kwaliteitsimpuls voor overstappunten door kortere loopafstanden, betere reizigersinformatie en hogere veiligheid. Ook het actieplan ‘Groeit op het Spoor’ heeft oog voor de keten, met name het voor- en natransport van NS-reizigers.

Het hoe en waarom

De auto dankt zijn enorme populariteit voor een belangrijk deel aan de combinatie van snelheid en comfort en aan het feit dat hij vervoer van deur tot

deur biedt. Ketenmobiliteit kan reizigers een alternatief bieden, mits de schakels in de keten die voordelen van de auto kunnen benaderen. Ketenmobiliteit is eigenlijk geen alternatief voor de auto. Het is een alternatief voor de hele reis per auto. Bij ketenmobiliteit benutten reizigers de sterke kanten van andere modaliteiten om knelpunten op de weg te omzeilen. Sterke ketens vragen om sterke schakels. Maar de kracht van de ketens hangt ook af de manier waarop de schakels aaneen zijn gesmeed. Hoe snel en gemakkelijk is de overstap?

Met die cruciale vraag komt de plaats het parkeren in de ketenmobiliteit nadrukkelijk in beeld.

Goede voorbeelden

Rob Metz hoeft niet lang na te denken over een voorbeeld van geslaagd initiatief. 'Het transferium bij station Barneveld-Noord met 250 gratis parkeerplaatsen. Een bord langs de A1 wijst de weg en geeft actuele reisinformatie. Automobilisten zien hoe lang de trein erover doet naar Amersfoort. Zo help je mensen goede afwegingen te maken. Dankzij het project 'Valleilijn' rijdt nu elk kwartier een moderne trein naar Amersfoort; de NS meldt op het traject 20% groei door de frequentieverhoging. Dan zie je dat het werkt.' Barneveld-Noord kan volgens Metz uitgroeien tot een belangrijk OV-knooppunt.

'Als meer automobilisten de locatie herkennen als

een ideaal overstappunt richting Randstad is een uitbreiding naar 700 parkeerplaatsen mogelijk. Vooral aantrekkelijk als je weet dat je een paar kilometer verderop bij Hoevelaken vast komt te staan.' Arjan Vaandrager merkt op dat we in het recente verleden in abstracties bleven hangen.

'Nu zie je dat regionale netwerkanalyses stap voor stap leiden tot doelgericht mobiliteitsmanagement, dat partijen elkaar nu beter weten te vinden en samenwerking zoeken.'

Snelle overstap en actuele reizigersinformatie

Zodra trein, tram of bus voldoende aantrekkelijk zijn, is een snelle overstap belangrijk. Van Woerkom: 'Wij hebben nooit geloofd in enorme transferia met veel toeters en bellen. De ANWB heeft altijd vastgehouden aan de P+R-formule. Die voorzieningen zijn nog steeds succesvol, mits ze veilig zijn. In het verleden durfde Amsterdam P+R nauwelijks te promoten; bang om de veiligheid niet te kunnen waarborgen. Nu schakelt de hoofdstad professionele beheerders en bewakers in. Dat lijkt goed te werken.'

De secretaris van Mobis benadrukt het belang van goede informatie bij de overstappunten: 'Je moet mensen de weg wijzen en meteen laten zien dat de overstap tijdswinst oplevert.'

P1-directeur Hylkema: 'Met goede reizigersinformatie

is inderdaad nog heel veel mogelijk. Wij hebben bijvoorbeeld parkeerreserveerlijn.nl maar zo'n initiatief kan pas echt een succes worden als andere parkeerbedrijven willen aanhaken. Daar is de nood nu blijkbaar nog niet hoog genoeg voor. Hetzelfde geldt voor de integratie van parkeerverwijssystemen en routenavigatie. Ideaal. Je wijst mensen de weg, je adviseert zondig een overstap, je vertelt waar ze de auto kwijt kunnen en reserveert meteen een parkeerplek. Technisch kan het allemaal al.'

Rol fiets en OV groeien

Verkeer en Waterstaat signaleert de laatste jaren een duidelijke groei in het gebruik van de fiets. Niet alleen de eigen fiets; er is ook een relatief grote stijging in het gebruik van de OV-fiets. Veel gemeenten en provincies hebben hierin geïnvesteerd. NS beschouwt het als een service aan de klant, wiens reis immers zelden of nooit bij een station begint of eindigt. Het ministerie ziet ook mooie kansen voor het regionaal openbaar vervoer, vooral in grootstedelijke gebieden. Om de kansen te benutten, moet nog wel worden gewerkt aan een betere 'verknoping' van fiets, auto en trein met bus, tram en metro.

P+R verhuist naar de steden

Van Woerkom meldt twee opmerkelijke verschuivingen

bij overstappunten. 'De ANWB heeft in de jaren zeventig samen met de NS het initiatief genomen voor Parkeer+Reis; station Schagen had de primeur. We wilden reizigers stimuleren om voor het woon-werkverkeer naar de grote steden te kiezen voor de trein. Nu zie je dat P+R op een heel andere plek een revival beleeft. Aan de randen van Rotterdam en Amsterdam verschijnen steeds meer parkeerplaatsen met goede metro- of tramverbindingen. P+R verhuist dus van de omgeving van het vertrekpunt naar de omgeving van de bestemming.' De ANWB-voorman juicht die ontwikkeling toe, ook omdat de belanghebbende steden nu voor de kosten opdraaien. 'Die steden willen graag bereikbaar zijn maar niet verstikken in het autoverkeer. Dat mensen de auto verruilen voor openbaar vervoer is veel meer hun belang dan het belang van een gemeente als Schagen.' Ook de verschuiving van enkele grote naar veel kleine parkeer- en overstappunten vindt Van Woerkom positief.

Parkeren verschuift door regulering

Friso Hylkema noemt twee andere verschuivingen in het parkeren: 'Ze hangen direct samen met reguleringsmaatregelen. Komt ergens gereguleerd parkeren, dan krijg je ontwijkgedrag en verspreidt het knelpunt zich als een olievlek over de omgeving. Begin jaren negentig kon ik mijn auto altijd kwijt bij ons kantoor

Arjan Vaandrager



Guido van Woerkom



aan de Koninginnegracht. Naarmate het centrum van Den Haag meer gereguleerd parkeren kreeg, werd het steeds moeilijker. Dan zetten mensen hun auto bij ons voor de deur en kwam er een vouwfiets uit de kofferbak; óók ketenmobiliteit.' Hylkema heeft elders in het land vaak dezelfde beweging gezien: 'Naarmate gereguleerd parkeren zich bijvoorbeeld over Amsterdam verbreidde, weken steeds meer mensen uit naar omliggende wijken en gemeenten, zoals Diemen, om van daaruit met de tram of de metro de stad in gaan. De winkeliers ter plaatse dringen dan vaak aan op een blauwe zone, zodat er nog een plekje overblijft voor hun klanten. In Diemen Centrum verzorgen wij nu de handhaving in de blauwe zone.'

Randstedelijk OV in de lift

Arjan Vaandrager ziet de belangstelling voor de overstap ook in de regio Utrecht groeien. 'Het gebruik van P+R Westraven verdubbelde in 2007 bijvoorbeeld; volle trams, vooral tijdens de ochtend- en avondspits en op koopzondagen. De Regio Utrecht bereidt zich voor op een groeiende vraag naar tramvervoer in de nabije toekomst. Vanaf de zomer van 2008 gaan extra sneltrams de verbinding tussen stad en regio versterken.' De secretaris van Mobis voegt toe dat de efficiency in het openbaar vervoer de laatste jaren fors is

toegenomen. 'Decentralisatie, marktwerking en aanbestedingen hebben geleid tot een forse groei in het aanbod, vooral in en rond de Randstad. Daar is het gebruik ook fors gegroeid. Nu het Rijk minder budget beschikbaar stelt, zie je de groei helaas weer afvlakken.'

Hogere frequentie bij OV werkt

Middelgrote steden gaan in de ontwikkeling mee, weet wethouder Metz. 'In Apeldoorn staat ketenmobiliteit hoog op de agenda. We proberen mensen op allerlei manieren te verleiden om vaker de fiets of het openbaar vervoer te gebruiken. We hebben de dienstregeling verdubbeld naar een 15-minutenregeling. In de Randstad zie je nu een beweging naar openbaar vervoer zonder dienstregeling. Een enorme vooruitgang. Maar buiten de grote steden blijft de frequentie een zwak punt. Apeldoorn werkt ook aan twee transferia aan de stadsrand. Het eerste is meegenomen in de investering voor het nieuwe Omnisportcentrum; bezoekers van toekomstige topsportevenementen gaan per shuttlebus van het transferium naar het centrum.' Friso Hylkema stelt dat lang nog niet iedere plannenmaker voldoende aandacht heeft voor de stilstaande auto als element in de ketenmobiliteit: 'En ook niet bij stedelijke herontwikkeling en de inrichting van nieuwe wijken. Jammer, want als je

parkeren later in de plannen moet inpassen, ben je veel duurder uit.'

Wat mag de keten kosten?

Wie knelpunten voor het wegverkeer wil oplossen, kan proberen de reiziger te verleiden tot een keuze voor andere opties. Een snel alternatief voor de file is op zichzelf al aantrekkelijk. Maar mag de keten duurder zijn dan de hele reis per auto? Arjan Vaandrager vindt dat verdedigbaar, mist er duidelijke tijdwinst tegenover staat. Guido van Woerkom nuanceert die stelling: 'Als je uitgaat van de werkelijke kosten van een auto per kilometer dan is een overstap eigenlijk altijd voordeliger. Alleen rekenen mensen niet zo. Uit eigen onderzoek weten we dat de helft van het publiek betalen voor P+R belachelijk vindt. Ze vinden een beloning meer op z'n plaats. Dat gebeurt hier en daar ook wel. Zutphen beloont overstappers met een gratis bewaakte fietsenstalling bij het station. Als je de overstap een impuls wilt geven, is dat natuurlijk prima. 'Maar', benadrukt Van Woerkom, 'geld is voor reizigers zelden het grootste punt. Gemak, comfort en veiligheid vinden de meeste mensen belangrijker. Daarom kiezen ze in principe toch het liefst voor de hele reis per auto.' Rob Metz vindt het belangrijk dat het beeld van het openbaar vervoer verbetert: 'Mensen die nooit in een trein of bus zitten, hebben vaak een totaal vertekend beeld

van kwaliteit en comfort. Dat vraagt om extra marketinginspanningen.'

17

Doorkijkje naar 2028 en 2048

Rob Metz verwacht dat de multimodaliteit in de toekomst veel groter zal zijn en dat nieuwe technologieën het reizen in ketens makkelijker zullen maken. 'Vooral in het voor- en natransport zie ik nog interessante dingen gebeuren. De rol van de elektrische fiets of nieuwe varianten daarvan zou best eens flink kunnen groeien.' Guido van Woerkom wijst op de mogelijk effecten van demografische verschuivingen: 'Er zit een maximum aan de groei van mobiliteit. De verschuivingen kunnen zelfs leiden tot een lagere groei van autobezit en -gebruik; ook kunnen ze andere verplaatsingspatronen veroorzaken.' Van Woerkom verwacht dat files blijven voorkomen. Maar hij kan zich niet voorstellen dat we de huidige toestanden blijven accepteren. 'Ik denk dat spreiding het toverwoord kan zijn; spreiding in tijd en in ruimte. Met z'n allen min of meer gelijktijdig werken op één plek gaat verdwijnen. Ik denk dat telewerken vanuit huis of vanuit decentrale bedrijfssatellieten een vlucht gaat nemen.' Arjan Vaandrager onderschrijft dit beeld en verwacht dat spitspieken geleidelijk zullen afvlakken. Maar hij ziet nog een andere beweging: 'Collectief vervoer groeit verder. Maar het individualisme blijft. Daardoor verwacht ik veel van oplossingen

à la Greenwheels; autodelen ligt immers op het grensvlak van individueel en collectief.'

Waar laten we de auto over 20 of 40 jaar?

De toekomst van parkeren in Nederland op de langere termijn stemt Rob Metz niet vrolijk. 'Inwoners van Tokio mogen pas een auto kopen als ze een parkeerplek hebben. Dat zie ik in Nederland niet gebeuren. Maar de auto blijft en het wagenpark groeit verder. Als we in onze woonwijken de parkeer-ruimte in overeenstemming willen brengen met het feitelijke autobezit per woning, dan zal dat helaas al snel ten koste gaan van het groen of de speelruimte.' Friso Hylkema bevestigt dat de problematiek in de woon- en kantoorwijken nijpender is dan in stadscentra. 'Daar is meestal nog wel een plek te vinden. En kijk bijvoorbeeld eens hier achter ons kantoor', wijst hij. 'Nu staat het vol, maar zaterdag is het leeg, terwijl je van hier in vijf minuten naar hartje centrum loopt. Als je al dit soort plekken in en rond de binnensteden beter benut, creëer je een fijnmazig netwerk van kleinere parkeervoorzieningen. De P1-directeur verwacht verder nog veel van meervoudig ruimtegebruik en van mechanisch parkeren: 'Als je met een eenvoudige lift twee auto's op de plek van één kunt zetten, is dat 100% winst. En met grootschaliger toepassingen van mechanisch parkeren kunnen we in woon- en kantoorwijken nog 30 tot 40% meer auto's kwijt.'

Friso Hylkema



Rob Metz



Straatparkeren: meer oog voor omgeving en voor gemak

20

Bereikbaarheid is essentieel voor de klant en het goed functioneren van winkels en winkelgebieden. Het is een absoluut noodzakelijke voorwaarde voor het creëren van een vitale omgeving én voor economische ontwikkeling. Dat stelt Johan Boeijsenga, voorzitter van de Stuurgroep Bereikbaarheid van het Platform Detailhandel Nederland. 'We hebben een zorg en een plicht naar onze klanten om bereikbare, betaalbare en veilige parkeervoorzieningen te realiseren.'

RBOI is een adviesbureau voor integrale ruimtelijke planning met vestigingen in Rotterdam en Middelburg. Het levert onderzoek, advies en ontwerp voor de fysieke leefomgeving met onder meer stedenbouw, verkeer en vervoer als belangrijkste werkvelden. Het bureau deed onderzoek naar parkeren in VINEX-locaties. Gevraagd naar hun visie op de toekomst van het straatparkeren in woonwijken, bouwen Van Loenen en Van Riet hierop voort. Het onderzoeksrapport staat in pdf op www.rboi.nl.

Parkeren soms lage prioriteit

De mate waarin parkeren in Nederland serieus wordt genomen verschilt. Van Riet: 'Voor centrumgebieden is de aandacht er wel. Geen parkeerruimte betekent immers ook geen klanten. Maar bij andere projecten staan de kosten centraal. Een parkeerplek op straat kost al gauw 3.000 euro. Ga je een voorziening bouwen, dan moet je denken aan 20.000 tot 40.000 euro. Plannenmakers kijken uiteraard altijd kritisch naar deze kosten. Maar je moet wel oppassen dat er niet te veel bekibbeld wordt op parkeren.

Er is namelijk een rechtstreekse relatie tussen de

parkeerdruk en de kwaliteit van de openbare ruimte.'

Collega Van Loenen merkt op dat plannenmakers zich dat soms te weinig realiseren. 'Dan zeggen ze:

'O ja, kijken jullie ook nog even naar parkeren?'

Of ze vinden het al meer dan voldoende als we simpelweg uitgaan van de ondergrens van de parkeernormen uit de ASVV. Er wordt nog te weinig stilgestaan bij het effect op de kwaliteit van omgeving'. ASVV staat voor 'aanbevelingen voor (stedelijke) verkeersvoorzieningen. Ze geven voor verschillende soorten wijken en woningen aan met hoeveel auto's per woning je rekening moet houden.

Parkeernormen

Voor verkeerskundig ontwerpers, adviseurs en beleidsmedewerkers zijn de parkeernormen uit de ASVV 2004 een waardevol instrument. ASVV staat voor de 'Aanbevelingen voor (stedelijke) verkeersvoorzieningen'; ze komen van CROW-kennisnet. De parkeernormen voor woonwijken geven aan met hoeveel auto's men per woning rekening moet houden. In vooroorlogse wijken ligt de norm de rond 0,7, in veel naoorlogse wijken rond de 1,0. Om voor een specifieke wijk tot een passende norm te komen, is soms gericht parkeeronderzoek nodig. Voor nieuwbouwwijken lopen de ASVV-normen uiteen van 1,4 parkeerplaats per goedkope woning tot 1,8 per dure woning. Voor ouderenwoningen is de norm 0,8 en voor aanleunwoning 0,6 parkeerplaats per woning. In alle normen is al rekening gehouden met bezoek. Hebben huizen één parkeerplaats op eigen terrein, dan wordt daar aan de openbare weg gewoonlijk 0,3 parkeerplaats aan toegevoegd voor bezoek. De normen voor kantoren komen ongeveer neer op één parkeerplaats per twee werknemers.



Guido van Loenen



Hans van Riet

Beïnvloeding autobezit een illusie

In het recente verleden is geprobeerd het autogebruik te ontmoedigen door uit te gaan van lage parkeernormen. Van Loenen en Van Riet geloven daar totaal niet in: 'Met uitzondering van de hoogstedelijke gebieden waar voorzieningen en het treinstation binnen handbereik zijn, werkt het niet om het auto-gebruik en autobezit te beïnvloeden door minder parkeerplaatsen aan te bieden. Bewoners zetten hun auto's dan overal neer, ook op plekken die daar niet voor zijn bedoeld. Die beïnvloedingsstrategie is een illusie gebleken. Niemand laat zich weerhouden een auto te kopen. En al helemaal niemand laat zich weerhouden om die auto in de eigen wijk een plek te geven, hoe groen de bewoners ook zijn.

Daar komt bij, dat veel mensen juist naar een VINEX-wijk verhuizen vanwege de ruimte, ook voor de auto. Wie vervolgens Leidsche Rijn bij Utrecht wil gaan bouwen met een parkeernorm van 1,25 is dus niet realistisch bezig.'

Parkeren mág

De omslag in het overheidsbeleid van beheersing naar 'mobiliteit mág', juichen ze toe. 'Want als mobiliteit mág, dan mag parkeren ook', zegt Van Loenen. Volgens Van Riet leidt dat voor woonwijken tot twee uitdagingen: 'Hoe creëer je voldoende parkeer ruimte en waar breng je de auto onder zonder de kwaliteit van de leefomgeving aan te tasten? Je hebt weinig aan een verhuizing van de auto van de straat

naar het voortuintje. Dat is meestal maar net groot genoeg voor één auto. Je levert in op groen en in het straatbeeld zie je nog steeds alleen blik.'

Geparkeerde auto buiten beeld

Er zijn veel mogelijkheden om auto's in woonwijken aan het zicht te onttrekken, bijvoorbeeld met allerlei varianten van drive-in, drive-through en parkeren op het achtererf. 'Parkeren op eigen erf is in veel wijken nu al een onmisbare aanvulling op het straatparkeren; dat zal in toekomst veel sterker gelden. Je kunt wel roepen 'het blik moet uit de straat' maar dan moet daar wel een visie achter zitten.', zegt Van Loenen.

Andere mogelijkheden om het straatbeeld op te waarderen, liggen in parkeren op blokniveau, individueel of collectief. Daarbij staan auto's van bewoners op of in voorzieningen binnen het huizenblok, soms eronder en soms zelfs op het dak. Wie de architectuurwandeling door de Amsterdams wijk Borneo-Sporenburg volgt, krijgt links en rechts verrassende oplossingen voorgeschoteld, zoals mechanisch parkeren in twee lagen binnen je eigen huis. Dankzij vormen van blokparkeren, aan de binnenzijde van het bouwblok afgesloten met een hek, zijn in de Helmondse wijk Brandevoort nauwelijks geparkeerde auto's te zien. Dat sluit mooi aan bij de historiserende architectuur van de wijk. En in de Rotterdamse wijk Nieuw-Terbregge staan de auto's onder een houten dek, zodat er een nieuw type openbare ruimte op

niveau ontstaat. Elders in het land zie je veel voorbeelden van tuinen op niveau. De parkeerplaatsen bevinden zich eronder.

Meervoudig ruimtegebruik

Oplossingen voor de hoge parkeerdruk in woonwijken moeten vooral worden gezocht in meervoudig ruimtegebruik. Van Loenen: 'De techniek voor allerlei slimme oplossingen is er al. Bijvoorbeeld de vrij simpele liften waardoor je in de garage of onder de carport twee auto's kwijt kunt op de plek van één.'

De financiën wegen ook uiteraard zwaar mee.

Van Riet: 'Neem zo'n fraaie carroussel op een leuk pleintje. Je rijdt je auto erin en die wordt automatisch onder het pleintje op een plek gezet. Prachtig, maar het kost veel geld. En uiteindelijk komt de rekening hoe dan ook op het bord van de gebruiker' Toch leert de ervaring dat ook dure oplossingen een kans maken. 'Als de druk maar hoog genoeg oploopt. Dat zie je nu in centrumgebieden met een hoge parkeerdruk en dure grond. Maar je komt er alleen uit als je parkeren kunt meenemen in de investering voor een groot project. In een gewone woonwijk van rond 1900 met beneden- en bovenwoningen en smalle straten krijg je het niet rond.'

Auto het liefst voor de deur

'Sommige mooie oplossingen slaan niet aan, omdat de bewoners hun auto toch het liefst voor de deur hebben.

Parkeren op eigen erf sluit daar beter op aan dan collectieve vormen van blokparkeren. Dat bevestigt hoe belangrijk het is naar de gebruikers te luisteren. Als oplossingen bijvoorbeeld niet aansluiten bij de hang naar gemak, dan werken ze gewoon niet.

Je bouwt een prachtige voorziening en dan zie je er enkele jaren later kinderen voetballen.

Blijkbaar vonden de bewoners het toch te veel moeite om het hek naar de parkeerhof te openen. Ze zijn geleidelijk weer gewend geraakt hun auto langs de straat te zetten. Plannenmakers moeten dus heel goed nadenken over het gebruiksgemak.'

Iedereen een auto, en dan?

De uitdaging om parkeren in woonwijken goed op te lossen, wordt groter naarmate het wagenpark groeit. En dat zal vrijwel zeker gebeuren, verwachten Van Loenen en Van Riet. 'We zijn het binnen enkele jaren volstrekt normaal gaan vinden dat iedereen een mobiele telefoon heeft. Zo zullen we het in 2048 volstrekt normaal vinden dat iedereen een auto heeft', zegt Van Loenen. Van Riet gaat verder: 'Ze worden misschien kleiner, maar in wijken met een eenzijdige bevolkingsopbouw en bijvoorbeeld veel thuiswonende jongeren zit je zo aan 3 of 4 parkeerplaatsen per woning.' Maar ook in de toekomst kun je voor geen enkele wijk één ideale parkeernorm vaststellen. 'Als thuiswonende jongeren vertrekken, wordt het automatisch een wijk van 'empty nesters' met een veel lagere behoefte aan parkeerruimte.

Goed om in de planvorming al na te denken, hoe je flexibel op zulke demografische ontwikkelingen kunt inspelen.' Dat daarbij bijzondere factoren een rol kunnen spelen, bewijst Amsterdam met IJburg. Van Riet: 'Die wijk is gebouwd met een ouderwets lage parkeernorm van 1,25. Men blijkt ermee uit de voeten te kunnen. Dat heeft te maken met goed openbaar vervoer. Maar Amsterdammers springen ook makkelijker op de fiets of de bakfiets; die zijn vaak niet anders gewend.'

Hoe het in 2048 is gesteld met het straatparkeren in de binnenstad, hangt volgens Van Loenen en Van Riet ook af van de ontwikkeling van ketenmobiliteit. Van Loenen: 'Kijk naar Londen; de stad inrijden is nu zo kostbaar, dat veel automobilisten in feite gedwongen worden over te stappen. Dan ziet het plaatje voor parkeren in de binnenstad er ineens heel anders uit.'

Wordt stilstaan onbetaalbaar?

24

De mobiliteit van Nederland staat onder druk. Snelwegen slibben dicht en binnensteden worden steeds moeilijker bereikbaar. Zelfs ruimte voor stilstaande auto's lijkt te ontbreken. Hoe lossen we het parkeerprobleem in de toekomst op? Vier deskundigen laten hun licht schijnen over nieuwe vormen van vervoer, ondergrondse ruimten en andere oplossingen.

Stilstaan is lang gratis geweest. We konden onze auto overal kwijt. Maar die tijd lijkt definitief voorbij. Zones voor betaald parkeren rukken op en wachttijden voor parkeervergunningen nemen toe. Parkeren wordt daarmee een onderdeel van een breder mobiliteitsprobleem. Verschillende deskundigen hebben hier hun ideeën en oplossingen voor aangedragen. Zo pleitte verkeerseconoom Erik Verhoef van de Vrije Universiteit in Amsterdam er vorig jaar voor om met financiële prikkels files te bestrijden. Karel Martens, planoloog aan de Radboud Universiteit in Nijmegen, baarde in 2000 opzien met zijn proefschrift over falend ruimtelijk ordeningsbeleid om automobiliteit te beïnvloeden. Robert Ploeg van Platform Detailhandel Nederland stelde geregeld veronderstelde parkeerproblemen rond winkelcentra aan de kaak. Het zijn onderwerpen die Henry Meijdam, als voorzitter van de VROM-raad, raken. De vier geven hun mening over parkeerschaarste voor nu en de toekomst.

Heren, in hoeverre is er sprake van een tekort aan parkeerplekken? Wordt parkeren een onbetaalbare luxe?

Meijdam: 'Die schaarste is er zeker. In de laatste dertig jaar verminderden in de binnenstad we op allerlei manieren het aantal parkeerplaatsen op straat. Nu de verdichting van steden verder toeneemt, zal de parkeerschaarste nijpender worden.'

Ploeg: 'In mijn ogen is er sprake van een fictieve schaarste. Als de overheid de parkeernorm per woning omhoog brengt en de richtlijnen om parkeergarages te bouwen versoepelt, is het tekort snel verholpen.'

Verhoef: 'Een vrije marktwerking voorkomt ook in mijn ogen een absoluut tekort aan parkeerplaatsen. Wanneer de schaarste toeneemt, stijgen de parkeertarieven. Als niemand die hoge tarieven zou willen

'Een vrije marktwerking voorkomt een tekort aan parkeerplaatsen'

betalen, neemt de schaarste af en dalen de prijzen. Maar van marktwerking is geen sprake, omdat gemeenten de parkeertarieven bepalen en de grondmarkt in het algemeen sterk gereguleerd is.'

Martens: 'Een oplossing is om parkeerplaatsen los te koppelen van woningen en kantoren. Heb je een huis in de binnenstad en wil je geen parkeervergunning,



Henry Meijdam



Karel Martens

dan moet die doorverkocht kunnen worden aan iemand die twee vergunningen wil hebben. Ook een gratis parkeerplaats bij je werk moet geen vanzelfsprekendheid zijn. Zie gratis parkeren als een secundaire arbeidsvoorwaarde waarbij medewerkers een keuze krijgen: of een gratis parkeerplaats of een contant bedrag op je bankrekening. Zo laat je de kosten van gratis parkeren zien en ga je veel zorgvuldiger met die parkeerplaatsen om.'

Is er misschien meer ruimtewinst onder de grond te halen? We graven bijvoorbeeld op grote schaal extra parkeergarages tot complete ondergrondse netwerken.

Verhoef: 'Of de ondergrond een uitweg biedt, ligt sterk aan de parkeertarieven. Ondergronds bouwen is duur, zeker in de drassige Hollandse bodem. Alleen als de parkeertarieven hoog genoeg liggen, wordt ondergronds parkeren maatschappelijk en commercieel interessant.'

Meijdam: 'Als het grondprijzenbeleid in Nederland verandert, dan heeft ondergronds parkeren inderdaad meer kans.'

Martens: 'Het voordeel van ondergronds bouwen is dat je ziet hoe duur parkeren is. Afgezien van de kosten zie ik een grootschalige ondergrondse oplossing planologisch niet zitten. Nijpender dan het tekort

aan parkeerplaatsen is de balans tussen vraag naar en aanbod van wegcapaciteit. Voor meer capaciteit is geen ruimte in bestaand stedelijk gebied en dus verergeren ondergrondse parkeerplaatsen alleen de congestie.'

Laat het parkeerprobleem niet gewoon zien dat er grenzen zijn aan de automobilititeit? Moeten we niet massaler overstappen op het openbaar vervoer?

Martens: 'Ja, we kunnen ons afvragen of we het accent op de auto moeten blijven leggen. Deze modaliteit kunnen we alleen verbeteren door een koppeling met het openbaar vervoer. P+R-locaties bieden hiervoor mogelijkheden, mits we ze heel zorgvuldig plannen. Er moet een push ontstaan om uit de auto te gaan en over te stappen op een dichtbij gelegen en frequent rijdend OV-systeem.'

Verhoef: 'P+R-locaties zijn ook in mijn ogen interessant als alternatief voor de dure parkeerplaatsen in binnensteden. Een goede planning is essentieel: zelfs een beperkte afstand tussen de parkeerplaats en het openbaar vervoer kan voldoende zijn om mensen te laten besluiten om toch maar door te rijden naar de binnenstad. De Amsterdam Arena is hier een voorbeeld van.'

Meijdam: 'Ik zie kansen in een slimme verknoping van auto en openbaar vervoer als het openbaar vervoer tenminste sterk verbetert. We hebben een fijnmazig netwerk nodig en korte overstaptijden. Anders krijg je mensen niet uit de auto.'

Ploeg: 'Ik vind dat de overheid moet stoppen met het ontmoedigen van het autogebruik. Tot het openbaar vervoer een goed alternatief biedt. Maar ik constateer dat daar nog geen sprake van is. Ik rijd elke dag van Rotterdam naar Leidschendam en doe er, inclusief file, 45 minuten over. Hetzelfde traject heb ik een paar dagen met de trein afgelegd. Ik was 2 uur onderweg en had elke dag vertraging.'

We stellen dus vast dat zonder een goed functionerend openbaar vervoer de auto in zwang zal blijven. Moeten we, om parkeerproblemen in binnensteden te vermijden, bepaalde functies niet naar de rand van de stad plaatsen, zoals detailhandel?

Ploeg: 'Zo eenvoudig gaat dat niet. Gemeenten in Nederland hebben elk hun eigen detailhandelsonderzoek en daarin verbieden ze over het algemeen detailhandel op bedrijventerreinen buiten de bebouwde kom. Daarom moet parkeren in de binnensteden beter mogelijk zijn.'

Meijdam: 'Een verschuiving van het winkelaanbod

kan heel goed. Ik ben betrokken bij de realisatie van het grootste winkelcentrum van Nederland, buiten het centrum van Tilburg. Deze mega mall heeft een oppervlak 150.000 vierkante meter en heeft voldoende parkeerplaatsen. Zulke winkelcentra zullen een bijzonderheid blijven in Nederland, maar ruimte voor ontwikkeling van kleinere winkelcentra van 20.000 tot 50.000 vierkante meter zie ik wel. Daarbij zal in elk geval ook het luxueuzere winkel-aanbod in de stadscentra blijven.'

Verhoef: 'Bepaalde activiteiten die veel publiek trekken verschuiven nu al naar de rand van de steden. Niet alleen winkels, maar ook bioscopen en concertzalen. Daar is op zich niets mis mee. Ik was eerst sceptisch over de Arena Boulevard in Amsterdam-Zuidoost. Maar dat nieuwe stadscentrum loopt volgens mij goed. En zeg nou zelf: de bioscoop daar heeft prachtige zalen en een biertje smaakt er hetzelfde als in de binnenstad.'

Martens: 'Volgens mij concurreren je als winkelcentrum in de binnenstad niet door een grotere parkeer-capaciteit. Het gaat consumenten om ruimtelijke

'Parkeerplaatsen in stadcentra moeten niet verder worden gesubsidieerd'

kwaliteit, aantrekkelijk winkelaanbod. Ik vind dan ook niet dat parkeerplaatsen in stadcentra moeten



Erik Verhoef



Robert Ploeg

worden gesubsidieerd. Dat wordt al genoeg gedaan. Er zijn genoeg andere mogelijkheden om de bereikbaarheid van de binnenstad te verbeteren en zo haar rol als winkelhart van de regio te garanderen.'

Ten slotte heren, hoe moeten we voor pakweg 2040 het parkeer- en mobiliteitsprobleem in Nederland oplossen?

Martens: 'Het accent op automobilititeit mag wat mij betreft wel minder. In de kosten/batenanalyses wordt de hoge aanschafprijs voor auto's niet meegenomen, laat staan de honderden verkeersdoden en gewonden in het verkeer. Laten we daarom meer

'Maak van heel Nederland een blauwe parkeerzone'

investeren in het openbaar vervoer. Door een betere busverbinding tussen Purmerend en Amsterdam gaat inmiddels 40 procent van de forensen met de bus. Dit voorbeeld verdient navolging.'

Ploeg: 'Voor mijn achterban is de oplossing simpel: maak van heel Nederland een blauwe parkeerzone waarin automobilisten het eerste uur gratis kunnen parkeren.'

Meijdam: 'Ik ben niet somber voor de toekomst. Ten onrechte bestaat het idee in Nederland dat het land vol ligt met wegen, terwijl slechts 2 procent

wordt ingenomen door infrastructuur. Er is nog ruimte zat. De vraag is alleen hoe urgent bestuurders het parkeer- en mobiliteitsprobleem vinden en of ze bereid zijn een offer te brengen om tot een oplossing te komen.'

Verhoef: 'Het gebruik van de auto neemt volgens schattingen voor de periode tot 2040 met 5 tot 40 procent toe. Die stijging hangt af van onder meer de economische ontwikkelingen.

Maar duidelijk is dat het aantal auto's zal toenemen van 7 miljoen nu naar 8 tot 12 miljoen in 2040. Die moeten we een plek geven en daar moeten we dus nu aan werken.'

Erik Verhoef werkt als hoogleraar en onderzoeker aan de afdeling Ruimtelijke Economie van de Vrije Universiteit van Amsterdam.

Karel Martens is als docent en onderzoeker verbonden aan de Sectie Geografie, Planologie en Milieumaatschappijwetenschappen en aan het Instituut voor Management Research van de Radboud Universiteit in Nijmegen.

Robert Ploeg is secretaris van de stuurgroep Bereikbaarheid van Platform Detailhandel Nederland, de overkoepelende organisatie voor detailhandel.

Henry Meijdam is voorzitter van de VROM-raad, de adviesraad voor regering en parlement op het gebied van volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieubeheer.

Burger dringt aan op meer en innovatieve parkeeroplossingen

28

Parkeren raakt iedereen. Het publieke debat over de toekomst van parkeren is daarom geen ver van m'n bed show, voorbestemd voor beleidsmakers, maar gaat iedereen aan. In opdracht van P1 deed Maurice de Hond een peiling onder Nederlanders over de toekomst van parkeren. Een overgrote meerderheid is duidelijk: er moet hard worden gewerkt aan parkeeroplossingen in de toekomst. Maurice de Hond: "De burger vreest dat in de toekomst parkeren met toenemende mate een probleem wordt, zowel in de woon als in de winkel omgeving. De tweede auto en de beperkingen van het openbaar vervoer worden onder mee gezien als oorzaak van het parkeerprobleem. Tegelijk vindt de burger dat er op meerdere manieren oplossingen te vinden zijn."

Het huiswerk dat de burger meegeeft aan de beleidsmakers:

- Méér parkeergelegenheid creëren in woonwijken en aan de rand van de stad (P+R-locaties).
- Neem parkeerplaatsen verplicht op in bouwbestekken van woningen en gebouwen, ondergronds of bovengrond.
- Zorg voor fijnmaziger en beter aansluitend openbaar vervoer.

Hieronder vindt u de resultaten van de peiling. De opdracht van de burger aan de overheid is kernachtig samen te vatten: ga aan de slag met het parkeerprobleem voor het te laat is, én durf het innovatief aan te pakken.

Hoe eenvoudig of moeilijk is het doorgaans voor u om een parkeerplaats te vinden als u gaat winkelen/boodschappen doen?

Eenvoudig	59%
Moeilijk	21%
Weet niet / geen mening	20%

Bij P+R-locaties moet het natransport beter geregeld worden.

Mee eens	78%
Mee oneens	1%
Weet niet / geen mening	21%

Parkeerproblemen worden veroorzaakt, doordat mensen meerdere auto's hebben.

Mee eens	51%
Mee oneens	29%
Weet niet / geen antwoord	20%

Parkeerproblemen worden veroorzaakt doordat het openbaar vervoer niet fijnmazig is.

Mee eens	69%
Mee oneens	14%
Weet niet / geen antwoord	17%

Parkeerproblemen worden veroorzaakt omdat mensen lui zijn (zo weinig mogelijk lopen).

Mee eens	60%
Mee oneens	22%
Weet niet / geen antwoord	18%

In Nederland moet er hard gewerkt worden aan slimme en nieuwe parkeeroplossingen.

Mee eens	83%
Mee oneens	3%
Weet niet / geen mening	14%

Er moeten meer parkeerplaatsen komen in de woonwijken en/of Vinex wijken.

Mee eens	60%
Mee oneens	13%
Weet niet / geen mening	27%

Aan de rand van de stad moeten meer P+R-locaties komen.

Mee eens	68%
Mee oneens	8%
Weet niet / geen mening	24%

Hoe eenvoudig denkt u dat u over twintig jaar een parkeerplaats kunt vinden als u gaat winkelen/boodschappen doen?

Eenvoudig	24%
Moeilijk	50%
Weet niet / geen mening	26%

Als rekening rijden wordt ingevoerd heeft dit geen invloed op mijn keuze om met de auto ergens mijn boodschappen te doen c.q. te gaan winkelen.

Mee eens	56%
Mee oneens	25%
Weet niet / geen antwoord	19%

De gemeente verplicht projectontwikkelaars om in nieuw te bouwen woningen geïntegreerde parkeervoorziening te realiseren.

Positief	82%
Negatief	10%
Geen mening	8%

De overheid verplicht projectontwikkelaars of Vereniging van Eigenaren (ondergrondse of bovengrondse) parkeergarages te ontwikkelen.

Positief	78%
Negatief	10%
Geen mening	12%

Voor de deur van uw huis is alleen plaats voor één auto. Voor uw overige auto's kunt u terecht op een algemene parkeerplaats aan het begin van uw wijk.

Positief	51%
Negatief	40%
Geen mening	8%
Anders, nl.	1%

Ik ben onder geen enkele voorwaarde bereid om meer voor parkeren te betalen.

Mee eens	34%
Mee oneens	36%
Weet niet / geen mening	30%

Aantal ondervraagden: 1.123. Gezamenlijk een representatieve steekproef van de Nederlanders die in het huishouden over minimaal één auto beschikken en een rijbewijs hebben.

Facts & Figures

• Facts & Figures

Aantal openbare parkeergarages in Nederland:
543 (2007)

Aantal parkeerplaatsen in openbare parkeergarages:
192.647 (2007)

Gemiddeld aantal parkeerplaatsen per openbare
parkeergarage: 355 (2007)

(Bron: P1)

• Aantal parkeerplaatsen geteld

Het aantal parkeerplaatsen in Nederland was
tot voor kort een onbekend gegeven.

Pas toen het regeerakkoord van het kabinet
Kok II vroeg om inzicht in de publieke kosten van
parkeren, is er onderzoek naar gedaan.

Het rapport Parkeren in Nederland uit 2002
raamde het totaal aantal parkeerplaatsen op
maximaal 16,5 miljoen, waarvan 8,9 miljoen
openbaar. Van de openbare parkeerplaatsen
bevindt zich ruim 81% op en langs de straat,
17% op parkeerterreinen en 2% in garages.

Andere interessante uitkomsten:

- voor 6% van de openbare plaatsen moet worden betaald;
- 19% van de openbare parkeerplaatsen is gereguleerd;
- voor 29% van de gereguleerde moet worden betaald;
- betaald parkeren dekt maximaal 80% van de kosten;
- directe gebruikers betalen slechts 17% van de werkelijke kosten van openbare plaatsen;
- elke openbare parkeerplaats wordt jaarlijks met ruim € 500 gesubsidieerd.

(Bron: Van Dijken, bv 100)

• Reizigerskilometers

1985: 144 miljard kilometer

2005: 194 miljard kilometer

• Waarvan per auto (bestuurder of passagier)

1985: 107 miljard kilometer

2005: 148 miljard kilometer

• Waarvan per trein

1985: 7,7 miljard kilometer

2005: 14,1 miljard kilometer

• Waarvan per fiets

1985: 12,2 miljard kilometer

2005: 14,4 miljard kilometer

• Gemiddelde jaarkilometrage per auto

2000: 13.157 kilometer

2007: 13.840 kilometer

• Gemiddelde woon-werkafstand (2003)

Alle modaliteiten: 17,5 km

Autobestuurder: 21,9 km

Autopassagier: 25,3 km

OV-reiziger: 29,1 km

Fietser: 4,1 km

(Bron: CBS)

Aantal verplaatsingen per persoon per dag: 3

Gemiddelde afstand per verplaatsing: 10,7

Gemiddeld afgelegde afstand per dag: 32 km

Gemiddeld afstand per verplaatsing

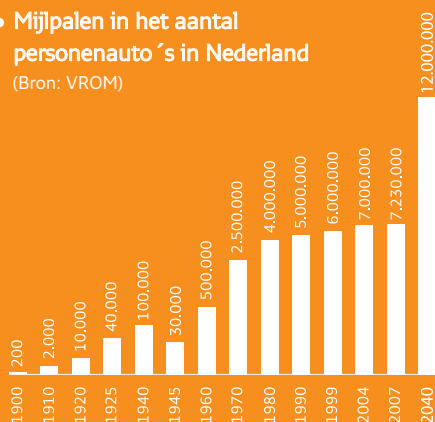
Autobestuurder: 16,7 km

Filezwaarte 2007: 14.201.448 kilometerminuten

(Bron: ANWB)

• Mijlpalen in het aantal personenauto's in Nederland

(Bron: VROM)



Rotterdam zet fors in op uitbreiding P+R-locaties

32

In 2020 wil Rotterdam maar liefst 17.000 extra P+R-parkeerplaatsen in en rond de stad hebben gerealiseerd. Hoe is het gebruik van de locaties tot nu toe?

Wat zijn de wensen en verwachtingen van gemeente en gebruikers? Hoe kan het P+R-concept verder worden ontwikkeld en toegepast? Wethouder Jeannette Baljeu van Verkeer, Vervoer en Organisatie geeft inzage in het Rotterdamse P+R-beleid.

Het groeiende aantal auto's op de weg zorgt voor dichtslibbing van de Nederlandse wegen en een slechte doorstroming rondom en in de steden. Om deze problemen het hoofd te bieden, werkt minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat momenteel aan invoering van een kilometerprijs op alle Nederlandse wegen, gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken (Anders Betalen voor Mobiliteit). Bedoeling is in 2011 de kilometerheffing voor het vrachtvervoer in te voeren, waarna in 2012 de heffing voor personenauto's volgt. In 2016 moet het systeem volledig zijn uitgerold.

Goed alternatief bieden in openbaar vervoer

Voorwaarde voor de invoering van de voorgenomen kilometerheffing is een goed alternatief in het openbaar vervoer. Want het Rijk verwacht dat mensen door de kilometerheffing eerder naar alternatieve vervoersmethoden zullen zoeken. (Zo blijkt overigens ook uit een proef met cordonheffing in Stockholm, zie tekst in kader). Net als de andere steden volgt Rotterdam die gedachtegang met haar parkeer-beleid. Het in 2003 vastgestelde Verkeer en Vervoerplan Rotterdam bevat een pakket maatregelen

dat inzet op een duurzame manier van omgaan met mobiliteitsgroei. Hierbij gaat het vooral om het verbeteren van het openbaar vervoer in de stad en de regio, een forse uitbreiding van het aantal P+R-locaties en parkeertarifiering binnen de stadsring. Daarnaast wil de gemeente op termijn een nieuw bewegwijzeringssysteem invoeren om de doorstroming in de stadsregio te regelen. Dit systeem moet automobilisten in de toekomst informatie geven over verkeersdrukte in de stad en de beschikbaarheid van parkeergelegenheid op P+R-locaties.

P+R waar de doorstroming nog goed is

Wethouder Jeannette Baljeu: 'Nu hebben we in de hele stadsregio 31 P+R-terreinen, met in totaal ruim 6.000 parkeerplaatsen. In 2010 moeten er zo'n 2.500 P+R-parkeerplaatsen bij zijn gekomen. Uiteindelijk willen we in 2020 het totale aantal parkeerplaatsen hebben uitgebreid tot zo'n 23.000, verspreid over 42 P+R-locaties. Dat moet op goed gekozen plekken gebeuren. Daarom kijken we allereerst goed hoe de verkeersstromen lopen en waar de knelpunten zitten. Om dat in kaart te brengen, gebruiken we diverse verkeersmodellen.



Jeannette Baljeu

Vervolgens kiezen we plekken uit waar de doorstroming nog redelijk goed is én waar een goede aansluiting op het openbaar vervoer mogelijk is. Want het heeft weinig zin een P+R neer te zetten op een plek waar maar één keer per uur een bus rijdt. Dan zal niemand daarvan gebruikmaken.'

Metrostations meest logische keuze

De P+R-locaties moeten dus net vóór de grote fileknelpunten zitten, dicht bij het openbaar vervoer. Baljeu: 'Wij richten ons met name op de randen van ringwegen en hoofdroutes die aansluiten op het openbaar vervoer. De Rotterdamse metro speelt daarin een belangrijke rol, vanwege de snelheid, hoge frequentie en opstapmogelijkheden.

De nieuwe Randstadrail tussen Den Haag en Rotterdam is bijvoorbeeld ook een metroverbinding. Langs die route gaan we ook nieuwe P+R's realiseren, zodat de mensen uit de omliggende omgeving makkelijk kunnen aansluiten op die metroverbinding. Vaak is de afstand naar het metrostation net te ver om met de fiets te overbruggen en ontbreekt bovendien een snelle bus- of tramverbinding.

Die mensen kunnen dan met de auto naar de P+R en vervolgens snel en effectief naar hun bestemming reizen, zonder in die file te hoeven staan.

Zo zoeken we steeds naar nieuwe P+R-mogelijkheden en houden we continu nieuwe ontwikkelingen in de verkeersstromen in de gaten om op tijd een P+R te realiseren.'

Succesfactoren

Voor Baljeu is een P+R-locatie succesvol als op werkdagen overdag een bezettingsgraad van 80 tot 90% wordt gehaald. 'Want er moeten wel enkele plekken vrij blijven, zodat mensen nog hun auto kwijt kunnen', stelt ze. 'Zodra de bezettingsgraad 100% is, moet je de locatie uitbreiden. Een goed voorbeeld is de P+R Kralingse Zoom. Daar is nu een eenvoersparkeergelegenheid die altijd heel erg druk bezet is. Dus we kijken of we daar een dubbeldeks garagemodel kunnen neerzetten. Zo kunnen we de kwaliteit van de P+R verbeteren en tegelijkertijd meer ruimte creëren.'

Voor gebruikers moet een succesvolle P+R een snelle overstap op het openbaar vervoer garanderen en een veilige, schone parkeerplek bieden. Baljeu: 'We onderzoeken regelmatig op de locaties zelf welke waardering mensen aan de P+R geven en wat ze belangrijk vinden. Daaruit blijkt dat gebruikers vooral hechten aan een veilige, goed verlichte, schone parkeergelegenheid, die goed toegankelijk is. Dus geen zanderige plek met kuilen waarin lange tijd water blijft staan als het regent.

Dat vind ik heel normale eisen, dus we werken hard om daaraan te voldoen. P+R Slinge hebben we bijvoorbeeld helemaal gerenoveerd met onder meer lichte kleuren en goede verlichting.

En mensen kunnen alleen in de P+R-garage komen als ze een metrokaartje hebben.'

Werken naar een totaalconcept

Zo groeien de P+R-locaties in de regio Rotterdam uit tot verzorgde parkeergelegenheden. Baljeu: 'De huidige locaties zijn vaak nog open terreinen, vlakten met wat parkeervakjes erop. Wij proberen er meer overdekte parkeergarages van te maken. Om er écht een totaalconcept van te maken, bekijken we of we op sommige locaties bijvoorbeeld ook winkels kunnen integreren. Dan kunnen mensen als ze aan het eind van de dag uit de metro stappen direct hun boodschappen doen en vervolgens met de auto naar huis rijden. Uiteraard is zo'n totaalconcept niet op alle P+R-plekken mogelijk. Maar waarschijnlijk wel voor de grotere, waar voldoende ruimte is én waar veel mensen de P+R gebruiken. Uit de onderzoeken blijkt dat P+R-gebruikers die winkelmogelijkheid zeer aantrekkelijk vinden.'

Voor meer bekendheid zorgen

Momenteel ligt de bezettingsgraad van de Rotterdamse P+R-locaties gemiddeld op 75%. Dat percentage wil de gemeente verhogen door de P+R meer te promoten. Daarom is in 2007 een actie gestart, waarbij tweehonderd medewerkers van zo'n veertig bedrijven in het centrum van Rotterdam – onder bepaalde voorwaarden – twee jaar lang hun auto gratis op een P+R-plek in de parkeergarage Zuidplein mogen parkeren en met het openbaar vervoer verder naar hun werk reizen. Baljeu: 'Behalve meer bekendheid creëren, willen we hiermee ook

bewerkstelligen dat werkgevers in het centrum zelf goed nadenken over hoe zij hun werknemers naar het werk laten komen. Wat kunnen zij doen om de mobiliteit te verbeteren? Naast gebruik van P+R-locaties kunnen ze bijvoorbeeld een gratis fietsplan voor medewerkers opzetten of een betere vergoeding voor reizen met het openbaar vervoer bieden.'

Kwaliteitsslag maken in openbaar vervoer

Een tweede belangrijk punt om de bezettingsgraad van de P+R-locaties te verhogen, ligt in het verder verbeteren van het openbaar vervoer. Baljeu: 'Als je je auto ergens neerzet, moet je zeker weten dat de metro, tram of bus heel snel komt, dat je niet lang hoeft te wachten. Dáár valt nog veel winst te behalen. We zijn al op de goede weg. In 2007 is bijvoorbeeld de frequentie van de metro omhooggegaan, wat veel P+R's een stuk aantrekkelijker maakt. Ook willen we het 'tramplusconcept' verder uitrollen.

Dit is een kwalitatief hoogwaardige tram, met lage instap, veel ruimte en overzichtelijk. Een tram waarin mensen graag zitten, die ook redelijk snel de trajecten aflegt. Uiteindelijk moeten de lange tramtrajecten in de regio tramplusverbindingen worden. Maar het vergt nogal wat aanpassingen, want je moet bijvoorbeeld verhoogde perrons aanleggen.'

Tussen de nieuwbouwwijk in Barendrecht en Rotterdam loopt zo'n tramplusverbinding.

Baljeu: 'Je ziet dat meer mensen in die omgeving

hun auto bij een tramplushalte neerzetten om daarvandaan die snelle tramverbinding naar Rotterdam te nemen. Zodra de drukte op zo'n opstaplocatie toeneemt, kijken we of we daar een volwaardige P+R-locatie kunnen realiseren. Zo proberen we ook vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen.'

Effecten op lange termijn

Of met goede P+R-locaties doelen als verbetering van de doorstroom in of bereikbaarheid van de stad op korte of langere termijn te halen zijn, is lastig meetbaar, stelt Baljeu. 'Dat kun je niet alleen relateren aan P+R. Uit de proef in Stockholm blijkt overigens wel dat het P+R-gebruik door de invoering van de

cordonheffing met 23% is toegenomen en in het cordon 20 tot 25% minder verkeer reed.

Dus met het oog op de in te voeren kilometerheffing bieden we met P+R natuurlijk goede alternatieven om de doorstroming te verbeteren. Maar aan de andere kant zien we dat het autogebruik nog steeds toeneemt. Op de lange termijn zal er toch altijd veel autoverkeer op de weg zijn.

Maar als we zorgen voor goede P+R-plekken met een snelle aansluiting op het openbaar vervoer, halen we in elk geval wat auto's van de weg.

Als we niks doen, weten we zeker dat we met zijn allen vaststaan.'

'Anders Betalen voor Mobiliteit' in Stockholm

Om de verstopping van de stad te verminderen en het milieu te ontlasten, heeft de gemeente Stockholm cordonheffing ingevoerd. Zodra een automobilist een bepaald cordon (bijvoorbeeld het centrum) in rijdt, wordt de auto elektronisch geregistreerd. Per registratie betaalt de automobilist een bepaald bedrag. Tariefdifferentiatie vindt plaats op basis van tijd en plaats; tijdens de spitsuren geldt het hoogste tarief.

Om automobilisten een alternatief te bieden, heeft Stockholm (op kosten van de Zweedse overheid) flink geïnvesteerd in het openbaar vervoer. Zo zijn 197 nieuwe bussen en 16 nieuwe buslijnen in gebruik genomen voor vervoer tijdens de spitsuren tussen de gebieden net buiten Stockholm en de binnenstad. Ook zijn waar mogelijk extra diensten ingevoerd van bestaande bus-, metro- en treinverbindingen. Verder zijn in de regio vele nieuwe P+R-locaties gebouwd en de bestaande P+R-locaties aantrekkelijker gemaakt.

Resultaten na een testperiode:

- snelle acceptatie van de wijziging;
- 20 tot 25% minder verkeer in het cordon;
- 14% minder uitstoot;
- reistijden verbeterd met 1/3, tijdens spits gehalveerd;
- 23% toename gebruik P+R-locaties;
- 6% toename gebruik openbaar vervoer;
- 6% meer omzet in de binnenstad.

Stellingen

36

Aan de hand van enkele stellingen proberen we een beeld te krijgen van de ontwikkelingen die op ons afkomen. De reacties komen van Jeannette Baljeu (wethouder Verkeer, Vervoer en Organisatie Rotterdam), Hans van Riet (verkeerskundige bij adviesbureau RBOI) en Ton Hendriks (verkeerskundige en beleidsmedewerker ANWB) en Arjan Vaandrager (secretaris Mobis; belangenbehartiger OV).

Vanaf 2015 moeten automobilisten rijtijd, een 'slot' inkopen om over de rijkswegen te kunnen rijden.

Jeannette Baljeu: Er zal wel betaald moeten worden voor het gebruik van de weg volgens de ideeën van anders betalen voor mobiliteit. Het inkopen, inclusief de mogelijkheid dat de rijksweg uitverkocht is, zie ik niet gebeuren.

Hans van Riet: Het zou een te grote inbreuk op de individuele bewegingsvrijheid zijn; en het zou segregatie in de hand werken: alleen wie genoeg wil en kan betalen, kan altijd reizen.

Ton Hendriks: 'Slots kopen' zie ik niet gebeuren; zoiets zou ook al snel leiden tot onderbenutting van je verkeerssysteem.

Arjan Vaandrager: Het klinkt me te dwingend. In de praktijk kan door routeplanners in combinatie met routevolgsystemen wel meer sturing ontstaan. Maar die sturing is vrijblijvend, niet verplichtend.

Vanaf 2015 zullen in de buitengebieden meer malls ontstaan naar Amerikaans voorbeeld.

Jeannette Baljeu: Ja, ik geloof wel in meer malls; ze zijn beter bereikbaar met de auto en ze zorgen voor

minder verkeer in de stad.

Hans van Riet: De komst van nieuwe detailhandel-concentraties hangt vooral af van de mogelijkheid om rendabel te exploiteren.

Ton Hendriks: Er vindt voortdurend een soort natuurlijke selectie plaats die bepaalt welke bedrijven zich waar vestigen.

Vanaf 2015 worden alle automobilisten gevolgd met behulp van de mobiele telefoon, het navigatiesysteem of het tolkastje. Het reisdoel moet vooraf worden ingevoerd. Het rijgedrag wordt geanalyseerd en de automobilist krijgt reisadvies.

Jeannette Baljeu: Ik ben geen voorstander van dit soort 'big brother'-praktijken. Wel is het goed om reizigers met meer en betere informatie te ondersteunen. Via het navigatiesysteem of de mobiele telefoon kun je reizigers helpen de beste vervoerskeuze te maken, vooraf en onderweg.

Arjan Vaandrager: In principe biedt zo een service alle partijen voordeel. Automobilisten krijgen een gericht advies over reisroute, doorstroming en reistijd. Door sturing kan de wegcapaciteit optimaal worden benut. Maar de sturing kan niet dwingend zijn.

Hans van Riet: Plaatsbepaling via GPS in telefoons

en GPS auto's zal zeker ingezet worden om informatie te verzamelen over de doorstroming op het wegennet met de dichtheid van het verkeer en de rijsnelheden als bepalende elementen. De techniek is er al. Maar de plaatsbepaling zal anoniem zijn.

Vanaf 2010 zijn musea, bioscopen, theaters en andere uitgaansgelegenheden verplicht bij de reservering de mobiliteit van de bezoekers te verzorgen.

Jeannette Baljeu: Nee. Maar we verwachten wel steeds meer dat zij hun bezoekers goed en tijdig informeren over de alternatieven.

Communiceren over de bereikbaarheid is ook een verantwoordelijkheid van ondernemers.

Arjan Vaandrager: Een verplichting is niet nodig en ook niet wenselijk; wel zullen steeds meer instanties mobiliteitsinformatie als service aanbieden.

Ton Hendriks: Ik sluit niet uit dat meer en meer bedrijven die vervoer oproepen 'verplicht' worden dat vervoer te regelen en te faciliteren, maar nog niet in 2010. Overigens zie je iets dergelijks nu al ontstaan bij de organisatie van grote evenementen.

Vanaf 2015 mag je de auto niet meer gebruiken voor verplaatsingen binnen de eigen gemeente.

Jeannette Baljeu: Een verbod wordt lastig, maar mensen zullen gestimuleerd worden om de auto in de stad minder te gebruiken.

Arjan Vaandrager: Ik verwacht dit niet.

Hans van Riet: Kijk naar Londen; daar gebeurt dit al door beprijzing van autobezook aan de stad.

Vanaf 2015 gaat kantoorpersoneel nog maximaal twee dagen per week naar kantoor, meestal buiten de spits. Men werkt veel meer vanuit huis. Vergaderingen vinden meer plaats via videoconferenties.

Jeannette Baljeu: Daar geloof ik wel in. Het zal ook wel moeten, al vind ik twee dagen per week erg weinig.

Hans van Riet: Zo denk ik er ook over.

Videoconferenties zijn een ideaal alternatief.

Persoonlijk contact blijft echter nodig.

Bij besprekingen is ook het non-verbale gedrag belangrijk. In mijn vak – ruimtelijke ordening en verkeer – heeft het meerwaarde als je je gezamenlijk buigt over een kaart of ander beeldmateriaal.

Ton Hendriks: We zullen elkaar face to face willen blijven ontmoeten. Ik verwacht wel dat er zekere rationalisering gaat optreden, waardoor we op handiger tijden en plaatsen gaan afspreken. Je krijgt meer spreiding in tijd en in plaats.

Arjan Vaandrager: Werken vanuit huis zal toenemen, maar ik verwacht dat er ook specifieke werklocaties en servicecentra zullen ontstaan waar mensen onderweg gebruik van kunnen maken.

'Heb je nog een plekje gevonden?', vraagt de vrouw aan haar vriend, die de straat komt ingelopen. 'Ik sta net om de hoek, bij de visboer', antwoordt hij. De identificatie van de mens met zijn auto gaat soms ver. Ik sta bij de visboer. De auto, dat ben ik.

Vraag je de mens om zijn liefdevolle relatie met de vierwieler te verklaren, dan blijft het meestal niet lang stil. De voordelen stapelen zich op. Vrijheid. Gaan en staan waar je wilt. Op elk gewenst moment. Geen gedoe. Snel van deur tot deur. Groot gemak en ongeëvenaard comfort. Tref je een echte liefhebber, dan volgen mogelijk nog lofzangen op het motorvermogen (192 PK!), odes aan het interieur (witleder kuipstoelen!) en de bejubeling van accessoires (dubbel verstelbare spoilers!).

Om van A naar B te reizen, kiest de mens lang niet altijd voor de slimste optie. En zelden voor de goedkoopste. De homo mobilis kiest überhaupt niet. Hij loopt automatisch de straat uit, de hoek om en stapt bij de visboer in zijn auto. Maar waarom eigenlijk? Waar komt die liefde tussen mens en machine vandaan? Wat maakt die auto zo'n stevige aanslag op de portemonnee waard? En waardoor ervaart menige forens zelfs de dagelijkse file niet eens als vloek?

De liefde voor de auto heeft ongetwijfeld te maken met de geborgenheid die hij zijn bestuurder geeft. De heilige koe is vooral een heilig huisje. De mens ervaart hem als een verlengstuk van zijn woning. De auto biedt onderdak, warmte en bescherming. Onderweg in zijn auto is de mens in feite thuis. En wat nog zwaarder weegt: onderweg in de auto is de mens alléén thuis. Daar draait hij zijn muziek, veel harder dan anders. Daar zingt hij luidkeels mee. Alléén in de auto kan de mens doen wat hij wil en laat hij zijn gedachten de vrije loop. Er is geen commentaar, geen tegenspraak, geen ruzie.

Jacob van der Wulp

Colofon

Het P1 Dossier is een uitgave van P1, specialist op het gebied van parkeren in Nederland.
Het dossier behandelt actuele onderwerpen over parkeren.

Eindredactie

Martin Krugdenberg
Martin Curfs

Productie en vormgeving

Branson & Guevara

Redactie

Sabel Communicatie

Drukwerk

Hegadruk

Redactieadres

P1
Koninginnegracht 20
2514 AB Den Haag
t 070 – 370 50 70
p1dossier@p1.nl

