

P+R is dood, leve P+R

Nieuwe impuls noodzakelijk

*Beno Koens en Sam Schouten, ANWB
Lars Lutje Schipholt, inno-V adviseurs
(Verkeerskunde, 12 december 2000)*

Het gaat niet echt goed met P+R. Maar het is en blijft het een noodzakelijk onderdeel van de ketenmobiliteit. Een revitalisering is nodig. In dit artikel een verslag over de situatie op dit moment en een perspectief voor de toekomst.

De formule P+R stamt uit de zeventiger jaren. Door allerlei ontwikkelingen vertraagde de ontwikkeling en innovatie. Gezien het belang van P+R besloot de ANWB tot een onderzoek naar de huidige stand van zaken, een onderzoek dat zich toespitste op P+R-terreinen buiten de grote steden. Daarover eerst.

Sinds de jaren tachtig zijn er ontwikkelingen geweest met gevolgen voor P+R. Enkele voorbeelden: In de stationsomgeving kwam het accent op kantoren en andere commerciële bebouwing te liggen. Door wijzigingen in de dienstregeling vervielen een aantal Intercity treinen die juist essentieel werden geacht voor de P+R-reiziger. Aanvankelijk was het parkeren op P+R-terreinen gratis. Dit beleid kwam onder druk te staan. Niet-treinreizigers, zoals bezoekers van het stadscentrum, gingen er parkeren.

De gedachten bij het overstappen goede faciliteiten te bieden, hebben vooral bij de overheid geleid tot het introduceren van Transferia. Daar is relatief veel geld en aandacht aan besteed. De 'gewone' P+R-terreinen kregen minder aandacht. P+R-voorzieningen zijn voornamelijk afhankelijk van initiatieven op lokaal niveau. Bij 'P+R lange afstand' ligt er geen relatie tussen de kosten van P+R-voorzieningen en het maatschappelijk nut daarvan op lokaal niveau. Door het ontbreken van provinciale of landelijke stimulansen kreeg P+R weinig beleidsaandacht.

Veel factoren zijn van invloed op de keuze voor P+R: ervaring met de voorziening, weersomstandigheden, de bezetting van de auto, enzovoort. Bij de uiteindelijke keuze zullen alle factoren een rol spelen. Voor de mate van invloed maakten wij een schatting. Vervolgens is nog een wegingsfactor toegekend. Op basis van deze vergelijking is de voorzichtige conclusie te trekken dat het reizen per trein twee keer meer weerstand oproept dan een rit per auto over hetzelfde traject.

Bij het P+R-beleid zou de aandacht vooral moeten gaan naar de factoren die van grote of gemiddelde invloed zijn bij de keuze van de automobilist. Door deze factoren gunstig te beïnvloeden, wordt de 'overstapdrempel' minder hoog. Te denken is aan:

- **Voorlichting en informatie.** Hoe krijgt de weggebruiker van tevoren en onderweg meer zekerheid dat een P+R-reis succesvol zal verlopen.
- **Infrastructuur.** Een goede infrastructuur van de doorgaande route naar het P+R-parkeerterrein, de bewegwijzering, het parkeerterrein zelf, de looproute en bereikbaarheid van loketten en perrons.
- **Openbaar vervoer.** Een snelle verbinding met zitplaats en een goede frequentie zal de automobilist toleranter maken ten aanzien van factoren die negatiever uitvallen.

Duidelijk is dat een slechte en ontoereikende infrastructuur ook bij uitstekende voorlichting en openbaar vervoer nooit leiden tot een succesvolle P+R-formule en andersom. Voor het onderzoek zijn ongeveer 40 OV-haltes en meer dan 70 parkeerterreinen geïnventariseerd. De conclusie is gewettigd dat er een duidelijk stilstand is geweest in het ontwikkelen van P+R-terreinen. Tegelijk bleek dat de behoefte aan P+R-voorzieningen in het algemeen groter dan het aanbod van parkeerplaatsen.

Infrastructuur

De loopafstanden van het parkeerterrein naar het stationsloket zijn relatief lang. Bij 10 % van de onderzochte terreinen is de kortste afstand al meer dan 250 meter. Bij de huidige voorschriften is een afstand van ongeveer 250 m de norm. Bij 40% van de terreinen is de langste afstand echter al meer dan deze 250 m.

Over het algemeen is de verharding goed. Slechts in één geval ontbreekt het. De auto's staan daar zo ongeveer in de modder. In een enkel geval is er sprake van puinverharding. Vooral bij slecht weer is dat weinig comfortabel. Door te weinig parkeercapaciteit, een onduidelijke vakindeling of de lange loopafstanden tot het loket, is fout parkeren in meer dan 50% van de onderzochte parkeerterreinen aan de orde. Het is het gevolg van:

- Geen of een slechte vakindeling bij een kwart van de terreinen. Met één verfstreep kan dit probleem snel worden verholpen.
- Te smalle vakken. Een vakbreedte van 2,40 m is een minimum standaard. De voorkeur gaat uit naar 2,50 m.
- Geen ruimte: een duidelijk signaal voor de beheerders dat er iets moet gebeuren, liefst het uitbreiden van het aantal vakken.

Met de verlichting lijkt het goed gesteld. Bij 90% stonden op het terrein lichtmasten. Bij 7% was nog sprake van indirecte verlichting. Bij 3% ontbrak de openbare verlichting. Maar inzicht in de kwaliteit van de verlichting ontbreekt, omdat het onderzoek meestal overdag plaatsvond. Wel bleek bij een inventarisatie in de vroege avonduren dat op een aantal terreinen het lichtniveau erg laag is. In combinatie met gele natrium verlichting is het terugvinden van de auto moeilijk, omdat de kleur van de auto niet meer te herkennen is.

Omgevingsfactoren

Sociale controle op een parkeerterrein is niet onbelangrijk. Tijdens het onderzoek is gelet op de mogelijkheden om van buiten het terrein vast te stellen of er zich ongewenste elementen op het parkeerterrein bevinden.

Parkeerpauziers en videocontrole zijn andere bewakingsmiddelen die echter weinig worden toegepast.

Vanuit de stations is vrijwel nooit controle op het parkeerterrein mogelijk. Op minder dan de helft is er zoveel bebouwing dat er wellicht een kans is dat iets wordt gezien. Dan blijft uiteraard de vraag of er vervolgens nog actie wordt ondernomen in de richting van de politie of een bewakingsdienst.

De sfeer in tunnels is doorgaans goed. Slechts bij twee tunnels werd 'redelijk' in plaats van 'goed' genoteerd. Een punt van zorg is wel het onderhoud. Zo brandde in twee tunnels de verlichting maar voor een deel. Na enkele maanden was dit nog steeds het geval.

Bij het onderzoek is ook gekeken naar de loopafstanden. Wat is de kortste afstand tussen het parkeerterrein en het loket en wat de grootste? Volgens de plaatsingsvoorschriften voor

P+R-borden zou een terrein niet verder dan ongeveer 250 m vanaf de halte mogen liggen. Overigens is daarbij niet het 'ijkpunt' vermeld. Is dit de afstand naar het loket (voor het kopen van een kaartje) of direct naar het perron, wat van belang is voor de abonneementhouder? In ongeveer 10% van de onderzochte terreinen is de kortste afstand naar het loket al meer dan 250 m.

De toch relatief lange afstanden geven te denken. Afstanden groter dan 300 m vergen bij een loopsnelheid van 5 km/h meer dan drie minuten. Dat lijkt niet veel, maar het zijn wel 'jachtige seconden'. Men kan alleen maar hopen dat er geen lange rij voor het loket staat en dat men daarna de trein haalt. Bij slecht weer zal de reiziger afstand als extra vervelend ervaren.

Een parkeergarage als P+R-voorziening kan dan gunstiger zijn, als deze dicht bij het stationsgebouw staat. Meer capaciteit zal bij een parkeergarage de loopafstanden maar in beperkte mate beïnvloeden. De trappen vergroten de loopafstand. Maar men kan wel een hele tijd beschut blijven lopen.

Bij iets meer dan 50% van de onderzochte terreinen zijn ANWB-wegwijzers geplaatst met het P+R-logo. Dat lijkt veel, maar dat vindt zijn oorzaak in het feit dat de stations voor het merendeel geselecteerd zijn op een P+R-status met P+R-zuil. Van de ongeveer 360 NS stations zijn er thans maar 44 voorzien van een P+R-zuil.

Op 7% van de terreinen wordt niet het P+R-logo gebruikt, maar wordt verwezen naar het NS station. Het plaatsen van P+R-borden met pijlen (P 17-23), conform de CROW-publicatie 134, is op veel grotere schaal wenselijk als het terrein niet in de ANWB bewegwijzering is opgenomen.

De volgende aanbevelingen rond bewegwijzering zijn op hun plaats:

- Het P+R-logo is standaard aanwezig.
- De haltenaam is vermeld, zeker als er in de nabijheid nog een halte is.
- Het NS logo is aanwezig om aan te geven dat er sprake is van een station.

De weggebruiker ziet graag bevestigd dat hij de goede locatie heeft bereikt. Maar bij één op de vijf terreinen stond geen bord, bij een kwart stond een P-bord (RVV E4). In 10% werd uit niet uniforme aanduidingen wel duidelijk dat het parkeerterrein bedoeld was voor P+R-reizigers. Ruimere plaatsing van het P+R-bord is dus zeer aan te bevelen. De P+R-zuilen met het logo van de ANWB en NS zullen in de toekomst verdwijnen. Het P+R-bord E12 - eventueel aangevuld met informatiepanelen - lijkt een goed alternatief. Liggen er bij een P+R-halte meer dan één parkeerterrein, dan moet gebruik worden gemaakt van een goed leesbare naam. Dit kan op onderborden onder bord E12 van het RVV.

In 65% van de gevallen was de weg terug naar het aansluitende wegennet niet bewegwijzerd. Een bordje 'Alle Richtingen' kan de P+R-reiziger al op het goede spoor zetten, maar beter is een terugverwijzing met wegwijzers. De stelregel moet zijn dat er altijd een terugverwijzing moet komen als er ook sprake is van bewegwijzering naar het P+R-terrein.

Betaling en beheer

Er zijn verschillende redenen om tot een betaalsysteem voor P+R-terreinen over te gaan:

Druk van niet P+R-reizigers op het P+R-terrein.

De behoefte om meer rendement te halen uit een parkeerterrein. Legitiem, omdat als bebouwing is toegestaan het terrein veel meer rendement zou kunnen leveren.

Dekking van de beheerskosten van het parkeerterrein en mogelijk ook een deel van de investeringskosten.

Van de onderzochte P+R-terreinen was 85% nog gratis. Bij 11% was een systeem van achteraf betaald parkeren ingevoerd en bij 4% was het vooraf betalen. Tijdens het onderzoek traden er al veranderingen op. Op meer P+R-terreinen werd het achteraf betalen ingevoerd. Een goede ontwikkeling, aangezien bij het vooraf betalen de P+R-reiziger geen korting krijgt. Het invoeren van betaald parkeren, betekent dat het voor iemand die met de trein wil zichtbaar is dat er plek is.

Haltes

Hoeveel reistijd is er nodig om van een doorgaande route bij de P+R-halte te komen? Van niet alle onderzochte stations zijn de gegevens beschikbaar. Maar uit de wel beschikbare gegevens blijkt dat bij meer dan de helft het station (buiten de spits) binnen 6 minuten bereikbaar is (tabel 1).

Een P+R-reiziger zonder een abonnement, moet vervolgens een kaartje kopen. Het loket of de shop verdient over het algemeen de voorkeur van de incidentele reiziger boven een kaartjesautomaat. Vooral ouderen en slechtzienden hebben problemen met de automaat. Een loket is soms maar zeer beperkt open. Wat dat betreft is een shop een betere oplossing. Ze zijn doorgaans ook langer open. In één geval ontbrak echter zowel een loket als een shop. Bij een ander station was zowel een loket als een shop.

De automaten zijn slechts geschikt voor het betalen met munten en de pinpas en voor ouderen, slechtzienden en voor buitenlandse toeristen bepaald niet klantvriendelijk. Nog afgezien van de storingskans. Op 44% van de haltes was maar één kaartautomaat aanwezig.

Toekomstperspectief

P+R richt zich op keuzereizigers: automobilisten die in principe openstaan om het openbaar vervoer af en toe te gebruiken. Openbaar vervoer is vooral een alternatief voor de auto op de lange afstand en de stad in. De toenemende congestie en het groeiende parkeerprobleem zijn daarvan de oorzaak. Het openbaar vervoer weet z'n marktpositie dus vooral vast te houden aan de bestemmingskant: het stedelijk gebied met geconcentreerde activiteiten. Vanaf de herkomstkant verliest het terrein. Deze twee elkaar overlappende ontwikkelingen veroorzaken een veranderend mobiliteitspatroon:

- Ruimtelijke spreiding van wonen en werken,
- Grilliger activiteitenpatronen.

Alleen combinatie van verschillende vervoerwijzen kan deze veranderingen opvangen. Ketenmobiliteit combineert de pluspunten van de auto (van deur tot deur, individuele vrijheid, flexibiliteit) met de sterke kanten van het openbaar vervoer (snelle penetratie van steden, geen parkeerproblemen, reistijd nuttig te besteden). Ketenmobiliteit werkt alleen met aantrekkelijke overstappunten tussen auto en openbaar vervoer: P+R dus.

Het diffuse patroon van mobiliteit vraagt daarbij om kleinschaligheid. De kans om onderweg een P+R-terrein tegen te komen moet flink groter worden. Het moet een samenhangend geheel van overstappunten worden waarvan de automobilist weet wat hij er kan verwachten. Dus liever veel kleine goed bereikbare P+R-terreinen aan de rand van de stad dan één massale garage of terrein op een ongelukkige plaats.

P+R-terreinen moeten functioneel en praktisch zijn. Ze moeten zichzelf eerst bewijzen voordat er allerlei voorzieningen komen. Kortom: P+R moet zo flexibel mogelijk. P+R met een moderne uitstraling, een gedegen basiskwaliteit en meer parkeerplekken kan automobilisten er toe verleiden vaker over te stappen op het openbaar vervoer.

Nieuwe aanpak

Wil P+R een grotere rol in de ketenmobiliteit vervullen, dan vereist dat een prioriteitenplan en het ontwikkelen van criteria voor goede P+R-voorzieningen. Budget zal lokale overheden stimuleren om te investeren in voorzieningen, die voornamelijk een bovenlokaal karakter hebben.

Naast het aanleggen van de parkeerterreinen of (ondergrondse) parkeergarages zelf zal er meer aandacht moeten komen voor goede bewegwijzering. Bij de P+R-halte met een lokale functie zijn verwijzingen op basis van het RVV bord op hun plaats. Voor alle andere P+R-haltes met een bovenlokale functie is bewegwijzering van A- en N-routes naar de P+R-terreinen noodzakelijk. Bij de P+R-terreinen zelf kunnen de RVV borden met een onderbord met de naam van het parkeerterrein dienst doen. In combinatie met een goede bewegwijzering maken ze de huidige driekantige P+R-zuilen overbodig. Om de uniformiteit en de eenduidigheid te bevorderen, dienen deze zuilen op korte termijn te verdwijnen.

Een belangrijk onderdeel van een nieuw benadering is informatie. Dit vraagt allereerst om een goede database, en kaartmateriaal, folders en voorlichting via de pers. Ook nieuwe media zoals in-car telematics en internet moeten hierbij betrokken worden. Dit zal resulteren in een ontwikkeling, waarbij 's ochtends vroeg de weggebruiker advies krijgt over de meest comfortabele wijze van vervoer voor die dag. Zo ontwikkelt zich een vorm van ketenmobiliteit waarin auto en openbaar vervoer samengaan en niet tegenover elkaar komen te staan.

Nederland telt nu ruim zestig P+R-terreinen, waar de tijd, zo blijkt uit het hiervoor beschreven onderzoek, min of meer heeft stilgestaan. Mede daarom heeft de ANWB een aanzet gegeven voor het opfrissen, verbeteren en uitbreiden van de P+R-formule. Allereerst is een basisvisie ontwikkeld. Vervolgens hebben deskundigen de productformule ingevuld. Tenslotte is het plan besproken met partijen die de kar kunnen trekken, zoals regionale overheden en grote vervoerbedrijven.

'Zachte' kwaliteit

P+R werpt vruchten af als de kwaliteit van een ketenverplaatsing kan wedijveren met de kwaliteit van een autoverplaatsing. Het gaat daarbij niet alleen om 'harde' kwaliteit waarvan het effect direct is te meten, zoals reistijd of reiskosten. Maar denkend vanuit de automobilist of de overstapper, draait het vooral om 'zachte' kwaliteit: zekerheid, gebruiksgemak en veiligheid. De productformule van P+R moet daar op de volgende wijze op inspelen:

De doelgroep van P+R valt grofweg uiteen in regelmatige en incidentele overstappers. Forensen zijn de structurele gebruikers van P+R, bezoekers van steden en evenementen en Schipholgangers meestal incidentele.

Ze vragen een verschillende benadering. De verdeling in P+R-types kan verfijnd worden uitgevoerd of globaal blijven. Een verfijnde indeling is vooral beleidsmatig interessant om de doelgroep te kunnen definiëren en op basis daarvan het voorzieningenniveau vast te stellen. Bij dit model is er onderscheid tussen P+R op basis van de herkomst (gemeente, regio, grote stad) of de bestemming (HSL station, halte aan de rand van satellietsteden (Amsterdam, Rijnmond), agglomeraties van kleinere plaatsen of gericht op het winkelen, zoals bij winkelexpressen, die steeds populairder worden. De afstand die per openbaar vervoer wordt afgelegd leidt in grote lijnen tot een dergelijk onderscheid.

De ANWB wil het onderscheid in dit stadium echter beperkt houden en voortborduren op de huidige indeling tussen korte- en lange afstands-P+R:

Bij korte afstands-P+R ligt het primaat bij de grote steden. Zij vragen om meer P+R-terreinen langs hun invalswegen, het liefst in een of meerdere ringen om de stad. P+R kan binnensteden bereikbaar houden, de parkeerdruk verlagen en de autokilometrage beperken. Omdat vervoer over korte afstanden voor NS Reizigers tot capaciteitsproblemen leidt en relatief weinig oplevert, moet op korte termijn vooral worden ingezet op koppeling met het stedelijk openbaar vervoer.

Bij lange afstands-P+R ligt het primaat bij NS Reizigers, in samenwerking met NS Vastgoed en gemeenten. NS Reizigers heeft vooral behoefte aan meer P+R-terreinen aan Intercitylijnen op enige afstand van de Randstad. Dit kan bijdragen aan de groeiambities en het financieel resultaat van het bedrijf. Zaak is niet alleen in te zetten op de moeilijk per auto bereikbare Intercity-stations met dure parkeergrond, maar juist ook op kleinere (voorstad)stations op de uitlopers van een lijn. Dit pleit voor zonetreinen: Intercity's die rijden als stoptrein totdat de trein goed bezet is (zie ook tabel 2).

Productformule

De productformule van het Nieuwe P+R-plan bestaat uit zeven stappen:

- (Potentiële) overstappers op de hoogte brengen van P+R.
- Verleiden: potentiële overstappers overhalen P+R te gebruiken.
- Potentiële overstappers inzicht geven in de ligging van de route naar en van en de mogelijkheden van P+R terreinen.
- Parkeren: het parkeren soepel laten verlopen.
- Overstappen: de overstap van auto naar openbaar vervoer naadloos laten verlopen.
- Reizen: het openbaar vervoer brengt je op comfortabele wijze naar waar je moet zijn en terug.
- Binden: overstappers prikkelen om P+R te blijven gebruiken.

Het gaat hier dus om zaken van harde kwaliteit (effect direct te meten, bijvoorbeeld reistijd en loopafstand), zachte kwaliteit (effect niet direct te meten, bijvoorbeeld gemak en comfort) en marketing.

Aantal drastisch omhoog

Dit 'Nieuwe P+R Plan' van de ANWB sluit aan op het verkeersbeleid van rijk, provincies, stadsregio's en grotere steden: meer keuze voor de automobilist en hem vaker laten kiezen om een deel van hun reis af te leggen met het openbaar vervoer.

Bij korte afstands P+R hebben grote steden en stadsregio's een ambitie die reikt van twee tot vijf keer zoveel P+R-terreinen rondom de steden. Een eerste, globale inventarisatie van de parkeersituatie bij alle 360 stations leert dat het aantal P+R-terreinen bijna kan verdrievoudigen: van ruim zestig naar honderdzestig. Dat betekent dat in de praktijk bijna een op de twee stations de P+R-status kan krijgen.

Een eerste, voorlopige indicatie voor de benodigde investeringen in P+R-infrastructuur laat zien dat er ten minste een miljard gulden nodig is om het 'Nieuwe P+R-Plan' uit te voeren. De ANWB baseert zich daarbij op de uitbreidingsplannen van twee ambitieuze partijen: NS Reizigers en de stadsregio Rotterdam.

Tabel 1: Reistijd tot P+R-halte

| Reistijd | A-route | N-route | Totaal | % |
|-----------------|-----------|-----------|-----------|--------------|
| 0 – 5 minuten | 16 | 7 | 23 | 59 % |
| 6 – 10 minuten | 9 | 4 | 13 | 33 % |
| 11 – 15 minuten | 2 | 1 | 3 | 8 % |
| Totaal | 27 | 12 | 39 | 100 % |

Tabel 2: Korte- en langeafstands P+R als basis voor het nieuwe P+R-plan

| KORTE AFSTANDS s P+R TERREINEN | LANGE AFSTANDS P+R TERREINEN |
|---|--|
| P+R terreinen | |
| Bedoeld voor relatief korte reisafstanden met het OV, bijvoorbeeld Breukelen – Utrecht | Bedoeld voor relatief lange reisafstanden met het OV bijvoorbeeld Heerenveen – Den Haag |
| Liggen bij stedelijke bestemmingen, bijvoorbeeld Amsterdam, Rotterdam en Utrecht | Liggen in gebieden van herkomst, bijvoorbeeld Friesland |
| Liggen in een ring om de stad, in principe langs alle invalswegen van het hoofdwegennet | Liggen dichtbij autosnelwegen, bij voorkeur op uitlopers van het Intercitynet |
| Zijn gekoppeld aan regionale rail (light rail, metro, sneltram en tram), hoogwaardig busvervoer (spitsbus of pendelbus met vlote doorstroming en hoge frequentie) en fiets, zo mogelijk ook aan taxi, bedrijfsbusjes en openbaar vervoer over water | Zijn gekoppeld aan de trein (Intercity, sneltrein en eventueel stoptrein) en hoogwaardig busvervoer (Interliner of snelbussen) |
| In principe bewaakt en dus betaald parkeren. Het parkeertarief is gedifferentieerd: hoe meer service en hoe duurder of moeilijker het parkeren in de stad, des te hoger het tarief | In principe bewaakt en dus betaald parkeren bij Intercity en sneltrein. Bij stoptrein en hoogwaardig busvervoer alleen gratis & onbewaakt parkeren als er genoeg plek is |
| Belangrijkste doelgroepen: · Woon-werk of zakelijk verkeer · Bezoekers van evenementen | Belangrijkste doelgroepen: - Bezoekers van steden - Schipholangers |

| KORTE AFSTANDS s P+R TERREINEN | LANGE AFSTANDS P+R TERREINEN |
|---|--|
| Automobilisten willen tot het laatste moment kunnen beslissen of ze P+R gaan gebruiken | Automobilisten willen vooraf kunnen inplannen dat ze P+R gaan gebruiken |
| openbaar vervoer | |
| Kwaliteit is doorslaggevend voor het maken van een overstap van de auto op het openbaar vervoer. | Informatie vooraf is doorslaggevend voor het maken van een overstap van de auto op het openbaar vervoer. |
| Hoge frequentie is maatgevend ('om de vijf minuten een verbinding') | Heldere dienstregeling is maatgevend ('elk uur een trein om zeven over heel en zeven over half') |
| Tijd tot het vertrek noemen ('over 3 minuten een verbinding'), of nog beter: de werkelijk tijd naar de bestemming ('over 16 minuten in hartje Utrecht') | Werkelijke vertrektijden noemen ('elk uur een trein om zeven over heel en zeven over half') |
| Railverbinding met de stad in principe rechtstreeks | Treinverbinding naar de (Rand)stad mag hooguit één cross platform-overstap bevatten (met overstapgarantie) |