

## P+R-terrein is hard toe aan tweede jeugd

**Tot vier keer zoveel P+R parkeerplekken rond de grote steden. Minstens twee keer zoveel P+R parkeerplekken bij NS-stations. En meer gemak, zekerheid en veiligheid voor de gebruikers. Dat zijn de ambities van 'Het Nieuwe P+R Plan' dat de ANWB heeft opgesteld met regionale overheden en grote vervoerders. Ton Hendriks van de ANWB en Marc Maartens van inno-V adviseurs lichten het plan toe.**

*Marc Maartens (inno-V adviseurs)  
Ton Hendriks (ANWB)  
(OV Magazine 8 november 2000)*

Het begrip Park + Ride is overgewaaid uit het buitenland. Vanaf het midden van de jaren zeventig hebben het ministerie van Verkeer en Waterstaat, NS en de ANWB de formule ingevoerd. Sinds die tijd heeft P+R z'n bestaansrecht bewezen. Het is een van de eerste vormen van ketenmobiliteit. P+R combineert namelijk de sterke punten van de auto (bij de voordeur instappen, zelf de vertrektijd bepalen) met die van het openbaar vervoer (filevrij de stad inrijden, je reistijd nuttig besteden en parkeerellende ontlopen). Nederland telt ruim zestig P+R terreinen, vooral bij stations. Toch zijn ze na bijna een kwart eeuw trouwe dienst hard toe aan een nieuwe impuls.

P+R is verwaarloosd. De uitstraling van de meeste terreinen is onder de maat. Veel P+R terreinen kampen met achterstallig onderhoud, blijkt uit onderzoek van de ANWB met de Consumentenbond en de vereniging Rover. Allerlei praktische informatie ontbreekt. Niemand bewaakt de uitstraling van de P+R terreinen.

Veel P+R terreinen staan structureel vol. Tellingen van de ANWB en klachten van NS-klanten wijzen dat uit. Die drukte ligt soms ook aan oneigenlijk gebruik: werknemers van kantoren in de buurt die er hun auto neerzetten.

De meeste P+R terreinen zijn niet meer van deze tijd. De moderne consument is veeleisend geworden. Op die maatschappelijke ontwikkeling heeft P+R nooit kunnen inspelen. Als het overstappen van de auto op het openbaar de moderne consument te weinig voordeel oplevert (in tijd of in geld), dan laat hij het gewoon.

Er zijn te weinig P+R terreinen. Zestig terreinen lijkt heel wat, maar in de Duitse regio Hamburg liggen er al even veel. Zowel overheden als vervoerbedrijven vinden dat de kans om onderweg een P+R terrein tegen te komen flink omhoog moet. De grote steden dringen aan op meer P+R terreinen langs hun invalswegen. Het liefst in een of meerdere ringen rond de stad. Niet alleen gekoppeld aan de trein, maar juist ook aan regionaal rail (metro, sneltram en tram), hoogwaardige bus en de fiets. P+R kan helpen agglomeraties bereikbaar en vitaal te houden, de parkeerdruk in de binnenstad te verlichten en het aantal autokilometers te beperken. Ook de meeste provincies en veel gemeenten ijveren voor meer P+R terreinen op strategische locaties. NS Reizigers heeft behoefte aan grotere, betere en nieuwe P+R terreinen bij stations, vooral in de periferie van Nederland. Vooral om de groeiende stroom reizigers op te vangen die met de auto naar het station rijden.

Het is tijd om P+R weer onder de aandacht te brengen. De jongste generatie

automobilisten weet niet meer waar P+R voor staat. "P+R? De P is van parkeren," aldus een Rotterdammer. "En de R, die staat volgens mij voor restaurant."

P+R richt zich vooral op keuzereizigers: automobilisten die er in principe voor openstaan om af en toe het openbaar vervoer te gebruiken. Om hen te verleiden moet P+R een betere basiskwaliteit, een modernere uitstraling en duidelijkere informatie bieden. P+R werpt alleen vruchten af als de kwaliteit van de ketenverplaatsing kan concurreren met de kwaliteit van de autoverplaatsing. In vergelijking met een autoverplaatsing kost een ketenverplaatsing meestal meer tijd, planning en geld. Het uitgangspunt is dat een P+R verplaatsing deze nadelen wegneemt of ten minste compenseert. P+R gebruik moet bij automobilisten appelleren aan het gevoel een slimme keus te hebben gemaakt. Het draait daarbij niet alleen om 'harde' kwaliteit zoals reistijd en kosten, maar juist ook om 'zachte' kwaliteit zoals zekerheid, gebruiksgemak en (sociale) veiligheid.

Als automobilist eis je in de eerste plaats zekerheid. Zekerheid dat je je auto kan parkeren, dat de slagboom en de kaartautomaat het doen, dat je niet te lang hoeft te wachten op het openbaar vervoer, dat je een zitplaats hebt, dat je snel op de plaats van bestemming bent, dat je ook 's avonds laat weer terug kunt naar het P+R terrein en dat je auto er dan nog staat en in tact is. Die zekerheid mag best iets kosten, zeker als het P+R terrein bewaakt is. Het tarief mag drie tot maximaal vijf gulden per dag zijn, maar alleen als het parkeren in de stad een stuk duurder of flink onhandiger is. Het ideaal is een gecombineerd kaartje voor parkeren + reizen, waarin het parkeertarief al is meegerekend.

Als overstapper verlang je in de tweede plaats gemak. Het gemak om het P+R terrein te vinden, om je auto te parkeren, om een combikaartje voor parkeren + reizen aan te schaffen, om de juiste trein, metro, tram of bus te vinden en om later weer eenvoudig naar het P+R terrein terug te reizen.

In de derde plaats wens je (sociale) veiligheid. Veiligheid op het P+R terrein, in de wachtgelegenheid, op het station en in het openbaar vervoer. Ook 's avonds laat tijdens de terugreis naar het P+R terrein.

Het Nieuwe P+R Plan maakt onderscheid tussen P+R terreinen voor de korte afstand en voor de lange afstand (zie kader). Die twee categorieën kennen verschillende voorzieningen. En verschillende beheerders. Voor de korte afstand zijn dat de steden, voor de lange afstand is dat NS. Automobilisten willen kunnen kiezen. De ANWB gelooft daarom meer in veel kleine terreinen dan in enkele massale. Ook omdat de staart van de file van dag tot dag op verschillende plekken kan staan.

Soms gedijen nieuwe P+R terreintjes het best als ze van onderaf kunnen groeien. Kleine, nieuwe terreintjes rond de steden kunnen desnoods spontaan beginnen, net zoals sommige carpoolterreinen ooit zijn begonnen. Automobilisten geven zelf wel aan welke locaties het handigst zijn. Bijvoorbeeld bij een gunstig gelegen metrostation. Als dat soort terreintjes een succes zijn, kunnen ze worden omgevormd tot P+R terreinen met meer kwaliteit. P+R terreinen moeten vooral functioneel en praktisch zijn. Ze moeten zichzelf eerst bewijzen voordat ze allerlei voorzieningen krijgen.

Het rijk heeft eind jaren tachtig de term transferium geïntroduceerd. Inmiddels zijn er acht proeftransferia opgeleverd. Dit zijn grootschaliger varianten op het P+R concept.

Transferia kennen meer voorzieningen dan P+R terreinen, maar zijn daardoor ook duurder in aanleg en exploitatie. In de praktijk is het onderscheid tussen P+R en transferia voor automobilisten onduidelijk, gekunsteld en onnodig. In de presentatie aan de gebruikers zou de naam P+R kunnen dienen als paraplu voor alle overstapvoorzieningen die aan bepaalde eisen voldoen, dus inclusief de transferia. De naam P+R is korter, komt vaker voor, is beter ingeburgerd en sluit aan op de standaard in het buitenland.

Het Nieuwe P+R Plan hoort in het Nationale Verkeers- en Vervoerplan (NVVP-1). Een voorzichtige berekening leert dat er ten minste een miljard gulden nodig is om het plan uit te voeren. De ANWB baseert zich daarbij op de P+R plannen van twee ambitieuze partijen: de stadsregio Rotterdam en NS Reizigers. Ook andere vervoerders en overheden - zoals Amsterdam, Eindhoven, Groningen en het Knooppunt Arnhem-Nijmegen - hebben P+R plannen in de maak. Ze kunnen de aanleg van de terreinen niet helemaal zelf betalen. De Gebundelde Doeluitkering (voor infrastructuur onder de 25 miljoen gulden) en de regionale mobiliteitsfondsen schieten daarvoor te kort.

De ANWB hoopt dat regionale overheden samen met vervoerbedrijven snel aan de slag kunnen om bestaande P+R terreinen te verbeteren en nieuwe van de grond te tillen. Verder zou er een landelijke organisatie moeten komen die de uitstraling van P+R bewaakt, een eenvoudige huisstijl ontwikkelt, de kwaliteit borgt, algemene informatie geeft, publiciteit regelt en de marketing verzorgt.

KORTE AFSTANDS P+R TERREINEN	LANGE AFSTANDS P+R TERREINEN
zijn bedoeld voor relatief korte reisafstanden met het openbaar vervoer bijvoorbeeld Breukelen – Utrecht	zijn bedoeld voor relatief <b>lange reisafstanden</b> , met het openbaar vervoer bijvoorbeeld Heerenveen – Den Haag
liggen bij stedelijke bestemmingen, bijvoorbeeld Amsterdam, Rotterdam en Utrecht	liggen <b>in gebieden van herkomst</b> , bijvoorbeeld Friesland
liggen in een ring om de stad, in principe langs alle invalswegen van het hoofdwegennet	liggen dichtbij autosnelwegen, bij voorkeur <b>op uitlopers van het Intercitynet</b>
worden gekoppeld aan regionale rail (licht rail, metro, sneltram en tram), hoogwaardig busvervoer (spitsbus of pendelbus met vlotte doorstroming en hoge frequentie) en fiets, zo mogelijk ook aan taxi, bedrijfsbusjes en openbaar vervoer over water	worden <b>gekoppeld aan de trein</b> (Intercity, sneltrein en eventueel stoptrein) en <b>hoogwaardig busvervoer</b> (Interliner of snelbussen)
kennen 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	kennen in principe <b>bewaakt en dus betaald parkeren</b> bij Intercity en sneltrein. Bij stoptrein en hoogwaardig busvervoer alleen gratis & onbewaakt parkeren als er genoeg plek is
hebben als belangrijkste doelgroepen: <ul style="list-style-type: none"> <li>· woon-werk of zakelijk verkeer</li> <li>· bezoekers van evenementen</li> </ul>	hebben als belangrijkste doelgroepen: <ul style="list-style-type: none"> <li>· bezoekers van steden</li> <li>· Schipholangers</li> </ul>
automobilisten willen <b>tot het laatste moment kunnen beslissen</b> of ze P+R gaan gebruiken	automobilisten willen <b>vooraf kunnen inplannen</b> dat ze P+R gaan gebruiken
de <b>kwaliteit</b> van het openbaar vervoer is doorslaggevend voor het maken van een overstap van de auto op het openbaar vervoer.	de <b>informatie vooraf</b> over het openbaar vervoer is doorslaggevend voor het maken van een overstap van de auto op het openbaar vervoer.
de <b>hoge frequentie</b> van het openbaar vervoer is maatgevend (“om de vijf minuten een verbinding”)	de <b>heldere dienstregeling</b> van het openbaar vervoer is maatgevend (“elk uur een trein om zeven over heel en zeven over half”)
de <b>tijd tot het vertrek</b> van het openbaar vervoer noemen (“over 3 minuten een verbinding”), of nog beter: de werkelijk tijd naar de bestemming (over 16 minuten in hartje Utrecht)	de <b>werkelijke vertrektijden</b> van het openbaar vervoer noemen (“elk uur een trein om zeven over heel en zeven over half”)
de railverbinding met de stad is <b>in principe rechtstreeks</b>	de treinverbinding naar de (Rand)stad mag <b>hooguit één cross platform overstap</b> bevatten (met overstapgarantie)

Kijk voor meer informatie op [www.inno-v.nl](http://www.inno-v.nl)