

ParkeerPanel

Parkeren in de keten

Parkeren wordt steeds meer gezien als onderdeel van de keten. **DAARBIJ** gaat het zowel om de vervoersketen als om de bouwketen. Daarnaast verandert de manier van **REIZEN**. Wat heeft dit voor gevolgen voor parkeren en parkeervoorzieningen?

Perspectief van de reiziger

Hoe gaat parkeren in de keten eruitzien als je het bekijkt vanuit het perspectief van de reiziger? In hoeverre is de manier van reizen veranderd ten opzichte van vroeger en hoe kunnen we daar op inspelen?

Chris Verweijen: De reiziger is sterk aan het veranderen. Waar er vroeger vooral heen en weer werd gereisd van huis naar werk of van huis naar winkel zie je nu dat de reiziger steeds vaker een patroon krijgt waarbij hij al dan niet gedwongen reisdoelen gaat koppelen en samenvoegen tot één reis. Dit wordt voor een deel ingegeven door een steeds verder wijzigende manier van werken (digitaal) die lang niet altijd meer leidt tot een fysieke aanwezigheid op een bepaalde plek. Dit wordt nog ver-

sterkt door het toenemend aantal ZZP-ers die vaker op verschillende plekken werken. Hetzelfde geldt voor winkelen: ook daar ontstaat een heel ander patroon dat gaat leiden tot een andere invulling van de wijze van verplaatsen. Ook de deeleconomie versterkt dat beeld: het bezit wordt minder belangrijk. Dat leidt er toe dat de reiziger van nu en morgen meer vraagt om een zo flexibel mogelijk vervoersysteem waarbij het voor de centra sneller zal zijn om gebruik te maken van fiets of OV terwijl bui-

DEELNEMERS



CHRIS VERWEIJEN
MOVARES



FRANS BEKHUIS
CROW



SJOERD STIENSTRA
STIENSTRA ADVIES



HANS TEN BARGE
GEMEENTE ARNHEM

ten de steden juist de auto door het wijzigen van het OV-systeem een grotere rol krijgt. Dat vereist nadenken op netniveau over de koppelpunten tussen de verschillende systemen en het aanbieden van diverse mogelijkheden (deelauto's en -fietsen) op deze punten. Dit alles dan nog even los van een andere belangrijke ontwikkeling die een keer gaat komen: de zelfrijdende auto. Die zal mogelijk tot een volledig verschuivend beeld gaan leiden, zeker als de zelfrijdende auto ook een deelauto wordt."

Frans Bekhuis: Steeds meer reizigers kiezen bewust voor een bestaand vervoermiddel of een mix aan vervoermiddelen voor hun reis van deur tot deur. Het belang van ketenmobiliteit wordt daarmee groter. Nieuwe en bestaande voorzieningen op overstappunten zoals Park+Ride of Park+Bike maken het kiezen makkelijker waarbij prijs, tijd, gemak en comfort voor de reiziger een belangrijke rol spelen. De tendens is dat de veeleisende reiziger goed geïnformeerd op pad gaat, waarbij alle opties voor vervoer beschikbaar zijn om maatwerk te kunnen leveren voor de keuze waarop hij zijn reis gaat maken en waarop hij kan inspelen op veranderende omstandigheden.

Door overheden, vervoerders, bedrijfsleven en andere organisaties kan hierop worden ingespeeld door betere samenwerking van de verschillende partijen in de reisketen en door bij-

voorbeeld de gewenste reisinformatie op een eenvoudige manier beschikbaar te stellen. Een voorbeeld zijn de dynamische parkeerdata van P+R-terreinen.

Hans ten Barge: Bij parkeren denken we in eerste instantie vooral aan de auto. Het parkeren/stallen van fietsen zal echter steeds belangrijker worden. Ik denk dat de (elektrische) fiets nu en in de toekomst veranderingen teweeg gaat brengen. De bereidheid om het stallen van fietsen goed te regelen is bij de gemeenten zeker aanwezig. Alleen het gratis stallen in binnensteden en bij winkelcentrums staat steeds meer onder druk, de kosten hiervoor nemen hand over hand toe. Niet alleen het stallen moet worden gefaciliteerd, er dienen ook voldoende oplaadpunten beschikbaar te zijn.

Sjoerd Stienstra: De manier van reizen is inderdaad veranderd, en zal ook in de toekomst blijven veranderen. Aanbod van vervoeralternatieven, en ontwikkelingen daarin, is daarbij van ondergeschikte betekenis. De belangrijkste motor voor veranderend vervoersgedrag wordt gevormd door maatschappelijke veranderingen. De mogelijkheden om tijd- en plaatsafhankelijk te kunnen werken, de 24-uurs economie, schaalvergroting in sectoren als detailhandel of gezondheidszorg, en demografische ontwikkelingen (bevolkingskrimp, toenemende urbani-

Chris Verweijen voorziet dat zich sterke wijzigingen gaan voordoen in de manier van verplaatsen in de toekomst door de wijzigingen in de maatschappelijke behoefte aan verplaatsen. Dit leidt tot meer multimodale verplaatsingen. Parkeren is daarom dus niet meer iets van (alleen) de auto: het wordt een moment in een procesketen waarbij (deel-) fiets, (deel)auto en OV geschakeld leiden tot betere en flexibeler vervoermogelijkheden. De mobilist van morgen zoekt volgens Verweijen flexibiliteit. Hij adviseert daarom om daarop in te spelen bij ontwerp en planning.

Frans Bekhuis constateert dat de reiziger enerzijds veeleisender wordt en dat anderzijds zijn behoeften veranderen. Daarom moet de reis steeds meer worden gezien als 'van deur

tot deur' en moet de reiziger centraal komen te staan.

Hans ten Barge voorziet vanuit de gemeente dat fietsen gemeenten steeds meer geld zal kosten. Toch is mijn tip aan gemeenten om ondanks kostenstijging het gratis stallen van fietsen in centrumgebieden te blijven faciliteren.

Sjoerd Stienstra tenslotte vindt urbanisatie de belangrijkste onderliggende trend. De bewuste keuzereiziger, die vergelijkbare alternatieven heeft om uit te kiezen, zal veelal in een stedelijke omgeving wonen. Zijn tip is om niet de inwoners van de kleine kernen te vergeten (veelal minder goed bediend door OV, weinig lokale voorzieningen), die weinig vervoersalternatieven hebben om uit te kiezen.



'Het is van belang om zoveel mogelijk dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk te maken'

Hans ten Barge

PARKEREN IN DE KETEN

TIPS & TRENDS

satie) bepalen in belangrijke mate welke activiteiten de bevolking wil gaan doen, op welke plaats, en in welke volgorde. Daarbij worden in toenemende mate activiteiten gecombineerd. Hieruit ontstaat een verplaatsingsbehoefte, welke locaties worden bezocht en in welke volgorde: ketenverplaatsingen waarbij meerdere bestemmingen worden bezocht. Daarbij zoekt de mobilist die (combinatie van) vervoerwijzen die hem/haar, in combinatie met de verplaatsingsmotieven, het beste past.

Een optimaal vervoerssysteem zal daarom uit móeten gaan van het perspectief van de reiziger. Systeemdenken leidt tot ergernis bij de gebruiker (de OV-reiziger die zes keer moet in- en uitchecken op één reis) en daardoor sub-optimaal functioneren. Bied de reiziger meerdere alternatieven, waaruit een keuze ge-

maakt kan worden. Auto- en fietsdelen kunnen daarbij zeker een functie vervullen, maar zullen vooralsnog een niche-markt blijven. Voor parkeren betekent het dat parkeermogelijkheden zullen moeten worden aangeboden op bestemmingslocaties (voor de reizigers die kiezen voor de auto inclusief de daarbij behorende parkeertarieven) en op overstaplocaties (voor de reizigers die in hun bestemmingsketen kiezen voor gecombineerd gebruik van meerdere vervoerwijzen).

De verkeerskundige/parkeerexpert moet daarom met beide benen in de maatschappij staan, moet maatschappelijke trends kunnen onderkennen en moet deze kunnen vertalen in de gevolgen daarvan in verplaatsingsmotieven, verplaatsingsgedrag en parkeervoorkeuren.

Reisketen en parkeervoorzieningen

Wat heeft het feit dat parkeren steeds meer onderdeel wordt van de reisketen voor gevolgen voor de locatie, aanleg en exploitatie van parkeervoorzieningen?



'Een optimaal vervoerssysteem móet uitgaan van het perspectief van de reiziger'

Sjoerd Stienstra

Chris Verweijen: De locaties zullen gaan verschuiven. Ik verwacht een grotere verschuiving naar de hierboven al genoemde koppelpunten tussen de meest effectieve vervoerssystemen voor de reisketen van de reiziger. Die koppelpunten zullen goed gekozen moeten worden en zullen voor hun succes afhankelijk zijn van de te bieden flexibiliteit. Ook voorzieningen op deze punten zullen dit kunnen versterken. Denk aan werkvoorzieningen, kinderopvang en boodschappen bijvoorbeeld. De exploitatie wordt dus ook steeds breder. Het opzetten van deelsystemen hoort daarbij, waarbij het voor de flexibiliteit belangrijk is dat de voertuigen elders weer kunnen worden ingeleverd.

Frans Bekhuis: Parkeren als onderdeel van de reisketen biedt kansen. Deze kansen kunnen worden benut na een grondige marktanalyse (zoals reistijdverhouding verschillende modaliteiten, reizigersmotief, parkeerbeleid/parkeerregime in gemeente/regio) van de potentie van de juiste parkeervoorzieningen op de juiste plek. Voor de locatie betreft het vaak een herkomstlocatie (meestal bij treinstations

of metrohaltes) of bestemmingslocatie (nabij of aan de stadsrand). De aanleg van de juiste parkeervoorziening op de juiste locatie vergt regie en afstemming tussen (decentrale) overheid en vervoersbedrijven. Een mooi parkeerterrein aanleggen zonder hoogwaardiger OV van en naar het terrein verzwakt de keten; de zwakste schakel bepaalt de kracht van ketenmobiliteit. Naast de aanleg is de exploitatie én onderhoud en beheer van groot belang voor het goed functioneren van de voorziening. Dit vergt een heldere rol- en taakverdeling (opdrachtgever-opdrachtnemer) en transparante (maatschappelijke) kosten en baten. Dit zijn allemaal bouwstenen voor het opstellen van een integrale businesscase c.q. kosten/batenanalyse van de gewenste ketenmobiliteit. In de praktijk betekent dit dat het kan voorkomen dat de meeste kosten door de ene partij worden gemaakt, terwijl de baten (meer reizigers) naar de andere partij gaan.

Hans ten Barge: Parkeren maakt sinds jaar en dag deel uit van de reisketen, dat is niets nieuws. Wel zie je dat bepaalde accenten aan

het verschuiven zijn. Voorheen was de beschikbaarheid van een parkeervoorziening al meer dan voldoende. Dit is een beetje aan het verschuiven. Niet alleen de beschikbaarheid is van belang, de parkeervoorziening moet kwaliteit en uitstraling hebben. De parkeergarage gaat steeds meer deel uitmaken van de totale omgeving en dient zich aan te passen aan de kwaliteit en uitstraling van die omgeving. Dit heeft uiteraard gevolgen voor de exploitatie.

Sjoerd Stienstra: Parkeren is altijd onderdeel van de reisketen, gezien vanuit de optiek van de reiziger. De reisketen wordt bepaald door herkomst en bestemming. Daarbij is de parkeerplaats nooit de bestemming. In de 'tra-

ditionele' voorstelling woning-autorit-parkeren-winkelen is het winkelen de bestemming. Parkeren is in dat geval de belangrijke schakel tussen de verplaatsing en het verblijven. Wanneer de centrumbezoeker besluit gebruik te maken van een 'bestemmingstransferium' (P&R) blijft parkeren een schakelfunctie behouden (schakel tussen auto en OV), en neemt de OV-halte de schakelfunctie tussen verplaatsing en verblijven over. Wanneer deze vorm van reizen meer ingang vindt zal ook de vraag naar parkeerruimte op de overstappunten toenemen, die verschuivingen zullen echter slechts gradueel zijn. Vooralsnog zal op veel bestemmingspunten nog een aanzienlijke vraag naar parkeerruimte blijven bestaan.



'Parkeren als onderdeel van de reisketen biedt kansen'

Frans Bekhuis

Chris Verweijen ziet een beweging op gang komen waarbij het accent in parkeren langzaam zal verschuiven van bestemmingsparkeren naar het parkeren in de keten. Dat betekent een andere vorm van ontwerpen van parkeerterreinen en ook een andere locatiekeuze. Zijn advies om steeds meer uit te gaan van plekken die – eventueel pas wat later – ook een meer multifunctionele of multimodale inrichting kunnen krijgen. Wel moet daarbij erg op locatiekeuze en op de rol van de plek in het mobiliteitssysteem als geheel gelet worden.

Frans Bekhuis constateert dat parkeren steeds meer integraal onderdeel van omgevingsbeleid wordt. Zijn tip is daarom om een goede kosten/baten analyse van de gewenste ketenmobiliteit te maken en daar alle stakeholders bij te betrekken.

Hans ten Barge ziet als trend dat gebruikers en belanghebbenden steeds meer eisen stellen aan de kwaliteit en uitstraling van parkeervoorzieningen. Hij adviseert dan ook om in gesprek met de gebruikers en belanghebbenden van een parkeervoorziening te gaan en te onderzoeken wat er leeft. Ook moet er zoek worden gegaan naar samenwerking op allerlei gebieden.

Sjoerd Stienstra verwacht dat de trend om P&R ('bestemmingstransferia') in te zetten om de (parkeer-)druk van de binnenstad weg te halen zal toenemen. Aandachtspunt daarbij is om wildgroei van voorzieningen rond deze bestemmingstransferia te voorkomen. Het gevaar van out-of-town shopping (leeglopende binnensteden, auto-gerichte koopcentra aan de rand van de stad) ligt volgens Stienstra namelijk op de loer.

TIPS & TRENDS

PARKEREN IN DE KETEN

Slimme combinaties

In hoeverre kunnen er bij parkeren in de keten slimme combinaties gemaakt worden? Bijvoorbeeld door meervoudig ruimtegebruik en een gebiedsgerichte benadering.

Chris Verweijen: Slimme combinaties lijken me essentieel voor de toekomst. Zoals hierboven al aangegeven verwacht ik dat de rol van het parkeren sterk zal gaan veranderen. Dat gaat uiteraard in kleine stappen maar de func-

ties en de mogelijkheden van een gebied zullen sterk samenhangen met de rol van het parkeren in de toekomst. De waarde van het parkeren bestaat uit de daar uit te voeren functies (en niet eenvoudig ergens anders) gekoppeld

met de gewenste flexibiliteit in de keten. Een gebiedsgerichte benadering is dus daarvoor zeer gewenst. Dat dit niet direct in de toekomst hoeft te leiden tot méér parkeerplaatsen is gezien het al eerder opgemerkte over de wijziging in het reizen duidelijk.

Frans Bekhuis: Bij een gebiedsgerichte benadering moet je op een slimme manier de potentiële gebruikers benaderen van de (nieuwe) parkeervoorzieningen uit een bepaald gebied (herkomst of bestemming). Als je voldoende werknemers van meerdere bedrijven uit een bepaald stadsdeel kunt overhalen om gebruik te maken van P+R aan de stadrand, dan kan vanaf het P+R-terrein hoogwaardig OV rijden naar de kantoren en bedrijven. Je hebt dan ook veel minder parkeerterrein nodig op het bedrijfsterrein.

Hans ten Barge: Het is van belang om zoveel mogelijk dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk te maken. Op straat doen we dat al jaren, door het combineren van kortparkeerders, vergunninghouders en gebruikers van bezoekersvergunningen op de betaalde parkeerplaatsen. In de veelal gemeentelijke parkeergarages zie je sinds kort een zelfde ontwikkeling. Naast de kortparkeerders en abonneementhouders zie dat er in steeds meer parkeergarages ook

vergunninghouders en gebruikers van bezoekersvergunningen mogen en kunnen parkeren. Moderne technieken zoals de kentekenherkenning in parkeergarages maken dit mogelijk.

Sjoerd Stienstra: Dit staat eigenlijk los van het onderwerp 'parkeren in de keten'. Meer- of minder ruimtegebruik/gebiedsgerichte benadering heeft ontegenzeggelijk voordelen om optimaler gebruik van parkeervoorzieningen te bereiken; door complementaire functies in een gebied te projecteren, die op verschillende momenten hun maximale parkeervraag bereiken, kan een gelijkmatiger bezettingsgraad van de parkeervoorzieningen worden gerealiseerd. Een gebiedsgerichte benadering is daarbij voorwaarde; reservering van parkeerplaatsen voor één specifieke functie (bijvoorbeeld wonen, of bedrijfsgebonden parkeerplaatsen) verstoort de mogelijkheden voor optimaal dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen.



Een uitgebreide versie van dit artikel vindt u op www.parker24.nl



'De reiziger van nu en morgen meer vraagt om een zo flexibel mogelijk vervoersysteem'

Chris Verweijen

PARKEREN IN DE KETEN

TIPS & TRENDS

Chris Verweijen vindt slimme combinaties absoluut een must. Daarbij zijn alle mogelijke combinaties van zowel gebruik als functie aan de orde. Ook hier is het volgens hem steeds meer van belang om buiten de grens van het directe terrein te kijken en het vooral in een groter geheel te zien. Bovendien moet ook hier steeds vanuit de rol van de gebruiker worden gekeken, waarna de wensen tot een realistisch geheel moeten worden gecombineerd.

Frans Bekhuis constateert dat een gebiedsgerichte benadering zorgt voor optimalisatie van parkeren in de keten. Om tot slimme combinaties te komen is het van belang volgens Bekhuis tijdig alle stakeholders erbij te betrekken. Daarbij moet het uitgangspunt zijn: ga van een probleem naar een oplossing.

Hans ten Barge ziet als trend dat het op steeds meer plaatsen mogelijk wordt gemaakt dat vergunninghouders ook in garages mogen en kunnen parkeren. Zijn tip is om zoveel mogelijk gebruik te maken van moderne technieken om zoveel mogelijk dubbelgebruik mogelijk te maken.

Sjoerd Stienstra ziet dat parkeren nog steeds te veel als een apart staande activiteit wordt gezien. Hij is voorstander van een gebiedsgerichte benadering. Zo'n benadering bevordert volgens hem namelijk mogelijkheden voor optimalisering van dubbelgebruik.