6



VAN PARKEERBEHEER NAAR MOBILITEITSMANAGEMENT





PARKEERBELEID IS MEER DAN PARKEREN

INTEGRAAL PARKEERBELEID IN DE PRAKTIJK

4 *Tien gouden tips*
7 *Acht voorbeelden uit de praktijk*
24 *Parkeermaatregelen in vogelvlucht*
26 *Overige maatregelen voor de mobiliteit*
36 *Werken aan mobiliteitsmanagement*
38 *Meer informatie en literatuur*

Abonnement

De brochure 'Parkeerbeleid is meer dan parkeren -Integraal parkeerbeleid in de praktijk' maakt deel uit van de brochure-reeks 'Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement'.
De brochures zijn los te bestellen, maar ook een abonnement op de gehele brochurereeks is mogelijk. Dit kost € 250,- inclusief BTW, verzendkosten binnen Nederland en een verzamelmap. Aanvragen van een abonnement kan alleen per fax (0318 - 62 11 12) en per post: CROW, Postbus 37, 6710 BA Ede. Vermeld hierbij de volgende gegevens:

- naam abonnement;
- naam en voorletter(s), titel(s), geslacht;
- organisatie;
- afdeling/dienst;
- verzendadres;
- postcode en woonplaats;
- factuuradres (indien anders dan verzendadres);
- telefoonnummer;
- handtekening.

Meer informatie over de brochurereeks vindt u op www.crow.nl/parkeren

Colofon

'Parkeerbeleid is meer dan parkeren - Integraal parkeerbeleid in de praktijk'

Uitgave:	CROW, Ede
Artikelnummer:	565
Tekst:	ECORYS Transport en Grontmij Parkconsult
Eindredactie:	Willemse Communicatie, Leeuwarden
Financier:	RWS-AVV
Fotografie:	Herman Stöver
Vormgeving:	Inpladi BV, Cuijk
Druk:	vanGrinsven drukkers Venlo bv
Productie:	CROW, afdeling Communicatie

Prijs: € 13,- (incl. BTW en verzendkosten binnen Nederland)
Bij CROW te bestellen, onder vermelding van het artikelnummer: 565

- via website:	www.crow.nl/shop
- per post:	Postbus 37, 6710 BA, Ede
- per fax:	(0318) 62 11 12

C•R•O•W
kenniscentrum
voor verkeer, vervoer
en infrastructuur

kennisplatform VERDI

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Adviesdienst Verkeer en Vervoer

Eerder verschenen brochures:

- brochure 560 Geïntegreerd parkeren: hoofdpuntennotitie
- brochure 561 Mechanische parkeersystemen
- brochure 562 Mobiel betalen bij parkeren
- brochure 563 Chipknip-only-betalen voor parkeren - De invoering van een cashless betalingssysteem
- brochure 564 Parkeerregulering: toepassing en effecten

Onderwerpen van nog te verschijnen brochures:

- Mobiliteitsmanagement: andere mobiliteitsoplossingen in samenhang met parkeren
- Parkeren op afstand (parkeren buiten de stad)
- Locatie: parkeren bij de bestemming aan de rand van de binnenstad
- Beheer en exploitatie van parkeren
- Binnengemeentelijke coördinatie
- De gemeente en de (private) belanghebbenden
- Regionaal parkeerbeleid
- Krachtenveldanalyse parkeren
- Kwaliteit van parkeren
- Het profiel van de reiziger
- Parkeren en de waarde van het vastgoed
- Publieke kosten en opbrengsten van parkeren
- Parkeerverwijssystemen
- Ervaringen uit het buitenland
- Bereikbaarheid binnensteden

PARKEERBELEID IS MEER DAN PARKEREN

INTEGRAAL PARKEERBELEID IN DE PRAKTIJK



1 TIEN GOUDEN TIPS VOOR INTEGRAAL PARKEERBELEID

Parkeerbeleid is meer dan parkeren. Door parkeren niet als geïsoleerde maatregel toe te passen, is het uiteindelijke doel makkelijker te verwezenlijken: een leefbare wijk, een vitaal centrum en beheerste mobiliteit. De achtergronden van deze integrale aanpak zijn uitvoerig behandeld in de eerste brochure uit deze reeks 'Geïntegreerd parkeren: hoofdpuntennotitie'. In deze brochure staat de praktijk centraal.
Het was niet makkelijk om veel goede praktijkvoorbeelden te vinden. Gemeenten vinden het blijkbaar nog niet vanzelfsprekend om betaald parkeren af te wegen tegen de aanleg van een transferium of direct te combineren met autodate. In veel gemeenten is het opzetten van parkeerbeleid nog eerder een doel dan een middel.
Bij de acht uitgewerkte voorbeelden viel op dat in deze gemeenten parkeren niet de aanleiding was voor veranderingen. Via een andere insteek, zoals verkeersveiligheid of herinrichting, kwamen zij tot een logische uitwerking van parkeren. Parkeren in samenhang bekijken gaat ook niet vanzelf en leidt niet vanzelfsprekend tot een goed resultaat.

Deze brochure beschrijft de aanpak van diverse gemeenten die integraal parkeerbeleid hebben ingevoerd, te weten Smallingerland, Leeuwarden, Utrecht, Arnhem, Noordwijk, Amsterdam en Den Haag. Hun aanpak kenmerkt zich door:

- een concrete, gebiedsgerichte aanpak;
- een open benadering waarbij meerdere partijen betrokken zijn: verschillende afdelingen en lagen binnen de overheid, burgers, vervoerders en marktpartijen;
- de diversiteit van de maatregelen: van parkeerverboden tot campagnes gericht op gedragsverandering.

Tien tips
Uit de onderzochte praktijkvoorbeelden zijn een tiental 'gouden' tips te halen waar niet alleen gemeenten, maar ook buurtcentra, wijkpanels en projectontwikkelaars hun voordeel mee kunnen doen. Deze aanbevelingen gaan zowel over inhoudelijke als meer procesmatige aspecten van het parkeerbeleid. Waar nodig wordt verwezen naar de voorbeelden.

1 Zet in op kwaliteit

Door parkeermaatregelen te combineren met een betere inrichting van het gebied, ruimte te maken voor andere vervoerswijzen en nieuwe initiatieven, is de kwaliteit van een gebied te vergroten.
De behoefte aan meer kwaliteit vormt ook de belangrijkste motivatie voor partners om aan een dergelijk project mee te doen. Slechts weinig bewoners van de Utrechtse wijk Votulast lopen warm voor minder parkeerruimte. Maar nu er meer speelplekken voor kinderen zijn en de straat is opgeknapt, staat zelfs de middenstand achter de aanpassingen. Bedrijven die zich vestigen in de Zuidas van Amsterdam moeten ervan overtuigd zijn dat het een uniek gebied wordt, anders schrikken de strenge parkeernormen te veel af.

Kwaliteit van een gebied is zelfs als parkeermaatregel te benutten. De mooie inrichting van een plein zorgt er in

Drachten voor dat bezoekers hun auto daar niet parkeren, ook al is de ruimte er wel.

2 Gebruik inkomsten uit parkeren voor andere mobiliteitsoplossingen

Betaald parkeren op de openbare weg levert de gemeente geld op. Hetzelfde geldt voor de exploitatie van een parkeergarage. Andere maatregelen kosten vooral geld. Een geïntegreerde aanpak voorkomt 'machtsmisbruik' van succesvolle parkeermaatregelen. Met de inkomsten zijn meerdere beleidsdoelen te realiseren. Andere mobiliteitsoplossingen, die nieuw, onzeker en vaak kostbaar zijn, zijn zo eenvoudiger uit te voeren. Het geld is ook, zoals in Votulast, bruikbaar voor een betere inrichting.

Gemeenten kunnen parkeerinkomsten controleren door een parkeer- of mobiliteitsfonds op te richten. Duidelijke, juridische afspraken voorkomen dat deze inkomsten gebruikt worden voor algemene middelen. De gemeente Den Haag heeft zo'n fonds opgericht.
Een mobiliteitsproject dat in de beheerfase zonder extra financiële steun kan, heeft de grootste kans van slagen.

3 Sluit aan bij specifieke kenmerken en probleem van een gebied

Verkeerskundige modeverschijnselen uit de voorbije decennia of te rechtlijnige uitwerkingen van nationaal beleid stellen gemeenten soms voor lastige dilemma's. Zo ondervond Leeuwarden dat het Structuurplan Verkeer en Vervoer (SVV-II) daar niet werkt zonder goede verbindingen voor openbaar vervoer. In Drachten kan een vriendelijke inrichting het gedrag van parkeerders beïnvloeden, wat in de Randstad minder vanzelfsprekend is. Over de parkeernormen op het Kema-terrein in Arnhem was te onderhandelen, terwijl de gemeente Amsterdam verwacht dat ruimere normen op de Zuidas er een onleefbaar gebied van maken.

Het is belangrijk bewoners op relatief korte termijn een concrete oplossing voor hun probleem te bieden; zij zien meestal weinig in een breed meerjarenbeleid. Als automobilisten klagen dat ze op koopavonden niet kunnen parkeren, schiet een project gericht op het gebruik van andere vervoermiddelen zijn doel voorbij. Het duurt te lang voordat dit effect heeft.

4 Zoek naar verschillende maatregelen voor verschillende groepen

Elke parkeer- en mobiliteitsmaatregel treft een bepaalde groep en bevoordeelt een andere. Het is een hele kunst om maatregelen te nemen die aan de wensen van de meeste parkeerders tegemoetkomen.
De gemeente Noordwijk heeft aparte regelingen voor verschillende groepen parkeerders. Aan de rand van de bebouwde kom is parkeergelegenheid voor badgasten en werknemers van de winkels. Pensionhouders gebruiken niet-autogebonden parkeerkaarten en bewoners kunnen parkeren met een vergunning.

Onderzoek naar parkeergedrag
De wensen van parkeerders zijn nooit goed onderzocht. Wat voor soort mensen laat zich bijvoorbeeld leiden naar een transferium? Welke groep vindt hoge tarieven in de binnenstad geen bezwaar? Als bekend is wat de verschillende consumenten beweegt, kan een gemeente daar beter op inspelen met haar parkeerbeleid. Onderzoeksbureau Smartagent Company is in 2002 begonnen met enkele pilots om meer inzicht te krijgen in de wensen en het gedrag van parkeerders.



5 Leg minder geliefde zaken snel vast

Er zijn meestal genoeg partijen die een parkeergarage willen exploiteren bij een druk winkelcentrum; dat is commercieel wel aantrekkelijk. Minder geliefde parkeermaatregelen zijn soms moeilijker door te voeren. Als de overheid meer ruimte wil geven aan vervoersmanagement of het totale parkeeroppervlak wil beperken, is het raadzaam dit op schrift te stellen, tegelijk met de afspraken over meer aantrekkelijke maatregelen. In een later stadium is het opheffen van parkeerplaatsen 'een gepasseerd station' en vervoersmanagement is dan alleen nog op vrijblijvende voet te realiseren.

6 Combineer harde voorwaarden met onderhandelingsruimte

Bijna elk project bevat wel factoren of randvoorwaarden die niet te veranderen zijn, bijvoorbeeld omdat ze zijn vastgelegd in politieke keuzes of omdat de fysieke omgeving niet anders toestaat.
Toch is het voor het proces en de houding van betrokken partijen erg belangrijk om onderhandelingsruimte te bieden. Om ergernis, verwarring en woede te voorkomen is het zaak bij het begin van het project vast te leggen welke randvoorwaarden onveranderbaar zijn en dus

niet ter discussie staan. Daarnaast is het van belang dat er onderhandelingsruimte is. Wanneer deze ruimte er is, worden de scherpe randvoorwaarden eerder geaccepteerd en verlopen de onderhandelingen meer gestructureerd. Amsterdam volgt deze tactiek onder meer voor de Zuidas.

7 Houd de aanpak in de planfase breed

Vroegtijdige samenwerking met vertegenwoordigers vanuit diverse disciplines verruimt de mogelijkheden om tot een goed plan te komen. In de eerste fase is elke bijdrage welkom en spelen verantwoordelijkheden een geringe rol. Ook individuele burgers kunnen deelnemen in het proces, bijvoorbeeld via een prijsvraag. Een open aanpak is belangrijk bij de start.

Daarna is het zaak om het plan zichtbaar te maken. Bij ingewikkelde projecten is het raadzaam om maatregelen die eenvoudig te realiseren zijn, eerst uit te voeren. In het Friese Nijega bijvoorbeeld is de rondweg die buiten gebruik was, opgeruimd waardoor het oude dorpsplein zijn oude functie kon terugkrijgen. Maatregelen die ingewikkelder zijn, volgen dan op langere termijn.

8 Kies een sterke trekker en een neutrale voorzitter

Een geïntegreerde aanpak ontstaat niet vanzelf. Marktpartijen en overheden willen de maatregelen zo eenvoudig mogelijk houden. De lokale overheid moet de moed hebben om initiatieven te nemen en partijen bij elkaar te brengen. Het beste is als een aanwijsbaar, herkenbaar persoon namens de overheid het project vertegenwoordigt. Deze trekker van het project bewaakt het proces en brengt partijen bij elkaar.

Een goede voorzitter is goud waard. Het is raadzaam een neutrale voorzitter te kiezen. Deze belicht alle belangen en streeft naar een resultaat waar iedereen zich in kan vinden.

9 Breng de plannen positief, maar feitelijk

Een positieve benadering maakt eerder kans op een positieve ontvangst. Soms kost het wat moeite, maar voor elk project of thema is een positieve benadering te vinden. Het 'beperken van parkeerruimte' roept meestal negatieve reacties op, terwijl 'meer groen en speelruimte' veel bewoners wel zal aanspreken. En 'woonparken' klinkt een stuk aantrekkelijker dan een 'autoloze wijk'.
Een centrale visie is prachtig voor een project, maar in de communicatie moeten geen wollige visioenen worden opgeroepen. Geef feitelijk aan wat de directe gevolgen zijn voor bewoners persoonlijk: hoeveel parkeerplaatsen verdwijnen er? Voor wie en wanneer wordt de straat beter bereikbaar? Welke parkeermaatregelen worden genomen: betaald parkeren, minder plaatsen of gewoon betere bewegwijzering? De doelstellingen en maatregelen moeten voor alle betrokkenen helder zijn.

10 Onderhoud succes

Het is zinvol om eenmaal behaald succes te onderhouden. Vaak blijft met een kleine inspanning het resultaat langer behouden en is de effectiviteit van de maatregel groter. Een buurtfeest, een schouw, een symposium, een discussiemiddag of een evaluatie met een etentje kan partijen weer bij elkaar brengen. Binnen een breder project kan de gemeente een activiteit selecteren die het project als geheel weer even onder de aandacht brengt. Betrokkenen en de pers herinneren zich het succes weer en eventuele kleine oneffenheden kunnen glad gestreken worden. Er ontstaat gemakkelijker draagvlak voor de rest van de plannen.











Mooie inrichting van het plein in Drachten.

ACHT VOORBEELDEN UIT DE PRAKTIJK 2

1 Drachten: Duurzaam Veilig integraal en eigenwijs

Drachten is met 42 duizend inwoners een middelgrote plaats in Friesland en de hoofdplaats van de gemeente Smallingerland. In de jaren zestig heeft de komst van Philips voor enorme groei gezorgd. Vanaf eind jaren zeventig ontwikkelde Drachten een nogal eigenwijs en tegendraads verkeersbeleid. Landelijk moest het Structuurplan Verkeer en Vervoer (SVV-II) de grote verkeersstromen indammen en kwamen er strikte parkeernormen. In Drachten werkt de gemeente vanuit een hele andere visie. Kwaliteit neemt zij als uitgangspunt voor de inrichting. Binnen het kader van kwaliteit spelen verplaatsen en verblijven zich af in 'een verantwoorde chaos'. Het plein in het centrum is mooi ingericht en niet bedoeld als parkeerplaats. Er zijn geen maatregelen genomen om parkeren tegen te gaan, maar zoals de verantwoordelijke ambtenaar zegt: "Je moet wel een hork zijn als je hier nog gaat parkeren!"

Pas als deze aanpak niet meer blijkt te werken, gaat de gemeente over op aanvullende maatregelen. Drachtsters gebruiken voor 56 procent van de interne verplaatsingen de fiets. Dat is ruim boven het landelijk gemiddelde. Landelijk werkte het ontmoedigingsbeleid voor auto's niet, maar in Drachten blijkt de aanpak goed uit te pakken.

Historie

De oorsprong van Drachten ligt in de turfwinning en de afvoer van turf langs de Drachtstervaart. Waterwegen hebben honderden jaren lang een belangrijke rol in het gebied gespeeld. Vanaf begin jaren zestig zijn diverse vaarten gedempt om ruim baan te maken voor de auto. Brede asfaltwegen gingen het beeld domineren. Door toename van het verkeer en het aantal ongevallen is besloten op elke kruising verkeerslichten te plaatsen. Begin jaren tachtig stond de gemeente voor de keuze: doorgaan volgens de gangbare verkeerskundige kennis of zoeken naar een bredere aanpak.



Drachten halverwege de jaren tachtig.

Drachten heeft een ommezwaai gemaakt in haar aanpak. De gemeente koos voor samenwerking met een visionair stedenbouwkundig en verkeerskundig bureau. Verder nam zij kwaliteit van de leefomgeving als uitgangspunt voor haar beleid. De ruimtelijke inrichting moest de zelfredzaamheid van de kwetsbare verkeersdeelnemers vergroten.
Het terugdringen van het gemotoriseerde verkeer uit de - omvangrijke - woonwijken was hier het credo,

allang voor de opkomst van Duurzaam Veilig.
Van automobilisten werd verwacht dat zij zich als gast in de woonwijken gingen gedragen. De inrichting van de weg moest daarbij helpen. De andere wegen moesten wel hoge kwaliteit bieden in ruil voor beperkingen in de woonwijken. Een goede wegkwaliteit en de aanleg van rotondes garandeert nu een veilige doorstroming van het autoverkeer.



Drachten, 30-km-straat uit de jaren tachtig.

Parkeren: balans tussen wat 'kan' en wat 'moet'
Dat mensen uit de regio met de auto naar Drachten komen, is een vaststaand feit. Met de trein is Drachten niet bereikbaar, terwijl de stad wel een belangrijke functie heeft voor de regio. Parkeerruimte moet er zijn voor wie dat wil. Er zijn mooie, strak ingerichte parkeerplaatsen aangelegd. Uit de inrichting van de omgeving moet blijken waar parkeren gewenst of mogelijk is en waar het misplaatst is. Op het moment dat dit niet meer werkt door een te groot aanbod van auto's, neemt de gemeente aanvullende maatregelen. Deze filosofie wordt nog steeds met succes in praktijk gebracht.

Vijftien jaar geleden bijvoorbeeld bleek dat de bereikbaarheid van de winkels onder druk kwam te staan. De gemeente heeft toen in het centrum betaald parkeren ingevoerd. De prijs is laag, maar de parkeerduur (op de Markt) is beperkt tot ruim een uur. Bewoners kunnen voor 30 euro per jaar een vergunning aanschaffen.

Met subsidie van Economische Zaken is begin jaren negentig ook een enorme parkeergarage gebouwd.
De gemeente exploiteert de garage. Er is redelijk veel parkeerruimte aanwezig, maar er is geen plek voor de auto's van bewoners van het centrum. Die zullen moeten wachten tot de centrumvisie, die ter discussie ligt, besloten en gerealiseerd is. In die visie wordt parkeren in de toekomst zoveel mogelijk inpandig of ondergronds gerealiseerd. Dan zal er ook ruimte zijn voor de centrumbewoners.

Veilige chaos
Het recente plan voor de radicale herinrichting van het gebied rond het cultureel centrum De Lawei laat zien hoe een brede, onconventionele aanpak kan werken. De Lawei heeft een grote, goed uitgeruste theaterzaal die veel bezoekers trekt. Het theater staat aan een brede weg op een kruising met verkeerslichten.
Een groep met een ongebruikelijke samenstelling werd uitgenodigd een ontwerpvisie voor dit gebied te ontwikkelen. Een landschapsarchitect, een industrieel vormgever en een ruimtelijk ontwerper hebben samen met een verkeerskundige een plein ontworpen, waar zitten op een terrasje en winkelen gecombineerd worden met gemotoriseerd verkeer op weg naar een parkeerplek.

Het ontwerp geeft qua vormgeving, materiaalgebruik en uitstraling een beeld van - letterlijk - een verantwoorde chaos. Voor kwetsbare groepen als slechtzienden, blinden en kinderen is er een veilige looproute langs de gevels, inclusief een zebrapad. Gezien de uitstraling van de omgeving verwacht de gemeente niet dat automobilisten op het plein zullen parkeren. Mocht dat toch regelmatig gebeuren, dan gaat de gemeente alsnog op zoek naar aanvullende maatregelen.



Ontwerp van het plein, Drachten.

Voorbeelden van zaken die de gemeente Smallingerland in Drachten heeft gerealiseerd:

Fietsverbindingen
Al vanaf begin jaren tachtig is de inrichting van Drachten vooral gericht op 'verblijvers': in de woonwijken is de auto te gast en de fiets krijgt de ruimte. Er zijn fietsroutes naar het centrum gelegd, geheel los van de autowegenstructuur van de woonwijk. Om fietsers korte en comfortabele routes te bieden, zijn ontbrekende bruggen, doorsteken en schakels in het fietsnetwerk aangelegd. Door te kijken naar de route van speciale groepen fietsers, zoals scholieren is bepaald hoe de route moest lopen. Zo zorgde een fietstunnel onder Rijksweg 31 voor een kortere en betere verbinding voor scholieren naar de scholen voor voortgezet onderwijs. Ook de bewoners van het Noorderend konden eindelijk weer bij hun buren aan de andere kant van de weg op bezoek. Rijkswaterstaat betaalde overigens pas aan deze tunnel mee, nadat de gemeente zelf een flinke financiële bijdrage leverde.

Grote winkelboulevard
Pal langs de snelweg A7 ligt een groot winkelgebied, de Martin Luther King Boulevard. Hier zijn diverse grote winkelketens gevestigd, zoals Leen Bakker, Praxis en Kwantum. De boulevard is aangelegd in de tijd dat het ABC-locatiebeleid van het SVV-II streng werd gehanteerd. Rijkswaterstaat bepaalde hier het aantal parkeerplaatsen volgens de landelijke norm. De gemeente vond deze norm niet realistisch, gezien de regionale functie van de winkelboulevard, de grote afstanden die de bezoekers afleggen en de aard van de winkels. Dit heeft tot een stevige discussie geleid tussen gemeente en Rijk.



Dorpsstraat in Opeinde
Opeinde en Nijega zijn twee kleine kernen van de gemeente Smallingerland, op enkele kilometers afstand van Drachten. Opeinde werd jarenlang in tweeën gedeeld door de oude rijksweg naar Leeuwarden. Deze weg was nogal onveilig: het verkeer raasde er vroeger met 70 km/h overheen. Later is de weg smaller gemaakt, waardoor ook de rijsnelheid daalde. Samen met bewoners werd aan een ontwerp gewerkt van een meer 'dorpse' straat. Resultaat is een gezellige, groene straat, die weer in verhouding staat tot de bebouwing ernaast. Parkeren gebeurt voornamelijk op eigen erf. Bezoekers kunnen gewoon langs de weg parkeren. Door het opknappen van de weg zijn niet alleen de veiligheid en leefbaarheid verbeterd, maar zijn ook de huizen in waarde gestegen.





De dorpsstraat in Opeinde voor en na de opknapbeurt.

Dorpsvernieuwing in Nijega
Nijega kende een soortgelijk probleem als Opeinde. De gemeente heeft een aantal stappen genomen om dit probleem aan te pakken: de vroegere rondweg is verwijderd, daardoor was de oude verkeersinfrastructuur terug te brengen tot een menselijke maat en het oude café wordt weer in ere hersteld. De gemeente treft hier diverse maatregelen tegelijkertijd:

- de voormalige doorgaande weg krijgt ter hoogte van het café een pleinachtige inrichting;
- een recreatievaart in de buurt wordt doorgetrokken tot aan het plein; er kunnen geen boten aanmeren, maar in de toekomst moet de vaart aansluiten op een slootje, zodat deze als kanoroute kan fungeren;
- parkeren kan voorlopig langs de weg. Als daar te weinig ruimte blijkt te zijn, zal de gemeente zoeken naar meer parkeermogelijkheden.

De gemeente Smallingerland werkt hard aan de uitvoering van dit grootschalige project. Het wordt gefinancierd uit subsidies en fondsen, zoals gelden uit stads- en dorpsvernieuwing, geld dat gereserveerd was voor de vervanging van oude riolering, onderhoudsgelden en subsidie voor de verkeersveiligheid.

2 Leeuwarden: de naweeën van SVV–II

Verkeers- en vervoersbeleid in Leeuwarden stond jarenlang in het teken van een optimale afstemming tussen het autoverkeer (bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid) en het milieu (geluid, luchtverontreiniging). De integratie vond zijn weerslag in het Verkeers Milieu Plan (VMP). Onderdeel van het VMP was de beperking van geluidshinder.
De insteek van Leeuwarden paste goed in de lijn die met het Structuurplan Verkeer en Vervoer (SVV-II) onder minister Maij-Weggen is ingezet: ruim baan voor openbaar vervoer en de fiets naast strenge parkeernormen en een autowerend beleid in steden. Leeuwarden heeft ook gebruikgemaakt van de VROM-regeling voor Verkeersmilieukaarten.

2

Leeuwarden is een fietsstad, maar voor beperking van het autogebruik en verbetering van de fietsmogelijkheden is geen samenhangend beleid ontwikkeld. De gemeente heeft veel energie gestoken in vrije busbanen om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Het beperkte marktaandeel moest hierdoor toenemen. Om luchtvervuiling terug te dringen is de weginfrastructuur aangepast.
Kantoorgebouwen zijn volgens het SVV-II op A-locaties gebouwd, dichtbij het station en met weinig parkeerruimte.

Te weinig op regio gelet

Mede door tegenstand van bewoners, middenstand en andere belanghebbenden heeft de Friese hoofdstad uiteindelijk weinig resultaat geboekt. Het autogebruik is de afgelopen jaren met ruim 20 procent toegenomen. Minder Leeuwarders nemen de fiets of het openbaar vervoer. Leeuwarden was een van de laatste gemeenten waar de winkelstraat uiteindelijk autoluw is gemaakt. Het woord ‘autovrij’ alleen al roept nog steeds weerstand op.

De directe doorvertaling van rijksbeleid heeft in Leeuwarden niet gewerkt, concludeert de gemeente. Er is onvoldoende rekening gehouden met het omliggende gebied: een plattelandsregio met weinig woningconcentraties. Enkel investeren in het openbaar vervoer blijkt niet genoeg te zijn in een ‘ijle regio’.

Economische ontwikkeling

Het verkeersbeleid van Leeuwarden werd geconfronteerd met een sterke economische ontwikkeling van Leeuwarden waardoor er grote fricties ontstonden. Door de komst van een aantal grote, dienstverlenende bedrijven zijn er in de jaren negentig bijna tienduizend arbeidsplaatsen bijgekomen. Leeuwarden bouwde in deze periode nauwelijks voor de middengroepen. Het gevolg was een groeiende stroom forensenverkeer uit de omliggende dorpen, waardoor het wegennet volliep. Door de toegenomen bedrijvigheid kwam ook de beschikbare parkeerruimte onder druk te staan. Ook de parkeergarages in de binnenstad kunnen op piekmomenten de vele auto’s niet aan. De omliggende wijken zijn het kind van de rekening.

Exploitatie van de parkeergarages in het centrum

In Leeuwarden zijn drie parkeergarages in het centrum met een gezamenlijke capaciteit van 1540 plaatsen. Op het plein voor het stadskantoor zijn nog eens 250 betaalde plaatsen. Twee parkeergarages exploiteert de gemeente en de derde exploiteert de Stichting Parkeergarages Leeuwarden. Zij zijn ondergebracht in een commanditaire vennootschap (CV) waarin de gemeente stille vennoot is. De beherend vennoot moet de begroting, de jaarrekening en de tarieven goedkeuren. Door deze constructie blijft de gemeente grip houden op de uitvoering van het parkeerbeleid.
Leeuwarden werkt met een parkeerfonds. Daarin komen de opbrengsten van de 250 bovengrondse parkeerplaatsen plus het gemeentelijk deel van de winst uit de parkeergarages (die winst wordt verdeeld tussen gemeente en CV). De gemeente besteedt het geld uit het parkeerfonds aan parkeermaatregelen, fietsenstallingen, een pendelbus en aan het compenseren van de aanloopverliezen van de CV.



Centrum van Leeuwarden.

Gebiedsgerichte aanpak met draagvlak

Vanaf 2002 richt de gemeente Leeuwarden zich op het ontwikkelen van een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP). Uiteraard blijven veiligheids- en milieuaspecten van belang, maar het terugdringen van het autogebruik staat niet meer voorop. Het concept van dit nieuwe gemeentelijke verkeersplan is tot stand

gekomen met directe inbreng van Economische Zaken, Ruimtelijke Ordening en andere afdelingen.

Anders dan in het oude beleid zoekt de gemeente nadrukkelijk naar draagvlak onder de bevolking. Startpunt voor het GVVP vormde daarom een groot verkeersdebat dat direct drie concrete punten opleverde:
- op korte termijn realiseren van een voorbeeldtransferium met een shuttlebus (zie rechter kader);
- op langere termijn meer transferia aanleggen langs openbaarvervoerslijnen;
- parkeren reguleren per gebied, afgestemd op de specifieke behoefte van dat gebied.

Gebiedsgewijze aanpak centrum

Vlakbij het station heeft verzekeraar Achmea een 80 meter hoge kantoortoren gebouwd, naast enkele andere kantoorgebouwen. De nieuwe toren kan als symbool dienen voor de dynamische dienstenstad. Bij de bouw van de kantoren rond het station worden nog steeds de normen van het locatiebeleid aangehouden: één parkeerplaats op vijf arbeidsplaatsen. Hierdoor is de parkeerruimte beperkt, wat steeds vaker tot parkeeroverlast leidt in de omliggende wijken. Leeuwarden ontwikkelt daarom voor het stationsgebied een samenhangend pakket aan maatregelen. Uitgangspunt daarbij is niet zozeer 'autootje pesten', alswel het bewaken van het gebied tegen teveel auto's.

De maatregelen houden onder meer in:
- convenanten met bedrijven afsluiten over vervoerplannen;
- gereguleerd parkeren in het gebied zelf en waar nodig in de wijken daaromheen;
- transferia inrichten buiten het centrumgebied om het woon-werkverkeer op te vangen.



In Leeuwarden zullen nog meer verkeersdebatten volgen over bijvoorbeeld het parkeren. Uitgangspunt voor het parkeerbeleid is dat de auto te gast is in het centrum en de woonwijken, maar op de doorgaande wegen moet autoverkeer de ruimte krijgen.
Vooralsnog is alleen de introductie van de pendelbus gerealiseerd. De verantwoordelijke ambtenaren van de gemeente realiseren zich dat er nog veel moet gebeuren en willen nu zichtbare resultaten gaan boeken.

Samengevat komt de nieuwe aanpak van de gemeente Leeuwarden op het volgende neer:
- een breed pakket van maatregelen, zowel fysiek als organisatorisch;
- veel aandacht voor noodzakelijke samenwerking en communicatie;
- zorgen dat het noodzakelijke autoverkeer de ruimte krijgt en een evenwicht vinden tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en economische ontwikkeling.

Gratis FEC-Citybus naar het centrum

Om de parkeerdruk in het centrum op piekmomenten te verlagen, is op proef een pendelbus ingezet, op initiatief van het Centrummanagement Leeuwarden*. De bus vertrekt vanaf het parkeerterrein achter het FEC (voormalige Frieslandhal) aan de rand van de stad. Op het terrein kunnen zo'n 650 auto's gratis parkeren. De pendelbus rijdt vervolgens rechtstreeks naar de Leeuwarder binnenstad. Deze gratis parkeer- en pendelservice is elke zaterdag en koopavond beschikbaar. De FEC-Citybus rijdt dan elke tien minuten naar het centrum en terug.
Werkzaamheden aan de parkeerring rond het centrum vormden de aanleiding om met de proef te starten. Deze wegwerkzaamheden zijn grotendeels afgerond. De bus wordt tot nog toe gefinancierd door de gemeente, uit het fonds stadsregio en uit het parkeerfonds. Een toenemend aantal passagiers maakt er gebruik van.
Begin 2003 is de gratis pendeldienst uitgebreid naar de werkdagen.

* Samenwerkingsverband van de gemeente Leeuwarden, Leeuwarder ondernemersvereniging LEON, Stichting Parkeergarages Leeuwarden, Stichting Promotie Leeuwarden (SPL/VVV) en busmaatschappij Arriva.

3 Het Utrechtse Votulast: wijken voor de fiets

Ten noordoosten van het centrum van Utrecht, grenzend aan de Wittevrouwensingel, liggen vijf buurten die samengevoegd zijn tot de wijk Votulast. De buurten zijn in verschillende periodes gebouwd. Het oudste deel, de Vogelenbuurt, dateert van voor 1920, de jongste is de Staatsliedenbuurt met naoorlogse meergezinswoningen. Met name de Vogelenbuurt en Tuinwijk ogen kleinschalig en gezellig met veel groen en veilige ruimtes voor kinderen.
Dat was eind jaren tachtig wel anders. De wijken verpauperden en verschraalden in snel tempo. Bij wijze van proef werd in 1990 een begin gemaakt met wijkbureau Votulast. Dat kreeg tot taak:
- burger en bestuur dichter bij elkaar te brengen;
- het milieubeleid op wijkniveau in te bedden.

Voortvarend nam de toenmalige wijkmanager van de gemeente samen met een ingehuurde projectleider het initiatief voor het project 'Wijken voor milieu'. Het uitgangspunt hiervan was de leefbaarheid van de openbare ruimte in de wijk te verbeteren.
Hoe dat ingevuld werd, hing af van de behoeften en wensen van de bewoners. Uit een eerste enquête werd duidelijk welke grote ergernissen en knelpunten er bestonden.

Zwerfvuil en auto's
Bewoners bleken zich vooral te ergeren aan zwerfvuil op straat. Omdat het door bezuinigingen bij de gemeente moeilijk was de straten vaker te laten vegen, stelden enkele bewoners voor dit dan zelf maar te doen. Hun voorwaarde was wel dat de gemeentelijke reinigingsdienst op vrijdagmiddag het bijeengeveegde vuil zou komen ophalen. De reinigingsdienst wilde dit in eerste instantie niet, maar uiteindelijk is dit via de wethouder in een convenant geregeld.

Uit de enquête bleek verder dat bewoners vonden dat er teveel auto's op straat stonden. Ruimte en groen bleken ook hoog op de bewonersagenda te staan. Geparkeerde auto's van binnenstadsbezoekers bezetten de beschikbare ruimte en tastten de leefbaarheid aan. Betaald parkeren en bewonersvergunningen zouden uitkomst kunnen bieden.
Afgesproken werd met de bewoners dat als het zou lukken om door een vergunningensysteem meer ruimte op straat te krijgen, dat die ruimte zou worden omgezet in leefbaarheidmaatregelen, oftewel: ruimte, fiets en groen. De wethouder bepaalde dat één vergunning per huishouden de norm werd. Autodelen, fietsvoorzieningen en fietsenstallingen moesten de tweede vergunning overbodig maken.

Ontwerpsessies met bewoners
Rond het Koekoeksplein stonden aan vier kanten tientallen geparkeerde auto's. In ontwerpsessies met bewoners heeft het plein een ander uiterlijk gekregen. Er werd veel tijd en energie gestopt in dat ontwerpproces en het resultaat mag er dan ook zijn. Het plein is aan drie kanten autovrij gemaakt en geschikt om te spelen. Het plein zelf wordt gebruikt door de basisschool, maar het is ook geschikt om muziek- en buurttheatervoorstellingen te houden.


Het aangepakte Koekoeksplein in Utrecht.

Torteltuin
De kinderen kregen ook een groot speelterrein erbij in de Kwartelstraat. Ook voor deze beslissing moest de wethouder de doorslag geven.
Een groot deel van een parkeerplaats is omgebouwd tot een speeltuin waar jonge kinderen volop kunnen spelen. Er is altijd een volwassene aanwezig voor noodgevallen. De speeltuin is ondergebracht in een stichting.


Van parkeren naar spelen in de Torteltuin, Utrecht.

Deal: parkeerplaatsen voor auto én fiets
Het wijkbureau in Votulast hanteert het succesvolle uitgangspunt dat zowel voor auto's als fietsen een parkeerstrook op straat moet zijn. Met het Bureau Parkeren van de gemeente is afgesproken dat parkeerinkomsten uit de wijk geïnvesteerd worden in leefbaarheidsmaatregelen. Zo ontstond het fietsmobiliteitsfonds. Uit dit budget zijn fietspaden en voorzieningen voor fietsparkeren op straat gefinancierd. Deze parkeervoorzieningen waren ook belangrijk om het aantal fietsendiefstallen voor eigen huis te verminderen. In overleg met de bewoners zijn twintig autoparkeerplaatsen opgeofferd voor fietsparkeren.

In de straten werden heel veel fietsklemmen neergezet - in talloze varianten - zodat bewoners makkelijk en snel hun fiets kunnen pakken en hem toch veilig kunnen vastzetten. Tot die tijd was er alleen aandacht voor fietsparkeren bij een bepaalde bestemming. Al snel werd Votulast een proeftuin voor ontwerpers van fietsklemmen, -trommels en -stallingen.





Auto's hebben plaats gemaakt voor fietsparkeren op straat, Utrecht.

In Votulast is een heel netwerk aan buurtstallingen ontstaan, allemaal op loopafstand van de woning. De trommels en buurtstallingen zijn in beheer van het U-Park. Zij beheren in heel Utrecht openbare stallingen die ruimte bieden aan een miljoen fietsen. Gebruikers betalen over het algemeen lage huur voor de trommels en de buurtstallingen. Dienst Stadsbeheer beheert de fietsklemmen.

De fietsstraat

De fietsroutes hebben in Votulast tot nu toe vrij weinig aandacht gekregen. Toch is er een mooi voorbeeld van een combinatie van parkeermaatregelen en de aanleg van fietspaden. De Humboldtstraat is omgebouwd tot fietsstraat en maakt onderdeel uit van het hoofdfietsnetwerk in Utrecht. De fietsstraat is zodanig vormgegeven dat automobilisten er niet parkeren. Ze kiezen zo nodig voor laden en lossen de rijbaan als stopplaats. Een enkele keer stopt er een auto op de stoep en het fietspad.



De Utrechtse Humboldtstraat is uitgevoerd als fietsstraat.

Ingrediënten voor een 'succesvolle wijkaanpak'

Het doorvoeren van de beschreven aanpak verliep zeker niet probleemloos. De inzet en de politieke steun waren groot, maar de wijkmanager moest voet bij stuk houden om te zorgen dat gemaakte afspraken niet alsnog teruggedraaid werden.

De onderstaande factoren hebben de aanpak van de wijk Votulast tot een succes gemaakt:

- iemand van de gemeente die het project trekt;
- een neutrale voorzitter voor het gesprek met de bewoners;
- gemotiveerde bewoners die bereid zijn hun mouwen op te stropen;
- een bestuur dat achter de plannen blijft staan;
- een wethouder die keuzes durft te maken;
- geld uit een mobiliteitsfonds;
- geen grote belangentegenstellingen plus een wethouder die wanneer nodig knopen doorhakt;
- een projectleider die in staat is mensen te motiveren.

Andere belangen

Een van de belangrijke partners bij de aanpak van deze wijk was Bureau Parkeren, dat in Utrecht parkeerbeheer in handen heeft. Parkeren is voor hen een doel op zich: elke vergunning en elke betaalparkeerplaats voor bezoekers levert geld op. Het bureau heeft weinig belang bij het beperken van het aantal vergunningen en parkeerplaatsen. Daar komt bij dat Bureau Parkeren niet verantwoordelijk is voor fietsparkeren; dit heeft dus geen prioriteit. Bureau Parkeren stelde, volgens de projectleider, steeds de uitgangspunten ter discussie. Na de gemeenteraadsverkiezingen in 2002 is het uitgangspunt van één vergunning per huishouden losgelaten.

De winkeliers ter plaatse vormden een andere invloedrijke partij bij de wijkvernieuwing. Zij voorzagen een dalende omzet als er minder parkeerruimte zou zijn in de fietsstraat. Ook de plannen om het doorgaande verkeer te weren, riep tegenstand op. De sterke rug van de wethouder was in deze situatie hard nodig.

Tien jaar na de veranderingen in Votulast is de buurt gewild, de huizenprijzen zijn hoog. Er wonen veel gezinnen met kinderen. De bewoners geven hun wijk als rapportcijfer een 7,8.

4 Arnhem en KAN-gebied: regionale afstemming en parkeren op afstand

De gemeente Arnhem heeft voor de periode tot 2010 een integraal parkeerbeleid vastgelegd. Bij het samenstellen van haar beleid stond de gemeente voor keuzes over zaken die zich ook elders voordoen.

Het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Arnhem rust op vijf pijlers:

1. geen uitbreiding van het hoofdwegennet. De bestaande hoofdinfrastructuur moet eventuele groei van het autoverkeer opvangen;
2. uitbreiding van het systeem van trolleybussen en gedeeltelijk ombouwen tot hoogwaardige openbaarvervoerlijnen (HOV-lijnen) om meer mensen in het openbaar vervoer te krijgen;
3. terugbrengen van het autogebruik via prijsbeleid, met name voor parkeren;
4. parkeren vooral op afstand: auto's van buiten de regio zoveel mogelijk buiten de stad laten parkeren. Met HOV-lijnen kunnen de bezoekers naar het centrum reizen;
5. de parkeerregulering moet minimaal kostendekkend zijn.

De gemeente presenteert parkeren bewust als een integraal onderdeel van het verkeers- en vervoersbeleid. Zij wil benadrukken dat parkeerregulering geen op zich staande activiteit is, maar een instrument om gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen en de binnenstad bereikbaar te houden.

Regionale afstemming

Een belangrijk onderdeel van het parkeerbeleid van de gemeente is de afstemming met de regio. Arnhem werkt regionaal samen in het KAN-gebied: Arnhem, Nijmegen en enkele kleinere gemeenten. In KAN-verband hebben deze gemeenten in de loop van de jaren al het nodige bereikt. Het beleid van de gemeente Arnhem moet passen binnen de regionale afspraken. Over de details van hun parkeermaatregelen verschillen de beide grote steden van mening: op dit punt concurreren zij soms met elkaar. Beide gemeenten willen een geïntegreerd parkeerbeleid, maar beiden willen ook een goed bereikbaar stadscentrum.
Behalve de afstemming tussen Arnhem en Nijmegen speelt binnen het KAN-gebied ook de afstemming met regionale centra. Die is vaak nog moeilijker voor elkaar te krijgen. Elke gemeente wil zijn of haar centrum of werkgelegenheidsgebied zo goed mogelijk bereikbaar houden en dat lukt vaak niet zonder (goedkope) parkeervoorzieningen.

Het KAN-gebied is vooral waardevol voor het afstemmen van de tariefhoogte en enkele aanvullende basisprincipes: minimaal kostendekkend, vereffening op gemeenteniveau en geen oneigenlijke concurrentie door middel van betaald parkeren. Het idee om de opbrengsten van parkeren en eventueel andere inkomsten te storten in een mobiliteitsfonds dat breed binnen verkeer en vervoer kan worden ingezet stuit echter nog op enkele praktische bezwaren. Bij de aangesloten gemeenten lopen vaak al meerjarige afspraken over de aanwending van de parkeergelden.



Transferium bij Gelredome

Arnhem legt in haar beleid veel nadruk op 'parkeren op afstand'. Hiervoor heeft zij het bekende transferium gebouwd bij het Gelredome, het voetbal- en evenementencomplex in Arnhem-Zuid. Het complex werd in 2000 geopend en het gebruik van het transferium wordt nu uitgebreid geëvalueerd. De algemene indruk is positief. De bezettingsgraad van het transferium neemt nog steeds toe. Vooral op zaterdagmiddag staat het er vol, wat aangeeft dat het een directe link heeft met het centrum. Doordeweeks bezoeken minder mensen het centrum en zijn er dus minder parkeerders.
Volgens de gemeente hangt het gebruik van een transferium sterk af van het aanbod bij de bestemming: als mensen het transferium als enige parkeermogelijkheid zien, werkt het wel. Verder bestaat de indruk dat de automobilisten die er gebruik van maken over het algemeen positief zijn.

Nieuw transferium met HOV-verbinding

Arnhem overweegt inmiddels een nieuw transferium neer te zetten bij Craneveld, aan de noordrand van de stad. Dit zou parkeergelegenheid moeten bieden aan bezoekers van Burgers Zoo én aan bezoekers van het stadscentrum. Voor dit transferium is een nieuwe hoogwaardige openbaarvervoerverbinding (HOV) nodig. Deze is ook bruikbaar voor de bezoekers van Burgers Zoo. Door de combinatie van de twee voorzieningen, transferium en HOV, hebben beide meer kans van slagen. Bovendien profiteren beide bestemmingen, Burgers Zoo en de binnenstad van Arnhem, van de voorzieningen.
Voor de realisatie hiervan is het lastig dat de verantwoordelijkheden voor transferium en HOV gescheiden zijn. Parkeren ligt volledig bij de gemeente; het HOV valt

onder de OV-autoriteit en in laatste instantie bij het Rijk dat de middelen ter beschikking moet stellen.

Parkeerplekken bij OV-haltes

De gemeente Arnhem denkt nog aan een derde transferium. Daarvoor zijn nauwelijks grote investeringen nodig. Het gaat om de kleinschalige parkeerplekken bij belangrijke haltes van het openbaar vervoer. Deze worden nu al vaak als zodanig gebruikt. Volgens de gemeente blijkt hier uit de praktijk waar de behoefte ligt. Wel vindt ze enige regulering nodig, onder meer om de kwaliteit van de voorzieningen te verbeteren, als service aan de automobilisten. Met reguleringsmaatregelen wil Arnhem ook voorkomen dat de omliggende buurten last krijgen van te veel auto's op plekken voor bewoners.



5 Arnhem Kema-terrein: toegankelijke parkeernormen

Aan de rand van Arnhem, deels in de bossen, lag jarenlang het bedrijfscomplex van Kema. Dit uitgestrekte terrein is beschikbaar gekomen voor herontwikkeling. In lijn met het nieuwe locatiebeleid moest de gemeente Arnhem toen realistische parkeernormen opstellen voor dit terrein. Dit geeft duidelijkheid aan zowel projectontwikkelaars als de KAN-regio, het samenwerkingsverband van Arnhem, Nijmegen en enkele kleinere gemeenten.

Achtergrond

Arnhem past het (oude) A,B,C-locatiebeleid al sinds 1993 redelijk stringent toe. Daarbij hoort dat de gemeente maxima stelt aan het aantal parkeerplaatsen bij nieuwe kantoorgebouwen. Het is niet bekend of de gebruikers van deze kantoren hierdoor inderdaad minder met de auto komen.
Het locatiebeleid heeft wel duidelijk grote invloed gehad op de stad als geheel. Door de parkeernormen is het onderwerp mobiliteit bij meer mensen dan alleen de gemeente goed tussen de oren is gekomen, volgens de gemeente.
De eisen aan de locatie en het maximumaantal parkeerplaatsen hebben ook invloed gehad op de locatiekeuze van bedrijven. Er zijn absoluut meer kantoren rond het station en de binnenstad gekomen. In 2002/2003 wordt druk gewerkt aan het centrumplan voor Arnhem. Dit is gekoppeld aan het nieuwe station voor de hogesnelheidslijn Oost.

Strakke normen

Door het streng hanteren van het locatiebeleid verkeert de gemeente Arnhem soms in een lastige positie. Gemeenten blijken nogal verschillend om te gaan met dergelijk beleid, waardoor ondernemers in Arnhem níet en buiten de gemeentegrenzen vaak wél zonder belemmeringen terecht konden. Ook binnen de eigen gemeente ontstaan problemen: doordat de strakke landelijke regels zijn losgelaten voelen gemeenten als Arnhem zich op dit punt enigszins stuurloos.
Een gemeente wordt geacht in onderhandeling met de markt, andere gemeentelijke diensten en buurgemeenten tot overeenstemming te komen over parkeernormen en andere mobiliteitseisen. Dit kan ertoe leiden dat een afdeling Verkeer relatief zwak komt te staan bij de onderhandelingen. De regels geven immers veel ruimte voor interpretatie en afwijkingen. De gesprekspartners bij de gemeente Arnhem zien liever heldere en strakke regels of sturingscriteria die vanuit het Rijk of de provincie worden opgelegd. De gemeente krijgt dan een faciliterende rol.

Toch biedt het nieuwe beleid ook mogelijkheden. De ontwikkeling van het Business Park Arnhem op het voormalige Kema-terrein is daar een goed voorbeeld van. Het terrein is aangemerkt als B-locatie. Dit geeft een aantal dingen aan: dat er kantoorontwikkeling mogelijk is, dat er maxima gesteld worden aan het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein en dat het gebied goed bereikbaar is met het openbaar vervoer.

Onderhandelen over parkeernorm

Momenteel werken op het terrein van Business Park Arnhem (BPA) 1700 mensen. Dat moeten er op afzien-

bare termijn vijfduizend worden. Er zijn 1350 parkeerplaatsen, terwijl dit er volgens de parkeernorm hooguit duizend mogen zijn. Ondanks een sterke groei van de werkgelegenheid moet het aantal parkeerplaatsen dus dalen.
De ontwikkelaar van het BPA gaat niet akkoord met die stricte toepassing van de parkeernorm. Belangrijke argumenten daarbij zijn dat op het Business Park geen standaardkantoren komen. De ICT- en hightech-bedrijven waarop het park mikt, hebben naar verhouding veel ambulante medewerkers. Die hebben de auto overdag vaak nodig voor het werk. De ontwikkelaar en de gemeente zijn nog in onderhandeling om te komen tot een integrale oplossing.
Het grote probleem voor de gemeente is het vaststellen van een nieuwe parkeernorm. Alles was in principe mogelijk. Uiteindelijk is Arnhem uitgegaan van de maximale capaciteit van het onderliggende wegennet. De toeleidende wegen moesten tijdens de ochtend- en de avondspits het extra verkeersaanbod zonder problemen kunnen verwerken. Via allerlei berekeningen kwam de gemeente daarmee op een maximum van 1600 parkeerplaatsen. Dit aantal is vervolgens gebruikt als 'wisselgeld' bij de onderhandelingen. Zo kon de gemeente van de ontwikkelaars bijvoorbeeld eisen:

- dat ze actief vervoersmanagement gaan inzetten;
- dat ze één ondergrondse en centrale parkeervoorziening aanleggen.

Met die laatste eis worden niet alleen grenzen gesteld aan de automobiliteit, maar ook een bijdrage geleverd aan een kwalitatief hoogwaardiger bedrijventerrein. Het resultaat is dus maatwerk met een bevredigende oplossing voor iedereen.

6 Noordwijk: een integraal parkeerplan voor iedereen

Noordwijk heeft als kustgemeente te maken met een bijzondere vorm van parkeeroverlast. In de zomermaanden en vooral bij mooi weer staan de straten vol met auto's van dagjesmensen en pensiongasten. Dit geeft steeds grotere parkeeroverlast. Bewoners van het centrum hebben moeite hun huis te bereiken of hun eigen auto kwijt te raken.

Lastig aan te pakken

Het bleek lastig om deze parkeerproblemen aan te pakken. De stemming onder de bewoners was lange tijd dat zij na de invoering van betaald parkeren de prijs moeten betalen voor de overlast van anderen. Aan de rand van het dorp liggen al jaren twee parkeerterreinen waar bezoekers tegen betaling hun auto kwijt kunnen. Maar de automobilisten bleven de gratis plekken vlakbij het



strand zoeken. Daarom zijn aansluitend in enkele straten van het centrum en langs de boulevard parkeermeters neergezet. Bewoners van deze straten konden een parkeervergunning aanschaffen.

Integraal parkeerplan

In juli 2002 is een integraal parkeerbeleidsplan aan de gemeenteraad voorgelegd. Hiermee behoren de losse initiatieven tot het verleden. Het plan voorziet in een samenhangende invoering van betaald (gefiscaliseerd) parkeren met parkeerplaatsen voor belanghebbenden in de woonwijken in het centrum van Noordwijk aan Zee. De gemeente neemt de parkeerterreinen aan de rand, volgens de voorstellen, weer in exploitatie. Dit moet een dubbel parkeerregime in de gemeente voorkomen. Het is de bedoeling dat een dynamische parkeerverwijzing de strandbezoekers naar terreinen leidt waar nog capaciteit is.

Spanningsveld

De gemeente Noordwijk had bij de totstandkoming van dit plan met een bijzonder spanningsveld te maken door diverse factoren:

a) de ligging en regionale samenwerking;
b) de mogelijkheden om in alternatieven te voorzien voor de auto;
c) de belangen die binnen de gemeente leven.

Deze factoren worden hieronder toegelicht.

a) Ligging en regionale samenwerking

De gemeente Noordwijk ligt aan de kust én in een waardevol duingebied. Er is geen ruimte om parkeercapaciteit onbeperkt uit te breiden. Auto's komen slechts via twee wegen de gemeente binnen. Deze toeleidende wegen worden ook door bussen en fietsers gebruikt. De wegen doorsnijden vanaf de autosnelweg enkele dorpen, waaronder het oude dorp Noordwijk-Binnen.
Binnen de Rijn- en Bollenstreek werken de gemeenten intensief samen om verkeers- en vervoerszaken regionaal beter met elkaar af te stemmen. Eén van de initiatieven waarmee Noordwijk te maken krijgt is een toekomstige lightrail-verbinding. Deze zal Alphen aan den Rijn via Leiden verbinden met de kust. Met name het gedeelte tot de kust zal waarschijnlijk niet op korte termijn worden aangelegd.

RijnGouweLijn – de nieuwe lightrail-verbinding
De RijnGouweLijn (R-G-L) is de nieuwe lightrail-verbinding tussen Gouda, Alphen aan den Rijn, Leiden, Katwijk en Noordwijk aan Zee. In 2010 moet de gehele lijn klaar zijn voor gebruik. De aanleg van de lightrail-lijn verbetert de bereikbaarheid en leefbaarheid en geeft een extra impuls aan de duurzame economische ontwikkeling van de regio.
Aanleiding voor het ontwikkelen van de RijnGouweLijn is de groeiende verkeersstroom in de regio, vooral tussen oost en west. Het autoverkeer loopt meer en meer vast, terwijl een alternatief in de vorm van hoogwaardig openbaar vervoer ontbreekt. Een kwaliteitsimpuls voor het stadsgewestelijk openbaar vervoer wordt daarom gezien als de belangrijkste oplossing voor deze regio. Door deze te verbinden in noordelijke en zuidelijke richting ontstaat bovendien in de toekomst een geheel nieuw openbaarvervoernetwerk.

Het tracédeel RijnGouweLijn-West loopt vanaf Transferium 't Schouw in Leiden naar Katwijk en Noordwijk. Het definitieve tracé is nog niet vastgesteld. Eerst wordt er onderzoek verricht. Op basis daarvan beschrijft de tracénota MER de effecten van aanleg en gebruik van de nieuwe spoorlijn op de omgeving plus de kosten en opbrengsten van de lijn. In juli 2003 zijn de resultaten hiervan bekend. In 2001 is een inspraakronde geweest voor de startnotitie die de uitgangspunten voor het MER onderzoek formuleert.

Voor het traject Gouda en Leiden Lammenschans wordt gebruikgemaakt van het bestaande spoor. Vanaf Leiden Lammenschans tot Katwijk en Noordwijk is nieuw spoor nodig.



De route van de RijnGouweLijn

Het is ingewikkeld om de overlast door het huidige strandverkeer aan te pakken. Alle gemeenten in de omgeving hebben te maken met ruimtegebrek en een ligging in een waardevol gebied.

b) Alternatieven voor de auto
Strandtoeristen in Noordwijk zijn vrijwel volledig op de auto aangewezen. Busverbindingen met Leiden, waaronder een interliner naar Den Haag, bieden slechts een beperkt alternatief. De gemeente betreurt dit, maar ziet in de regio weinig mogelijkheden om deze verbindingen daadwerkelijk een alternatief te laten zijn voor de auto. Voor een transferium is in de duinen geen plaats.

Fietsen is binnen de gemeente wel een alternatief. Het parkeerplan beperkt daarom het gebruik van de vrije parkeerkaart. Voor bezoekers uit Leiden of verder is fietsen nauwelijks een optie.

c) Belangen die binnen de gemeente leven
Het strandtoerisme is voor Noordwijk van groot belang. Het bestaat niet alleen uit dagjesmensen maar ook uit hotel- en pensiongasten. Er vinden steeds meer congressen in de gemeente plaats die indirect samenhangen met de nabijheid van het strand. Aan het strand staat ook het winkelcentrum van Noordwijk, dat vanuit de hele regio bezoekers trekt. De openstelling van dit populaire centrum op zondag heeft de parkeerproblemen aanmerkelijk verergerd. Bij het opstellen van een parkeerplan stond voor de gemeente voorop, dat maatregelen zorgvuldig zullen worden getoetst aan de behoeften en beperkingen van elke doelgroep.

Wat vooraf ging aan het plan
De gemeente Noordwijk houdt zich sinds midden jaren tachtig bezig met parkeerbeleid. Zij heeft diverse maatregelen getroffen om de parkeerdruk terug te dringen, maar de parkeerproblemen bleven groeien. Er was dus meer actie nodig. Een bewonersenquête heeft al in 1997 diverse klachten en ideeën aan het licht gebracht. Naast tellingen zijn er in de zomer van 2000 gesprekken gevoerd moet vertegenwoordigers van winkeliersverenigingen, de horeca en de toeristenbranche. Op basis van de verkregen informatie en indrukken is het Parkeerplan Noordwijk opgesteld.
Tijdens de bewonersinspraak bleek met name in het centrum van Noordwijk aan Zee draagvlak te zijn voor de voorgestelde maatregelen. Uiteindelijk ligt er nu een concept-nota Integraal Parkeerbeleid Noordwijk aan Zee.



Oplossing voor elke doelgroep
In de nota stelt de gemeente een combinatie van maatregelen voor. Naast de invoering van betaald parkeren en vergunningparkeren in woongebieden moet het parkeren zich concentreren op parkeerterreinen en -garages. Een dynamisch parkeerverwijssysteem moet bestuurders van auto's zonder omweg leiden naar de beschikbare plaatsen. Dit is belangrijk om zoekend rondrijden te voorkomen.

Het parkeerplan probeert alle betrokkenen een redelijke oplossing te bieden. Daarbij verdeelt het de parkeerders in de volgende groepen:
- werknemers van bedrijven in het centrum, vooral winkels;
- bewoners;
- bezoek aan bewoners;
- pensiongasten;
- winkelend publiek;
- dagjesmensen.

Per doelgroep is bepaald waar deze mag parkeren, hoe lang en tegen welke prijs. De gemeenten heeft daarbij zorgvuldig rekening gehouden met de belangen en behoeften van elke groep om niemand te duperen. Zo krijgen werknemers een parkeerkaart die alleen geldig is voor de grote parkeerterreinen. Voor pensionhouders is er daarnaast een niet-autogebonden parkeerkaart die gasten kunnen gebruiken om hun auto in- en uit te laden.

Binnen smalle marges
Als kustgemeente heeft Noordwijk bij het samenstellen van een parkeerplan te maken met smalle marges. Auto's wegjagen of actief weren is geen optie. De belangen van een goede autobereikbaarheid zijn daarvoor te groot en er zijn geen serieuze alternatieven. Parkeercapaciteit bijbouwen om in alle vraag te voorzien is ook geen optie vanwege het kwetsbare duingebied en de beperkte capaciteit van de toegangswegen. Binnen deze marges is de gemeente erin geslaagd een parkeerplan op te stellen met alle mogelijkheden op een rijtje en voor elke groep een oplossing die aanvaardbaar lijkt.

Het plan kon er komen, omdat er door de grote parkeerproblemen ook draagvlak was voor een brede aanpak. Dit draagvlak is met name in het centrum van Noordwijk aan Zee behouden gebleven en versterkt toen de gemeente zich krachtiger opstelde. Wil Noordwijk haar gemeente leefbaar en bereikbaar houden, dan is een duidelijk en integraal parkeerbeleid de enige oplossing.

7 Amsterdam Zuidas – mobiliteitsbeheersing op een toplocatie

Langs de zuidelijke ring rond Amsterdam hebben zich in de afgelopen jaren veel kantoren met grote namen gevestigd. De plannen voor deze Zuidas zijn echter nog lang niet voltooid. Tot 2020 komen er nog 18 duizend nieuwe inwoners en 34 duizend arbeidsplaatsen bij. Het wordt een heel nieuw stadscentrum: de duizenden vierkante meters kantoor- en woonruimte worden dan aangevuld met culturele voorzieningen, cafés, terrasjes en sport- en groenvoorzieningen van grootstedelijke allure.

Het spreekt vanzelf dat zo'n omvangrijk plan alleen kan slagen als zorgvuldig wordt omgegaan met de mobiliteit. Op dat punt staat in ieder geval voldoende gepland: het station Zuid/WTC zal met 200 duizend reizigers per dag groeien tot het tweede treinstation van Amsterdam. Qua omvang zal het vergelijkbaar zijn met station Utrecht. De nog te bouwen Noord-Zuidmetrolijn zal worden doorgetrokken naar Schiphol en Hoofddorp. Alle spoorinfrastructuur verdwijnt onder de grond. En de A10 verhuist waarschijnlijk ter plaatse ook onder de grond met een nieuwe derde afslag. Dit zijn de grote plannen. Voor een succesvolle Zuidas is aandacht voor mobiliteit ook op een ander niveau essentieel. Parkeermogelijkheid is een belangrijke basis om de Zuidas bereikbaar en leefbaar te houden.


Amsterdam Zuidas

Parkeren op een gewilde A-locatie
De Milieudienst Amsterdam en de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (dIVV) van de gemeente hebben zich al een tijd gebogen over de vraag hoe het Zuidas-gebied in de toekomst bereikbaar kan blijven. Parkeerregulering is daarbij prima bruikbaar als sturend element. Amsterdam hanteert de locatiegebonden parkeernormen uit de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening en Structuurplan Verkeer en Vervoer (SVV-II). Er is geen aanleiding om die normen te veranderen. Het centrale deel van het Zuidas-

gebied rond het World Trade Center is A-locatie, terwijl de randen ervan, met de VU en de RAI, een B-locatie vormen. Werknemers van bedrijven moeten parkeren op eigen bedrijfsterrein binnen de norm: één parkeerplaats op tien werknemers of één op vijf. Bezoekers aan voorzieningen kunnen parkeren in semi-openbare parkeergarages. Die garages komen boven de gestelde norm voor bedrijven. Voor bewonersparkeren heeft Amsterdam de norm gesteld op 1,25 plaats per woning.

Al het parkeren vindt ondergronds of in garages plaats. Dat kost de ontwikkelaar veel geld en het parkeren zal in de garages zeker niet gratis zijn. De exploitatie van deze garages ligt bij de ontwikkelaars van de panden, zoals al gebeurt op de Zuidas. De gemeente en het stadsdeel kunnen sturen via onder meer een garageverordening. De overheid laat hier bewust, onder heldere voorwaarden, de exploitatie over aan de markt.

Parkeerplaatsen voor bedrijven en bewoners staan los van elkaar; waarschijnlijk worden ze gescheiden door schotten. Dat daardoor parkeerplaatsen van bewoners overdag soms leeg zullen staan, en van bedrijven 's nachts, vinden de beleidsmakers niet erg. Gezien de hoge prijs van de woningen wil de gemeente één parkeerplaats per woning garanderen. Bovendien zijn de plaatsen zo duur dat dit zichzelf zal corrigeren: gebruikers zullen een lege plaats al snel doorverkopen of verhuren.
Mogelijk wordt het totale parkeerareaal nog iets verkleind. De plannenmakers geven aan dat het marktmechanisme in een situatie van krapte ook een plaats kan garanderen, dat hoeft niet alleen via regulering door de overheid. Welk model de voorkeur heeft, is uiteraard een politieke keuze.

Een bepaalde garantie op een plaats in de garage lijkt in het Zuidas-gebied in de toekomst wel nodig. Er komen vrijwel geen parkeerplaatsen langs de openbare weg. Alleen leveranciers of kortparkeerders kunnen op zeer beperkte ruimte hun voertuig parkeren. Met het oog op de leefbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte zal parkeren op straat op de Zuidas uit den boze zijn. Het is de bedoeling veel autovrije routes aan te leggen.

De markt en de regels
De ontwikkeling van een complex gebied als de Zuidas is alleen mogelijk als de regels simpel en eenduidig zijn. De onderhandelingsruimte die gevestigde bedrijven op de Zuidas nog hadden, is er niet meer in de nieuwe plannen. Nieuwe bedrijven moeten de parkeernormen op eigen terrein accepteren. Omdat het gebied erg aantrekkelijk is voor bedrijven, kan zo hoog worden ingezet. Er valt wel te praten over extra parkeerruimte op afstand. Per bedrijf zal bekeken worden hoe realistisch hun eisen zijn; het ene bedrijf heeft immers meer noodzakelijk verkeer dan een ander. Binnen zekere marges wordt hier rekening mee gehouden.
Volgens de beleidsmakers is dit open planproces kenmerkend voor de ontwikkeling van de Zuidas: de verantwoordelijkheden en beleidslijnen liggen vast, maar daarbinnen zijn best nog wensen bespreekbaar. Nieuwe bedrijven kunnen ook parkeerplaatsen van andere bedrijven of zelfs van omwonenden huren, zolang er voldoende kortparkeerruimte blijft voor bezoekers.

Gemeenten kunnen zich afvragen of veeleisende investeerders zulke strenge regels wel accepteren. In Amsterdam is nu de conclusie dat de projectontwikkelaars mopperend akkoord gaan mits de gestelde voorwaarden glashelder zijn en alle betrokkenen binnen de gemeente consequent zijn in hun informatie daarover.


Amsterdam Zuidas

De milieuvergunning
Een ander middel om verkeer naar het gebied te beperken is de milieuvergunning: alle bedrijven die zich in het gebied willen vestigen moeten deze aanvragen. De Milieudienst heeft nog niet alle vereisten geformuleerd, maar stelt sowieso als voorwaarde dat een bedrijf over een vervoersplan beschikt. Het bedrijf moet daarin aangeven hoe het denkt zijn mobiliteit te kunnen beheersen. Daaruit blijkt al gauw of een bedrijf de meest geschikte locatie heeft gezocht. Een kantoor met veel lease-auto's en veel vrachtverkeer bijvoorbeeld kan het gebied beter mijden. De milieuvergunning is ook bedoeld om bedrijven meer te laten nadenken over mobiliteit. Doen ze dat niet, dan kunnen ze in het Zuidas-gebied snel in de problemen komen. Bedrijven worden op weg geholpen met het vervoersplan en kunnen gebruikmaken van de expertise van de overheid, bijvoorbeeld via het vervoerscoördinatiecentrum.

Vervoersmanagement binnen 'Verruimde Reikwijdte'
De Wet milieubeheer schrijft bedrijven regels voor ter bescherming van het milieu. Pas als een bedrijf aan de gestelde regels voldoet, komt het in aanmerking voor een (vestigings)vergunning. Een goede regeling van het vervoer rond de instelling is een van de nieuwe voorwaarden die te stellen zijn volgens de Verruimde Reikwijdte van de wet. Een bedrijf moet kunnen aantonen dat het in redelijke mate maatregelen heeft genomen, anders is het verplicht een vervoersplan op te stellen en uit te voeren. De regels zijn ook af te dwingen door een Algemene Maatregel van Bestuur (AmvB) op te leggen.

Mobiliteitsmanagement: een beperkte rol voor de overheid
Vervoersmanagement is een zaak voor bedrijven, vinden zowel de Milieudienst Amsterdam als de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (dIVV). De overheid kan alleen de kaders stellen en stimuleren. Bij mobiliteitsmanagement heeft de overheid wel een beperkte taak, onder meer om bedrijven te informeren over de plannen op het gebied van mobiliteit. Omdat de bedrijven aan de Zuidas voorlopig nog in een bouwput zitten, vragen genoemde diensten zich af of de overheid tijdelijk nog meer moet doen.

Op dit moment wordt gedacht aan het sluiten van een convenant met de gevestigde bedrijven en investeerders. Onderdeel van zo'n convenant kan de verplichting van de overheid zijn om tijdig goede informatie te verstrekken over plannen, acties, bouwverkeer, verwachte bereikbaarheidsproblemen en parkeerbeleid. Zo weten bedrijven voordat ze zich in het gebied vestigen, wat ze te wachten staat. Bestaande bedrijven kunnen maatregelen nemen, zoals pendelbussen inhuren of meer inzetten op carpoolen. Wellicht kan het openbaarvervoersbedrijf GVB in zo'n convenant ook een rol spelen.

Definities
Bij de ontwikkeling van de Zuidas worden deze begrippen als volgt omschreven:
- Vervoersmanagement: inspanningen van bedrijven om vooral het woon-werkverkeer met de individuele auto te verminderen.
- Mobiliteitsmanagement: gezamenlijke inspanning van zowel overheid als bedrijven om een gebied bereikbaar en leefbaar te houden; daarbij zijn het verstrekken van goede en tijdige informatie en oplossingsgericht bieden van maatwerk in een open planproces belangrijke inspanningen vanuit de overheid.

De tram en de fiets
Voor de Zuidas wordt de Noord-Zuidlijn erg belangrijk. Bij dit en andere projecten is de relatie tussen overheid en vervoerbedrijf belangrijk. Deze zal zakelijker worden, los van het al dan niet verzelfstandigen. DIVV zal als gedelegeerd opdrachtgever, namens het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA), van het Amsterdamse Gemeentevervoerbedrijf (GVB) voorwaarden stellen aan de kwaliteit van het (stedelijk) openbaar vervoer naar de Zuidas. Deze zijn verwoord in programma's van eisen waarvan de eerste opzet gereed is. De specifieke lijnvoering mag het GVB zelf bepalen. Het is op dit moment nog niet geheel duidelijk hoe dit voor de Zuidas gaat uitpakken.

Ook de fietsinfrastructuur valt onder de verantwoordelijkheid van dIVV. Bij station Zuid/WTC komen, verschillende grote fietsparkeervoorzieningen. Eén daarvan is inmiddels gerealiseerd. In de plannen is ook per pand een eis gesteld aan het minimumaantal te realiseren fietsparkeerplaatsen.

Bouwen, wonen en werken
Het bouwproces neemt een aantal jaren in beslag. Er wordt dus enerzijds gewoond en gewerkt en anderzijds heel wat gebouwd. De verwachting is dat het stadscentrum aan de Zuidas tot 2030 flink in ontwikkeling is. Zaak is ondertussen wel de mobiliteit onder controle te houden. Daarom houdt de gemeente in de projectgroep Zuidas de touwtjes in handen.

8 Binckhorst: duurzaam bedrijventerrein met voldoende parkeercapaciteit

De gemeente Den Haag voert een parkeerbeleid dat op een aantal punten uniek is. Zo legt Den Haag een directe koppeling tussen de kwaliteit van de alternatieven; zelfs in die mate dat soms van bedrijven een bijdrage wordt gevraagd waarmee de gemeente kan investeren in fietsvoorzieningen of het openbaar vervoer. Op de bedrijventerreinen Binckhorst en Laakkwartier gaat dit parkeerbeleid actief toegepast worden. Dat maakt een duurzame herontwikkeling mogelijk.

Herontwikkeling in deelgebieden
Binckhorst en het aansluitende Laakkwartier zijn oudere, centraal gelegen industrieterreinen in de regio Den Haag. Voorheen waren er vooral kleinere, industriële en logistieke bedrijven gevestigd. De neergaande trend van dit grote bedrijventerrein is inmiddels aan de randen succesvol gekeerd met geheel nieuwe activiteiten. Aan de oostkant, bij station Voorburg en de aansluiting op de A12, zijn rond de Maanweg nieuwe kantoorgebouwen verrezen voor onder andere KPN en (tijdelijk) het Inter-

nationale Strafhof. Aan de westkant, vlakbij station Holland Spoor, is het complex van de Haagse Hogeschool gekomen. Studenten kunnen direct vanuit het station de hogeschool inlopen.
De rest van het gebied moet nog een nieuwe invulling krijgen. Het zal hetzelfde karakter met voornamelijk kleine bedrijven houden.

De bereikbaarheid: nu en in de toekomst
Binckhorst ligt tussen twee treinstations: Den Haag Holland Spoor en Voorburg. Deze zijn belangrijk voor de Haagse Hogeschool en de kantoren aan de Maanweg. Maar het centrale deel is minder goed te bereiken met het openbaar vervoer. Over de Binckhorstlaan en Maanweg rijden bussen die regelmatig vaststaan tussen het autoverkeer in de wachtrij voor de A12. In de nabije toekomst zal deze bereikbaarheid sterk verbeteren. De nieuwe woon- en werklocaties van Den Haag aan de oostkant van de A4 moeten deels ontsloten worden via de Binckhorstlaan. De huidige plannen spelen alvast in op de hoogwaardige openbaarvervoerlijn (tram) die daar zal komen.

Verder is het cruciaal dat Binckhorst en ook de nieuwe Vinex-woonwijken goed bereikbaar zijn per fiets. De plannen van de gemeente voorzien in nieuwe viaducten met aantrekkelijke fietsroutes om deze barrière te slechten. Om het fietsen in Binckhorst ook actief te ondersteunen komen er vrijliggende fietspaden en minimumnormen voor fietsenstallingen op eigen terrein. Een zogeheten Facility Point (zie verder) geeft onder meer informatie over aanbieders van fietsplannen.



De gemeente Den Haag fungeert als trekker van de plannen voor herontwikkeling van Binckhorst. De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van de openbare ruimte, de parkeernormen voor eigen terrein en het (betaald) parkeren op straat. Stadsgewest Haaglanden gaat over de financiering van het openbaar vervoer, carpoolen en gebiedsgewijs vervoersmanagement. De vervoersbedrijven NS Reizigers, HTM en ConeXXion spelen een belangrijke rol bij het ontwikkelen van het openbaar vervoer. De bedrijven moeten zelf aan de slag met parkeerregulering op hun eigen terrein en vervoersmanagement. De samenwerking tussen deze partijen gaat steeds beter.



Vervoersmanagement en het Facility Point
Op Binckhorst wordt al langer geprobeerd om de automobiliteit te beperken. Hier is onderzoek naar gedaan in het kader van gebiedsgewijs vervoersmanagement. Uit dat inventariserend onderzoek werd geconcludeerd dat beperking van de automobiliteit weinig kans van slagen heeft.
Grote bedrijven reageerden in eerste instantie enthousiast, maar bleken in de praktijk erg afhoudend. Voor medewerkers van kleinere bedrijven is het erg moeilijk om bijvoorbeeld te carpoolen.

Om de patstelling te doorbreken is inmiddels wel iets gedaan met een de centrale aanbeveling uit het onderzoek. Er is een 'Facility Point' opgericht dat bedrijven kan ondersteunen bij carpoolen, bij het bekijken van de mogelijkheden voor autodate of bij het opstellen van een vervoersplan. De huidige plannen voorzien nog niet in een actieve rol bij het verdelen of ontwikkelen van parkeerplaatsen. Het Facility Point verkeert in de opstartfase en wordt beheerd door de stichting Park Management.

Flexibele invulling van parkeren

De gemeente heeft voor heel Den Haag als uitgangspunt dat parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein moet gebeuren. De parkeercapaciteit op de openbare weg is slechts een aanvulling. Deze kan worden teruggebracht als een bedrijf over voldoende capaciteit op het eigen terrein beschikt. Dit is bijvoorbeeld bij de Hogeschool gebeurd. Rond de hoofdstations in de gemeente geldt de basisnorm één parkeerplek op tien arbeidsplaatsen, in een wijder centrumgebied één op vijf en elders één op twee. Den Haag beschikt over een verfijnd stelsel van parkeernormen die rekening houden met vrijwel alle situaties: schooltype en aantal leerlingen, verzorgingstehuis en aantal bezoekers, enzovoort.

Voor de verschillende deelgebieden krijgt dit beleid verschillende uitwerkingen:

- Laakkwartier noord (Hogeschool): een grote, centrale parkeergarage voor het gehele gebied; exploitatie door derden; in totaal 1400 plaatsen;
- Laakkwartier centrum (meubelboulevard): parkeren op het dak van de winkelpanden; in eigen beheer van de winkels; in totaal 1500 plaatsen;
- Laakkwartier zuid (wisselende bebouwing): betaald parkeren op straat met beperkte capaciteit op eigen terrein; de parkeervergunningen zijn perceelgebonden en via bouwvergunning gekoppeld aan het parkeerareaal op eigen terrein;
- Binckhorst centraal (wisselende bebouwing): zie Laakkwartier zuid;
- Binkhorst Maanweg (onder meer KPN): parkeren op eigen terrein, betaald parkeren in de omgeving.



Parkeren bij de kantoren

Het werken met parkeernormen voor het eigen terrein loopt in de praktijk nog niet altijd goed. In Den Haag hadden projectontwikkelaars tot voor kort de neiging om minder plaatsen aan te leggen dan de parkeernormen toestonden. Sommige ontwikkelaars zijn vanwege de kosten zuinig met het aantal plaatsen op een bedrijfsterrein en zadelen later de omgeving op met de auto's (en de problemen). De gebruiker, die bij het afgeven van de bouwaanvraag nog niet bekend is, krijgt dan te maken met te weinig capaciteit op eigen terrein en betaald parkeren op straat.

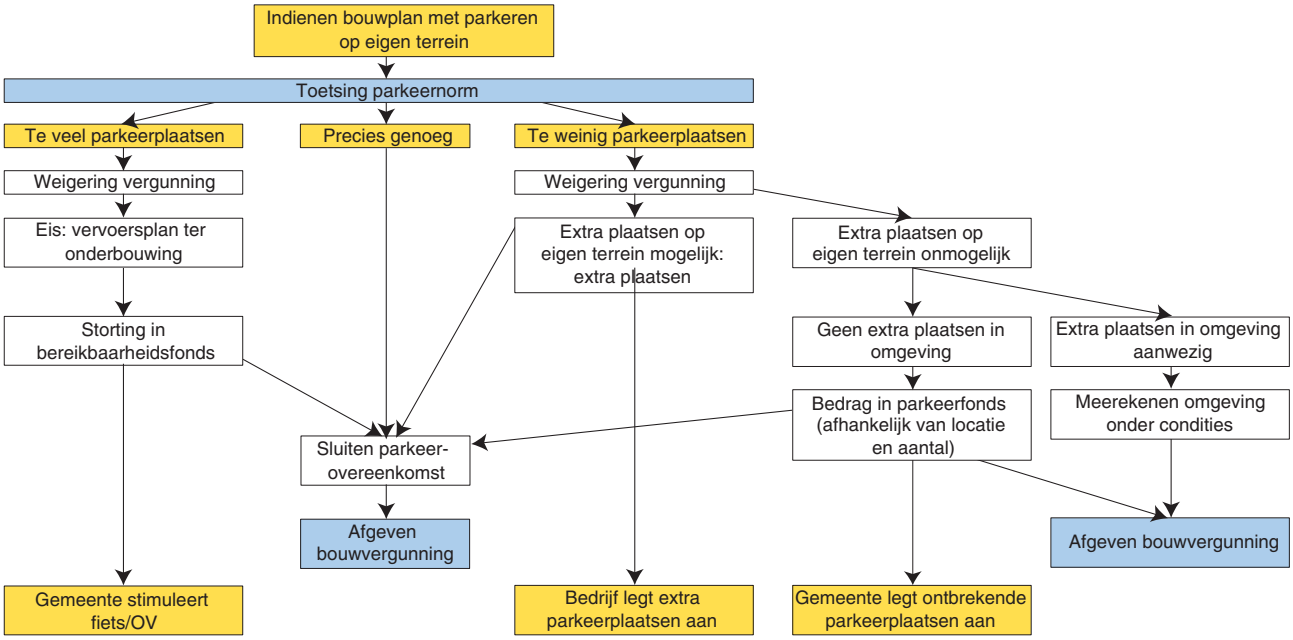
Daarnaast gaan bedrijven soms slecht om met de parkeercapaciteit waar ze wel over beschikken. Veel plekken blijven leeg in de garage, omdat ze bijvoorbeeld op kenteken zijn uitgegeven. Ondertussen parkeren veel werknemers noodgedwongen op straat. Daar is vervolgens betaald parkeren nodig om de ontstane parkeerdruk tegen te gaan.

Parkeren op eigen terrein als de norm

De plannen in Binckhorst en het Laakkwartier passen goed in het totale parkeerbeleid van de gemeente Den Haag. Daarin staat het stimuleren van parkeren op eigen terrein centraal. Er is een informatieblad opgesteld dat ontwikkelaars inzicht geeft in alle toegepaste normen.
Deze normen zijn veel meer gespecificeerd dan de ABC-normen die alleen voor woon-werkverkeer gelden. Er is ook voorzien in extra parkeervraag door bezoekers, studenten en andere gebruikers van een pand. Er zijn drie toepassingsgebieden: binnenstad, schil en overig Den Haag. Deze gebieden zijn te vergelijken met de A-, B- en C-locaties maar ze bestrijken een groter gebied, liggen verder van de stations en omvatten behalve bedrijven ook woonhuizen en villa's.

Parkeerfonds en bereikbaarheidsfonds

De parkeernormen in Den Haag zijn zowel maximum- als minimumnormen. De gemeente heeft wel een speciale procedure voor bouwaanvragen die afwijken van de norm (zie schema figuur 1). Bouwers die minder parkeerplaatsen willen of kunnen bouwen dan bedoeld was, krijgen het verzoek een bijdrage te storten in het parkeerfonds. Met geld uit dat fonds kan de gemeente zelf parkeercapaciteit in de omgeving bijbouwen. De gemeente neemt deze verplichting voor tien jaar op zich voor het gebied binnen een straal van 750 meter.
Er zijn ook bouwers of ontwikkelaars die meer plaatsen willen aanleggen dan de norm. Zij moeten dit eerst in een vervoersplan motiveren en waar mogelijk het aantal terugbrengen. Mocht het nodig blijven extra capaciteit



Figuur 1: Procedure voor mobiliteitsoplossing in bouwaanvraag (Den Haag)

aan te leggen, dan wordt bedrijven gevraagd geld over te maken naar het bereikbaarheidsfonds. Met het bereikbaarheidsfonds kan de gemeente noodzakelijke alternatieven in de omgeving stimuleren.

Bedrijventerrein Binckhorst als pilot

De herontwikkeling van Binckhorst dient als pilot om dit stelsel in de praktijk te proberen. De pilot heeft een dubbele doelstelling: het verbeteren van de kwaliteit en de bereikbaarheid van het gebied plus het ervaren van de nieuwe beleidslijn in de praktijk.

De pilot wordt uitgevoerd in de volgende fasen:

- probleemverkenning en analyse;
- uitvoeringsplan en besluitvorming;
- opstellen van een intentieverklaring.

De verkennings- en analysefase bestaat uit drie onderdelen:

1) analyse van de situatie ter plaatse en de mogelijkheden voor parkeerbeleid. Hierbij wordt ook op basis van de huidige trends gekeken naar de nabije toekomst;
2) omschrijven van mobiliteitsprofielen van de aanwezige en gewenste bedrijven en het bereikbaarheidsprofiel van de locatie of deelgebieden daarvan;
3) bepalen van oplossingsrichtingen.





3 PARKEERMAATREGELEN IN VOGELVLUCHT

Parkeren is een verzamelnaam voor maatregelen die uiteenlopen van het bouwen van parkeergarages tot het invoeren van blauwe zones. De maatregelen zelf zijn erg verschillend en er zijn ook andere partijen bij betrokken. Een blauwe zone zal in samenspraak met winkeliers totstandkomen, waarna de gemeente de invoering verder zelf kan afhandelen. Voor de bouw van een parkeergarage moet de gemeente onderhandelen met bouwers en exploitanten op basis van zorgvuldige gecalculeerde financiële risico's. Vanuit de gemeente zullen meerdere afdelingen bij de opzet betrokken zijn.

Vier categorieën

Parkeermaatregelen zijn onder te brengen in vier categorieën. Deze zijn in tabel 1 in schema gezet.

Tabel 1: Parkeermaatregelen in vogelvlucht

① Gereguleerd parkeren	betaald parkeren
	parkeren voor belanghebbenden
	blauwe zones
② Capaciteitsbeleid	meer parkeerplaatsen
	minder parkeerplaatsen
	elders parkeerplaatsen
③ Inrichtingsbeleid	afdwingen door vorm
	uitruil voor beter doel
	beter bergen
④ Organiseren en communiceren	parkeerbalans
	parkeermakelaar

① **Gereguleerd parkeren:** het invoeren van parkeerregimes om het parkeren op de openbare weg te reguleren.

② **Capaciteitsbeleid**: gericht parkeerplaatsen toevoegen of wegnemen om het gebruik van de auto te beperken of om een gebied te vrijwaren van geparkeerde auto's. Dit kan zowel op de openbare weg als op eigen terrein of in de vorm van parkeergarages. Niet tegemoetkomen aan de vrije vraag naar parkeerplaatsen is ook een vorm van capaciteitsbeleid.

③ **Inrichtingsbeleid**: een ideaal gebruik van de openbare ruimte bereiken door parkeerplaatsen onder de grond te brengen of door de openbare ruimte zelf zo hoogwaardig in te richten dat fout parkeren wordt tegengegaan.

④ **Organiseren en communiceren**: bereiken dat optimaal met de parkeercapaciteit wordt omgegaan door het gebruik van parkeerplaatsen door verschillende groepen goed op elkaar af te stemmen ('parkeerbalans') of door afspraken over of uitruil van parkeerplaatsen.

Mobiliteitsmanagement

Parkeermaatregelen maken deel uit van een breed pakket van maatregelen of diensten. Deze worden meestal samengevat onder de noemer 'mobiliteitsmanagement'. Het volgende hoofdstuk geeft een overzicht van maatregelen die op dit vlak beschikbaar zijn, waar mogelijk aangevuld met praktijkvoorbeelden.

Toelichting meest voorkomende parkeermaatregelen

① **Gereguleerd parkeren**: aanpak parkeeroverlast op de openbare weg; verantwoordelijke afdeling is Verkeer en Vervoer

- *Betaald parkeren* (Leeuwarden, Utrecht, Noordwijk): betaald parkeren - vrijwel altijd gefiscaliseerd - is een populair middel om de parkeerdruk op straat te verminderen. Vooral woon-werkverkeer is zeer gevoelig voor uurtarieven op straat.
- *Parkeren voor belanghebbenden* (Leeuwarden): met parkeren voor belanghebbenden zijn straten of gebieden exclusief te reserveren voor een doelgroep, meestal de bewoners.
- *Blauwe zone:* met de blauwe zone zijn winkelstraten vrij te houden voor auto's van kortparkerende bezoekers.

② **Capaciteitsbeleid**: meer, minder of elders parkeerruimte aanbieden.
Capaciteitsbeleid is erop gericht om het aanbod van parkeerplaatsen zo te sturen dat de automobilist naar de geschikte locatie wordt geleid. Het is ook mogelijk buiten een bestemmingsgebied extra parkeerplaatsen te bieden in een transferium of op een P+R-terrein. In algemene zin zijn het gemeenten die zich bezighouden met capaciteitsbeleid. Bij de aanleg van transferia en P+R-terreinen zijn ook andere partijen betrokken, zoals regionale overheden, Rijkswaterstaat, openbaarvervoersbedrijven of particuliere initiatiefnemers.

- *Meer parkeerplaatsen* (Noordwijk): door waar mogelijk de capaciteit te verruimen, is de parkeerdruk op kwetsbare locaties te verlichten. Meer parkeerplaatsen ondergronds kan bijvoorbeeld de druk op straat verminderen. Vaak zijn aanvullende maatregelen nodig om de kwetsbare gebieden te beschermen, zoals parkeren voor belanghebbenden of een betere inrichting.
- *Minder parkeerplaatsen* (Zuidas): minder parkeerplaatsen beschikbaar stellen dan de vrije vraag is altijd een krachtig instrument om het autogebruik te beperken. Meestal gaat dit hand in hand met maatregelen om de overvraag in het afgeschermde gebied te reguleren. Minder parkeerplaatsen toestaan op eigen terrein was een centraal onderdeel van het locatiebeleid zoals dat tot voor kort gold.
- *Elders parkeerplaatsen aanbieden*: (transferia) (Leeuwarden). Een transferium beperkt de druk van het autoverkeer op kwetsbare gebieden en werpt een drempel op tegen het onbelemmerd autoverkeer. Een noodzakelijke voorwaarde voor transferia is een volwaardige vorm van busvervoer of ander transport naar de bestemming, meestal het centrum.

③ **Inrichtingsbeleid:** met een andere, mooiere, betere inrichting van de parkeerplaatsen of de openbare ruimte is het gewenste parkeergedrag direct te beïnvloeden. Dit type maatregelen komt meer en meer in de belangstelling.

- *Afdwingen door vorm* (Drachten): een hoogwaardige inrichting van een plein of straat kan zonder fysieke belemmeringen een gewenst parkeergedrag afdwingen. In Amsterdam worden momenteel de 'amsterdammertjes' vervangen door een nieuw, vriendelijker grachtenprofiel.
- *Uitruil voor beter doel* (Utrecht): een mooiere inrichting van een gebied heeft meestal als gevolg dat er parkeerplaatsen op straat moeten verdwijnen. Zo ontstaat ruimte voor speelgelegenheid en groen. De maatregel is hetzelfde als 'minder plaatsen beschikbaar stellen'. Het doel is echter niet primair minder auto's, zoals bij mobiliteitsbeleid, maar een leefbaardere straat.
- *Beter (inpandig) bergen* (Zuidas): parkeergarages bieden de mogelijkheid de parkeerdruk op straat te verlichten en veel auto's op een klein oppervlak te stallen. Dit laatste geldt vooral voor mechanische vormen van parkeren. (Meer informatie hierover wordt gegeven in de tweede brochure uit deze reeks 'Mechanische parkeersystemen').

④ **Organiseren en communiceren:**

- *Parkeerbalans:* één parkeerplaats is gedurende de dag of week door verschillende auto's te benutten. Dit kan door het gebruik ervan door verschillende groepen goed op elkaar af te stemmen. Dubbelgebruik scheelt in de benodigde parkeercapaciteit. Op straat gaat een parkeerbalans meestal vanzelf; elke auto zoekt zijn plek. In garages is het vaak moeilijker groepen gebruikers door elkaar heen te laten parkeren. Vaak zijn parkeerplaatsen dan gereserveerd voor één auto en voorzien van het nummerbord.
- *Organisatie, uitruil parkeerplaatsen* (Binckhorst): in bedrijfsgebieden met een zeer wisselende parkeersituatie kan een 'parkeermakelaar' helpen om vraag en aanbod bij elkaar te brengen. Bedrijven met veel capaciteit op eigen terrein krijgen de kans hun capaciteit aan te bieden aan bedrijven zonder capaciteit op eigen terrein. In Amsterdam-Zuidoost stellen bedrijven hun garages tijdens wedstrijden in de Arena beschikbaar voor bezoekers van het voetbal.



4 OVERIGE MAATREGELEN VOOR DE MOBILITEIT

Parkeermaatregelen vormen slechts een deel van het totale pakket dat tot 'mobiliteitsmanagement' wordt gerekend. Het gaat dan ook om een zeer breed pakket. Het omvat transferia en vervoersmanagement, maar ook informatiecampagnes en dynamische route-informatie (DRIP's) op de autosnelweg. Een kenmerk van mobiliteitsmanagement is de dienstverlenende insteek van de maatregelen: ze staan dichter bij de klant dan bij het aanbod (de weginfrastructuur of de OV-dienstregeling). Door kansen te benutten, gericht samen te werken en vooral creatief in te spelen op de vraag ontstaan talloze mogelijkheden waarmee zowel de overheid als het bedrijfsleven en consumenten uit de voeten kunnen.

Mobiliteitsmanagement draait niet om een parkeerterrein met een P+R-bord, oftewel 'het aanbod'. Het gaat om een dienst die automobilisten weet te verleiden de auto bij een station achter te laten en om verder te vertrouwen op aanvullend vervoer. In deze optiek bestaat de dienst P+R uit een goede en betrouwbare organisatie, een uitgekiende marketing en vooral een goed product.

Tabel 2: Overige maatregelen mobiliteitsmanagement in vogelvlucht

(a) Verleidende diensten	gebiedsgerichte aanpak
	extra mogelijkheden fiets
	extra mogelijkheden collectief vervoer
	beter benutten van de auto
	transferia
(b) Informerende diensten	dynamische parkeerverwijzing
	vervoersmanagement stimuleren bij bedrijven
	campagnes, gedragsbeïnvloeding
(c) Geleidende diensten	parkeermanagement
	verkeersmanagement
(d) Sturende diensten	inrichtingsbeleid
	vervoersmanagement via Wet milieubeheer
	bijzondere mobiliteits- en parkeerheffingen

(bron: ministerie V&W)



Op het vlak van mobiliteitsmanagement zijn enorm veel maatregelen en diensten denkbaar en vrijwel dagelijks komen er nieuwe, innovatieve oplossingen bij. Het is ondoenlijk om ze hier allemaal te behandelen. Deze diensten hebben als centraal kenmerk:
flexibel maatregelen combineren en bijstellen om recht te doen aan het overheidsbeleid en de wensen van de 'markt'.

De maatregelen en diensten zijn globaal in te delen in vier categoriën (zie ook tabel 2):

ⓐ **verleidende diensten:** een extra, creatieve slag maken om het bestaande aanbod of nieuwe 'vervoersproducten' dichter bij de klant te brengen;
ⓑ **informerende diensten:** extra informatie verschaffen om gewenst gedrag te stimuleren;
ⓒ **geleidende diensten:** direct invloed uitoefenen op de vrije keuze zonder deze geheel weg te nemen;
ⓓ **sturende diensten:** diensten of maatregelen direct gericht op het voorkomen van ongewenste mobiliteit.

ⓐ Verleiden: help de mobilist over de drempel

Tabel 3: Voorbeelden van verleidende diensten

Gebiedsgerichte aanpak	de gerichte aanpak
	de schoolspits
Extra mogelijkheden fiets	verkeersveilig fietsen
	fietspoolen
	fietsen via werkgever
Extra mogelijkheden collectief vervoer	Winkelexpress (Utrecht)
	bedrijfsvervoer en vervoersplan
Beter benutten van de auto	carpoolen: de mogelijkheden
	autodate
Transferia	park + ride
	park + bike

Gebiedsgerichte aanpak

Uiteraard vraagt een stedelijk gebied om andere maatregelen dan een landelijk gebied. Op een bedrijventerrein of evenemententerrein zijn weer andere beperkingen en mogelijkheden om rekening mee te houden. Het helpt om het probleem te plaatsen binnen het gebied waar het speelt; dat geeft bijna vanzelf zicht op mogelijke dwarsverbanden en partijen die bij een aanpak te betrekken zijn.

Daarbij is de omvang van het gebied variabel, maar niet willekeurig. Wanneer het probleem goed afgebakend wordt, komt een direct verband naar voren tussen het gebied en de kwestie waar het mee begon. De gebieden die in deze brochure worden besproken als voorbeeld, lopen uiteen van een concrete straat of plein (Drachten), een bedrijventerrein (De Binckhorst te Den Haag), een wijk (Votulast in Utrecht, de Zuidas in Amsterdam), een gemeente (Leeuwarden) tot een regio (Arnhem - KAN-gebied).

De Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening benadrukt de grote verschillen tussen gebieden ('milieus') en hoe die verschillen zouden moeten doorwerken in het ruimtelijk beleid en het verkeers- en vervoersbeleid. De Vijfde Nota kent drie typen vestigingsmilieus voor activiteiten:

1. centrummilieu: historische binnensteden, stadsdeelcentra en stationsgebieden: nadruk op goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer, hoge dichtheden en sterke menging;
2. specifieke werkmilieus: bedrijventerreinen, sportvelden en andere grootschalige recreatievoorzieningen: goede autobereikbaarheid;
3. gemengde milieus: kleinschalige centra en verspreide vestigingen in woonbuurten of het buitengebied.

Toepassing van deze milieus, bijvoorbeeld in het locatiebeleid, is een zaak die verder geheel bij de decentrale overheid ligt.

De schoolspits

Een bijzonder voorbeeld van beter organiseren van mobiliteit betreft de aanpak van de drukte die iedere morgen ontstaat als ouders hun kinderen met de auto naar school brengen. In onder meer het Zeeuwse Tholen is bij een basisschool speciaal hiervoor een rijstrook aangelegd: de Kiss-and-ride-strook. Het doel van de Kiss-and-ride-strook is het uitstappen van kinderen bij scholen veiliger te laten verlopen. Voorwaarde voor het gebruik van de Kiss-and-ride-strook is dat ouders hun kinderen afzetten en direct weer doorrijden. Het werkt dan ook vooral bij het wegbrengen. Bij het halen moeten ouders vaak even wachten, waardoor alsnog opstoppingen ontstaan.



Ook zonder infrastructurele maatregelen kunnen scholen veel bereiken. Op diverse scholen hebben ouders gezamenlijk regels opgesteld voor het brengen en halen van kinderen. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de rijrichting voor de school tijdens de schoolspits, het parkeren, wie komt er te voet, per fiets of auto en eventueel de deelname aan een verkeersbrigade die helpt bij het oversteken.

Extra mogelijkheden voor de fiets

Vooral op de korte afstanden tot vijf kilometer binnen de gemeente is nog veel winst te halen. Er is nog veel te doen aan fietsparkeervoorzieningen bij mensen thuis voor de deur. Het plaatsen van fietsrekken in woonstraten is nog zeer onderbelicht. Maar er is ook veel winst te halen met een fietsnetwerk, korte directe routes op een comfortabele ondergrond en een actief anti-diefstalbeleid.

Verkeersveilig fietsen

In de gemeente Houten wordt meer gefietst dan gemiddeld en toch ligt het aantal verkeersslachtoffers ver onder het Nederlands gemiddelde. Deze prestatie is mogelijk door de structuur van Houten, waarbij auto's via een rondweg worden omgeleid. Binnen de rondweg hebben de fietsers voorrang. Al geruime tijd figureert Houten als hét voorbeeld in vakbladen en op congressen. Toch worden de lessen uit Houten daarbuiten nauwelijks consequent opgevolgd, zelfs niet in de nieuwe Vinex-locaties, waar alle mogelijkheden nog openstaan.

Fietspoolen

In het Belgische Alken zorgt fietspoolen voor minder verkeer voor de schoolpoorten. Fietspoolen houdt in dat groepjes kinderen onder leiding van een volwassene naar school fietsen. De begeleiders zijn op kosten van de gemeente verzekerd. De politie houdt een oogje in het zeil en helpt op drukke punten bij het oversteken. Daarbij kunnen goede fietsenstallingen en een overdekte wachtplaats voor ouders of begeleiders het fietspoolen extra stimuleren.

Fietsen via de werkgever

De fiets is - direct na de auto - het meest gebruikte vervoermiddel voor woon-werkverkeer. Het is een vorm van vervoer die voor de werkgever bijzonder goedkoop is. Een kleine stalling is meestal voldoende en een woon-werkvergoeding is vaak niet aan de orde. Om het gebruik van de fiets in het woon-werkverkeer te stimuleren zijn er allerlei fiscaal aantrekkelijke constructies bedacht die lopen via de werkgever. Voorbeelden zijn:

- schenking van een fiets via de werkgever;
- vergoeden van zakelijke fietskilometers;
- bijdrage aan onderhoud en accessoires.

De Vervoercoördinatiecentra zijn bekend met de actuele mogelijkheden.

Extra mogelijkheden collectief vervoer

Onder collectief vervoer valt zowel het openbaar vervoer als taxi's, speciaal vervoer en pendelbussen. Collectief vervoer kan gaten dichten in het aanbod voor grotere afstanden. Een nadeel van collectief vervoer is dat het vergeleken met de fiets vrij duur is. Of de reiziger moet alle kosten betalen; maar dan zal het gebruik minimaal zijn, zoals bij taxi's. Of de overheid moet met exploitatiesubsidies komen. Recentelijk ontstaan er meer en meer voorbeelden van bedrijven of andere partijen die substantieel bijdragen in de exploitatie.

De WinkelExpress (Utrecht)

De gemeente Utrecht heeft het regionale winkelpubliek als klantengroep onderscheiden en daarvoor de WinkelExpress opgericht. P+R Stadion Galgenwaard vormt het startpunt voor de WinkelExpress. De bezoekers parkeren hun auto gratis op het bewaakte parkeerterrein. De bus rijdt op donderdagavond, zaterdag en koopzondag zes keer per uur naar het centrum van Utrecht. Door de hoge frequentie staat er altijd een bus klaar. De speciale bus stopt bij vier haltes in de winkelgebieden in Utrecht. De winkeliers hebben reclame gemaakt voor de WinkelExpress.

De WinkelExpress onderscheidt zich door een goede overstap van auto op collectief vervoer, veiligheid, een hoge frequentie, snelheid en een lage prijs. Inmiddels maken er op een zaterdag meer dan duizend mensen gebruik van. Deze verbetering was veel sneller en goedkoper te realiseren dan de bouw van een nieuwe parkeergarage. Transferia kunnen dus succesvol zijn als er mobiliteitsdiensten worden aangeboden die afgestemd zijn op specifieke klantgroepen. De WinkelExpress in Utrecht is binnen een half jaar totstandgekomen. Een parkeergarage in het centrum van de stad kost meer dan 7 miljoen euro en voor de realisatie is ongeveer tien jaar nodig.

Kortom, de WinkelExpress heeft een aantal positieve effecten op de vervoersstromen:

- Winkelend publiek parkeerde eerst in de binnenstad en stapt nu vaker over van de auto op de bus. Het is dus mogelijk om een bepaalde doelgroep tot nieuw gedrag te verleiden waarmee deze groep helpt het probleem van opstoppingen aan te pakken zoals aan de orde was in de binnenstad van Utrecht.
- De WinkelExpress heeft 20 procent extra klanten van buiten Utrecht aangetrokken.



Bedrijfsvervoer en vervoersplan (bedrijventerrein de Hurk)
Bedrijventerrein de Hurk is een bestaand terrein in Eindhoven. Voor veel bedrijven met meer dan vijftig medewerkers zijn individuele bedrijfsmobiliteitsplannen ontwikkeld en uitgevoerd. Deze plannen zijn bedoeld om het individueel autogebruik voor woon-werkverkeer terug te dringen. Daarnaast is een vervoersplan voor het gebied opgesteld. Dit plan beschrijft hoe de onnodige automobiliteit te verminderen is en geeft aanbevelingen voor alternatieve vervoerswijzen, zoals de fiets, het openbaar vervoer, carpoolen en bedrijfsvervoer en aanpassingen in de infrastructuur.

Op het gebied van collectief vervoer zijn er twee projecten gerealiseerd:

- Een openbare buspendeldienst tussen Eindhoven CS en De Hurk, waardoor een directe verbinding is ontstaan. Voorheen was de verbinding tussen Eindhoven CS en De Hurk per regulier OV omslachtig en tijdrovend.
- In 2002 zijn er vanuit de regio twee bussneldiensten naar De Hurk opgezet, één vanuit Reusel en één vanuit Luijksgestel. Het gaat hier om een specifieke vorm van regulier OV. Het is een gezamenlijk initiatief van de Stadsregio Eindhoven en de op De Hurk gevestigde bedrijven. Vervoersbedrijf BBA exploiteert de lijnen, tegen reguliere tarieven. Elke dienst rijdt via één halte per dorp naar De Hurk en mag gebruikmaken van de busbanen. De haltes hebben voorzieningen als fietskluizen, parkeerplaatsen en overdekte wachtruimten. De verwachting is dat na verloop van tijd deze lijnen voldoende passagiers zullen trekken om zelfstandige exploitatie mogelijk te maken.

Met deze plannen is de bereikbaarheid van De Hurk voor langere tijd gegarandeerd.

Beter benutten van auto's

Carpoolen: de mogelijkheden
Een van de oudste benuttingsmaatregelen is carpoolen. Met name voor woon-werkverkeer, maar ook bij sportactiviteiten is samen rijden een probaat middel om in minder voertuigen meer mensen te verplaatsen.

Er zijn verschillende instrumenten om carpoolen te stimuleren:

1. *Ondersteunen van bedrijven*
   Veel bedrijven weten nog steeds niet wat carpoolen is en wat je er aan hebt: lagere woon-werkkosten voor medewerkers en extra comfort voor medewerkers die in ploegendienst werken of extreem lange woon-werkafstanden afleggen. In het land zijn Steunpunten Vervoermanagement (VCC's) aanwezig die voorlichting kunnen geven aan bedrijven en assistentie kunnen verlenen bij het opstellen van een vervoersplan of het ontwikkelen van carpoolprojecten in combinatie met belonings- en strafmaatregelen.



2. *Financiële prikkels*
   Geef carpoolers een lager parkeertarief en/of beperk de uitgifte van parkeervergunningen tot auto's met carpoolers die als zodanig bij bedrijven geregistreerd staan. Dit zijn acties die een gemeentelijke overheid kan overwegen. Voor de medewerkers zelf geldt dat de mogelijkheid om reiskosten te delen, met behoud van de oorspronkelijke vergoeding, al voldoende is als financiële stimulans.

3. *Infrastructuur: carpoolpleinen en eigen parkeerplaatsen*
   Een carpoolplein aan een uitvalsweg is een nuttige voorziening in een gemeente van waaruit dagelijks veel werkenden vertrekken. Veel belangrijke forensengemeentes hebben er een: Hoorn, Purmerend, Zoetermeer.
   Het carpoolplein is een centraal punt in de gemeente, bij voorkeur dichtbij een busstation en de aan-

sluiting zelf. Een fietsenstalling, een parkeerplaats voor de achterblijvende auto en een mededelingenbord maken er helemaal een kwalitatief hoogwaardig carpoolplein van.
Een punt van aandacht op carpoolpleinen is de sociale veiligheid. De aanwezigheid van een wegrestaurant kan in die zin veel problemen oplossen.

Bedrijven met een beperkt aantal eigen parkeerplaatsen kunnen carpoolen enorm steunen en hun werknemers een grote dienst bewijzen door parkeerplaatsen aan carpoolers uit te geven. Controle en handhaving moeten dan wel goed geregeld worden!

4. *Andere faciliteiten: communicatie*
In belangrijke forensengemeenten is het belangrijk nieuwe inwoners te informeren over carpoolen, zodat zij op de hoogte zijn van de mogelijkheden. Dit kan via de lokale media. In een carpoolrubriek 'gezocht/gevraagd' in de gemeentekrant, de kabelkrant of via lokale radio- en televisieprogramma's zijn potentiële carpoolers bij elkaar te brengen op basis van de postcodes van hun woon- en werkadres.

5. *Extra's*
Extra activiteiten die helpen om auto's beter te laten benutten zijn bijvoorbeeld een vervoersservicepunt in de gemeente, een inloopwinkel waar mensen gratis informatie kunnen krijgen en waar match-bestanden worden bijgehouden, en inzet van carpoolpromotieteams. Deze teams informeren werknemers van lokale bedrijven of burgers op straat over hoe zij zelf kunnen helpen om het autoverkeer terug te dringen.

Autobezetting
Uit mobiliteitsonderzoek in de regio Amsterdam blijkt dat de gemiddelde autobezetting 1,3 is. Dat wil zeggen dat in een van de vier auto's twee personen zitten. In de drie andere auto's zit telkens alleen de bestuurder. 76 Procent van de motorvoertuigen had één inzittende. De rekenkunstenaars onder ons kunnen hier mooie berekeningen op loslaten. Zou elke auto optimaal bezet zijn met vier personen, dan zou het woon-werkverkeer met de auto potentieel terug te brengen zijn tot circa 35 procent van de huidige omvang.

Bron: Mobiliteit Regio Amsterdam (MORA); RWS Noord Holland 2001.

Autodate
Naast de betere bezetting van een voertuig is ook het voertuig op zich beter te benutten. Uit onderzoek blijkt dat de mogelijkheid tot autodaten van essentieel belang is voor de beperking van het aantal eigen auto's.

Autodate past goed in een gemeentelijk verkeersbeleid dat zich richt op het bevorderen van het openbaar vervoer, het fietsverkeer en het selectief autogebruik. Uit onderzoek blijkt dat autodaters minder autokilometers rijden en meer het openbaar vervoer en de fiets gaan gebruiken. Een ander voordeel is dat het autobezit onder autodaters op de duur met 40 procent daalt waardoor de parkeerdruk afneemt.

Transferia

Park+Ride (P+R)
Het is niet overal mogelijk om direct vanaf huis een ander vervoermiddel dan de auto te nemen. In dat geval is het de kunst om onderweg, op de route een slimme overstapplaats te creëren. Dat kan al snel aan het begin van een langere route door de aanleg van Park+Ride-plaatsen bij NS-stations aan te leggen. Kiest men een station vlakbij de herkomst, dan is het langere traject met de trein af te leggen. Transferia liggen vaker dichtbij de bestemming. Hier wordt geparkeerd om vervolgens het laatste stuk (meestal) naar het stadscentrum per openbaar vervoer af te leggen. De bereikbaarheid van die binnenstad, maar ook de kwaliteit van het centrum kan verbeteren door minder parkeerplaatsen en minder zoekverkeer.



Succes van P+R in Hamburg

De Noord-Duitse stad Hamburg beschikt over 79 P&R-plaatsen waar reizigers kunnen overstappen van de auto op het openbaar vervoer. In totaal zijn er 132 duizend parkeerplaatsen die voor 85 tot 100 procent bezet zijn. Het parkeren is daar gratis. Door de aanleg van deze P&R-terreinen is het de stad gelukt om de automobilisten uit de auto te lokken.
Het succes is vooral te danken aan de kwaliteit van de locaties (boven of naast openbaarvervoerstations) en aan het openbaar vervoer dat zeer frequent rijdt. De parkeerplaatsen liggen op maximaal 200 meter afstand van de stations en zijn dag en nacht geopend. In de spits rijdt elke vijf minuten een rijtuig vanaf de halte. Buiten de spits is dat elke tien minuten en na 23.00 uur elke twintig minuten.
De ontwikkeling van de P&R-plaatsen was het gevolg van parkeeroverlast rond het station. Buurtbewoners konden hun auto niet meer kwijt, aangezien reizigers parkeerden om over te stappen op het openbaar vervoer. Het P&R-systeem in Hamburg is dus organisch gegroeid; het komt voort uit pragmatisch handelen.

Park+Bike

Op de P+R-locatie Olympisch Stadion in Amsterdam-Zuid is een proef geweest met P+B: Park+Bike. De factoren die het succes van P+B-voorzieningen bevorderen, zijn hier aanwezig. Er is hier sprake van een hoge parkeerdruk en geen goede ontsluiting door het openbaar vervoer. De pilot heeft van augustus tot en met oktober 2001 plaatsgevonden en is daarna voortgezet.
Uit de evaluatie na afloop van de pilot kwam het volgende naar voren:

- de gebruikers zijn positief over de mogelijkheden en het gebruik van P+B;
- de voornaamste gebruikersgroepen zijn werkenden en mensen die gaan winkelen;
- de bedrijven in de buurt geven aan dat voor een groot deel van hun bezoekers P+B geen optie is;
- de gebruikersintensiteit is laag: de meesten komen maar af en toe;
- in de weekeinden worden de minste fietsen verhuurd.

ⓑ Informeren: biedt input voor een goede afweging

Zijn de automobilisten dan toch op de weg, dan valt er nog de nodige winst te behalen met een betere verkeersgeleiding. Instrumenten als toeritdosering, doelgroep- of wisselstroken, dynamisch verkeersmanagement of een integraal dynamisch parkeerverwijssysteem kunnen bijdragen aan een betere doorstroming en benutting van de weg. Minder zoekverkeer en een betere doorstroming van openbaar vervoer op de doelgroepenstrook en auto's op de wisselstrook moeten ervoor zorgen dat de beschikbare verkeersruimte effectief wordt benut.

Tabel 4: Voorbeelden van informerende diensten

Dynamische parkeerverwijzing	
Verkeersmanagement 'zacht'	drip's
	halte- en P+R-info
Vervoersmanagement bij bedrijven	
Campagnes, gedragsbeïnvloeding	

Dynamische parkeerverwijzing

Amsterdam is bezig om het zogenaamde drieringenconcept in te voeren met een geavanceerd parkeerverwijssysteem. Met dat verwijssysteem krijgt de automobilist op de ringweg A10 en in de stad steeds actuele informatie over waar parkeerruimte beschikbaar is. Door verder informatie te geven over de verschillende tarieven wordt de automobilist 'verleid' om de auto buiten de kwetsbare gebieden te parkeren. Het nieuwe systeem moet bijdragen aan het bereikbaar en leefbaar houden van Amsterdam, met name van de binnenstad. Daartoe wordt autoverkeer bij voorkeur opgevangen in transferia en bij P+R-voorzieningen langs de buitenring.

Het uiteindelijke drieringenconcept van Amsterdam

Vanaf het landelijk net van autosnelwegen wordt de automobilist die naar Amsterdam wil, opgevangen op de buitenste ring, de A10. Daar bevinden zich transferia. Verkeer dat toch verder wil wordt dynamisch verwezen naar de centrumring S100. Deze ring verdeelt het verkeer over de rayons van het centrum en de P-locaties die langs de centrumring liggen. Tenslotte wordt het verkeer in het centrum opgevangen en verdeeld via de cityring, de binnenste ring. Deze ring verspreidt het autoverkeer over de parkeergarages in het centrum.

Rond Amsterdam wordt in de komende jaren de bebording verder uitgebreid, mede op basis van een evaluatie. Dan zal al op de toeleidende autosnelwegen, waaronder A2 en A4, informatie worden gegeven. Verder komen er mogelijk panelen die ook het parkeertarief en de actuele reistijd vermelden. Het doel is uiteindelijk te komen tot een systeem waarbij de verkeersdrukte wordt gemeten om via borden reistijdadviezen op maat te kunnen geven. De verkeerslichten kunnen op dit systeem worden aangesloten.

Verkeersmanagement (zacht)

Dynamische route-informatie (DRIP's)

Dynamische route-informatiepanelen, afgekort DRIP's, bevinden zich al langs vele autosnelwegen. De DRIP's informeren over actuele files, alternatieve routes of andere informatie die de automobilist in staat stelt zijn

weg beter te vinden over het hoofdwegennet. Het doel van de DRIP's is het hoofdwegennet optimaal te benutten. De DRIP's zijn aangesloten op het net van meetpunten op de autosnelweg en worden aangestuurd vanuit de verkeerscentrales, bijvoorbeeld die boven de Wijkertunnel ('De wijde Blik').

Onderdeel van een stelsel
De DRIP's zijn geen geïsoleerd stukje informatietechniek. Ze maken onderdeel uit van een stelsel van afspraken en regeltechnieken die bepalen hoe het beste met capaciteit en intensiteit op het hoofdwegennet kan worden omgegaan. Het gaat om verkeerstechnische zaken met grote praktische consequenties. De Architectuur van Verkeersbeheersing (AVB) bepaalt onder meer op welke wegen en wanneer files mogen ontstaan, de bereikbaarheid van hulpdiensten, enzovoorts.

Strikt genomen hebben DRIP's nog nauwelijks een functie voor het regionale of stedelijke wegennet. Ze vallen rechtstreeks onder Rijkswaterstaat. Tegenwoordig zijn echter ook provincies en gemeentes betrokken bij de toepassing van dynamische weginformatie en de afspraken (AVB) die erachter liggen. Rond Alkmaar is daartoe een pilot opgezet.

Halte- en P+R-informatie
Treinen en bussen rijden volgens dienstregeling en hebben soms vertragingen. Als op het station of bij de halte geen informatie beschikbaar is over vertragingen, ontstaat irritatie bij de reizigers. Daarom is dynamische bebording een uitkomst: naast de klassieke borden met vertrektijden wordt deze meer en meer toegepast. Zo'n paneel geeft de actuele vertrektijd aan, rekening houdend met eventuele vertragingen.
Nog een stap verder gaat de informatievoorziening bij ernstige storingen waarbij via een intercom of dynamische panelen passagiers op de halte direct ingelicht worden. De Nederlandse Spoorwegen hebben hier ervaring mee. Op stations en in treinen is het bieden van informatie in theorie redelijk eenvoudig. De ervaringen hebben aangetoond dat juist het ontbreken van adequate informatie veel kwaad bloed heeft gezet.

Het gebruik van P+R-voorzieningen is gebaseerd op vertrouwen. Reizigers vertrouwen erop dat er binnen redelijke termijn een aansluitende bus of trein vertrekt en dat zij ook weer goed bij hun geparkeerde auto kunnen terugkomen. Om dit vertrouwen 'hard' te maken bieden sommige transferia of P+R-terreinen OV-informatie op de toeleidende autosnelweg: "Om 10:15 vertrekt bus 120 naar Den Haag, reistijd 18 minuten". Overigens zal deze harde informatie contraproductief werken als het



aanbod om wat voor reden dan ook minder aantrekkelijk is. De calculerende automobilist blijft dan in zijn auto zitten.

Vervoersmanagement bij bedrijven (succesfactoren)

Vervoersmanagement betreft eigen activiteiten van bedrijven om te kijken naar het eigen autogebruik, zowel van medewerkers als klanten of bezoekers. In de meeste gemeenten is vervoersmanagement een zaak van de bedrijven zelf. Er zijn per regio Steunpunten Vervoermanagement (VCC's) beschikbaar die gemeenten kunnen ondersteunen.
Vanuit de overheid gezien is de inzet vooral gericht op informeren. Een meer dwingende vorm van vervoersmanagement (via de Verruimde Reikwijdte van de Wet milieubeheer) wordt hierna besproken.

Uit onderzoek (Beleidsplan vervoersmanagement Noord-Holland 2001) blijkt dat het succes van vervoersmanagement sterk afhangt van het motief om aan de slag te gaan. Er is onderscheid te maken in:

- *extern motief:* veel bedrijven beschouwen vervoersmanagement als iets van buitenaf, bijvoorbeeld door een wettelijke regeling (milieuwetgeving, locatiebeleid of parkeerbeleid) of als kans in de vorm van financieel voordeel (vanwege een subsidieregeling bedrijfsvervoer); ook als externe druk ontbreekt, kan dit een reden zijn om tot actie over te gaan;
- *probleemmotief:* om problemen op te lossen, zoals een bereikbaarheidsprobleem of parkeerproblemen, biedt vervoermanagement het meest direct meerwaarde;
- *marktmotief:* vervoersmanagement kan een positieve rol spelen bij het werven van personeel, bij een betere bereikbaarheid voor leveranciers en klanten en in het benadrukken van een milieuvriendelijk imago;
- *verantwoordelijkheidsmotief:* vervoersmanagement als manier om te laten zien dat de organisatie medeverantwoordelijkheid neemt voor vermindering van de automobiliteit en dat het bedrijf bijdraagt aan betere bereikbaarheid en verbetering van de leefomgeving.

Het probleemmotief en het extern motief zijn de belangrijkste drijfveren voor bedrijven om vervoersmanagement op te pakken. Voor het welslagen is het ook belangrijk om deze motieven te koppelen aan een bedrijfsbelang (een marktmotief).

Campagnes, marketing en gedragsbeïnvloeding

De overheid probeert via mediacampagnes 'het publiek' tot een bepaald gedrag te bewegen. Voorbeelden van succesvolle campagnes zijn die tegen het roken of voor het dragen van autogordels. Is het nagestreefde gedrag minder logisch of acceptabel, dan wordt het moeilijker om resultaat te boeken. Dit geldt ook voor thema's die met mobiliteitsmanagement te maken hebben. Carpoolen is ondanks de vele campagnes geen algemeen succes geworden.

Interessant zijn de marketingtechnieken, waarvoor sinds kort belangstelling is, die rekening houden met de grote verschillen in typen mobilist. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft ideaalprofielen van weggebruikers laten ontwikkelen die niet alleen iets zeggen over hun gedrag maar ook over de wijze waarop dat gedrag te beïnvloeden is. Niet alle automobilisten laten zich leiden door een verwijzing naar een P+R-station of het paneel van dynamische route-informatie. Het is goed om te weten: voor wie werken wat voor maatregelen en vooral, hoe is hier in de praktijk handig mee om te gaan?

Typering weggebruikers (AVV 2002)

De volgende segmentatie van weggebruikers is gebaseerd op een steekproef van de Nederlandse bevolking ouder dan achttien jaar.

1. **Doelgerichten:** verplaatsen is voor hen geen lolletje, de functionaliteit staat voorop. Reistijdzekerheid is een belangrijk motief bij zijn keuze. Kenmerken: veel jongeren, hoog autogebruik.
2. **Bewusten:** milieu, ontspanning en een bewuste omgang met mobiliteit is voor deze groep belangrijk. De reis is niet alleen een middel, maar ook een doel op zich. Kenmerken: veel vrouwen, laag autogebruik, veel ouderen.
3. **Prestatiegerichten:** onafhankelijk en zelfstandig willen zijn, bepalen deze groep. Ze laten zich moeilijk leiden en vinden een goede positie belangrijk. Hoe mobieler, hoe interessanter. Kenmerken: veel mannen, hoog autogebruik – vooral in zakelijk verkeer.
4. **Genieters:** mobiliteit moet wel sociaal en leuk zijn. Tijd en snelheid tellen dan wat minder, het vermijden van stress des te meer. Kenmerken: veel ouderen, laag autogebruik.
5. **Berusters:** praktische overwegingen bepalen het gedrag van deze groep, onder het motto: "Je kunt de wereld toch niet veranderen". Het actief zoeken naar alternatieven komt in deze groep dan ook minder voor. Kenmerken: veel mannen, hoog autogebruik.

Per toepassing of per gebied zal de omvang van de verschillende segmenten anders liggen. De ene keer heeft men meer te maken met doelgerichten, de andere keer met genieters. Dit kan in belangrijke mate het succes van het beleid bepalen en zelfs de uitwerking van het beleid!

Gerichte marketingtechnieken zijn binnen verkeer en vervoer op vele manieren toe te passen; juist binnen mobiliteitsmanagement, waar de aandacht vooral uitgaat naar de klant of de consument.

- Welke weggebruikers zijn gevoelig voor P+R-terreinen? Wat betekent dat voor de inrichting en uitrusting van die terreinen?
- Hoe zijn recreanten effectief te verleiden vaker de fiets te nemen?
- Welk type mensen is gevoelig voor een campagne om het busgebruik te stimuleren?
- Gegeven de weggebruikers op een weg: moet de aandacht vooral uitgaan naar dwingende maatregelen of meer informerende maatregelen?

© Geleidende diensten: met zachte hand naar resultaat

Tabel 5: Voorbeelden van geleidende diensten

Geleidend beleid voor organisaties en bedrijven	het nieuwe locatiebeleid
	vervoersmanagement via Wet milieubeheer
Verkeersmanagement 'hard'	toeritdosering
	beter benutten onderliggend wegennet
	maximumsnelheid

Geleidend beleid voor organisaties en bedrijven

Het nieuwe locatiebeleid (parkeernormen bij bedrijven)

Sinds begin jaren negentig gelden er in Nederland maximumnormen voor het parkeren op eigen terrein. Deze normen zijn onderdeel van het locatiebeleid dat bedoeld is om het woon-werkverkeer per auto te beperken door betere benutting van stationslocaties. In de praktijk hadden de parkeernormen vooral effect op nieuwe kantoorpanden op en rond de stations: de A- en B-locaties. Toepassing van de parkeernormen leidde in bepaalde gevallen tot problemen. De kwaliteit van het openbaar vervoer bleef achter bij de verwachtingen en meer medewerkers bleven autorijden met als gevolg grote parkeeroverlast. In eerste instantie kon die nog worden afgewenteld op de straten in de omgeving.

In het nieuwe NVVP zal dit nationale locatiebeleid met haar parkeernormen - waarschijnlijk - worden afgeschaft. In plaats daarvan komt er een meer gedifferentieerd stelsel dat meer rekening houdt met het type werkmilieu ter plaatse en dat parkeernormen in verschillende vormen bevat: bijvoorbeeld een minimumnorm voor het bouwen op eigen terrein mits dit in een ondergrondse garage plaatsvindt. Het belangrijkste element van dit nieuwe locatiebeleid is dat het aan de regio's wordt overgelaten om het in te vullen. Elke regio of gemeente mag dan dus zelf aanvullende eisen stellen aan het parkeren bij bedrijven. Voorwaarde is wel dat in regionaal verband overeenstemming bereikt wordt over die invulling.

Als deze nieuwe opzet van het locatiebeleid officieel beleid wordt, betekent dit een grote stimulans om per gebied naar oplossingen te zoeken voor de mobiliteit rond bedrijven. Er ontstaat ruimte om meer genuanceerde verbanden te leggen met de kwaliteit van het openbaar vervoer en de situatie ter plaatse (zie Binckhorst) of om aanvullende afspraken te maken met bedrijven. Voor een geïntegreerde aanpak is het nieuwe locatiebeleid een uitstekend middel.

Verkeersmanagement ('hard')

Toeritdosering

Wanneer de verhouding tussen verkeersintensiteit en capaciteit verstoord raakt, ontstaan er files, bijvoorbeeld als er plotseling veel extra verkeer op de weg is. Toeritdosering zorgt ervoor dat verkeer uit de stad of de regio (van 'het onderliggend wegennet') druppelsgewijs en soepel kan invoegen op de hoofdrijbaan. Daar neemt vervolgens de kans op files af. Een gevolg van toeritdosering is vaak wel dat de files op het onderliggend wegennet langer worden. Toepassing van toeritdosering vergt daarom een goede afstemming tussen de verschillende wegbeheerders.



Beter benutten onderliggend wegennet

Het onderliggend wegennet (OWN) is belangrijk voor de ontsluiting van steden en dorpen, meestal als aanvulling op het hoofdwegennet. Het verkeer nadert de bestemming over de autosnelweg waarna het de laatste kilometers over de regionale stroomweg rijdt. Het onderliggend wegennet moet eigenlijk niet als hoofdnet gebruikt worden; dan ontstaat daar ongewenst sluipverkeer!.
Onder meer in Zuid-Holland en Noord-Brabant onderzoeken wegbeheerders hoe zij het onderliggend wegennet een volwaardiger functie kunnen geven. Dat kan nuttig zijn om alternatieven te kunnen bieden bij calamiteiten op het hoofdwegennet; het kan ook gaan om een betere bereikbaarheid van verspreide werkgelegenheid. Door gericht het OWN beter te benutten wordt de regio totaal beter bereikbaar en kunnen dure investeringen in bredere autosnelwegen achterwege blijven.

Wegbeheerders krijgen bij het beter aanpakken van de onderliggende wegen - veel meer dan bij het hoofdwegennet - te maken met het spanningsveld tussen bereikbaarheid en leefbaarheid c.q. veiligheid. Daarom is het zaak om beslissingen over het OWN goed per gebied af te wegen.

Maximumsnelheid en doorstroming

De capaciteit op een autosnelweg neemt niet automatisch toe bij een hogere snelheid van de weggebruikers. De afstand tussen de auto's wordt namelijk ook groter waardoor de effectieve capaciteit kleiner wordt.
De optimale snelheid op een autosnelweg ligt rond de 70 km/uur. Dan is invoegen ook relatief eenvoudig. Tijdens de werkzaamheden op de ringweg A10-west is het toepassen van deze maximumsnelheid een groot succes gebleken. Ondanks dat er weinig rijbanen beschikbaar waren, bleef het verkeer redelijk doorstromen.

ⓓ Sturende diensten: gerichte voorzieningen

Tabel 6: Voorbeelden van sturende diensten

Inrichting	fietsstraat
	fietsenstallingen
Bijzondere mobiliteits- en parkeerheffingen	verblijfsheffing
	verhandelbare parkeerrechten

Vervoersmanagement via Verruimde Reikwijdte

Op veel plaatsen wordt ervaring opgedaan met een minder vrijblijvend gebruik van vervoersmanagement. De Verruimde Reikwijdte van de Wet Milieubeheer maakt het mogelijk dat gemeenten bedrijven wettelijk verplichten een vervoersplan op te stellen en uit te

voeren. Voor gemeenten is dit een handig instrument om tot goede afspraken te komen met bedrijven.

De Verruimde Reikwijdte biedt geen harde normen of richtlijnen waaraan bedrijven moeten voldoen. Er is dus geen gewenst niveau van het autogebruik mee af te dwingen. Het is wel mogelijk om harde maatregelen vast te stellen en die door de milieudienst te laten controleren. Daarbij zal de milieudienst overigens steeds zoeken naar het gemeenschappelijk belang van het bedrijf en het milieu. Dan werkt de maatregel het effectiefst.

De gemeente Amsterdam is hier al ver mee en heeft samen met de VNG een boekje laten samenstellen om andere gemeentes over de mogelijkheden te informeren. Voor meer informatie: www.vnguitgeverij.nl, zoekterm 'vervoermanagement' en www.werkmodel.nl.

Convenanten
In de gemeente Alkmaar heeft de Kamer van Koophandel het initiatief genomen om bedrijven te dwingen een vervoersplan te schrijven als ze zich vestigen in een nieuw bedrijvengebied. In dat plan kan een onderneming onder meer haar parkeerbehoefte aangeven. Ook kan ze beschrijven met welke maatregelen ze haar mobiliteit in overeenstemming wil brengen met de kwaliteit van het gebied.

Inrichting van een gebied

De fietsstraat
Om de samenhang van het fietsnetwerk te kunnen garanderen, moeten gebieden verbonden worden door hoogwaardige fietsverbindingen. Fietsstraten lijken hiervoor een goede optie, met name op plaatsen waar andere fietsvoorzieningen niet gewenst of mogelijk zijn. De fietsstraat in eerste instantie ingericht voor fietsers. Gemotoriseerd verkeer dat gebruik wil maken van dit soort straten is te gast bij de fietsers en moet zich daaraan aanpassen. Dit betekent dat automobilisten achter de fietsers moeten aanrijden en niet mogen inhalen. Voorbeelden van fietsstraten zijn te vinden in Raalte, Utrecht, Hengelo, Amersfoort, Goes, Houten en Tilburg. Met de fietsstraat is het voor regio's goed mogelijk om de fiets te promoten. Natuurlijk verdient de aanleg van vrijliggende fietspaden de voorkeur. Soms is hier geen ruimte voor en wordt de straat bijna automatisch ingericht op het autoverkeer. Vooral in drukke binnensteden zou de fiets als vervoermiddel prioriteit moeten krijgen, bij voorkeur via fietsstraten.
Om een fietsstraat goed te laten functioneren is het wel een voorwaarde dat er relatief weinig auto's rijden en dat er voldoende fietsers zijn die van de fietsstraat gebruikmaken.



Stalling met 24-uurssysteem
De gemeente Lelystad heeft een veilig, 24-uursconcept laten ontwikkelen voor diverse fietsenstallingen. Het systeem werkt als volgt. Een klant die in het bezit is van een speciale identificatiepas haalt zijn fiets, voorzien van een elektronisch identificatielabel, door een poortje. De gegevens van de fietser en de fiets worden gelezen, geïdentificeerd en geregistreerd. Zodra de fietser de stalling met de fiets wil verlaten, worden de gegevens van de fietser en de fiets gecontroleerd. Komen deze gegevens overeen, dan is alles in orde en kan de fietser de stalling verlaten.

Bijzondere mobiliteits- en parkeerheffingen

Verblijfsheffing
Betaald parkeren op straat is een effectief instrument om de hoeveelheid autoverkeer in een gebied te beperken. Automobilisten worden er direct mee geconfronteerd dat ze beslag leggen op de schaarse parkeerruimte. De meeste gemeenten passen betaald parkeren alleen nog toe in centrumgebieden. Het geldt ook niet voor auto's die op eigen terrein geparkeerd staan.
Via een verblijfsheffing betalen automobilisten voor het verblijf in en gebruik van het gehele grondgebied van de gemeente. In Nederland heeft de gemeente Enschede de verblijfsheffing onderzocht.

Verhandelbare parkeerrechten
De gebruiker betaalt voor het recht op een schaarse parkeerplaats. Een bedrijf kan de parkeerrechten voor het parkeren op het bedrijfsterrein integreren in een breder stelsel waarvan ook het openbaar vervoer of de fiets deel uitmaken. Voor de gebruikers ontstaan er dan mogelijkheden om hun parkeerrecht op een creatieve en flexibele manier uit te wisselen.
De Hogeschool Limburg maakt gebruik van verhandelbare parkeerrechten. Op de vervoers- en bereikbaarheidsmarkt verhandelen fietsers hun niet-gebruikte parkeerrechten. De baten komen direct ten goede aan de fietser.



5 WERKEN AAN MOBILITEITSMANAGEMENT

Door alle interesse voor mobiliteitsmanagement zijn talrijke nieuwe maatregelen, diensten en aanpakken bedacht. Een compleet overzicht geven lukt haast niet; het gaat om steeds weer nieuwe diensten in andere combinaties, die per gebied en situatie anders ingevuld zijn. Wie met mobiliteitsmanagement aan de slag gaat, zal wel een aantal zaken moeten afwegen die steeds terugkomen. Deze afwegingen hebben direct te maken met het proces en de beste manier om een dienst uit te voeren. Uit de vele praktijkervaringen is gebleken dat daar meer bij komt kijken dan alleen een goed idee of enthousiaste uitvoerders.

De kern van mobiliteitsmanagement ligt wellicht in een goed proces om een goed idee uitgevoerd te krijgen. Bij het vormgeven van dat proces is het raadzaam na te denken over de volgende drie kernvragen, die in dit hoofdstuk behandeld worden:

a) totaalpakket of losse diensten;
b) vrijblijvende aanpak of binden;
c) project of dienst?

a) Totaalpakket of losse diensten (symfonie-orkest of jamsessie)?

Mobiliteitsmanagement is vaak gebaseerd op een aanpak waarvoor vele partijen zich inzetten met veel verschillende maatregelen en diensten. De grote vraag is in hoeverre alle activiteiten gecoördineerd moet worden in één groot project. Of is het beter om veel aan het initiatief van de betrokkenen over te laten? Met andere woorden: moet de initiatiefnemer zich opstellen als een dirigent van een groot orkest met een dikke partituur of eerder als de organisator van een jamsessie: huur een aantal begaafde muzikanten in, geef ze een thema en laat ze reageren op elkaar en de omgeving.

De exploitant van een P+R-terrein kan er niet automatisch vanuit gaan dat een vervoerder zich op eigen initiatief meldt voor het natransport. De plaatselijke overheid met een strak parkeerbeleid zal ook niet spontaan voor de nodige klanten zorgen. Het zal duidelijk zijn dat een jamsessie de ideale aanpak is, maar in de praktijk nog niet altijd zal werken. Per initiatief zal de trekker de juiste middenweg moeten vinden onder het motto: coördineren voor zover noodzakelijk en loslaten wat los kan.



b) Vrijblijvende aanpak of binden aan belangen en/of convenanten?

Een geheel vrijblijvende aanpak waarbij niemand zich druk hoeft te maken om aan de doelstellingen te voldoen, is geen recept voor succes. Idealiter zijn doelstellingen gericht op het oplossen van een duidelijk probleem of direct financieel voordeel. Als beiden wat moeilijker liggen, zijn er toch wel mogelijkheden om tot een goed resultaat te komen.

Doelstellingen die de overheid belangrijk vindt, leven vaak minder bij andere partijen. Verminderen van het aantal autokilometers is bij bedrijven nooit populair geweest - behalve als het gaat om zakelijke kilometers want die worden per kilometer betaald.
Als een campagne of project enkel is gebaseerd op doelstellingen die voor de overheid belangrijk zijn, zal het moeilijk zijn andere partners mee te krijgen. Om in zulke situaties toch tot een aanpak te komen die door iedereen gedragen wordt, is het volgende te overwegen:

1) de aanpak richten op **nevendoelstellingen** die voor andere partijen belangrijk zijn: een veiligere buurt voor de burgers, meer buspassagiers voor het OV-bedrijf en meer vrije parkeerruimte voor de winkelier (dan ontstaat een win-win-situatie);
2) een **convenant** helpt om te kunnen starten wanneer iedereen op elkaar zit te wachten. De constructie moet simpel zijn en het resultaat moet eenvoudig vast te stellen zijn. Een succesvol voorbeeld van een convenant is het Fileplan Rotterdam.

c) Project of dienst?

Veel diensten zijn eenmalig of gebonden aan een vaste periode. Dat geldt ook voor informatiecampagnes of initiatieven op vervoersgebied. De start van een nieuwe opzet van het recreatievervoer valt ook als een project te beschouwen: er moet onderzoek worden gedaan, informatie worden verstrekt, enzovoort. Als de startfase



voorbij is, zal het project zichzelf moeten kunnen bedruipen en anders georganiseerd moeten worden. Projecten lenen zich voor bijzondere vormen van financiering, bijvoorbeeld pilot- of ontwikkelsubsidies. De risico's van een project voor de participanten zijn relatief klein en zijn per project vast te leggen.

Het uiteindelijke doel van mobiliteitsmanagement is natuurlijk dat de nieuwe diensten ook na de start in stand blijven. Idealiter zijn projecten bedoeld als marktonderzoeken voor de uitvoering van de dienst(en). Voor de uitvoering moet dan sprake zijn van een gezonde exploitatie of een organisatie die de verantwoordelijkheid neemt. De markt doet verder zijn werk; het project is een dienst geworden.

In situaties, zoals bij mobiliteitsmanagement, waarin nog veel pilots nodig zijn en onzekerheden bestaan, is het noodzakelijk om slim met het proces of project om te gaan: wanneer wordt het daadwerkelijk een dienst? En is het realistisch om te verwachten dat het project een vaste dienst wordt?



MEER INFORMATIE EN LITERATUUR

Internet

www.minvenw.nl, website ministerie van Verkeer en Waterstaat:
www.autodate.nl, website over autodate
www.utrecht.nl, voor informatie over de WinkelExpress

Literatuur

- Geïntegreerd parkeren: Hoofdpuntennotitie, Van parkeerbeheer naar mobiliteits-management - brochure nr. 560. Ede, CROW, 2002
- Evaluatie Park&Bike-pilot in Olympisch Stadion te Amsterdam, AVM, 2001
- Keuzes voor de reiziger - dienstverlening in bereikbaarheid, XTNT, 2002
- Ketenmobiliteit uit beeld, ministerie van Verkeer en Waterstaat. 2001
- Integraal Dynamisch Parkeerverwijssysteem Amsterdam, Verkeerskunde nr. 6, juni 1997
- Kiss-and-ride-strook bij Tholense school, Verkeerskunde nr.1, 2001
- De Schoolspits, Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Utrecht, 2000
- De Fietsbalanskrant, Fietsersbond, mei 2001
- Emancipatie of linke soep, M. Warmink, Vogelvrije fietser, jaargang 22 nr.3, 1997
- Wacht u voor de fiets, Verkeerskunde nr. 1, 2001
- Lelystad fietsenstallingennetwerk met RFID-techniek, Verkeerskunde nr. 2, 2002
- Ketenmobiliteit uit beeld, ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2001
- Mobiliteitsonderzoek Regio Amsterdam, RWS Directie Noord-Holland, 2001
- Barrières en kansen in het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, AVV/ SGBO, 2001
- Bereikbaarheid, parkeren en A-locaties; problematiek en oplossingsrichtingen, verslag Expert Meeting CROW, 1998
- Evaluatie communicatietraject richtlijn straatparkeren, CE&M, 2002
- Ruimte voor mobiliteit; voorontwerp streekplan provincie Noord-Holland, 2002
- Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, AVV / TNO Inro, 2001 en 2002

OVERIGE UITGAVEN CROW

Jaarlijks verschijnen bij CROW verschillende publicaties op het gebied van (fiets)parkeren en mobiliteit. We hebben ze voor u op een rijtje gezet. Deze uitgaven kunt u bij CROW bestellen, via de website: www.crow.nl/shop • per post: Postbus 37, 6710 BA Ede • per fax: (0318) 62 11 12

Bij bestelling per post of per fax ook het publicatie- of het artikelnummer vermelden. Wilt u meer weten over wat CROW uitgeeft op het gebied van verkeer, vervoer en infrastructuur, kijk dan op www.crow.nl/shop of bestel de gratis CROW-catalogus van producten en diensten.

Alle prijzen zijn inclusief 6% BTW en verzendkosten binnen Nederland.



CROW-publicatie 170 'Leidraad categorisering van knooppunten - Hulpmiddel voor het ontwerp'

Deze uitgave biedt de lezer in vier stappen een aanpak voor het ontwerp van een knooppunt. De publicatie gaat onder meer in op de vraag 'wat wil de reiziger' én de vraag hoe de ontwerper op deze wensen kan inspelen. Ook wordt bekeken hoe reeds bestaande knooppunten in de praktijk functioneren. Te denken valt aan de bekende knooppunten 'Amsterdam ArenA' en 'Utrecht Westraven'.

(Prijs: € 20,-; artikelnummer: 170; Uitgave: april 2002)



CROW-publicatie 162 'Kwaliteit straatparkeren: leidraad voor beleid, richtlijn voor de uitvoering'

Publicatie 162 biedt gemeenten een richtlijn waarmee zij een kwalitatief goed straatparkeerbeleid kunnen ontwikkelen, uitvoeren, organiseren, beheren en evalueren. Aan de hand van vele praktische checklist en voorbeelden van onder meer parkeerverordeningen en vergunningen komt een breed gedragen straatparkeerbeleid binnen ieders bereik.

(Prijs: € 23,-; artikelnummer: 162; Uitgave: oktober 2001)

CROW-publicatie 159 'Effecten van parkeermaatregelen'

Grootschalige parkeermaatregelen zijn geïnventariseerd en geanalyseerd. Deze nieuwe publicatie wil een zo duidelijk mogelijk beeld geven van de effecten die bij het nemen van parkeermaatregelen kunnen worden verwacht en van de voorwaarde waaronder die effecten optreden. Het doel is om basisinformatie aan te reiken waarmee partijen die betrokken zijn bij het parkeerbeleid op een vruchtbare wijze een gesprek met elkaar kunnen aangaan.

(Prijs: € 25,-; artikelnummer: 159; Uitgave: september 2001)



CROW-publicatie 138 'Autodate - Een auto binnen bereik in de wijk'

Autodate is een systeem waarbij het gebruik van de auto is losgekoppeld van het bezit ervan en meer mensen gebruik maken van één auto. Autodate is een kansrijk instrument in het mobiliteits- en parkeerbeleid van een gemeente: het leidt tot een vermindering van (de groei van) het aantal auto's en tot een bewuster gebruik van de auto. In plaats van de auto nemen deelnemers vaker het openbaar vervoer en de fiets. Bovendien geeft het gemeenten met een stringent parkeerbeleid de mogelijkheid om bewoners een alternatief te bieden. Over de aanpak van het systeem, de voorwaarden en ook vooral publieke consequenties (= voordelen) gaat deze publicatie.

(Prijs: € 20,-; artikelnummer: 138; Uitgave: augustus 1999)

CROW-publicatie 134 'Richtlijn parkeerbebording'

De weggebruiker moet overal in het land weten waar hij aan toe is. Dat vraagt onder meer om uniformiteit in verkeersborden, ook als het om parkeren gaat. Die eenduidigheid kan er nu komen dankzij deze richtlijn met aanwijzigingen voor keuzen, uitvoering en plaatsing van parkeerborden.

(Prijs: € 18,-; artikelnummer: 134; Uitgave: februari 1999)

CROW-publicatie 99 'Gebouwde parkeervoorzieningen - Ontwerpwijzer' [alleen als kopie verkrijgbaar]
Hoe belangrijk ze ook zijn in stedelijke gebieden, parkeergarages hebben geen al te best imago op punten als bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid en comfort. Deze ontwerpwijzer geeft antwoord op veel knellende vragen, van probleemstelling via ontwerp tot realisatie en beheer.
(Prijs: € 11,-; artikelnummer: 99; Uitgave: maart 1996)

CROW-rapport 02-09 'Overzicht van aanbieders van GSM-parkeersystemen in Nederland'
Dit rapport informeert over de aanbieders van deze vorm van parkeren. De vijf systemen die op dit moment bekend zijn, worden één voor één behandeld. Hierbij komen zaken aan bod zoals registratie, aan- en afmelden van de parkeerder, controle en financiële afhandeling. Het rapport geeft een overzicht en spreekt geen oordeel uit over de verschillende systemen.
(Prijs: € 11,-; artikelnummer:02-09; Uitgave: januari 2003)



Brochure 'Fietsparkeerwijzer'
Fietsparkeervoorzieningen kunnen een positieve bijdrage leveren aan de kwaliteit van de openbare ruimte, omdat door goed ontworpen parkeervoorzieningen het aantal losgeplaatste fietsen afneemt.
De Fietsparkeerwijzer geeft, naast praktijkvoorbeelden, antwoord op de vraag hoeveel stallingsplaatsen nodig zijn bij welke voorzieningen en waarop speciaal moet worden gelet.
(Prijs: € 11,-; artikelnummer: 683; Uitgave: augustus 2001)

CROW-publicatie 158 'Leidraad fietsparkeren'
Dat fietsers goede en veilige fietsroutes nodig hebben, is duidelijk. Maar ook het veilig, gemakkelijk en ordelijk kunnen parkeren van de fiets is van groot belang om het fietsgebruik aantrekkelijk te maken. Maar hoe is een goed fietsparkeerbeleid op te zetten, te realiseren en in stand te houden? Deze (herziene) Leidraad biedt uitvoerige informatie over zowel beleidsontwikkeling, planning en ontwerp, als uitvoering, exploitatie en de vele verschijningsvormen van fietsparkeervoorzieningen.
(Prijs: € 23,-; artikelnummer: 158; Uitgave: juni 2001)



CROW-rapport 01-01 'Fietsparkeerbeleid in centrum gebieden - Lessen uit de empirie'
Kiezen fietsers voor bewaakt, onbewaakt of los parkeren en hoe kan het fietsparkeerbeleid hierop inspelen? Het rapport beschrijft de 'boodschap' op het gebied van fietsparkeren in centrumgebieden voor de herziening van CROW-publicatie 98 'Plaats maken voor de fiets - Leidraad voor parkeren en stallen'.
(Prijs: € 9,-; artikelnummer: 01-01; Uitgave: maart 2001)

Voorbeeldenbrochure fietsparkeren in centrumgebieden
Deze praktische brochure is bedoeld om gemeenten en andere instanties een voorbeeld te geven van het fietsparkeerbeleid, de fietsparkeervoorzieningen en het fietsparkeergedrag in acht verschillende gemeenten. De acht beschreven centrumgebieden laten grote verschillen zien in het aanbod van fietsparkeervoorzieningen en in de wijze waarop dat uiteenlopende aanbod in de praktijk functioneert.
(Prijs: € 1,50 en € 5,- verzend- en administratiekosten, ongeacht het aantal exemplaren; artikelnummer: 639; Uitgave: april 2001)

CROW-Abonnementen
Met een CROW-abonnement bent u voor een vast jaarlijks bedrag altijd direct na verschijnen in het bezit van de nieuwste, genummerde CROW-publicaties. De verschillende abonnementen zijn toegesneden op onze diverse doelgroepen. CROW biedt onder andere een algemeen, een verkeerskundig en een wegbouwkundig abonnement. Meer informatie over onze abonnementen vindt u op www.crow.nl/abonnementen.

De brochures in de reeks 'Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement' komen tot stand onder begeleiding van de werkgroep Geïntegreerd parkeerbeleid.

Deze werkgroep bestaat uit:

- ing. C. Harteveld, *RWS-AVV, voorzitter*
- ir. Sj. Stienstra, *ir. Sj. Stienstra Adviesburo, secretaris*
- ir. T. de Wit, *CROW, projectleider CROW*
- ir. P.M. den Boer, *VGS Vastgoed Services*
- drs. T. Breimer, *Ministerie van Economische Zaken*
- Y.H.M. Cornelissen, *Provincie Noord-Brabant*
- ir. C. Dingemans, *Gemeente Enschede*
- A. Dolfsma, *Gemeente Groningen, Dienst RO/EZ V&V Parkeerbedrijf*
- L.J.N. van der Dussen, *Gemeente Diemen*
- drs. J. Hak, *Adviesbureau SGBO*
- ir. J. Haringsma, *WPM Consultants*
- ing. W.H. van der Heide, *Grontmij Parkconsult*
- drs. R. 't Hoen, *Gemeente Nijkerk, afdeling Weg Verkeer Vervoer*
- C. van der Hulst, *Gemeente Dordrecht*
- ir. A.R.M. Jansen, *Gemeente Venray, afdeling Openbare Werken*
- ing. H. Jansen, *RWS Directie Noord-Nederland, afdeling RVV*
- drs. A.M.J. Jogems, *Keypoint Consultancy*
- I.A.M. van Klaveren-Mekel, *Gemeente Gorinchem*
- ing. B. Koens, *ANWB/VEXPAN*
- R. van Koningsveld, *Gemeente Utrecht, Parkeerbedrijf*
- H. te Locke, *Gemeente Heerlen, afdeling Ontwikkelingsbedrijf*
- ir. A. van Luipen, *Kennisplatform Verdi*
- drs. P.I.A.M. Manning, *Hoofdbedrijfschap Detailhandel*
- ing. E. Dijkstra, *Q-Park Nederland, Research & Development*
- mw. drs. H. v.d. Logt, *RWS Bouwdienst, afdeling Wegontwerp*
- D. Morees, *Gemeente Rotterdam, afdeling Strategie Communicatie Innovatie*
- ing. F. Riechelmann, *Dienst IVV, afdeling Strategie en Beleid*
- drs.ing. H.M.G. Slangen, *Vereniging van Ned. Gemeenten*
- drs. H. Boussen, *Ministerie van Verkeer & Waterstaat*
- A.J.M. Sterk, *Gemeente Nijmegen, Grondgebied afd OR/Regulering*
- drs. E. Stuyfzand, *Parkeergroep Nederland*
- ir. R.H. Tiemersma, *Dienst IVV*
- drs. H. Timmermans, *Kolpron Consultants BV*
- R.H. van der Velden, *Grontmij Parkconsult*
- drs.ing. P.J.H.J. van der Waerden, *TU Eindhoven, Groep Urbanistiek*
- drs. M. Woolthuis, *Kamer van Koophandel Amsterdam, afdeling Beleidsadvisering*