

University of Groningen

De belevingswaarde van Park-and-ride voorzieningen in Groningen

Een studie naar hoe ruimtelijk het best kan worden ingespeeld op het verhogen van de belevingswaarde van de gebruikers van park-and-ride voorzieningen in Groningen?



Bachelorscriptie Technische Planologie
Rijksuniversiteit Groningen
Marc Boogert | S2377004
Juni 2016

Colofon

M.F. (Marc) Boogert, S2377004

M.F.Boogert@student.rug.nl

MBoogert140@gmail.com

Bachelorscriptie Technische Planologie

Faculteit Ruimtelijk Wetenschappen Rijksuniversiteit

Groningen Landleven 1 9747 AD Groningen

Begeleidster: F. (Femke) Niekerk

Versie: definitief (13 juni 2016)

Groningen, juni 2016



**university of
groningen**

faculty of spatial sciences

Voorwoord

Voor u ligt mijn bachelorscriptie waarmee ik mijn bachelor Technische Planologie aan de Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen van de Rijksuniversiteit Groningen afrond. Er is ongeveer een halfjaar gewerkt aan dit stuk waarin de belevingswaarde van park-and-ride voorzieningen centraal staat.

Via deze weg wil ik enkele personen bedanken voor hun bijdrage aan deze scriptie. Ten eerste begeleidster Femke Niekerk voor de mogelijkheid onderzoek te doen naar dit onderwerp en de begeleiding vanuit de faculteit. Daarnaast Rik Opendijk van de gemeente Groningen voor de geboden hulp en het interview.

Marc Boogert
Groningen, 13 juni 2016

Samenvatting

In dit onderzoek wordt een antwoord gegeven hoe ruimtelijk kan worden ingespeeld op de belevingswaarde van de gebruikers op de park-and-ride voorzieningen in Groningen. Er is nog geen onderzoek gedaan hoe belevingswaarde kan worden gemeten op park-and-ride voorzieningen. Daarom worden aan de hand van onderzoeken naar beleving van openbaar vervoer, openbare ruimtes en reizigers vijf factoren opgesteld om de belevingswaarde te meten op park-and-ride locaties. De factoren zijn veiligheid, informatievoorzieningen, ligging, uitstraling en voorzieningen. Middels een enquête onder 126 gebruikers van park-and-ride voorzieningen is naar de beleving van de verschillende factoren gevraagd. In de enquête werd gevraagd hoe tevreden de gebruikers per factor zijn op de locaties en welke ruimtelijke elementen per factor de respondenten nodig achten voor een goede inrichting. Over vier van de vijf de factoren zijn de respondenten tevreden over de huidige situatie. Ze zijn tevreden over de ligging van de voorzieningen dicht bij de snelwegen, dat er dynamisch reizigers informatie panelen aanwezig zijn voor goede informatievoorziening, dat de voorzieningen schoon en opgeruimd zijn en dat er voldoende maatregelen zijn getroffen om de veiligheid te waarborgen. Alleen de factor voorzieningen scoort onvoldoende. Dit komt omdat er geen kiosken, koffieautomaten of beschutting tegen de weerselementen aanwezig zijn. Als de aangegeven ruimtelijke elementen van de gebruikers worden meegenomen in het beleid voor inrichten van park-and-ride voorzieningen zal de belevingswaarde stijgen en waarschijnlijk het aantal park-and-ride gebruikers ook.

Inhoudsopgave

Voorwoord	2
Samenvatting	3
Inhoudsopgave.....	4
1. Introductie.....	6
1.1 Aanleiding.....	6
1.2 Probleemstelling.....	7
1.3 Doelstelling.....	7
1.4 Onderzoeksvragen.....	7
1.5 Wetenschappelijke relevantie onderzoek	7
1.6 Maatschappelijke relevantie onderzoek.....	8
2. Theoretisch Kader	9
2.1 Inleiding.....	9
2.2 Begrippen	9
2.2.1 Park-and-ride voorziening	9
2.2.2 Belevingswaarde.....	10
2.3 Meten van beleving op park-and-ride voorzieningen.....	10
2.3.1 Inleiding.....	10
2.3.2 Meten van beleving in het openbaar vervoer	10
2.3.3 Meten van beleving openbare ruimte	11
2.3.4 Behoeften van reizigers.....	12
2.3.5 Conclusie theoretisch kader: Het meten van beleving op park-and-ride voorzieningen.	13
2.4 Conceptueel model	14
3. Methodologie	15
3.1 Onderzoeksmethoden.....	15
3.2 Deelvraag 1: Hoe kan beleving op park-and-ride voorzieningen worden gemeten?	15
3.3 Deelvraag 2: Wat zijn de ontwikkelingen en de huidige fysieke inrichtingen van de Park en ride voorzieningen in Groningen?	16
3.4 Deelvraag 3: Hoe beleven gebruikers de park-and-ride voorzieningen in Groningen?	17
3.4.1 Inhoud	17
3.4.2 Analyse	18
3.4.3 Betrouwbaarheid.....	18
3.4.4 Vorm en verspreiding	18
3.4.5 Kwaliteit en ethiek.....	19

3.4.6	Profiel respondenten.....	19
3.5	Onderzoeksstrategie	21
4	Hoofdstuk 4: Wat zijn de ontwikkelingen en de huidige fysieke inrichtingen van Park en ride voorzieningen in Groningen?	22
4.1	Inleiding.....	22
4.2	Welke instanties zijn verantwoordelijk en betrokken.	22
4.3	Analyse per locatie.	23
4.3.1	Analyse Hoogkerk.....	23
4.3.2	Haren.....	25
4.3.3	Kardinge.	27
5	Hoofdstuk 5: Wat is de belevingswaarde van gebruikers over de park-and-ride voorzieningen in Groningen?.....	28
5.1	Algemeen	28
5.2	Veiligheid:.....	29
5.3	Uitstraling.....	30
5.4	Ligging	31
5.5	Informatievoorzieningen	32
5.6	Voorzieningen	33
6.	Conclusie	34
6.2	Reflectie.....	35
6.3	Aanbevelingen voor vervolgonderzoek	35
7	Referenties:	36
Bijlages	38
Bijlage 1:	Interviewgide telefonisch interview.....	38
Bijlage 2:	Enquete.....	39

1. Introductie

1.1 Aanleiding

Dagelijks worden van en naar de stad Groningen ongeveer 372.000 verkeersbewegingen gemaakt (RGA, 2013). Hiervan komt 73% met de auto. Om congestie en parkeerproblemen te voorkomen zijn rondom Groningen vijf Park-and-ride voorzieningen aangelegd.

Park-and-ride voorzieningen zijn openbare parkeerplekken aan de rand van de stad waar forenzen van buiten de stad hun auto parkeren en vervolgens verder reizen naar het centrum met het openbaar vervoer. Op deze manier kunnen forenzen filevrij de stad in te komen, het dure parkeren ontlopen en gemakkelijker de stad in reizen.

De vijf park-and-ride voorzieningen rondom Groningen liggen allemaal aan de rand van de stad. De vijf locaties zijn Hoogkerk, Haren, Kardinge, Zernike en bij het Euroborg stadion (zie afbeelding 1.1). Deze voorzieningen variëren van een grote van 100 tot 900 parkeerplekken en worden ontsloten door bussen naar het hoofdstation en centrum van Groningen.



Abeelding 1.1: Park & ride locaties Groningen (RGA,2013)

1.2 Probleemstelling

Een park-and-ride voorziening is een initiatief om forenzen over te laten stappen van de auto naar een meer duurzaam vervoersmiddel zoals de bus. Volgens Banister (2008) is het van essentieel belang om de (potentiele) gebruikers erbij te betrekken om een verandering van de auto naar een duurzaam vervoersmiddel te bewerkstelligen. De ruimtelijke inrichting van de voorzieningen speelt hier een grote rol. Als forenzen tevreden zijn over de park-and-ride voorziening zullen zij de voorziening vaker en blijven gebruiken en zullen uiteindelijk meer forenzen de overstap van auto naar openbaar vervoer nemen

Er is nog geen onderzoek gedaan hoe de gebruikers de inrichting van de park-and-ride voorzieningen beleven en ervaren. Doordat er nog geen onderzoek is gedaan naar de belevingswaarde is het moeilijk in te schatten of de gebruikers tevreden zijn met de inrichting. Daarnaast is het voor beleidsbepalers ook moeilijk te beoordelen wat gebruikers missen op de huidige voorzieningen. Door het actief laten participeren van gebruikers zullen zij de in de inrichting van park-and-ride voorzieningen begrijpen, ondersteunen en er daadwerkelijk goed gebruik van maken.

1.3 Doelstelling

De doelstelling van dit onderzoek is om erachter te komen hoe de gebruikers de inrichting van de park-and-ride voorzieningen in Groningen beleven en hoe zij deze vervolgens waarderen. Daarnaast zullen de resultaten inzichten geven welke ruimtelijke elementen qua inrichting volgens de gebruikers aanwezig zouden moeten zijn. Op deze manier kunnen er verbanden worden ontdekt tussen belevingswaarde en inrichting. Hierdoor kan de inrichting van park-and-ride voorzieningen verbeterd worden en zal het aantal gebruikers waarschijnlijk gaan stijgen.

1.4 Onderzoeksvragen

Om deze doelstelling is de volgende hoofdvraag geformuleerd.

Op welke manier kan ruimtelijk worden ingespeeld op de belevingswaarde van de gebruikers op de park-and-ride voorzieningen in Groningen?

Deze hoofdvraag wordt beantwoord met de volgende deelvragen.

1. *Hoe kan beleving op Park-and-ride voorzieningen worden gemeten?*
2. *Wat zijn de ontwikkelingen en de huidige fysieke inrichtingen van Park en ride voorzieningen in Groningen?*
3. *Wat is de belevingswaarde van gebruikers over de park-and-ride voorzieningen in Groningen?*

1.5 Wetenschappelijke relevantie onderzoek

De wetenschappelijke relevantie van het onderzoek is dat in dit onderzoek wordt gekeken naar de gebruiker. Er is al veel onderzoek verricht naar park-and-ride concepten, maar er is nog nauwelijks tot geen wetenschappelijk onderzoek verricht hoe de gebruikers de park-and-ride voorzieningen beleven. Volgens Banister (2008) hebben duurzame mobiliteit initiatieven zoals park-and-ride de toekomst maar moet de gebruiker actief worden betrokken bij het proces om het goed te implementeren. In dit onderzoek wordt er actief onderzoek gedaan onder de gebruikers wat zij belangrijk vinden bij de inrichting van park-and-ride voorzieningen. Omdat er nog weinig onderzoek

is gedaan naar de belevingswaarde van de gebruikers van park-and-ride voorzieningen kan dit onderzoek waardevolle inzichten bieden wat gebruikers belangrijk

1.6 Maatschappelijke relevantie onderzoek

De maatschappelijke relevantie van het onderzoek is dat met de resultaten uit dit onderzoek de bestaande park-and-ride voorzieningen kunnen worden verbeterd en eventuele nieuwe voorzieningen op een juiste manier kunnen worden ingericht. Dit onderzoek kan het park-and-ride beleid van de gemeente en provincie verbeteren. Op deze manier kan het aantal gebruikers van park-and-ride voorzieningen worden vergroot.

2. Theoretisch Kader

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt uitgelegd welke factoren relevant zijn voor het bepalen van de beleving van park-and-ride voorzieningen. Als eerste wordt uitgelegd wat de begrippen park-and-ride en belevingswaarde inhouden. Daarna wordt in gegaan hoe beleving op park-and-ride voorzieningen kan worden gemeten.

Er is nog geen (wetenschappelijk) onderzoek gedaan naar het meten van de belevingswaarde op park-and-ride voorzieningen. Daarom is er in dit onderzoek voor gekozen om een combinatie te maken van drie factoren van een park-and-ride voorziening. Een park-and-ride voorziening is onderdeel van openbaar vervoer netwerk, het is een openbare plek en wordt gebruikt door reizigers/forenzen. Met deze 3 aspecten van een park-and-ride voorziening worden factoren opgesteld waar in dit onderzoek belevingswaarde wordt gemeten.

2.2 Begrippen

2.2.1 Park-and-ride voorziening

Een Park-and-ride voorziening kan het best worden omschreven als een openbare parkeerplek bij een bus- of treinstation waar forenzen hun auto kunnen parkeren en vervolgens de rest van hun reis afleggen met het openbaar vervoer. Door de combinatie van privaat en openbaar vervoer maakt het onderdeel uit van een multimodaal vervoersnetwerk (Santos et al., 2010).

Er zijn 3 verschillende functies van een park-and-ride voorziening te onderscheiden binnen een multimodaal vervoersnetwerk: Park-and-ride als start van de reis, park-and-ride aan het einde van de reis en het derde type is dat reizigers ergens halverwege in hun reis de voorziening gebruiken (Mingardo, 2009). In dit onderzoek wordt uitgegaan van de laatste functie. Het is een voorziening die forenzen aan de rand van de stad opvangt en dan vervolgens de forenzen een bus connectie aanbiedt naar het centrum van de stad.

Het concept van Park-and-ride bestaat al tientallen jaren. Het idee was al genoemd door de wetenschapper Bernhard Mees in 1932, maar de eerste park-and-ride voorziening was pas geopend in 1979 bij Schagen (CROW, 2004). In Nederland worden vaak twee verschillende termen gebruikt. Park-and-ride of transferium (CROW, 2004). In dit onderzoek wordt alleen de term park-and-ride gebruikt

Reizen via een park-and-ride heeft voor reizigers enkele voordelen: de reiziger hoeft niet langer in de file te staan en heeft zonder lang zoeken een parkeerplaats in het centrum van de stad. Daarnaast is het vaak ook goedkoper voor de reiziger, omdat er niet hoog tarief uit de binnenstad hoeft te worden betaald (Karamychev & van Reeve, 2011).

Daarnaast heeft een park-and-ride voorziening ook nog een aantal voordelen voor de stad zelf (Parkhurst, 2000; Mingardo, 2009).

- Een verbetering van bereikbaarheid van het centrum van de stad door reductie van het verkeer. Wat resulteert in minder files en ontstoppingen (Santos et al., 2010)
- Verbeterde exploitatie van het openbaar vervoer.

- Een verbetering van de kwaliteit van de stad omdat er minder verkeer is en daardoor minder fijnstof van uitlaatgassen.
- een stimulans voor economische groei van de stad door een verbetering van de toegankelijkheid en bereikbaarheid.
- Een oplossing voor het parkeerprobleem.

2.2.2 Belevingswaarde

Om inzicht te verkrijgen in de belevingswaarde van gebruikers van park-and-ride voorzieningen, is het van belang om te weten wat het begrip belevingswaarde inhoudt. Binnen de wetenschappelijke literatuur wordt veel aandacht besteed aan het begrip belevingswaarde. Een oude, maar veel gebruikte omschrijving van het begrip is: “Het totaal van mentale verschijnselen of bewustzijnsinhouden, zoals op een gegeven moment door een individu ervaren. Het gaat om de innerlijke verschijnselen zoals: aandacht, waarnemen, fantaseren, voelen, beslissen en kiezen” (Wolman, 1973). Hoewel er veel verschillende definities in omloop zijn, gaat het in alle gevallen om menselijke gevoelens en emoties (Vreenegoor, 2011).

2.3 Meten van beleving op park-and-ride voorzieningen.

2.3.1 Inleiding

Omdat er nog geen onderzoek is gedaan naar de belevingswaarde van park-and-ride voorzieningen moeten er factoren worden bepaald hoe beleving kan worden gemeten. Dit gebeurt zoals al beschreven aan de hand van drie aspecten van een park-and-ride voorzieningen. Openbaar vervoer, openbare ruimte en reizigers.

2.3.2 Meten van beleving in het openbaar vervoer

Om de relatie tussen Park-and-Ride en de belevingswaarde van gebruikers van openbaar vervoer te meten, kan gebruik worden gemaakt van de klantwensenpiramide (van Hagen et al., 2000). De klantwensenpiramide is ontwikkeld door van Hagen om de kwaliteit van het Nederlands openbaar vervoer te kunnen onderzoeken (Van Hagen, Peek & Kieft, 2000; Van Hagen & Peek, 2006).

De piramide is volgens hetzelfde principe opgebouwd als die van Maslow (Maslow, 1943). Volgens Maslow (1943) moesten behoeften die lager in de piramide staan eerst worden bevredigd, voordat de hogere interessant werden.

Aan de hand van een klantenonderzoek onder de gebruikers heeft van Hagen (2000) een soortgelijke piramide opgesteld. Uit het onderzoek kwam naar voren dat veiligheid/betrouwbaarheid, snelheid, gemak, comfort en beleving de belangrijkste reizigers wensen zijn. De piramide is te zien in de afbeelding 2.



Afbeelding 2: Klantwenspiramide: (van Hagen, 2000)

2.3.3 Meten van beleving openbare ruimte

De methode van Van Hagen brengt de vooral de verschillende factoren van beleving omtrent een reis in kaart. Het is echter in dit onderzoek maar gedeeltelijk toepasbaar omdat in dit onderzoek de beleving van een park-and-ride voorziening zelf centraal staat.

In dit onderzoek is de kwaliteit van één bepaalde plek vooral belangrijk, want er wordt vanuit een locatie gekeken, een public space of in het Nederlands een openbare ruimte.

Mehta heeft in 2014 een onderzoek gedaan hoe je openbare ruimte kan waarderen. Mehta (2014) heeft vijf factoren opgesteld om de openbare ruimte te beoordelen:

1. Inclusiveness (inclusiviteit)
2. Meaningfull Activities (=betekenisvolle activiteiten)
3. Comfort (= comfort)
4. Safety (= veiligheid)
5. Pleasurebility (=aangenaamheid)

In het artikel geeft Mehta een definitie van een goede openbare ruimte: “Een goede openbare ruimte is toegankelijk en open, betekenisvol in zijn inrichting en activiteiten, zorgt voor een gevoel van veiligheid, gemak en rust en geeft een aangemaakt gevoel” (Mehta, 2014)

Inclusiviteit heeft betrekking op de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de openbare ruimte. Mehta legt hier de nadruk op een duidelijke connectie tussen de plek met andere delen van de stad, dus de ligging van de locatie.

Betekenisvolle activiteiten: Over deze factor geeft Mehta aan dat de openbare ruimte activiteiten die op een bepaalde plek kunnen worden gedaan zodat deze als betekenisvol kan worden gezien. Betekenisvol wordt in deze context meer gezien als de bruikbaarheid van de plek. De plek moet zowel in een aantal basisbehoeften als in een aantal speciale behoeften voorzien. De behoeften

bestaan bijvoorbeeld uit: entertainment, eten en drinken: voorzieningen dus. De betekenis van een openbare plek zal voor mensen groter worden naarmate deze meer in de behoeften voorziet.

Veiligheid: Veiligheid is voor Mehta een belangrijk element voor een openbare ruimte. Een veilige ruimte is essentieel voor de kwaliteit van een locatie. Een gevoel voor veiligheid is voor iedereen anders. Mehta geeft ook aan dat er een goede balans moet zijn tussen veiligheidsaspecten en leefbaarheid. Zo kan een teveel aan beveiliging ook een negatieve invloed hebben op de omgeving. Een gevoel van veiligheid kan worden verkregen door bijvoorbeeld de aanwezigheid van zebrapaden, goede onderhoud van de locatie, beveiligingscamera's en goede verlichting.

Comfort: Het comfort van een openbare ruimte wordt door veel verschillende elementen bepaald. Er kan worden gedacht aan informatievoorziening, plekken om te zitten en beschuttingsmogelijkheden. Comfort is volgens Mehta erg situatie afhankelijk. Als het bijvoorbeeld regent hebben mensen andere behoeften dan wanneer het mooi weer is. Maar Mehta zegt ook dat comfort grotendeels vooraf, in de planvorming bepaald kan worden.

Aangenaamheid: De laatste factor van Mehta "pleasurability. Pleasurability, is lastig om te omschrijven. Het heeft geen duidelijke Nederlandse vertaling. Het is het beste te vertalen als aangenaamheid. Het is in feite de indruk die een omgeving bij een persoon heeft achtergelaten, in deze context wordt uitstraling gebruikt. Mehta argumenteert in zijn artikel hoe een bepaald beeld van een openbare ruimte blijft hangen bij de bezoeker.

2.3.4 Behoeften van reizigers

Het model van Mehta samen met de piramide van Van Hagen zal later in dit onderzoek weer terugkomen. Maar eerst moet er ook nog worden gedacht aan de doelgroep van dit onderzoek: de reizigers

Want er zijn verschillende type reiziger. Elk type reiziger heeft bepaalde behoeften. Hierdoor zal de beleving van het verblijf op park-and-ride voorziening door elk type reiziger weer anders worden gewaardeerd. Er zijn veel verschillende factoren die de beleving van een reiziger beïnvloeden. De beleving van een locatie is per persoon verschillend en dit komt ten eerste door de verschillende behoeften van de gebruikers, ook word beleving per gebruiker anders gewaardeerd (Buijs en Van Kralingen, 2003)

Visser & TNO Nipo hebben in 2012 invulling gegeven aan de differentiatie van verschillende behoeften van reizigers. Hij heeft een model ontwikkeld om verschillende reizigers wensen in kaart te brengen. Met deze needscope zijn door de NS vele verschillende onderzoeken uitgevoerd naar behoeften en beleving van reizigers (Van Hagen, 2009; Van Hagen, De Gier en Visser, 2005; Van Hagen en Hulster, 2009; Van Hagen en De Gier, 2010).

Aan de hand van deze onderzoeken hebben van Hagen en Exel in 2012 een onderzoek gedaan naar verschillende behoeften van reizigers. Tussen de verschillende behoeften van treinreizigers zitten volgens de onderzoekers verschillen. Zij hebben een drietal type behoeften onderscheiden:

1. Functionele Behoeften: Dit zijn vooral fysieke behoeften die al dan niet worden vervuld door de productkenmerken. Er kan worden gedacht informatievoorziening of horecavoorzieningen

2. Sociale Identiteit behoeften: Dit zijn de behoeften van een persoon die maken dat ze bij een bepaalde groepering willen horen, en ze willen zich daarmee identificeren. Hier kan worden gedacht aan comfort en luxe van een bepaalde voorzieningen.

3. Emotionele Behoeften: Vormen de kern van het gedrag. Het zijn namelijk fundamentele emotionele behoeften waar een persoon naar verlangt bij het gebruik van een reis. Voorbeelden van dit soort behoeften zijn: veiligheid, controle en zekerheid.

2.3.5. Conclusie theoretisch kader: Het meten van beleving op park-and-ride voorzieningen.

Aan de hand van de piramide van van Hagen, de vijf factoren van Mehta en de drie verschillende behoeften van Exel & Van Hagen zijn de factoren opgesteld waar in dit onderzoek naar gekeken zal worden om de belevingswaarde van de park-and-ride voorzieningen te meten. De factoren die voor dit onderzoek gekozen zijn: veiligheid, informatievoorziening, uitstraling, ligging en voorzieningen. Deze factoren zijn gekozen omdat ze overlappen in de drie onderzoeken.

Veiligheid: Deze factor staat bij alle drie onderzoeken centraal. In de piramide van Van Hagen staat factor veiligheid aan de basis. Hierop zijn de rest van de factoren gebouwd. Volgens Mehta is veiligheid van essentieel belang voor de kwaliteit van een locatie. Bij reizigers valt dit binnen emotionele behoeften.

Informatievoorzieningen: Informatievoorzieningen zijn vooral belangrijk voor het comfort en gemak van reizigers. Het is een functionele behoefte maar ook emotionele behoefte omdat reizigers graag zekerheid hebben in hun reis. Volgens Mehta en van Hagen wordt het comfort verbeterd door goede informatievoorziening, omdat mensen zich meer op hun gemak voelen doordat ze weten wanneer de bus zal aankomen.

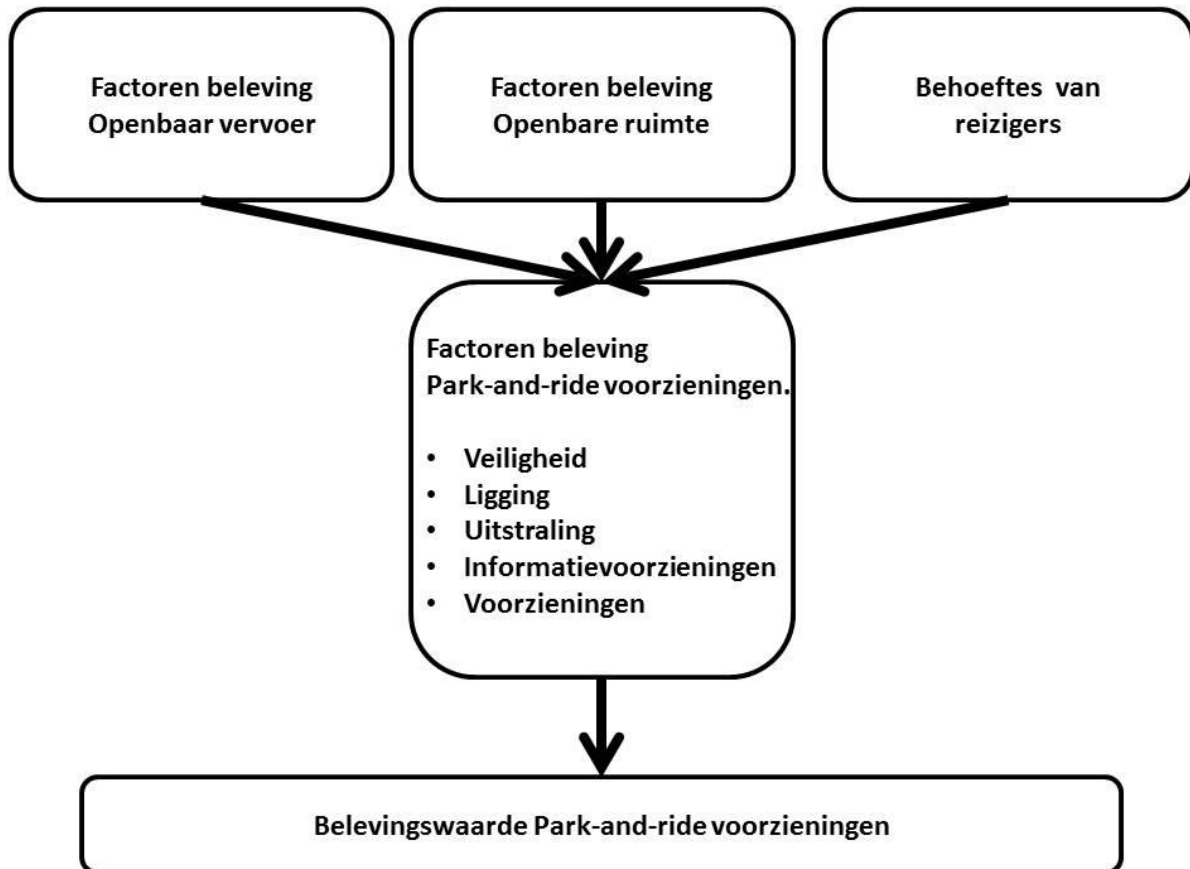
Uitstraling: Een goede en verzorgde uitstraling van een park-and-ride voorziening is belangrijk om de reizigers op hun gemak te stellen. Dit valt binnen zowel sociale identiteit als emotionele behoeften van de reiziger.

Ligging: De ligging van een voorziening is van belang voor de snelheid van de overstap tussen auto en openbaar vervoer. Door een snelle overstap wordt meer zekerheid gegeven dat reizigers op tijd om hun bestemming komen, een functionele behoefte. In de piramide staat snelheid op de tweede plek. Bij Mehta is er een connectie met de factor inclusiviteit.

Voorzieningen: Voorzieningen betekenen in dit onderzoek bijvoorbeeld een kiosk, snoepautomaat of bankjes. Voorzieningen kunnen worden gezien als betekenisvolle activiteiten

2.4 Conceptueel model

Het conceptueel model is de visuele vertaling van het theoretisch kader. Met de onderzoeken naar beleving van openbaar vervoer, openbare ruimtes en behoeften van reizigers zijn de verschillende factoren bepaald waarop de belevingswaarde op park-and-ride voorzieningen kan worden gemeten.



Afbeelding 2.4.1: conceptueel model

3. Methodologie

Om de hoofdvraag die binnen deze scriptie gesteld wordt – “Op welke manier kan ruimtelijk worden ingespeeld op de belevingswaarde van de gebruikers van park-and-ride voorzieningen in Groningen?” te beantwoorden, wordt gebruik gemaakt van drie deelvragen: 1. “Welke factoren zijn van belang om de beleving van Park-ride-voorzieningen te meten onder de gebruikers?” 2. “Wat zijn de ontwikkelingen en de huidige fysieke inrichtingen van Park en ride voorzieningen in Groningen?”. en 3. “Hoe beleven gebruikers de park-and-ride voorzieningen in Groningen?”

3.1 Onderzoeksmethoden

Het onderzoeksveld geografie of planologie, waar dit onderzoek onder valt te noemen, kan worden gewerkt met zowel kwantitatieve als kwalitatieve methoden van onderzoek (Clifford et al., 2010). Clifford et al. (2010) zeggen dat ook combinatie tussen de methoden mogelijk is, waarbij kwantitatieve zich richt op de wiskundige en statistische modellen en kwalitatieve op het verkrijgen van emoties, meningen en gedragingen. Meijering (2016) voegt hieraan een tweedeling tussen objectiviteit bij kwantitatief onderzoek en subjectiviteit bij kwalitatief onderzoek toe. Dat is te verklaren omdat binnen kwantitatief onderzoek de focus ligt op objectieve, gegeneraliseerde resultaten die zijn verkregen door het gebruik van grote steekproeven. Voor kwalitatief onderzoek geldt het omgekeerde: de focus ligt op individuen of kleine steekproeven waardoor beargumenteerde, maar subjectieve resultaten worden verkregen (Kitchin & Tate, 2000).

Een combinatie van de twee verschillende methoden wordt een “mixed methodology” genoemd (Meiering, 2016). Door het combineren van de methoden kan een meer genuanceerde analyse plaatsvinden waardoor het eindresultaat versterkt wordt (Madge, 2010). In dit onderzoek zal gebruik worden gemaakt van deze mix van onderzoeksmethoden. Er zullen kwalitatieve methoden gebruikt worden om deelvraag 1 en 2 te beantwoorden en kwantitatieve methodes voor deelvraag 3. De reden en het doel van het toepassen van de “mixed methodology” is het versterken van de conclusie door het onderwerp van verschillende kanten en verschillende methoden te belichten.

3.2 Deelvraag 1: Hoe kan beleving op park-and-ride voorzieningen worden gemeten?

De eerste deelvraag is beantwoord door een overzicht te maken van bestaande literatuur. Hierbij is uitgegaan van het systeem beschreven door Healey & Healey (2010): eerst inlezen in bestaande literatuur om een beter beeld te krijgen van het onderwerp, daarna verschillende zoektermen genereren die zowel breed als gericht van karakter zijn en als laatste wordt er een raamwerk gecreëerd waar het onderzoek in past.

Voor het genereren van informatie is gebruik gemaakt van verschillende zoekmachines zoals Google Scholar en Smartcat. De gebruikte zoektermen hielden vooral verband met het verband met belevingswaarde en het meten hiervan, zoals beleving, belevingswaarde en meten van beleving in de openbare ruimte. Naast deze Nederlandse zoektermen is er ook gezocht in het Engels. De zoektermen in het Engels waren onder andere “evaluating public space” en “sense of place”.

3.3 Deelvraag 2: Wat zijn de ontwikkelingen en de huidige fysieke inrichtingen van de Park en ride voorzieningen in Groningen?

Voor het beantwoorden van deelvragen 2 is er gekozen voor de methodes van participerende observatie en een telefonisch interview met een senior-beleidsmedewerker van de gemeente Groningen.

De gemeten locaties.

In Groningen zijn vijf park-and-ride voorzieningen. Drie voorzieningen zijn geanalyseerd, geobserveerd en op geënquêteerd. Dat zijn park-and-ride Hoogkerk, Haren en Kardinge. Deze locaties zijn gekozen omdat ze de hoogste capaciteit van parkeerplekken hebben. Doordat ze de hoogste capaciteit hadden werd er een hogere respons verwacht op de enquêtes.

Interview

Er is een telefonisch interview gehouden met een expert op het gebied van park-and-ride beleid van de Gemeente Groningen. Hij heeft verschillende antwoorden kunnen geven welke instanties verantwoordelijk zijn voor de park-and-ride voorzieningen.

Een uitwisseling van kennis kan plaatsvinden via een interview, waarbij gerichte informatie wordt verkregen in een gesprek tussen twee personen (Longhurst, 2010). Er is gekozen voor een telefonisch interview omdat het interview niet lang hoefde te zijn. Daarom had een telefonisch interview als voordeel dat er geen afspraak hoefde gepland te worden en dat er geen locatie hoefde te worden geregeld. Het nadeel van een telefonisch interview is dat er geen gezichtsuitdrukkingen en lichaamstaal kan worden waargenomen. Met dit nadeel is rekening gehouden met het formuleren van de vragen. Er werd niet naar meningen gevraagd, maar naar verschillende situaties die hij objectief kon beantwoorden. De interviewgide is toegevoegd in de bijlage.

Longhurst (2010) geeft aan dat er drie vormen interviews te onderscheiden zijn: gestructureerde, semigestructureerde en ongestructureerde interviews. Het semigestructureerde interview biedt daarbij volgens hem de mogelijkheid om behalve een vooraf opgestelde vragenlijst ook door te kunnen vragen op nog niet complete antwoorden. Dat is in dit geval zeer gewenst omdat zoveel mogelijk gedetailleerde informatie gewenst was voor de waarde is voor het onderzoek. Daarom is er gekozen voor een semigestructureerd interview.

Het semigestructureerd interview is afgenomen met Rik Oppedijk . Hier is hij voor gekozen omdat hij vanuit zijn functie medeverantwoordelijk is voor de ruimtelijke inrichting van Park-and-ride voorzieningen. Als expert heeft hij inzicht in het beleid dat de stad voert en kan hij zijn reactie geven op de resultaten van het kwantitatief onderzoek en aangeven wat het gevoerde en toekomstige beleid is van de gemeente Groningen. Het contact met de beleidsmedewerker is gelegd via het sociale netwerk LinkedIn en email contact.

Participerende observatie

Bij participerende observatie is de onderzoeker lijfelijk op de park-and-ride locaties aanwezig geweest en participeerde hij mee met de alledaagse activiteiten. Met observeren wordt hier niet alleen kijken bedoeld, maar waarnemen in het algemeen. Participerende observatie omvat zowel

observeren, als het verzamelen van documenten. Dus naast het aanwezig zijn op de park-and-ride locaties zelf, is ook informatie verzameld via verschillende documenten.

Participerende observatie is als volgt te omschrijven: de onderzoeker is zelf aanwezig in het veld en verzamelt daar gegevens door mee te doen aan alledaagse activiteiten. De fysieke verschijnselen en omstandigheden worden zo levensecht en gedetailleerd mogelijk beschreven en geïnterpreteerd in hun eigen context (Reulink & Lindeman, 2005). In dit geval maakte de onderzoeker zelf gebruik van de park-and-ride voorziening om zelf een goed beeld te kunnen vormen wat de gebruikers ervaren.

Er is gekozen voor het gebruik van participerende observatie omdat een afstandelijke vorm van observeren niet goed genoeg was voor dit onderzoek. Door het gebruik van participerende observatie is er geprobeerd betere of meer geldige informatie te krijgen. Dit was vooral van belang omdat er bij het observeren gefocust moet worden op de vijf gekozen factoren.

De documenten die verzameld zijn hebben allemaal te maken met het parkeerbeleid van de gemeente Groningen. De verschillende documenten zijn verkregen via de expert van de gemeente Groningen. De drie meest gebruikte documenten zijn: Geactualiseerde Netwerkanalyse 2013 van Regio Groningen Assen, Parkeeronderzoek Groningen 2015 uitgevoerd door Mobycon in opdracht van de gemeente Groningen en Parkeerbeleid 2010-2020 van de gemeente Groningen.

3.4 Deelvraag 3: Hoe beleven gebruikers de park-and-ride voorzieningen in Groningen?

De derde deelvraag van dit onderzoek is gericht op de belevingsaspecten van de gebruiker. Om deze informatie te verkrijgen is er gekozen om enquêtes af te nemen. De beleving van een mens is namelijk context gebonden. Daarnaast worden de belevingsaspecten per individu anders gewaardeerd. Om de beleving te meten moet elk individu apart worden onderzocht. Kwalitatieve enquêtes zijn hiervoor het meest geschikt (Buijs & van Kralingen, 2003).

3.4.1 Inhoud

De enquête begint met een aantal gesloten vragen die het profiel van de respondent achterhalen. Er is gevraagd naar geslacht, leeftijdsgroep, reismotief en hoe vaak de respondent gebruik maakt van een park-and-ride voorziening.

In het volgende gedeelte van de enquête zijn de vragen opgesteld aan de hand van de vijf gekozen factoren. Om een compleet antwoord op de hoofdvraag te krijgen wordt er zowel gevraagd naar de beleving per factor als naar ruimtelijke elementen die de respondenten noodzakelijk achten. Hierbij wordt de subjectieve beleving van de respondent betreffende de factoren het meest waardevol geacht. Er wordt daarom eerst naar de tevredenheid van [factor] gevraagd en vervolgens een open vraag waarin wordt gevraagd welke elementen minimaal aanwezig zouden moeten zijn van deze factor. Hierdoor wordt zowel het oordeel over de factor achterhaald als dat er een antwoord wordt gegeven welke elementen aanwezig zouden moeten zijn

De gesloten vragen worden als volgens gesteld. “Bent u tevreden over de [factor] op de park-and-ride locatie?” De respondenten kunnen vervolgens kiezen uit vijf antwoordmogelijkheden: 1) Ja, zeer tevreden. 2) Ja, tevreden. 3) Niet tevreden, niet ontevreden. 4) Nee, ontevreden. 5). Nee, zeer ontevreden.

De vragenlijst van de enquête is te vinden in bijlage 2.

3.4.2 Analyse

De zogenaamde “behavioral intent scale” is gebruikt voor de analyse van de antwoorden. Er zijn vijf categorieën gebruikt, waarbij aan iedere antwoordoptie een waarde is gegeven. Door deze schaal te gebruiken kunnen meningen worden gemeten door een antwoordoptie te koppelen aan waardes (meningen) (Fishbein & Ajzen, 1977). In dit onderzoek is gekozen de antwoordopties de waarden van +1 tot -1 te geven met een interval 0,5.

Antwoordoptie	Score
Ja, zeer tevreden	+1
Ja, tevreden	+0,5
Neutraal	0
Nee, ontevreden	-0,5
Nee, zeer ontevreden	-1

Tabel 1. Scoreberekening per antwoord op de vraag: “Hoe tevreden bent u over (factor)?”

Op deze manier van analyseren (het veranderen van ordinale variabelen tot getallen) is het mogelijk om op basis van de antwoorden een steekproefgemiddelde te berekenen. Hierdoor kunnen resultaten per factor uit dezelfde steekproef, en daarmee dezelfde populatie, vergeleken worden. De genoemde schaalverdeling is gekozen voor de beeldvorming: een waarde onder nul staat voor een negatieve tevredenheid of invloed terwijl een waarde boven nul een positieve uitkomst uitdrukt.

Ditzelfde was mogelijk geweest met andere schalen zoals de Likertschaal lopende van 0 tot 5 (Likert, 1932). De gekozen schaalverdeling is gekozen om de beeldvorming te verbeteren: een positieve waarde staat voor een positieve tevreden en een negatieve waarde.

Omdat de antwoorden ordinaal zijn, brengt dat wel enkele beperkingen met zich mee. De intervallen tussen de verschillende uitkomsten kunnen niet als gelijk worden beschouwd. Hierdoor kan ook niet met de waarden gerekend worden. Wel zal er een trend zichtbaar te zien zijn in de onderlinge verhoudingen per tevredenheid per factor en locatie (Norusis, 2010).

3.4.3 Betrouwbaarheid

In dit onderzoek wordt beleving van de factoren getest binnen van alle gebruikers van alle park-and-ride voorzieningen in Groningen. Het gaat rondom 12.000 gebruikers per maand op alle 7 park-and-ride voorzieningen in Groningen (gemeente Groningen, 2015) . Tot de steekproef behoorden echter maar 126 mensen uit deze populatie van 3 park-and-voorzieningen en dus zijn de gemiddelden op basis van de steekproef niet significant voor de populatie. Desondanks kan door deze steekproef toch een trend zichtbaar worden gemaakt voor de gehele populatie (Norusis, 2010).

3.4.4 Vorm en verspreiding

De enquête is gedaan op de locaties zelf omdat dit de makkelijkste en meest directe manier om de gebruikers daadwerkelijk te bereiken. Er is geënquêteerd op doordeweekse dagen van zeven uur tot halfelf 's ochtends (ochtendspits) en één keer in het weekend door de middag. De locaties waar geënquêteerd is zijn: park-and-ride Haren, Hoogkerk en Kardinge. Deze locaties zijn gekozen omdat deze drie de meeste locaties de hoogste parkeercapaciteit hebben.

De park-and-ride gebruikers zijn altijd druk om op tijd op hun uiteindelijke bestemming te komen. Zij hebben over het algemeen niet veel tijd over om aan een onderzoek mee te werken. De enquêtes

moesten daarom zo kort mogelijk duren zodat de gebruiker in de tijd dat ze op de bus wachten de enquête goed konden invullen. Omdat er toch een vorm van stress aanwezig is voor de reiziger, is het nodig om de drempel voor medewerking zo laag mogelijk te houden. Er werd rekening gehouden met de dienstregeling van de bus.

Daarnaast werd er voor een goed werkende pen gezorgd en dat de enquête op een hard oppervlak kon liggen waarop goed kan worden geschreven. De moeite die bij een enquête vooraf plaatsvindt, wordt dan grotendeels weggenomen. Respondenten hoeven alleen maar naar de vragen te lezen en te beantwoorden. Omdat de respondent op deze manier meer tijd heeft wordt de aandacht groter en omdat er interesse is getoond aan de respondent, door deze proactieve houding, zal de medewerking worden vergroot. Naast de vergroting van de bereidheid van de reiziger, zullen ook de resultaten beter zijn. Het beantwoorden van vragen zal daarom niet alleen sneller zijn en minder moeite kosten, maar ook zullen de reizigers zich beter kunnen verwoorden (McLafferty, 2007). Omdat de respondenten over het algemeen weinig tijd hadden voor de enquête interview, moest deze zeer kort te zijn. Daarom mocht het beslist niet langer duren dan 4 minuten per respondent. De enquête moest daarom zeer goed zijn gestructureerd. De vragenlijst voor de interview is opgenomen in de bijlage.

De vragenlijst is opgesteld uit 4 vragen die over de respondent zelf gaan. Hiermee kon de profiel van de respondent worden geschetst. Daarna waren er 10 vragen over de vijf gekozen factoren. Vijf gesloten vragen en vijf open vragen.

3.4.5 Kwaliteit en ethiek

In het ontwerp en de formulering van de verschillende vragen is rekening gehouden met ethiek en kwaliteit. Alhoewel het onderwerp belevingswaarde in combinatie met park-and-ride voorzieningen niet per definitie ethische of lastige vragen met zich mee brengt, is wel rekening gehouden met ethiek. Zo wordt er alleen naar een leeftijdsgroep gevraagd, waardoor de leeftijd niet precies bepaald kan worden. Daarnaast zullen de respondenten die hebben aangegeven graag geïnformeerd te worden over het eindonderzoek allemaal achteraf onafhankelijk benaderd zullen worden. Ethische kwesties over etniciteit, status en macht komen niet voor in het onderzoek. Om de kwaliteit van de antwoorden in de enquêtes te garanderen, zijn de verschillende delen van de enquête voorzien van een toelichting. Zodat de vraagstelling van de enquête door de respondenten goed begrepen werd.

3.4.6 Profiel respondenten

In totaal hebben 126 respondenten de enquête ingevuld. Hiervan vulde 49 respondenten de enquête in op park-and-ride Hoogkerk, 39 op Haren en 38 op Kardingse.

Hiervan waren er 83 vrouw (66%) en 43 man (34%). Het grote verschil kan deels verklaard worden. Het UMCG stimuleert het gebruik van de Park-and-ride voorzieningen, het ziekenhuis heeft speciale abonnementen voor zijn werknemers 70% van de werknemers van UMCG is vrouw (UMCG, 2014).

De leeftijdsgroep verdeling staat in de onderstaande tabel.

Leeftijdsgroep	Aantal respondenten	Procentueel aandeel
15 t/m 24 jaar	15	12%
25 t/m 34 jaar	35	28%
35 t/m 44 jaar	23	18%
45 t/m 54 jaar	35	28%

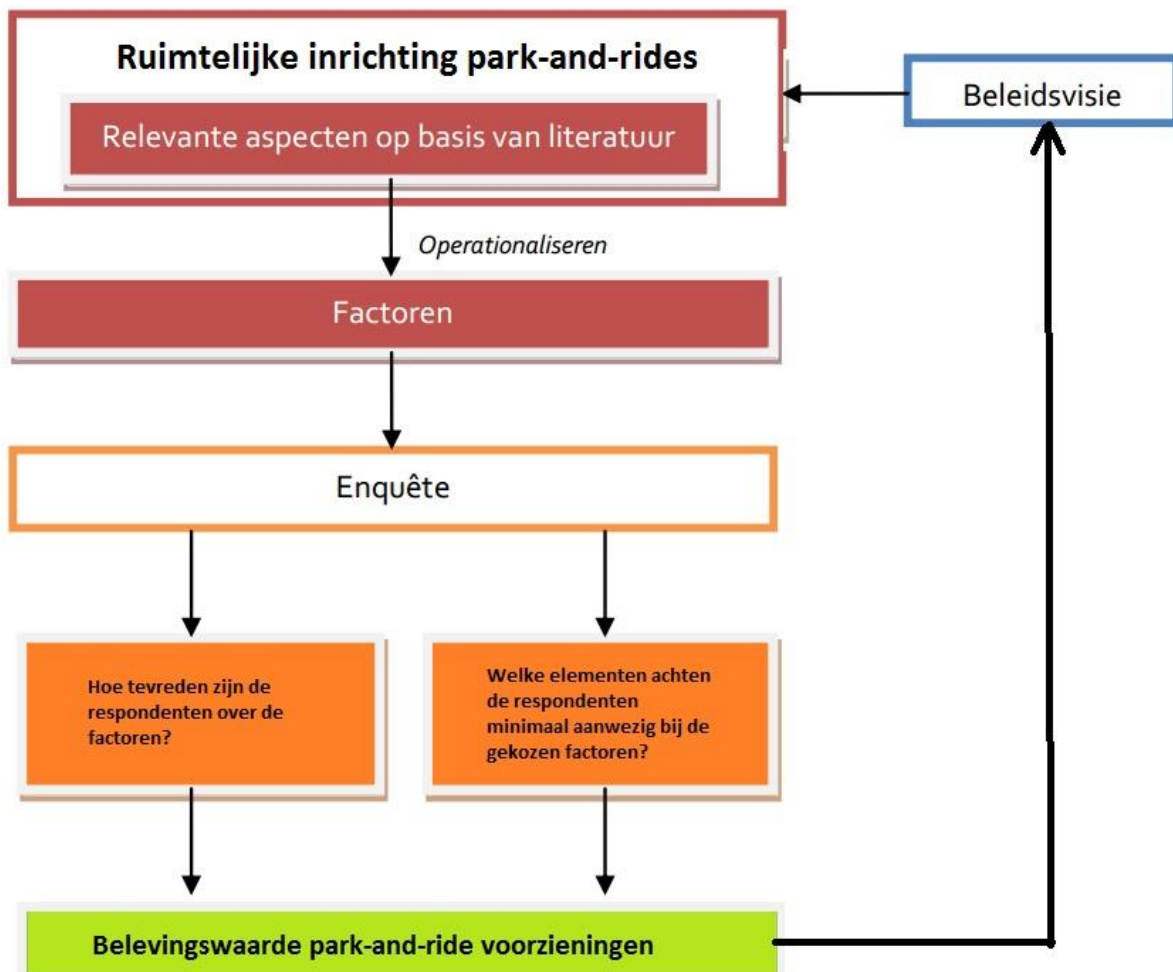
55 t/m 64 jaar	15	12%
65+	3	2%
Totaal:	126	100%

Tabel 3.1: Leeftijdsgroepen verdeling

Daarnaast had 79 % van de respondenten had woon-werk verkeer als motief. Dit komt vooral omdat er in de doordeweekse spitsuren vooral geënquêteerd is. Omdat ook een keer in het weekend is geënquêteerd had 18% een recreatief reismotief. Daarnaast ging 6% naar hun studieplek toe.

3.5 Onderzoeksstrategie

Om het onderzoek te verduidelijken is hieronder het model van het onderzoekstrategie weergegeven. Aan de bovenkant is de huidige situatie. De huidige ruimtelijke inrichting die bepaald is door de beleidsvisie van de gemeente en de provincie. Door de ruimtelijke inrichting in samenwerking met wetenschappelijke literatuur worden de relevante factoren waarop geënquêteerd zal worden geoperationaliseerd. Door de enquêtes zullen er twee verschillende soorten antwoorden komen. Een tevredenheidswaarde en elementen die aanwezig minimaal aanwezig moeten zijn op een park-and-ride voorziening. Dit leidt uiteindelijk tot een belevingswaarde, die de beleidsvisie en ruimtelijke inrichting weer kan aanpassen.



Figuur 3.5.1 :Onderzoeksstrategie(eigen materiaal)

4 Hoofdstuk 4: Wat zijn de ontwikkelingen en de huidige fysieke inrichtingen van Park en ride voorzieningen in Groningen?

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt antwoord gegeven op deelvraag 2: *“Wat zijn de ontwikkelingen en de huidige fysieke inrichtingen van Park en ride voorzieningen in Groningen?”*. Deze vraag wordt, zoals in de methodologie besproken, beantwoord aan de hand van observaties, documenten en het telefonische interview.

Om te begrijpen wie uiteindelijk de ruimtelijke inrichting moet veranderen, is het noodzakelijk om te weten welke instanties verantwoordelijk zijn. Daarnaast is het belangrijk om te weten hoe de park-and-ride voorzieningen op dit moment werken en hoe ze fysiek ingericht zijn. Dat wordt in dit hoofdstuk behandeld.

Er wordt als eerste uitgelegd welke instanties verantwoordelijk en betrokken zijn. Daarna worden de resultaten van de analyse per park-and-ride voorziening uitgezet. Er wordt ingegaan op resultaten van de observaties en de documentstudie. Enkele foto's, kaarten en satellietbeelden zullen als ondersteuning worden gebruikt.

4.2 Welke instanties zijn verantwoordelijk en betrokken.

Het bevoegd gezag op de park-and-ride voorziening is de gemeente waarin de voorziening ligt. De Park-and-ride voorzieningen Kardinge en Hoogkerk liggen in het in het bestuurlijk gebied van de gemeente Groningen en daarom is daar de gemeente Groningen de verantwoordelijke instantie. Park-and-ride Haren ligt in de gemeente Haren en dus is de gemeente Haren het bevoegd gezag. Omdat park-and-ride voorziening Haren vooral is gebouwd voor de ontsluiting van de stad Groningen, is er afgesproken dat er nauwe samenwerking is tussen de twee gemeenten. Het onderhoud, de nieuwbouw werkzaamheden en de onderzoeken van de voorziening worden bijvoorbeeld uitgevoerd door de gemeente Groningen. De gemeente bepaalt waar de voorziening wordt gevestigd, hoe de inrichting is en aan wie de verschillende projecten en onderzoeken eventueel worden uitbesteed.

De taak van de provincie Groningen is vooral dat er een hoogwaardig openbaar vervoer netwerk is. De provincie werkt daarom nauw samen met de gemeente Groningen om dit te creëren. De provincie heeft in haar beleidsplan staan dat zij park-and-ride voorzieningen van essentieel belang vinden voor een hoogwaardig netwerk. Daarom ondersteunt de provincie Groningen de gemeente Groningen met financiële middelen en adviezen.

Om de doelen van de verschillende gemeente en provincies te bewerkstelligen zijn er verschillende organisaties opgericht om de gezamenlijke doelen te bereiken. De twee belangrijkste organisaties voor Groningen zijn Groningen Bereikbaar en Regio Groningen-Assen. Deze organisaties zorgen voor een gecoördineerde communicatie en afstemming over alle werkzaamheden rondom Groningen (Groningen Bereikbaar, 2016 ; RGA, 2016). Daarnaast is er het OV-bureau Groningen-Drenthe. Dit Bureau ontwikkelt, beheert en organiseert het openbaar vervoer (ovbureau, 2016).

Ook zijn er andere instanties die indirect de park-and-ride voorzieningen ondersteunen. Het UMCG en de Hanze Hogeschool hebben bijvoorbeeld speciale abonnementen voor hun werknemers. Zij zorgen hiervoor dat meer mensen gebruik zullen maken van de voorzieningen.

4.3 Analyse per locatie.

4.3.1 Analyse Hoogkerk

De eerste plannen voor park-and-ride Hoogkerk waren er al in 1998, maar de voorziening werd pas gerealiseerd in 2008 (OVnieuwsGroningen,2007). Park-and-ride voorziening Hoogkerk heeft een capaciteit 600 Parkeerplekken(Mobycon,2015). De voorziening ligt naast de A7, de snelweg die de stad Groningen met het oosten van de provincie Groningen en de provincie Friesland verbindt. De bezettingsgraad van deze voorziening is 70%. Dat betekent dat gemiddeld de 600 parkeerplekken over een hele dag 70% bezet zijn (RGA,2013).

Er zijn plannen om de voorziening met 400 parkeerplekken uit te breiden. Deze plannen zijn nog in de beginfase, maar de hoop van de gemeente en provincie is dat in 2018 de nieuwe parkeerplekken zijn gerealiseerd (NOM, 2016)

Op park-and-ride voorziening Hoogkerk rijden nu 15 buslijnen en 2 nachtbuslijnen (alleen op vrijdag- en zaterdagnacht). De buslijnen die het meest worden gebruikt zijn buslijnen 3 en 4, die rechtstreeks naar het hoofdstation rijden. 90% van de ritten die vanaf de voorziening worden gemaakt zijn met buslijn 3 of 4 (Mobycon,2015). Daarnaast wordt doordeweeks regelmatig lijn 317 door studenten genomen om naar het Zernikecampus te gaan waar de onderwijsinstellingen Rijksuniversiteit en Hanze Hogeschool zijn gevestigd.

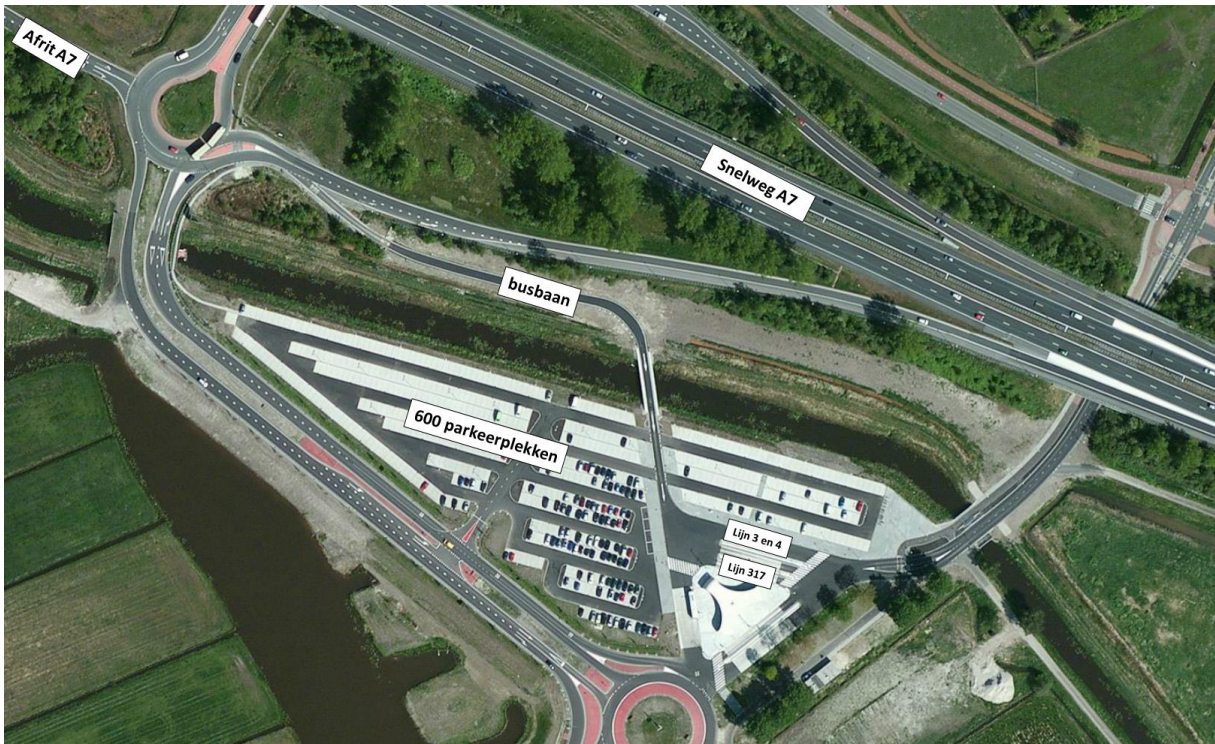
De bussen vertrekken allemaal rondom een kleurig gebouw die in de vorm van een driehoek staat (zie foto). Het gebouw herbergt faciliteiten als een (mindervaliden)toilet, een buskaartautomaat en een chauffeursruimte. Het toilet was niet open toen de onderzoeker er was. Er is geen koffieautomaat of kiosk aanwezig. Wel zijn er verschillende bankjes aanwezig waar reizigers op kunnen zitten.

De bushaltes zelf zijn verdeeld over verschillende perrons. Alle bushaltes zijn voorzien met een dynamische reis informatie systeem (DRIS) (zie figuur 4.3.1.1).



Figuur DRIS paneel park-and-ride Hoogkerk(OVnieuwsuitGroningen, 2014)

De bushaltes worden van elkaar gescheiden met hekken (zie afbeeldingen 4.3.1.2 , 4.3.1.3). Op de bushaltes zelf zijn geen bankjes en ook bescherming tegen de weerselementen. Buslijn 3 en 4 vertrekken vanaf de halte die het verst, ongeveer 35 meter, van de centrale overkapping is gelegen. Daarom gebruiken veel reizigers de centrale overkapping niet en staan ze bij de bushalte. Op locatie staat om de 20 meter een lantaarnpaal, maar er zijn geen beveiligingscamera's aanwezig om de veiligheid te waarborgen.



Afbeelding 4.3.1.2: Satelietbeeld park-and-ride Hoogkerk(Flashearth, 2016)



Afbeelding 4.3.1.2 :Park-and-ride Hoogkerk. Rtv Drenthe(2011)

4.3.2 Haren

Park-and-ride Haren is in 2008 gerealiseerd. De capaciteit van de voorziening is in juni 2016 900 parkeerplekken (Groningen Bereikbaar, 2016). In 2015 is de voorziening met 500 parkeerplekken vergroot om de vraag op te vangen. Voor de uitbreiding waren bijna alle parkeerplekken op doordeweekse dagen bezet. Voor de uitbreiding in 2013 was de bezettingsgraad rond de 90% op een doordeweekse dag (RGA, 2013).

De park-and-ride voorziening ligt direct aan de rijksweg A28. De voorziening wordt afgesloten met afslag 38. Via een rotonde kunnen de reizigers vervolgens op de parkeerplekken komen (zie afbeelding 4.3.2).



Afbeelding 4.3.2.1 Ontwerp tekening uitbreiding park-and-ride Haren (eigen bewerking van gemeente Haren, 2016)

99% procent van de gebruikers van de voorziening neemt buslijn 5 om naar Groningen te reizen. De bushaltes zijn aan de weerskanten van de snelweg. De bushaltes zijn te zien in onderstaande afbeeldingen. De bushaltes zijn overkapt en hebben bankjes. Er zijn geen kiosken, automaten of wc's aanwezig. Op de bushalte aan de oostzijde (richting hoofdstation Groningen) is een DRIS-paneel aanwezig. Als de reizigers uitstappen aan de westzijde van de snelweg moeten zij door een tunneltje teruglopen om weer bij het parkeerterrein te komen (zie afbeelding 5.2.1). Op het parkeerterrein zijn veel bomen en aanwezig. Er zijn op deze locatie geen beveiligingscamera's aanwezig, maar wel om de 20 meter een lantaarnpaal voor de veiligheid.



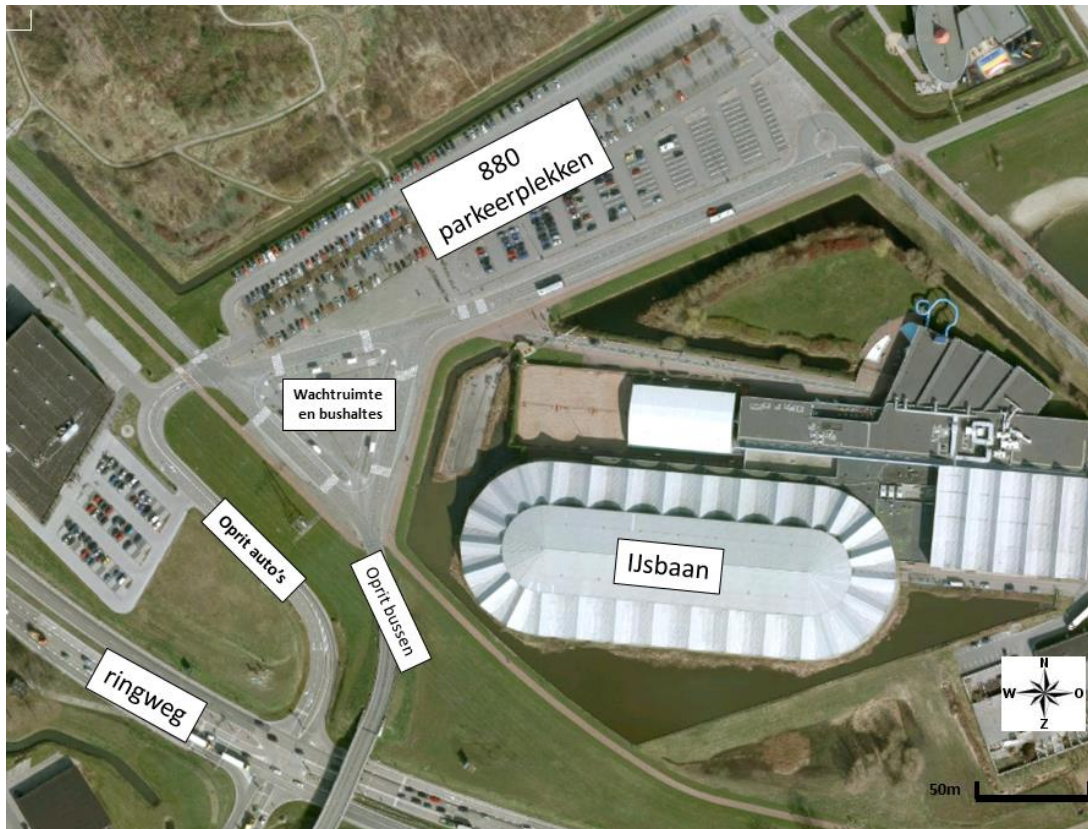
Figuur 4.3.2.2 Bushalte noordelijke richting(eigen foto, 2016)



Figuur 4.3.2.3 bushalte zuidelijke richting (eigen foto,2016)

4.3.3 Kardinge.

Park-and-ride Kardinge is in 2008 gerealiseerd door de gemeente Groningen . De voorziening biedt ruimte voor 800 auto's. De bezettingsgraad van deze voorziening is 60%. De buslijnen die het meest worden genomen zijn buslijnen 3 (40% van de gebruikers) en 4 (46% van de gebruikers) (Mobycon, 2016). De voorziening ligt in het oosten van de stad Groningen naast de ijsbaan. De voorziening ligt direct aan de ringweg en heeft een eigen af-en oprit.



Afbeelding 4.3.3.1 Satelietkaart park-and-ride Hoogkerk

Er is een centrale overkapping aanwezig met daarboven een kunstwerk. Onder de centrale overkapping zijn verschillende bankjes. Verder is er niks aanwezig. In een vorm van een driehoek zijn de bushaltes. Aan elke zijde is een halte, deze zijn allemaal voorzien van een DRIS paneel en een kleine overdekt bushokje (zie afbeelding 4.3.3.2).

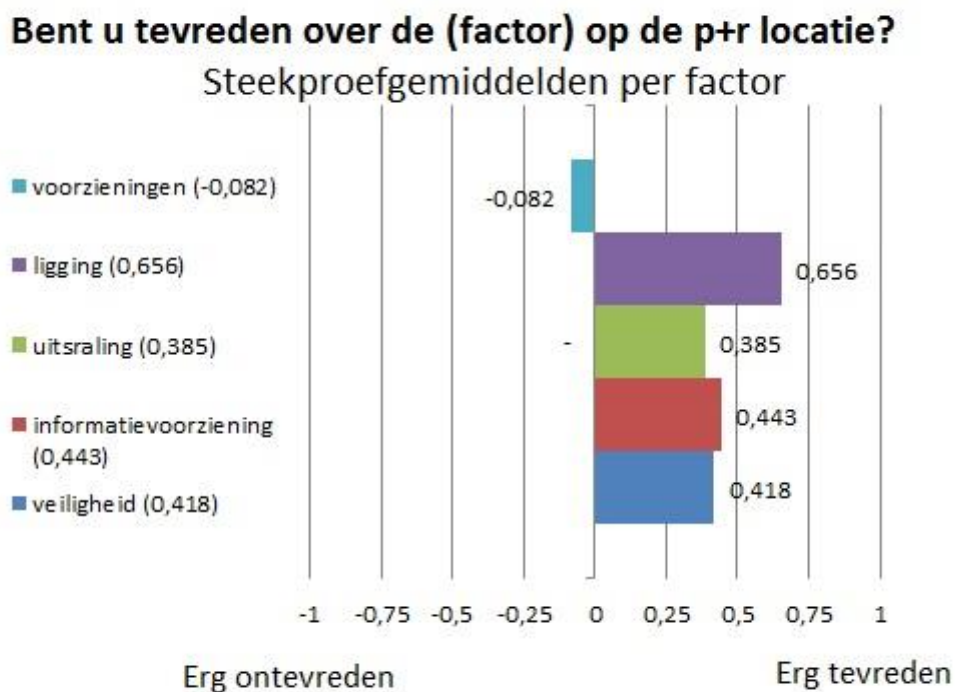


Afbeelding 4.3.3.2 Bushaltes park-and-ride Kardinge

5 Hoofdstuk 5: Wat is de belevingswaarde van gebruikers over de park-and-ride voorzieningen in Groningen?

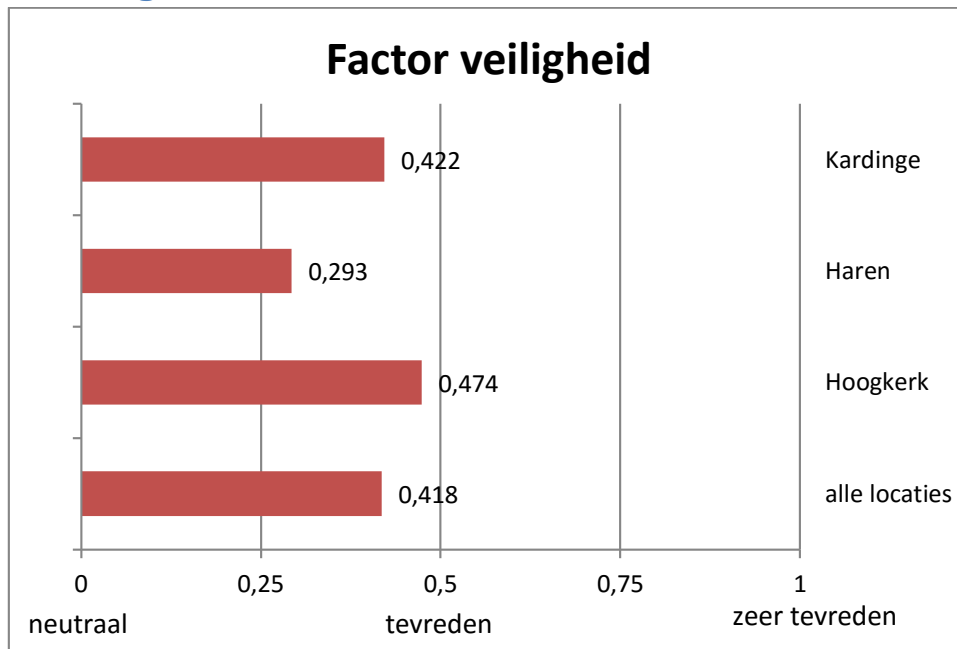
5.1 Algemeen

Op basis van de beschreven "behavioral intent scale" is de tevredenheid van de vijf onderscheiden factoren geanalyseerd. In de figuur hieronder staan de steekproefgemiddelden van alle 3 de locaties bij elkaar weergegeven van het antwoord op de vraag: Bent u tevreden over de (factor) op de park-and-ride locatie? Hier staat de score van -1 voor erg ontevreden en +1 voor erg tevreden. De gemiddelden laten zien dat de factor ligging relatief hoog scoort en dat alleen over de factor voorzieningen geringe ontevredenheid bestaat.



Om een beter beeld te krijgen zijn ook de steekproefgemiddelden per factor berekend per gemeten locatie. Daarnaast worden per factor de antwoorden gegeven die zijn verkregen op de open vraag. De respondenten gaven antwoorden op de volgende vraag "Welke elementen van (factor) moeten volgens u aanwezig zijn op de park-and-ride locatie?".

5.2 Veiligheid:



Zoals in bovenstaande tabel is te zien is dat de factor veiligheid op alle locaties met redelijke tevredenheid is beantwoord.

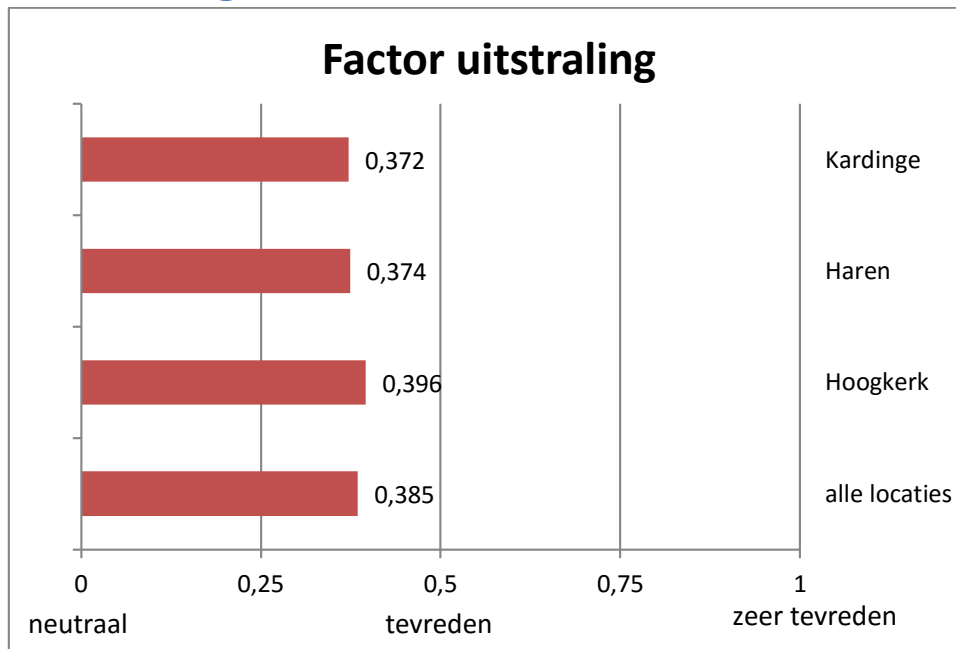
Het verrassende resultaat is dat de meest genoemde antwoord op de open vraag niet aanwezig is. Dat zijn namelijk de beveiligingscamera's. Bijna de helft van de respondenten gaf aan dat beveiligingscamera's aanwezig moeten zijn op de park-and-ride voorzieningen. Daarnaast gaven 7 oudere respondenten zelfs aan dat ze zelfs aanwezige bemanning willen zien op de voorzieningen. De gemeente Groningen heeft besloten geen camera's op te hangen, maar zich vooral te focussen op goede verlichting (Gemeente Groningen, 2015). Goede verlichting werd vaak als tweede punt genoemd. Daarnaast werden er meerdere verkeersveiligheid elementen genoemd. Hier kan worden gedacht aan duidelijkere verkeerslijnen en zebrapaden.

Als naar de resultaten wordt gekeken valt op dat de voorziening in Haren iets slechter scoort. De reden waarom deze factor op Haren aanzienlijk slechter scoorde is het tunneltje onder de snelweg (zie afbeelding). Als reizigers vanuit de stad terug komen stopt de bus aan de westkant van de snelweg. De gebruikers moeten dan door het tunneltje lopen om terug te komen bij hun auto. Deze tunnel wordt vooral door veel vrouwen en ouderen als kil en onveilig beschouwd. Een opknapping zou volgens velen op zijn plaats zijn.



Abeelding 5.2.1: Tunnel park-and-ride Haren

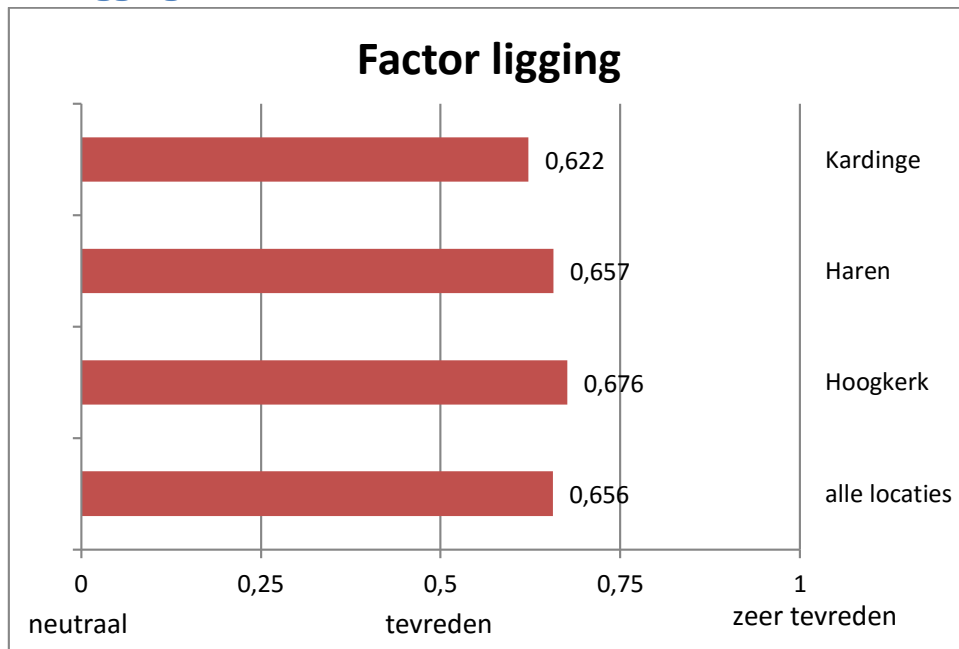
5.3 Uitstraling



De factor uitstraling werd zoals in de grafiek zichtbaar is als redelijk tevreden beantwoord. Op deze factor werden minder antwoorden gegeven op de open vragen. Dit kwam dat grootste wens van de respondenten was dat er genoeg beschikbare ruime parkeerplekken aanwezig zijn. De antwoorden die wel gegeven zijn op de open vragen gaan vooral over dat groen (planten, bomen en struiken) aanwezig moet zijn. Daarnaast was het voor velen van belang dat het er opgeruimd en schoon was.

Ook gaven enkele respondenten aan dat soms de bushaltes nogal erg grote betonnen structuur hadden en daardoor weinig sfeer hadden. Zij zouden bijvoorbeeld meer kunstwerken zien op de voorzieningen.

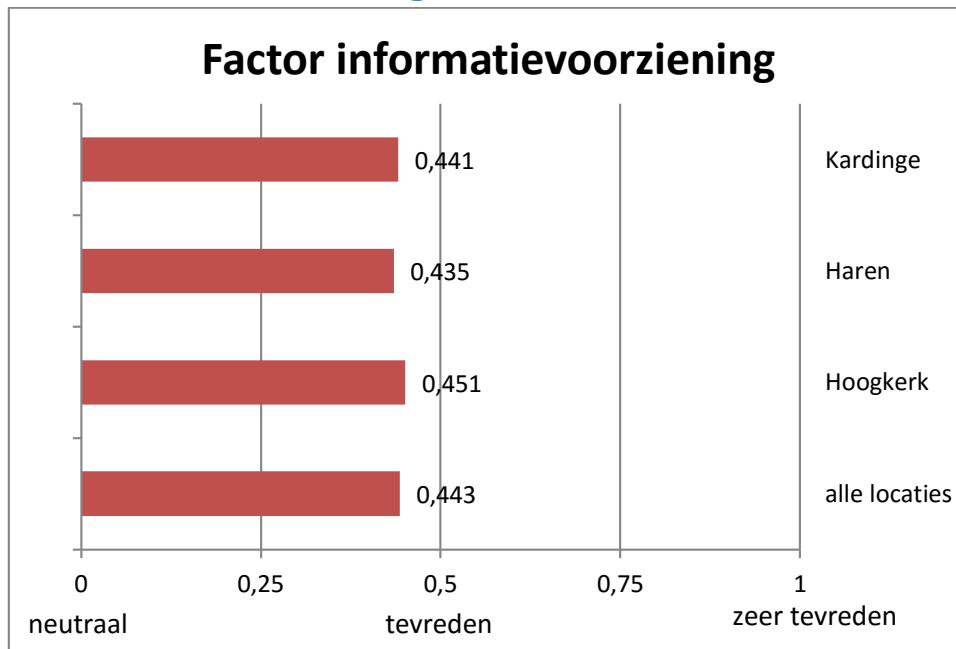
5.4 Ligging



De ligging van de verschillende park-and-ride voorzieningen is volgens de respondenten goed. De drie voorzieningen waar geënquêteerd is liggen allemaal direct langs de snelweg naar Groningen of aan de ringweg van Groningen. Dit was ook de voornaamste eis van de respondenten, ongeveer driekwart van de respondenten gaf aan dat een geringe afstand tussen de park-and-ride locatie en de snelweg een must is.

Daarnaast gaven enkele respondenten aan dat het redelijk ver lopen was van hun auto naar de bushaltes. De voorzieningen in Haren en Kardinges hebben parkeerplekken die wel meer dan 300 meter van de bushaltes liggen.

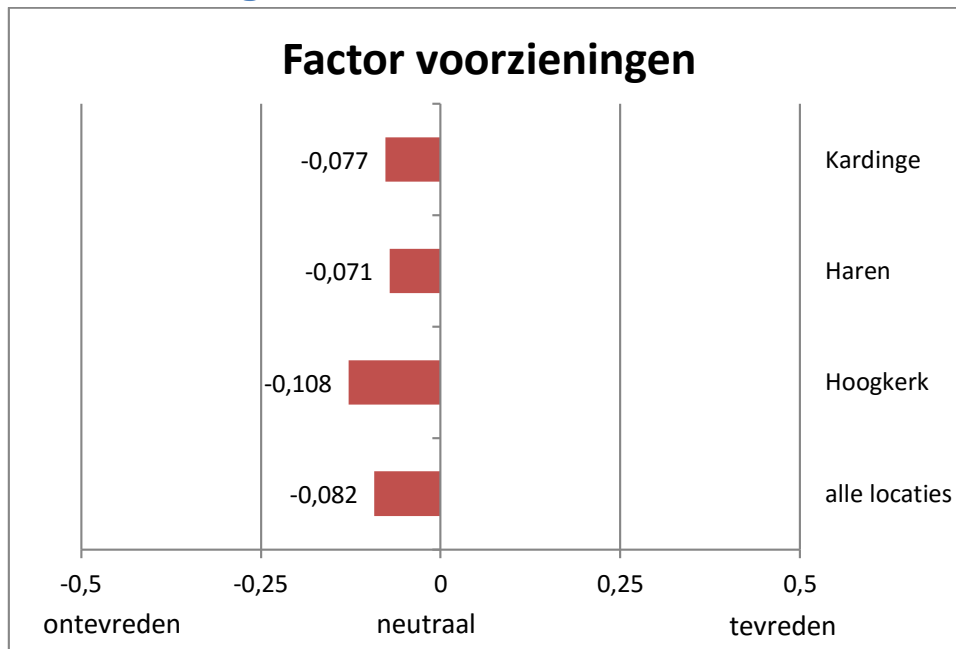
5.5 Informatievoorzieningen



De respondenten op alle locaties waren redelijk tevreden met de informatievoorziening. Dit is ook terug te zien aan de antwoorden op de open vragen. De gebruiker heeft behoefte aan een duidelijk actieve informatievoorziening. Bijna driekwart gaf aan dat de dynamische reisinformatiesystemen echt een must is. Hieronder is zo'n DRIS te zien op park-and-ride Hoogkerk.

Daarnaast gaven enkelen aan dat ze gehoord van het parkeer begeleiding systeem. Dat is een systeem die de automobilist vanaf binnenkomst direct naar een beschikbare parkeerplek begeleidt. Dit zorgt volgens hen voor een snellere overstap en voor meer veiligheid omdat

5.6 Voorzieningen



Over de voorzieningen waren de respondenten het minst tevreden in de enquête. Dit is ook terug te zien in de open vraag. De respondenten gaven veel elementen aan die nog niet aanwezig zijn op de locaties. De respondenten misten bijna allemaal een goed toilet of kiosk. Alleen op de voorziening in Hoogkerk is een toilet aanwezig, maar volgens sommige respondenten is deze vaak op slot. Daarnaast gaven veel respondenten aan dat ze graag een koffiekraam of automaat te willen zien.

Het tweede veel gegeven antwoord zijn bankjes en een beschutting tegen de weerselementen. De respondenten geven aan dat ze het noodzakelijk vinden dat er een beschutting is tegen de wind en de regen. Vooral in de winter kan het erg tochtig en nat zijn werd er verteld.

Met dit antwoord is ook een verband te zien met de gesloten vraag. Park-and-ride Hoogkerk scoort slechter dan de andere locaties. Op de belangrijkste bushalte van de park-and-ride(waar buslijnen 4 en 5 stoppen) is geen overkapping of bankje aanwezig. Deze zijn alleen bij het centrale gebouw 35 meter verderop. De gebruikers van park-and-ride voorziening gaven vaak dit argument op.

6. Conclusie

Met beantwoorden van de verschillende deelvragen kan de hoofdvraag worden beantwoord: “Op welke manier kan ruimtelijk worden ingespeeld op de belevingswaarde van de gebruikers van park-and-ride voorzieningen in Groningen?”

Met de literatuurstudie is bepaald hoe beleving kan worden gemeten op park-and-ride voorzieningen. Aan de hand van de studies van Van Hagen, Mehta en Exel zijn vijf factoren opgesteld waar in dit onderzoek is op getest. Veiligheid, informatievoorziening, uitstraling, ligging en voorzieningen.

Uit de observaties en enquêtes kunnen verscheiden conclusies worden getrokken aan de hand van deze factoren. Gezien de resultaten uit de enquêtes en de studie van de Mobycon kan er geconcludeerd worden dat een aantal aspecten van de ruimtelijke inrichting de aandacht verdienen van de gemeente Groningen om de tevredenheid te vergroten van gebruikers van park-and-ride voorzieningen.

Ten eerste is het zaak om (meer) voorzieningen op de park-and-ride locaties te plaatsen. De gebruikers van de voorzieningen missen een koffieautomaat en (geopende) (schone) toiletvoorziening. Uit dit onderzoek komt naar voren dat door afwezigheid van deze verschillende voorzieningen de belevingswaarde hierdoor lager is. Een goede toiletvoorziening of een koffieautomaat zal de tevredenheid verhogen.

Ten tweede hebben gebruikers van Park-and-ride voorzieningen behoefte aan een goede beschutting tegen de weerselementen en bankjes om op te zitten. Als deze niet aanwezig zijn is de tevredenheid onder de gebruikers van Park-and-ride voorzieningen lager. Deze beschutting en bankjes moeten dicht bij het vertrekhalte staan waar de meest gebruikte bus vertrekt om maximale tevredenheid te creëren.

Daarnaast kwamen er nog een aantal andere zaken naar boven. Hoewel de factor veiligheid ruim voldoende scoorde op alle locatie , was er toch een opvallend resultaat. Gebruikers van park-and-ride voorzieningen hadden massaal aangegeven dat ze beveiligingscamera's noodzakelijk achten om de veiligheid te waarborgen. Deze beveiligingscamera's zijn op dit moment niet aanwezig op de locaties. Daarom is er te concluderen dat het wegblijven

Daarnaast verwachten gebruikers dat park-and-ride voorzieningen dichtbij de grotere wegen liggen, er een dynamische reisinformatiesysteem is en dat de voorziening er opgeruimd en schoon uit ziet.

Als de belevingswaarden van de respondenten worden meegenomen in de ruimtelijke inrichting van de park-and-ride zal dit leiden tot een hogere tevredenheid onder de gebruikers en zal mogelijk resulteren in een hoger gebruik van de voorzieningen.

6.2 Reflectie

Reflecterend op het onderzoeksproces kan gesteld worden dat een aantal elementen anders is gelopen dan vooraf was ingepland. Er is door de onderzoeker een fout gemaakt bij het verwerken van de enquêtes. De ingevulde enquêtes van de drie verschillende locaties zijn na een grote schoonmaak op de het bureau van de onderzoeker op een stapel beland. Door grondig onderzoek zijn bijna alle enquêtes weer op de goede stapel per locatie terecht gekomen. 23 enquêtes waren niet meer terug te plaatsen op de juiste locatie en zijn verwijderd uit het onderzoek.

Daarnaast is door persoonlijke omstandigheden van de onderzoeker en daarna ziekte van de expert het geplande en gewenste fysieke interview niet doorgegaan. Wel is er een kort interview geweest per telefoon om de nodige vragen te beantwoorden.

Al met al was het interessant, roerig half jaar geweest. Waar de onderzoeker veel van heeft geleerd. Deze ervaringen neemt hij mee naar de volgende onderzoeken die hij gaat doen.

6.3 Aanbevelingen voor vervolgonderzoek

In dit onderzoek zijn door de onderzoeker zelf vijf factoren opgesteld om belevingswaarde te meten op park-and-ride voorzieningen. Dit is gedaan aan de hand van aspecten van een park-and-ride voorziening. Om in de toekomst beter onderzoek te kunnen doen is het noodzakelijk dat er goed onderzoek komt die bepaald waarop belevingswaarde op park-and-ride voorzieningen het best kan worden gemeten.

Ook zal een vervolgstudie noodzakelijk zijn die meer aandacht biedt aan de wensen van de park-and-ride gebruikers. In dit onderzoek is gebruik gemaakt van korte enquêtes. Dit was noodzakelijk omdat de respondenten weinig tijd hadden om de enquêtes in te vullen. In een vervolgstudie kan een meer uitgebreide, meer gedetailleerde en meer persoonlijke manier van onderzoeken worden gebruikt. Bijvoorbeeld door interviews of focusgroepen te houden. Op deze manier krijg je duidelijkere en meer inhoudelijke informatie over de beleving van gebruikers.

7 Referenties:

- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport policy*, 15(2), 73-80.
- Clifford, N., French, S. & Valentine, G. (Red.) (2010). *Key Methods in Geography*. 2e Editie. Londen: Sage pp 15-30
- Crow (2004) *Van parkeerbeheer tot mobiliteitsmanagement: Overstappunten: ervaringen met park and ride in Nederland*. Geraadpleegd op 09-06-2016 verkregen via <http://www.crow.nl/documents/kpvv-kennisdocumenten/brochure-overstappunten-ervaringen-met-parkampampr.aspx> . Ede: Crow
- Gemeente Groningen (2010) *Parkeren in de stad; duurzaam bereikbaar Parkeerbeleid 2010-2020*. Geraadpleegd op 09-06-2016 via <https://gemeente.groningen.nl/sites/default/files/parkeren-in-de-stad---duurzaam-bereikbaar-2010---2020-parkeernota.pdf> . Groningen: gemeente Groningen
- Healey, M. & Healey, R.L. (2010). How to Conduct a Literature Search. In Clifford, N., French, S. & Valentine, G. (Red.), *Key Methods in Geography* (pp. 39-57). Londen: Sage
- Karamychev, V. & van Reeve, P. (2011). Park-and-ride: Good for the city, good for the region? *Elsevier* 41(5), pp 455-464. New York
- Kitchin, R. & Tate, N.T. (2000). *Conducting Research in Human Geography: theory, methodology and practice*. New York: Pearson Education Limited.
- Likert, R. (1932) *A Technique for the Measurement of Attitudes*. *Archives of Psychology*, 140, pp1- 55.
- Longhurst, R. (2010). Semi-structured Interviews and Focus Groups. In Clifford, N., French, S. & Valentine, G. (Red.), *Key Methods in Geography* (pp. 126-138). Londen: Sage.
- Madge, C. (2010). Internet Mediated Research. In Clifford, N., French, S. & Valentine, G. (Red.), *Key Methods in Geography* (pp. 196-211). Londen: Sage.
- Maslow, A.H (1954) *Motivation and personality* ,New York
- McLafferty, S.L. (2010). Conducting Questionnaire Surveys. In Clifford, N., French, S. & Valentine, G. (Red.), *Key Methods in Geography* (pp. 100-111). Londen: Sage.
- Meijering, L. (2016). *Hoorcollege: Kwantitatief en kwalitatief onderzoek in het Bachelorproject*. RUG:Groningen
- Mehta, V. (2014). *Evaluating Public Space*, *Journal of Urban Design*, 19:1, pp 53-88
- Mingardo, G. (2009) *Gebruikersonderzoek regionale P&R in het Stadsgewest Haaglanden*. Euricur: Rotterdam.
- Mingardo, G. and Warnar, R. (2009) *Parkeren als schakel voor mobiliteit en leefbaarheid*, in *Verkeer in Beeld*, Rotterdam.
- Mobycon (2015). *Parkeeronderzoek Groningen 2015*. Geraadpleeg op 07-06-2016 verkregen via Rik Oppedijk, Gemeente Groningen. Groningen:Mobycon

Norušis, M.J. (2010). *PASW Statistics 18 Guide to Data Analysis*. Upper Saddle River, NJ: Prentice Hall Inc.

OV nieuws uit Groningen (2014) *DRIS-panelen deze zomer in gebruik*. Geraadpleegd op 07-06-2016 via <https://ovnieuwsuitgroningen.wordpress.com/2014/04/14/dris-panelen-deze-zomer-in-gebruik/> Groningen

Parkhurst, G. (2000) Influence of bus-based park and ride facilities on users' car traffic, *in Transport Policy* 7, pp. 159-172.

Regio Groningen-Assen (2013) *Bereikbaarheid regio Groningen-Assen: Geactualiseerde Netwerkanalyse 2013*. Geraadpleegd 07-06-2016 via: <http://www.regiogroningenassen.nl/publicaties-testpagina/bibliotheek-2-web-eindrapport-actualisatie-netwerkanalyse-sept-2013-sfs> . Groningen

Reulink, N & Lindeman, L (2005) *Dictaat kwalitatief onderzoek*. Geraadpleegd op 18-05-2016 via [http://www.cs.ru.nl/~tomh/onderwijs/om2%20\(2005\)/om2_files/syllabus/kwalitatief.pdf](http://www.cs.ru.nl/~tomh/onderwijs/om2%20(2005)/om2_files/syllabus/kwalitatief.pdf) Radboud Universiteit Nijmegen: Nijmegen.

RTV Drenthe (2011) *Transferium bij Hoogkerk geopend*. Geraadpleegd op 07-06-2016 via <http://www.rtvdrenthe.nl/nieuws/52430/Transferium-bij-Hoogkerk-geopend>. Assen: RTV Drenthe

Santos, G., Behrendt, H. and Teytelboym, A. (2010) Part II: Policy instruments for sustainable road transport, *Research in Transportation Economics*, 28, pp. 46-91

Van Hagen, M & Exel, M (2012). De reiziger centraal. De reiziger kiest de weg van de minste weerstand. *Spoorbeeld*. Den Haag

Van Hagen, M. en Peek, G.J (2006), 'Prettiger reizen met de trein. NS-klantwensenpiramide is leidraad voor trein- en stationsomgeving' in: *Verkeerskunde no. 5* p. 50-55

Van Hagen, M., Peek, G.J. en Kieft, S (2000) *De functie van het station: een visie*. Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk. Wie betaalt bepaalt, CVS:Delft.

Van Hagen, M., Gier, M. de en Visser, M (2005)., 'De psychologie van de treinreiziger: Een verkenning van de behoeften en drijfveren van treinreizigers' in: *Duurzame mobiliteit: hot or not?* pp. 2051-2071

Van Hagen M (2009), *How to meet the needs of train passengers? A successful customer segmentation model for public transport* in European Transport Conference. Noordwijkerhout

Vreenegoor, P. (2011) *De belevingswaarde van Nederlandse binnensteden*. Amsterdam School of Real Estate (UvA)

Visser, J. (2005) *Needscope: inzicht in de innerlijke drijfveren van de NS reiziger. Tactisch en strategisch tool voor optimale*. TNS NIPO: Den Haag.

Wolman, B.B. (1973), *Dictionary of behavioral science*. New York:Academic Press.

Bijlages

Bijlage 1: Interviewguide telefonisch interview

1. Wie is het bevoegd gezag op de verschillende park-and-ride voorzieningen?
2. Heeft de gemeente Groningen ook invloed op p+r Haren?
3. Wat is de rol van de instanties Groningen bereikbaar en Regio Groningen Assen?
4. Wat is de functie van het OV-bureau?
5. Zijn er externe partijen die invloed hebben op p+r voorzieningen?

Bijlage 2: Enquete

Enquête belevingswaarde Park en Ride

Dit is een enquête voor mijn bachelor scriptie vanuit de studie Technische planologie aan de Rijksuniversiteit Groningen. Deze scriptie gaat over Park en Ride voorzieningen (overstap van auto naar het openbaar vervoer) in Groningen. De enquête duurt maximaal 2/3 minuten en zal gebruikt worden om de belevingswaarde van gebruikers van park en ride voorzieningen in beeld te brengen.

1. Wat is uw geslacht?

Man

Vrouw

2. Wat is uw leeftijd?

15-24

25-34

35-44

45-54

55-64

65+

3. Wat is de reden dat u deze reis maakt?

Woon-werk

Recreatief

Studie

Anders, nl.....

4. Hoe vaak maakt u gebruik van een Park en Ride voorziening?

1 keer per maand of minder

2 tot 4 keer per maand

02 tot 4 keer per week

5 keer per week of vaker

Uitleg: Er zijn vijf vragen waar u kunt antwoorden met 1,2,3,4 of 5. 1 staat voor zeer ontevreden en 5 voor zeer tevreden. De andere getallen staan tussen de twee uitersten in. Kruis bij elke vraag het bolletje in waar u zich het meeste in best vinden. Daarnaast zijn er 5 open vragen waar u naar eigen inzicht de antwoorden kan geven.

Voorbeeld

Zeer ontevreden

Zeer tevreden

1

2

3

4

5

1. Wat vindt u van de veiligheid op de Park en Ride voorziening?

2. Welke elementen moeten volgens u aanwezig zijn op een p+r voorziening om de veiligheid te waarborgen?

Z.O.Z

3. Bent u tevreden over de informatievoorziening op de p+r locatie?

4. Welke elementen moeten volgens u aanwezig zijn voor een goede informatievoorziening?

5. Bent u tevreden over de uitstraling van de p+r locatie?

6. Welke elementen moet volgens u aanwezig zijn voor een aantrekkelijke p+r locatie?

7. Bent u tevreden over de ligging van de p+r voorziening?

8. Welke elementen moeten volgens u dichtbij een p+r locatie zijn?

9. Bent u tevreden over de voorzieningen (bankjes/toiletten/winkels) op de p+r locatie?

10. Welke voorzieningen moeten volgens u aanwezig zijn op de p+r locatie?

Dank voor uw medewerking!