



De P+R –visie van gemeenten en provincie in Overijssel

Ries Knigge
s1891413

Augustus 2012

Samenvatting

Is het u wel eens opgevallen dat in de buurt van veel stations een wat verlaten parkeerterrein ligt? Dit P+R-terrein, van 'Park and Ride', is ooit aangelegd om automobilisten te verleiden de trein te nemen en zo congestie in de grote steden te vermijden. Is dit parkeerterrein nog wel van deze tijd? Het ziet er in elk geval niet zo uit. In dit onderzoek wordt bekeken of P+R nog bestaansrecht heeft vanuit een bestuurlijk perspectief.

Het onderzoek staat in het teken van multimodaliteit: de gedachte dat een verplaatsing niet met één vervoermiddel hoeft te worden gedaan en dat voor dezelfde verplaatsing verschillende modaliteiten gebruikt kunnen worden. P+R vormt de koppeling tussen twee belangrijke modaliteiten: auto en trein. Wordt een P+R-terrein aangedaan tijdens de reis, dan zit deze vrijwel altijd na de eerste verplaatsing. De reis wordt dan met het OV vervolgt. Deze simpele keten vormt de basis voor het onderzoek. Gekeken wordt wat de invloed is op deze keten van factoren als duurzame mobiliteit, aanwezige faciliteiten en een multimodale knoop.

Door middel van wetenschappelijk literatuuronderzoek worden een aantal voorlopige hypothesen vastgesteld. Met analyse van beleidsdocumenten en interviews met gemeenten wordt een reconstructie gemaakt van het P+R-beleid en het succes hiervan bepaald. De hypothesen worden hieraan getoetst en er wordt gekeken hoe het kan dat deze bevestigd of ontkracht worden.

Uiteindelijk is gebleken dat geen enkele van de onderzochte gemeenten er een P+R-beleid op nahoudt. Sterker nog, een multimodale visie ontbreekt bij een aantal. Bij de overige gemeenten is de duurzame, multimodale ambitie slecht uitgewerkt in in te voeren beleid. De provincie heeft een uitgebreide multimodale ambitie, maar hier ontbreken dan weer de middelen om tot uitvoering ervan over te gaan.

De conclusie luidt dat er kansen zijn voor P+R-locaties, met name in stedelijk gebied. Hiervoor moet eerst wel het beleid veranderen: steden moeten van lokaal regionaal beleid gaan hanteren en de provincie moet meer aandacht krijgen voor de uitvoering van haar plannen. Het resultaat van het onderzoek is dat duidelijk is geworden waar de P+R-ambitie op stukloopt. Hier kan in de toekomst rekening mee worden gehouden.

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1: Inleiding	
§1 Aanleiding en probleemstelling	3
§2 Definities belangrijkste begrippen	3
§3 Geschiedenis Park and Ride	5
§4 Betrokkenen en hun doelstellingen	6
§5 Verklaring onderzoekslocaties	6
§6 Vraagstelling	8
Hoofdstuk 2: Methodologie	
§1 Korte omschrijving methodologie	9
§2 Toetsing conceptueel model	9
§3 Hypotheses	9
§4 Documentanalyse	9
§5 Interviews	10
Hoofdstuk 3: Theoretisch kader	
§1 P+R in de wetenschap	11
§2 Ketenmobiliteit in multimodale knooppunten	11
§3 Conceptueel model	12
Hoofdstuk 4: Resultaten	
§1 Hypotheses	13
§2 Documentanalyse: doelstellingen en ambities	13
§3 Documentanalyse: conceptueel model	14
§4 Interview: doelstellingen en ambities	14
§5 Interview: conceptueel model	15
Hoofdstuk 5: Conclusie en discussie	
§1 Beantwoording deelvraag ketenmobiliteit	16
§2 Beantwoording deelvragen beleid	16
§3 Beantwoording hoofdvragen	16
§4 Nieuw conceptueel model	17
Literatuurverwijzingen	20
Bijlagen	22

Hoofdstuk 1 – Inleiding

§1 Aanleiding en probleemstelling

Op veel plaatsen in Nederland ligt in de nabijheid van het treinstation een parkeerterrein waar treinreizigers hun auto voordelig kunnen parkeren, het zogenaamde “Parkeer en Reis”-terrein (ook wel, in het Engels, Park and Ride genoemd). Het is mij echter opgevallen dat op veel plaatsen dit parkeerterrein, hoewel centraal gelegen en goed bereikbaar, vaak maar voor een klein gedeelte gebruikt wordt. Dit is geen observatie die ik alleen recentelijk heb gedaan, maar dit is al jaren het geval. Wat is de reden dat P+R-terreinen nog altijd bestaan? Dit is des te meer verwonderlijk omdat de locatie van deze terreinen, de stationsomgeving, een dynamisch gebied is waarin veel ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. De druk op de ruimte is groot maar het P+R-terrein weet zich telkens te handhaven. Het doel van dit bachelorproject is te achterhalen of ruimtelijk beleid in deze gebieden (mede) tot doel heeft P+R te stimuleren en zo ja, of de praktijksituatie overeenkomt met de doelstellingen van dit beleid. Hebben P+R-terreinen eigenlijk wel bestaansrecht?

Deze vraag wordt benaderd vanuit het oogpunt van multimodaliteit, de gedachte dat voor een meer duurzame vorm van mobiliteit keuze uit verschillende vervoermiddelen en combinatie hiervan essentieel is. De reis wordt in dit onderzoek gezien als een opeenvolging van verschillende vervoerwijzen. P+R-terreinen worden hier beschouwd als multimodale knooppunten, de plaatsen waar reizigers kunnen overstappen op een ander vervoermiddel om het volgende deel van hun reis te vervolgen. Het concept multimodaliteit vormt het theoretische frame voor het beoordelen van de ‘werking’ van de terreinen. Met behulp van deze theorie kunnen uitspraken gedaan worden over het functioneren van een multimodale knoop en deze inzichten worden vergeleken met de praktijk. Aldus kan worden bepaald of de in dit onderzoek bekeken P+R-terreinen geschikt zijn voor een plaats in de multimodale vervoerketen.

Centraal in dit onderzoek staat echter niet de bepaling van de geschiktheid van de P+R-terreinen, maar de geschiktheid van de P+R-gedachte voor het mobiliteitsbeleid. De observatie waarmee dit onderzoek begon richt zich namelijk niet op het functioneren van de P+R-terreinen maar op de vraag waarom deze terreinen steeds weer worden aangelegd in stationsgebieden waar de druk op de ruimte groot is. Een doelgericht P+R-beleid wordt daarom verondersteld. Gekeken wordt naar de doelstellingen van het beleid en deze worden vergeleken met de werkelijke plaats die de P+R-terreinen innemen in de mobiliteitsketen. Deze beleidsevaluatie wordt eveneens vanuit theoretisch perspectief ondersteund.

Uiteindelijk kan met behulp van de vervoerskundige beoordeling van het P+R-terrein als fysiek object en de bestuurlijke evaluatie van het ruimtelijk beleid bepaald worden waar de kansen liggen voor de P+R-terreinen. Is de matige bezettingsgraad het gevolg van een slecht ontworpen P+R-terrein? Voldoet het gebruik van de terreinen aan de verwachtingen en zonee, waar kan dit aan liggen? Is er sprake van doelbewuste ruimtelijke ordening of neemt een P+R-locatie een vanzelfsprekende plaats in in het ruimtelijk beleid van overheden? Dit onderzoek geeft niet op al deze vragen een antwoord maar kan overheden wel helpen bij het effectief inzetten van de P+R-gedachte in hun streven naar multimodaliteit. Het onderzoek legt namelijk mogelijke kansen voor P+R-terreinen bloot.

§2 Definities belangrijkste begrippen

P+R

Het belangrijkste begrip in dit onderzoek is uiteraard P+R. Meek (2008) geeft hier een algemene definitie voor: “The P&R concept is a tool that provides an interchange facility for transfer specially between private and public modes.” Aangezien in dit onderzoek overheden een belangrijke rol

spelen (centraal staat het ruimtelijk beleid) is ook een definitie vanuit overheidsdenken belangrijk. Een goede definitie geeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2009): "P+R is een parkeervoorziening bij een halte of station, bedoeld voor automobilisten die vanaf daar met het openbaar vervoer verder reizen."

Meek legt de nadruk op de functie als overstapmogelijkheid tussen privaat en publiek vervoer. In dit onderzoek wordt de definitie van P+R meer beperkt: het gaat hier nadrukkelijk om de overstap tussen auto en OV, waarbij het bij OV primair om de trein gaat. Alleen parkeerterreinen gelegen bij NS-stations zullen worden onderzocht. Het ministerie van V&W geeft in haar definitie verder aan dat het gaat om een knooppunt aan het begin van een reis: automobilisten parkeren hun auto en reizen vanaf daar verder naar hun bestemming. In dit onderzoek wordt eveneens uitgegaan van een soortgelijke plaatsing van het P+R-terrein in de verplaatsing.

Multimodaliteit

Vanuit dit perspectief wordt een analyse opgesteld van de te onderzoeken P+R-terreinen. Multimodaliteit kan gedefinieerd worden als:

"Multimodal passenger transportation refers to the use of two or more modes, with at least one of the modes being a traditional public transport mode (i.e. bus, train, metro and tram) to complete a trip from origin to destination. Multimodal transportations, therefore, explicitly recognises the stage-based character of public transport." (Krygsman & Dijkstra, 2001)

Multimodaliteit is het voor een verplaatsing gebruik maken van meerdere modaliteiten waarvan tenminste één openbaar vervoer is. Lopen wordt niet als een modaliteit beschouwd (Rietveld, 2002). Daarnaast benoemen Martens (2007) en Bertolini en Le Clercq (2007) het kunnen kiezen uit meerdere alternatieven voor een bepaalde verplaatsing als een kenmerk van multimodaliteit. Zoals al eerder aangegeven wordt in dit onderzoek alleen gelet op auto en OV. Daarnaast geeft Rietveld (2002) een aantal eisen waar een multimodaal knooppunt aan moet voldoen. Een multimodaal OV-knooppunt is ontworpen met oog op de overstappende reiziger waarbij wachttijden en loopafstanden geminimaliseerd zijn, wachtruimte aanwezig is en de verschillende tarieven en informatievoorzieningen waar mogelijk geïntegreerd zijn.

Ketenmobiliteit

Dit vervoersconcept geeft een verplaatsing weer als opeenvolging van verschillende deeltrajecten. "De term ketenmobiliteit is een verzamelbegrip voor het combineren van de verschillende vervoerswijzen (auto, OV en fiets) om zich van A naar B te verplaatsen." (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1998). Dat ketenmobiliteit onlosmakelijk is verbonden met multimodaliteit blijkt uit het volgende citaat:

"Ketenmobiliteit is de kern van multimodaal reizen [...] De inzet van P+R in het proces van ketenmobiliteit is belangrijk omdat het voorziet in de behoefte om een deel van de reis met de auto af te leggen." (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2009).

Ketenmobiliteit betekent denken in vervoersketens in plaats van vervoerstrajecten, aldus Cath (2010). Zo wordt duidelijk dat gebruikers wisselende modaliteiten kunnen gebruiken voor het afleggen van hun traject (zie ook Krygsman & Dijkstra, 2001). Nieuwe mobiliteitsdiensten, zoals P+R, moeten ontstaan om in de vraag van de reiziger te voorzien.

§3 Geschiedenis Park and Ride

Oorspronkelijk een Britse uitvinding, is Park en Ride nu alweer ruim veertig jaar oud (Meek, 2008). Eind jaren zestig werd het geïntroduceerd in een aantal Engelse steden, waarvan Oxford het meest bekende voorbeeld is. Het doel erachter, en voor het gros van de P+R-faciliteiten wereldwijd is dat nog steeds zo, was het verminderen van de congestie in de binnensteden door het situeren van goedkope parkeerterreinen aan de rand van de stad. Een snelle busverbinding bracht de mensen dan naar de binnenstad. Toegankelijkheid vergroten was, en is, voor de meeste P+R-terreinen de belangrijkste bestaansreden.

In Nederland was er rond 1970 nog geen sprake van een P+R-gedachte. Wel is in het Structuurschema Verkeer en Vervoer (Ministerie van VROM, 1977) sprake van “goede overgangsprocedures [van parkeren] op het openbaar vervoer, bijvoorbeeld door bij strategisch te kiezen stations of haltes parkeerplaatsen in te richten.” Kenmerkend voor het Nederlandse P+R-beleid, voor zover dat bestond of bestaat, was de nadruk op milieu. Uit hetzelfde rapport: “waar mogelijk dienen milieu-vriendelijke vervoerwijzen te worden bevorderd.” Ook wordt daarin aangegeven dat parkeerbeleid integraal onderdeel uitmaakt van verkeers- en vervoerbeleid, maar tot een integrale visie op (multimodaal) vervoer leidde dit vooralsnog niet.

Met het tweede Structuurschema verandert er iets. Daar wordt al gesproken over de noodzaak van een ketenbenadering in het openbaar vervoer (Ministerie van V&W, 1988). ‘Geleding van de mobiliteit’ wordt als belangrijk punt benoemd en wonen en werken zal met name bij OV-knooppunten plaats moeten vinden. In de nota werd over de bevoegdheden van rijk en gemeenten onder meer gezegd dat gemeenten verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van het parkeerbeleid. Het ministerie beperkt zich tot het aanbieden van een handavingsinstrumentarium en het afdwingen van een stringent parkeerbeleid. Een uitvloeisel van deze nota was het oprichten van een aantal transferia: P+R-terreinen langs snelwegen om een snelle OV-verbinding met het stadscentrum mogelijk te maken. Het oorspronkelijke Britse idee kreeg nu voet aan de grond in Nederland. Maar wanneer ontstonden nu die typisch Nederlandse parkeerterreinen bij NS-stations?

Volgens adviesbureau Inno-V zijn P+R-terreinen in het midden van de jaren zeventig (dus tegelijk met het SVV) ingevoerd in Nederland. Het ministerie van V&W deed dit samen met de NS en de ANWB (Inno-V, 2000). In hun advies maken ze tevens onderscheid tussen P+R-terreinen voor de lange en de korte afstand, waarbij ze opmerken dat de meeste van de zestig terreinen die in 2000 in Nederland aangelegd waren onder de eerste categorie vallen (en bij een NS-station liggen). Dit zijn de terreinen waar ook dit onderzoek zich op richt. NS doet de exploitatie van die parkeerterreinen. Deze terreinen zijn alleen toegankelijk voor mensen die in het bezit zijn van een NS-vervoersbewijs. De parkeerterreinen voor de korte afstand liggen bij steden en vallen onder gemeentelijk beheer. De regelgeving rond deze terreinen is lokaal geregeld en ook het initiatief ligt vaak bij de lokale en regionale spelers.

Tegenwoordig is de exploitatie van de P+R-terreinen niet meer in handen van de NS maar van Q-Park, een private multinational. Voor deze terreinen geldt dat NS-reizigers korting krijgen, maar de terreinen zijn wel algemeen toegankelijk. Ook zijn er parkeerterreinen gelegen in de nabijheid van stations waar een laag parkeertarief geldt. De exploitatie hiervan is echter in handen van de lokale overheid.

De sturing van het P+R-beleid is altijd van bovenaf gekomen. Invoering van de P+R-terreinen gebeurde door het Rijk en de NS en ook voor de latere transferia kwam het initiatief van het Rijk (SVV-II). Tegenwoordig hanteert het Rijk nog altijd dezelfde doelstellingen (goede overstapmogelijkheden tussen OV en auto, P+R-terreinen, multimodale knooppunten) maar bemoeit het zich minder met de uitvoering. Er wordt gesproken over ‘de ambitie van de gezamenlijke overheden’ (Ministerie van V&W, 2005). Tevens wordt gepleit voor meer P+R-terreinen aan de stadsrand. Hierbij ziet het ministerie een rol weggelegd voor de regionale overheid, om belangentegenstellingen van de plattelandsgemeente (die het P+R-terrein aanlegt) en de stad (die

minder hinder van congestie heeft) op te lossen. Er is dus een nieuwe speler bijgekomen: de provincie.

§4 De verschillende betrokkenen en de doelstellingen van P+R-beleid

Het Rijk heeft al sinds de jaren zeventig ambities op het gebied van P+R. Door de jaren heen heeft het Rijk ook steeds een rol gehad bij de planning van nieuwe P+R-locaties. Pas recentelijk zijn lagere overheden actief betrokken geraakt bij dit onderdeel van het mobiliteitsbeleid. Dit komt vooral door de aanleg van een aantal nieuwe transferia aan de rand van de grote steden. Toch zijn ook de P+R-terreinen bij de stations onderdeel geworden van veel meer dan alleen een rijksvisie op OV en milieu. In lokale en regionale beleidsdocumenten neemt, dankzij de opkomst van de ketenbenadering, een nationaal spoorwegknooppunt ook een belangrijke plaats in. Naast overheden zijn echter ook de NS en, sinds kort, beheerder Q-Park als actoren betrokken bij het P+R-verhaal. Hieronder staat een overzicht van betrokken actoren en hun doelstellingen, anno nu.

Actor	Doelstelling P+R
Rijk	OV aantrekkelijker maken als alternatief voor de auto ¹ Bereikbaarheid economische centra behouden ¹ Multimodaliteit bevorderen ¹ Bijdrage aan beter milieu ¹
Provincie	Oplossen regionale vervoersvraagstukken ¹
Gemeente	Verminderen congestie stadscentra ¹
NS	Versoepelen combinatie auto-trein, meer treinreizigers
Q-Park	Aanboren nieuw klantensegment

¹ Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2005

Elke betrokkene heeft zijn eigen redenen om P+R op te nemen in zijn beleid. Daarom moet, voor een goede analyse van het P+R-vraagstuk, met elke ambitie rekening worden gehouden. Per te analyseren gebieden zal van elke betrokkene na moeten worden gegaan welke doelstellingen relevant zijn voor het P+R-beleid.

§5 Verklaring onderzoekslocaties

In Nederland zijn 85 parkeerterreinen die onder de naam P+R-terrein worden uitgebaut (Q-Park, 2012a). Deze parkeerterreinen voldoen aan minimumnormen op gebied van sociale veiligheid. Daarnaast heeft de exploitant, Q-Park, afspraken gemaakt met de Nederlandse Spoorwegen, waardoor treinreizigers met 50% korting kunnen parkeren (Q-Park, 2012b). Voor elk P+R-terrein geldt een maximum dagtarief van € 6,- (NS, 2012). Daarnaast zijn er nog vele parkeerterreinen in de nabijheid van NS-stations die een vergelijkbare functie vervullen: bewaakt parkeren tegen een maximum dagtarief. Vaak zijn deze terreinen eigendom van NS-Poort, de vastgoedtak van de spoorwegen (Kennispunt Verkeer en Vervoer, 2010). Het is echter wel goed mogelijk dat deze terreinen een functie vervullen die vergelijkbaar is met de officiële NS/Q-Park-terreinen.

Naast NS en Q-Park spelen ook lagere overheden een rol. Uitgaand van één P+R-terrein per gemeente betekent dat voor een gedegen onderzoek gekeken moet worden naar verschillende gemeenten om zo vergelijkingsmateriaal te krijgen en de conclusies van een meer algemene strekking te laten zijn dan bij een casestudy het geval zou zijn. Wel verdient het de voorkeur om P+R-terreinen binnen één provincie te onderzoeken zodat het aantal variabelen niet te goed wordt. De resultaten van de beleidsanalyse zullen als gevolg hiervan vooral gaan over lokale verschillen in regelgeving en beleid. Dit beïnvloedt het onderzoek nauwelijks omdat de vervoervraag per locatie zal

verschillen, maar niet vooraf te bepalen is wat de vervoervraag is zonder eerst uitgebreid onderzoek te doen. Dat laat de opzet van dit onderzoek niet toe.

Voor het bepalen van de precieze locaties rest nog de vraag hoeveel en wat voor soort locaties in het onderzoek opgenomen moeten worden. Aangezien de onderzoeksvraag uitnodigt tot kwalitatief onderzoek kan het aantal cases niet te groot worden. De omvang van dit onderzoek is te klein om diep in te gaan op een groot aantal cases. Het is wel wenselijk verschillende typen P+R-locaties te onderzoeken om zo een beter beeld te krijgen van de doelgroepen die eventueel aangesproken worden door het P+R-systeem. Dit komt de waarde van het advies ten goede. Waar zal dan op geselecteerd moeten worden? Het ligt voor de hand vooraf een classificatie te maken van de verschillende typen P+R-locaties. Een voorbeeld hiervan geeft AGV-Movares (2009):

Bovenregionaal knooppunt	Bestemmingsgericht: dicht bij eindbestemming gebruikers Hoogfrequent OV richting doel Op grens stedelijk gebied Regionale ontsluiting
Regionaal knooppunt	Herkomst- en bestemmingsgericht OV in meerdere richtingen Regionale en lokale ontsluiting
Lokaal knooppunt	Herkomstgericht: dicht bij vertrekpunt gebruikers Lokale ontsluiting Bij voorkeur gratis (en vaak onbewaakt).

Een bovenregionaal knooppunt is gericht op een grote stad waarbij reizigers van buiten moeilijk het stadscentrum inkomen. De gebruikers komen vaak van ver en gebruiken het OV voor het laatste deel van hun reis. Gezien de ligging van het bovenregionale knooppunt ligt het niet voor de hand deze te gebruiken in dit onderzoek, dat focust op de P+R-terreinen in de nabijheid van stations. Een regionaal knooppunt ligt aan een belangrijke doorgaande OV-verbinding en kan zowel reizigers naar de centrale stad als reizigers uit de directe omgeving (deels gaand naar overige bestemmingen) verwerken. Een lokaal knooppunt tenslotte ligt in het herkomstgebied (vaak dunbevolkt) en richt zich op gebruikers die het grootste deel van hun reis per OV afleggen.

Welke locaties lenen zich nu voor dit onderzoek? NS en Q-Park spelen een rol, evenals de rijksoverheid. De keuze kan dus gaan tussen een provincie met of zonder P+R-beleid. Maar het belangrijkste criterium is toch het soort P+R-locatie. Verschillende locaties leveren naar verwachting verschillende typen reizigers op en dit is interessant vanuit beleidsperspectief: richt het beleid zich wel op de 'juiste' gebruiker? Daarnaast kan gekeken worden of het voor het succes van het parkeerterrein uitmaakt dat het een officieel NS-parkeerterrein is of niet.

In plaats van het criterium 'provincie met/zonder P+R-beleid' wordt in dit onderzoek daarom het criterium 'provincie met voldoende afwisselende P+R-locaties' gehanteerd. Gecombineerd met de bereikbaarheid vanuit Groningen wordt in dit onderzoek de provincie Overijssel bekeken. Overijssel is een provincie met verschillende stedelijke gebieden en landelijke kernen. Tevens zijn er veel P+R-terreinen van Q-Park aanwezig. Voor het onderzoek worden telkens twee paren onderzocht: Q-Park/niet-Q-Park en lokaal/regionaal knooppunt. De volgende locaties komen in aanmerking en zullen gebruikt worden voor dataverzameling:

	Q-Park	Anders
Lokaal	Ommen	Kampen
Regionaal	Deventer	Zwolle

Een dergelijke indeling wordt ondersteund door Kennisplatform Verkeer & Vervoer (2010). Een regionaal (langeafstands)knooppunt bevindt zich bij intercitystations terwijl een lokaal (korteafstands) knooppunt zich in de voorsteden bevindt.

§6 Vraagstelling

Het doel van dit onderzoek is te bepalen of het huidig ruimtelijk beleid de mogelijkheden die P+R de overheden biedt bij het bereiken van hun mobiliteitsambities voldoende benut. Gekeken wordt allereerst of de plek van de P+R-terreinen in de mobiliteitsketen theoretisch gezien juist is. Voldoen de P+R-terreinen aan de relevante kenmerken van een multimodaal knooppunt en welke bijzondere eigenschappen heeft een P+R-terrein eigenlijk? Daarnaast wordt bepaald of het beleid zich voldoende richt op de hiervoor genoemde specifieke eigenschappen en of dit beleid in de praktijk gerealiseerd wordt. De vraagstelling valt daarom uiteen in een vervoerskundig en een beleidsmatig deel. Hieronder worden de onderzoeksvragen gegeven, alsmede een korte uitleg over de relevantie en het doel van de vragen. Tot slot wordt de centrale vraagstelling van het onderzoek nogmaals geformuleerd.

Deelvraag met betrekking tot multimodaliteit

1. Wat is de plaats van P+R in de mobiliteitsketen?

Onderzocht wordt op welke plek in de keten P+R-terreinen het best functioneren.

Bij deze vraag wordt een algemeen beeld geschetst van het P+R-concept. Dit richt zich specifiek op het theoretische deel van het onderzoek. De uitkomsten (hypotheses) worden als input gebruikt bij de interviews met experts om te achterhalen of hier bij de opstelling van beleid voldoende rekening mee is gehouden.

Deelvragen met betrekking tot mobiliteitsbeleid

2. Zijn de doelstellingen van het huidige mobiliteitsbeleid relevant voor P+R?

Wat wil men bereiken met P+R?

3. Zijn de doelstellingen gerealiseerd? Zoniet, waar ligt dat aan?

De vergelijking tussen wens en werkelijkheid.

Deze vragen richten zich op de data. Deze vragen kunnen vergeleken worden met de bij het deel over multimodaliteit gevonden factoren.

Hoofdvraag 1: voldoen de huidige P+R-terreinen in de provincie Overijssel aan de doelstellingen geformuleerd door de betrokken actoren?

Zijn de P+R-terreinen een succes, bekeken vanuit bestuurlijk perspectief?

Hoofdvraag 2: welke kansen liggen er voor de P+R-terreinen in kwestie?

Wat kan gedaan worden opdat de P+R-terreinen wel voldoen aan de ambities?

Hoofdstuk 2 – Methodologie

§1 Korte omschrijving methodologie

Het doel van dit onderzoek is te verklaren waarom P+R-terreinen er sjofel en verlaten bijliggen. De vraag die in de inleiding gesteld is luidt: hebben P+R-terreinen nog bestaansrecht? De manier waarop dit wordt onderzocht is door na te gaan of de huidige situatie een beoogde situatie is of dat er tussen het opstellen en uitvoeren van beleid iets is misgegaan. Hierbij wordt ook de vraag gesteld of het opgestelde beleid realistisch was, had het vooraf kans van slagen?

Het onderzoek bestaat uit twee delen. Het eerste deel staat in het teken van multimodaliteit, ketenmobiliteit en de P+R-gedachte. Hier wordt de theoretische basis gelegd voor de beoordeling van het beleid. Dat is deel twee van dit onderzoek. Gekeken wordt of de doelstellingen zijn gerealiseerd, of deze doelstellingen realistisch zijn en mogelijk hoe het komt dat het beleid niet de gewenste uitwerking heeft gehad. Aangezien het hier gaat om de waaromvraag wordt het onderzoek kwalitatief uitgevoerd. Door middel van tekstanalyse en interviews met betrokkenen wordt de beleidscyclus in beeld gebracht.

Samengevat bestaat het onderzoek uit drie onderdelen: een literatuuronderzoek waarin een kader wordt gevormd voor de beoordeling van beleid, een documentanalyse waarin de doelstellingen van het beleid worden blootgelegd en een serie interviews waarin wordt nagegaan hoe beleidsvoornemens (niet) om worden gezet in concrete resultaten.

§2 Wijze van toetsing conceptueel model

Het conceptueel model laat zien dat beleid en praktijk elkaar beïnvloeden. In dit onderzoek wordt getracht het model te completeren: op welke manier interacteren deze twee met elkaar? Naast het verband tussen beleid en praktijk wordt ook de relatie tussen de mobiliteitsketen en specifieke factoren relevant voor P+R behandeld. Ook dit zal het conceptueel model uiteindelijk uitbreiden. Gehoopt wordt dat bepaald kan worden voor welk type verplaatsing P+R geschikt is en voor welke verplaatsingen beter een andere mobiliteitsketen kan worden gebruikt. Het eindresultaat van dit onderzoek is een compleet conceptueel model dat deze relaties weergeeft.

§3 Hypotheses als basis voor verder onderzoek

Om de beleidsdoelstellingen te kunnen beoordelen als (niet) realistisch is een kader nodig. Dat wordt gevormd door de hypothesen die het literatuuronderzoek naar P+R en de P+R-gebruiker opleveren. Deze hypothesen worden voorlopig aangenomen. In principe zullen de hypothesen niet worden verworpen, tenzij de interviews met experts of de documentanalyse daar aanleiding toe geven. Er wordt niet actief gezocht naar data die de gebruikershypothese kan verwerpen. Wel worden er enquêtes afgenomen onder gebruikers maar dat wordt juist gedaan om te kijken of de terreinen enigszins passen bij de literatuurvondst. Het ontkrachten van de hypothesen is niet het doel van het onderzoek. Het doel is na te gaan hoe intenties en uitkomsten van beleid met elkaar samenhangen.

§4 Documentanalyse: selectie documenten en te volgen methode

In de documentanalyse worden beleidsdocumenten afkomstig van de betrokken overheden geanalyseerd. Het doel is voor elke overheid concrete doelstellingen op het gebied van mobiliteit in het algemeen en P+R-beleid in het bijzonder bloot te leggen. Aangezien er zeer weinig apart P+R-

beleid bestaat moet er dus geïnterpreteerd worden. Beleidsdocumenten worden in principe vastgesteld door een volksvertegenwoordiger of bestuurder. Dat betekent ook dat het politieke element nooit helemaal weg is en dat een goede reflectie op de gebruikte data noodzakelijk is. Hiervoor worden de vragen gehanteerd die door Reulink en Lindeman (2005) zijn geformuleerd:

1. Door wie is het document geschreven?
2. Onder welke omstandigheden is het document tot stand gekomen?
3. Zijn er speciale motieven om het document te produceren?
4. Voor wie is het document bedoeld?
5. Is er andere informatie in overeenstemming of strijdig met de informatie in het document?
6. Vertegenwoordigt het document een genre waarin men betekenissen systematisch vervormt?

Om het element van ongewenste subjectiviteit enigszins te ondervangen wordt ook gekeken naar oude beleidsdocumenten. Loopt er een constante lijn door de doelstellingen? Dan mag deze lijn als de (bestuurlijke) 'waarheid' worden beschouwd. Immers, wanneer maar lang genoeg hetzelfde beleid wordt voortgezet dan kan er niet aan ontkomen worden dat uit te voeren. Overigens heeft kijken naar oude stukken nog een voordeel: huidige ontwikkelingen kunnen natuurlijk gebaseerd zijn op verouderd beleid. Het is daarom ook nodig om een tijdshorizon aan dit project te verbinden.

Verder is het van belang om precies te formuleren welke informatie behulpzaam is bij dit onderzoek. In dit geval gaat het om delen van tekst (als bruikbaar beoordeeld volgens de zes vragen hierboven) die expliciet de doelstelling van mobiliteitsbeleid in relatie tot P+R weergeven. Daarnaast is ook elke passage die het gedachte/meningsvormende proces rond P+R-beleid van waarde. Zo kan ook begonnen worden met het reconstrueren van de beleidsvorming. Tenslotte zijn ook reflecties op eerder beleid belangrijk, mits die leiden tot een bijstelling van dat beleid, uiteraard op gebied van P+R. O'Leary (2010) geeft meer aanwijzingen voor tekstanalyse die uitgewerkt zijn in bijlage I.

§5 Interviews: selectie interviewees, beoogde informatie

De interviews worden gehouden met direct betrokkenen bij het opstellen van mobiliteitsbeleid van gemeenten, aangezien de gemeenten uiteindelijk beslissen over het toestaan van P+R-locaties. Het hoeven geen leidinggevenden of politiek verantwoordelijke personen te zijn. Wel moet de persoon beschikken over een overzicht van de belangrijke beslissingen in zijn gemeente. Het doel van de interviews is achterhalen waarom bepaalde beslissingen zijn genomen in het traject van beleidsdoelstelling naar uitvoering en wat de motieven waren die leidden tot die doelstellingen. In het kort: waarom deze doelstellingen, en hoe is daar vervolg aan gegeven? Het interview wordt gehouden met één persoon. De bedoeling is dat diegene veel aan het woord is: hij moet het hele proces kunnen vertellen. Dat is juist iets waar niets over is bekend dus te veel vragen leidt af van het hele verhaal.

Hoofdstuk 3 – Theoretisch kader en conceptueel model

§1 Park and Ride-gedachte in de wetenschap

We blijven nog even bij Meek (2008) die P+R goed inbed in reeds bestaand mobiliteitsdenken. Hij beschouwt P+R als een middel om om te gaan met autogebruik, congestie en vervuiling. Daarnaast geeft hij aan dat P+R meer en meer wordt ingezet om mensen uit de auto het OV in te krijgen. Hiermee bedt hij P+R in in de theorie van multimodaliteit. Daarnaast geeft hij aan uit welke elementen een P+R-locatie bestaat: toegang tot OV, stalling voor de auto en een zekere planning. Dit laatste element onderscheidt P+R-locaties van willekeurige parkeerterreinen in de nabijheid van OV-haltes en zou een factor kunnen zijn die bijdraagt aan het relatieve succes van P+R. De link tussen duurzaamheid en multimodaliteit wordt overigens ook gelegd door Bertolini en Le Clercq (2007).

§2 Ketenmobiliteit en multimodale knooppunten

Ketenmobiliteit

In de wetenschappelijke theorie wordt gezocht naar de manier waarop een verplaatsing is opgebouwd. Immers, multimodaliteit draait om overstappen en dus om verplaatsingen die uit meer dan één deel bestaan. Over dit verschijnsel (ketenmobiliteit) is veel geschreven. Derkse et al. (1999) schrijven hierover:

“Ketenmobiliteit geeft een nieuwe benadering van verplaatsen aan. [...] Het gaat over verplaatsingen van deur tot deur. Ketenmobiliteit propageert het systeemdenken binnen verkeer en vervoer. [...] Ketenmobiliteit gaat niet uit van concurrentie tussen vervoerwijzen maar van complementariteit.”

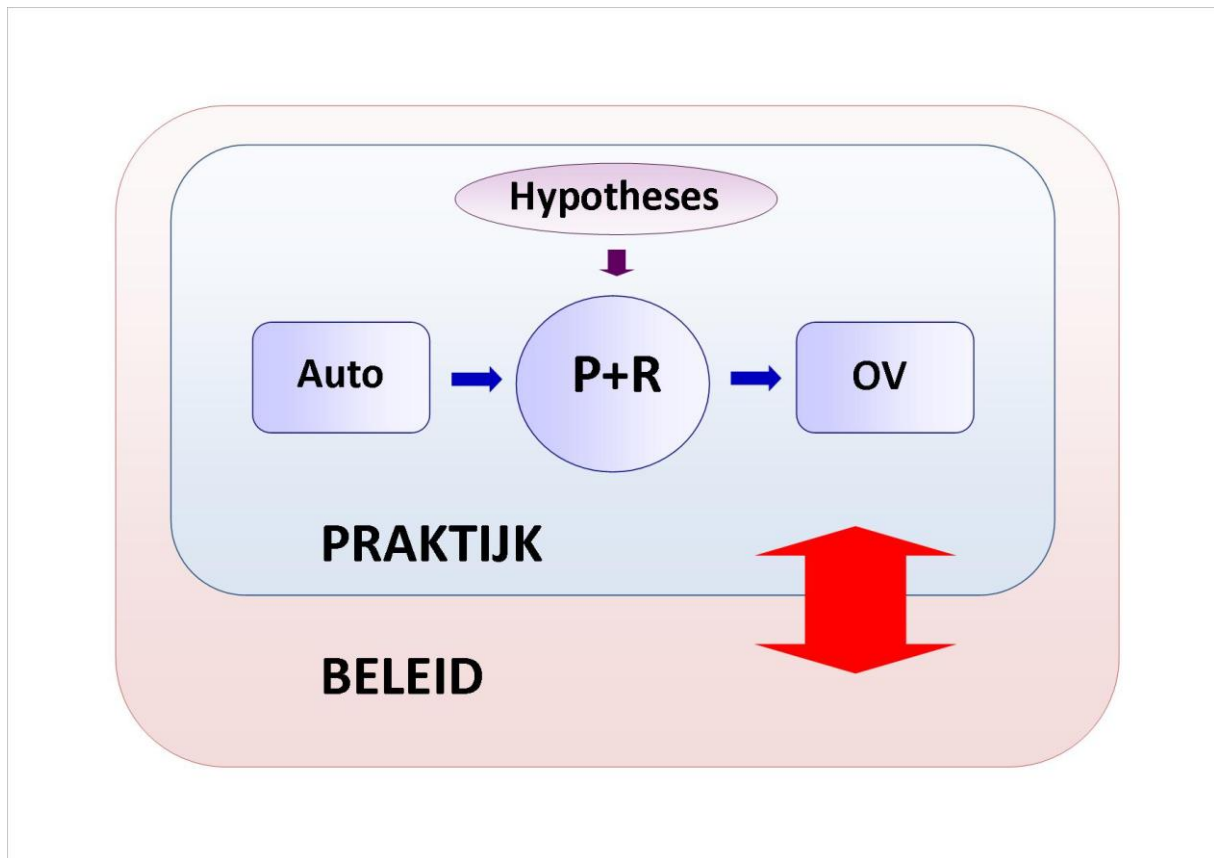
Deze theorie is bruikbaar bij het begrijpen van de mechanismen die achter P+R schuilgaan en helpt bij het opstellen van de hypothese over de relatie tussen P+R en alternatief vervoer. Wat is nu de plaats van P+R in deze theorie.

Multimodale knooppunten

Daarnaast is informatie nodig over de wijze waarop verschillende modaliteiten elkaar beïnvloeden. Misschien leidt een goed lokaal OV-netwerk wel tot een minder goed gebruik van het P+R terrein (of andersom). Rietveld (2002) geeft een overzicht van de belangrijkste mechanismen die hier aan het werk zijn. Een multimodaal OV-knooppunt moet volgens Rietveld voldoen aan de volgende eisen:

- ruimtelijk ontwerp met oog op de overstapper (efficiënt, dus snel en op loopafstand)
- goede operationele planning: grootste overstapstroom heeft de kortste overstapafstand
- afstemming reizigersinformatie: waar mogelijk integratie
- tariefintegratie en verlaging transactiekosten
- aanwezigheid wacht- en verblijfsvoorzieningen bij overstap ene modaliteit op de andere
- voldoende stallings- en parkeergelegenheid (deze eis is inherent aan een knooppunt met P+R)

§3 Conceptueel model



Dit model geeft globaal aan waar relaties te verwachten zijn. In het hoofdstuk Conclusies wordt het model ingevuld: dan is ook zichtbaar welke richting relaties op werken. Hieronder volgt een korte beschrijving van het conceptueel model. Centraal staat de mobiliteitsketen $\text{Auto} \Rightarrow \text{P+R} \Rightarrow \text{OV}$. Het P+R-terrein is hier gelokaliseerd als schakel tussen de plaats van herkomst en de plaats van bestemming. Dit is logisch want mensen parkeren hun privévoertuig op het P+R-terrein en reizen verder naar hun gelegenheidsbestemming (dit kan werk zijn, of een stedentrip of vakantie, maar geen thuis).

Op de schakel P+R werken verschillende krachten. Niet alleen gaat het om het aanbod van reizigers, maar ook om de aankleding van de terreinen en de sociale veiligheid (Rietveld, 2000; KpVV, 2010). Voor de beantwoording van de onderzoeksvragen is dit misschien minder van belang maar de compleetheid van dit model dienen ze meegenomen te worden in de finale versie.

De relatie tussen beleid en praktijk, aangegeven met de rode pijl, is de focus van dit onderzoek. Hierbij gaat het om de interactie tussen doelstelling en object en eventuele veranderingen in het voorgestelde uitvoeringsproces als gevolg van deze spanningen.

Hoofdstuk 4 – Dataverzameling en analyse: resultaten

§1 Hypotheses op basis van wetenschappelijke literatuur

Hieronder volgen de hypothesen opgesteld aan de hand van eerder wetenschappelijk onderzoek. De hypothesen hebben gemeen dat ze de bijdrage van bepaalde factoren aan het succes van P+R verklaren.

H1 P+R is een bruikbaar middel bij het verduurzamen van de mobiliteit

H2 Nabijheid OV geeft parkeerterrein meerwaarde

H3 Het concept Ketenmobiliteit speelt een belangrijke rol in het mobiliteitsbeleid

H4 Een multimodaal knooppunt is speciaal ingericht op de overstapper

H5 P+R-terreinen helpen de automobilist de trein in

§2 Documentanalyse: doelstellingen en ambities

Hieronder volgt een overzicht van de doelstellingen en ambities van de geanalyseerde documenten. Belangrijk is of *P+R* dan wel *multimodaliteit* genoemd wordt als doelstelling en welke *gedachte* richting geeft aan deze doelstellingen (de politieke drijfveer van het beleid zagezegd). De documenten zijn geordend naar hun nummer in bijlage II.

Document	P+R?	Multimodaliteit?	Leidende gedachte
1.1 (Zwolle)	x	x	Minste impact op omgeving (milieu, ruimte) en budget, mobiliteitsmanagement
1.2 (Zwolle)	x	x	Gastvrijheid: parkeren moet altijd kunnen
1.3 (Zwolle)	x	V	Plan is onderdeel van een gebiedsvisie
2.1 (Deventer)	x	x	Ketenbenadering gekoppeld aan fietsgebruik
2.2 (Deventer)	x	x	Beleid hogere overheden, extra inzetten op OV en fiets (verduurzaming)
3. (Kampen)	x	x	Beleid hogere overheden, ketenmobiliteit wordt genoemd
4. (Ommen)	x	V	Beleid hogere overheden, ketenmobiliteit leidend
5. (Provincie)	V	V	Tweesporenbeleid: stedelijke en landelijke gebieden elk een eigen vervoerswijze, mobiliteitstrends (differentiatie modaliteiten)

Samengevat kan worden gesteld dat P+R-beleid alleen de aandacht heeft van de provincie. Multimodaliteit wordt vaak genoemd maar niet altijd uitgewerkt tot doelstelling. Het beleid van hogere overheden is voor de meeste gemeenten leidend.

De volgende tabel geeft aan welke documenten bepaalde hypothesen ondersteunen, verwerpen of negeren.

Document	Ondersteunen	Verwerpen
1.1 Gemeente Zwolle 2008a		
1.2 Gemeente Zwolle, 2010		H2

1.3 Gemeente Zwolle, 2008b	H4	
2.1 Gemeente Deventer, 2008		
2.2 Gemeente Deventer, 2007	H3	H2
3. Gemeente Kampen, 2010	H3	
4. Gemeente Ommen, 2012	H3, H4	H2
5. Provincie Overijssel, 2009	H1, H3, H5	

Vastgesteld kan worden dat de meeste gemeenten weinig tot niets doen met het P+R-beleid. De provincie heeft als enige een P+R-visie. Ommen en Zwolle denken wel na over multimodaliteit maar tot speciale P+R-doelstellingen heeft dit niet geleid. In Zwolle, Deventer en Ommen wordt in het parkeerbeleid niet de combinatie met OV gezocht.

§3 Documentanalyse: conceptueel model: het beleid en de praktijk

In het conceptueel model wordt duidelijk de relatie tussen beleid en praktijk weergegeven. Uit de documentanalyse komt duidelijk naar voren dat de meeste beleidsvoornemens op gebied van P+R liggen bij de provincie. De uitvoeringstaken liggen echter bij de gemeenten en actoren als NS en Q-Park. Er is hier dus sprake van een verschil in bevoegdheden. De provincie kan haar ambities niet waarmaken. Dit is de eerste botsing tussen voornemen en werkelijkheid.

De tweede is die van abstractieniveau. Waar de provincie multimodaliteit uitwerkt in bijvoorbeeld P+R beleid, staan gemeenten veel minder stil bij de doorwerking van een 'multimodaal beleid'. Er wordt weliswaar verwezen naar de ketenbenadering, maar dit is dan in samenhang met het beleidskader van hogere overheden: de ambities worden overgenomen maar tot een praktische uitwerking leidt dit niet.

Opvallend is dat multimodaal beleid hier gekoppeld wordt aan fiets en OV. Bij gemeenten is de auto duidelijk afwezig. Dit is ook niet vreemd omdat de gemeentelijke visies nadrukkelijk betrekking hebben op de gemeente zelf en er vanwege de kleine afstanden daarom veel winst valt te behalen door te investeren in fietsfaciliteiten. De derde botsing tussen ambities en uitvoering is daarom het schaalniveau: P+R blijkt goed te werken voor de "onsluiting van het landelijk gebied" (Provincie Overijssel, 2009) maar de combinatie auto/OV in stedelijk gebied biedt minder perspectief.

Samengevat blijkt uit de documentanalyse dat de relatie beleid(swensen)/praktijk afhankelijk is van de verdeling van taken en bevoegdheden, abstractieniveau van de doelstellingen en het schaalniveau.

§4 Interview: doelstellingen en ambities

Het enige interview dat voor dit onderzoek bruikbare informatie opleverde was dat gehouden met de gemeente Ommen. In de komende twee paragrafen wordt daarom alleen ingegaan op deze gemeente. Op dit moment ligt in Ommen het Gemeentelijk Omgevingsplan (2012) ter inzage, met daarin onder andere de beleidsdoelstellingen van de gemeente voor de komende jaren. In het interview met de beleidsmedewerker verkeer & vervoer van de gemeente is deze visie besproken.

Allereerst is het belangrijk te vermelden dat Ommen een relatief kleine gemeente is. De druk op de ruimte is niet zo groot dat autogebruik tot problemen leidt en er is daarom vanuit die invalshoek weinig reden om te werken aan alternatieve vervoerswijzen. Dat dit toch gebeurt heeft te maken met de ambitie van de gemeente om toeristen aan te trekken. Hiervoor acht zij een goede fietsinfrastructuur en goed OV noodzakelijk. Werken aan het P+R-beleid is voor deze ambitie niet nodig omdat P+R (bij stations) immers een voorziening is waar vooral de lokale bevolking gebruik van maakt. H3 kan op basis van het interview worden aangenomen maar H1 kan worden verworpen. Daarnaast is in de nabije toekomst (vanaf december 2012 verdubbelt de frequentie van bus en trein

rond station Ommen) H4 ook aannemelijk, met Q-Buzz, Connexion en Arriva is afgesproken dat te Ommen bus en trein op elkaar aansluiten.

§5 Interview: conceptueel model: het beleid en de praktijk

De gemeente Ommen spreekt zich duidelijk uit voor duurzame mobiliteit en probeert de ruimte in te richting volgens het concept van ketenmobiliteit: elke schakel in de keten wil Ommen faciliteren. In het GOP wordt deze ambitie wel genoemd maar niet verder uitgewerkt. In de praktijk is deze gedachte echter leidend voor het opstellen van uitvoeringsplannen. Zo wordt op dit moment de stationsomgeving aangepakt: er komt meer ruimte voor de fiets en het OV wordt sterk verbeterd.

Ondanks de geringe aandacht van de gemeente voor parkeren en P+R ligt in Ommen toch een officieel (want door Q-Park beheert) P+R-terrein. Is dit dan buiten de gemeente om gebeurd? Het antwoord hierop is dat de gemeente slechts indirect betrokken is bij het P+R-terrein. De gemeente betaalt NS jaarlijks een bedrag waarvoor NS het parkeerterrein beheert. Voor deze constructie is gekozen zodat NS de middelen houdt om de stationsomgeving in te richten en te voorkomen dat zo verschillen ontstaan tussen het aanzien van stations in verschillende plaatsen. NS heeft het parkeerterrein echter weer 'onderverhuurd' aan het private Q-Park.

De verhuur van het parkeerterrein aan Q-Park gaat mogelijk wel voor een verandering in de Ommense parkeerwereld zorgen. Het beleid van de gemeente is dat parkeren in de hele gemeente gratis is, maar het staat Q-Park vrij om betaling te vragen voor het parkeren bij het station. Op dit moment heeft de gemeente hierover geen standpunt ingenomen.

Naast deze zakelijke factor zijn ook de lokale omstandigheden belangrijk als het gaat over het P+R-terrein in Ommen. Aangezien Ommen niet zo groot is, dunbevolkt bovendien en de meeste forensen per auto reizen heeft een P+R-terrein relatief weinig klandizie. Anders dan op basis van literatuur verwacht zou mogen worden voor een regionaal centrum op middellange afstand tot een centrale stad (Zwolle in dit geval) wordt het station van Ommen vooral gebruikt door de lokale bevolking (en niet door forensen uit de wijde omgeving). De reden hiervoor is dat de auto veruit het snelste vervoermiddel is voor de forens. De trein wordt dan ook voornamelijk door scholieren gebruikt. Deze lokale omstandigheid is voor de gemeente van doorslaggevend belang om de ambities die zij overgenomen heeft van Rijk en Provincie niet geheel uit te voeren.

Tot slot kan nog gezegd worden dat de aanwezigheid van OV geen reden is voor de gemeente om sterk in te zetten op multimodale knooppunten (het station uitgezonderd). Parkeerproblemen worden zoveel mogelijk opgelost op de plaatsen waar de problemen ontstaan (aan de rand van de binnenstad) zonder daarbij een mogelijke bushalte in ogenschouw te nemen. De reden hiervoor ligt in het feit dat Ommen simpelweg te klein is om een apart transferium aan te leggen voor de mensen die in het centrum van Ommen willen zijn. Op basis van dit interview kunnen daarom H1, H2 en H5 verworpen worden.

Hoofdstuk 5 – Conclusie en discussie

§1 Beantwoording deelvraag ketenmobiliteit

De deelvraag die in deze paragraaf wordt beantwoord is “Wat is de plaats van P+R in de mobiliteitsketen?” In hoofdstuk 3 is al aangegeven dat het P+R-terrein zich tussen de verplaatsing vanuit ‘huis’ en het tweede deel van de reis bevindt. De vraag die eerst moet worden beantwoord is of op basis van het onderzoek een uitspraak gedaan kan worden over de precieze plaats (het optimum, bepaald aan de hand van variabelen als reisduur en afstand). Dit is op basis van dit onderzoek niet mogelijk. Hier ontbreken de gegevens voor. Tevens is op basis van documentanalyse ook nergens het vermoeden gerezen dat een relatie bestaat tussen deze variabelen. Wellicht is er wel een verband tussen afstand en reisduur en het type reiziger dat het P+R-terrein aantrekt, maar ook hier kan geen uitspraak over worden gedaan op basis van dit onderzoek.

§2 Beantwoording deelvragen beleid

De volgende twee deelvragen gaan over de doelstellingen die overheden hanteren voor hun beleid. Ten eerste de vraag “Zijn de doelstellingen van het huidige mobiliteitsbeleid relevant voor P+R?” Er is gebleken dat de provincie doelstellingen hanteert die zelfs expliciet zijn gericht op P+R. Gemeenten daarentegen hebben hun prioriteiten elders liggen, bijvoorbeeld bij het fietsverkeer. Beleid op lokale schaal gericht op P+R bestaat niet.

Dan de vraag “Zijn de doelstellingen gerealiseerd? Zoniet, waar ligt dat aan?” Geconcludeerd kan worden dat er op het gebied van P+R van de gemeenten niets verwacht hoeft te worden. Om hun doelstellingen van duurzame mobiliteit te bereiken is het inzetten op de fiets en het OV meer voor de hand liggend. De provincie heeft wel ambities maar blijkt deze niet door te kunnen zetten doordat de uitvoering op lokaal niveau gebeurt. P+R-beleid is veelal ook niet in het belang van de plaatsen waar de stations liggen, maar van het landelijk gebied. Wil de provincie haar ambities verwezenlijken dan zal eerst deze onwil of onwetendheid van de gemeenten aangepakt moeten worden.

§3 Beantwoording hoofdvraag

De beantwoording van de twee hoofdvragen kan uiteindelijk uitmonden in een advies aan de overheden. Wel zal eerst een uitgebreide evaluatie van de P+R-terreinen plaats moeten vinden aangezien van doelbewust effectief beleid geen sprake is.

Hoofdvraag 1: voldoen de huidige P+R-terreinen in de provincie Overijssel aan de doelstellingen geformuleerd door de betrokken actoren?

Met andere woorden: zijn de P+R-terreinen een succes? Aangezien er nauwelijks P+R-beleid gemaakt wordt en daardoor een beoordelingskader ontbreekt is op deze vraag geen goed antwoord te geven. Verwachtingen zijn er wel van de zijde van de provincie Overijssel. Dat deze verwachtingen niet worden waargemaakt is in elk geval geen succes, maar de provincie heeft dit wel aan zichzelf te wijten. De ambities passen niet bij de verdeling van de verantwoordelijkheden tussen provincies en gemeenten aangezien de P+R-terreinen een zaak zijn tussen de gemeenten en de NS. Wil de provincie van P+R-terreinen een succes maken dan zal eerst deze bestuurlijke kwestie opgelost moeten worden.

Van de kant van de NS gezien zijn de P+R-terreinen overigens wel gedeeltelijk succesvol. De overname van een groot aantal P+R-terreinen door Q-Park geeft aan dat er een behoefte is (Q-Park is immers een private partij). Het voordeel van NS is hier dat het zijn reizigers een extra service biedt, en parkeerders de mogelijkheid om goedkoper met de trein te reizen (tariefiëring). Of de aanwezigheid van P+R-terreinen leidt tot meer reizigers is echter niet bewezen.

Hoofdvraag 2: welke kansen liggen er voor de P+R-terreinen in kwestie?

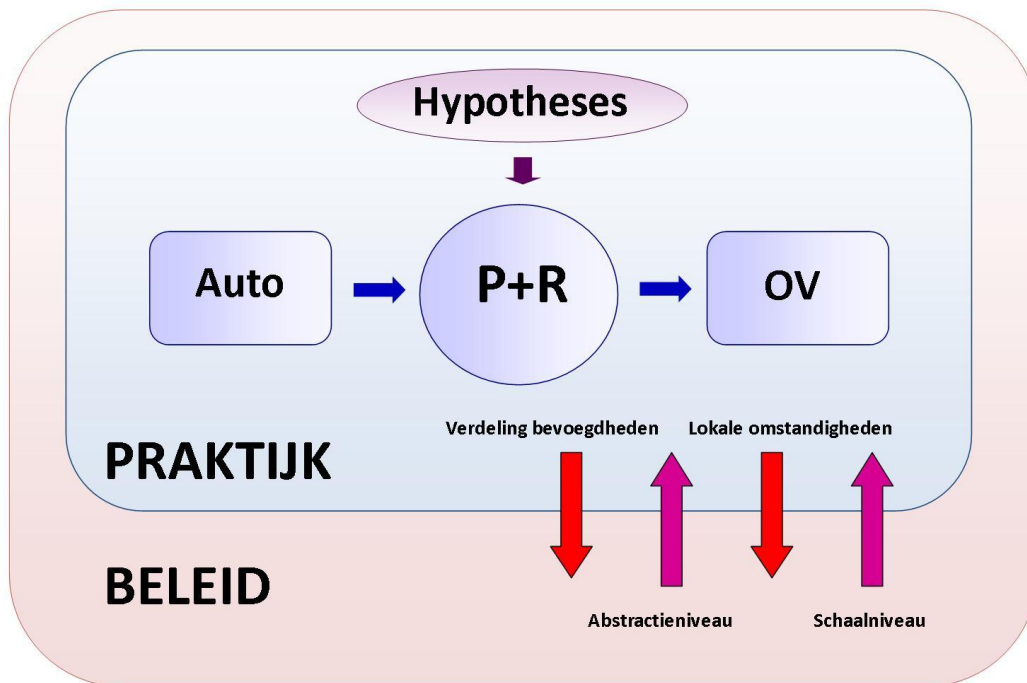
Het voorbeeld Ommen maakt duidelijk dat P+R-terreinen sterk afhankelijk zijn van de lokale context. Op zichzelf is een P+R-terrein natuurlijk geen alternatief voor een modaliteit. Wel versoepelt het de toegang tot de trein. Het beleid van de provincie Overijssel om alleen op hoofdverbindingen in te zetten op het OV is begrijpelijk maar leidt er mogelijk wel toe dat gebruik van de trein in landelijk gebied niet wordt gestimuleerd. In dat geval blijft in Ommen de huidige situatie voortduren: de auto is regionaal gezien altijd sneller, en lokaal zijn fiets en bus het snelst. Maar, zoals blijkt is het goed mogelijk invulling te geven aan duurzaamheids- en multimodaliteitsdoelstellingen zonder naar het middel P+R te grijpen. De kansen voor P+R-terreinen lijken dus inderdaad meer te liggen in het stedelijk gebied. Grote gemeenten moeten hiervoor echter wel plaats in hun ruimtelijke plannen inruimen.

§4 Introductie nieuw conceptueel model

Op basis van de resultaten gevonden in hoofdstuk 4 kan het conceptueel model worden aangepast. De relatie tussen praktijk en beleid is nader onderzocht en gebleken is dat deze bestaat uit de volgende vier onderdelen:

1. De verdeling van bevoegdheden tussen de verschillende overheden zorgen ervoor dat de ambities niet altijd uitgevoerd kunnen worden.
2. De doelstellingen zijn soms te concreet en soms te abstract, de uitwerking van het beleid is soms onvoldoende.
3. Het schaalniveau: waar gemeenten over het algemeen bezig zijn met lokale vraagstukken, zijn hogere overheden bezig met regionale vraagstukken. Deze worden onvoldoende op elkaar afgestemd.
4. De lokale omstandigheden: in stedelijk gebied kan OV een aanzienlijk deel van de modal split veroveren, maar in landelijk gebied, waar de auto sneller is, lijkt de P+R-gedachte al bij voorbaat kansloos.

Het nieuwe conceptueel model ziet er nu als volgt uit:



De grote verbetering is dat de vage relatie tussen beleid en praktijk nu is onderverdeeld in twee relaties van beleid naar praktijk (paars, verandering in beleid leidt tot beoogd effect) en twee relaties van praktijk naar beleid ('externe factoren': staatkundige inrichting en sociale en fysieke factoren). De relatie tussen hypothesen en de verplaatsingsketens is nog niet opgehelderd maar toch biedt dit model een betere mogelijkheid tot analyse van de P+R-problematiek dan dat gebaseerd op literatuur alleen.

§5 Reflectie en discussie

Er zijn twee drie kanttekeningen te plaatsen bij dit bachelorproject. Ten eerste de keuze om de gebruikers van P+R-terreinen buiten schot te laten. Dit is bewust gedaan omdat het identificeren van deze groepen een onderzoek op zich is. Dit zou kwantitatief onderzoek betekenen en dat was precies de kant die ik in dit project niet op wilde. Toch zou met een analyse in deze richting het onderzoek een stuk sterker zijn geworden: wanneer doelgroepen geïdentificeerd werden zou namelijk naast P+R/multimodaliteit ook mobiliteitsmanagement geanalyseerd kunnen worden. Dit leek haast wel het toverwoord: in elk beleidsdocument is dit woord gevallen. Een analyse hiervan gekoppeld aan

Daarnaast de geringe hoeveelheid interviews. Dit is deels te wijten aan slechte planning van mijn kant en deels aan slechte communicatie en de vakantietijd. Toch denk ik dat het onderzoek niet veel te leiden heeft gehad onder dit gebrek aangezien van P+R-beleid geen sprake was. Wel had ik nog graag iemand van de provincie gesproken maar hiervoor ontbrak mij de tijd.

Als laatste: ik heb lang getwijfeld of ik enquêtes in het onderzoek zou opnemen. Ik heb er uiteindelijk voor gekozen dit niet te doen omdat ik, na een middag enquêtes afgenomen te hebben, steeds hetzelfde antwoord kreeg: op weg van werk naar huis, incidenteel P+R-gebruik. De door mij gewenste achtergrondinformatie over de rol van faciliteiten, verzorgde openbare ruimte en met korting parkeren bleef achterwege. Dat is jammer, want juist deze informatie kan voor gemeenten of

andere betrokkenen van belang zijn om het P+R-terrein te verbeteren. Een onderzoek dat helemaal bestaat uit de karakterisering van de P+R-gebruikers en het parkeerterrein zelf is misschien een leuk idee. Dit is echter iets wat mij persoonlijk niet ligt. De keuze om de enquêtes te laten vallen was voor mij dan ook niet zo'n moeilijke.

Literatuurverwijzingen

AGV-Movares (2009). *De mobilist op winst*. Versie 3.8. Utrecht.

Bertolini, L. & le Clerq, F. (2007). Urban development without more mobility by car? Lessons from Amsterdam, a multimodal urban region. *Environment and Planning A*, 35, 575-589.

Cath, A. (2010). Slim reizen met ketenmobiliteit. In: J. van der Heijden (Red.) *Combineer wat je hebt* (pp. 79-90). Delft, Eburon Uitgeverij B.V.

Derkse, C., van Schijndel, B. & Zonnenberg, R. (1999) In: Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk. *Nederland is af!* Delft: CVS.

Gemeente Deventer (2007). *Herijking Nota Hoofdwegenstructuur*, Deventer.

Gemeente Deventer (2008). *Openbaar Vervoer-visie*, Deventer.

Gemeente Kampen (2010). *Gemeentelijk Verkeers- en vervoersplan*, Kampen.

Gemeente Ommen (2012). *Concept-GOP*, Ommen.

Gemeente Zwolle(2008a). *Mobiliteitsvisie*, Zwolle.

Gemeente Zwolle (2008b). *Spoorzone Zwolle, bijlage IV*, Zwolle.

Gemeente Zwolle (2010). *Parkeernota 2011-2015*, Zwolle.

Inno-V (2002). P+R-terrein is hard toe aan tweede jeugd. In: *OV-Magazine*. Wageningen.

Kennisplatform Verkeer en Vervoer (2010). *Sociaal veilig parkeren in beeld*. Utrecht, KpVV.

Krygsman S. & Dijst, M. (2001). Multimodal trips in the Netherlands: Microlevel individual attributes and residential context. *Transportation Research Board*, 1753: 11-19.

Martens, K. (2007). Promoting bike-and-ride: The Dutch experience, *Transportation Research Part A*, 41 pp. 326-338

Meek, S. (2008). Park and ride. In: Ison, S. & Rye, T. *The Implementation and Effectiveness of Transport Demand Management Measures: an International Perspective* (pp. 165-188) Aldershot: Ashgate Publishing Ltd.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1988). *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer*. 's Gravenhage.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1998). *Dienstverlening en ketenmobiliteit*, p. 5. 's Gravenhage, Directoraat-Generaal Personenvervoer, Directie Mobiliteitsmarkt, Afdeling Marktordening.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2005). *Nota Mobiliteit Deel III*.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2009). *De effecten van multimodale reisinformatie*. Delft, Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart.

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (1977). *Structuurschema Verkeer en Vervoer*.

NS (2012). *Tarieven NS-Business Card en deur-tot-deurdiensten*. Geraadpleegd op 7-5-2012 via <http://www.ns.nl/zakelijk/producten/tarieven-en-voorwaarden/tarieven>.

O'Leary, Z. (2010). *The essential guide to doing your research project*. 3rd edition. Londen, Sage Publications Ltd.

Q-Park (2012a). *P+R-terreinen*. Geraadpleegd op 7-5-2012 via <http://www.q-park.nl/language/nl-nl/nl/parkeren-bij-q-park/p-r-terreinen>.

Q-Park (2012b). *P+R voordelig en gemakkelijk parkeren bij NS-stations*. Geraadpleegd op 7-5-2012 via <http://www.q-park.nl/nl/parkeren-bij-q-park/abonnementen/p-r>.

Reulink, N. & Lindeman, L. (2005). *Kwalitatief onderzoek*. Nijmegen.

Rietveld, P. (2002). *Multimodaliteit, knooppunten en complementariteit; Grenzen aan de concurrentie*. Amsterdam: Vrije Universiteit [pdf] Beschikbaar via: <ftp://zappa.uvu.vu.nl/20020030.pdf> [15 maart 2012].

Bijlagen

- I Opzet documentanalyse
- II Overzicht gebruikte documenten voor documentanalyse
- III Documentanalyse
- IV Samenvatting interview

Bijlage I Opzet documentanalyse

Algemeen

Hier worden de vragen die Reulink en Lindeman opwerpen beantwoord. De antwoorden geven een beeld van de betrouwbaarheid van de tekst alsmede de reden tot het schrijven van het document. Aan de hand hiervan kan een document ook worden afgekeurd.

Doelstellingen

Hier worden de doelstellingen met betrekking tot multimodaliteit en P+R opgesomd en waar mogelijk verklaard.

Beleidsvorming

Hier wordt gekeken welke overwegingen een rol spelen bij het formuleren van het beleid. Te denken valt aan concepten, ander beleid of algemene ambities.

BIJLAGE II Overzicht gebruikte documenten voor analyse

Gemeente Zwolle

- 1.1 Mobiliteitsvisie 2008
- 1.2 Parkeernota 2011-2015
- 1.3 Bijlage IV Spoorzone Zwolle

Gemeente Deventer

- 2.1 OV-visie
- 2.2 Herijking Nota Hoofdwegenstructuur

Gemeente Kampen

- 3. GVVP 2010

Gemeente Ommen

- 4. Concept-GOP

Provincie Overijssel

- 5. Omgevingsvisie Overijssel

BIJLAGE III: Documentenanalyse

1.1 Zwolle: Mobiliteitsvisie 2008

Algemeen

1. Door wie is het document geschreven?

Het document is geschreven door de Gemeente Zwolle, in samenspraak met “belanghebbenden op het gebied van verkeer en vervoer in de stad Zwolle” (p. 6). De nota is vastgesteld door de gemeenteraad en heeft daarom een democratische basis.

2. Onder welke omstandigheden is het document tot stand gekomen?

Het document vervangt het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan uit 2001.

3. Zijn er speciale motieven om het document te produceren?

Het GVVP was gedateerd, want sectoraal (alleen gericht op verkeer en vervoer). De nieuwe visie past in de trend om mobiliteit integraal op te nemen in de ruimtelijke ordening. In het document wordt ook stilgestaan bij nieuwe ontwikkelingen in de gemeente, zoals de samenwerking met de gemeente Kampen (Zwolle-Kampen Netwerkstad), en de toenemende samenwerking met andere maatschappelijke partners.

4. Voor wie is het document bedoeld?

Het document is bedoeld als vertaling van het te voeren beleid naar het grote publiek. Alle concepten, jargon en procedures worden uitgelegd zodat ook leken kennis van het beleid kunnen nemen.

5. Is er andere informatie in overeenstemming of strijdig met de informatie in het document?

Dit document is het enige vigerende strategische beleidsplan van de gemeente.

6. Vertegenwoordigt het document een genre waarin men betekenissen systematisch vervormt?

Hoewel het document een politieke lading heeft mag een beleidsstuk als betrouwbaar en degelijk worden beschouwd, zeker omdat het is goedgekeurd in de raad.

Expliciete doelstellingen met betrekking tot parkeerbeleid, P+R en multimodaliteit

- afremmen groei autoverkeer (p. 11): getracht wordt de mobiliteitsgroei zoveel mogelijk te richten op fiets en OV om de ruimtelijke impact hiervan zo klein mogelijk te houden.
- benutten bestaande infrastructuur gepaard met “flankerend beleid” (p. 13): hiermee wordt mobiliteitsmanagement bedoeld (“slim organiseren van verplaatsingen”, de precieze invulling hiervan blijft vaag).
- gerichte inzet aantrekkelijke alternatieven (p. 13)
- speerpunt A. samenwerking partners en marktpartijen (geen enkele met naam genoemd) - speerpunt C “slim reizen” met als doel het terugdringen van de automobilititeit. De gemeente wil de regie hebben over het mobiliteitsbeleid en een actieve rol spelen door te “belonen, afdwingen en te verleiden” (p. 22)
- transferia (p. 34): genoemd als onderzoeksdoel voor de komende jaren (vanaf 2008, nog geen resultaten bekend).

Leidende gedachten bij beleidsvorming op dit terrein

Rijksnota's, Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan, Zwolle-Kampen Netwerkstad en de A28-visie geven richting aan de visie van de gemeente (p. 6 en verder). “Samen maken we de stad”, een visie van de gemeente op samenwerking met maatschappelijke partners wordt ook genoemd. Voor Zwolle wordt de ligging op een kruispunt van wegen, spoorwegen en waterwegen genoemd als voorwaarde

voor de groei van de stad en deze visie vormt daarom een belangrijke leidraad voor toekomstige ontwikkeling. Grootschalige investeringen in de ruimtelijke structuur lijken onwaarschijnlijk aangezien de gemeente inzet op kleine ingrepen binnen de bestaande situatie waar dat mogelijk is (Ladder van Verdaas). Daarnaast wil de gemeente met deze nota vervoersvraagstukken oplossen op regionale schaal (p. 12).

Reflecties op voorgaand beleid

In 2011 een monitoronderzoek over de visie, dat echter op moment van schrijven nog niet is gepubliceerd.

1.2 Zwolle: Parkeernota 2011-2015

Algemeen

1. Door wie is het document geschreven?

Het document is geschreven door de Gemeente Zwolle. De nota is vastgesteld door de gemeenteraad en heeft daarom een democratische basis.

2. Onder welke omstandigheden is het document tot stand gekomen?

Het document gaat over het parkeerbeleid van de gemeente in de periode 2011-2015 en is daarmee een document in een serie. Het bestaat uit een koersdocument (een strategische visie, sectoraal) en een aantal uitwerkingsplannen (gebiedsspecifiek).

3. Zijn er speciale motieven om het document te produceren?

Nee.

4. Voor wie is het document bedoeld?

Ter kennisgeving van het nieuw vastgestelde beleid.

5. Is er andere informatie in overeenstemming of strijdig met de informatie in het document?

N.v.t.

6. Vertegenwoordigt het document een genre waarin men betekenissen systematisch vervormt?

Hoewel het document een politieke lading heeft mag een beleidsstuk als betrouwbaar en degelijk worden beschouwd, zeker omdat het is goedgekeurd in de raad.

Expliciete doelstellingen parkeerbeleid, P+R, multimodaliteit

- parkeerders zijn gasten en moeten gastvrij onthaald worden. Deze doelstelling richt zich op de binnenstad. Andere beleidsvoornemens zijn te concreet van aard om in deze (strategische) analyse op te nemen. Dit maakt het document niet bruikbaar voor gebruik in het onderzoek naar P+R/multimodaliteit.

Leidende gedachten bij beleidsvorming op dit terrein

-

Reflecties op voorgaand beleid

In het stuk wordt de voorgaande parkeernota geëvalueerd en wordt aangegeven welke plannen zijn gerealiseerd en welke gerealiseerd gaan worden.

1.3 Zwolle: Spoorzone Bijlage IV

Algemeen

1. Door wie is het document geschreven?
Gemeente Zwolle, stuurgroep Spoorzone Zwolle. Het document is een bijlage van het oorspronkelijke document en geeft inzicht in de praktische uitwerking van de strategische visie en is aangenomen door de gemeenteraad.
2. Onder welke omstandigheden is het document tot stand gekomen?
Het stationsgebied van Zwolle gaat uitgebreid op de schop en deze verandering in de ruimtelijke structuur betekent dat herziening van het beleid noodzakelijk is.
3. Zijn er speciale motieven om het document te produceren?
De doelstellingen uit de visie moeten praktisch worden uitgewerkt.
4. Voor wie is het document bedoeld?
Voor directe betrokkenen bij het project Spoorzone Zwolle, als handleiding en to-dolijst.
5. Is er andere informatie in overeenstemming of strijdig met de informatie in het document?
N.v.t.
6. Vertegenwoordigt het document een genre waarin men betekenissen systematisch vervormt?
Nee, dit document gaat sec over uitvoering.

Expliciete doelstellingen parkeerbeleid, P+R, multimodaliteit

- station Zwolle als multimodaal verkeersknooppunt, waarbij gestreefd wordt naar een goede ruimtelijke afweging (p. 1). Loopstromen en rijroutes van autoforensen worden genoemd als aandachtspunt maar het concept P+R niet.

Leidende gedachten bij beleidsvorming op dit terrein

Spoorzone Zwolle, plannen moeten passen binnen grotere, regionale bereikbaarheidsstudies. Daarnaast moet rekening worden gehouden met financiën, milieu en ruimtelijke structuur.

Reflecties op voorgaand beleid

N.v.t.

2.1 Deventer: OV-Visie

Algemeen

1. Door wie is het document geschreven?
Gemeente Deventer, als achtergrond voor een aantal te nemen besluiten met betrekking tot de organisatie van het OV (p. 4).
2. Onder welke omstandigheden is het document tot stand gekomen?
Ter ondersteuning van de ambitie van de gemeente het OV in de stad te versterken.
3. Zijn er speciale motieven om het document te produceren?
N.v.t.
4. Voor wie is het document bedoeld?
Ter kennisgeving.
5. Is er andere informatie in overeenstemming of strijdig met de informatie in het document?
N.v.t.
6. Vertegenwoordigt het document een genre waarin men betekenissen systematisch vervormt?
N.v.t.

Expliciete doelstellingen parkeerbeleid, P+R, multimodaliteit

-

Leidende gedachten bij beleidsvorming op dit terrein

De term 'modal split' wordt wel gebruikt maar een overkoepelende visie op de mobiliteit ontbreekt, het gaat hier puur om OV. Wel wordt de fiets regelmatig genoemd als belangrijk voor de treinreizigers. Hier is sprake van de ketenbenadering (p. 27).

Reflecties op voorgaand beleid

-

2.2 Deventer: Herijking Nota Hoofdwegenstructuur

Algemeen

1. Door wie is het document geschreven?
Gemeente Deventer in samenwerking met bureau Goudappel Coffeng.
2. Onder welke omstandigheden is het document tot stand gekomen?
De Nota Hoofdwegenstructuur was na zes jaar (sinds 2001) aan actualisering toe (p. 9).
3. Zijn er speciale motieven om het document te produceren?
Zie 2.
4. Voor wie is het document bedoeld?
Ter kennisgeving, als resultaat van het onderzoek (evaluatie van Nota HWS en nieuwe ontwikkelingen).
5. Is er andere informatie in overeenstemming of strijdig met de informatie in het document?
De oorspronkelijke Nota HWS handelt over hetzelfde onderwerp en zal door deze Nota vervangen worden.
6. Vertegenwoordigt het document een genre waarin men betekenissen systematisch vervormt?
N.v.t.

Expliciete doelstellingen parkeerbeleid, P+R, multimodaliteit

- de stad wil het beleid van hogere overheden volgen, maar tevens ook extra inzetten op fiets en OV. Aparte doelstellingen op gebied van parkeerbeleid ontbreken, evenals een multimodale/ketenbenadering.

Leidende gedachten bij beleidsvorming op dit terrein

Huidig beleid van Rijk en Provincie vormt het uitgangspunt, aangevuld met 'groene ambities' van de gemeente (p. 4 en verder).

Reflecties op voorgaand beleid

De Nota Hoofdwegenstructuur uit 2001 wordt uitgebreid geanalyseerd. De oorspronkelijke strategische uitgangspunten worden echter behouden. Wel wordt in deze herijking verder vooruit gekeken (tot 2030) zodat de visie van de gemeente parallel loopt met de recente regiovisie. De herijking biedt echter vooral concrete maatregelen voor de komende vijf jaar (p. 12).

3. Kampen: GVVP 2010

Algemeen

1. Door wie is het document geschreven?
Gemeente Kampen in samenwerking met bureau Goudappel Coffeng.
2. Onder welke omstandigheden is het document tot stand gekomen?
Ten gevolge van nieuwe plannen van de gemeente is een ook een nieuwe vervoerplan nodig om één kader te scheppen als basis voor mobiliteitsbeleid (p. 1).
3. Zijn er speciale motieven om het document te produceren?
“Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) Kampen beschrijft het beleid en de gewenste netwerkstructuren (op hoofdlijnen) voor de gemeente Kampen in de periode tot 2015. Een doorkijk wordt gemaakt naar 2030.” (documentatiepagina)
4. Voor wie is het document bedoeld?
Ter kennisgeving, als resultaat van het onderzoek en als beleidsdocument.
5. Is er andere informatie in overeenstemming of strijdig met de informatie in het document?
N.v.t.
6. Vertegenwoordigt het document een genre waarin men betekenissen systematisch vervormt?
N.v.t.

Expliciete doelstellingen parkeerbeleid, P+R, multimodaliteit

- vage algemeenheden (p. 2)

Leidende gedachten bij beleidsvorming op dit terrein

Hoger beleid staat centraal (inclusief Netwerkstadvisie Zwolle-Kampen).

Ketenmobiliteit/multimodaliteit komt langs in het document maar bij praktische uitwerking hiervan wordt niet stilgestaan. Een parkeervisie voor de binnenstad wordt gegeven maar over de koppeling OV-auto wordt niets gezegd, noch iets gedaan.

Reflecties op voorgaand beleid

Het voorgaande GVVP wordt geëvalueerd en maatregelen uit dat plan die nog moeten worden genomen zijn verwerkt in het huidige plan. Deze evaluatie richt zich echter op praktische uitvoering.

4. Ommen: concept-Gemeentelijk Omgevingsplan 2012

Algemeen

1. Door wie is het document geschreven?
Gemeente Ommen, momenteel in de fase van terinzagelegging, definitieve vaststelling wordt verwacht eind 2012.
2. Onder welke omstandigheden is het document tot stand gekomen?
Het GOP is een integrale visie op de ruimte en gaat het fundament vormen voor gemeentelijk beleid.
3. Zijn er speciale motieven om het document te produceren?
Er is behoefte aan een integrale basis voor uitwerkingsplannen , verordeningen en besluiten.
4. Voor wie is het document bedoeld?
Ter kennisgeving en als strategisch document voor de beleidsmakers van de gemeente.
5. Is er andere informatie in overeenstemming of strijdig met de informatie in het document?
N.v.t.
6. Vertegenwoordigt het document een genre waarin men betekenissen systematisch vervormt?
N.v.t.

Expliciete doelstellingen parkeerbeleid, P+R, multimodaliteit

- kwaliteit OV vergroten door bieden van multimodaal overstappunt (het station), waarbij wel de (OV-)fiets wordt genoemd maar niet de auto.
- geen extra parkeerplaatsen noodzakelijk
- stimuleren integraal mobiliteitsmanagement

Leidende gedachten bij beleidsvorming op dit terrein

Ketenmobiliteit genoemd als leidend motief (p. 97). 'Hogere' documenten leidend.

Reflecties op voorgaand beleid

-

5. Overijssel: Omgevingsvisie

Algemeen

1. Door wie is het document geschreven?
Provincie Overijssel, namens de Provinciale Staten als opdracht aan de Gedeputeerde Staten.
2. Onder welke omstandigheden is het document tot stand gekomen?
Het document verwoordt de ambities tot 2030.
3. Zijn er speciale motieven om het document te produceren?
Zie 2.
4. Voor wie is het document bedoeld?
Ter kennisgeving en als leidend document bij het dagelijks beleid (college GS).
5. Is er andere informatie in overeenstemming of strijdig met de informatie in het document?
N.v.t.
6. Vertegenwoordigt het document een genre waarin men betekenissen systematisch vervormt?
N.v.t.

Expliciete doelstellingen parkeerbeleid, P+R, multimodaliteit

- OV op hoofdverbindingen, P+R geeft toegang tot het buitengebied (p. 107).
- mobiliteitsmanagement (p. 107)
- differentiatie in mobiliteitsvraag wordt gezien als een trend, multimodale knooppunten komen tegemoet aan deze wens van de mobilist (p. 17)

Leidende gedachten bij beleidsvorming op dit terrein

Mobiliteitstrends.

Reflecties op voorgaand beleid

-

BIJLAGE IV Samenvatting interview gemeente Ommen

Interviewee: beleidsmedewerker verkeersbeleid Gemeente Ommen
Onderwerp: organisatie van parkeren en OV in de gemeente Ommen
Plaats: gemeentehuis Ommen

Algemeen

Het interview draait om de bevindingen van de interviewer over het concept-GOP van de gemeente, aangevuld met vragen over de doelen en acties van de gemeente en het krachtenveld waarin zij opereert.

Met betrekking tot parkeren en autogebruik

In de gemeente is voldoende parkeergelegenheid, ook in de plaats Ommen zelf. Deze parkeerplaatsen zijn gratis. Betaald parkeren wil men in Ommen niet invoeren en men vindt dit ook onnodig. Bij het station ligt een parkeerplaats met een capaciteit van 174 plaatsen. Deze is in beheer van de NS, waarvoor de gemeente de NS jaarlijks een vergoeding betaald. Tot deze constructie is besloten omdat de NS wil voorkomen dat in verschillende plaatsen de parkeergelegenheid (en dus de stationsomgeving) van verschillende kwaliteit is. NS heeft deze taak uitbesteedt aan Q-Park als een officiële P+R-locatie (dit levert de reiziger financieel voordeel op). Er zijn bij de gemeente geen cijfers bekend over de pendel vanuit Ommen naar omliggende plaatsen, maar uit eigen ervaring kon meneer vertellen dat de pendel richting Zwolle per OV (m.n. scholieren) en per auto gaat, en die richting overige plaatsen (m.n. Hardenberg) met de auto alleen. De afgelopen jaren zijn bij het station twee Kiss + Ridestroken aangelegd (halen en brengen van/naar de trein). Hiervan werd matig gebruik gemaakt, zodat nu één van de stroken is opgeofferd aan de uitbreiding van het busstation.

Met betrekking tot openbaar vervoer en multimodaliteit

De stationsomgeving wordt getransformeerd tot een multimodale zone. Dit houdt in dat de hoofdwegen in het gebied fietsvriendelijk worden en de OV-verbinding met het centrum van Ommen verbetert (van twee keer per uur naar vier keer per uur). Ook de treinverbinding met Zwolle verdubbelt in frequentie. Hoewel multimodaliteit in het concept-GOP niet naar voren komt als grote ambitie is het wel leidend in het handelen van de gemeente de afgelopen jaren. Er is met name veel aandacht voor de fiets als middel van voor- en natransport. De auto heeft geen speciale aandacht gekregen, vooral omdat de infrastructuur voor de auto toereikend is (in tegenstelling tot die voor de fiets: zowel stalling als fietspaden worden aangepakt).

Met betrekking tot ambities

De gemeente Ommen is een kleine gemeente met een beperkt ambtenarenapparaat. De gemeente laat zich daarom in beleidskeuzen meestal leiden door de doelen van de provincie en buurgemeenten (met name Hardenberg, hier wordt ook expertise mee uitgewisseld). Ommen profileert zich binnen deze verbanden als toeristische gemeente. Op het gebied van verkeer en vervoer zorgt de gemeente voor de concrete invulling van de ambities. Hier worden wel prioriteiten gesteld (bijvoorbeeld bus en fiets krijgen meer aandacht dan de auto). Deze hangen weer af van de profilering van de gemeente als toeristische bestemming. Daarnaast heeft vooral de bereikbaarheid van het centrum de aandacht van de gemeente. Hier wordt samen met ondernemers wel een parkeerbeleid opgesteld, die vooralsnog uitgaat van het aanleggen van extra parkeerplaatsen als daar vraag naar is.