

***P+R**
ANWB-visie op een nieuw type P+R

Bart Egeter
Bart Egeter Advies
info@bartegeteradvies.nl

Ton Hendriks
ANWB
thendriks@anwb.nl

Maike Snelder
TNO
maaike.snelder@tno.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
25 en 26 november 2010, Roermond**

Samenvatting

★P+R: ANWB-visie op een nieuw type P+R

In 2008 hebben TNO en Bart Egeter Advies samen met de ANWB een visie op een robuust wegennet ontwikkeld. Deze visie ★P+R gaat in op de verknoping van het robuuste wegennet met het openbaar vervoer. De visie is uitgewerkt voor de metropoolregio Rotterdam - Den Haag.

P+R is niets nieuws. Enerzijds zijn er veel relatief kleinschalige P+R-voorzieningen (herkomst-P+R) bij OV-haltes in woonwijken. Dit type P+R functioneert in grote lijnen prima en moet verder uitgebouwd worden. Daarnaast zijn er aan de rand van de steden relatief grootschalige P+R-voorzieningen (bestemmings-P+R) te vinden, die automobilisten met een bestemming in het stadscentrum de gelegenheid bieden het laatste stuk per openbaar vervoer te reizen. Bij dit type P+R zien we een aantal tekortkomingen: ze liggen meestal te dicht op de stad en zijn georganiseerd per OV-lijn. Dit beperkt het aantal goed bereikbare bestemmingen en vergt veel van de OV-kennis van P+R-gebruikers.

Op basis hiervan constateren we dat er behoefte is aan een nieuw type P+R "bovenop" het bestaande aanbod van P+R-voorzieningen, zoals verwoord in de *hoofdpogave*:

Inkomend verkeer in de metropoolregio
vanaf belangrijke invalsroutes
- *uitgangspunt: Visie Robuust Wegennet*
goede mogelijkheid bieden over te stappen
- *goede toegangsroutes*
- *kwalitatief goede P+R-voorziening*
op hoogwaardig openbaar vervoer
- *"metrokwaliiteit": hoogfrequent, gemakkelijk je weg vinden*
naar de belangrijkste bestemmingen in de metropoolregio

Op basis van de analyse van bestaand P+R, een aantal uitgangspunten en de analyse van een aantal algemene ontwerpdilemma's, is de hoofdpogave uitgewerkt tot een visie op een stelsel van ★P+R-locaties voor inkomend verkeer in de metropoolregio Rotterdam - Den Haag. Wie zijn auto bij een ★P+R-punt parkeert, heeft de garantie dat hij elke belangrijke bestemming in de metropoolregio met metrokwaliiteit kan bereiken. Hierdoor hoeft de reiziger zich van te voren niet te verdiepen in de opbouw van het OV-lijnnennet. ★P+R biedt daarmee de duidelijkheid en het gemak aan de reiziger die het concept ook aantrekkelijk maken voor minder geofende OV-gebruikers.

De visie op ★P+R bestaat uit de volgende hoofdelementen:

- de keuze van een aantal ★P+R-locaties aan de rand van de metropoolregio, direct gekoppeld aan de belangrijke invalsroutes zoals gedefinieerd in de Visie Robuust Wegennet;
- een aantal voorstellen voor aanpassingen in het OV-netwerk, zodanig dat alle belangrijke bestemmingen via een duidelijk lijnnennet vanaf alle P+R-punten met metrokwaliiteit (minimaal elke 10 minuten) en met maximaal één overstap bereikt kunnen worden. De kern van het OV-netwerk wordt gevormd door het bestaande metro- en sprinternetwerk.

1. Inleiding

In 2008 hebben TNO en Bart Egeter Advies samen met de ANWB een visie op een robuust wegennet ontwikkeld. Een robuust wegennet is een wegennet dat tegen een stootje kan: ook als een deel van de wegcapaciteit om wat voor reden dan ook uitvalt, moet het netwerk dit tot op zekere hoogte op kunnen vangen. De studie heeft geleid tot een aantal algemene principes voor de opbouw van een robuust wegennet. Als illustratie daarvan is een uitwerking gemaakt voor een robuuste hoofdstructuur van het wegennet in de stedelijke regio Rotterdam - Den Haag.

Een van de ontwerpprincipes die gelden bij een robuust wegennet is het inbouwen van keuzemogelijkheden en flexibiliteit: de reiziger moet meerdere mogelijkheden hebben om van A naar B te komen. Dit kunnen alternatieve routes binnen het wegennet zijn, maar ook alternatieve routes via andere vervoerwijzen, zoals het openbaar vervoer. We zien de verschillende vervoerwijzen dus niet als concurrenten van elkaar, maar als een verruiming van de keuzeopties voor de vervoerconsument.

Een goede verknoping met het openbaar vervoer maakt integraal deel uit van een robuust wegennet, vooral voor de bereikbaarheid van bestemmingen in sterk verstedelijkte gebieden: de autobereikbaarheid is daar vaak niet optimaal door het zwaar belaste wegennet en de schaarse parkeermogelijkheden, terwijl juist in het stedelijk gebied de kwaliteit van het openbaar vervoer relatief goed is. De verknoping tussen het wegennet en het OV-netwerk is in de Visie Robuust Wegennet echter slechts zijdelings aan bod gekomen. Deze visie ***P+R** (spreek uit: "Ster P+R") voorziet in een nadere uitwerking daarvan. ***P+R** verwijst naar het belangrijkste onderscheid met "gewoon" P+R: een ***P+R**-locatie biedt verbindingen per OV in meerdere richtingen, waar traditionaal P+R in het algemeen gericht is op één specifiek bestemmingsgebied.

Bij de uitwerking van het concept ***P+R** gaan we uit van de visie op het robuuste wegennet en van het geplande OV-netwerk. In de visie zijn wel enkele wijzigingen aan het openbaar vervoer voorgesteld. Dit is gebeurd vanuit een P+R-perspectief. De visie ***P+R** is dus geen volledige OV-visie. Daarvoor sluiten we aan bij de OV-visie van de ANWB waarin P+R ook een rol speelt. Het resultaat is een visie, geen plan: het is een illustratie hoe het concept ***P+R** er in de regio Rotterdam - Den Haag uit zou kunnen zien.

Aanleiding voor een nieuwe kijk op P+R

P+R is niets nieuws: het is een levend concept en bestaat in vele soorten en maten. We zien echter een aantal ontwikkelingen in de ruimtelijke structuur en in de verplaatsingspatronen die vragen om een (deels) nieuwe kijk op P+R. Er heeft een sterke uitdijning van het stedelijk gebied plaatsgevonden, waardoor de stad steeds meer "over de snelwegen heen" groeit. Bovendien zien we een transformatie van compacte, centrum-georiënteerde steden naar stedelijke netwerken of metropolen, waar het verplaatsingspatroon veel diffuser is en een veel groter gebied bestrijkt. Het traditionele P+R-model om de auto 'aan de rand van de stad' te parkeren en dan met het openbaar vervoer verder te gaan naar 'het centrum' is dus steeds minder adequaat.

Sterktes en zwaktes bestaand P+R

De eerste stap bij het uitwerken van het concept ***P+R** is uitvoeren van een functionele analyse. Uit de analyse van bestaande soorten P+R komt een genuanceerd beeld naar voren.

Enerzijds zijn er veel relatief kleinschalige P+R-voorzieningen bij OV-haltes in woonwijken (vaak metro- of sneltramhaltes). Deze P+R-voorzieningen bieden de mogelijkheid de auto in het vervoer te gebruiken, en vergroten zo het invloedsgebied ten opzichte van een halte waar je alleen te voet of met de fiets kan komen. Dit type P+R (vaak "herkomst-P+R" genoemd) functioneert in grote lijnen prima en moet verder uitgebouwd worden.

Daarnaast zijn er aan de rand van de steden (vaak nabij de ringstructuur HWN) vaak relatief grootschalige P+R-voorzieningen te vinden, die automobilisten met een bestemming in het stadscentrum de gelegenheid bieden het laatste stuk per openbaar vervoer te reizen. Het belangrijkste motief om P+R te gebruiken is meestal het schaarse en dure parkeeraanbod in het centrum. Bij dit type P+R (vaak "bestemmings-P+R" genoemd) zien we een aantal tekortkomingen, die direct samenhangen met de eerder geconstateerde ontwikkelingen in ruimtelijke structuur en reisgedrag: de P+R-plaatsen liggen te dicht op de stad en zijn georganiseerd per OV-lijn. Dit beperkt het aantal goed bereikbare bestemmingen en vergt veel van de OV-kennis van P+R-gebruikers.

Imagoproblemen en onbekendheid met het openbaar vervoer vormen tevens een belemmering voor het gebruik van P+R. Bovendien is het P+R-concept zelf niet voor iedereen even bekend. Het is vaak onduidelijk waar een P+R-plek is, hoe je er kunt komen, wat het kost, etc.

2. Hoofdoopgave: ontwikkelen *P+R

Op basis van deze conclusie komen we tot de volgende hoofdoopgave:

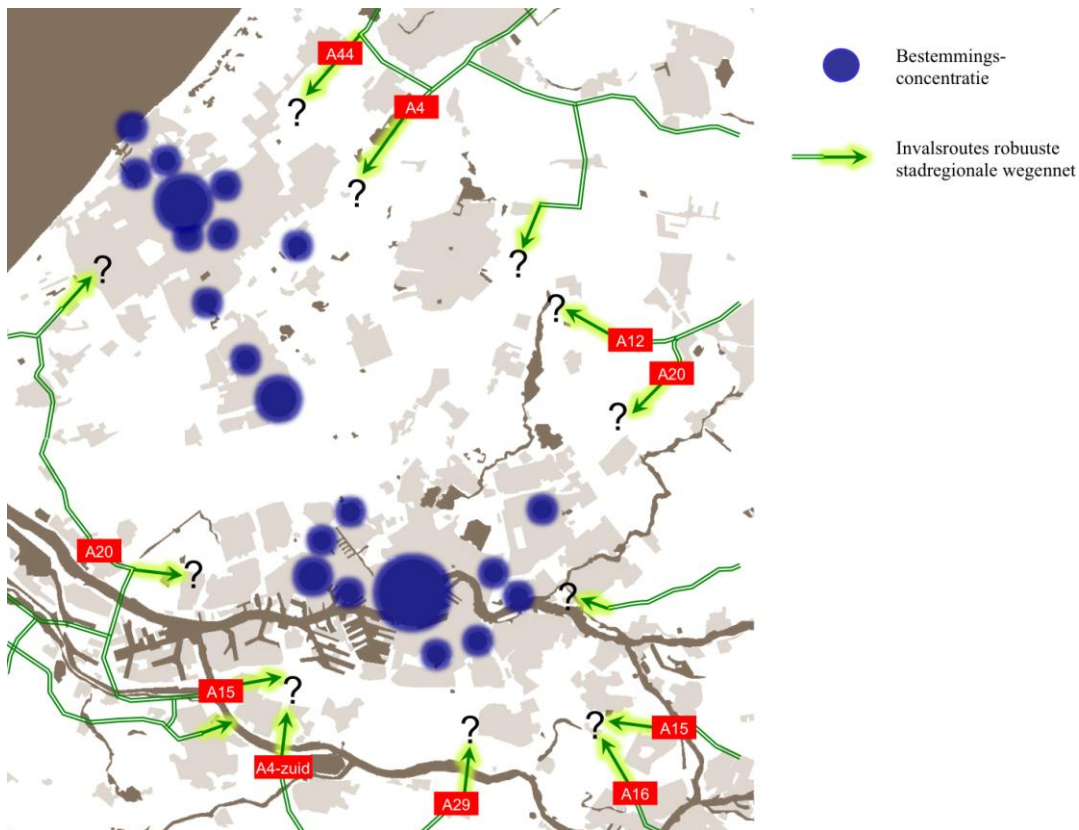
Inkomend verkeer in de metropoolregio
vanaf belangrijke invalsroutes
- *uitgangspunt: Visie Robuust Wegennet*

goede mogelijkheid bieden over te stappen
- *goede toegangsroutes*
- *kwalitatief goede P+R-voorziening*

op hoogwaardig openbaar vervoer
- *"metrokwiteit": hoogfrequent, gemakkelijk je weg vinden*

naar de belangrijkste bestemmingen in de metropoolregio

De opgave is in principe generiek van aard, maar wordt hier toegepast op de metropoolregio Rotterdam - Den Haag. In Figuur 1 is weergegeven hoe de opgave in een ruimtelijk beeld worden gevat. In deze figuur zijn de belangrijkste bestemmingen weergegeven. Dit zijn de bestemmingen die via ***P+R** bereikbaar moeten worden gemaakt.



Figuur 1: De hoofdpoging: creëren van ***P+R**-locaties langs invalsroutes.

3. Uitwerking hoofdpoging: uitwerking ***P+R** voor Rotterdam - Den Haag

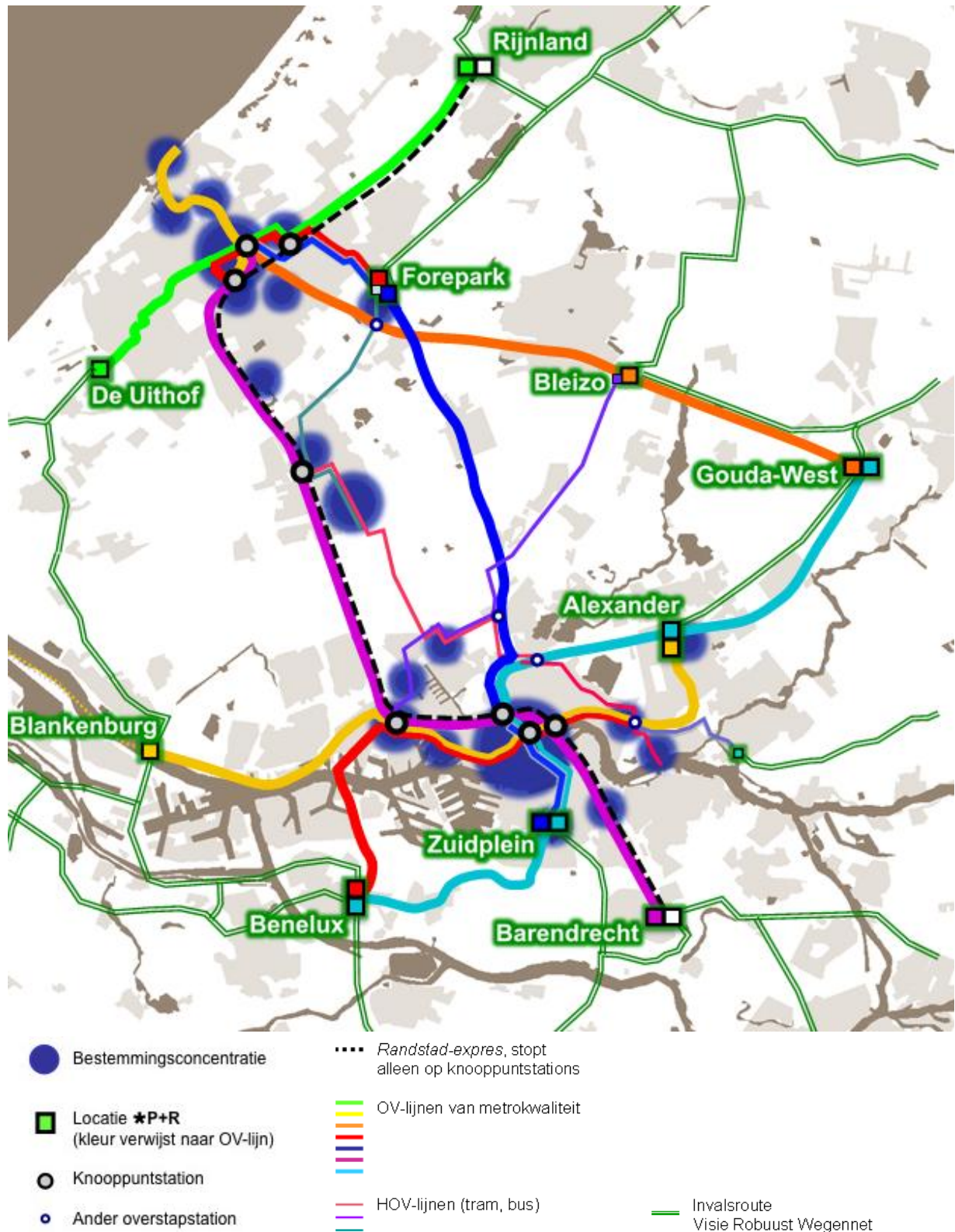
Op basis van de analyse van bestaand P+R, een aantal uitgangspunten en de analyse van een aantal algemene ontwerpdilemma's, is de hoofdpoging uitgewerkt tot een visie ***P+R** voor inkomend verkeer in de metropoolregio Rotterdam - Den Haag. ***P+R** is te beschouwen als een geheel nieuw element "bovenop" het bestaande aanbod van P+R-voorzieningen.

De visie bestaat uit de volgende hoofdelementen:

- de keuze van een aantal Robuuste P+R-locaties aan de rand van de metropoolregio, direct gekoppeld aan de belangrijke invalsroutes zoals gedefinieerd in de Visie Robuust Wegennet;
- een aantal voorstellen voor aanpassingen in het OV-netwerk, zodanig dat alle belangrijke bestemmingen via een duidelijk lijnennet vanaf alle P+R-punten met metrokwaliteit (minimaal elke 10 minuten) en met maximaal één overstap bereikt kunnen worden. De kern van het OV-netwerk wordt gevormd door het bestaande metro- en sprinternetwerk.

De uitwerking van het concept ***P+R** (voor inkomend verkeer in de metropoolregio) is weergegeven in Figuur 2. In deze figuur valt op dat zowel Gouda-West als Alexander en

Bleizo zijn opgenomen. Het is echter niet noodzakelijk om in alle drie de locaties te investeren. In principe gaat de voorkeur uit naar Gouda-West, omdat al het inkomende verkeer naar Rotterdam en Den Haag van die locatie gebruik kan maken en omdat die locatie verder buiten de stad ligt.



Figuur 2: Uitwerking concept *P+R

4. Uitwerking secundaire opgaven

Daarnaast zijn er een aantal secundaire opgaven geformuleerd. Deze bouwen meer voort op het bestaande en worden daarom slechts globaal uitgewerkt:

- Uitbouwen bestaand netwerk van kleinschalige P+R bij haltes en stations in woongebieden.
- Verbeteren P+R-mogelijkheden voor verkeer tussen beide agglomeraties.
- Verbeteren P+R-mogelijkheden voor uitgaand verkeer.

Naast het uitbouwen van het bestaande netwerk van kleinschalige P+R bij haltes en stations in woongebieden, zijn de belangrijkste aanbevelingen in de uitwerking van deze secundaire opgaven:

- het uitbreiden van de P+R-mogelijkheden op de drie wegencorridors die in de Visie Robuust Wegennet tussen Rotterdam - Den Haag zijn ontwikkeld, te weten de A4, de A13 en de N471/N14. Met name de A13-corridor vraagt hierbij speciale aandacht, omdat hieraan ook een aantal bestemmingsgebieden liggen die momenteel niet goed door openbaar vervoer zijn ontsloten. Onderdeel van de oplossing is een HOV-busverbinding langs de A13 (tussen Delft - TU wijk en Rotterdam The Hague Airport - Rotterdam) en het bieden van P+R op deze lijn via parkeerplaats Ruyven.
- het uitbreiden van de mogelijkheden voor uitgaand P+R via perifere intercity-stations, in navolging van Rotterdam-Alexander. Kandidaten zijn P+R Rijnland en Barendrecht (beide ook voor inkomend verkeer, zie de hoofdoopgave) en Zoetermeer.

5. Generaliseerbaarheid

De beschreven uitwerking is gebiedsspecifiek: hij is gebaseerd op ontwerpkeuzen die uitgaan van de kenmerken van het studiegebied, de metropoolregio Rotterdam - Den Haag: voor andere gebieden (met andere kenmerken) kunnen deze keuzen anders uitpakken. De volgende ontwerpprincipes voor ***P+R** zijn echter algemeen geldig:

- keuze voor een beperkt aantal ***P+R**-punten aan de rand van het gebied, gekoppeld aan de belangrijke invalsroutes;
- keuze voor een overzichtelijk OV-netwerk met bundeling op een beperkt aantal lijnen met minimaal een tienminutendienst, waarbij we maximaal één overstap tussen P+R en bestemming accepteren.

Het OV-systeem waarmee de vereiste metrokwaliteit wordt gerealiseerd is afhankelijk van de omvang van het gebied, de mate van verstedelijking en het reeds beschikbare openbaar vervoer, en kan variëren tussen:

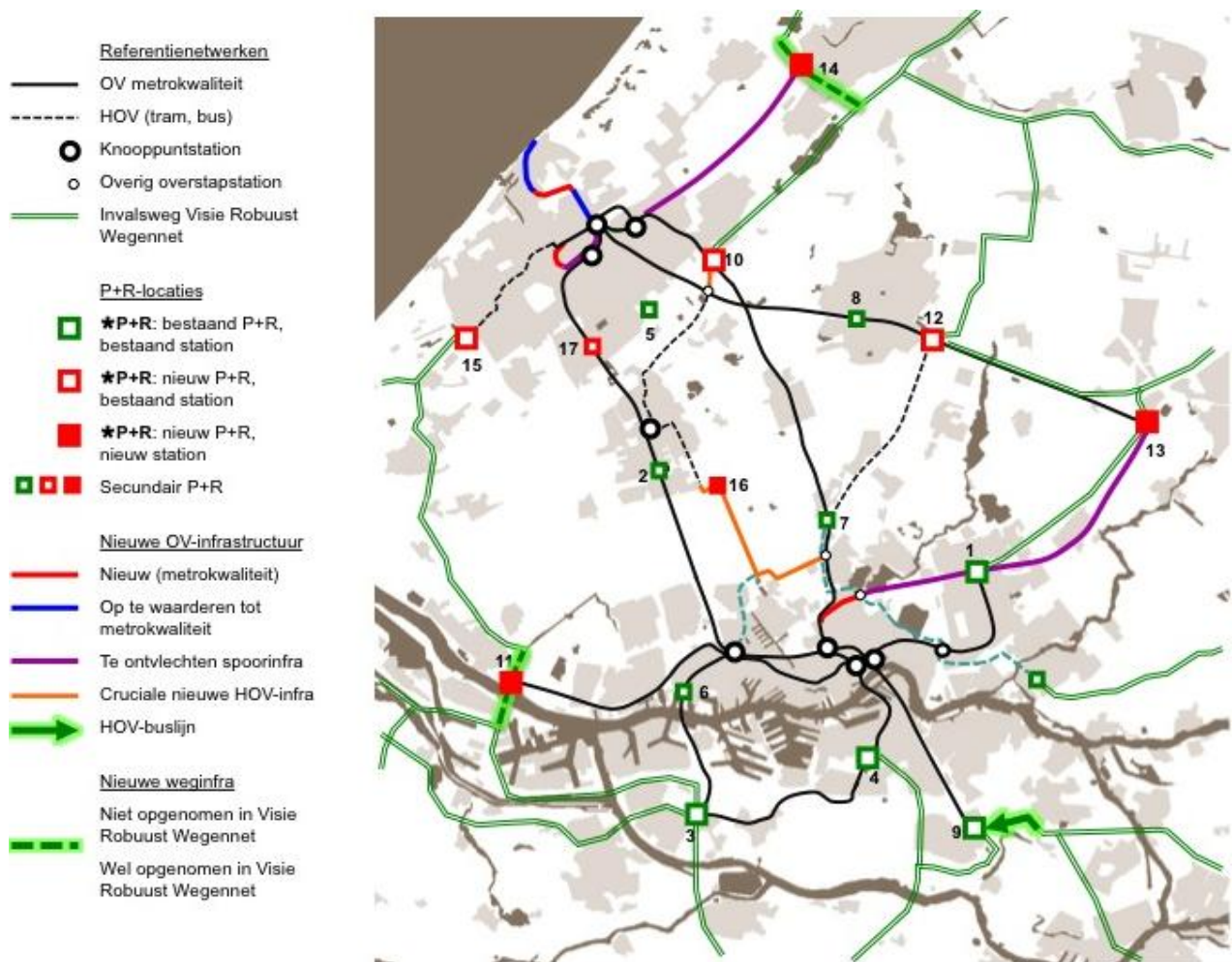
- metro (hoge capaciteit, 100% autonome baan)
- light rail of HOV-bus
- dedicated bus

De halteafstand van het systeem is optimaal afgestemd op de omvang van de regio en de ligging van de herkomst- en bestemmingsgebieden. Alleen in de grootste regio's (Noord- en zuidvleugel) is een netwerk met gedifferentieerde halteafstanden vereist.

6. Acties

Om het totale concept ***P+R** te realiseren zijn acties nodig van geheel verschillende aard en complexiteit.

- De voorgestelde ***P+R**-voorzieningen zijn meestal gesitueerd bij bestaande stations/haltes; er worden echter ook enkele geheel nieuwe locaties voorgesteld: Rijnland, Gouda-West, Blankenburg.
- In sommige gevallen zijn aanzienlijke investeringen nodig in toeleidende weginfrastructuur; dit is vooral het geval bij Barendrecht, in mindere mate bij Benelux.
- Wat betreft het openbaar vervoer is de belangrijkste basiseis het realiseren van (minimaal) een tienminutendienst op het bestaande lijnennet.
- Ter verbetering van de structuur van het OV-netwerk worden een aantal infrastructuur-aanpassingen en -uitbreidingen voorgesteld die variëren van kleine aanpassingen tot substantiële ingrepen.



Figuur 3: Aanpassingen in openbaar vervoer, weg en P+R/stations

Ook als het stelsel van ***P+R**-voorzieningen nog niet compleet is en nog niet alle verbeteringen in het OV-lijnnennet zijn doorgevoerd, is al veel winst te boeken door het ontwikkelen van een helder informatieconcept. Dit informatieconcept moet aan potentiële gebruikers duidelijk maken:

- waar de ***P+R**-locaties liggen en hoe ze vanaf het wegennet te bereiken zijn;
- wat hij op de locatie zelf kan verwachten (bv. toezicht, gemakkelijk betaalsysteem)
- hoe het OV-netwerk tussen de locaties en de bestemmingen (en weer terug) in elkaar zit.

De kaart (figuur 3) geeft een overzicht van de in deze visie voorgestelde ingrepen.

7. Bijdrage aan een robuust mobiliteitssysteem

De gepresenteerde concept ***P+R** moet primair gezien worden als een bijdrage aan een robuust mobiliteitssysteem. Het is een nieuwe laag van P+R-voorzieningen "bovenop" het bestaande fijnmazige aanbod bij haltes en stations, en speciaal gericht op verkeer dat de via een van de invalsroutes in de Visie Robuust Wegennet de metropoolregio binnenkomt. Via ***P+R**-punten hebben deze reizigers een extra keuzemogelijkheid om via een logische en eenvoudige overstap van auto op openbaar vervoer hun bestemming te bereiken.

Wie zijn auto bij een ***P+R**-punt parkeert, heeft de garantie dat hij elke belangrijke bestemming in de metropoolregio met maximaal één overstap en met metrokwaliteit (betrouwbaar en hoogfrequent) kan bereiken. Hierdoor hoeft de reiziger zich van te voren niet te verdiepen in de opbouw van het OV-lijnnennet. ***P+R** biedt daarmee de duidelijkheid en het gemak aan de reiziger die het concept ook aantrekkelijk maken voor minder geoefende OV-gebruikers.