

Park en Bike

Auto en fiets:  
de vergeten combinatie!



Jeroen Smink  
Grontmij NL  
jeroen.smink@grontmij.nl

Ko Droogers  
ANWB  
kdroogers@anwb.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk  
20 en 21 november 2014, Eindhoven

## Samenvatting

### *Park en Bike*

#### *Auto en Fiets: de vergeten combinatie!*

Veel middelgrote steden hebben het met een effectief parkeer- en milieubeleid onaantrekkelijk gemaakt voor de langparkeerder. De kosten voor een dagje parkeren zijn schrikbarend, noch los van het feit dat er vaak geen plek te vinden is. Hoewel er nog mogelijkheden zijn om in parkeergarages te parkeren, blijven de kosten voor veel werknemers en dagjesmensen te hoog. Het Openbaar vervoer is in sommige gevallen een alternatief, maar de meeste automobilisten kijken toch uit naar de schillen rond het centrum. Door het oprukkende parkeerbeleid wordt de loopafstand steeds groter en komt langzaam de fiets als natransportmiddel in beeld. Daarmee is het Park en Bike gedrag op een spontane wijze tot stand gekomen.

De ANWB en Grontmij hebben ieder vanuit hun eigen invalshoek (respectievelijk ledenonderzoek en praktijkstudies) het fenomeen waargenomen en geanalyseerd. Samen zijn wij tot de conclusie gekomen dat P+B een kansrijke en rendabele optie is in het totale pallet van mobiliteitsvormen om een stad bereikbaar te houden.

Feitelijk hebben de P+B-ers weinig nodig om al te kunnen beginnen. Een goede veilige parkeerplaats en een duidelijke route naar de bestemming. Maar je kan als gemeente verder gaan. Zeker als je ook de incidentele P+B-er wil aantrekken, waaronder de dagrecreanten en de bezoekers van bedrijven, zijn aanvullende voorzieningen op georganiseerde lokaties gewenst. Maar het feit blijft dat de investeringskosten laag blijven en het comfort voor de gebruikers met sprongen vooruitgaat.

Maar het mes snijdt aan twee kanten. Het draagt bij aan de milieudoelstellingen van de gemeente, parkeerdruk neemt af, waardoor er meer ruimte overblijft voor een kwalitatief hoogwaardige buitenruimte in het centrum en het vergroten van de bereikbaarheid van de stad heeft een aantrekkende (economische) werking.

Daar staat tegenover dat het economisch nadeel, met name ten aanzien van het gebruik van de parkeergarages, nihil is, daar de P+B-ers daar toch niet in zouden gaan staan.

Kortom P+B is naast de stationsstallingen en de P+B het vergeten alternatief. In de driehoek van de combinatie van de drie vervoerwijzen openbaarvervoer, fiets en auto wordt gebruik gemaakt van de sterkste punten van de auto en fiets: individueel en de snelste vervoerwijze naar en in de stad.

Op basis van onderzoek door ANWB en Grontmij blijkt dat er een grote (latente) behoefte is aan een georganiseerde P+B en dat laat een beginnend succes als in Den Bosch al zien. Het is nu het moment om door te pakken. Wie durft?

## 1 Historisch perspectief

Sinds jaren zestig is het bezit en het gebruik van de auto explosief toegenomen, deze zogenaamde massamotorisatie heeft er toe geleid dat de wegen voller raakten, evenals de parkeerdruk op straat. Om de leefbaarheid in de vaak oude binnensteden te waarborgen, maar ook om de verder groeiende behoefte aan parkeerplaatsen te kunnen faciliteren zijn de eerste parkeergarages gebouwd. Veelal langs de rand van de stadscentra ontstonden grote parkeerdozen. Om de garages gericht te vullen en toch de aantrekkingskracht van de binnensteden te behouden is een parkeerregulering doorgevoerd. Er ontstond een differentiering in parkeertarieven op straat en in de garages, maar ook dicht bij de bestemmingen en op enige afstand. Uiteindelijk heeft dit geleid tot hogere tarieven en minder plaatsen bij de verschillende bestemmingen en in de binnensteden als geheel.



Ook het ABC-lokatiebeleid voor bedrijven in binnensteden en in de schillen daaromheen, heeft bijgedragen tot het verdrijven van de auto's uit het centrum van de stad. De laatste jaren is hier het milieubeleid nog bijgekomen, waardoor een aantal categorieën uit het centrum geweerd worden. Dit heeft zowel gevolgen voor de kort bezoekende als de verblijvende automobilist. Beide zijn genoodzaakt om een parkeerplaats buiten het centrum of aan de rand van de stad te zoeken.

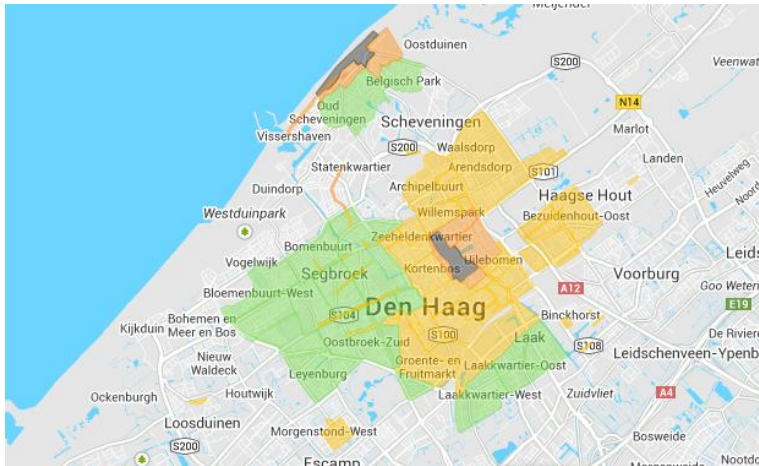
De overlast die dit veroorzaakte in de eerste schillen rond het centrum, is opgelost door ook daar betaald parkeren in te voeren. Al met al een zeer effectief beleid om de auto uit het centrum te weren, of in ieder geval de automobilist voor het verblijf (fors) te laten betalen. Veel gemeenten hanteren hierbij een progressieve tariefsopbouw, zodanig dat langdurig parkeren ontmoedigt wordt.

Met het openbaar vervoer naar de stad is in veel gevallen een goed alternatief. Veel stations liggen van oudsher aan de rand van de stadscentra en er is aanvullend OV naar de belangrijkste werkbestemmingen. Maar ook de fiets kan in veel gevallen als natransportmiddel gebruikt worden. Daar moet wel bij aangetekend worden dat de frequentie van het openbaar vervoer en de dichtheid van het netwerk in veel middelgrote steden laag is, door het geringe reizigersvolume.

Echter niet voor iedereen is het openbaar vervoer een goed alternatief om mee naar de stad te komen. Zeker de bezoekers die van een lokatie komen waar geen OV op korte afstand beschikbaar is, of waar meerdere overstappen voor noodzakelijk zijn, beschouwen het OV niet als een redelijke alternatief voor de auto. Daarnaast zijn zij bij het openbaar vervoer afhankelijk van vertrek en aankomsttijden en die beperking draagt ook bij aan het feit dat er altijd een groep blijft, die de auto blijft gebruiken.

## 2 Probleem

In de afgelopen jaren is het steeds onaantrekkelijker geworden om de auto in het centrum, dicht bij de bestemming te stallen. Het aantal parkeerplaatsen nam af en de kosten namen toe. Dit heeft ertoe geleid dat automobilisten uitgeweken zijn naar de schillen om de centra heen. Het gevolg was een groeiend overlast ter plaatse door de toegenomen parkeerdruk.



Parkeerzonerings Den Haag, Bron: Prettig Parkeren B.V.

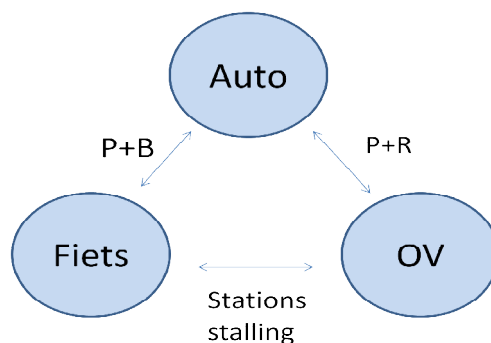
Om de overlast te beheersen hebben veel steden de betaald parkeergrens verschoven. Maar daarmee is ook de overlast verschoven. En uiteindelijk blijkt dat voor de automobilisten die uit zijn op een gratis parkeerplaats op onbeloopbare afstanden komen te staan. Dat betekent dat zij uitwijken naar P+R lokaties of voor het laatste stukje de fiets pakken. Daarmee wordt de actieradius aanzienlijk vergroot. Zijn de automobilisten die het natransport te voet doen bereid maximaal zo'n 2 kilometer te lopen, als ze gaan fietsen is 4 tot 5 kilometer nog acceptabel (onderzoek Grontmij in Leeuwarden, Amsterdam en Maastricht). Hierdoor verplaatsen de gestalde auto's zich verder naar buiten en ontstaan er nieuwe overlastgebieden.

De vraag reist dan gelijk: Hoe ver ga je met uitbreiden van de betaald parkeerzone of keer je het beleid om en ga je gericht faciliteren. Bij het Openbaar Vervoer wordt tenslotte al jaren gericht aandacht besteed aan het faciliteren van het voor- en natransport. Door gerichte parkeerfaciliteiten aan te bieden bij Openbaar Vervoerhaltes, maar ook door bij grotere parkeerlokaties een vorm van openbaar vervoer aan te bieden worden mogelijkheden geboden om dit alternatief verder te stimuleren. Maar waarom zou dit niet ook voor de fiets opgepakt worden?

### 3 Fiets als oplossing

Naar de stad toe staan ons drie vervoerwijzen ter beschikking om de bestemming te bereiken. De verplaatsing kan met het openbaar vervoer, de auto en de fiets gemaakt worden, maar kan ook uit een combinatie van twee van de vervoerwijzen bestaan. De combinatie betekent dat er een overstapfaciliteit geboden moet worden, hetgeen vaak tot het aanleggen of gebruiken van bestaande stallingfaciliteiten leidt.

In onderstaand figuur zijn de verschillende combinaties van vervoerwijzen aangegeven en de stallingfaciliteiten benoemd.





Er zijn natuurlijk uitzonderingen op de noodzaak tot het stallen van het vervoermiddel, zoals Kiss and Ride. Maar in dergelijke gevallen zijn de reizigers afhankelijk van anderen. Er zijn nog andere vormen die hier nauw verwant mee zijn, zoals deelauto's en gecombineerd vervoer en lokale initiatieven met betrekking tot samen rijden. Echter deze groepen van gebruikers komen niet terug in het onderzoek onder P+B gebruikers.



De combinaties Auto-Openbaar vervoer en Fiets-Openbaar Vervoer zijn in de afgelopen decennia al uitgebreid uitgewerkt en geïncorporeerd en zijn populair. Dat blijkt ook uit het grote aantal goed gebruikte P+R lokaties en de ongekend populaire stallingen voor fietsen bij de stations. Inmiddels wordt daar al uitgebreid beleid op gemaakt om de stromen te kunnen beheersen en faciliteren, zoals het weesfietsenbeleid en de bouw van grote gebouwde stallingsvoorzieningen voor de fiets, zoals bij Rotterdam en straks bij Utrecht. Echter de combinatie auto met de overstap op de fiets blijft onderbelicht.

Eerder is al aangegeven dat de combinatie met het openbaar vervoer beperkingen aan de reiziger oplegt, als het gaat om de lokatie van overstappen en uitstappen en de tijdstippen waarop gereisd kan of dient te worden. Zowel de fiets als de auto zijn individuele vervoermiddelen, waarmee je naar zelfgekozen plekken kunt reizen. De reis gaat dan in de regel ook nog op de momenten die je zelf wilt.

De vraag reist: Wanneer is de combinatie van auto en fiets een reële optie? Uit praktijkonderzoek van ANWB onder haar leden en Grontmij in het kader van twee afstudeeronderzoeken, is een beeld te schetsen van de omvang van de gebieden, de aard van de parkeerproblematiek en de schaal waarop de fiets een aantrekkelijk alternatief is als natransportmiddel.

Als de behoefte en het huidige gedrag bij elkaar genomen worden, dan blijkt P+B gebruikers veelal voor te komen in middelgrote steden met werkbestemmingen in het centrum van de stad. Het zijn over het algemeen steden met 50.000 tot 200.000 inwoners, met een eigen openbaar vervoernetwerk dat over het algemeen een relatief lage frequentie en grofmazig netwerk heeft. De schaal maakt de stad vaak bijzonder geschikt voor de fiets. Voorwaarde is dat er rond de werkbestemmingen een betaald parkeerregime geldt met een straal van ten minste 2 tot 5 km. Hierdoor ontstaat er een nog reëel te befietsten afstand naar de bestemming van 3 tot 7 km.

Uit dezelfde onderzoeken blijkt dat afstanden tot 3 km nog te voet worden afgelegd en dat afstanden boven de 7 km in de regel niet meer gemaakt worden door de fiets, maar dat de reis anders gepland wordt. Het openbaar vervoer komt dan in beeld of de combinatie met een P+R wordt aantrekkelijk. Opgemerkt wordt dat uit het meest recente onderzoek blijkt dat de opkomst van de fiets met een elektrische trapondersteuning (de zogenaamde e-bike) de maximale befietsbare afstand verder vergroot kan worden. Dit geldt echter niet voor de regulier P+B gebruiker. Voor een e-bike zijn aanvullende voorzieningen nodig, als laadstations en veilige stallingsplaatsen en die zijn in de regel niet op een P+B lokatie beschikbaar, gezien de kosten en diefstal en vandalisme gevoeligheid.



Uit zowel het ledenonderzoek van de ANWB als de gebruiksonderzoeken van Grontmij blijkt dat er feitelijk twee groepen gebruikers zijn met een eigen profiel, maar wel met een overeenkomstig reisgedrag.

De automobilist reist naar de rand van de stad, zo dicht mogelijk bij de grens van het betaald parkeergebied, zoekt een plekje en maakt gebruik van een zelf meegebrachte (de incidentele P+B gebruiker) of een ter plaatse gestalde of gehuurde (de frequente P+B-gebruiker) fiets.

Er zijn echter een aantal duidelijk herleidbare kenmerken in beide profielen.

In volgorde van importantie zijn de belangrijkste kenmerken:

- Moeten voor een langere tijd in de stad zijn (in de regel meer dan 2 uur);
- Komen met de auto vaak uit een gebied met een lage OV-dekkingsgraad, of hebben geen directe OV-verbinding met de stad (langere reistijd met OV dan 1,5 x de autoreistijd);
- Zijn niet bereid/of kunnen geen kosten maken voor parkeren;
- Ontwijken het laatste stukje van de rit met de auto de stad in, vooral bij filegevoelige trajecten;
- Zijn bereid te fietsen of willen graag fietsen om andere redenen, zoals gezondheid, milieu e.d.



De groep die frequent gebruik maakt van P+B, is over het algemeen een werknemer van een bedrijf in de stad of een bezoeker van een bedrijf. De huidige ontwikkelingen in het kader van het Nieuwe Werken, Flexwerken en lokationafhankelijk werken dragen hieraan bij. Door de gewenste flexibiliteit in het gebruik van de parkeervoorzieningen en daardoor ook de onvoorspelbare parkeerdruk in de omgeving van de betreffende bedrijven, wijken veel werknemers uit naar andere parkeerlocaties.

De frequente P+B gebruiker heeft over het algemeen een eigen fiets bij de parkeerbestemming geplaatst, of heeft een eigen (vouw)fiets bij zich.

Daarnaast is er een groep incidentele P+B gebruikers, zo laat het ledenonderzoek van de ANWB zien. Het betreft veelal recreanten en dagjesbezoekers. Deze groep komt overigens ook naar voren in onderzoeken die gehouden zijn in het kader van het gebruik van P+R-voorzieningen. Het grote verschil met de frequente gebruikers is dat de incidentele gebruiker de fiets ook gebruikt om de stad zelf te verkennen of meerdere bestemmingen aan te doen, daar waar de frequente gebruikers veelal naar een vaste bestemming reizen. De recreatieve P+B-gebruiker heeft overigens thans nog vaak een fiets bij zich, maar geeft aan graag een fiets ter plaatse te willen lenen of huren.

In dit verband zou het wenselijk zijn om de groep van P+B-gebruikers op te delen in 'werkgerelateerd' P+B, waarbij de fiets 's nachts vaak blijft staan en 'incidenteel' P+B, waarbij de fiets weer mee naar huis gaat. Een bekende lokatie van een werkgerelateerde P+B lokatie is de Binckhorst in Den Haag.

In de onderzoeken geven de gebruikers zelf een aantal belangrijke voordelen aan, die ruimschoots opwegen tegen de nadelen als het regelen van een fiets en eventuele verliestijden.

De voordelen zijn in volgorde van meest genoemd:

- De fiets is het snelste vervoermiddel in de stad, of in dit geval sneller dan de auto;
- De fiets kan tot voor de deur komen en ook ter plaatse gestald worden;
- De fiets is flexibel in de tijd te gebruiken en altijd beschikbaar;



- De fiets is relatief eenvoudig en veilig te stallen;
- Fietsen is gezond en goed voor het milieu;
- De combinatie van fiets en auto is goedkoper dan met de auto tot bij de bestemming;
- Uiteindelijk leidt meer fietsen tot een efficiënter gebruik van het beschikbare aantal parkeerplaatsen.

Het laatste argument geldt vooral voor de werkgever zelf, alhoewel mobiliteitsafspraken van bedrijven met werknemers vaak mogelijkheden bieden voor incidenteel parkeren nabij het bedrijf of het kosteloos gebruik maken van openbaar vervoer of taxi bij slecht weer. In dat geval komen de geboden voorzieningen overeen met die van werknemers die de gehele rit met de fiets afleggen. Dergelijke regelingen zijn bijvoorbeeld uitgewerkt bij de Belastingdienst in Apeldoorn en een grote verzekeraar in dezelfde stad.



Uit onderzoek en ervaring van Grontmij én ANWB blijkt dat er al op veel plaatsen inmiddels informeel ge-park&biked wordt. Veelal met vouwfietsen of een oude fiets, gestald in de wijk of op een bedrijventerrein. Beide organisaties zien vooral een combinatie met vast of frequent woon-werk verkeer, maar ook de incidentele bezoekers worden waargenomen. De laatste groep blijkt overigens steeds vaker gebruik te maken van een P+R, zo geven zij zelf aan. De parkeerlocatie ligt voor deze groep van gebruikers vooral handig ten opzichte van de route naar de stad. Daarom is het voor hen

belangrijk om een herkenbare route naar de uiteindelijke bestemming te hebben.

#### 4 Praktijk en overlast

Op zich is er niets illegaals aan het ontstaan en gebruik van dit alternatief. De auto wordt een reguliere lokatie gestald en ook de fiets blijft vaak niet op ongewenste locaties, onbeheerd achter. Daarnaast zijn de fietsen, door het regelmatig gebruik, ook nog in een redelijke conditie.

Echter dit sluit niet uit dat P+B dat spontaan ontstaat, voor overlast kan zorgen.

Dergelijke overlast kan een aanleiding zijn voor de wegbeheerder om P+B te gaan faciliteren.

Uit lokatieonderzoek, maar ook uit enquêtegegevens blijkt dat de overlast gekenmerkt kan worden in een aantal vormen, die veelal in relatie staat tot de lokale bestemmingen rond de parkeervoorzieningen. De overlastvormen die waargenomen zijn, zijn:

- In woonwijken, daar waar overdag lege plekken bezet worden en die niet op tijd aan het eind van de dag voor de reguliere gebruikers, beschikbaar komen;
- Op bedrijventerreinen, daar waar door P+B-parkeren verdringing plaatsvindt met de (incidentele) gebruikers van het bedrijventerrein. Dit geldt ook voor parkeerplaatsen bij attracties als sportfaciliteiten, grote scholen en bedrijven;
- Op openbare parkeerterreinen, daar waar de P+B-gebruikers op de plekken gaan staan van de bezoekers van het betreffende gebied, veelal winkelcentra, waardoor de parkeerdruk teveel toeneemt;
- Op P+R locaties, waar de capaciteit voor de OV-reizigers beperkt wordt;
- Of tenslotte op afgelegen terreinen, waar als gevolg van het P+R parkeren vandalisme en overlast ontstaat. Het gaat dan in veel gevallen om auto-inbraken en vernielingen.



Drukte bij Zwembad de Kromme Rijn in Utrecht waar P+B ontstaan is in relatie tot het centrum en de Uithof. Op mooie dagen verdringen de P+B gebruikers de badgasten.

Tenslotte wordt nog opgemerkt dat de nieuwe social-media reeds op deze trend inspelen. Er zijn reeds diverse initiatieven waar de P+B-gebruikers elkaar de ideale lokaties melden. Voor zover bekend is er nog geen actuele monitoring van het gebruik of de beschikbaarheid van de lokaties met betrekking tot bezettingsgraad, zoals bijvoorbeeld bij parkeergarages.

## 5 Benutten van de voordelen

Op grond van de eerste resultaten van diverse onderzoeken blijkt dat P+B voor een deel van de automobilisten een goed alternatief is. Dat blijkt niet alleen uit het ontstaan en gebruik ervan, maar ook uit de latente vraag en de uitwisseling van de informatie via internet.

Daarmee is het niet alleen vanuit het oogpunt van het beheersen en verminderen van de (mogelijke) overlast, ook interessant voor een gemeente om het alternatief te gaan faciliteren.

Voordelen voor de gemeente/samenleving zijn vooral het efficiëntere ruimtegebruik in de stad. Door het dubbelgebruik van parkeerplaatsen, blijft er meer ruimte over voor verblijven en recreëren en ontstaat er een schonere lucht. Hierdoor snijdt het mes aan twee kanten, daar het ook bijdraagt aan de lokale milieudoelstellingen.

Aan de andere kant is P+B relatief eenvoudig te organiseren en vraagt het geen of slechts een kleine investering. Zo kan in veel gevallen gebruik gemaakt worden van bestaande voorzieningen en is het eenvoudig aan te passen (uit te breiden) aan de behoefte.

Op grond van de huidige kennis van het gebruik en de behoefte, zou de stad verkend moeten worden. De verkenning betreft vooral een inventarisatie naar de huidige faciliteiten van de verschillende lokaties in relatie tot de verwachte of aan te trekken gebruikers.

Deze verkenning kan uitgevoerd worden met moderne GIS-technieken, waarbij de kennis van de ruimtelijke ordening en het gebruik van de stad in verschillende kaarten over elkaar heen gelegd wordt. Op deze manier kunnen de potentiële lokaties worden gedetecteerd.

Op grond van het huidige gedrag van de P+B-gebruikers, dient er in ieder geval inzicht te zijn in de voorwaarden voor een effectief P+B-gebruik, zoals:

- het fietsnetwerk;
- de betaald parkeergebieden;
- de bedrijvenlokaties en recreatieve attracties;
- het huidige gebruik van de parkeerfaciliteiten;



- de beschikbare parkeerruimte buiten de betaald parkeerzones.

De mate van detail waarin de informatie beschikbaar is, bepaald uiteindelijk de kwaliteit van de uitkomsten van de scan naar de potentiële P+B lokaties. Dat neemt echter niet weg, dat een eerste verkenning inzicht kan geven in de kansen voor P+B.

## 6 Drie typen oplossingen

Het belangrijkste criterium is dat de mobilist sneller, maar vooral goedkoper op zijn bestemming komt. Gezondheid en milieu zijn hierbij een belangrijke afgeleide, maar gebruiksgemak en adequate stallingsvoorzieningen zijn een bijkomende voorwaarde voor herhaald gebruik.



P+B nabij Groningen en in de Parkeergarage van het Olympisch stadion van Amsterdam. Bron Grontmij.

Wanneer een gemeente over gaat tot het faciliteren van het gebruik of juist het stimuleren van deze combinatie van auto en fiets om het gebruik te vergroten of te beheersen (bijvoorbeeld in relatie tot overlast) is een groeimodel ontwikkeld. Het model bestaat uit drie onderdelen, te weten:

- De aangewezen of voorkeurslokaties voor P+B worden gecommuniceerd met de (potentiële) doelgroep;
- De aangewezen lokaties worden voor de fiets optimaal bereikbaar gemaakt (aanleg en onderhoud van hoogwaardige fietsroutes, routes markeren en communiceren);
- De aangewezen lokaties worden voorzien van extra faciliteiten (dat kan in stappen van een plakset en fietspomp, via stallingsvoorzieningen tot uiteindelijk leen- of huurfietsen)



De voorkeur van de ANWB (op basis van de input van haar leden) gaat er naar uit om uiteindelijk goed geoutilleerde lokaties te hebben. Hier kan de auto veilig geparkeerd worden, fietsen geleend of gehuurd worden en zijn er een veilige en aantrekkelijke fietsroutes naar de gewenste bestemmingen. Hierbij dient het om een compleet en laagdrempelig systeem te gaan, dat bij voorkeur uniform is, waardoor het op meerdere lokaties toegepast en gebruikt kan worden.

De voorwaarden voor een P+B-lokatie zijn daarmee:

- Laagdrempelig;
- Continu beschikbaar of met een beschikbaarheidsgarantie;
- Directe route naar de bestemming;
- Geen of lage kosten;
- Goed bereikbaar met de auto;
- Veilige parkeerplaats voor fiets en auto;
- Eventueel een mogelijkheid bieden met OV als alternatief bij slecht weer.



P+R Sloterdijk uitgebreid met fietskluisen, combinatie P+R en P+B.  
Bron Grontmij.



Automatische fietsverhuurunit P+B Groningen  
Bron Grontmij.



Cruciaal in het succes van de gerealiseerde voorzieningen is de communicatie met de potentiële gebruikers. Dat zijn zowel de huidige P+B gebruikers die al in de stad aanwezig zijn, als ook de groep die de mogelijkheid hebben om van deze combinatie van vervoerwijzen gebruik te gaan maken. Bij de communicatie dient uiteraard, net als bij het bepalen en realiseren van de voorzieningen, onderscheid gemaakt te worden tussen permanente lokaties en tijdelijke lokaties, zoals bijvoorbeeld bij evenementen.

## 7 Gemeenten kunnen voortouw nemen, reizigers profiteren

Bestuurlijk is het een sympathiek idee, het is goed voor het bestuurlijk imago van de stad en het milieu heeft er baat bij. Er zijn aantoonbare voordelen voor de bereikbaarheid van de stad en in het bijzonder het stadscentrum en de kosten voor het ontwikkelen, beheer en onderhoud van het systeem zijn relatief laag. Ergo er zijn veel voordelen voor een gemeente om het systeem te onderzoeken en een gericht P+B beleid te gaan ontwikkelen en realiseren. Daarnaast kan een dergelijk beleid complementair zijn aan het overige beleid van de gemeente, zoals het parkeerbeleid. Zo schaadt het de belangen in parkeergarages niet, omdat het een doelgroep betreft die daar toch geen gebruik van zal maken.

Ook hoeven de gemeenten zich niet gelijk te committeren aan een niet rendabel uitleen of verhuursysteem voor fietsen. De gebruiker is bereid voor zijn eigen fiets te zorgen, maar wil in ruil daarvoor wel een goede parkeerplaats met parkeergarantie op een redelijke fietsafstand.

De gemeente kan het eenvoudig aantrekkelijker maken door er gericht over te communiceren. Door middel van het verleggen van de accenten in het (groot) onderhoud, kunnen fietsvoorzieningen verbeterd worden. Daarnaast kunnen de doelgroepen tal van aanvullende faciliteren krijgen op de lokaties of via nieuwe media.

P+B is bij uitstek een gecombineerde vervoerwijze die ingestoken kan worden als een groeimodel. Hierdoor kan er met beperkte middelen al gestart worden en bij bewezen succes kan het eenvoudig en stapsgewijs, worden uitgebouwd. Daarnaast wordt een beleid en tool gecreëerd om eventuele overlast te gaan beheersen.

Feitelijk wordt met een goed P+B systeem een win-win situatie voor een grote groep mobilisten en de bewoners en gebruikers van de stad gecreëerd.

## 8 Volgende stap

De fiets is onmiskenbaar de meest voor de hand liggende vervoerwijze binnen de stad op de korte afstand. De combinatie met de auto in het voor transport is evident, zeker gezien het feit dat beide individuele vervoerwijzen zijn, die continu ter beschikking staan. Het wordt tijd om het pallet aan combinatiemogelijkheden te completeren en de voordelen van overstappen en individueel vervoer te implementeren in het verkeerssysteem van de steden.



Er zijn reeds goede voorbeelden van steden die op dit vlak experimenteren, zoals Den Bosch. Op de drie belangrijkste invalswegen van Den Bosch liggen P+B transferia. Parkeren kost 3 euro voor een hele dag en vindt plaats op een afgesloten terrein met toezicht. Parkeerders kunnen er gratis een fiets lenen. Daarnaast zijn er nog aanvullende voorzieningen als een reparatieservice. Onderzoek onder de gebruikers toont aan dat het gebruik

toeneemt en de tevredenheid stijgt. Het lijkt een kwestie van gewenning en een consequent beleid, met een betrouwbare gebruiksgarantie en goede prijs/kwaliteitsverhouding.

Het zou goed zijn als een of meer gemeente(n) te vinden zijn die met een pilot met fietsverhuur of –leen aan de slag durven te gaan en daarmee de een stap verder kunnen gaan dan wat nu al in Den Bosch bereikt is. Een dergelijk systeem zou ook landelijk uitgerold kunnen worden in combinatie met kortingssystemen. De ANWB zou hierin mee kunnen denken als het gaat om het koppelen aan de 4 miljoen lidmaatschapspassen.

Daarnaast ligt er in verschillende regio's een mogelijkheid om in te steken middels Beter Benutten Vervolg. P+B is bij uitstek een combinatie waar gedrag en infrastructuur samenkomen en waar een kanteling in de mobiliteits- en bereikbaarheidsprofielen mogelijk is.

Auto en fiets, de vergeten combinatie! In de driehoek van de combinatie van de drie vervoerwijzen openbaarvervoer, fiets en auto maak je gebruik van de sterkste punten van de auto en fiets: individueel en de snelste vervoerwijze naar en in de stad.