

Parkeren op het randje, :-) of :-(?

Alan Hoekstra – Rijkswaterstaat – alan.hoekstra@rws.nl

Hans Degenaar – Rijkswaterstaat – hans.degenaar@rws.nl

Klaartje Arntzen – Rijkswaterstaat – klaartje.arntzen@rws.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 21 en 22 november 2019, Leuven

Samenvatting

Maatschappelijke en technologische ontwikkelingen maken dat we steeds meer vanuit één integraal mobiliteitssysteem (moeten) werken (RLI, 2018). Daarin past het blijven uitbreiden van capaciteit op het hoofdwegennet (HWN) zonder naar andere modaliteiten te kijken niet meer. Een andere trend is dat in de steeds drukker wordende steden de auto steeds minder ruimte krijgt ten gunste van fiets, lopen en OV, zowel voor bewoners als bezoekers (met soms boze burgers tot gevolg). De steden verwijzen automobilititeit binnen de stedelijke regio naar het HWN. Het HWN komt hierdoor verder onder druk te staan.

De rol van het HWN in ketenmobiliteit en mobiliteitshubs is echter nog niet zo groot als die van OV-knooppunten. Ook is er nog niet veel kennis hieromtrent aanwezig.

In deze kampvuurbijdrage doen we een globale analyse op de typen ketenmobiliteit waarin het HWN een rol speelt, zoomen we in op de situatie in Utrecht en komen tot de onderzoeksvragen rondom de Mobiliteitshubs langs het HWN die nodig zijn om een stap verder te komen bij de ontwikkeling van mobiliteitshubs langs het HWN. De kampvuursessie op het CVS is een van de momenten om met deze vragen aan de slag te gaan.

1. Inleiding

Maatschappelijke en technologische ontwikkelingen maken dat we steeds meer vanuit één integraal mobiliteitssysteem (moeten) werken (RLI, 2018). Knelpunten bij de ene modaliteit kunnen soms worden opgelost met een andere modaliteit. En knelpunten voor Rijkswaterstaat (RWS) als beheerder van het HoofdWegenNet (HWN)¹ kunnen waarschijnlijk mede worden opgelost door andere partijen en vice versa. Overigens is het sowieso ook nog eens de vraag of we wel moeten blijven denken in het oplossen van knelpunten.

In de steeds drukker wordende steden is de trend dat de auto steeds minder ruimte krijgt ten gunste van fiets, lopen en OV, zowel voor bewoners als bezoekers. Met soms boze burgers tot gevolg. Deze trend is deels ingegeven door de problematiek van luchtkwaliteit (<https://nos.nl/artikel/2282977>), maar is ook om redenen van ruimtegebruik, efficiency, aantrekkelijkheid en leefbaarheid van belang². Het HWN komt hierdoor verder onder druk te staan. Daarnaast zit het HWN rondom de steden vaak aan zijn maximale capaciteit en komen grote aanlegprojecten op het HWN steeds minder voor.

Dit vereist een andere manier van omgaan met de mobiliteitsopties voor bezoekers die voor werk, voorzieningen of om andere redenen per (deel)auto naar de stad komen, en ook voor bewoners die om genoemde redenen steeds meer op afstand (moeten) gaan parkeren.

In beide gevallen speelt het HWN een rol. In het eerste geval om automobilisten op afstand van de stad 'af te vangen' en via 'hubs' met andere modaliteiten verder de stad in te brengen. Bij bewoners ligt het voor de hand het parkeren op afstand in de buurt van het HWN rond de stad te positioneren om wel het gemak van de auto zo veel mogelijk te kunnen behouden, maar de overlast ervan te beperken. Vervoer van het HWN de steden in en van de steden het HWN op zal dus meer en meer via overstappunten langs het HWN gaan plaatsvinden.

Anders dan de overstapmogelijkheden van auto naar OV en van OV naar fiets, hebben we hierover nog niet veel onderzoeksmateriaal beschikbaar³. Vanuit RWS, als beheerder van het HWN, zijn we gestart om meer kennis te ontwikkelen rondom dit soort HUBS, zodat we in gezamenlijkheid met alle andere partners een goede bijdrage kunnen leveren aan een goed werkend mobiliteitssysteem en leefbare steden.

¹ Het HWN valt globaal samen met het net van autosnelwegen

² Voor die aspecten is het verschil tussen een benzineauto en een elektrische auto niet zo van belang. Op dat onderscheid zullen we in deze bijdrage dan ook niet verder ingaan. Uiteraard dienen hubs elektrische auto's op de best mogelijke manier te faciliteren.

³ Ook van kleinschaliger hubs binnen de steden is meer onderzoek beschikbaar dan van hubs langs het HWN.

Uit ontwerp-Nationale Omgevingsvisie (NOVI):

Vervoerhubs

Om tot een goede integratie van het vervoerssysteem te komen en de reizigers een gebruiksvriendelijke overstap te bieden, moeten de vervoersmodaliteiten op strategische plekken aan de rand van de stad of de regio aan elkaar worden gekoppeld. Overheden reserveren ruimte voor (de ontwikkeling van) hubs aan de randen van de stad of de regio en zetten zich gezamenlijk in om de vervoerssystemen te integreren en deze knooppunten te ontwikkelen. De opgave is om daarvan behalve efficiënte overstapmachines ook aantrekkelijke bestemmingen te maken. Dit scheelt, met de juiste programmering, veel mobiliteit en overstappen. Voor de grootste stedelijke regio's is dit onderdeel van de bereikbaarheidsprogramma's die worden opgesteld.

Binnen groeiende stedelijke gebieden zal structureel meer geïnvesteerd moeten worden in stedelijke bereikbaarheid. Tegelijk moet ook de kwaliteit van verbindingen tussen de stedelijke regio's verbeterd worden en waar nodig uitgebreid. Beide zijn gezien de grote woningbouwopbouw en de groei van steden noodzakelijk.

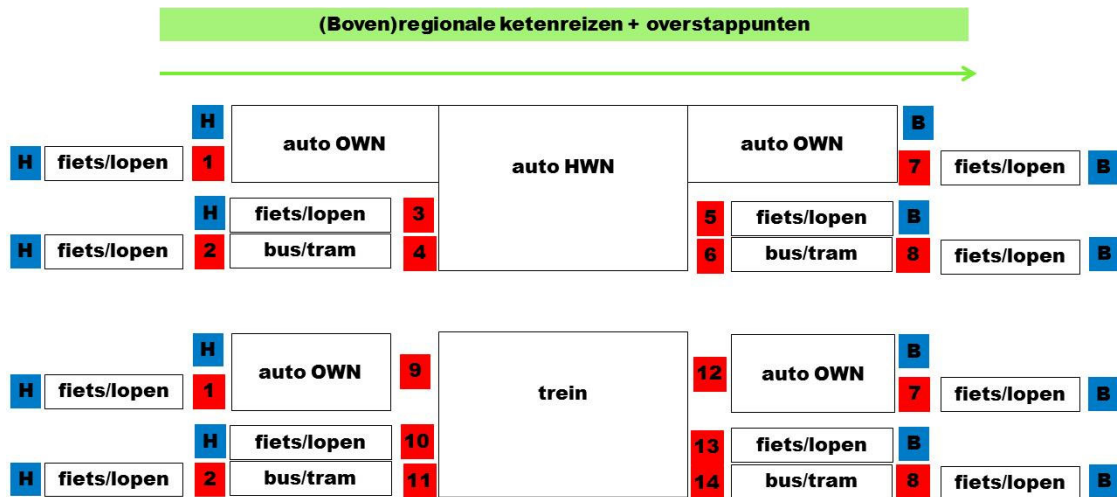
In deze bijdrage starten we met een aanzet tot een analyse van de ketenreizen waarin we een verschuiving willen bewerkstelligen en de mogelijke typologieën en ontwerputgangspunten van overstappunten die daarbij komen kijken. Vervolgens kijken we naar de concrete situatie in Utrecht. Daaruit komen de vragen bovendien die we de komende periode willen beantwoorden. De kampvuursessie op het CVS is daar een onderdeel van.

2. Aanzet tot analyse

2.1 Ketenreizen

In het totaal aantal verplaatsingen is het aandeel multimodale verplaatsingen (=ketenreizen) met 3% nog gering (CROW, 2016); binnen die 3% komt veruit het meeste voor rekening van de combinatie trein + fiets. Er is dus nog veel te winnen voor multimodale verplaatsingen waarbij de auto niet meer de hele verplaatsing voor zijn rekening neemt, ten gunste van andere modaliteiten in de stedelijke regio's.

Welke reisketens bedienen we met een mobiliteitshub op het HWN? Allereerst gaat het globaal om reizen op (boven)regionale schaal. Deze is hier gedefinieerd op een reis van meer dan 15 km waarbij de hoofdmodaliteit waarmee deze wordt afgelegd de auto of de trein is. In onderstaande figuur zijn voor dit type ketenreizen 14 typen overstappen gedefinieerd (van links naar rechts = tijdsas):



1. Naar (deel)auto in lokale hub
2. Naar bus/tramhalte
3. Naar P+B aan rand stad daar (deel)auto
4. Naar P+R aan rand stad daar (deel)auto
5. Vanaf P+R
6. Vanaf P+R
7. Vanaf lokale hub

8. Vanaf bus/tramhalte
9. Naar P+R bij station
10. Naar fietsenstalling station
11. Naar treinstation
12. Deelauto bij station
13. Vanaf fietsenstalling station
14. Naar bus/tramhalte

H = herkomst
B = bestemming

Versie 0.2 AH

De enige mogelijke bovenregionale reis zonder overstappen is met de privéauto die voor de deur staat en bij de bestemming voor de deur geparkeerd kan worden⁴. Dit is in de figuur de bovenste rij OWN⁵-HWN-OWN. Daarnaast zijn alle reizen ketenreizen, waarbij er dus minstens één keer moet worden overgestapt. Hierbij nemen we als uitgangspunt dat reizen waarvan de herkomst of bestemming heel dichtbij of bovenop de mobiliteitshub liggen ook ketenreizen zijn, met een klein stukje lopen of fiets.

De centrale vraag is hoe we een verschuiving tot stand kunnen brengen of kunnen faciliteren van bovengenoemde autoritten naar een situatie waarin de auto voornamelijk alleen op het HWN wordt gebruikt. We focussen ons hier dan ook op de overstappunten 3 t/m 6. Dit zijn de mobiliteitshubs langs het hoofdwegenet⁶.

2.2 Mobiliteitshubs in het systeem

De ligging van het HWN is een gegeven; om de beste plekken voor mobiliteitshubs te bepalen moet het totale mobiliteitssysteem worden bekeken. Vanuit het HWN kunnen onder andere verzorgingsplaatsen, carpoolplekken en afritten een rol spelen bij die locatiekeuze. Vanuit de stad gaat het om analyse van snelle fietsroutes en stedelijk OV. Ook plekken waar het HWN al spoorinfrastructuur kruist kunnen interessant zijn.

De afstand van de mobiliteitshubs tot het hart van de regio is ca. 5-10 km hemelsbreed, i.v.m. groter voedingsgebied, meer stromenbundeling en kansen voor fiets in het natransport.

⁴ Danwel in het geval van een deelauto door een korte loop- fietsreis bereikt kan worden.

⁵ OWN staat voor 'Onderliggend WegenNet'

⁶ Er zijn ook situaties waarbij ook een treinverbinding het HWN kruist, dan zijn daarnaast ook de overstappen 9 t/m 14 in beeld.

Om de werking van de mobiliteitshub te garanderen zijn parkeerbeleid, voldoende beschikbaarheid van deelfietsen, en vlotte aansluitende stedelijke routes van belang. Dit alles niet aanbodgedreven maar redenerend vanuit gebruikers.

Een voorbeeld van hoe mobiliteitshubs in een regionaal mobiliteitsnetwerk kunnen worden gepositioneerd is te vinden in Groningen en Drenthe: <https://www.reisviahub.nl/>

2.3 De individuele HUB

Een goed werkende mobiliteitshub moet een comfortabele, snelle overstap kunnen bieden. Het is meer dan het bouwen van een parkeergarage naast een snelwegafrit waar toevallig een bus of tram langskomt. In het boek 'Snelweg en Stad' (BNA, 2017) is een hub bij de A10 in Amsterdam ruimtelijk en functioneel uitgewerkt. Hierin wordt de hub in een bredere context geplaatst om ook de aansluiting tussen de snelweg en de stad te verbeteren. 'De hub is een multimodaal knooppunt dat automobilisten de mogelijkheid biedt vanaf de ring A10 over te stappen op andere vervoermiddelen om de stad in te gaan: (elektrische fiets), tram of CityPods (zelfrijdend elektrische wijk-ov). Lopen kan natuurlijk ook. Omgekeerd functioneert de hub ook als autostalling voor stadsbewoners die de (Deel)auto niet per se vlak bij hun huis hoeven te hebben.'

3. De Utrechtse situatie

Onderstaande situatieschets laat zien hoe de gemeente Utrecht omgaat de stedelijke/regionale mobiliteit in relatie tot het HWN.

3.1 Van binnen naar buiten

De gemeente Utrecht wil toe naar nultgroei van verkeer binnen de stad. Om verdichtende verstedelijking mogelijk te maken brengt dat met zich mee dat parkeerbeleid moet worden aangescherpt en parkeren moet worden uitgeplaatst naar de randen van de wijken of naar parkeervoorzieningen in nabijheid van de snelwegring. Dit vanuit het streven naar gezonde, leefbare en aantrekkelijke steden die kunnen worden verdicht met alle gunstige mobiliteitsconsequenties van dien, omdat mensen dan activiteiten dichtbij en alternatieven voor de auto voorhanden hebben.

Uiteraard zijn ook hiervoor ingrepen nodig om uitwijkgedrag naar andere wijken te voorkomen, terwijl bovendien goed gemonitord moet worden of mensen zich wel gaan gedragen als in theorie verwacht.

3.2 Van buiten naar binnen

Rijkswaterstaat wil de snelwegring Utrecht op korte, middellange en lange termijn draaiend houden, wetende dat verdere verruiming (na een reeds gepland verruimingsproject) van de capaciteit, gelet op harde infragrenzen en de steeds nabijere stad zeer kostbaar zou worden. De grootste problemen op de ring worden vanwege niet goed op elkaar afgestemd HWN en OWN veroorzaakt ter plekke van aansluitingen. Mede t.g.v. een onevenwichtige woon-werkbalans gaan er elke ochtendpits meer auto's de stad

in dan uit en in de avondspits is dit omgekeerd. Een belangrijke oplossing hiervoor is aanscherping van parkeerbeleid voor economische functies in de stad en het bieden van met doorrijden concurrerende alternatieven voordat men de ring bereikt. Succes van (werkgerelateerd) parkeren vóór de ring zal sterk afhangen van alternatieven die daar kunnen worden geboden en hoe ook in bestemmingsgebieden op het gebruik van de auto gestuurd gaat worden waarvoor ook andere partijen dan RWS nodig zijn (OV-concessieverleners, bedrijfsleven, diverse mobiliteitsaanbieders e.d.) en niet in de laatste plaats (zie "van binnen naar buiten") Utrecht en eventuele andere gemeenten die belang hebben bij dergelijke voorzieningen.

4. Onderzoeksvragen

De voorgaande hoofdstukken tasten de issues die spelen rond mobiliteitshubs vanaf het HWN globaal af. Maar, zoals gezegd, is er nog veel kennis nodig om tot goede mobiliteitshubs te komen. Vanuit RWS gaan we dit jaar en volgend jaar (ontwerpend) onderzoek doen hiernaar. Globaal zijn de volgende onderzoeksvragen daar aan de orde, die we ook graag in de kamvuursessie willen bespreken.

4.1 Analyse

Hoe kan een systeem van hubs rond het Hoofdwegennet (HWN) in of nabij stedelijke regio's eruit zien en passen binnen het totale mobiliteitssysteem, geredeneerd vanuit de beschreven doelen (doorstroming verkeer op de ring en kwaliteit van de stad) door bezoekersautomobiliteit 'af te vangen' en bewoners op afstand te laten parkeren?

Aandachtspunten:

- Denk aan de bereikbaarheid van de hubs per auto i.r.t. eventuele files op de corridors daar naartoe;
- Denk aan overstap vanuit het HWN op de fiets, maar ook op OV (mits er nog capaciteit is), deelconcepten en nieuwe services;
- Denk hierbij ook van de inzetbaarheid van verzorgingsplaatsen en carpoolplekken, afritten en van bestaande P&R voorzieningen;
- Denk daarbij aan effecten op verschillende schaalniveaus.
- Betrek het gebruikersperspectief vanuit de reiziger.

4.2 Typologie

Welke typen knooppunten komen er uit de analyse?

Aandachtspunten:

- Denk aan onderscheid 'parkeren op afstand' voor bewoners en hubs voor bezoekers
- Denk in schaalniveaus

4.3 Inpassing

Hoe zien deze knooppunten eruit en hoe kunnen ze ingepast worden in hun omgeving - aan de hand van voorbeeldknooppunten uit de typologie?

Aandachtspunten:

- Houd rekening met laadinfrastructuur, energieopwekking en andere functies die aan de mobiliteitshubs gekoppeld kunnen worden, zoals pakketdiensten;
- Denk aan factoren die de hub zo aantrekkelijk mogelijk maken om overstap te maken op een andere modaliteit;
- Denk ook aan meekoppelmogelijkheden c.q. voordelen voor de gebieden waarin hubs vanuit mobiliteitsperspectief kansrijk zijn;
- Denk bovendien aan de doorstroming van transit verkeer nabij de hubs (verschillende herkomsten en bestemmingen).
- Inpassing van de HUB in zijn directe omgeving.

Literatuur

Branchevereniging Nederlandse Architecten; snelweg x stad; 2017 (ook: (<https://architectenweb.nl/nieuws/artikel.aspx?ID=39953>))

CROW; Meer bereiken met een brede blik op mobiliteit; 2016

Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur; Van B naar Anders, 2018