

De auto op afstand zetten

De bereidheid van Utrechtse bewoners om te parkeren op afstand in een mobiliteitshub

Jeroen Quee - Sweco - jeroen.quee@sweco.nl
Lena Vlaming - Sweco - lana.vlaming@sweco.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 13 en 14 oktober 2022, Utrecht

Samenvatting

Steden kampen met een grote opgave wanneer het gaat over mobiliteit en parkeren. Een oplossing om de stad te ontlasten van auto's zijn autoluwe wijken waarbij bewoners kunnen parkeren aan de rand van de stad. De Gemeente Utrecht wil dit onder andere faciliteren door een mobiliteitshub te ontwikkelen in Papendorp, bedoeld voor parkeren op afstand door bewoners. De autoluwe wijken zullen leefbaarder zijn door meer groen en ruimte voor fietsers en voetgangers en zullen daarnaast klimaatadaptiever en schoner zijn.

Alhoewel dit een goede oplossing kan zijn voor parkeerproblemen in de stad is er nog weinig bekend over het bewonersperspectief op deze plannen. Vandaar dat dit afstudeeronderzoek zich heeft gericht op het veranderende mobiliteitsgedrag van bewoners naar aanleiding van het parkeren op afstand en op de behoeftes en wensen in zowel de hub als in de wijk. De autoluwe wijken bestaan nog niet en het gedrag van de bewoners kan nog niet worden gemeten. Daarom is gekozen om onderzoek te doen bij bestaande wijken in de stad die qua bewonersprofiel zo veel mogelijk lijken op de nieuwe wijken. In samenspraak met de gemeente Utrecht is hierbij gekozen voor de wijken Zijdebalen en Oog in Al. De hoofdvraag voor het onderzoek luidt: Hoe beïnvloedt een mobiliteitshub aan de rand van de stad het mobiliteitsgedrag van bewoners van de wijken Oog in Al en Zijdebalen in Utrecht?

Eerst is het huidige mobiliteitsgedrag van bewoners vastgesteld door middel van een enquête in de wijken Zijdebalen en Oog in Al. Aan de hand van de uitkomsten hiervan zijn voor beide wijken vijf verschillende mobiliteitstypologieën vastgesteld. Vervolgens zijn twee bewoners van elke typologie geïnterviewd om verder in te gaan op het veranderende mobiliteitsgedrag naar aanleiding van de hub en de behoeftes in zowel de hub als de wijk.

Uit dit onderzoek blijkt dat de meningen over autoluwe wijken en parkeren op afstand in een mobiliteitshub zeer uiteen lopen, waarbij tijd en moeite als de grootste nadelen worden gezien. Er zijn ook bewoners die positief naar deze ontwikkelingen kijken waarbij een rustiger en leefbaarder wijk als groot voordeel wordt gezien naast de toegevoegde maatschappelijke waarde en het gunstige effect op het milieu. Bewoners geven aan bereid te zijn om maximaal vijf minuten te fietsen naar de auto.

Deze paper gaat in op de belangrijkste resultaten uit dit onderzoek en geeft aanbevelingen voor het ontwikkelen van hubs die bestemd zijn voor het op afstand parkeren van bewoners.

1. Inleiding: waarom parkeren in een mobiliteitshub

Nederlandse steden zijn de afgelopen decennia gegroeid en inwonersaantallen zullen de komende jaren blijven stijgen. Dit zorgt voor een grote opgave wat betreft woningbouw en mobiliteit voor steden, met parkeren als één van de knelpunten. Nederlandse huishoudens zijn namelijk gemiddeld in het bezit van meer dan één auto en deze staan het grootste deel van de tijd stil. Aangezien er zuinig moet worden omgegaan met de beperkte ruimte die de stad heeft, bieden alternatieve oplossingen voor parkeren hiervoor kansen. Het creëren van mogelijkheden voor parkeren op afstand is hierbij één van de opties.

De Gemeente Utrecht ontwikkelt een mogelijkheid tot parkeren op afstand in de vorm van een mobiliteitshub aan de rand van de stad in Papendorp. In deze hub nabij een afslag van de A2 zal ruimte zijn voor 3.000 parkeerplaatsen, een ruim aanbod van deelmobiliteit en verschillende voorzieningen. De hub wordt met de stad verbonden door HOV en hoogwaardige fietsroutes. De hub dient primair voor bewoners van nieuw ontwikkelde wijken in de stad waarvoor de gemeente Utrecht sterk verlaagde parkeernormen hanteert.

Door auto's uit de wijk te halen en op afstand te parkeren ontstaat er meer ruimte voor fietsers, voetgangers en ontmoetingsplek in de wijk. Dit creëert een groter gevoel van (sociale) veiligheid en zorgt voor meer actieve mobiliteit. Daarnaast kunnen versteende parkeerplaatsen ruimte maken voor meer groen in de wijk. Niet alleen verlaagt dit de gemiddelde temperatuur, ook zorgt dit voor betere afwatering bij heftige regenbuien zoals door klimaatverandering steeds vaker realiteit zullen zijn en is groen goed voor de mentale gesteldheid van bewoners.

Naast ruimtelijke voordelen op stads- en wijkniveau kan parkeren op afstand bijdragen aan minder CO₂-uitstoot. Parkeren op afstand leidt over het algemeen tot gereduceerd gebruik van de auto, omdat de auto op deze manier minder toegankelijk is en het gebruiksgemak wordt beperkt. Aangezien meer dan 60% van de emissies van het Europese wegverkeer te herleiden is naar privaat autogebruik, kan hier in potentie veel milieuwinst worden behaald.

Alhoewel de plannen voor de mobiliteitshub in Papendorp al vaste vorm beginnen aan te nemen, is er nog weinig bekend over het effect op het mobiliteitsgedrag van de bewoners voor wie de hub bedoeld is. Om hier meer zicht op te krijgen richt dit onderzoek zich op het bewonersperspectief. Complicatie is dat de betreffende wijken nog niet bestaan en het gedrag van de bewoners nog niet kan worden gemeten. Daarom is gekozen om de aandacht te richten op bestaande wijken in de stad die qua bewonersprofiel zo veel mogelijk lijken op de nieuwe wijken. In samenspraak met de gemeente Utrecht is hierbij gekozen voor de wijken Zijdebalen en Oog in Al. De hoofdvraag voor het onderzoek luidt: "Hoe beïnvloeden de ontwikkeling van de mobiliteitshub XL Papendorp en het veranderende parkeerbeleid van de Gemeente Utrecht het mobiliteitsgedrag van bewoners van de wijken Zijdebalen en Oog in Al?"

Het onderzoek is uitgevoerd in het kader van een afstudeerstage van de afstudeerrichting Environment & Society Studies met als specialisatie Local Environmental Change and Sustainable Cities aan de Radboud Universiteit.

In dit paper zullen eerst bestaande ideeën uit de wetenschappelijke literatuur over parkeren op afstand en mobiliteitsgedrag worden behandeld. Ook zal de onderliggende theorie van het onderzoek verder worden toegelicht. Vervolgens is de werkwijze waarop dit onderzoek is uitgevoerd uiteengezet. De resultaten uit zowel de enquêtes en de interviews worden besproken in het resultatenhoofdstuk en afgesloten wordt met de conclusie, enkele discussiepunten en aanbevelingen voor het succesvol ontwikkelen van de hub.

2. Theorie

2.1 Achtergrond vanuit de literatuur

Er zijn verschillende drijfveren achter mobiliteitsgedrag. Sociaal-demografische kenmerken zoals leeftijd, inkomen en gezinssamenstelling hebben een invloed op autobezit. Gezinnen met kinderen en een hoger inkomen hebben vaker een eigen auto en gebruiken deze ook meer (Dieleman et al., 2002). Dat blijkt ook uit ander onderzoek waarin is vastgesteld dat de logistiek van het dagelijks leven, de hoeveelheid tijd en inspanning bepalend zijn voor mobiliteitsgedrag (Sopjani et al., 2020). Naast sociaal-demografische factoren spelen ook psychologische factoren zoals milieubewustzijn een rol in mobiliteitsgedrag. Daarnaast kunnen grote levensgebeurtenissen, zoals een verhuizing of nieuwe baan, een verandering in mobiliteitsgedrag veroorzaken (Clark et al., 2016).

Aangezien tijd en gemak een belangrijke factor zijn in de bepaling van mobiliteitsgedrag, wordt het enkel aantrekkelijk om met andere vervoersmiddelen dan de auto te reizen wanneer deze beter toegankelijk zijn dan de auto (Knoflachner, 2006; Pan et al., 2019; Christiansen et al., 2017). Dit geldt zowel voor de plaats van vertrek als voor de bestemming. Wanneer OV-haltes en deelmobiliteit dichtbij huis en de bestemming worden aangeboden terwijl de auto op afstand staat, kunnen deze alternatieven dus aantrekkelijker zijn. In het geval van parkeren op afstand in Utrecht is het dus niet enkel belangrijk om het gebruik van de auto minder makkelijk te maken, maar ook om goede alternatieven dichtbij huis aan te bieden.

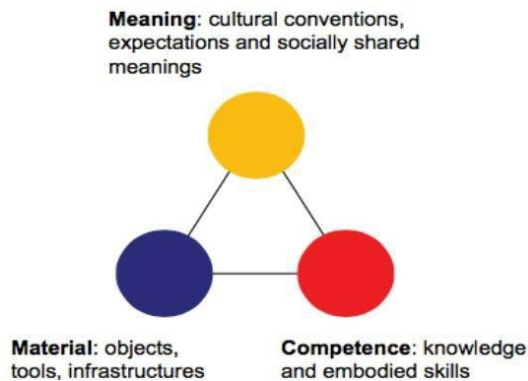
Er zijn enkele praktijkvoorbeelden uit het binnen- en buitenland van parkeren op afstand en autoluwe of -vrije wijken. Zowel de gemeente Den Haag als Amsterdam hebben een pilot uitgevoerd met parkeren op afstand in bestaande, veel leegstaande parkeergarages (Gemeente Amsterdam, 2021; Verkeersnet, 2022). Hierbij konden bewoners van gebieden met een hoge parkeerdruk een bedrag olopend tot de helft van het tarief van hun parkeervergunning terugverdienen door hun auto te parkeren op afstand in een deelnemende parkeergarage. In het buitenland zijn reeds autoluwe wijken te vinden, zoals de wijk Vauban in de stad Freiburg in Duitsland, waar de openbare ruimte voornamelijk is ingericht op voetgangers en fietsers (Melia, 2014). Auto's kunnen hier voorrijden om spullen af te zetten of op te halen, maar een groot deel van de inwoners heeft afstand gedaan van de auto toen zij naar de wijk verhuisden. Dit heeft geresulteerd in minder auto-ongelukken, minder luchtvervuiling en een stijging in populariteit van de stad.

De Gemeente Utrecht wil parkeren op afstand faciliteren door het ontwikkelen van een mobiliteitshub. Dit is een concept dat de laatste jaren veel aan populariteit heeft gewonnen in Nederland en voor verschillende projecten wordt gebruikt. Een mobiliteitshub is in eerste instantie een plek waar van modaliteit kan worden gewisseld (Gemeente Utrecht, 2021). Hierbij kan onderscheid gemaakt worden tussen personen- en logistieke hubs. Daarnaast kan verschil in grootte, locatie en focus op bepaalde vervoersmiddelen zorgen voor een verschil in het soort hub. De mobiliteitshub in Papendorp is een ringhub vanwege de locatie naast de ring, met als doelgroep personenvervoer en een focus op parkeren voor bewoners.

Uit onderzoek blijkt dat er verschillende principes zijn waar een hub aan moet voldoen om deze gebruiksvriendelijk te maken (Gemeente Utrecht, 2021; Van Rooij, 2020). De basis bestaat hierbij uit een schone en veilige hub waar voldoende plek is en die niet te ver van de bestemming of herkomst af ligt. Daarnaast is een goede verbinding met de bestemming door OV of fietsroutes van belang samen met een veilige fietsenstalling. Ook kan marketing en communicatie van de hub een belangrijke rol spelen in het succes ervan. Naast deze basisfactoren kan de hub aantrekkelijk gemaakt worden door aanvullende voorzieningen. Naast het aantrekkelijk maken van de hub zijn er verschillende andere maatregelen die gemeenten kunnen nemen om parkeren op afstand aan te moedigen of parkeren in de wijk te ontmoedigen. Een voorbeeld van deze institutionele push en pull factoren zijn de parkeerkosten voor zowel parkeren in de wijk als in de hub.

2.2 Focus op gedrag

De onderliggende theorie van dit onderzoek is de 'Theory of Practice' (hierna practice theory genoemd) van Shove et al. (2012). Volgens deze theorie bestaat gedrag uit drie elementen, namelijk materiaal, competenties en betekenis (zie figuur 1). Wanneer een van deze elementen verandert zal het huidige gedrag uit elkaar vallen en kan er met andere elementen nieuw gedrag ontstaan. In het geval van parkeren op afstand zal het materiaal, namelijk de parkeerplaats en parkeerbeleid, veranderen. Hierdoor zijn zowel de competenties als de betekenis die aan het gedrag worden gekoppeld genoodzaakt om mee te veranderen. Een nieuwe competentie kan bijvoorbeeld tijdsmanagement zijn om op tijd bij de hub aan te komen, of leren om deelvervoer te plannen en gebruiken. Waar de betekenis van de auto eerst voor gemak en snelheid stond, is dit door parkeren op afstand wellicht niet meer het geval.

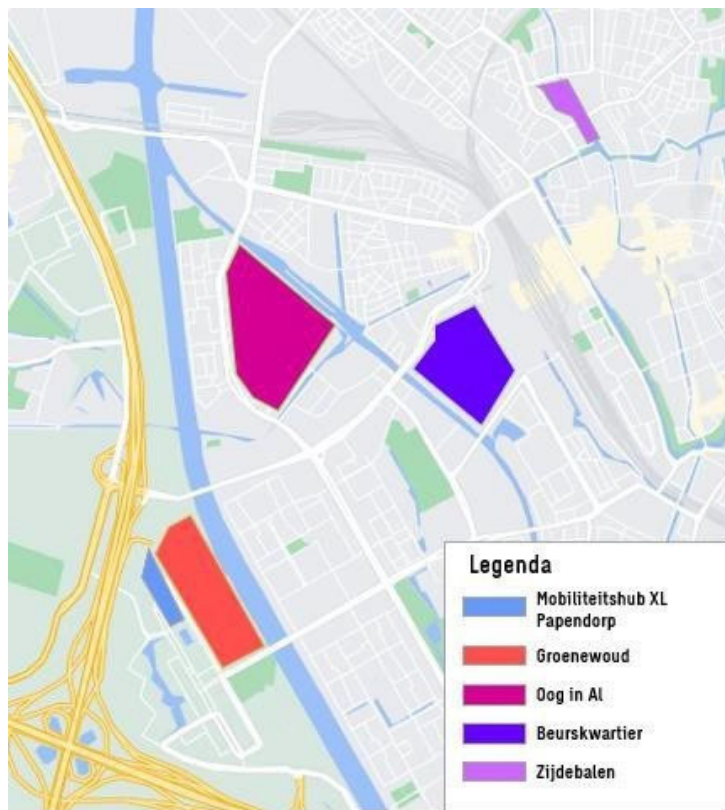


figuur 1: Theory of Practices door Shove et al. (2012)

Vaak wordt er in onderzoek naar mobiliteit enkel gekeken naar het mobiliteitsgedrag zelf, zonder de onderliggende motieven en normen in kaart te brengen. Dit is echter net zo belangrijk, zo niet belangrijker, aangezien mobiliteitsgedrag niet altijd overeenkomt met deze motieven en normen (Von Behren et al., 2018). Door het toepassen van practice theory wordt er niet enkel gekeken naar het feitelijke mobiliteitsgedrag, maar ook naar de onderliggende betekenis hiervan. Hierdoor ontstaat een beter inzicht in de bereidheid van bewoners om te parkeren op afstand in een hub.

3. Methode

Het onderzoek is uitgevoerd in twee wijken in de stad Utrecht, namelijk Zijdebalen en Oog in Al. De autoluwe wijken die de hub zal bedienen, waaronder Groenewoud en Beurskwartier, moeten namelijk nog ontwikkeld worden. Aangezien de toekomstige bewoners van deze wijken nog niet bekend zijn, zijn er in samenwerking met de gemeente Utrecht twee vergelijkbare wijken vastgesteld om dit onderzoek in uit te voeren waarbij is gelet op de locatie van de wijk, en dan specifiek de locatie tot de hub, de ringweg en het Centraal Station, en op sociaal-demografische factoren. Hierbij is Oog in Al te vergelijken met Groenewoud aangezien deze wijk iets verder van het Centraal Station ligt, goed toegankelijk is vanaf de ring en de sociaal-demografische gegevens grotendeels overeenkomen met het beeld van de toekomstige bewoners van Groenewoud. Wel ligt Oog in Al op een grotere afstand van de hub dan Groenewoud. De andere wijk, Zijdebalen, ligt dicht bij het Centraal Station en verder van de ring, net zoals Beurskwartier. Dit betekent ook dat toekomstige bewoners van Beurskwartier zich op een grotere afstand bevinden van de hub, hoewel Zijdebalen op nog grotere afstand ligt. Voor de bewoners van beide wijken is het momenteel mogelijk om in de wijk te parkeren, wat de situatie in deze bestaande wijken wezenlijk anders maakt. Hier moet bij het interpreteren van de resultaten rekening mee gehouden worden. Op onderstaande kaart is de ligging van zowel de mobiliteitshub, de wijken die mobiliteitshub gaat bedienen en de wijken waarin dit onderzoek is uitgevoerd getoond (figuur 2).



figuur 2: Plattegrond onderzoeksgebied met ligging van de toekomstige en bestaande wijken

3.1 Enquêtes

Dit onderzoek valt op te delen in twee onderzoeksfases, namelijk een enquête om voornamelijk het huidige mobiliteitsgedrag vast te stellen en interviews om de verandering in dit gedrag vast te stellen wanneer men op afstand zou moeten parkeren. De enquête is uitgezet onder bewoners van Oog in Al en Zijdebalen en had voldoende respons.

De enquête bestond uit verschillende vragen over het huidige mobiliteitsgedrag, zoals welke vervoersmiddelen men in een gemiddelde week gebruikt, de motivatie hierachter en wat de afstand is tot verschillende bestemmingen die regelmatig worden bezocht. Hierna volgden verschillende stellingen over auto, OV, deelmobiliteit en fietsen/wandelen. Tot slot is gevraagd naar de waardering van kenmerken van de verplaatsing tussen de woning en de mobiliteitshub.

Met de data van de enquête zijn er op een inductieve wijze vier verschillende typologieën vastgesteld, die voor beide wijken hetzelfde zijn, namelijk:

- A. in het bezit van een auto maar gebruikt deze niet wekelijks
- B. maakt enkel gebruik van de auto en langzame vormen van mobiliteit zoals fietsen en wandelen
- C. maakt naast andere vormen van vervoer ook gebruik van deelmobiliteit
- D. maakt gebruik van de auto, OV en langzame vormen van mobiliteit.

3.2 Interviews

Van beide wijken zijn vervolgens twee personen van elke typologie geïnterviewd, met als uitzondering typologie D waarvan vier mensen zijn geïnterviewd aangezien deze typologie voor beide wijken vrijwel de helft van de respondenten omvatte. De interviews hebben wanneer mogelijk met beide personen tegelijk plaatsgevonden. Op deze manier kon men elkaar aanvullen en ontstond er een dynamischer gesprek. Ook was het op deze manier mogelijk om meer mensen te spreken in de beperkte tijd van het onderzoek. Enkele interviews hebben fysiek bij één van de bewoners thuis plaatsgevonden, maar de meerderheid gaf de voorkeur aan een online interview.

In de interviews is kort ingegaan op het huidige mobiliteitsgedrag waarna de casus van de hub is voorgelegd. Vervolgens is er gevraagd naar de verwachte verandering in mobiliteitsgedrag naar aanleiding van het parkeren op afstand en wat men hiervan zou vinden. Tot slot was er in de interviews ruimte om wensen en behoeftes in zowel de hub als in de wijk uit te spreken.

4. Resultaten

Zoals eerder genoemd zijn er enquêtes en interviews afgenomen in de wijken Zijdebalen en Oog in Al. De resultaten van deze enquête en interviews zullen per wijk worden behandeld. Alhoewel de verschillende mobiliteitstypologieën een interessant uitgangspunt kunnen vormen voor de analyse, is de onderzoeksgroep van sommige typologieën te klein om conclusies te kunnen trekken. Wanneer in dit hoofdstuk gesproken wordt over resultaten voor een bepaalde typologie is het belangrijk hier rekening mee te houden. In tabel 1 zijn de belangrijkste resultaten uit de enquêtes te zien.

	Zijdebalen	Oog in Al
Verdeling typologieën*	A: 4 (6,8%) B: 20 (33,9%) C: 3 (5,1 %) D: 32 (54,2%)	A: 13 (9,4%) B: 61 (44,2%) C: 3 (2,2%) D: 61 (44,2%)
Fietstijd	3,93 minuten	4,43 minuten
Prioriteiten	1. Gratis parkeren 2. Voorzieningen in de wijk 3. OV-verbinding	1. Voorzieningen in de wijk 2. Gratis parkeren 3. Fiets- en OV-verbinding

Tabel 1: belangrijkste resultaten enquête

* De verschillende mobiliteitstypologieën:

- A. in het bezit van een auto maar gebruikt deze niet wekelijks
- B. maakt enkel gebruik van de auto en langzame vormen van mobiliteit zoals fietsen en wandelen
- C. maakt naast andere vormen van vervoer ook gebruik van deelmobiliteit
- D. maakt gebruik van de auto, OV en langzame vormen van mobiliteit.

4.1 Zijdebalen

In de wijk Zijdebalen vallen relatief meer bewoners binnen typologie D en minder binnen B: relatief meer bewoners maken gebruik van het OV. Een verklaring hiervoor kan zijn dat de wijk dichterbij Utrecht Centraal Station ligt. Uit hun prioriteiten blijkt ook dat zij

meer belang hechten aan een goede OV-verbinding naar de hub dan aan een goede fietsverbinding. Daarnaast vindt men het belangrijk dat het parkeren op afstand gratis is en dat er in de wijk voldoende voorzieningen op loopafstand zijn. Uit de interviews blijkt dat dit laatste punt nu al het geval is en dat men het niet nodig acht om hier meer voorzieningen aan toe te voegen, hoewel sommigen noemen dat een sportschool of meer horeca in de buurt prettig zou zijn.

Hoewel men aangeeft graag een goede OV-verbinding te zien tussen de woning en de op afstand geparkeerde auto in de hub, blijkt uit de interviews dat vrijwel alle respondenten in eerste instantie de fiets zouden pakken om naar de hub te reizen. Eén bewoner laat weten dat de bestemming bepalend is voor het vervoermiddel naar de hub en één bewoner dat de tijd die het kost om met de fiets of OV naar de hub te reizen bepalend is. Voor de respondenten die in eerste instantie met de fiets zouden reizen is slecht weer een reden om met het OV te gaan, alhoewel de kwaliteit en snelheid van de verbinding dan wel goed moet zijn.

Wanneer men de auto op afstand zou moeten parkeren zijn bewoners van Zijdebalen bereid om gemiddeld een kleine vier minuten te fietsen naar hun auto. In de interviews met bewoners van Zijdebalen is de casus van de hub voorgelegd waarbij de hub zich op drie kilometer afstand van de woning bevindt, wat ongeveer vijftien minuten fietsen zou zijn. Vrijwel alle respondenten vinden dit te ver en geven aan dat voornamelijk tijd en de moeite die het kost om naar de hub te reizen de grootste barrières zijn. Eén bewoner benoemde dit niet als barrière aangezien het ook veel tijd kost om met de auto de stad uit te komen.

Voor de meerderheid van de geïnterviewde bewoners van Zijdebalen wegen de voordelen van een autoluwe wijk niet op tegen de nadelen van het parkeren op afstand. Vier respondenten gaven aan de voordelen wel groter te vinden, waarvan drie hun auto waarschijnlijk zouden weg doen. Nadelen die worden genoemd zijn de tijd en moeite die het kost om naar de hub te reizen, zeker bij slecht weer en het vervoeren van spullen. Ook het ontvangen van bezoek kan lastig zijn doordat er niet meer in de wijk geparkeerd kan worden of tegen een hoog tarief. De voordelen van een autoluwe, groenere en leefbaardere wijk zien vrijwel alle respondenten in, echter wordt dit door sommigen meer gewaardeerd dan door anderen.

Twee van de negen geïnterviewde bewoners van Zijdebalen hebben aangegeven niet in een wijk te gaan wonen waar de auto op afstand geparkeerd moet worden omdat zij de voordelen niet vinden opwegen tegen de nadelen. Wel geeft een aanzienlijk deel van de respondenten aan dat wanneer ze een huis in zo'n nieuwe wijk zouden kopen ze er rekening mee zouden houden dat de auto op afstand geparkeerd moet worden en dat dat anders is dan verandering vanuit de bestaande situatie. Eén bewoner gaf aan juist op zoek te zijn naar een huis in een autoluwe wijk.

Uit de interviews met bewoners blijkt dat de manier waarop het mobiliteitsgedrag zou veranderen wanneer men op afstand in de hub moet parkeren varieert. Vier respondenten zouden overwegen om de auto weg te doen wanneer deze niet in de wijk geparkeerd kan staan, hiervan valt één persoon binnen typologie A, één binnen B en twee binnen D. Zij gebruiken de auto allemaal weinig tot niet op dit moment.

Deelmobiliteit wordt gezien als een goed alternatief en OV in mindere mate mits de bestemming goed te bereiken is met het OV. Van de andere vier respondenten geven er twee aan de auto minder te gebruiken. Voor één bewoner gaat het hierbij om korte ritten die worden gemaakt vanwege slecht weer of gemak en zal de vervanger hiervan de fiets zijn. Voor de andere bewoner zal het gaan om ritten waarbij een afweging tussen OV en de auto wordt gemaakt, waarbij de keuze waarschijnlijk iets sneller naar OV zal doorslaan wanneer de auto op afstand staat. Tot slot geven twee bewoners aan te verwachten dat hun mobiliteitsgedrag weinig zal veranderen met de komst van de hub en autoluwe wijken. Zij maken momenteel al een bewuste keuze voor de auto en hebben deze dan ook echt nodig, voornamelijk voor het vervoeren van spullen. Eén van hen geeft aan misschien af en toe een kortere rit te vervangen door een taxi.

De practice theory bekijkt gedrag als combinatie van drie elementen, namelijk materiaal, competenties en betekenis. De hub, het parkeren op afstand en de autoluwe wijk kunnen worden gezien als het materiaal. Verderop zal worden besproken hoe de respondenten dit graag willen zien. De invloed van de hub op de competenties van bewoners is voornamelijk gericht op de tijdsplanning om bij de hub te komen. Daarnaast zijn sommige bewoners van plan om deelmobiliteit te gebruiken terwijl zij dit tot nu toe nog niet hebben gedaan. Dit zal nieuwe competenties vereisen maar geen van de respondenten noemde dit als een barrière. De betekenis die men hecht aan mobiliteit verandert ook door het parkeren op afstand. Waar de auto eerst stond voor efficiëntie en gemak neemt dit af.

Uit de interviews blijkt dat de levensfase en gezinssituatie waarin men zich bevindt een rol spelen in de mening over de hub. Twee van de vier bewoners die overwegen de auto weg te doen zijn bijvoorbeeld gepensioneerd en geven aan dat wanneer zij de auto wel zouden houden ze het geen probleem zouden vinden om tijd uit te trekken om te reizen naar de hub aangezien zij voldoende tijd hebben. Aan de andere kant gaven een bewoner met jonge kinderen en bewoners met een drukke baan die veel mobiliteit vereist aan dat zij het vervelend zouden vinden wanneer de auto op afstand geparkeerd staat en waarschijnlijk niet in een autoluwe wijk zouden gaan wonen. De mening over de hub is dus niet enkel gebaseerd op het huidige mobiliteitsgedrag en de typologieën, maar is afhankelijk van verschillende factoren.

4.2 Oog in Al

In Oog in Al worden vrijwel dezelfde zaken gewaardeerd in de hub als in Zijdebalen, namelijk voorzieningen op loopafstand in de wijk en gratis parkeren in de hub. Daarnaast vindt men naast een goede OV-verbinding van de woning naar de hub ook een goede en veilige fietsroute belangrijk. Geïnterviewde bewoners geven aan dat er momenteel voldoende voorzieningen op loopafstand zijn in Oog in Al. Drie respondenten willen liever niet meer voorzieningen zien en één stelt voor om de wijk dan te beperken tot alleen wonen.

Hoewel uit de enquête blijkt dat men een goede OV-verbinding van de hub naar de woning op dezelfde manier waardeert als de fietsverbinding, blijkt uit de interviews dat bewoners een sterke voorkeur hebben voor de fiets als modaliteit naar de hub. Twee respondenten noemen ook lopen als optie, wanneer zij hier voldoende tijd voor hebben of voor één bewoner zodat de fiets niet te lang bij de hub hoeft te staan. Eén bewoner

noemt het OV als optie voor wanneer het regent, mits de verbinding heel goed is. Daarnaast noemt één bewoner een elektrische step als vervoermiddel en een andere bewoner een vouwfiets. Beiden zouden dit doen vanwege een snelle transfer naar de auto aangezien ze hun eigen vervoermiddel achterin de auto kunnen leggen. Hieruit blijkt dat tijd en gemak een grote rol spelen bij het parkeren op afstand.

Wanneer bewoners van Oog in Al op de fiets naar de hub reizen zijn zij gemiddeld bereid om 4,43 minuut te fietsen naar de plek waar hun auto geparkeerd staat. Deze tijd varieert niet sterk voor de verschillende typologieën, maar voor typologie A en C is deze tijd iets korter. Uit de interviews blijkt dat de bewoners één kilometer een acceptabele afstand vinden. Wel wordt door sommige respondenten genoemd dat zij een langere afstand niet acceptabel zouden vinden.

Geen van de respondenten uit Oog in Al geeft aan sowieso afstand te doen van de auto wanneer deze op afstand geparkeerd moet worden. Wel zal één bewoner waarschijnlijk overstappen op deelmobiliteit wanneer dit goedkoper is en noemt één bewoner dat zij de auto wel weg zou doen, maar dat de rest van haar gezin hem nodig heeft. De bewoners van Oog in Al staan over het algemeen positiever tegenover het parkeren op afstand en een autoluwe wijk dan bewoners van Zijdebalen. Dit zou kunnen komen doordat de hub voor hen dichterbij is, maar ook andere factoren zoals milieubewustzijn of gezinssituatie kunnen hierin meespelen. Daarnaast staan er momenteel erg veel auto's op straat geparkeerd in Oog in Al terwijl deze in Zijdebalen uit het zicht ondergronds zijn geparkeerd. Mogelijk kunnen bewoners uit Oog in Al zich daarom beter de voordelen van een autoluwe wijk inbeelden. Zeven van de negen respondenten vinden de voordelen zwaarder wegen dan de nadelen. Sommige van hen zien wel nadelen, zoals de tijd en moeite die het kost om naar de hub te reizen, maar hebben dit over voor een autoluwe wijk. Daarnaast zijn er twee bewoners die de milieuwinst die kan worden behaald en het maatschappelijk belang als groot voordeel zien. Nadelen die worden genoemd zijn naast tijd en moeite verlies van vrijheid en de mogelijke sociale onveiligheid op de hub en langs de route naar huis.

Twee respondenten zagen zeer veel nadelen aan het parkeren op afstand en één van hen heeft ook aangegeven geen huis te kopen in een autoluwe wijk. Aan de andere kant zijn er vier bewoners die aangeven dat men een shift in mentaliteit moet maken en dat dit soort vormen van op afstand parkeren de nieuwe norm moeten worden. Zij noemen dat hoewel de hub op de korte termijn wellicht nadelen met zich meebrengt het belangrijk is om in te zien dat dit beter is voor het milieu en waarschijnlijk ook een kwestie van gewenning is.

Drie geïnterviewde bewoners van Oog in Al verwachten dat zij minder vaak de auto zullen gebruiken als gevolg van het parkeren op afstand. Voor twee respondenten zullen dit kleine afstanden zijn binnen de stad waarbij nu nog de auto wordt gepakt voor gemak en comfort. Deze ritten zullen worden vervangen door de fiets. Een andere respondent verwacht voor werk niet minder met de auto te reizen, maar privé wellicht vaker de trein te nemen. Voor de andere respondenten geldt dat zij niet denken dat hun mobiliteitsgedrag zal veranderen. Drie personen noemen hiervoor als reden dat zij het gebruik van de auto momenteel al bewust plannen en hier geen alternatief voor hebben. Voor een andere bewoner gaat het om een tijd afweging waarbij de OV-verbinding naar

het werk alsnog meer tijd kost. Wellicht dat deze persoon meer deelmobiliteit zou gebruiken wanneer dit wel in de wijk wordt aangeboden en dit beschikbaar is. Veel respondenten geven aan de auto nu al amper binnen de stad te gebruiken, enkel wanneer zij veel of zware spullen moeten vervoeren. Er wordt in de huidige situatie al bewust nagedacht over wanneer de auto wordt gebruikt waardoor het autogebruik dus niet sterk zal verminderen met de komst van de hub.

Ook voor de bewoners van Oog in Al is het moeten plannen van de reis naar de hub de grootste verandering in competenties. Gekeken naar de betekenis die men geeft aan mobiliteit vinden bewoners het lastig om de vrijheid en het gemak van de auto te moeten opgeven. Aan de andere kant speelt milieubewustzijn bij bewoners in Oog in Al een grotere rol dan in Zijdebalen.

4.3 Overkoepelende resultaten

Voor beide wijken was er een onderscheid te maken tussen de mensen binnen typologie D die in de enquête hadden aangegeven wel rekening te houden met het milieu bij hun vervoerskeuze en mensen die dit niet doen. Wanneer dit wel het geval was zien de bewoners de hub positiever en zijn zij bereid om hier verder naar toe te fietsen. Dit blijkt ook uit de voor- en nadelen die men ziet in de hub en autoluwe wijken. Sommige respondenten kijken hierbij enkel naar de gevolgen op persoonlijk niveau waardoor de nadelen vaak zwaarder wegen, maar wanneer men ook kijkt naar eventuele klimaatwinst en maatschappelijk belang zien zij dit als voordelen die zwaarder wegen.

In de interviews is gevraagd naar de behoeftes en wensen voor zowel de hub als de verbinding naar wijk en de wijk zelf. Daarbij komt naar voren dat de (sociale) veiligheid van de hub het belangrijkste is en de meeste respondenten graag 24/7 iemand aanwezig willen hebben met cameratoezicht en voor eventuele vragen. Om de veiligheid te bevorderen noemden twee bewoners het idee om de hub in te delen in kleinere units waardoor de parkeergarage niet voor iedereen toegankelijk is. Hierdoor zou de kans op diefstal of schade wellicht afnemen. Wat betreft voorzieningen vindt men het prettig als er een pakket afhaalpunt en supermarkt is. Sommige respondenten noemen ook kleine horecagelegenheden voor een koffie to go als mogelijkheid. Toch denkt niet iedereen gebruik te maken van deze voorzieningen. Een schoon toilet werd ook meerdere malen genoemd.

Alhoewel het nog onduidelijk is of er een tarief gerekend zal worden voor het parkeren in de hub en hoe hoog dit zal zijn, geven veel respondenten aan dat dit tarief zeker in de eerste fase zo laag mogelijk zou moeten zijn. Wanneer de gemeente veel van hen vraagt door op afstand te parkeren zou het niet helpen als zij hier ook voor moeten betalen. Mogelijk speelt het feit dat vrijwel alle respondenten uit Oog in Al en Zijdebalen op dit moment gratis kunnen parkeren hier ook een rol in. Een deel van de respondenten geeft aan dat de hub bijvoorbeeld het eerste half jaar gratis zou moeten zijn om nieuw mobiliteitsgedrag te stimuleren, alvorens een hoger tarief te vragen voor het parkeren in de hub.

Zoals eerder genoemd denken weinig respondenten gebruik te maken van een OV-verbinding tussen woning en parkeerplaats tenzij deze zeer goed is. Wat hieronder wordt verstaan varieert tussen elke vijf tot vijftien minuten rijden van de bus, ook 's nachts,

waarbij de halte maximaal tussen de twee en vijf minuten lopen afstand mag zijn. Zelfs wanneer dit het geval is denkt het merendeel van de respondenten met de fiets naar de hub te reizen.

Weinig bewoners denken gebruik te gaan maken van deelmobiliteit wanneer dit in de hub wordt aangeboden. Hierbij gaat het voornamelijk om deelauto's. Twee respondenten geven aan dat zij het wel prettig zouden vinden wanneer deelfietsen zowel in de wijk als in de hub worden aangeboden, zodat zij ook wanneer hun eigen fiets kapot is een mogelijkheid hebben om naar de hub te reizen of enkel de heen- of terugreis met het OV kunnen afleggen. Meerdere bewoners denken vaker gebruik te maken van een deelauto wanneer deze in de wijk op een korte afstand van de woning staat, omdat dit dan beter toegankelijk is dan de eigen auto in de hub.

Veel respondenten vinden enkel de rust van minder auto's al een groot voordeel in de wijk. Daarnaast noemen veel dat ze graag meer groen willen zien in de wijk. Er is weinig behoefte aan meer voorzieningen op loopafstand omdat alle bewoners tevreden zijn met de hoeveelheid voorzieningen op dit moment. Eén bewoner zou het prettig vinden wanneer er meerdere centrale fietsenstallingen in de openbare ruimte in de wijk komen te staan, mede vanwege de angst voor een toename in fietsen wanneer iedereen op de fiets naar de hub zou gaan.

Alle respondenten geven aan dat de mogelijkheid tot voorrijden in de wijk prettig zou zijn voor wanneer er spullen met de auto moeten worden vervoerd. Enkele van hen vinden dit zelfs een randvoorwaarde, zoals een bewoner met jonge kinderen en een bewoner met een hobby waarbij veel spullen nodig zijn.

Veel bewoners zien het belang van inspraakavonden in, maar zouden hier niet zelf heen gaan. Belangrijker vinden zij het dat ze op een transparante en eerlijke manier worden geïnformeerd over de hub en de gevolgen voor hen. Hierbij noemen meerdere respondenten dat het belangrijk is om het parkeren op afstand op een positieve manier te benaderen en voornamelijk te focussen op de voordelen die dit met zich mee zal brengen.

5. Conclusie en discussie

Uit dit onderzoek blijkt dat de meningen over autoluwe wijken en parkeren op afstand sterk uiteen lopen. Waar de bewoners van de wijk Zijdebalen overwegend negatief zijn over dit concept zien bewoners van Oog in Al ook de voordelen die het met zich meebrengt zoals een leefbaardere wijk en het belang ervan voor het milieu en de stad. Toch is parkeren op afstand ook voor sommige mensen die milieubewust zijn en de leefbare wijk zeer waarderen nog een stap te ver.

Aan de hand van zowel de enquête als de interviews kan er geconcludeerd worden dat bewoners bereid zijn om maximaal vijf minuten te fietsen naar hun auto. De fiets is de meest gebruikte modaliteit om naar de hub toe te reizen.

Veel bewoners verwachten dat hun gedrag niet veel zal veranderen door de komst van een hub. Dit komt omdat veel bewoners aangeven de auto momenteel al bewust te gebruiken en enkel wanneer het echt nodig is. Wanneer bewoners de auto wel nog

gebruiken vanwege gemak en comfort zal de fiets voor deze autoverplaatsingen de vervanger zijn. Wanneer het gaat om grotere afstanden worden voornamelijk de trein en soms een deelauto gebruikt. De grootste verandering in skills en competenties is het plannen om naar de auto te gaan. Verder vinden er grote veranderingen in de betekenis dat aan het autogebruik wordt gegeven plaats.

Dit onderzoek is uitgevoerd in *bestaande* wijken die vergelijkbaar zijn met de *toekomstige* wijken Groenewoud en Beurskwartier. Dit betekent dat de resultaten niet één op één te vertalen zijn. Daarnaast zullen toekomstige bewoners van Groenewoud en Beurskwartier een huis kopen met de kennis dat de auto op afstand geparkeerd moet worden. Aangezien grote levensveranderingen zoals een verhuizing een moment zijn waarbij ook mobiliteitsgedrag kan veranderen, is er een mogelijkheid dat deze mensen minder moeite zullen hebben met parkeren op afstand. De resultaten van dit onderzoek moeten dus met enige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd, maar bieden een startpunt voor het beter duiden van de perceptie van bewoners op parkeren op afstand in een mobiliteitshub.

In dit onderzoek zijn achttien bewoners gesproken in een interview, negen uit beide wijken. De reacties op de hub liepen sterk uiteen door de verschillende persoonlijke omstandigheden waarin men verkeerde. Ten behoeve van dit onderzoek zijn de interviews georganiseerd op basis van de typologieën, maar leeftijd en gezinssituatie is ook van groot belang gebleken.

6. Aanbevelingen

Er zijn verschillende aanbevelingen te geven voor het ontwikkelen van een hub die is bestemd voor het op afstand parkeren van bewoners. De onderstaande aanbevelingen zijn opgesteld vanuit de conclusies uit de de achttien interviews met bewoners van bestaande wijken.

1. De afstand tussen de woning en de hub weegt zwaar. Bewoners zijn gemiddeld bereid om maximaal 5 minuten te fietsen naar hun auto. Ook werd in de interviews meerdere malen genoemd dat men liever meerdere hubs op kortere afstand ziet dan één grote hub verder weg.
2. Snelle overgangen tussen modaliteiten worden hoog gewaardeerd. De tijd en moeite die het kost om naar de hub te reizen zien bewoners als grootste barrière. Wanneer de fiets niet te ver van de auto geparkeerd staat en hiertussen een snelle transfer kan plaatsvinden wordt de hub zo gebruiksvriendelijk mogelijk.
3. Zorg dat de hub een prettige plaats is om te verblijven. De behoefte van bewoners aan verschillende voorzieningen verschilt, maar een supermarkt en pakket ophaaldienst wordt gewaardeerd. Daarnaast is het prettig als de hub een levendige plek is om de sociale veiligheid te bevorderen
4. Zorg dat er altijd iemand aanwezig is in de hub. Bewoners hebben een groter gevoel van veiligheid wanneer er 24/7 iemand aanwezig is in de hub die ook aan te spreken is bij vragen.
5. Gratis parkeren, zeker in de eerste periode, wordt gewaardeerd. Bewoners hebben het gevoel dat er veel van hen wordt gevraagd wanneer zij op afstand moeten parkeren. Wanneer zij hier ook geld voor moeten betalen gaat dit hen

- tegen staan. Zij raden aan om het parkeren zeker het eerste half jaar gratis te maken zodat men aan de hub kan wennen, en hierna pas parkeergeld te vragen.
6. Focus voornamelijk op een goede fietsverbinding naar de hub. Bewoners geven aan voornamelijk op de fiets naar de hub te reizen en enkelen zeggen het OV sporadisch te gebruiken bij slecht weer wanneer dit zeer frequent (minimaal elke tien minuten) en ook 's nachts rijdt. Ook moet de halte zich niet te ver van de woning bevinden. Wanneer de OV-verbinding niet aan deze hoge eisen voldoet zal hier waarschijnlijk weinig gebruik van gemaakt worden.
 7. Zorg dat het in de wijk mogelijk is om dichtbij huis te laden en lossen. Veel bewoners gebruiken hun auto voor het vervoeren van bagage en geven aan het prettig te vinden wanneer zij nog wel met hun auto hun huis zouden kunnen bereiken.
 8. Informeer bewoners goed en op een transparante manier over de hub waarbij de voordelen (in de wijk) centraal staan. Weinig bewoners geven aan behoefte te hebben aan inspraakavonden, zolang zij maar wel op de hoogte worden gehouden van de plannen voor ontwikkeling van een hub. Hierbij is het belangrijk dat een hub niet als 'enige' perfecte oplossing wordt gepresenteerd, maar dat ook nadelen en knelpunten worden benoemd.

Alhoewel dit onderzoek is uitgevoerd in de context van de stad Utrecht, kunnen de meeste aanbevelingen ook worden geprojecteerd op andere Nederlandse steden. De bereidheid om maximaal vijf minuten te fietsen kwam bijvoorbeeld heel duidelijk naar voren en zal voor bewoners in andere steden waarschijnlijk niet veel hiervan afwijken. Deze aanbevelingen kunnen dus niet alleen worden gebruikt bij de ontwikkeling van de Mobiliteitshub XL Papendorp, maar wellicht ook in andere hub projecten in Utrecht of in andere Nederlandse steden.

7. Referenties

- Christiansen, P., Fearnley, N., Hanssen, J. U., & Skollerud, K. (2017). Household parking facilities: relationship to travel behaviour and car ownership. *Transportation Research Procedia*, 25, 4185–4195. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.366>
- Clark, B., Chatterjee, K., & Melia, S. (2016). Changes to commute mode: The role of life events, spatial context and environmental attitude. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 89, 89–105. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.05.005>
- Dieleman, F. M., Dijst, M., & Burghouwt, G. (2002). Urban Form and Travel Behaviour: Micro-level Household Attributes and Residential Context. *Urban Studies*, 39(3), 507–527. <https://doi.org/10.1080/00420980220112801>
- Gemeente Amsterdam. (2021, 5 juli). Langparkeren. Amsterdam.nl. Geraadpleegd op 12 juli 2022, van https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?productid=%7B66C641AE-F1D7-468B-8D46-834033534063%7D#case_%7BF2784893-D7F2-4142-8401-452FD8BCC2FC%7D
- Gemeente Utrecht. (2021, november). Parkeerhubs. <https://omgevingsvisie.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/zz-omgevingsvisie/thematisch-beleid/parkeren/2021-11-parkeerbeleid-onderwerp-parkeerhubs.pdf>
- Knoflacher, H. (2006). A new way to organize parking: the key to a successful sustainable transport system for the future. *Environment and Urbanization*, 18(2), 387–400. <https://doi.org/10.1177/0956247806069621>
- Melia, S. (2014). Carfree and Low-Car Development. *Transport and Sustainability*, 213–233. <https://doi.org/10.1108/s2044-994120140000005012>
- Pan, S., Liang, Z., & Chen, Q. (2019). When will car owners abandon car driving? Analysis based on a survey of the parking experiences of people in Changsha, China. *International Journal of Modern Physics B*, 33(15). <https://doi.org/10.1142/s0217979219501480>
- Shove, E., Pantzar, M., & Watson, M. (2012). *The dynamics of social practice: Everyday life and how it changes*. Sage.
- Sopjani, L., Stier, J. J., Hesselgren, M., & Ritzén, S. (2020). Shared mobility services versus private car: Implications of changes in everyday life. *Journal of Cleaner Production*, 259. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.120845>
- Van Rooij, D. M. E. (2020, februari). Neighbourhood mobility hubs: exploring the potential users, their perceptions and travel behaviour effects (Thesis). TU Delft. <https://cenexgroup.nl/wp-content/uploads/2021/05/ThesisFinal-1.pdf>
- Verkeersnet (2022, 10 juni). Haagse bewoners blijken parkeren op afstand geen probleem te vinden. Geraadpleegd op 12 juli 2022, van <https://www.verkeersnet.nl/actueel/43141/haagse-bewoners-blijken-parkeren-op-afstand-geen-probleem-te-vinden/?gdpr=accept>