



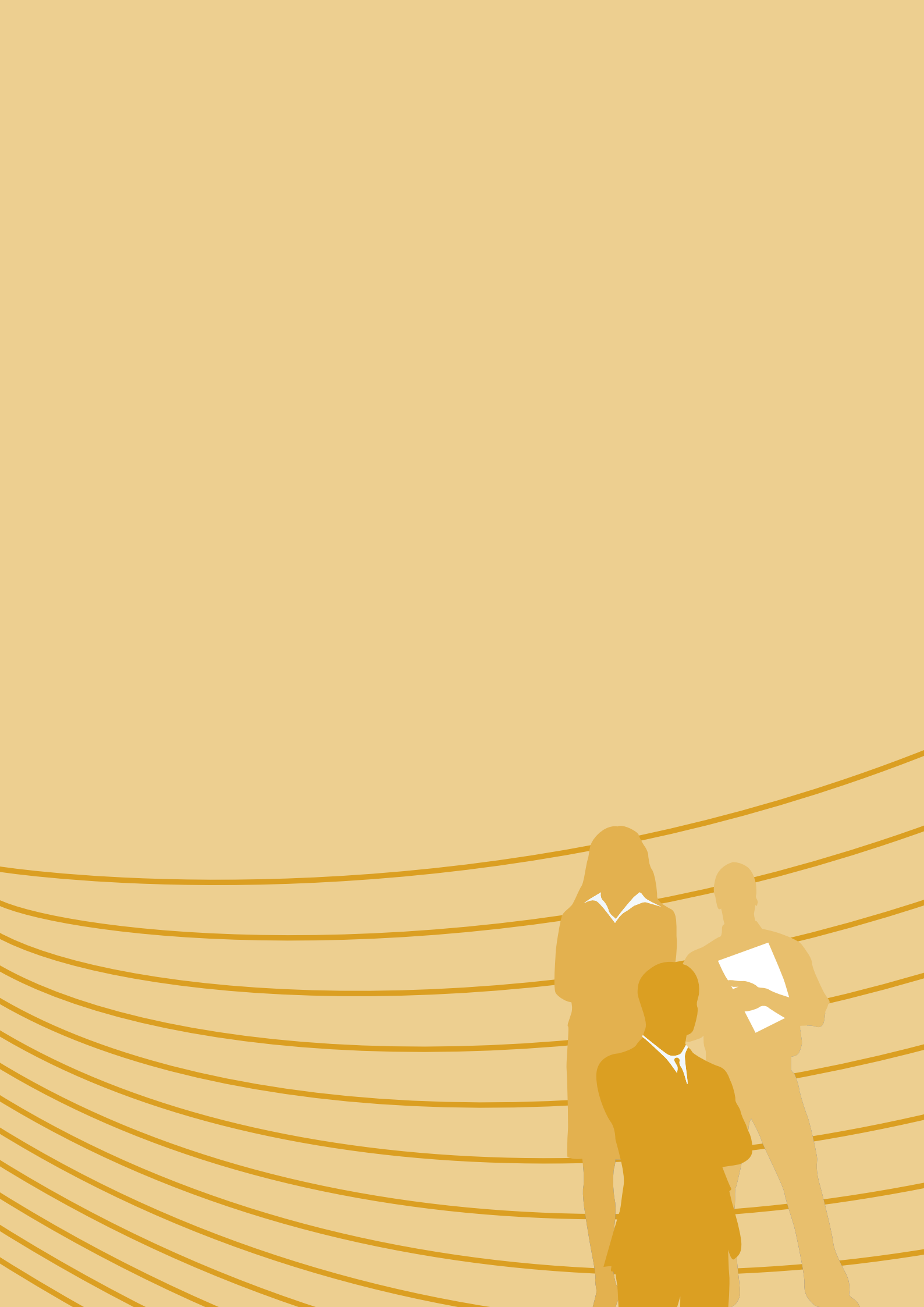
Kennisplatform  
Verkeer en Vervoer

# Sociaal veilig parkeren in beeld

*Handreiking voor het realiseren van sociaal veilige en prettige  
P+R terreinen*

*Mei 2010*





# Sociaal veilig parkeren in beeld

*Handreiking voor het realiseren van sociaal veilige en prettige P+R terreinen*

*Mei 2010*

---

## Colofon

### **Uitgave**

Kennisplatform Verkeer en Vervoer  
Postbus 24051  
3502 MB Utrecht  
Jaarbeursplein 15  
3521 AM Utrecht

E [info@kpvv.nl](mailto:info@kpvv.nl)  
I [www.kpvv.nl](http://www.kpvv.nl)

### **KpVV**

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) ondersteunt als onafhankelijk instituut de decentrale overheden bij het ontwikkelen en realiseren van hun verkeers- en vervoersbeleid. Daarbij staat de huidige en toekomstige klantvraag centraal.

### **Productie**

Tekst: De Bie Onderzoek en Advies, drs. Edgar de Bie  
Bureau Delfini BV, ir. Matti Baggerman, drs. Jan-Derk van 't Rot

Redactie: Provincie Noord-Holland, Guus van den Bosch  
NS Reizigers Concernveiligheid, Hans Benne, John Dietz,  
Sander van Lent  
NS Poort, Bert Vaessens, Dick Woudenberg

Eindredactie: KpVV

Vormgeving: KpVV, Ruud Overweg

Druk: TDS printmaildata, Schiedam

Fotografie: Matti Baggerman, Edgar de Bie, Ruud Overweg, Bert Vaessens

Artist impression: Pose to pose, Pascal Bierens

### **Contactpersoon**

Guy Hermans  
T 06 22526190  
E [guy.hermans@kpvv.nl](mailto:guy.hermans@kpvv.nl)

### **Nabestellen**

E [secretariaat@kpvv.nl](mailto:secretariaat@kpvv.nl)

© KpVV, 2010

Gebruik van informatie uit dit rapport is toegestaan met bronvermelding.

KpVV is onderdeel van CROW

---

## Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	5
1.1 P+R terreinen vaak sluitpost	5
1.2 Afbakening: P+R terreinen bij stations	6
1.3 Aanpak	6
1.4 Voor wie is deze handreiking bedoeld?	7
1.5 Leeswijzer	7
<b>2. Park en Ride (P+R): werk aan de winkel</b>	9
2.1 Omvang en ontwikkeling	9
2.2 Typen P+R terreinen	10
<b>3. Sociale veiligheid: hoe beïnvloed je dat?</b>	13
3.1 Objectieve veiligheid en subjectieve veiligheid	13
3.2 Sociale veiligheid: waarmee hangt dat samen?	13
3.3 Sociale veiligheid op het P+R terrein	14
3.4 Wat werkt en wat werkt niet?	16
<b>4 De praktijk: P+R Weesp en P+R Geldermalsen</b>	19
4.1 P+R station Weesp	19
4.2 P+R station Geldermalsen	21
<b>5. Een sociaal veilig P+R terrein in beeld</b>	25
5.1 Eisen sociaal veilig P+R terrein	25
5.2 Hoe komen we tot een veilig en prettig P+R terrein?	31
5.3 Wie neemt de regie?	35
<b>6. Kansen en bedreigingen</b>	37
6.1 Kansen	37
6.2 Bedreigingen	38
<b>7. Conclusies</b>	41
<b>Bijlagen</b>	43
Bijlage 1 - Pakket van eisen sociaal veilig P+R terrein	43
Bijlage 2 - Voorbeeld vragenlijst P+R terrein	45
Bijlage 3 - Schouwformulier P+R terrein	49
Informatiebronnen	51



---

# 1 Inleiding

Hoe zorg je ervoor dat een P+R terrein ook daadwerkelijk wordt gebruikt? Dat het voldoet aan de wensen en verwachtingen van de reiziger? En hoe zorg je ervoor dat een P+R terrein sociaal veilig wordt en blijft? Over dit laatste gaat deze handreiking.

## 1.1 P+R terreinen vaak sluitpost

De laatste jaren is er in Nederland veel aandacht voor de sociale veiligheid in en rond het openbaar vervoer. Daarbij dringt meer en meer het besef door dat het niet voldoende is om de trein, bus, metro, tram, station en halteplaats sociaal veilig en prettig te maken. Wanneer we kijken naar het steeds groter wordende belang van ketenmobiliteit<sup>1)</sup> is het belangrijk dat ook P+R terreinen sociaal veilig zijn. We moeten alle schakels in de zogenoemde mobiliteitsketen - 'van deur tot deur' - bij de aanpak betrekken. Belangrijke schakels in die keten zijn de parkeerterreinen bij stations, belangrijke vervoersknooppunten en transferia. Toch krijgen deze P+R terreinen niet altijd de aandacht die ze verdienen. Binnen het sociale veiligheidsbeleid vormen ze vaak een sluitpost. Vandaar dat het Kennisplatform Verkeer en Vervoer heeft besloten een aparte handreiking te ontwikkelen over sociaal veilige P+R terreinen.

### Sociaal veilig parkeren in beeld: onderdeel van een vierluik

De handreiking 'Sociaal veilig parkeren in beeld' is ontwikkeld in opdracht van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer. De brochure maakt onderdeel uit van een serie uitgaven van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer die zich richten op het sociaal veiliger en prettiger maken van stations, halteplaatsen en andere belangrijke OV-knooppunten.

- 'Hoe maak je van een station een leukere plek?'. Een handreiking voor gemeenten en OV-gerelateerde partijen die van het station een sociale veilige en prettige plek willen maken;
- 'Menselijk toezicht op stations, hoe realiseer je dat?'. Bevat een stappenplan voor het realiseren van menselijk toezicht op onbemande stations en een overzicht van lopende initiatieven;
- 'Handreiking voor veiligheidsarrangementen in het openbaar vervoer'. Praktische leidraad voor gemeenten die een veiligheidsarrangement willen realiseren voor bijvoorbeeld een stationsgebied. Bevat ook een overzicht van taken en verantwoordelijkheden van alle partijen die bij de sociale veiligheid van een stationsgebied betrokken zijn.

---

<sup>1)</sup> Ketenmobiliteit is gericht op het aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer door vlottere aansluitingen en een betere informatievoorziening bij de overstap van het ene vervoermiddel op het andere.

---

## 1.2 Afbakening: P+R terreinen bij stations

Wij richten ons hier met name op de gratis toegankelijke P+R terreinen bij stations. Daarvan zijn er ongeveer 150 in Nederland. Deze worden regelmatig uitgebreid en verbeterd. Overigens is de aanpak in deze brochure ook toe te passen op andere P+R terreinen en parkeerplaatsen.

## 1.3 Aanpak

In deze handreiking besteden we zowel aandacht aan de te nemen maatregelen als aan de partijen die hierbij betrokken zijn. De aanpak is ontwikkeld op basis van een uitgebreide literatuurstudie, enkele interviews met betrokken partijen en een tweetal pilots op de P+R terreinen bij het station Geldermalsen en bij het station Weesp. Op deze pilotlocaties zijn enquêtes gehouden onder gebruikers van de P+R terreinen. Zo hebben we een beeld gekregen van de sociale veiligheid en de wensen van de gebruiker. Ook zijn met de gemeenten, politie, de vervoerder en vervoersgerelateerde organisaties workshops georganiseerd. Doel van deze workshops was om te onderzoeken hoe we van de P+R terreinen veilige en prettige locaties kunnen maken.





---

## 1.4 Voor wie is deze handreiking bedoeld?

Deze handreiking is geschreven voor gemeenten - in het bijzonder de afdelingen verkeer en vervoer, ruimtelijke ontwikkeling, beheer openbare ruimte, openbare orde en veiligheid en economische zaken – en voor provincies en stadsregio's met plannen voor de (her)ontwikkeling van een P+R terrein. De handreiking is ook bedoeld voor alle overige partijen die betrokken zijn bij of verantwoordelijk zijn voor de sociale veiligheid op parkeerterreinen in stationsgebieden en die van het P+R terrein een sociaal veilige en prettige plek willen maken.

## 1.5 Leeswijzer

Allereerst gaat hoofdstuk 2 dieper in op het fenomeen P+R terreinen. Daarna volgt hoofdstuk 3 met een toelichting op het begrip sociale veiligheid in relatie tot het P+R terrein. Hoofdstuk 4 beschrijft de uitkomsten van de gebruikersonderzoeken en pilots op de P+R terreinen bij station Geldermalsen en station Weesp. Deze uitkomsten worden in hoofdstuk 5 vertaald in een aanpak voor een sociaal veilig P+R terrein. De aanpak wordt zo gepresenteerd dat deze gemakkelijk door beleidsmakers in Nederland kan worden overgenomen en toegepast. Hoofdstuk 6 gaat in op de kansen en bedreigingen van de voorgestelde aanpak. Tenslotte eindigt hoofdstuk 7 met een overzicht van de belangrijkste conclusies en aanbevelingen.





---

## 2 Park en Ride (P+R): werk aan de winkel

De P+R terreinen in Nederland zijn eind jaren zeventig opgezet door het ministerie van Verkeer en Waterstaat, NS en de ANWB. 'Het is een van de eerste vormen van ketenmobiliteit. P+R combineert namelijk de sterke punten van de auto - bij de voordeur instappen, zelf de vertrektijd bepalen - met die van het openbaar vervoer - flevrij de stad inrijden, je reistijd nuttig besteden en parkeerellende ontlopen.'<sup>2</sup>

Sinds die begintijd is er echter het nodige veranderd. Er zijn terreinen bijgekomen en verschillende P+R terreinen zijn in de loop van de tijd opgewaardeerd. Ook de bekendheid is verbeterd. Inmiddels weten de meeste mensen wel waar P+R voor staat. In ieder geval niet voor 'parkeren en restaurant', zoals men vroeger nogal eens dacht. Ook is het besef doorgedrongen dat goed geoutilleerde parkeerterreinen met een prettige uitstraling bijdragen aan de kwaliteit van het gehele stationsgebied. Bovendien vormen ze een belangrijke schakel in de mobiliteitsketen.

Helaas is dit besef nog lang niet op alle P+R terreinen in Nederland zichtbaar. Al in 2000 concludeerde de ANWB dat de terreinen structureel vol staan en niet voldoen aan de wensen van de gebruiker. Die eist zekerheid, gemak en sociale veiligheid. Concreet betekent dat: er is plaats, de auto staat er nog en is heel bij terugkomst, het P+R terrein is makkelijk te vinden, er kan makkelijk geparkeerd worden, het is er veilig en de vervolgreis, de wachtgelegenheid, het station, de perrons en het voertuig zijn veilig. Negen jaar later constateren we dat de P+R terreinen nog steeds tekortschieten. Zo meldt Egeter, onderzoeker bij TNO in het OV-Magazine dat een P+R terrein anno 2009 nog te vaak een modderpoel achter het station is.<sup>3</sup>

### 2.1 Omvang en ontwikkeling

Het aantal P+R terreinen in Nederland is sinds het ontstaan eind jaren zeventig flink toegenomen. Kijken we alleen naar de P+R voorzieningen bij treinstations dan blijken er eind 2009 bij 200 van de 380 stations P+R terreinen te zijn. Het aantal parkeerplekken bij de 200 stations met een P+R voorziening is in 2009 ongeveer 34.000. Op 150 stations met een P+R voorziening is het parkeren gratis.

---

<sup>2)</sup> OV Magazine 12-03-2009.

<sup>3)</sup> OV Magazine 12-03-2009.

**Tabel 2.1 Aantallen P+R terreinen bij treinstations, betaald en onbetaald (2009)**

Bron: NS Poort 2009<sup>4</sup>

Soort	Aantal stations	Percentage
Betaald P+R	50	13,2
Gratis P+R	150	39,5
Geen specifieke P+R voorziening (wel parkeren in omgeving)	180	47,3
Totaal	380	100

Jaarlijks worden deze P+R voorzieningen op ongeveer 20 stationslocaties uitgebreid of kwalitatief verbeterd. Dit gebeurt vaak in een samenwerkingsverband tussen NS Poort, gemeente, en stadsregio/provincie. Soms is ook het ministerie van Verkeer en Waterstaat erbij betrokken.

## 2.2 Typen P+R terreinen

Er zijn vele verschillende soorten P+R terreinen bij stationslocaties. Ze verschillen in grootte, liggen geïsoleerd of juist midden in stedelijke gebieden. Ze worden gekenmerkt door verschillende piekmomenten - in de spits of juist gedurende de hele dag. Afhankelijk van de verschillende functies kunnen we een onderscheid maken in een tweetal typen P+R terreinen, namelijk de zogenoemde korte-afstands- en lange-afstandsterreinen<sup>5</sup>. Andere benamingen hiervoor zijn respectievelijk 'bestemmingspunten' en 'herkomstpunten'. Deze twee termen worden door het CROW gehanteerd<sup>6</sup>.

Schematisch kunnen de twee verschillende typen P+R terreinen als volgt worden weergegeven:

### A – Korte-afstandsterrein (bestemmingspunt)

Huis \_\_\_\_\_ P+R \_\_\_\_\_ trein/bus/tram \_\_\_\_\_ Bestemming

### B – Lange-afstandsterrein (herkomstpunt)

Huis \_\_\_\_\_ P+R \_\_\_\_\_ trein \_\_\_\_\_ Bestemming

<sup>4</sup> NS Poort is in januari 2007 ontstaan uit het samenvoegen van de bedrijfsonderdelen NS Stations, NS Vastgoed en een deel van NS Commercie. NS Poort is exploitant van alle 386 spoorwegstations in Nederland.

<sup>5</sup> Inno-V: 'P+R terrein is hard toe aan tweede jeugd' in OV-magazine, 8 november 2000.

<sup>6</sup> Zie onder andere:

- CROW en KpVV, Overstappunten: ervaringen met Park & Ride (P+R) in Nederland, Brochure nr. 10 in de reeks Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement, Ede/Rotterdam, december 2004;
- CROW en KpVV, Park & Ride (P+R) in het buitenland, Brochure nr. 11 in de reeks 'Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement', Ede/Rotterdam, maart 2005;
- KpVV en CROW, Aan de slag met P+R-beleid: van strategie tot exploitatie, Rotterdam/Ede, augustus 2005.

---

Het eerste type, het korte-afstandsterrein of bestemmingspunt, is bedoeld voor relatief korte afstanden met het openbaar vervoer. Dit terrein ligt vaak bij voorstadstations of plaatsen in de buurt van grote steden. Diverse doelgroepen als forenzen en bezoekers van het stadcentrum maken gebruik van dit terrein. Het gebruik is dan ook meer verspreid over de dag en week. Gebruiksmotieven zijn het gebrek aan parkeervoorzieningen of de relatief dure parkeertarieven in de binnenstad. Voorbeelden van een dergelijk terrein zijn P+R Amsterdam Sloterdijk en P+R Rotterdam Kralingse Zoom. De mensen die daar parkeren reizen veelal door naar het centrum van respectievelijk Amsterdam of Rotterdam. Initiatieven voor dit type terrein komen meestal van gemeenten, omdat de baten naar deze gemeenten toevloeien. De bezoekers zorgen immers voor economisch verkeer. Sommige gemeenten maken speciale prijsafspraken met het vervoersbedrijf over het vervoer naar de stad en ontvangen een deel van de inkomsten.

Het lange-afstandsterrein of herkomstpunt is bedoeld voor relatief lange afstanden met het openbaar vervoer. Dit terrein ligt vooral bij intercity stations, omdat intercity stations een goede aansluiting geven op de openbaar vervoerverbindingen over langere afstand. Reden voor het gebruik is vooral het vermijden van files op de hoofdwegen. Een voorbeeld is het P+R terrein bij station Heerenveen, waarvandaan men makkelijk naar Den Haag of Schiphol kan reizen. Het initiatief voor dit type P+R terrein komt van regionale overheden, OV-autoriteiten of het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

#### Verschillende belangen bij bestemmings- en herkomstpunten

In het proces van de totstandkoming van een sociaal veilig P+R terrein speelt de typologie van bestemmingspunten of herkomstpunten een belangrijke rol.

Zo is het bij bestemmingspunten vaak de gemeente die het initiatief neemt tot realisatie of herinrichting van een P+R terrein. Zij heeft immers een economisch belang bij het P+R terrein. Ditzelfde geldt voor het openbaar vervoersbedrijf dat het verdere vervoer naar de uiteindelijke bestemming verzorgt.

Herkomstpunten hebben vooral baten 'elders', namelijk bij de diverse en diffuse bestemmingen. Dit vormt in de praktijk een belangrijke belemmering bij de planvorming. Dergelijke punten worden zelden of nooit geïnitieerd door de gemeente maar vragen een sterke betrokkenheid van regionale overheden of het Rijk. Herkomstpunten worden vooral gerealiseerd bij intercity stations omdat daar vaak goede OV-verbindingen zijn over langere afstand. Dergelijke P+R terreinen worden echter ook makkelijk gebruikt voor andere doeleinden, omdat ze dicht bij het centrum van de stad liggen. Voor NS is de markt van lange-afstands reizigers bij herkomstpunten overigens wel interessant.

---

*Voldoende parkeerplekken  
voorkomt wildparkeren.*



---

## 3 Sociale veiligheid: hoe beïnvloed je dat?

In de KpVV brochure ‘Hoe maak je van het station een leukere plek?’ komt het onderwerp sociale veiligheid en de rol van de fysieke inrichting daarbij uitgebreid aan de orde. In dit hoofdstuk wordt de relatie tussen beide kort herhaald. Ook gaan we in op de uitkomsten van het literatuuronderzoek naar de invloedsfactoren op de sociale veiligheid op P+R terreinen en naar de manier waarop we de sociale veiligheid op P+R terreinen kunnen verbeteren.

### 3.1 Objectieve veiligheid en subjectieve veiligheid

Sociale veiligheid in het openbaar vervoer heeft twee dimensies: de objectieve veiligheid en de subjectieve veiligheid. Objectieve onveiligheid is de werkelijke (statistische) kans om slachtoffer te worden van persoonsgerelateerde criminaliteit en overlast. Onder persoonsgerelateerde criminaliteit verstaan we de criminaliteit die rechtstreeks de persoon en de integriteit van de persoon of het eigendom schade toebrengt. Overlast gaat onder andere om rondhangende groepen jongeren, geluidsoverlast, onbeleefdheden, wildplassen, rondslingerend vuil, bedreigingen en scheldpartijen.

Subjectieve veiligheid hangt samen met de kans die wij als reiziger denken te lopen om een incident mee te maken ofwel onze zorg om misdaad en wangedrag. Deze dimensie van sociale veiligheid heeft dus betrekking op het veiligheidsgevoel ofwel veiligheidsbeleving. Mensen voelen zich om uiteenlopende redenen (on)veilig. Dit wordt veroorzaakt door aspecten als aanwezigheid van ‘enge’ personen, reinheid van materieel en omgeving, verlichting, en sfeer.

### 3.2 Sociale veiligheid: waarmee hangt dat samen?

Om de sociale veiligheid te verbeteren zullen we er in de eerste plaats voor moeten zorgen dat er zich zo weinig mogelijk incidenten voordoen. Toezicht en handhaving zijn daarvoor de geëigende middelen. Helaas zijn veel incidenten niet altijd te voorkomen. Ook is het niet zo dat mensen zich per definitie veilig voelen als er zich geen incidenten voordoen. Of we ons in bepaalde omstandigheden onveilig voelen of niet, hangt namelijk ook samen met andere factoren. Deze kunnen worden onderverdeeld in individuele, situationele en sociaal-culturele factoren.<sup>7</sup>

Binnen de individuele context spelen onze persoonlijkheid en wat we hebben meegeemaakt een belangrijke rol. Zijn we eerder slachtoffer of ooggetuige geweest van een

---

<sup>7)</sup> Oppelaar J. en Wittebrood K. (2006). Angstige burgers? De determinanten van gevoelens van onveiligheid onderzocht. Den Haag: Sociaal Cultureel Planbureau.

---

incident? Vrouwen, ouderen en kinderen zijn daarbij kwetsbaarder dan bijvoorbeeld jonge mannen. Ook de sociaal-economische omstandigheden blijken van invloed te zijn op ons gevoel van veiligheid. Verder zijn sommige mensen nu eenmaal meer geneigd om angstig te reageren dan anderen.

Met situationele factoren bedoelen we de inrichting van de publieke ruimte, de sociale samenstelling, de sociale cohesie, overlast, verloedering en criminaliteit. Met sociaal-culturele factoren bedoelen we de ontwikkelingen in de media, de individualisering en de internationalisering.

Persoonlijke en sociaal-culturele factoren zijn lastig te beïnvloeden en zeker niet op de korte termijn. Situationele factoren daarentegen zoals de inrichting van de fysieke ruimte, het voorkomen van overlast en criminaliteit en het tegengaan van verloedering, vallen wel binnen de invloedssfeer van beleidsmakers. Daar liggen dan ook de kansen.

### **3.3 Sociale veiligheid op het P+R terrein**

In de literatuur onderscheiden we zeven factoren die van essentiële invloed zijn op de sociale veiligheid bij P+R terreinen. Deze factoren zijn gebaseerd op onderzoek van het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CCV) en onderzoek van Van de Groot en Van Weeren<sup>8</sup>.

#### **1) Gezelschap**

Reizigers in gezelschap worden minder gauw lastiggevallend (objectief) en voelen zich ook prettiger (subjectief). Bij veel bedrijven wachten werknemers op elkaar tot er een groep is om samen naar de halte of station te lopen. Het creëren van een centrale wachtruimte kan hierbij helpen.

#### **2) Bewustwordingscampagnes**

Denk aan de waarschuwing om geen waardevolle spullen in de auto achter te laten. Bekende acties op P+R terreinen zijn 'Niets erin, niets eruit' en 'Auto op slot, buit eruit'.

#### **3) Fysieke omgeving**

Een rommelige uitstraling ('gribus') is niet bevorderlijk voor de sociale veiligheid. Het bekende motto 'schoon, heel en veilig' is bij uitstek van toepassing op halteplaatsen, P+R terreinen en carpoolplekken. Kapotte prullenbakken, losse bestrating en defecte verlichting moeten zo snel mogelijk worden gerepareerd. Zie voor meer informatie over de wijze waarop dit kan worden georganiseerd de brochure: 'Hoe maak je van het station een leukere plek?' Op [www.samenwerkenaaneenschonernederland.nl](http://www.samenwerkenaaneenschonernederland.nl) staat informatie over de aanpak van o.a. zwerfafval.

---

<sup>8)</sup> Groot, S. van de en F. van Weeren (2005). De halte als visitekaartje. Basis voor een ideale wachtsituatie voor de busreiziger. Masterscriptie Industrieel Ontwerpen aan de Technische Universiteit Delft. Rotterdam: Atelier voor Interactieve Duurzaamheid Activiteiten.



---

#### 4) Zichtbaarheid

Transparantie en zichtlijnen zijn sleutelbegrippen. Het gebruik van stille sluiproutes om overvallers te vermijden, is geen optie. Integendeel: hoe overzichtelijker het terrein, hoe veiliger men zich voelt. Hiervoor moet al aandacht zijn in de ontwerpfase van een P+R terrein.

#### 5) Uitwegen

Dit aspect is vooral relevant bij halteplaatsen. Mensen die moeten wachten in ruimtes met weinig glas en slechts één ingang voelen zich opgesloten en kwetsbaar. De wetenschap dat 'ontsnappen mogelijk is', is essentieel. Ook hiervoor moet al aandacht zijn in de ontwerpfase van een P+R terrein .

#### 6) Toezicht en handhaving

Menselijk toezicht, een adequate aanpak van daders en (veel)plegers en het vergroten van de pakkans. Deze maatregelen liggen voor de hand. Toch blijkt het organiseren daarvan in de praktijk geen eenvoudige opgave. In de brochure 'Menselijk toezicht op stations, hoe realiseer je dat?' wordt uitgelegd hoe gemeenten met beperkte middelen toezicht in een stationsgebied, inclusief het P+R terrein, kunnen organiseren. Next-best oplossingen zijn vliegende brigades, cameratoezicht of het aanbrengen van informatie over alarmnummers.

#### 7) Compartimentering

Veel mensen zetten hun auto vaak op een vaste plek neer. Het voordeel van deze gewoonte is dat mensen na verloop van tijd voertuigen en eigenaren gaan herkennen en elkaar eerder aanspreken bij onregelmatigheden. Een manier om deze gewoonte ook op P+R terreinen te bevorderen is die van compartimentering. Dit houdt in dat het parkeerterrein wordt opgedeeld in kleine groepen parkeerplaatsen - maximaal 20

---

*Kleine compartimenten en overzichtelijk groen.*



---

op een rij - voorzien van nummers of kleuren. De compartimenten worden van elkaar gescheiden door middel van looppaden, laagblijvend groen, hagen en gesnoeide bomen<sup>9</sup>.

### 3.4 Wat werkt en wat werkt niet?

In 2008 hebben Van Noije en Wittebrood een onderzoek uitgevoerd naar de veronderstelde en werkelijke effecten van veiligheidsbeleid<sup>10</sup>. Hoewel dit onderzoek gaat over 'algemene' situaties, kunnen de bevindingen ook worden toegepast op P+R locaties. Uit hun evaluatie van Nederlands en internationaal onderzoek blijkt dat maatregelen zoals politieursurveillance, functioneel toezicht, cameratoezicht en het snel herstellen van schade effectief kunnen zijn. Zo helpt politieursurveillance bij het terugdringen van criminaliteit, overlast en onveiligheidsgevoelens, maar alleen als dit gericht wordt ingezet. Dat wil zeggen geconcentreerd op risicogebieden en risicotijdstippen. Ook functioneel toezicht, door bijvoorbeeld winkel- of horecapersoneel, helpt bij het tegen gaan van criminaliteit, overlast en onveiligheidsgevoelens.

Uit het onderzoek van Van Noije en Wittebrood blijkt ook dat cameratoezicht een klein significant effect heeft op het terugdringen van vermogensdelicten. Dit is vooral aan de orde op parkeerterreinen. Camera's zijn daarentegen niet geschikt om onveiligheidsgevoelens terug te dringen of om geweldsincidenten tegen te gaan. Dit komt omdat geweldsdelicten veelal impulsief van aard zijn, in tegenstelling tot vermogensdelicten die met voorbedachten rade worden gepleegd. De onderzoekers benadrukken ook het belang van goed onderhoud en een goede verlichting. Onder andere door het snel herstellen van vernielingen, kunnen onveiligheidsgevoelens, verdere verloedering en criminaliteit worden voorkomen.

Tot slot blijkt uit het onderzoek dat politieursurveillance, functioneel toezicht, cameratoezicht en het snel herstellen van schade nauwelijks leiden tot verplaatsingseffecten. De criminaliteit verlegt zich dus niet naar andere plaatsen of delen van de stad<sup>11</sup>.

---

<sup>9)</sup> Keus R. en Kruijff M. (2006). Aanpak autokraak in Gemeenten. Den Haag: Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid.

<sup>10)</sup> Van Noije, L. en Wittebrood K. (2008). Sociale Veiligheid ontsleuteld. Veronderstelde en werkelijke effecten van veiligheidsbeleid. Den Haag: Sociaal Cultureel Planbureau.

<sup>11)</sup> Idem noot 7, pag. 139 -140.

---

### 'Gelegenheid maakt de dief!'

Veel veiligheidsmaatregelen (en het beleid) zijn gericht op de zogenaamde 'gelegenheidsbeperking'. Dit is gebaseerd op wat in de criminologie de gelegenheidstheorie wordt genoemd. Deze theorie, ontwikkeld door Cohen en Felson (1979), komt er kort gezegd op neer dat criminaliteit toeneemt als er sprake is van geschikte doelen en bij afwezigheid van capabele toezichthouders.

Om de gelegenheid tot het plegen van criminaliteit zo klein mogelijk te maken is het van belang om:

- het potentiële criminelen zo moeilijk mogelijk te maken;
- de pakkans voor plegers zo groot mogelijk te maken;
- de opbrengst zo klein mogelijk te maken;
- situaties die criminaliteit uitlokken te voorkomen;
- geen mogelijkheden te bieden voor het aanvoeren van uitvluchten<sup>12</sup>.

De gelegenheidstheorie is bij uitstek van toepassing op een afgelegen P+R terrein, waar forenzen overdag hun auto parkeren. Er zijn namelijk veel geschikte doelen (auto's), de pakkans is klein en de opbrengst is groot. Goede maatregelen ter verbetering van de sociale veiligheid op P+R terreinen zijn daarom de zogenaamde gelegenheidsbeperkende maatregelen zoals toezicht, goede verlichting, overzichtelijkheid, het aanbrengen van een duidelijke afscheiding tussen het P+R terrein en de directe omgeving, goede routing, de aanwezigheid van activiteiten en bewustwordingscampagnes ('auto op slot, buit eruit'). Zie voor een toelichting op deze gelegenheidsbeperkende maatregelen de lijst met aandachtspunten in hoofdstuk 5.



---

<sup>12)</sup> Wittebrood, K. en Van Beem M. (2004). Sociale veiligheid vergroten door gelegenheidsbeperking. Wat werkt en wat niet? Den Haag: Raad voor Maatschappelijk Ontwikkeling.



---

## 4 De praktijk: P+R Weesp en P+R Geldermalsen

Hoe maak je van een P+R terrein een sociaal veilig en prettige plek? Om hiervan een goed beeld te krijgen, zijn in het kader van deze handreiking twee pilots opgestart. De eerste pilot betrof het P+R terrein bij station Weesp en de tweede het P+R terrein bij station Geldermalsen. Hierbij was zowel aandacht voor de inhoud – wat maakt een P+R terrein sociaal veilig – als voor de procesmatige kant – welke partijen zijn bij de realisatie van een sociaal veilig P+R terrein betrokken en hoe krijg je deze partijen op een lijn?

De pilots zijn stapsgewijs uitgevoerd. In een oriënterende fase is onderzocht of de ontwikkelopgave van de locaties voldoende aantrekkelijk is. De gemeente Weesp heeft plannen om samen met NS en de provincie Noord-Holland de kwaliteit van het P+R terrein aan de achterzijde van het station te verbeteren. In Geldermalsen is er sprake van een masterplan voor de herinrichting van het gehele stationsgebied inclusief het P+R terrein aan de westzijde van het station. Beide gemeenten waren dan ook bereid om aan de pilot mee te werken en de uitkomsten te implementeren in de planvorming. Als slot van de oriëntatiefase vonden op beide locaties gebruikersonderzoeken plaats.

In de volgende fase, de confrontatiefase, zijn alle verantwoordelijke partijen uitgenodigd voor een workshop. Met verantwoordelijke partijen bedoelen we: de gemeente, NS Poort, ProRail, regiopolitie, spoorwegpolitie en eventuele regionale vervoerders. De workshops startten met een presentatie van de resultaten van het gebruikersonderzoek dat op het P+R station Weesp en P+R Station Geldermalsen is uitgevoerd. Daarna gingen de deelnemers aan de slag met het opstellen van een verbeterplan. Op station Geldermalsen hebben de deelnemers ook een schouw uitgevoerd op het P+R terrein.

De laatste fase, de implementatiefase, valt buiten het bestek van deze handreiking. In deze fase worden de verbetervoorstellen in de (her)ontwikkelingsplannen van de P+R terreinen meegenomen. Nieuws hierover kunt u vinden op de website [www.kenniscentrums.nl](http://www.kenniscentrums.nl).

### 4.1 P+R station Weesp

Het P+R terrein bij het station in Weesp bestaat eigenlijk uit een drietal afzonderlijke terreinen. Aan de voorkant van het station bevinden zich twee kleinere parkeerterreinen. Aan de achterzijde, de kant van de Leeuwendeldseweg, ligt een groter, langgerekt P+R terrein met ongeveer 230 plaatsen. In tegenstelling tot de terreinen aan de voorzijde is hier geen sprake van natuurlijk toezicht in de vorm van woningen van waaruit men zicht heeft op het terrein. Wel liggen er aan de overzijde van de Leeuwendeldseweg – op enige afstand – kantoren en zijn er plannen voor het ontwikkelen van een nieuwe woonwijk. Vanaf het P+R terrein komt men via een tunnel op het station. In deze tunnel en op het station zelf, wordt in de avonden toezicht gehouden.

---

Het P+R terrein aan de achterzijde van het station Weesp is enkele jaren geleden opgeknappt door de gemeente en NS. De gemeente is eigenaar van het terrein en is verantwoordelijk voor het beheer en het onderhoud. Over het gewenste kwaliteitsniveau zijn destijds geen afspraken gemaakt tussen de beide partners. Al sinds 2007 wordt er gediscussieerd over het eigendom, het onderhoud, uitbreiding en het opknappen van het bestaande terrein. Sinds kort ligt er een 'Plan van aanpak sociale veiligheid stationsgebied Weesp 2009 – 2011' en is er een werkgroep opgericht die zich bezighoudt met de sociale veiligheid van het stationsgebied. Hieronder valt ook het P+R terrein. In deze werkgroep zitten vertegenwoordigers van de gemeente Weesp, NS, de regiopolitie en de spoorwegpolitie en ProRail. De burgemeester van de gemeente Weesp voert de regie en de ambtenaar openbare orde en veiligheid zorgt voor de coördinatie. In het plan van aanpak staan de verantwoordelijkheden van de partners uitvoerig beschreven.

In mei 2009 is een enquête gehouden onder 82 gebruikers van het P+R terrein aan de achterzijde van het station. Overdag voelen de gebruikers van het P+R terrein in Weesp zich over het algemeen veilig. De mannen geven een rapportcijfer 8,0 en de vrouwen een 7,8. Over de veiligheid 's avonds is men minder te spreken. De vrouwen geven daarvoor een 5,5. De mannen zijn iets positiever en geven een 6,6. De gevoelens van onveiligheid worden veroorzaakt door rondhangende personen, slechte verlichting, vandalisme en de verlaten ligging van het terrein. De belangrijkste maatregelen ter verbetering van de veiligheid zijn volgens de geënquêteerden: het inzetten van toezichthouders, cameratoezicht en een betere verlichting. Verbeterpunten voor de fysieke inrichting zijn: voldoende parkeerplaatsen, een prettige looproute en goed onderhoud<sup>13</sup>.

In juli 2009 vond een workshop plaats met de gemeente Weesp, de regiopolitie, spoorwegpolitie en NS. Samen hebben deze partijen gebrainstormd over de ideale situatie. Er werd geopperd om een kiosk met koffievoorzieningen te plaatsen om zo meer leven in de brouwerij te brengen. Als verbeterpunten werden genoemd de verlichting, het onderhoud en de uitstraling van het P+R terrein. Vervolgens is nagedacht over de wijze waarop dit kan worden gerealiseerd. Daarbij werd uitgebreid stilgestaan bij de vraag wie waarvoor verantwoordelijk is en wie wat moet aanpakken. De aanwezigen beaamden dat een gezamenlijke aanpak en ambitie de meeste kans van slagen heeft. Ook constateerde men unaniem dat op de lange termijn herinrichting van het P+R terrein noodzakelijk is. De stappen hiernaar toe zijn: naleving van het convenant dat de partijen met elkaar hebben afgesloten ter verbetering van de sociale veiligheid van het stationsgebied; ondernemers en omwonenden betrekken bij de herinrichting; creëren van een gezamenlijk visie voor de toekomst; duidelijkheid over taken en verantwoordelijkheden en het ontwikkelen van een masterplan voor het gehele stationsgebied. Deze integrale benadering voorkomt dat het P+R station een zwakke schakel in het stationsgebied wordt<sup>14</sup>.

---

<sup>13</sup>) Bie, E. de. (2009). Bevindingen gebruikersonderzoek P+R terrein station Weesp. Arnhem: De Bie Onderzoek en Advies.

<sup>14</sup>) Baggerman, M. (2009). Verslag mini workshop Weesp, Sociaal veilig P+R terrein. Nijmegen:Delfni.

---

## 4.2 P+R station Geldermalsen

Het P+R terrein in Geldermalsen bestaat uit twee afzonderlijke locaties. Het grootste terrein met een capaciteit van 270 plekken ligt op gemeentegrond aan de voor- ofwel oostkant van het station. Dit parkeerterrein ligt iets lager dan de omgeving in een soort kom. Aan de oostkant liggen enkele woningen, van waaruit men met name in de winter enigszins zicht heeft op het terrein. Ook vanuit de fietsenstalling aan de voorkant van het station kijkt men op een deel van de parkeerplaats.

Aan de achterzijde of westkant van het station ligt een kleiner P+R terrein met een capaciteit van 130 plekken. Dit terrein ligt op grond van NS. Het is een langgerekt terrein met twee rijen met parkeerplekken. Tussen dit terrein en het station bevinden zich grote, hoge bomen die het terrein volledig aan het zicht onttrekken. Aan de andere zijde wordt het terrein begrensd door een grote blinde muur van een van de fabrieksgebouwen van het industrieterrein. Deze blinde muur is deels verfraaid met een goed onderhouden haag.



---

Beide terreinen zijn op een gemiddelde werkdag voor 90 tot 100% bezet en worden onderhouden door de gemeente Geldermalsen. Dit is overeengekomen tussen NS en de gemeente Geldermalsen in een zogenaamde voorpleinovereenkomst.

Het station Geldermalsen ligt aan de Merwedelingelijn. In 2004 hebben de gemeenten aan deze spoorlijn samen met de politie, NS en later de vervoerder Arriva een veiligheidsarrangement afgesloten. Ook de gemeente Geldermalsen neemt deel aan het arrangement. Afgesproken is dat partijen zorgdragen voor cameratoezicht en menselijk toezicht op alle stations aan de spoorlijn. De kosten hiervoor worden gezamenlijk gedragen. Van menselijk toezicht is al sprake sinds 2004. Gedurende een aantal uren per week houden BOA's toezicht op de stations en de stationsomgevingen aan de Merwedelingelijn inclusief de P+R terreinen. Het cameratoezicht wordt op alle stations aan de spoorlijn gefaseerd ingevoerd. De introductie van camera's op station Geldermalsen is gepland in 2010.

In juni 2009 zijn 78 reizigers geïnterviewd aan zowel de oostkant als de westkant. De respondenten zijn iets beter te spreken over de sociale veiligheid overdag op het terrein aan de voorzijde (rapportcijfer 8,1) dan over het P+R terrein aan de achterzijde van het station (rapportcijfer 7,8). Ook hier zijn het – net als in Weesp – met name de vrouwen die de veiligheid in de avonduren laag waarderen en geven daarvoor gemiddeld een 5,7. Mannen waarderen de veiligheid in de avonduren met een 6,7. De gevoelens van onveiligheid worden veroorzaakt door: verlatenheid, ingeslagen auto-ruiten, vandalisme en slechte verlichting<sup>15</sup>.



---

<sup>15)</sup> Bie, E. de (2009). Bevindingen gebruikersonderzoek P+R terrein station Geldermalsen. Arnhem: De Bie Onderzoek en Advies.



---

Als belangrijkste maatregelen ter verbetering van de veiligheid noemen de geënquêteerden: betere verlichting, cameratoezicht, de inzet van toezichthouders en het verbeteren van de overzichtelijkheid. Wensen voor het nieuw aan te leggen P+R terrein zijn: voldoende parkeerplekken, groenvoorziening, goede verlichting, goed onderhoud en een makkelijke looproute. Deze voorstellen sluiten aan bij de uitkomsten van het literatuuronderzoek in hoofdstuk 2.

In september 2009 vond een workshop plaats met de gemeente Geldermalsen, de regiopolitie, de spoorwegpolitie, Arriva, ProRail en NS Poort. In deze workshop presenteerde de gemeente Geldermalsen de plannen voor het nieuw aan te leggen P+R terrein aan de achterzijde van het station. Als serieus aandachtspunt werd genoemd de aanleg van een extra loopbrug vanaf het P+R terrein naar het station. Om het terrein te verlevendigen werd voorgesteld om aan de rand van het toekomstige P+R terrein langs de Linge kano's en boten te verhuren. Ook opperde men om contact te zoeken met het nabijgelegen ROC voor het realiseren van toezicht door studenten die een opleiding tot beveiliging volgen. Net als in Weesp benadrukten de deelnemers van de workshop het belang van een breed draagvlak voor een goed resultaat<sup>16</sup>. De gemeente Geldermalsen heeft laten weten dat de verbetervoorstellen zullen worden meegenomen in de definitieve planvorming.

#### 'Tussen droom en daad ...'

Tijdens de twee workshops in Geldermalsen en Weesp die in het kader van deze handreiking plaatsvonden, kreeg de fantasie de vrije loop. Hieronder de meest interessante voorstellen op een rij.

- Oplichtende tegels op de looproute van en naar de perrons;
- Verlichting die meebeweegt met de parkeerder als hij of zij over het parkeerterrein loopt;
- Geleidingssysteem naar vrije parkeerplekken met ledverlichting. Dit systeem wordt in het buitenland al in parkeergarages toegepast;
- Dynamische parkeerinformatie. Hiermee kan men op afstand zien via sms of routeplanner of en waar er parkeerplekken vrij zijn;
- Interactieve videowand die reageert op voorbijlopende parkeerders. Zorgt voor afleiding;
- Verfraaien van blinde muren met afbeeldingen van lokale beroemdheden of kunst;
- Oplaadpunten voor elektrische auto's;
- Serviceverlening in de vorm van een garage die kleine reparaties uitvoert aan de auto of een wasserette en stomerij.

---

<sup>16</sup> Baggerman, M. (2009). Verslag workshop Geldermalsen, Hoe maak je van P+R terrein station Geldermalsen een leukere plek? Nijmegen: Delfini.



---

## 5. Een sociaal veilig P+R terrein in beeld

Een sociaal veilig P+R terrein, aan welke eisen moet dat voldoen en hoe realiseer je dat? In dit hoofdstuk hebben we de aandachtspunten voor de herinrichting van een P+R terrein beschreven. Ook hebben we de processtappen genoemd die moeten worden doorlopen voor een veilig en prettig P+R terrein. We doen dit op basis van de uitkomsten van de literatuurstudie en de pilots die plaatsvonden in Weesp en Geldermalsen.

### De positieve effecten van een opknopbeurt

Met het aanpassen van P+R terreinen en het nemen van de juiste maatregelen is veel winst te behalen. En niet alleen op het gebied van sociale veiligheid. In de provincie Noord-Holland en Flevoland zijn tussen 2004 en 2006 op een negental locaties nieuwe of uitgebreide en verbeterde P+R terreinen geopend. Uit onderzoek blijkt dat dit meerdere positieve effecten heeft. De beoordeling van de P+R terreinen is op bijna alle punten omhoog gegaan. Het oordeel van de gebruikers over de capaciteit van de parkeervoorzieningen is gestegen van het rapportcijfer 5,5 naar een 7,8, het oordeel over de netheid van een 6,2 naar een 7,5 en over de verlichting van een 6,4 naar een 7,5. Alleen het toezicht op de terreinen wordt nog als onvoldoende ervaren en beoordeeld met een 4,7. Opvallend is dat niet alleen de beoordeling over het terrein zelf, maar ook de beoordeling van de totale reis van deur tot deur is verbeterd. De waardering hiervoor steeg van een 6,5 naar een 7,1.

Het opknappen van de P+R terreinen heeft ook geleid tot een stijging van het gebruik. Van de mensen die er voor de opknopbeurt al parkeerden, is een klein deel daarna meer gebruik gaan maken van het terrein. Van de mensen die pas na de opknopbeurt gebruik zijn gaan maken van het P+R terrein, geeft 30% aan dat zij dat zijn gaan doen vanwege de capaciteitsuitbreiding van het terrein, 10% vanwege de kwaliteitsverbetering en 50% vanwege een verandering in de persoonlijke situatie (andere baan of verhuizing).

Op basis van een ruwe berekening schatten de onderzoekers dat er 26.000 meer OV-reizen zijn gemaakt en ruim een miljoen minder autokilometers zijn gereden in het onderzoeksgebied. Dit betreft extra treinreizen en bespaarde autokilometers, die direct aan de uitbreiding en/of aanpassingen van de P+R voorzieningen kunnen worden gerelateerd<sup>17</sup>.

### 5.1 Eisen sociaal veilig P+R terrein

Wat opviel bij de gebruikersonderzoeken in Weesp en Geldermalsen was dat veel respondenten vroegen of de enquête betrekking had op henzelf of op hun auto. Het gaat dus bij P+R terreinen niet alleen om de veiligheid van de gebruiker maar ook om die van de auto. Kan men de auto met een gerust hart achterlaten? Het zijn met name

---

<sup>17)</sup> MuConsult (2006). P+R terreinen in Noord-Holland en Flevoland. De effecten van uitbreidingen en een kwaliteitsimpuls, Eindrapport. Amersfoort: MuConsult.

---

de (eerste) indrukken van de situatie ter plekke bij het parkeren op een P+R terrein die daarbij een uitermate belangrijke rol spelen. Slechte verlichting op het terrein, rondhangende personen, de aanwezigheid van glas van ingeslagen autoruiten of een verwaarloosd P+R terrein, maakt dat de automobilist toch met enige zorg het parkeerterrein verlaat. Zal de auto er bij terugkomst nog staan en in welke staat?

Vertalen we dit naar de objectieve en subjectieve component van sociale veiligheid dan gaat het om:

- een veilig P+R terrein waar zich zo weinig mogelijk incidenten voordoen;
- een prettig P+R terrein plek waar parkeerders zich veilig voelen en hun auto veilig wanen.

---

*Groen is mooi, maar mag niet leiden tot onoverzichtelijke looproutes.*



---

Wil men minder incidenten dan liggen 'gelegenheidsbeperkende' maatregelen voor de hand. Dit zijn maatregelen die de pakkans vergroten, die de kans op buit verkleinen en die het criminelen zo moeilijk mogelijk maken om auto's te stelen en te kraken. Voor een P+R terrein waar parkeerders zich veilig wanen, kunnen het best maatregelen ter verbetering van de veiligheidsbeleving genomen worden.

Beide typen maatregelen versterken elkaar. Goede verlichting voorkomt niet alleen incidenten zoals autokraak en diefstal maar zorgt ook voor een groter veiligheidsgevoel en een prettige uitstraling van het terrein. Op een plek met een prettige uitstraling, laat je de auto eerder met een gerust hart achter. Een verzorgde plek trekt sowieso minder criminaliteit aan. Incidenten zijn nooit helemaal te voorkomen, maar als mensen zich ergens op hun gemak voelen, hebben incidenten een minder grote impact en kunnen zij beter tegen een stootje.

De objectieve en subjectieve veiligheid zitten elkaar ook wel eens in de weg. Om incidenten te voorkomen zijn veel toezichthouders wellicht wenselijk. Dit kan echter tot achterdocht leiden en de veronderstelling dat er sprake is van een onveilige plek. Waarom zou er anders zoveel toezicht zijn? Deze tegenstrijdigheid maakt het realiseren van een veilig en prettig P+R terrein geen gemakkelijke opgave. In deze handreiking daarom geen programma van eisen, maar wel een lijst van aandachtspunten waarmee men de kans op een prettig en veilig P+R terrein kan vergroten. Zie hiervoor de kaders op de volgende bladzijden. De aandachtspunten dragen bij aan het verbeteren van de veiligheidsbeleving van de gebruikers en richten zich op de eerder genoemde gelegenheidsbeperking. Overigens heeft het CROW in 2007 in het 'Handboek Sociale Veiligheid in de verplaatsingsketen' ook al een pakket van eisen voor een sociaal veilig P+R terrein opgesteld. Zie voor de details bijlage 1.



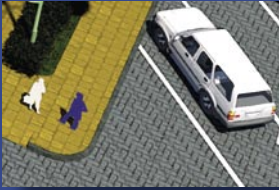
.....  
'Artist impression' van een  
sociaal veilig P+R terrein.  
Hierin zijn de aandachtspunten  
in deze brochure  
zoveel mogelijk verwerkt.



Welkom op P+R station West  
Hier kunt u uw auto parkeren en de trein nemen.  
Het parkeren is gratis en de trein rijdt elke 15 minuten.  
Voor meer informatie zie de brochure op de website.

---

## Lijst van aandachtspunten voor een veilig en prettig P+R terrein



### Toezicht

Mensen die gebruik maken van een P+R terrein verblijven er maar kort. Van natuurlijk toezicht is daarom nauwelijks sprake. Wel is er natuurlijk toezicht mogelijk in de vorm van woningen of bedrijven in de buurt. Zijn die er niet en is er sprake van een grote mate van subjectieve en objectieve onveiligheid, dan kunnen we denken aan professioneel toezicht in de vorm van stadswachten, politieursurveillance of het aanstellen van een beheerder. Is er voornamelijk sprake van objectieve onveiligheid bijvoorbeeld veel autokraak, dan is cameratoezicht een effectief middel.



### Goede verlichting

Goede verlichting is van groot belang voor de veiligheid en het veiligheidsgevoel van de gebruikers van P+R voorzieningen. Tegenwoordig wordt steeds meer geëxperimenteerd met verschillende kleuren licht, bijvoorbeeld wit licht in plaats van traditioneel geel licht. Bij wit licht kan men beter gezichten herkennen waardoor het veiligheidsgevoel wordt vergroot.<sup>18</sup> Naast traditionele vormen kan ook gedacht worden aan speelsere vormen met bijvoorbeeld LED verlichting.



### Overzichtelijkheid

Voor zowel het parkeerterrein als de looproute naar het station, is het belangrijk dat de parkeerder overzicht heeft. Hoge afscheidingen en overwoekerende struiken moeten we voorkomen. Maak bij de (her)inrichting gebruik van laagblijvende begroeiing en speciale bomen die het zicht op ooghoogte niet belemmeren.



### Duidelijke afscheiding

Belangrijk is dat er een of andere vorm van afscheiding is tussen het P+R terrein en de directe omgeving. Deze vorm van gelegenheidsbeperving voorkomt dat iedereen van alle kanten het terrein zo maar op kan en dat personen met minder goede bedoelingen zich snel uit de voeten kunnen maken. De voorkeur gaat uit naar een groene afscheiding in de vorm van een lage haag.



### Voldoende parkeerplekken

Het spreekt bijna vanzelf dat er voldoende parkeerplekken moeten zijn. Een reiziger die op de trein overstapt wordt zodoende niet gedwongen om dubbel of op illegale plekken te parkeren. Daarbij moet er rekening worden gehouden met toekomstige ontwikkelingen, bijvoorbeeld een groei van het reizigersaanbod of de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk in de omgeving.



### Goede routing

Een goede routing is essentieel voor het snel vinden van een parkeerplek. Een goede routing voorkomt ook dat men makkelijk rondjes kan rijden. Dit maakt het parkeerterrein minder aantrekkelijk voor autokrakers en autodieven.

---

Zie de voetnoten voor dit en volgend kader op bladzijde 31



### Ruime parkeerplaatsen

Naast voldoende parkeervlakken is het ook belangrijk dat er ruime parkeervakken zijn. Niet alleen voor invaliden, maar bijvoorbeeld ook voor moeders met kindwagens. Het gestoken parkeren (visgraatmotief) wordt veelal als prettiger ervaren dan de standaard rechte vakken.



### Goede route aanduiding naar het P+R terrein en naar de perrons

Er zijn voorbeelden te over van P+R terreinen waarvandaan en waarnaartoe een goede routeaanduiding ontbreekt. De aanrijroute naar het P+R terrein moet in alle gevallen duidelijk zijn voor de automobilist in een straal van minstens 5 kilometer om het P+R terrein heen. Op het P+R terrein aangekomen, mag de looproute naar het station niet te lang zijn en moet deze overzichtelijk zijn en duidelijk staan aangegeven.



### Uitstraling

Voor een goede uitstraling van het P+R terrein is nodig:

- goed onderhoud van de bestrating;
- overzichtelijke, niet te hoge en goed onderhouden groenvoorziening.



### Aanwezigheid van activiteiten

Op en rond de P+R terreinen zijn - afgezien van voorzieningen op het station - over het algemeen weinig activiteiten te bekennen. Vooral in de avonden is het er vaak uitgestorven. Het realiseren van relevante voorzieningen zoals een kiosk, een garage of winkels, is daarom aan te bevelen. Bij kleinere stations is een gecombineerd gebruik van het parkeerterrein, zoals door bedrijven, bezoekers van een zwembad of een sportvereniging in de buurt, een optie. Dit zorgt voor extra beweging op het terrein, ook in de avonden.



### Dynamische reisinformatie

Aan de hand van dynamische reisinformatie op tactische plaatsen bij de inrit en op weg naar het perron, kan de (haastige) parkeerder inschatten hoeveel tijd er nog rest en of er haast is geboden. De 'lustreiziger'<sup>19</sup> en minder frequente gebruikers kunnen zich beter oriënteren. Dit voorkomt gevoelens van onzekerheid en dus ook onveiligheid.



### Compartimentering

Compartimentering wil zeggen dat het P+R terrein wordt ingedeeld in herkenbare compartimenten in verschillende kleuren of genummerd, zodat de auto snel terug kan worden gevonden. Compartimentering vergroot de herkenbaarheid en daarmee de sociale controle en maakt dat parkeerders zich beter kunnen oriënteren<sup>20</sup>.



### Bewustwordingscampagnes

Inmiddels zijn de meeste mensen wel gewend aan de campagnes 'Niets erin, niets eruit' en 'Auto op slot, buit eruit'. Toch zijn er nog altijd automobilisten die dure spullen in hun auto achterlaten. Een bewustwordingscampagne is en blijft daarom een goede gelegenheidsbeperkende maatregel die uitstekend past bij een P+R terrein.



---

## 5.2 Hoe komen we tot een veilig en prettig P+R terrein?

Constateren dat een P+R terrein aan verbetering toe is en dat er maatregelen nodig zijn, is niet zo moeilijk. Lastiger is het om de maatregelen daadwerkelijk uit te voeren en de partijen die hiervoor verantwoordelijk zijn te mobiliseren. Uit de gesprekken met de betrokken partijen in Weesp en Geldermalsen blijkt duidelijk dat de aanpak zoals die wordt voorgesteld moet bijdragen aan:

- een gezamenlijke visie, waar verantwoordelijke en belanghebbende partijen zich achter kunnen en willen scharen;
- een betrokken en geëngageerde groep medewerkers;
- een publiek/private uitvoeringsorganisatie met een bepaalde zelfstandigheid. Dat wil zeggen dat deze organisatie buiten (!) de organisaties van de belanghebbenden staat. Noem het een projectgroep of werkgroep, die fungeert als uitvoerend bureau voor het realiseren van een sociaal veilig ingericht P+R terrein. De project- of werkgroep beschikt in ieder geval over een projectleider en project- of werkgroepleden die afkomstig zijn van de verantwoordelijke partijen en over eigen middelen;
- een uitvoeringsplan;
- een communicatieplan.

### Bekend maakt bemind

Het realiseren van een nieuw P+R terrein of het opwaarderen van een bestaand P+R terrein is niet altijd voldoende. Communicatie naar de gebruikers toe is eveneens van belang. Dat dit niet altijd soepel verloopt, laat een voorbeeld uit Den Haag zien. Daar dreigt een nieuw P+R terrein te mislukken vanwege de geringe bekendheid, zo blijkt uit de Nationale Parkeertest 2009. 'Het idee is goed; je auto parkeren op een groot parkeerterrein en daarna direct door naar hartje Den Haag met de gratis tram. Eén minpunt: hoe kom je bij dat transferium? Een straatnaam met nummer en postcode is nergens te vinden. Als je uiteindelijk in de buurt van het Transferium bent gekomen, staat vlak naast de afslag van het Transferium een bord met de verwijzing naar de afslag. Wie niet heel erg alert is, mist dus de ingang van de parkeerplaats. Bij de ingang staat verder geen naambord, tarievenlijst of openingstijden vermeld.'<sup>21</sup>

---

### Voetnoten pagina 29 en 30

<sup>18)</sup> Morante, Peter (2008) Mesopic Street Lighting, Demonstration an Evaluation Final Report, Lighting Research Institute. New York: Rensselaer Polytechnic Institute.

<sup>19)</sup> Een lustreiziger maakt - veelal incidenteel - gebruik van een P+R terrein bijvoorbeeld om naar een the-atervoorstelling, film of beurs te gaan of om een dagje te winkelen. De mustreiziger daarentegen gebruikt het P+R terrein uit noodzaak, bijvoorbeeld om naar het werk te gaan.

<sup>20)</sup> Zie voor een uitgebreidere toelichting hoofdstuk 3.

<sup>21)</sup> Platform Detailhandel Nederland (2009) Nationale Parkeertest 2009. Leidschendam: Platform Detailhandel Nederland.

---

Voor een goed resultaat moet een aantal stappen worden doorlopen. Deze stappen zijn bijna identiek aan de stappen zoals beschreven in de KpVV brochure 'Hoe maak je van het station een leukere plek?' Daarom zullen we die hieronder enkel kort herhalen. Voor een uitgebreidere toelichting verwijzen we naar genoemde brochure.

### Stappenplan 'Hoe te komen tot een sociaal veilig en prettig P+R terrein?'<sup>22</sup>

#### Oriëntatiefase

Stap 1. Verzamel zoveel mogelijk materiaal over het P+R terrein: incidentgegevens, afspraken tussen betrokken partijen, oud en nieuw planmateriaal.

Stap 2. Breng de verschillende taken en verantwoordelijkheden in kaart (zie kader)

#### Confrontatiefase

Stap 3. Roep partijen bij elkaar.

Stap 4. Breng met elkaar een bezoek aan het P+R terrein.

Stap 5. Voer een gebruikersonderzoek uit.

Stap 6. Formuleer een gezamenlijke visie.

Stap 7. Zorg voor schriftelijk commitment.

Stap 8. Organiseer de samenwerking.

#### Uitvoeringsfase

Stap 9. Maak concrete actieplannen.

Stap 10. Pluk het laaghangend fruit. Dat wil zeggen: voer die verbeteringen door die op korte termijn tegen relatief weinig inspanning kunnen worden gerealiseerd.

Stap 11. Inventariseer belemmeringen voor de verbeteringen op de lange termijn. Breng in kaart wat de verbeteringen in de weg staat en maak dit bespreekbaar met de betrokken partijen.

Aanvullende opmerkingen bij het stappenplan:

- Ieder P+R terrein is uniek en heeft haar eigen problematiek. Neem de tijd om die problematiek in kaart te brengen. Een gebruikersonderzoek, gesprekken met de politie, omwonenden of een nabijgelegen kantorencomplex kunnen hierbij helpen.
- In de pilots in Geldermalsen en Weesp is als start gekozen voor een gebruikersonderzoek. De vragenlijst die daarbij is gebruikt is als voorbeeld opgenomen in bijlage 2.
- De uitkomsten van de gebruikersonderzoeken in Geldermalsen en Weesp kwamen niet als een verrassing. De uitkomsten liggen in het verlengde van de aandachtspunten die beschreven staan in deze handreiking. U zou daarom ook kunnen starten met een schouw op het P+R terrein. Hierbij kunt u gebruikmaken van het schouwformulier in bijlage 3. Stel op basis van de uitkomsten van de schouw een verbeterplan op. Daarna kunt u een gebruikersonderzoek doen om te toetsen of het verbeterplan aansluit bij de wensen en prioriteiten van de gebruiker.

---

<sup>22)</sup> Ontleend aan de KpVV brochure 'Hoe maak je van het station een leukere plek?', 2008.

- 
- In de oriëntatiefase is het belangrijk om goed in kaart te brengen welke partijen belang hebben bij het P+R terrein. Hier komt het onderscheid tussen een bestemmings- of herkomstterrein van pas (zie hoofdstuk 2). Bij een bestemmingsterrein heeft de gemeente een economisch belang en is vaak de initiatiefnemer en regisseur. Een herkomstterrein is met name voor de vervoerder interessant. Die is namelijk gebaat bij veel langeafstandsreizigers.
  - Bestemmings- of herkomstterrein, een gemeente is in beide gevallen mede verantwoordelijk voor een veilig en prettig P+R terrein in het stationsgebied. Tenslotte zijn het haar inwoners die gebruikmaken van het P+R terrein.
  - Voor sommige reizigers is het station inclusief het P+R terrein de eerste kennismaking met een stad of dorp en dus het visitekaartje van de gemeente. Daarom heeft een gemeente extra belang bij een sociaal veilig station en P+R terrein.
  - Behalve gemeenten, zijn ook politie, (bus)vervoerders en de vervoersgerelateerde bedrijven verantwoordelijk voor een sociaal veilig station en een sociaal veilig P+R terrein. Om een P+R terrein te verbeteren, is het nodig deze partijen te betrekken bij de planvorming.
  - Vergeet niet dat het P+R terrein onderdeel is van het stationsgebied en dat het succes van het P+R terrein afstraalt op het station en andersom. Een integrale benadering voorkomt dat het P+R terrein een zwakke schakel in het stationsgebied wordt.
  - Op veel plekken in Nederland worden veiligheidsarrangementen afgesloten voor stationsgebieden. Hierin kunnen ook de afspraken en verbetervoorstellen voor het P+R terrein worden meegenomen. Zie voor meer informatie de 'Handreiking voor veiligheidsarrangementen in het openbaar vervoer' van het KpVV.
  - Als er al sprake is van een veiligheidsarrangement voor het stationsgebied, dan is het belangrijk om alle partijen die deelnemen aan dit veiligheidsarrangement te betrekken bij de (her)inrichting en planvorming van het P+R terrein. Vergeet ook niet de bewoners- en ondernemersverenigingen, lokale ondernemers of een plaatselijke belangenverenigingen.
  - Stations hebben over het algemeen een aanzuigende werking. Dat wil zeggen dat het mensen aantrekt, ook die met minder goede bedoelingen. Dit maakt het niet onmogelijk maar wel ingewikkeld om een sociaal veilig station met sociaal veilig P+R terrein te ontwikkelen. Een voorwaarde is wel dat partijen samenwerken, dat helder is wie waarvoor verantwoordelijk is en dat men elkaar daarop aanspreekt (zie kader 'Taken en verantwoordelijkheden P+R terrein').
  - Een P+R terrein is nooit af. Ook nadat het terrein is (her)ingericht doet men er verstandig aan om een vinger aan de pols te houden en eens in de zoveel tijd met betrokken partijen een schouw te houden. Denk ook aan het maken van goede beheerafspraken om te voorkomen dat de aandacht verslapt.

---

## Taken en verantwoordelijkheden P+R terrein

### Beheerder (NS Poort of gemeente)

- heeft tot taak om te voorkomen dat op en rond het P+R terrein (bouw)materiaal rondslingert of onbevoegde personen zich gemakkelijk schuldig kunnen maken aan autodiefstal en –inbraak en diverse soorten vernielingen (o.a. vandalisme, graffiti en brandstichting);
- is primair verantwoordelijk voor het onderhoud en het beheer van het P+R terrein;
- draagt zorg voor schoonmaak, onderhoud en verlichting;
- heeft aandacht voor sociale veiligheid bij de inrichting;
- zet eventueel technische hulpmiddelen in zoals communicatiemiddelen;
- zet eventueel technisch toezicht (camera's) in;
- stelt huisregels op en handhaaft die;
- werkt samen met andere partijen bij het verbeteren en de instandhouding van de sociale veiligheid op het P+R terrein;
- verstrekt service en informatie aan de reizigers;
- is verantwoordelijk voor preventief toezicht op het P+R terrein.

### Gemeente

- handhaaft de openbare orde en veiligheid (orde, rust, veiligheid) op het P+R terrein;
- voorkomt en verbaliseert verkeerd parkeerders;
- is verantwoordelijk voor de (regierol bij de) totstandkoming, implementatie en monitoring van het lokale, integrale veiligheidsbeleid;
- neemt maatregelen (bijvoorbeeld inzet jongeren- en buurtwerk) om overlast in en rondom de stationsomgeving inclusief de P+R terreinen zoveel mogelijk te voorkomen;
- kan Algemene Plaatselijke Verordening (APV) inzetten ter bevordering van de veiligheid en het veiligheidsgevoel in het stationsgebied inclusief het P+R terrein.

### Politie

- oefent politietaken uit in de stationsomgeving inclusief het P+R terrein, conform artikel 2 van de Politiewet, dus inclusief de hulpverlening aan burgers en (BOA)collega's van de vervoersmaatschappijen en gemeente;
- handhaaft de orde in het stationsgebied inclusief het P+R terrein indien er sprake is van een aantasting van de orde;
- volgt assistentieverzoeken op van het OV-personeel of gemeentelijke BOA collega's;
- is verantwoordelijk voor preventief toezicht in de stationsgebieden inclusief het P+R terrein, eventueel aanvullend op de primaire verantwoordelijkheid van de vervoerder in dezen.

### Openbaar Ministerie

- is verantwoordelijk voor de strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde (ook wel justitiële handhaving genoemd), hierbij met name uit naar de veelplegers (autokraak of –diefstal) en geweldsdelicten;
- doet onderzoek naar innovatieve en creatieve alternatieve vervolgingsmethodes;
- informeert bij een delict betrokken geraakte benadeelden.

### 5.3 Wie neemt de regie?

Deze handreiking bevat een groot aantal maatregelen ter verbetering van de sociale veiligheid van P+R terreinen. Maar wanneer pas je deze maatregelen toe en wie is waarvoor verantwoordelijk? In onderstaand overzicht staat per specifiek probleem genoemd welke maatregelen daarbij passen en welke partijen voor die maatregelen verantwoordelijk zijn.

Probleem	Maatregelen	Verantwoordelijke en belanghebbende partijen
Grote mate van zowel subjectieve als objectieve onveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aanstellen van een beheerder;</li> <li>- Politie-surveillances;</li> <li>- Inzetten van BOA's en toezicht-houders.</li> </ul>	Gemeente, NS Poort, regio-politie
Grote mate van objectieve onveiligheid (bijvoorbeeld autokraak)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realiseren van cameratoezicht;</li> <li>- Bewustwordingscampagnes;</li> <li>- Aanpak daders en veelplegers.</li> </ul>	Gemeente, regiopolitie, openbaar ministerie, NS Poort, de parkeerders zelf
Vervuiling van het terrein of achterstallig onderhoud	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maken van onderhoudsafspraken tussen eigenaar en beheerders en deze vastleggen in een beheer-convenant;</li> <li>- Elkaar aanspreken op verantwoordelijkheden en het naleven van eerder vastgelegde onderhoudsafspraken;</li> <li>- Aanpassen afspraken, bijvoorbeeld gaan werken met beeldbestekken of het stellen van hogere kwaliteitseisen.</li> </ul>	Onderhoudsverantwoordelijke partijen: gemeente, NS Poort of ingehuurde partij.
Onveiligheidsgevoelens door onoverzichtelijkheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beter onderhoud groenvoorziening;</li> <li>- Herinrichting terrein en/of looproutes.</li> </ul>	Onderhoudsverantwoordelijke partijen: gemeente of NS Poort of ingehuurde partij
Onveiligheidsgevoelens door donkere plekken	Verbeteren verlichting	Onderhoudsverantwoordelijke partijen: gemeente, NS Poort of ingehuurde partij
Gebrek aan natuurlijk toezicht vanuit omgeving	Realiseren van extra activiteiten in omgeving	Gemeente, provincie, lokale ondernemers
Groot en anoniem P+R terrein	Compartimentering	Gemeente, NS Poort eventueel samen met de provincie
Wild- of foutparkeren op P+R terrein en in de buurt	Uitbreiding capaciteit P+R terrein	Gemeente, NS Poort, eventueel samen met de provincie



parkeren

parkeren

P+R

P+R

---

## 6. Kansen en bedreigingen

Stel partijen willen investeren in een P+R terrein met als doel om van het terrein een sociaal veilige en prettige plek te maken. En die partijen zijn ook bereid om samen te werken. Wat zijn dan de kansen en bedreigingen?

### 6.1 Kansen

#### Veiligheidsarrangementen

Steeds meer gemeenten erkennen het belang van een integrale samenwerking en leggen afspraken vast ter verbetering van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer, met name in de stationsgebieden. Soms gebeurt dat in de vorm van een veiligheidsarrangement. Investerings in de fysieke inrichting van een P+R terrein passen uitstekend in de doelstelling van dergelijke arrangementen.

#### Sociaal project

Sommige gemeenten nemen het initiatief om menselijk toezicht op onbemande stations te organiseren. Vaak gebeurt dat met beperkte middelen in het kader van een re-integratietraject waarbij mensen zonder werk worden begeleid naar een reguliere baan op de arbeidsmarkt. Zie voor meer achtergrondinformatie de KpVV brochure 'Menselijk toezicht op stations, hoe realiseer je dat?' Het ligt voor de hand om de toezichthouders ook een oogje in het zeil te laten houden op het P+R terrein.

#### Samenwerking private sector

In Nederland groeit de aandacht voor publiek-private samenwerking. Bijvoorbeeld op het gebied van marketing en communicatie. Ook voor P+R terreinen liggen hier kansen. Denk aan een gecombineerd gebruik van het parkeerterrein met bedrijven in de directe omgeving van het station. Of het organiseren van cameratoezicht en/of menselijk toezicht in samenwerking met de private sector.

#### Aanbestedingen

Is er sprake van een aanbesteding van het openbaar vervoer? Dan kan de OV-autoriteit eisen stellen ten aanzien van het P+R terrein, zoals een korting op het openbaar vervoer of bepaalde privileges voor reizigers die gebruikmaken van het P+R terrein. Soms lopen er al afspraken tussen de OV-autoriteit en de vervoerder over het P+R terrein. Een nieuwe concessie biedt de mogelijkheid om de afspraken aan te scherpen en een P+R terrein nieuw leven in te blazen.

#### Het P+R terrein als duurzaam instrument

De binnensteden slippen in Nederland steeds meer dicht. Niet alleen in de spits maar ook daarbuiten is het lastig om het centrum van de stad per auto te bereiken. Het langzaam rijdend en stilstaand verkeer in de stad heeft een negatieve invloed op de luchtkwaliteit. P+R voorzieningen aan de randen van de stad is een van de oplossingen om de autodruk te laten afnemen. Hierbij is het wel van groot belang dat de

---

kwaliteit van de overstap op het openbaar vervoer, ook wel ketenmobiliteit genoemd, comfortabel, efficiënt is en van een hoge frequentie is.

### **Verbeteren van de ketenmobiliteit**

Het verbeteren van de ketenmobiliteit is een doelstelling van veel provincies en gemeenten. Het P+R terrein neemt hierin een steeds prominentere plek in. Dit biedt volop kansen voor het verbeteren en aanpakken van P+R terreinen. Een succesvol P+R terrein levert immers een positieve bijdrage aan de bereikbaarheid en daarmee de economische positie van een stad. Ook zorgt een goed P+R terrein ervoor dat mensen ondanks toenemende files in een bepaald gebied kunnen blijven wonen.

#### **Parkeren en... de fiets of de tram op!**

Dat de fiets een ideaal vervoersmiddel is, wisten ze ook al in Oostende, waar je het hele jaar door gratis je auto kunt parkeren aan een randparking op het Maria Hendrikaplein, aan de Vuurtorenwijk en op het Provinciaal Domein Walraversijde. Vervolgens huur je gratis een opvallende geel-rode fiets om verder te gaan. Ofwel om de badplaats te verkennen of om naar het werk te gaan. Want ook voor pendelaars is deze voorziening gratis.

Het project in Oostende maakt deel uit van het 'Park en Bike' project voor de Belgische kustgemeenten. Met de fiets dwars door de gemeente is snel, goedkoop en milieuvriendelijk, was het basisidee. De fietsen dragen het keurmerk van duurzaamheid. Jongeren herstellen en monteren de fietsen zoveel mogelijk met recuperatieonderdelen. Op deze manier doen zij werkervaring op. Ook zorgt de aanpak voor minder afval en dat komt het milieu ten goede.

In De Panne is er inmiddels ook sprake van een 'Park and Ride' project. Je laat je auto voor een habekrats op de grote randparking aan het station achter en spoort naar De Panne met de tram.

## **6.2 Bedreigingen**

### **Wie heeft de regie?**

Wie is waarvoor verantwoordelijk, wie moet welke problemen oplossen en wie betaalt waarvoor? Deze vragen duiken onherroepelijk bij de (her)inrichting van een P+R terrein bij een station. Als partijen het niet eens kunnen worden over elkaars verantwoordelijkheden, is het lastig om samen in actie te komen en goede afspraken te maken over de financiering. Soms ligt de regiefunctie bij een provincie of stadsregio (bijvoorbeeld bij een lange-afstandsterrein) en soms ligt de regiefunctie bij een gemeente (bijvoorbeeld bij een korte-afstandsterrein).

### **Voldoende draagvlak op bestuurlijk en operationeel niveau**

Het maken van afspraken met betrekking tot de fysieke inrichting van stations vindt plaats op bestuurlijk niveau, maar de uiteindelijke samenwerking moet vorm krijgen op operationeel niveau. De rol van individuen binnen de betrokken organisaties mag niet worden onderschat. Soms kan één persoon op een sleutelpositie een project



---

maken of breken. Het is daarom van het grootste belang dat de betrokken partijen zorgen voor voldoende draagvlak binnen hun eigen organisatie.

### **Infrastructurele veranderingen**

Files worden in Nederland steeds langer. Dit heeft zijn weerslag op P+R locaties. Soms groeien P+R terreinen in een mum van tijd uit hun jasje en is uitbreiding een must. Op andere plekken leiden ze een kwijnend bestaan. Voor een levensvatbaar P+R terrein is het daarom belangrijk om samen met verkeerskundigen de verkeersontwikkelingen goed in de gaten te houden. Een goed voorbeeld is station Nijmegen Lent, ten noorden van Nijmegen. Bij dit station is enkele jaren geleden een P+R locatie aangebracht voor hen die de files op de Waalbrug willen ontwijken. De file voor de Waalbrug bij Nijmegen is echter zo hard gegroeid dat het station nu halverwege de file ligt en geen alternatief meer is voor de automobilist. De Stadsregio Arnhem-Nijmegen heeft daarom nu een P+R locatie aangelegd die noorderlijker is gelegen bij het Knooppunt Ressen.



### **Vaste budgetten voor beheer en onderhoud**

Of een P+R terrein sociaal veilig is, hangt deels af van het beheer en onderhoud. Dit drukt op de reguliere budgetten. Het is niet altijd eenvoudig om deze budgetten naar boven toe bij te stellen. Ook is het niet mogelijk om subsidies aan te vragen voor extra onderhoud en beheer. Het is daarom belangrijk om in de planvorming al rekening te houden met het toekomstige beheer en onderhoud en daarvoor voldoende middelen te reserveren.

### **Kosten/baten lokaal en regionaal**

De kosten voor (her)inrichting van een P+R terrein zijn dikwijls lokaal. Zeker als het gaat om de beheers- en onderhoudskosten en het ruimtebeslag. Daarentegen zijn de baten dikwijls regionaal. Dit geldt in het bijzonder bij lange-afstands P+R terreinen. Met name bij lange-afstands P+R terreinen is het daarom belangrijk dat een regionale overheid betrokken is bij het (her)inrichtingsproces.



---

## 7. Conclusies

De tijd dat parkeren bij het station plaatsvond op een braakliggend terrein achter het station is in de meeste gevallen gelukkig verleden tijd. Dit betekent echter niet dat het niet beter kan. Te vaak wordt het terrein nog als sluitpost gebruikt en ligt het achteraf in een industrie- of kantorengedebied, waar vooral in de avonduren weinig toezicht is.

Deze handreiking laat zien dat er volop kansen en mogelijkheden zijn om de sociale veiligheid van P+R terreinen te verbeteren. Goed bericht is dat partijen die zich daarvoor inspannen zeker worden beloond. Aangenamere en leukere P+R voorzieningen leiden niet alleen tot een betere veiligheidsbeleving van het terrein zelf, maar ook van het station en de stationsomgeving. Ook zijn sociaal veilige en prettig ingerichte P+R terreinen van positieve invloed op het oordeel van de reiziger over de gehele mobiliteitsketen. En worden dergelijke P+R terreinen beter gebruikt. Dit leidt vanzelf tot meer natuurlijk toezicht en meer mogelijkheden voor economische ontwikkelingen rond een P+R terrein. Reden genoeg dus om werk te maken van sociaal veilige en prettig ingerichte P+R terreinen.

Stations hebben over het algemeen een aanzuigende werking. Dat wil zeggen dat het mensen aantrekt, ook die met minder goede bedoelingen. Dit maakt het niet onmogelijk maar wel ingewikkeld om een sociaal veilig station met sociaal veilig P+R terrein te ontwikkelen. De aandachtspunten en de maatregelenmatrix in deze handreiking dienen als leidraad bij de (her)inrichting van een P+R terrein. Belangrijk is wel dat de verantwoordelijke partijen samenwerken.

De uitkomsten van de gebruikersonderzoeken in Geldermalsen en Weesp kwamen niet als een verrassing. De verbeterpunten die door de gebruikers werden genoemd komen overeen met de bevindingen in de literatuur. Een alternatief voor de gevolgde aanpak op de P+R terreinen in Weesp en Geldermalsen is eerst zelf een verbeterplan op te stellen, samen met de verantwoordelijke en belanghebbende partijen. De aandachtspunten in deze brochure dienen daarbij als leidraad. Aan zo'n verbeterplan gaat een gezamenlijk bezoek aan het P+R terrein vooraf. U kunt daarbij gebruikmaken van het schouwformulier in bijlage 3. Als het verbeterplan er eenmaal ligt kunt u een gebruikersonderzoek doen om te toetsen of het verbeterplan aansluit bij de wensen en prioriteiten van de gebruiker.

De maatregelen in deze handreiking zijn enerzijds gericht op het terugdringen van het aantal incidenten en anderzijds op het verbeteren van de veiligheidsbeleving van de parkeerders. Deze beleving staat erg onder invloed van de fysieke inrichting en de uitstraling van het P+R terrein en de onmiddellijke omgeving. Zaken zoals een slechte verlichting, kapotte bestrating, graffiti, achterstallig onderhoud, een onoverzichtelijke inrichting, zwerfafval en slechte groenvoorzieningen, moeten per direct worden aangepakt. Belangrijke aandachtspunten zijn verder een goede bewegwijzering naar en van het P+R terrein, voldoende toezicht, voldoende activiteiten, een prettige uitstraling en dynamische reisinformatie. Gelegenheidsbeperkende maatregelen zijn het

---

aanbrengen van een duidelijke afscheiding en een routing die voorkomt dat men makkelijk rondjes kan rijden.

Om de maatregelen uit te kunnen voeren zijn partijen nodig. Deze handreiking laat zien dat er meerdere verantwoordelijke partijen zijn en dat het belangrijk is dat deze partijen samenwerken. Een P+R terrein staat immers niet op zichzelf, maar maakt deel uit van een omgeving. Een integrale aanpak met het P+R terrein als onderdeel van het stationsgebied heeft meer kans van slagen en voorkomt dat het P+R terrein een zwakke schakel wordt. Let wel dat samenwerking alleen mogelijk is, als partijen het eens zijn over elkaars verantwoordelijkheden.

Voor een verbeterplan moeten partijen met elkaar een aantal stappen doorlopen. De eerste stap is het in kaart brengen van de problematiek. Doe dat bij voorkeur in gesprek met politie, omwonenden, lokale ondernemers en de gebruikers zelf. Daarna gaan de partijen met elkaar aan de slag met het opstellen van een verbeterplan. Tot slot moet het verbeterplan worden uitgevoerd. Wat in dit samenwerkingsproces niet mag ontbreken is een gezamenlijk bezoek aan het P+R terrein. Verder adviseren wij om een gebruikersonderzoek uit te (laten) voeren. Dit geeft een goed zicht op de lokale problematiek. Ook kan men checken of de verbetervoorstellen aansluiten bij de gebruikerswensen.

Vergeet tot slot niet dat ieder P+R terrein uniek is. Er bestaan dus geen standaardoplossingen. Ook is het P+R terrein nooit af. Daarom doen partijen er verstandig aan om een vinger aan de pols te houden door regelmatig een bezoek te brengen aan het P+R terrein en de maatregelen te evalueren.



---

## Bijlage 1 - Pakket van eisen sociaal veilig P+R terrein

volgens het Handboek Sociale Veiligheid in de verplaatsingsketen, CROW, 2007

### **Gezelschap/omgeving/voorzieningen**

- Aanwezigheid medereizigers en passanten en bezoekers van functies in de omgeving.
- Liefst nabij functies/voorzieningen met uitzicht op terrein.

### **Toezicht en handhaving**

- Toezicht bij voorkeur door personen, eventueel camerabewaking.
- Afspraken (bijvoorbeeld convenant) met betrokken partijen op het overstappunt (NS, busbedrijf, politie, exploitant van het terrein) over afstemming toezicht.
- Extra aandacht voor sociale veiligheid 's avonds.

### **Zicht**

- De gebruiker moet ver vooruit kunnen kijken.
- Geen of beperkte hoogteverschillen.
- Geen ondoorzichtige ruimtes.
- Veel aandacht verlichting loopruimtes en terrein.

### **Uitwegen**

- Voorkomen door middel van uitwegen en goede bewegwijzering dat gebruiker een opgesloten gevoel krijgt.

### **Beheer en onderhoud**

- Schoon en heel.
- Zichtbare gevolgen van vandalisme worden snel hersteld.
- Geen zwerfvuil, graffiti, kapotte verlichting of ander defect straatmeubilair.
- Onderhoudsarme en vandalismebestendige materialen.

### **Specifieke richtlijnen P+R terreinen (ANWB, bouwdienst Rijkswaterstaat en CROW)**

- Minimaal 40 parkeerplaatsen, een indeling in parkeervakken en openbare verlichting.
- Verhard terrein.
- Parkeerplaats op maximum 250 meter lopen van P+R halte.
- Een OV-verbinding met op werkdagen tijdens de spitsuren minimaal een frequentie van zesmaal per uur voor lokaal vervoer en tweemaal per uur voor interlokaal vervoer.



---

## Bijlage 2 - Voorbeeld vragenlijst P+R terrein

*Deze vragenlijst is ontwikkeld door onderzoeksbureau De Bie.*

### Introductie

Het gaat om uw mening en uw ervaringen met onder andere de sociale veiligheid op het parkeerterrein en de directe omgeving. Uw medewerking is van groot belang voor het onderzoek en de toekomstige inrichting van het terrein!

### Deel 1 – Achtergrond

Vraag 1

Geslacht:             Man     vrouw

Vraag 2

Wat is uw leeftijd?            ..... jaar

Vraag 3

Hoe vaak maakt u gemiddeld gebruik van het parkeerterrein?

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 1 x per jaar        | <input type="checkbox"/> 1 x per week          |
| <input type="checkbox"/> 1 x per half jaar   | <input type="checkbox"/> 2 x per week          |
| <input type="checkbox"/> 1 a 2 x per 3 maand | <input type="checkbox"/> 3 x per week          |
| <input type="checkbox"/> 1 a 2 x per maand   | <input type="checkbox"/> 4 x per week of vaker |

Vraag 4

Van welke vervoersmiddelen maakt u na het parkeren gebruik?

- Trein     Bus     Beide     Geen van beide

Vraag 5

Wat is het doel van deze reis?

- |                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Woon - werk | <input type="checkbox"/> Familie / vriendenbezoek |
| <input type="checkbox"/> Uitgaan     | <input type="checkbox"/> Recreatie                |
| <input type="checkbox"/> Winkelen    | <input type="checkbox"/> Anders namelijk _____    |

### Deel 2 – Gevoel van veiligheid

Vraag 6

Als u een rapportcijfer zou moeten geven voor hoe veilig u zich voelt op dit P+R terrein (cijfer 1 t/m 10; 1= zeer onveilig -> 10 = zeer veilig)

6a Welk cijfer zou u geven voor de veiligheid overdag op dit parkeerterrein?

- 1    2    3    4    5    6    7    8    9    10

6b Welk cijfer zou u geven voor de veiligheid 's avonds op dit parkeerterrein?

- 1    2    3    4    5    6    7    8    9    10    nvt kom er nooit 's avonds  
(-> Bij 7 of hoger bij vraag 6a en 6b door naar vraag 8!)

Vraag 7

Waardoor voelt u zich het meest onveilig op dit P+R Terrein?

(Respondent eerst zelf laten beantwoorden! Slechts één antwoord mogelijk!)

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Rondhangende personen/groepen       | <input type="checkbox"/> Drugsoverlast (handel / gebruik) |
| <input type="checkbox"/> Verlatenheid                        | <input type="checkbox"/> Vervuiling (zwerfaval)           |
| <input type="checkbox"/> Slechte verlichting/donkere plekken | <input type="checkbox"/> Lastig vallen                    |
| <input type="checkbox"/> Gebrek aan of onvoldoende toezicht  | <input type="checkbox"/> Autokrakers                      |
| <input type="checkbox"/> Vandalisme/graffiti/vernielingen    | <input type="checkbox"/> Onoverzichtelijkheid             |
| <input type="checkbox"/> Anders, namelijk _____              |   |

Vraag 8

Als u een rapportcijfer zou moeten geven voor hoe veilig u zich voelt op de looproute van/ naar het station of de halte (cijfer 1 t/m 10; 1= zeer onveilig -> 10 = zeer veilig)

8 a) Welk cijfer zou u geven voor de veiligheid op de looproute overdag?

- 1  2  3  4  5  6  7  8  9  10

8 b) Welk cijfer zou u geven voor de veiligheid op de looproute 's avonds?

- 1  2  3  4  5  6  7  8  9  10  N.v.t.

(-> Bij 7 of hoger bij vraag 9a en 9b door naar vraag 10!)

Vraag 9

Waardoor voelt u zich het meest onveilig op de looproute?

(Respondent eerst zelf laten beantwoorden! Slechts één antwoord mogelijk!)

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Rondhangende personen/groepen       | <input type="checkbox"/> Drugsoverlast (handel / gebruik) |
| <input type="checkbox"/> Verlatenheid                        | <input type="checkbox"/> Vervuiling (zwerfaval)           |
| <input type="checkbox"/> Slechte verlichting/donkere plekken | <input type="checkbox"/> Lastig vallen                    |
| <input type="checkbox"/> Gebrek aan of onvoldoende toezicht  | <input type="checkbox"/> Autokrakers                      |
| <input type="checkbox"/> Vandalisme/graffiti/vernielingen    | <input type="checkbox"/> Onoverzichtelijkheid             |
| <input type="checkbox"/> Anders, namelijk _____              |   |

**Deel 3 – Meegemaakte incidenten**

Vraag 10

Bent u de afgelopen 12 maanden zelf slachtoffer geweest van 1 of meerdere incidenten?

- Ja op het P+R terrein.  
 Ja op de looproute naar het station  
 Ja op het station  
 Nee (Ga door naar vraag 12!)

Vraag 11

Hoe vaak bent u de afgelopen 12 maanden zelf slachtoffer geweest van een of meerdere van de volgende incidenten op dit P+R terrein, de looproute of het station?

- a Mishandeling:  0 keer  1 keer  2 keer  3 keer  4 keer  5 keer of vaker  
b Bedreiging:  0 keer  1 keer  2 keer  3 keer  4 keer  5 keer of vaker  
c Diefstal van auto:  0 keer  1 keer  2 keer  3 keer  4 keer  5 keer of vaker  
d Diefstal uit auto:  0 keer  1 keer  2 keer  3 keer  4 keer  5 keer of vaker  
e Vernieling van auto:  0 keer  1 keer  2 keer  3 keer  4 keer  5 keer of vaker  
f Lastiggevallen:  0 keer  1 keer  2 keer  3 keer  4 keer  5 keer of vaker  
g Andere incidenten:  0 keer  1 keer  2 keer  3 keer  4 keer  5 keer of vaker



Vraag 12

Bent u de afgelopen 12 maanden zelf ooggetuige geweest van een of meerdere incidenten?

- Ja, van een andere persoon
- Ja, aan een andere auto
- Nee (Ga door naar vraag 14!)

Vraag 13

Hoe vaak bent u de afgelopen 12 maanden zelf ooggetuige geweest van een of meerdere van de volgende incidenten (nb: of sporen van incidenten)?

- a Mishandeling:  0 keer  1 keer  2 keer  3 keer  4 keer  5 keer of vaker
- b Bedreiging:  0 keer  1 keer  2 keer  3 keer  4 keer  5 keer of vaker
- c Diefstal van auto:  0 keer  1 keer  2 keer  3 keer  4 keer  5 keer of vaker
- d Diefstal uit auto:  0 keer  1 keer  2 keer  3 keer  4 keer  5 keer of vaker
- e Vernieling van auto:  0 keer  1 keer  2 keer  3 keer  4 keer  5 keer of vaker
- f Lastiggevallen:  0 keer  1 keer  2 keer  3 keer  4 keer  5 keer of vaker
- g Vandalisme:  0 keer  1 keer  2 keer  3 keer  4 keer  5 keer of vaker
- h Andere incidenten:  0 keer  1 keer  2 keer  3 keer  4 keer  5 keer of vaker

**Deel 4 – Effecten parkeergedrag**

Vraag 14

Mijdt u dit P+R terrein weleens omdat u zich onveilig voelt of een incident hebt meegemaakt?

- Nee
- Nee, ik heb geen andere mogelijkheid
- Ja, bepaalde dagen, namelijk \_\_\_\_\_
- Ja, bepaalde tijden, namelijk \_\_\_\_\_
- Ja, bepaalde plaatsen, namelijk \_\_\_\_\_
- Ja, ik parkeer elders
- Ja, laat me brengen / ophalen

Vraag 15

Als u een rapportcijfer ( 1 t/m 10; 1= zeer slecht -> 10 = zeer goed) zou moeten geven voor bepaalde aspecten van dit parkeerterrein, welk cijfer zou u geven voor ....

- 15a Ligging van het terrein  1  2  3  4  5  6  7  8  9  10
- 15b Indeling van het terrein  1  2  3  4  5  6  7  8  9  10
- 15c Onderhoud van het terrein  1  2  3  4  5  6  7  8  9  10
- 15d Kans op een beschikbare plek  
 1  2  3  4  5  6  7  8  9  10
- 15e Grootte van de parkeerplaatsen  
 1  2  3  4  5  6  7  8  9  10
- 15f Bewegwijzering van/naar station  
 1  2  3  4  5  6  7  8  9  10
- 15g Looproute van/naar station  
 1  2  3  4  5  6  7  8  9  10
- 15h Algehele uitstraling P+R terrein  
 1  2  3  4  5  6  7  8  9  10

---

## Deel 5 - Vergroten veiligheid

Vraag 16

Denkt u dat de veiligheid op dit P+R terrein verbeterd kan worden?

- Ja.  
 Nee, omdat \_\_\_\_\_ (Ga door naar 18!)

Vraag 17

Waarvoor denkt u dat de veiligheid op dit P+R terrein het best vergroot kan worden?  
(Respondent eerst zelf laten antwoorden! Slechts één antwoord mogelijk!)

- Beter verlichting                       Beter onderhoud en beheer (Schoon + heel)  
 Toezicht door toezichthouders       Toezicht met behulp van camera's  
 Grotere parkeerplaatsen               Vergroten overzichtelijkheid  
 Beter bewegwijzering                   Beter informatievoorziening  
 Verbeteren algehele uitstraling       Vergroten overzichtelijkheid  
 Anders, namelijk \_\_\_\_\_

## Deel 6 – Stellingen

Vraag 18

Zou u kunnen aangeven in hoeverre u het met de volgende stellingen eens of oneens bent? De stellingen hebben alleen betrekking op dit P+R terrein.

Stelling 1 – Dit parkeerterrein (P+R) is voor automobilisten makkelijk te vinden.

- helemaal mee eens    mee eens    eens noch oneens    oneens    helemaal oneens

Stelling 2 - Ik laat mijn auto met een gerust hart achter op dit P+R terrein.

- helemaal mee eens    mee eens    eens noch oneens    oneens    helemaal oneens

Stelling 3 - Ik probeer meestal op dezelfde plek op dit P+R terrein te parkeren.

- helemaal mee eens    mee eens    eens noch oneens    oneens    helemaal oneens

Stelling 4 – Ik herken meestal de auto's die naast mij parkeren.

- helemaal mee eens    mee eens    eens noch oneens    oneens    helemaal oneens

Stelling 5 – Als het kon zou ik liever op een ander P+R terrein willen parkeren.

- helemaal mee eens    mee eens    eens noch oneens    oneens    helemaal oneens

Stelling 6 – Als er problemen of incidenten zijn op dit P+R terrein, weet ik waar ik dit moet melden.

- helemaal mee eens    mee eens    eens noch oneens    oneens    helemaal oneens

Stelling 7 – Ik vind dit P+R terrein een prettig terrein om te parkeren.

- helemaal mee eens    mee eens    eens noch oneens    oneens    helemaal oneens

Stelling 8 – Als ik moet gaan betalen om hier te parkeren, parkeer ik mijn auto hier niet meer.

- helemaal mee eens    mee eens    eens noch oneens    oneens    helemaal oneens

Vraag 19

Andere ideeën of aanbevelingen voor het verbeteren van de situatie op dit P+R terrein?

Invullen door enquêteur

23 Datum: .....

24 Tijdstip: .....

*Bedanken voor medewerking!*

## Bijlage 3 - Schouwformulier P+R terrein

Dit formulier is ontwikkeld door bureau Delfni. Gebruik hiervan is alleen mogelijk na toestemming. Zie voor contactgegevens [www.delfni.nl](http://www.delfni.nl).

**Maak gebruik van de volgende beoordelingen:** V = voldoende, M= matig, O = onvoldoende

Naam beoordelaar:	Datum scan:	Tijdstip:	Weertype:
	P&R Terrein	Toelichting	
Algemene indruk			
Heel			
Schoon			
Toegankelijkheid			
Uitstraling			
Beheer			
Afval			
Bebouwing			
Bestrating			
Graffiti			
Groen			
Onderhoud groen			
Hondenpoep			
Plakwerk			
Straatmeubilair			
Inrichting			
Afleiding			
Comfort verblijf			
Donkere plekken			
Historische- /streekelementen			
Informatievoorzieningen			
Overzichtelijkheid			
Stedelijke positie			
Toevoer route			
Versnippering beheerzones			
Vluchtroutes			
Zichtbaarheid			
Toezicht			
Activiteiten directe omgeving			
Betrokkenheid omgeving			
Cameratoezicht			
Natuurlijk toezicht			
Professioneel toezicht			
Handhaving			
Junks,bedelaars,zwervers			
Openbare dronkenschap			
Sporen van vandalisme			

---

Wat zijn de 'pareltjes' van dit P&R terrein?

Wat zou u willen verbeteren of wat mist u aan dit P&R terrein?

Eindoordeel sociale veiligheid in de vorm van rapportcijfer:

---

## Informatiebronnen

- Baggerman, M. (2009). Verslag mini workshop Weesp, Sociaal veilig P+R terrein. Nijmegen: Delfini.
- Baggerman, M. (2009). Verslag workshop Geldermalsen, Hoe maak je van P+R terrein station Geldermalsen een leukere plek? Nijmegen: Delfini.
- Bie, E. de (2009). Bevindingen gebruikersonderzoek P+R terrein station Weesp. Arnhem: De Bie Onderzoek en Advies. Bie, E. de (2009). Bevindingen gebruikersonderzoek P+R terrein station Geldermalsen. Arnhem: De Bie Onderzoek en Advies.
- Cohen, L. E. & Felson, M (1979). Social change and crime rate trends: a routine activity approach. American Sociological Review, Vol 44, pp 588-608.
- CROW en KpVV (2004). Overstappunten: ervaringen met Park & Ride (P+R) in Nederland, Brochure nr. 10 in de reeks Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement, Ede/Rotterdam: CROW / KpVV.
- CROW en KpVV(2005). Park & Ride (P+R) in het buitenland, Ede/Rotterdam Brochure nr. 11 in de reeks 'Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement'. Ede/Rotterdam: CROW / KpVV.
- Groot, S. van de en F. van Weeren (2005). De halte als visitekaartje. Basis voor een ideale wachtsituatie voor de busreiziger. Masterscriptie Industrieel Ontwerpen aan de Technische Universiteit Delft. Rotterdam: Atelier voor Interactieve Duurzaamheid Activiteiten.
- Keus R. en Kruijf M (2006). Aanpak autokraak in Gemeenten. Den Haag: Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid.
- KpVV(2008). 'Hoe maak je van het station een leukere plek?' Rotterdam: KpVV.
- KpVV en CROW(2005). Aan de slag met P+R-beleid: van strategie tot exploitatie. Rotterdam/Ede: KpVV/CROW.
- Morante, Peter (2008). Mesopic Street Lighting, Demonstration an Evaluation Final Report, Lighting Research Institute, Rensselaer Polytechnic Institute, Troy, New York.
- MuConsult (2006). P+R terreinen in Noord-Holland en Flevoland. De effecten van uitbreidingen en een kwaliteitsimpuls, Eindrapport. Amersfoort: MuConsult
- Noije, L. van, en Wittebrood K. (2008). Sociale Veiligheid ontsleuteld. Veronderstelde en werkelijke effecten van veiligheidsbeleid. Den Haag: Sociaal Cultureel Planbureau.
- Oppelaar J. en Wittebrood K (2006). Angstige burgers? De determinanten van gevoelens van onveiligheid onderzocht. Den Haag: Sociaal Cultureel Planbureau.
- OV magazine (november 2000). Inno-V: P+R terrein is hard toe aan tweede Jeugd) OV-magazine.
- Platform Detailhandel Nederland (2009). Nationale Parkeertest 2009. Leidschendam: Platform Detailhandel Nederland.
- Wittebrood, K. en Van Beem M.(2004). Sociale veiligheid vergroten door geleghedsbeperking. Wat werkt en wat niet? Den Haag: Raad voor Maatschappelijk Ontwikkeling.







Kennisplatform Verkeer en Vervoer - Samen weten we meer