

Gebruik P+R terreinen in de regio Rotterdam Den-Haag

Jan Kiel – Panteia BV – j.kiel@panteia.nl
Bastiaan van Berne – Panteia BV – b.van.berne@panteia.nl
Willy Sweers – MRDH – w.sweers@mrhdh.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 22 en 23 november 2018, Amersfoort

Samenvatting

In de MRDH heeft P+R een goed zichtbare plaats in de ketenmobiliteit. Er zijn 45 terreinen bij vooral trein- en metrostations. Ondanks forse uitbreidingen van de capaciteit in de afgelopen jaren, is de bezetting van veel terreinen nog steeds hoog. Van de 41 terreinen staan er 17 structureel vol (bezetting >95%). Diverse terreinen kennen oneigenlijk gebruik door bestemmingsparkeerders die niet doorreizen met OV. Ook worden diverse terreinen veel gebruikt door reizigers uit de directe omgeving van het station (<2km).

Aangezien uitbreiding van capaciteit lastig en kostbaar is, dringt de vraag zich op of betere benutting ofwel vraagsturing en/of regulering een onderdeel zou moeten zijn van de aanpak van de tekorten. Daarom is een markt- en capaciteitsanalyse gedaan naar de behoefte van P+R-capaciteit in de MRDH.

Met behulp van een gebruikersonderzoek, tellingen en het MRDH model is een verkenning gemaakt van de potentiële parkeerbehoefte in 2023. We zien een potentiële toename van 7%. Dat roept de vraag op of de druk kan worden verminderd via enerzijds betalen en anderzijds via uitbreiding.

De markt- en capaciteitsanalyse laat zien dat betalen op een P+R terrein de druk wegneemt en oneigenlijk gebruik kan verminderen. Daarbij moet wel worden aangetekend dat dit niet zonder meer een oplossing is omdat er terreinen zijn waar betaald moet worden en het oneigenlijk gebruik nog steeds aanwezig is. Uitbreiden is vaak geen oplossing omdat het aan ruimte ontbreekt en omdat deze oplossing vaak duur is.

Voor de betalingsbereidheid is het overigens opmerkelijk om te zien dat er een groot verschil bestaat tussen de opgegeven betalingsbereidheid en de waargenomen betalingsbereidheid. Een fenomeen waarover vaker is gepubliceerd, maar hier nogmaals wordt bevestigd.

Invoering van regulering en/of tarifiering vraagt een zorgvuldige invoering. Ongewenste effecten als (a) reizigersverlies en (b) parkeeroverlast moeten zoveel mogelijk worden voorkomen. Flankerende maatregelen zijn nodig om uitwijkeffecten naar omliggende woonwijken te voorkomen. Tot slot moet worden bedacht dat P+R feitelijk maar een paar procent van de OV markt uit maakt. Het is een niche markt.

1. Inleiding

1.1 Achtergrond

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) heeft een beleidsuitwerking voor ketenmobiliteit aangekondigd. Als onderdeel hiervan is er behoefte aan een onderbouwde behoefte aan capaciteit voor P+R plekken.

MRDH heeft een inventariserend onderzoek uitgevoerd naar het gebruik van de P+R terreinen. Hieruit blijkt dat de bezetting is vaak hoog, op een groot aantal locaties is sprake van bestemmingsparkeren (zonder gebruik te maken van OV), en een groot aantal gebruikers komt uit de directe omgeving van het P+R terrein. De vraag is hoe groot de behoefte is aan een mogelijke uitbreiding van de capaciteit.

Bij de vraag naar mogelijke uitbreiding van capaciteit spelen een aantal aspecten een rol:

- Uitbreiden of benutten. Is het huidige gebruik optimaal? Door regulering kan wellicht extra capaciteit worden vrijgemaakt;
- Behoeft in relatie tot regiem. Beperkingen of tarifiering heeft invloed op de bezetting;
- Uitwijk-effecten / regionale afstemming;
- Geen locaties maar deelgebieden/windrichtingen;

1.2 Probleem en doel

Het probleem waar de P+R terreinen mee te kampen hebben zijn divers:

- Gebrek aan capaciteit;
- Te weinig gebruik van het terrein;
- Oneigenlijk gebruik van de terreinen.

In vervolg op het inventariserende onderzoek is een markt- en capaciteitsanalyse uitgevoerd, met het doel om onder andere inzicht te geven in:

- Benodigde capaciteit aan P+R in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag;
- Benodigde capaciteit aan P+R bij beperking en/of tarifiering van het gebruik;
- De ontwikkelingen tot 2023.

De analyse is uitgevoerd op basis van data uit het inventariserende onderzoek, aangevuld met tellingen en met toepassing van het MRDH model. De inzichten uit deze studie werpen een nieuw licht op het gebruik van de P+R terreinen en eventuele maatregelen om het gebruik te sturen.

1.3 Leeswijzer

Deze paper gaat eerst in op het P+R beleid in de MRDH (zie hoofdstuk 2). We gaan in op het waarom, hoe en wat van het P+R beleid. In hoofdstuk 3 bespreken we resultaten van de markt- en capaciteitsanalyse. We geven een korte achtergrond en geven resultaten voor 2016 en 2023 alsook mogelijk oplossingsrichtingen. Hoofdstuk 4 besluit deze paper met enkele conclusies en aanbevelingen.

2. Beleid rond P+R

In de MRDH heeft P+R een goed zichtbare plaats in de ketenmobiliteit. Er zijn 45 terreinen bij vooral trein- en metrostations. Het karakter van die terreinen loopt sterk uiteen, van kleine lokale terreinen als Zalmplaat met ca. 20 plekken tot grootschalige locaties als Kralingse Zoom met ca. 1.700 plekken. Er zijn uitbreidingen voorzien langs de A4 bij Den Haag Forepark (ca. 400 plekken) en langs de A12 bij het nieuwe station Lansingerland-Zoetermeer (ca. 700 plekken). Het totaal aantal plekken komt daarmee op ca. 13.000 plekken.

2.1 *Waarom P+R beleid?*

Het doel is om het gebruik van het ov gemakkelijk te maken en de reiziger een keuze te bieden in de manier om naar het ov te komen. De auto heeft beleidsmatig niet de voorkeur in het vervoer. Dagelijks reizen in de MRDH zo'n half miljoen mensen met het openbaar vervoer, het is ondenkbaar om voor iedere reiziger een parkeerplaats bij een halte te maken. Reizigers komen bij voorkeur te voet of met de fiets naar het ov. Voor forenzen uit meer landelijk gebieden met een inherent lagere ov-bediening, is de combinatie auto-ov een aantrekkelijk alternatief; het combineert het beste van beide werelden. Daarnaast vinden er in de regio veel evenementen plaats die grote aantallen bezoekers trekken. De parkeergelegenheden in de centra bieden onvoldoende capaciteit, autoverkeer wordt dan bij voorkeur op afstand opvangen waar reizigers met snel en hoogfrequent vervoer doorreizen naar de eindbestemming.

2.2 *Knelpunten in de uitvoering*

Ondanks forse uitbreidingen van de capaciteit in de afgelopen jaren, is de bezetting van veel terreinen nog steeds hoog. Een toenemend aantal terreinen staat op de meeste werkdagen vol, vaak al vanaf half acht 's morgens. De schaarste wordt dan verdeeld volgens het adagium "wie het vroegst de wekker zet, vindt nog een plek". P+R wordt zo een onbetrouwbaar product, waarvoor een gemiddelde maximale bezetting van 85-90% gewenst is. Laatkomers wijken uit naar omliggende woonwijken, waar dat tot overlast leidt. Eenvoudige uitbreidingen op maaiveld zijn zo ongeveer wel benut. Parkeerdekken of garages bouwen is kostbaar en vaak geen aanwinst voor de omgevingskwaliteit. In 2016 is onderzoek gedaan naar de bezetting en het gebruik van P+R-terreinen in de MRDH. Drie opvallende uitkomsten:

- Van de 41 terreinen staan er 17 structureel vol (bezetting >95%);
- Diverse terreinen kennen oneigenlijk gebruik door bestemmingsparkeerders die niet doorreizen met ov;
- Diverse terreinen worden veel gebruikt door reizigers uit de directe omgeving van het station (<2km).

Aangezien uitbreiding van capaciteit lastig en kostbaar is, dringt de vraag zich op of betere benutting ofwel vraagsturing en/of regulering een onderdeel zou moeten zijn van de aanpak van de tekorten. Daarom is besloten om een markt- en capaciteitsanalyse te doen naar de behoefte van P+R-capaciteit in de MRDH.

3. Opzet analyse

3.1 Achtergrond

Voor de markt- en capaciteitsanalyse is gebruik gemaakt van diverse bronnen waarop een analyse is uitgevoerd. Dit zijn:

- Gebruikersonderzoek 2016 P+R terreinen MRDH
- Tellingen 2007-2016 P+R terreinen MRDH
- MRDH model

De diverse bronnen zijn (voor zover mogelijk) gecombineerd tot één geheel, zodat snel inzicht kan worden gegeven in het gebruik van de P+R terreinen nu en in de toekomst in relatie tot capaciteit en betaald parkeren.

Gebruikersonderzoek 2016

Het Gebruikersonderzoek 2016 vormt de basis voor het onderzoek. Het Gebruikersonderzoek is een enquête die in 2016 door Mobycon is uitgevoerd bij 42 P+R locaties in de regio Rotterdam Den Haag in op verschillende momenten in 2016 en begin 2017. De enquête bevat diverse vragen over het gebruik van de P+R terreinen, waaronder de herkomst- en bestemmingslocatie, het natransport, het reismotief, de frequentie waarmee P+R wordt gebruikt, de parkeerduur, het aantal personen dat mee reist, de betalingsbereidheid, leeftijd en geslacht, en de beleving van de kwaliteit en veiligheid van de locatie. Daarnaast is toegevoegd op welke dag de enquête is gehouden.

Het Gebruikersonderzoek biedt een schat aan informatie over het gebruik van de P+R terreinen. Wat ontbreekt zijn ophoogfactoren, waarmee een meer compleet beeld wordt verkregen van de P+R terreinen. Deze zijn op basis van de tellingen afgeleid, waarover verderop meer.

In totaal zijn er 2864 respondenten die óf in het weekend óf op een werkdag zijn gevraagd naar het gebruik van de P+R terreinen. Voor deze studie is vooral gekeken naar respondenten die op een werkdag gebruik maken van de P+R terreinen. Juist op werkdagen worden deze terreinen maximaal gebruikt, terwijl in weekenden vaak voldoende ruimte beschikbaar is. Met de selectie van respondenten voor werkdagen komen we uit op in totaal blijven er dan 1849 respondenten over.

Tellingen

In de regio Rotterdam worden jaarlijks tellingen gehouden op de P+R terreinen. Voor de periode 2007-2016 zijn tellingen beschikbaar. De data bevatten enerzijds capaciteiten en anderzijds het gemiddeld aantal parkeerders per dag. De metingen zijn op werkdagen gehouden.

Voor de regio Den Haag zijn alleen tellingen gehouden in 2013. De veronderstelling is hier gemaakt dat deze ook geldig zijn voor 2016. Er is verder geen data beschikbaar die ons iets kan vertellen over de ontwikkeling van de capaciteit en het aantal parkeerders tussen 2016 en 2030. We realiseren ons dat dit een manco is, maar bij gebrek aan meer informatie hebben we gemeend deze aanname te mogen maken.

MRDH model

Het MRDH model biedt de mogelijkheid om een doorkijk te geven naar de nabije toekomst in 2023. Het model heeft een P+R module dat in principe informatie over P+R kan geven. Daarnaast biedt het model de mogelijkheid om de effecten van betaald parkeren door te rekenen. Het model is daarmee een belangrijke basis om het potentieel gebruik voor 2023 te berekenen.

Combinatie van informatie

Door bovenstaande informatie zoveel mogelijk te combineren hebben we een dataset kunnen maken dat het Gebruikersonderzoek 2016 verrijkt met:

- Ophoogfactoren 2016 via de tellingen;
- Ophoogfactoren 2023 via het MRDH model;
- Geaggregeerde herkomsten-bestemmingen (volgens het MRDH model);
- Gemiddeld afgelegde afstand (uit MRDH model).

De tellingen per P+R terrein stellen ons in staat om het Gebruikersonderzoek op te hogen voor 2016 (gegeven de aanname dat de tellingen voor de regio Den Haag tussen 2013 en 2016 niet wezenlijk veranderen). Het aantal respondenten is 1849, opgehoogd gaat het om 7823 auto's en 9098 personen. Ofwel een bezetting van 1,16 personen per auto.

Voor 2023 zijn gegevens uit het MRDH model gehaald. Er is gekeken naar de oorspronkelijke herkomst en uiteindelijke bestemming zoals is opgegeven in het Gebruikersonderzoek 2016. Vervolgens is in de automatrix voor 2016 en 2023 gekeken wat de groei is op deze relatie. Verondersteld is dat per herkomst-bestemmingsrelatie de groei in principe het potentieel aangeeft van automobilisten die in 2023 gebruik kunnen maken van de P+R terreinen. Het resultaat voor de 1849 respondenten is dat in 2023 er potentieel 8367 auto's willen parkeren met in totaal 9718 personen. Ten opzichte van 2016 is dat gemiddeld een groei van 7%. Het aantal personen per auto blijft gelijk.

4. Situatie in 2016 en 2023

In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag zijn in 2016 42 P+R terreinen beschikbaar. Gemiddeld over alle terreinen is de bezettingsgraad 71 % en lijkt er niets aan de hand. Maar op diverse terreinen is de bezetting boven de 95%. In de regio Den Haag zijn er 7 P+R terreinen met een hoge parkeerdruk, in de regio Rotterdam zijn dat er 11. Dit zijn terreinen waar de parkeerdruk dermate hoog is, dat gezocht wordt naar maatregelen om dit beter te reguleren.

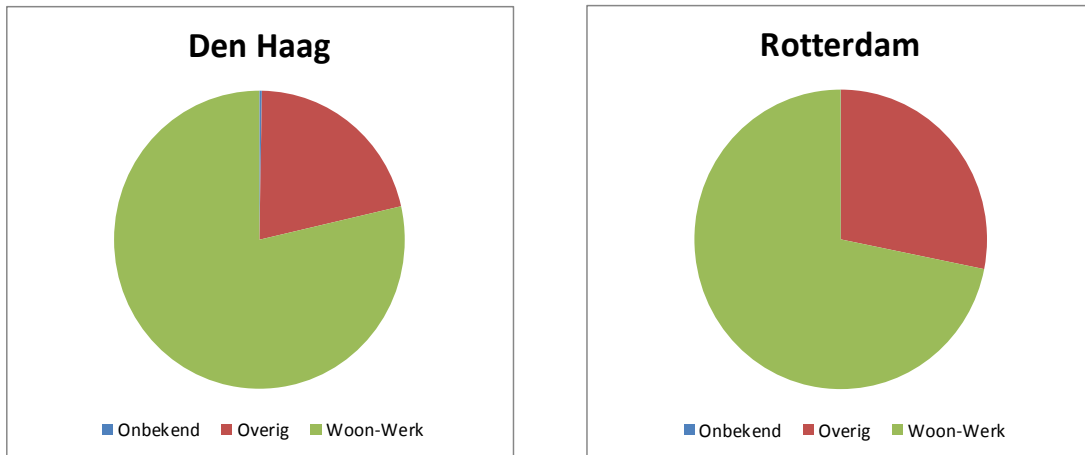
Op de P+R terreinen met betaald parkeren zien we geen parkeerdruk, behalve bij Laan van NOI. Hier is ondanks de forse tarieven (6 Euro per dag voor treinreizigers en 15 Euro per dag voor niet-treinreizigers) sprake van een hoge parkeerdruk. Veldwerk wijst uit dat op dit terrein de bezetting op werkdagen nagenoeg 100% is.

Het totaal aantal parkeerders in de regio Den Haag is 2245, in de regio Rotterdam 5578. Het aantal inzittenden is betrekkelijk laag. Het Gebruikersonderzoek laat zien dat er gemiddeld 1,16 inzittenden per auto zijn.

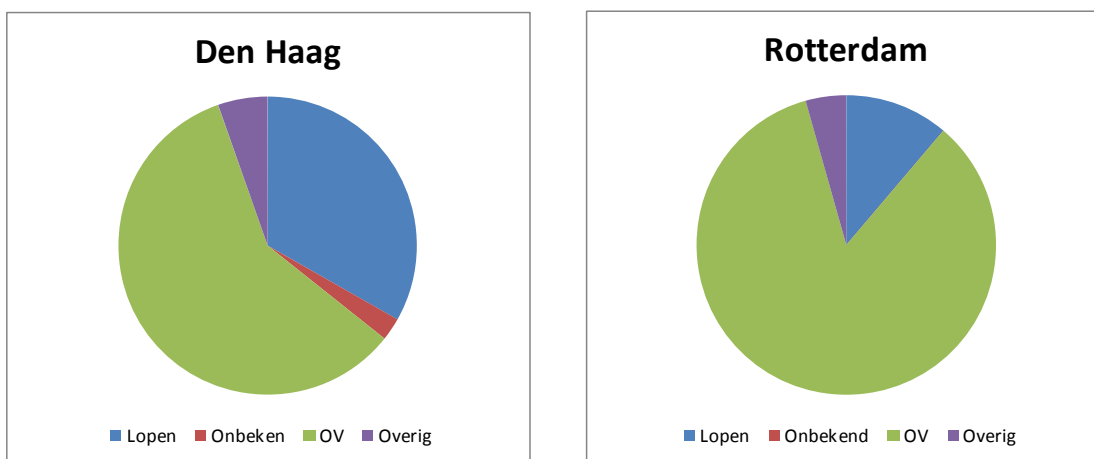
Figuur 1 laat zien dat de P+R terreinen vooral gebruikt worden om naar het werk te gaan. Gemiddeld gezien is 74% van de parkeerders een forens. In de regio Den Haag is

dat 79% en in de regio Rotterdam 72%. Figuur 2 laat de vervoerwijze voor natransport zien. Het valt op dat lopen een belangrijke vorm van natransport is. Het aantal mensen dat lopend verder gaat met het motief woon-werk is in de regio Den Haag (29%). In Rotterdam is dat 7%. In theorie zou bij een P+R terrein OV nagenoeg 100% moeten zijn, maar dat is dus lang niet altijd het geval.

Figuur 1: Motiefverdeling parkeerders in de regio's Den Haag en Rotterdam (2016)



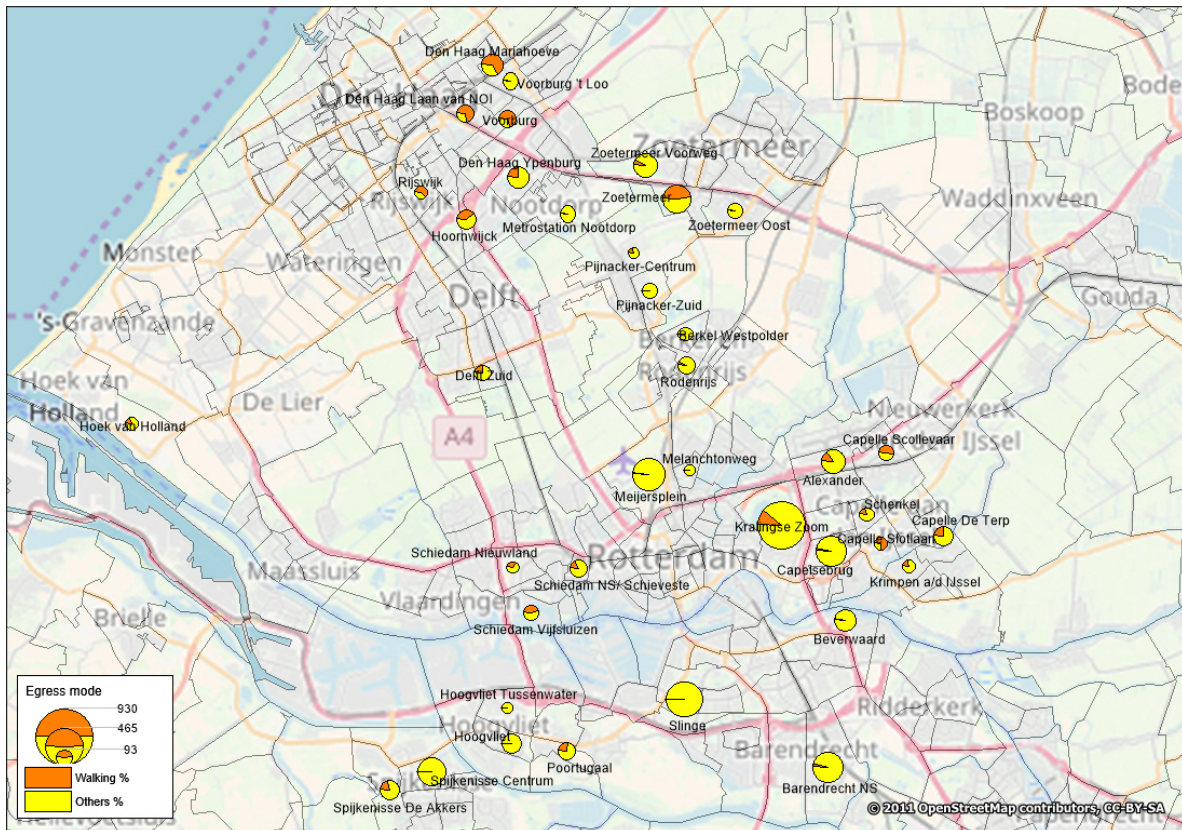
Figuur 2: Wijze van natransport in de regio's Den Haag en Rotterdam (2016)



Figuur 3 geeft een verdere detaillering van lopen als vorm van natransport. Vooral P+R terreinen nabij kantoorlocaties hebben een relatief hoog aandeel lopen als natransport. Het gaat om locaties als Mariahoeve, Laan van NOI, Hoornwijck, Rijswijk, Station Voorburg, Zoetermeer, Spijkenisse Centrum, Schiedam Nieuwland, Schiedam Vijfsluizen, Capelle Scholleveaar en Capelle Slotlaan. Op al deze locaties is het aandeel lopen hoger dan 33%.

We constateren dat een ruim aantal P+R terreinen oneigenlijk wordt gebruikt. In plaats van parkeren en vervolgens het OV als natransport te kiezen, blijkt dat een groot deel van de P+R terreinen wordt gebruikt als parkeerplaats bij een werklocatie. Dit is vooral het geval in de regio Den Haag. Dat er sprake is van bestemmingsparkeren is niet nieuw. De vraag is of er beperkingen moeten worden opgelegd of betaald parkeren moet worden ingezet. En of er mogelijk uitwijkeffecten zijn?

Figuur 3: Aandeel lopen als natransport per P+R terrein in 2016



De vraag is wat men gaat doen bij invoering van betaald parkeren. Het gebruikersonderzoek laat zien dat bij invoering van betaald parkeren het gevaar bestaat dat een aanzienlijk deel van de parkeerders in de omliggende woonwijk gaat parkeren.

Tussen 2016 en 2023 is de *potentiële* groei van parkeren op P+R terreinen geraamd op 7%. In de regio Den Haag is dat 11% en in de regio Rotterdam 5%. Het verschil in groei in beide regio's wordt onder andere veroorzaakt doordat de sociaaleconomische ontwikkeling (zoals bevolkingsgroei) in beide regio's anders verloopt. De parkeerdruk in de regio Den Haag neemt dus sneller toe dan in de regio Rotterdam.

We spreken hier over de *potentiële* bezetting voor 2023, omdat de P+R terreinen bij 100% gewoon vol zijn. In werkelijkheid zal de bezetting in 2023 niet veel anders zijn dan in 2016. Maar er is een latente vraag naar meer parkeerplaatsen dan er beschikbaar zijn. Hoewel de parkeerdruk tot 2023 toeneemt, is er waarschijnlijk nu ook al sprake van een hoge parkeerdruk. Hoe groot de latente vraag op dit moment is, weten we echter niet. Echter, om de druk iets weg te nemen kan worden bekeken in hoeverre het oneigenlijk gebruik kan worden verminderd.

5. Mogelijke oplossingsrichtingen

5.1 Betaald parkeren

Voor het reguleren van schaarse capaciteit kiest de MRDH beleidsmatig eerst voor weren van bestemmingsparkeren (doelgroepsysteem) en het bevorderen van het gebruik van alternatieven. De effecten daarvan zijn echter niet gemakkelijk in een prognose door te rekenen. Daarna komt tarifiering als maatregel in beeld, die wel betrouwbaar modelmatig kwantificeerbaar is. Om een indruk te krijgen van de effecten van betaald parkeren kijken we naar de *opgegeven* betalingsbereidheid in het gebruikersonderzoek en de *waargenomen* betalingsbereidheid op een aantal locaties in Rotterdam. Op basis van deze bronnen laten we zien wat het mogelijke effect is van de invoering van betaald parkeren.

Tabel 1: *Opgegeven betalingsbereidheid in Rotterdam (in Euro per dag)*

Prijs	Aantal	Aandeel
0 Euro	3572	63%
1-2 Euro	901	15%
2-4 Euro	545	9%
4-6 Euro	379	6%
6-8 Euro	112	2%
8-10 Euro	107	2%
> 10 Euro	29	0%
Totaal	5645	100%

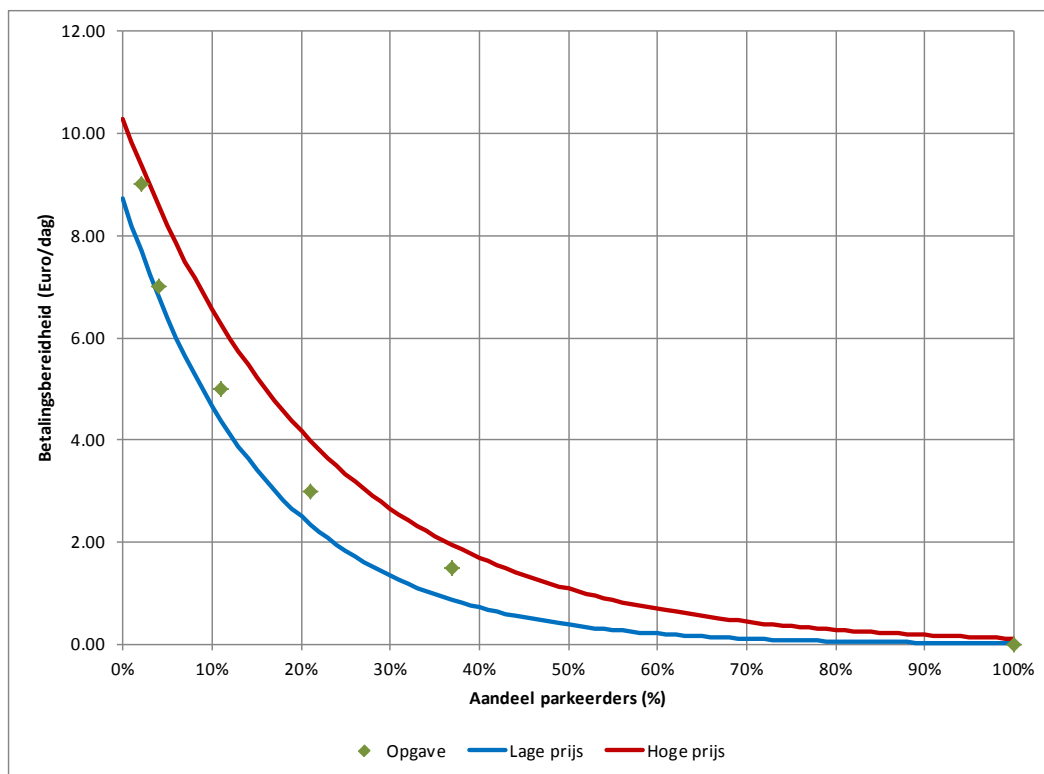
In tabel 1 is te zien dat 63% zegt niet te willen betalen wanneer betaald parkeren wordt ingevoerd. De overige 37% zegt wel bereid zijn om in elk geval 1-2 Euro te betalen voor het parkeren. Afhankelijk van de hoogte van het tarief neemt het aantal mensen af dat wil betalen voor parkeren. Op basis van het gebruikersonderzoek is een schatting gemaakt van de procentuele betalingsbereidheid. Figuur 4 geeft dit weer.

De schatting geeft steeds de onder- en bovengrens weer. Te zien is dat de waarnemingen tussen de 2 geschatte lijnen vallen. Aan de hand van deze grafiek kan men zien wat er gebeurt als een parkeertarief van bijvoorbeeld 2 Euro per dag wordt ingevoerd. Van alle parkeerders blijft er naar schatting 24%-36% over die nog op een P+R terrein wil parkeren.

Een bekend fenomeen bij onderzoek naar de betalingsbereidheid is dat het werkelijke gedrag van respondenten afwijkt van de opgegeven betalingsbereidheid. Op basis van tellingen is te zien hoe dat in de regio Rotterdam heeft uitgepakt.

In de regio Rotterdam is in 2015 op 3 P+R locaties betaald parkeren ingevoerd. Het gaat om Alexander, Kralingse Zoom en Slinge. Op elke locatie moest 2 Euro per dag worden betaald voor het gebruik van het P+R terrein. De invoering van betaald parkeren heeft geleid tot een flinke daling van het aantal parkeerders, maar niet in die mate als opgegeven in het GO.

Figuur 4: Opgegeven en geschatte (lage en hoge) betalingsbereidheid (Euro/ dag)



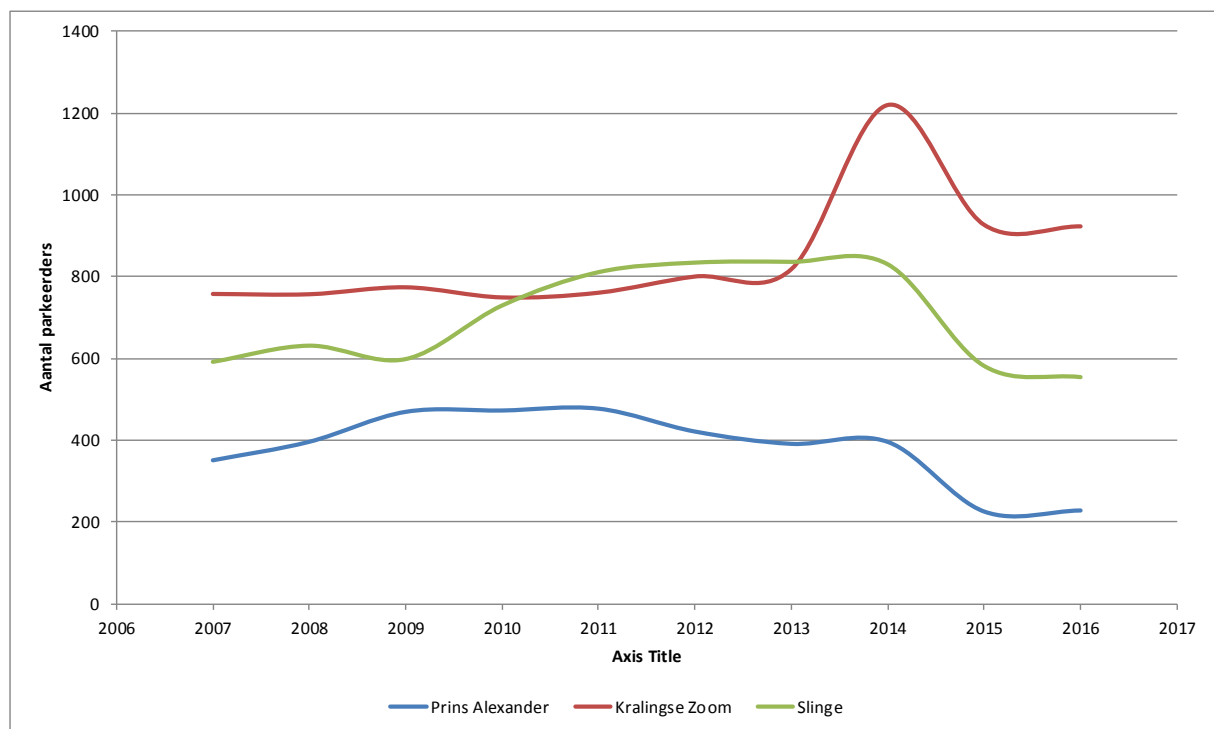
Figuur 5 geeft een overzicht van het aantal parkeerders voor en na de invoering van betaald parkeren op de bewuste terreinen. De grafiek laat zien dat het aantal parkeerders tussen 2007 en 2014 een betrekkelijk gelijkmatige ontwikkeling doormaakt. Alleen op Kralingse Zoom is in 2014 de capaciteit flink toegenomen door de opening van een nieuwe garage, wat direct terug is te zien in het aantal mensen dat op dit terrein parkeert.

Tussen 2014 en 2015 is een flinke daling te zien van het aantal parkeerders. Deze daling kan vrijwel volledig worden toegeschreven aan de invoering van betaald parkeren. De afname van het aantal parkeerders varieert van 24% tot 43%. Gemiddeld over de 3 P+R terreinen komen we uit op een daling van 29% na invoering van een tarief van 2 Euro per dag. Met andere woorden, er blijven 71% parkeerders over.

Wat we zien is dat de invoering van een tarief van 2 Euro per dag verschillende resultaten geeft. De opgegeven betalingsbereidheid laat zien dat het aantal parkeerders met circa 57%-74% afneemt, terwijl de waargenomen betalingsbereidheid laat zien dat het aantal parkeerders met circa 29% afneemt. Met andere woorden het relatieve verschil tussen 'zeggen' en 'doen' is ruim een factor 2.

Voor de markt en capaciteitsanalyse vormt de waargenomen betalingsbereidheid de basis voor een analyse naar de effecten van de invoering van betaald parkeren. Dit geeft een soort minimum effect in vergelijking met de opgegeven betalingsbereidheid. Voor zowel 2016 als 2023 zijn de effecten zijn van de invoering van een vorm van betalen doorgerekend.

Figuur 5: Aantal parkeerders tussen 2007 en 2016 op Prins Alexander, Kralingse Zoom en Slinge.



Gemiddeld genomen neemt het aantal parkeerders in de regio Den Haag af met 20%, in de regio Rotterdam met 12%. Hierin zit het effect van de potentiële parkeerdruk verwerkt. Invoering van betaald parkeren lijkt een belangrijk sturingsmiddel om de parkeerdruk te verminderen. Het is aannemelijk dat oneigenlijk gebruik hiermee wordt tegengegaan. Een slimme tarifiering kan daarbij helpen. Echter, het oneigenlijk gebruik bij Station Laan van NOI in Den Haag laat zien dat dit niet altijd werkt. Hier is ondanks betaald parkeren een groot deel van de parkeerders *geen* P+R reiziger.

5.2 Capaciteitsverruiming

De verruiming van de capaciteit op P+R terreinen is een andere manier om de parkeerdruk te verlichten. We hebben al gezien dat de bezettingsgraad in de regio Den Haag gemiddeld 75% is en in de regio Rotterdam 70%. Op diverse P+R terreinen zonder betaald parkeren is de druk veel hoger. Capaciteitsverruiming kan uitkomst bieden, maar de vraag is dan hoeveel capaciteit extra nodig is.

De bepaling van het potentieel voor 2023 geeft daarop een antwoord. De groei tussen 2016 en 2023 is vastgesteld op 11% in de regio Den Haag en 5% in de regio Rotterdam. Daardoor neemt de gemiddelde parkeerdruk verder toe, tot gemiddeld 83% in de regio Den Haag en 74% in de regio Rotterdam.

Om de parkeerdruk te verlichten is het uiteraard de vraag welke maximale bezettingsgraad als acceptabel wordt gezien. Indien we bijvoorbeeld uitgaan van een bezettingsgraad van 75% per P+R terrein, dan is gemiddeld 34% extra parkeercapaciteit nodig. Per terrein variërend van 3% (Berkel Westpolder) tot 51% (Laan van NOI). Bij een maximale

bezettingsgraad van 90% is gemiddeld 13% extra capaciteit nodig, variërend van 1% (Poortugaal) tot 26% (Laan van NOI).

Bij een maximale bezettingsgraad van 75% is doorgroei dus mogelijk, waarbij de extra capaciteit gemiddeld 34% is. Bij een maximale bezettingsgraad van 90% is de extra benodigde capaciteit 13%. In het laatste geval krijgen niet alle terreinen extra capaciteit, omdat bij een aantal terreinen de potentiële bezetting in 2023 lager dan 90% is. In beide gevallen is de benodigde extra capaciteit het grootst bij Station Laan van NOI en Spijkenisse-Centrum. Bij een maximale bezettingsgraad van 75% is dat in beide gevallen ongeveer 50% extra capaciteit, bij een maximale bezettingsgraad van 90% is dat nog steeds ongeveer 25%.

Echter, zoals eerder aangegeven, kennen we de latente vraag in 2016 niet. Gegeven wat we zien bij uitbreidingen zoals de Kralingse Zoom en Berkel Westpolder, is het aannemelijk dat de terreinen snel zullen vollopen. Bij locaties als Spijkenisse De Akkers, Rodenrijs, Capelle Slotlaan en Schiedam Nieuwland is juist latente vraag gecreëerd in het verleden door het wegnemen van capaciteit. Uitbreiding hier betekent zeker dat deze terreinen snel vollopen.

6. Conclusies en discussie

6.1 Conclusies

- De parkeerdruk in de regio's Den Haag en Rotterdam is in 2016 hoog en neemt tot 2023 in potentie toe. In de regio Den Haag is neemt de potentiële vraag naar P+R locaties toe met 11%, in de regio Rotterdam met 5%.
- Het grootste deel (circa driekwart) van de parkeerders maakt gebruik van een P+R terrein voor een woon-werk verplaatsing.
- In de regio Den Haag gebruikt 29% van de parkeerders lopen als natransport, in Rotterdam is dat 7%. Hier is dus sprake van bestemming- parkeren en oneigenlijk gebruik. Dit laatste is vooral het geval op locaties nabij kantoren en winkelcentra. Tot 2023 verandert dit niet.
- De opgegeven betalingsbereidheid is 24% tot 33%. De waargenomen betalingsbereidheid op enkele locaties is 57% tot 76%. Een opmerkelijk verschil. Dit is in lijn met andere onderzoeken die een aangeven dat er een verschil bestaat tussen 'zeggen' en 'doen'.
- Een vorm van betaald parkeren heeft effect op de bezetting, de omvang van de bezetting na invoering van betaald parkeren kan per P+R terrein variëren. Of daarmee het oneigenlijk gebruik afneemt is echter de vraag.
- Capaciteitsuitbreiding levert een (tijdelijke) afname van de parkeerdruk. De omvang van de uitbreiding hangt af van de locatie en de gewenste bezettingsgraad. Bij een bezettingsgraad van 75% is circa 34% extra capaciteit nodig, bij een bezettingsgraad van 90% circa 13%. De latente vraag zorgt er bij meerdere P+R terreinen voor dat deze weer vollopen, zodat de beoogde bezettingsgraad niet wordt gehaald.
- Indien een vorm van betaald parkeren wordt ingevoerd, lijkt uitbreiding van de capaciteit op de meeste terreinen niet nodig. Uitzondering is Station Laan van NOI waar al sprake is van betaald parkeren. Hier is sprake van meer vraag dan aanbod.
- Invoering van betaald parkeren kan niet zonder het nemen van flankerende maatregelen zoals stimuleren van het fietsgebruik of het invoeren van een blauwe

zone in omliggende woonwijken. Ander is de kans groot dat de parkeerdruk hier wordt vergroot. Er moet daarom ook gekeken worden naar andere maatregelen zoals fiets-parkeren en maatregelen die woonwijk-parkeren tegengaan.

- Op basis van de analyse durven we te stellen dat invoering van betaald parkeren een beter sturingsinstrument is dan het uitbreiden van de capaciteit.
- Bij sommige terreinen is het oneigenlijk gebruik zo hoog dat we ons afvragen of deze het predikaat P+R terrein nog wel verdienen. Een voorbeeld is Laan van NOI.

6.2 Discussie

Parkeerregulering of zelfs tarifiering is altijd een heikel onderwerp. Het raakt gevoelige sentimenten als vrijheid en uitmelken-van-de-automobilist. De uitkomsten van het onderzoek geven wel aan dat er onvermijdelijke dilemma's aankomen:

- We moeten afscheid nemen van de verwachting dat het mogelijk is om zowel voldoende als gratis parkeergelegenheid bij het openbaar vervoer te kunnen aanbieden. Het is of gratis en dan nooit voldoende, of betalen en dan wel voldoende.
- P+R is een heel zichtbare voorziening op knooppunten. Toch bedient het niet meer dan een paar procent van de totale OV-markt: een niche. Ook zonder P+R zullen trein, tram en metro vol zitten; de autonome jaarlijkse groei van ruim 3% is groter dan het aandeel P+R in het voortransport.
- Invoering van regulering en/of tarifiering vraagt een zorgvuldige invoering. Ongewenste effecten als (a) reizigersverlies en (b) parkeeroverlast moeten zoveel mogelijk worden voorkomen.
 - alternatieven met de fiets en te voet moeten aantrekkelijk zijn. Goede loop- en fietsroutes en veilige en voldoende stallingen op de logische plekken.
 - In de omliggende buurten is flankerende parkeerregulering onvermijdelijk om overlast binnen de perken te houden. Verschillende vormen zijn mogelijk: blauwe zone, betaald parkeren en/of vergunninghoudersregeling.
- Invoering van regulering vraagt ook een zorgvuldige communicatie. Het doel is niet om zoveel mogelijk inkomsten te genereren maar om de beschikbare capaciteit beter te benutten. Een lichte drempel of ontmoediging van het gebruik is gewenst om bestemmingsparkeren te weren (moet op eigen terrein) en alternatieven aan te moedigen (voor wie dichtbij woont).
- Tariefarrangementen zijn bij voorkeur klantvriendelijk en gemakkelijk. Bijvoorbeeld in combinatie met een jaarabonnement ov de eerste tien werkdagen gratis en daarna een euro per dag. Gemakkelijk bijvoorbeeld doordat bij een geregistreerd kenteken de slagboom direct omhoog gaat en de rekening maandelijks achteraf automatisch betaald wordt: niet meer in de rij bij de kaartautomaten.
- Zonder regulering zal er ook parkeeroverlast rondom het knooppunt ontstaan, omdat het terrein al vroeg in de ochtend vol staat en P+R gebruikers ook dan uitwijken naar de omliggende buurten. Ook zonder tarief zijn flankerende parkeermaatregelen onvermijdelijk.

Referenties

Gemeente Den Haag (2016). Doorontwikkeling P+R in Den Haag. DSO/2016.715. Den Haag: Gemeente Den Haag.