



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Westersingel 12
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam

Telefoon 088 5445 100

E-mail: informatie@MRDH.nl
Internet: www.mrdh.nl

Bankrekeningnummer:
NL96 BNGH 0285 1651 43

KvK nummer: 62288024

Toelichting bij agendapost Markt- en capaciteitsanalyse P+R

Aan	Bestuurscommissie Vervoerautoriteit	CC	Datum	September 2018
Steller	Willy Sweers	Onderwerp	Markt- en capaciteitsanalyse P+R	
Telefoon	088 5445 164			

Waarvoor is het memo bedoeld?

Meningsvormende discussie over behoefte aan uitbreiding P+R-terreinen

Gevraagde beslissing

- Kennisnemen van de uitkomsten van de uitkomsten van de studie Markt- & capaciteitsanalyse P+R
- In de beleidsuitwerking Ketenmobiliteit een beleidslijn uit te werken waarin terughoudend wordt omgegaan met het uitbreiden van de capaciteit van P+R-terreinen. Met het oog op betere benutting van de beschikbare capaciteit moeten de mogelijkheden van het weren van oneigenlijk gebruik en het bevorderen van alternatieven nadrukkelijk benut worden.
- Een onderzoek te doen naar de mogelijkheden en randvoorwaarden voor een zorgvuldige invoering van een regionaal parkeerregime voor P+R.
- Een onderzoek te doen naar tariefarrangementen voor P+R
- In het kader van de aanpak 30% CO₂-reductie voor minder autogebruik in het stedelijk verkeer een onderzoek te doen naar de extra opgave voor P+R langs het Hoofdwegennet.

Inleiding

In de UAB is ketenmobiliteit genoemd als een belangrijke strategie om het gebruik van het openbaar vervoer gemakkelijk en aantrekkelijk te maken. P+R-terreinen zijn één van de opties in het vortransport naar trein en metro. Daarnaast zijn P+R-terreinen ook een mogelijkheid om autoverkeer aan de rand van het stedelijk gebied op te vangen en vandaar snel de stadscentra te bereiken. Daarmee wordt het stedelijk verkeer ontlast en de verblijfskwaliteit in de centra verbeterd. In 2016 is een omvangrijk onderzoek gestart naar de bezetting en het gebruik van P+R. Op basis daarvan heeft de BCVA op 20 september 2017 de P+R-visie vastgesteld. De belangrijkste constatering in een notendop:

- a) Op diverse terreinen is de bezetting erg hoog en is de vraag aan de orde of er moet worden uitgebreid;
- b) Diverse terreinen kennen een flink deel van de gebruikers dat niet verder reist met het openbaar vervoer maar een bestemming heeft in de directe omgeving (oneigenlijk gebruik);
- c) Op diverse terreinen komt een flink deel van gebruikers uit de directe woonomgeving, op een afstand waar het gebruik van de fiets of lopen meer voor de hand zou liggen (1-2 km).

- d) Er is een maatregelenladder vastgesteld waar bij capaciteitstekorten eerst het oneigenlijk gebruik door bestemmingsparkeren wordt geweerd (doelgroepensysteem), daarna alternatieven worden verbeterd, publieksacties en communicatie gericht op gedragsverandering wordt ingezet en daarna het prijsinstrument wordt ingezet.

Als één van de vervolgacties uit de P+R-visie heeft de Bestuurscommissie in september 2017 besloten een markt- en capaciteitsanalyse te doen om meer inzicht te krijgen in de regionale behoefte aan P+R ook op wat langere termijn. Hiermee kan de regionale opgave voor capaciteit beter worden onderbouwd en de te realiseren capaciteit optimaal benut. Hiervoor is opdracht verleend aan adviesbureau Panteia te Zoetermeer. Panteia heeft gebruik gemaakt van de volgende informatiebronnen:

- 1) Het multimodale verkeersmodel van de MRDH (basisjaar 2016 en prognose 2023)
- 2) Beschikbare tellingen van de bezetting op P+R terreinen over een reeks van jaren
- 3) Het gebruikersonderzoek P+R uit 2016
- 4) Aantallen reizigers op de ov-knooppunten van de P+R-terreinen.

Uitkomsten

In een notendop zijn de volgende uitkomsten aangetroffen:

1. P+R heeft op de betreffende ov-knooppunten een marktaandeel van 2-3% van de reizigers. Daarmee is het feitelijk een niche in de mobiliteitsmarkt. Lopen, fiets en ov verzorgen het overgrote deel van het vervoer. Daarmee heeft het een veel bescheidener rol in het openbaar vervoer dan de manifeste zichtbaarheid van de P+R-terreinen doet vermoeden.
2. Aan de hand van het verkeersmodel is berekend dat er in het gebruik van P+R een autonome groei van gemiddeld 7% te verwachten. In het noordelijk deel van de regio gericht op Den Haag is die groei hoger (11%), in het zuidelijk deel gericht op Rotterdam lager (5%). Daarbij is er vanuit gegaan dat van de verwachte groei van het autoverkeer een evenredig deel naar P+R gaat. Dat betekent dat zonder beleidswijzigingen de bestaande druk op de capaciteit verder zal toenemen. Op 28 van 41 terreinen is de bezetting hoger dan 90%, op 20 terreinen boven de 100%. Op slechts 13 terreinen blijft de verwachte bezetting onder de 80%. Deze locaties zullen gezien hun ligging naar verwachting geen noemenswaardige rol kunnen vervullen in het opvangen van de overloop van overbezette locatie (bv. Beverwaard, Uithof)
3. In deze groei is geen rekening gehouden met latente vraag. Analyse van groei van capaciteit en gebruik geeft aanwijzingen dat de latente vraag groot is. Bij forse capaciteitsuitbreidingen neemt ook het gebruik navenant toe.
4. Bij ongewijzigd beleid zal het oneigenlijk gebruik door bestemmingsparkeerders nog bovengemiddeld groeien: 2 procentpunten en harder dan het totale gebruik.
5. In eerste instantie lijkt de bescheiden groei (7% in 7 jaar) nog op te vangen met een overzienbare capaciteitsuitbreiding van ordegrrootte tweeduizend plekken. Daarmee zou een gewenste bezettingsgraad van 70-80% geboden worden. De ervaring heeft echter uitgewezen dat capaciteitsuitbreiding heel snel volloopt omdat de latente vraag die voortdurend boven de markt hangt, er direct op neerdaalt. Dit sterkt de verwachting dat met alleen uitbreiding van plaatsen de tekorten *niet* worden weggewerkt.
6. In het gebruikersonderzoek is de betalingsbereidheid onderzocht. Dit is een indicatie voor de 'hardheid' van de gebruiksbehoefte in relatie tot alternatieven. Als de gebruiker geen aantrekkelijke alternatieven ziet en het gebruik als nuttig en belangrijk waardeert, dan zal de betalingsbereidheid groter zijn en andersom. De helft van de gebruikers geeft aan niet bereid te zijn om te betalen voor P+R. Uiteindelijk wordt de soep niet zo heet gegeten. Enkele jaren geleden heeft gemeente Rotterdam het parkeertarief van €2 in gevoerd op Slinge, Kralingse Zoom en Alexander; dat leverde een daling van het aantal parkeerders op tussen 30 en 40 procent. (Nu het nultarief voor P+R is terug ingevoerd, loopt de bezetting weer navenant op).

7. Op basis van de bevroagde en geconstateerde betalingsbereidheid zijn met bandbreedte schattingen gemaakt over het effect van gematigde beprijzing (€2 per dag) van alle P+R-terreinen in de regio. De bandbreedte is ingegeven door de constatering in het gebruikersonderzoek dat de betalingsbereidheid samenhangt met reismotief en afstand en dat op die kenmerken de lokaties sterk uiteenlopen. Met rekenschap van dit gegeven is een conservatieve schatting opgesteld die de onderkant van de bandbreedte markeert. Een gematigde schatting gaat uit van de laagste waargenomen bezettingsreductie op P+R van ca. 30% (Kralingse Zoom 2015).

Aantal locaties met bezetting	Situatie 2016	Prognose 2023	Tarief 2023: conservatieve schatting	Tarief 2023: gematigde schatting
Groen < 80%	15	13	26	40
Geel 80-95%	8	7	13	-
Rood >95%	18	21	2	1
totaal	41	41	41	41

Beleidsmatige duiding van de uitkomsten

Deze uitkomsten geven de MRDH aanleiding hier de volgende conclusies aan te verbinden.

Uitbreiding van P+R zal tekorten niet oplossen

Op zich doet een gematigde groei van het gebruik verwachten dat met een stevige inspanning in capaciteitsuitbreiding, ca. 2.000 extra plaatsen, het verwachte tekort zou kunnen worden weggewerkt. Er zijn echter een aantal redenen die deze verwachting tegenspreken:

- De extra capaciteit zal snel een grote latente vraag activeren, zo laten de bezettingscijfers van uitbreidingen in het recente verleden zien.
- Vanuit de transitieopgave om het autoverkeer in de stedelijke centra te verminderen, is een strategie met 'parkeren-op-afstand' op P+R terrein kansrijk. Deze opgave vraagt een grote sprong in capaciteit, die niet in de huidige verkeersmodellen is te kwantificeren. Naar dit laatste punt is nader onderzoek gewenst.

Vraagvolgend faciliteren P+R is beleidsmatig ongewenst

- Beleidsmatig is het te prefereren als ov-reiziger te voet, met de fiets of met ov naar knooppunten komen. Het heeft in beginsel de voorkeur dat reizigers de gehele reis met ov maken en niet alleen het laatste trajectdeel in het stedelijk gebied. Dit is niet alleen milieuvriendelijker maar vergt ook minder ruimtebeslag, investeringen en instandhoudingskosten. Het is daarom verstandig om P+R gelimiteerd te faciliteren.
- Verkeerskundig en beleidsmatig is het noodzakelijk om autoverkeer op te vangen op P+R-locaties die in de directe nabijheid liggen van het hoofdwegenet. Dit voorkomt dat P+R-verkeer een extra belasting vormt voor het lokale wegennet dat daar niet voor bedoeld en niet op berekend is.

Oneigenlijk gebruik tegengaan

Beter benutten van de beschikbare capaciteit heeft als eerste prioriteit het tegen gaan van bestemmingsparkeren. Werklocaties en publiektrekkers behoren ter plekke zelf in hun parkeerbehoefte te voorzien op eigen terrein. Invoering van doelgroepsysteem is een eerste noodzakelijke voorwaarde om überhaupt te willen overwegen om uit te breiden.

Alternatieven op peil brengen

Uit de geringe betalingsbereidheid blijkt dat voor veel gebruikers alternatieven voor de hand liggen. Het is daarom belangrijk om die op een voldoende concurrerend kwaliteitsniveau te

brengen om de verschuiving van P+R naar fiets en lopen te vergemakkelijken. Bovendien is het vanuit bestuurlijk oogpunt van groot belang om niet alleen de stok (P+R-tarief) maar ook de wortel (aantrekkelijke alternatieven) te hanteren. In het kader van de proeftuinen ketenmobiliteit wordt actiegericht onderzocht welke aspecten daarin een rol spelen / doorslaggevend zijn.

Prijsprikkels lijken onvermijdelijk

Om P+R voor de reiziger een betrouwbaar product te maken, is een gemiddelde streefbezetting van rond de 80% gewenst. Daarmee wordt langdurig zoekgedrag en ongewenst uitwijkgedrag in omliggende woonwijken voorkomen. Vanwege de grote latente vraag is dat alleen haalbaar wanneer hiervoor het prijsinstrument wordt ingezet. Het onderzoek toont aan dat bij een gematigd tarief veel capaciteit vrijkomt. Het inzetten van prijsprikkels hoeft niet direct klantvriendelijke vormen aan te nemen. Het is verstandig om samen met de vervoerders klantvriendelijke arrangementen te ontwikkelen voor bijvoorbeeld jaarakaarhouders tegen een lagere bijdrage per dag. Of 7 gratis P+R dagen bij een jaarabonnement, vergelijkbaar met de vrij-reizen-dagen voor senioren bij NS. Het doel van tarifiering is het vrij maken en beter benutten van de schaarse capaciteit, niet om zo veel mogelijk geld binnen te halen. Het is belangrijk om dat te onderstrepen, ook in publiekscommunicatie. Dat kan volgens deze redenering betekenen dat op dagen zonder schaarste niet betaald hoeft te worden. Omdat knelpunten zich vooral op werkdagen voordoen, is een nultarief voor weekenddagen goed voorstelbaar. Betalingsbereidheid kan verder worden ondersteund wanneer de opbrengsten zichtbaar worden aangewend voor kwaliteitsverbetering voor de gebruiker.

Flankerende parkeermaatregelen

Wanneer ov-reizigers op grote schaal hun auto in omliggende wijken parkeren, veroorzaakt dit overlast en klachten. De buitenruimte is daar niet op berekend. Bij invoering van een P+R-tarief zal een deel van de reizigers wel deze mogelijkheid willen uitproberen, zo blijkt uit het gebruikersonderzoek. De gemeenten zullen daarom flankerende parkeermaatregelen moeten nemen om dit tegen te gaan (bijvoorbeeld parkeerduur beperking met blauwe zone, of vergunninghoudersparkeren).

Overigens ontstaat deze noodzaak ook bij overbezette P+R-terreinen, in de praktijk treden daarbij dezelfde ongewenste overloopeffecten op.

P+R-ladder van maatregelen: nadere uitwerking noodzakelijk

Hoewel voor de kwantitatieve doorrekening de invoering van een standaard dagtarief opportuun is geweest, is dat niet de eerste te nemen maatregel volgens de vastgestelde P+R-visie. Uiteraard moeten de drie voorliggende maatregelen (oneigenlijk gebruik, alternatieven verbeteren en publieksacties/communicatie) ook worden ingezet. De volgtijdelijkheid en samenhang vraagt nog een nadere uitwerking. Bovendien geldt voor prijsprikkels ook dat verkend moet worden welke tariefarrangement zowel klantvriendelijk als effectief zijn, waarbij nadrukkelijk arrangementen in combinatie met ov-abonnementen in beeld zijn. Hier ligt nog een (toegezegde) ontwikkelopgave. MRDH stelt voor om nader onderzoek te doen naar de wijze waarop parkeermaatregelen op P+R in de juiste volgorde en met de benodigde zorgvuldigheid kunnen worden geïmplementeerd.

Eventueel P+R-status heroverwegen

Als de maatregelen die nodig zijn voor betere benutting niet haalbaar zijn of het draagvlak ontbreekt er voor, zou de MRDH de P+R status van bepaalde terreinen moeten heroverwegen. Zeker in hoogstedelijke gebied, waar alternatieven met fiets en hoogwaardig ov op behoorlijk niveau zijn en druk op de openbare ruimte hoog is, ligt het niet voor de hand om veel ruimte en investeringen te besteden aan uitbreiding of instandhouding van P+R.

Vervolgstappen

Voorgesteld wordt om in het kader van de beleidsuitwerking ketenmobiliteit vervolgonderzoek te doen naar de volgende kwesties:

Implementatie parkeermaatregelen incl. tarifiering P+R

Dit onderzoek moet advies geven op welke wijze parkeermaatregelen volgens de P+R-ladder met inbegrip van tarifiering van P+R kunnen worden ingevoerd, zodat ongewenste effecten als vraaguitval in het openbaar vervoer en parkeeroverlast in de omgeving kunnen worden voorkomen. Er is samenhang met het gemeentelijk parkeerbeleid. Binnenstedelijke parkeerlocaties zijn een alternatief voor gereguleerde c.q. betaalde P+R, terwijl een verschuiving van P+R naar de stadscentra vanuit mobiliteitsoogpunt niet gewenst is. Tevens wordt op een aantal locaties met capaciteitsproblemen een eerste uitwerking gegeven van de opgave voor flankerende maatregelen en alternatieven.

Klantvriendelijke tariefarrangementen

MRDH zal in samenwerking met het OV-Marketingplatform een studie laten doen naar klantvriendelijke P+R-tariefarrangementen. Doel van het tarief is om een lichte drempel op te werpen voor P+R-gebruikers voor wie lopen of fietsen een goed alternatief vormen, zodat de bezetting afneemt tot ordegrrootte 80%. Het is wenselijk om daarbij een verdieping te doen naar de prijselasticiteit van de vraag naar P+R.

P+R opgave mobiliteitstransitie

Vanuit de bestuurlijke afspraak om 30% CO₂-reductie in het regionaal verkeer te realiseren, is vermindering van het autoverkeer in de stedelijke gebieden een belangrijke component. Ook het streven naar binnenstedelijke verstedelijking in hoogwaardige, aantrekkelijke woonmilieus vraagt om een minder prominente rol van de auto. Dit kan betekenen dat de rol van P+R in het opvangen van autoverplaatsingen aan de randen van het stedelijk gebied alsnog een extra impuls zou moeten krijgen. Deze studie moet inzicht geven in de omvang van deze opgave en een advies geven over de wijze waarop deze kan worden ingevuld.

De resultaten van deze drie studies worden gebruikt bij de beleidsuitwerking ketenmobiliteit/ov-knooppunten, een uitvoeringsprogramma van verbeterprojecten op ov-knooppunten. Dit programma zal in juni 2019 in de Bestuurscommissie Va worden behandeld.