



**METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG**



Inhoudsopgave

| | |
|--|----|
| 1. Inleiding | 2 |
| 2. Een aantal feiten over P+R in de metropoolregio | 2 |
| 3. Hoofdpunten van het P+R-beleid | 3 |
| 3.1. Doelen van P+R | 3 |
| 3.2. P+R is regionaal | 4 |
| 3.3. Rolverdeling..... | 4 |
| 3.4. P+R en de deelfiets/-auto | 5 |
| 4. Uitwerking van het P+R-beleid..... | 5 |
| 4.1. Balans tussen vraag en aanbod | 5 |
| 4.2. Tarievenbeleid | 7 |
| 4.3. Data-inwinning en -ontsluiting..... | 9 |
| 4.4. Marketing | 9 |
| 4.5. Diensten en voorzieningen | 9 |
| 5. Wie, wat en wanneer | 11 |
| Bijlage 1. Overzicht kenmerken P+R-locaties MRDH | 12 |

1. Inleiding

Een goede bereikbaarheid is cruciaal voor het economische en maatschappelijke potentieel van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Parkeer- en Reis-locaties (P+R-locaties) spelen daarbij een belangrijke rol. P+R-locaties bevorderen het gebruik van openbaar vervoer (OV) en bieden forenzen en bezoekers meer keuzemogelijkheden voor hun reis van deur tot deur. Daardoor vermindert de druk op het wegennet en wordt de regio aantrekkelijker om in te wonen en werken. De 23 gemeenten van de metropoolregio ontwikkelen daarom specifiek beleid voor P+R-locaties. In dit document staat dit gezamenlijk P+R-beleid centraal.

Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid

Om de bereikbaarheid van de regio verder te verbeteren, heeft het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag op 1 juli 2016 de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025 vastgesteld. De Uitvoeringsagenda helpt om onze ambities concreet te maken, om richting te geven aan onze bereikbaarheidsopgaven en daarbij keuzes te maken. Dat doen we samen met alle betrokken partijen in de regio.

Ketenmobiliteit

De hoofdoopgave van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid is om samen een duurzaam, compleet en robuust metropolitaan netwerk te realiseren: een geïntegreerd netwerk van OV, auto en fiets met een sterke focus op ketenmobiliteit. Zo'n netwerk is nodig om de agglomeratiekracht en de economische positie van de regio als geheel te versterken. Ketenmobiliteit is het cement waarmee de deelnetwerken worden geïntegreerd. Door de keten beter te stroomlijnen, kunnen kansrijke overstaplocaties ontstaan. Hierdoor gaat het gehele netwerk voor de reiziger beter functioneren.

De Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid bevat een aantal concrete opgaven om de capaciteit en kwaliteit van ketenmobiliteit te verbeteren. Een van die opgaven betreft het beleid rond P+R-locaties en fietsparkeren bij OV-voorzieningen. In dit document geven de 23 gemeenten die samen de metropoolregio vormen richting aan het beleid en benoemen zij de uitwerkingsopgaven voor de komende periode.

2. Een aantal feiten over P+R in de metropoolregio

De MRDH heeft in 2016-2017 onderzoek laten doen onder gebruikers van 46 P+R-locaties in de regio. Daaruit blijkt onder andere het volgende:

- In de metropoolregio zijn circa 50 P+R-locaties met in totaal zo'n 12.000 parkeerplaatsen.
- De P+R-locaties bij Schiedam Centrum, Forepark, Hoekselijn en Bleizo worden uitgebreid met extra parkeerplaatsen.
- De gemiddelde bezetting op een werkdag (tussen 10.00-15.00 uur) bedraagt 70%, op 25 van de onderzochte P+R-locaties is dit zelfs meer dan 90%.
- De OV-lijnvoering tussen P+R-locaties en de binnensteden is niet overal van voldoende kwaliteit.
- In de directe omgeving van diverse P+R-locaties is sprake van parkeeroverlast.
- Veel P+R-gebruikers wonen op fietsafstand (0-3 kilometer) van de P+R-locatie.
- Alle P+R-locaties worden ook gebruikt door inwoners van andere gemeenten.
- Gemiddeld 15% van de gebruikers loopt van de P+R-locatie naar de eindbestemming: dus wel 'P' maar geen 'R' – het zogenoemde oneigenlijk gebruik.
- Op vier P+R-locaties moet worden betaald, bij één daarvan kan dat met een combikaart P+R/OV.

De hiernavolgende kaart geeft een overzicht van alle P+R-locaties in de metropoolregio.

Behalve voor forenzen zijn P+R-locaties ook steeds belangrijker voor de bezoekers van binnensteden en publiekstrekkers als Madurodam, Scheveningen en Blijdorp. Als het gaat om afspraken met deze publiekstrekkers, hebben de centrumgemeenten een primaire rol.

3.2. P+R is regionaal

P+R is een gezamenlijke opgave van de 23 regio-gemeenten. We noemen drie redenen die dat verduidelijken:

- Elke P+R-locatie wordt regionaal gebruikt; P+R-locaties die op het oog alleen interessant lijken voor de directe omgeving, blijken ook reizigers van verder weg aan te trekken.
- De P+R-locaties zijn communicerende vaten: als er één P+R vol is, wijken reizigers uit naar een andere in de buurt.
- De bestemmingen van de gebruikers zijn grotendeels vergelijkbaar. Het betreft vooral de economische toplocaties en binnensteden van Rotterdam en Den Haag, en in een enkel geval economische kernen buiten de metropoolregio (zoals Den Haag Laan van NOI en Rotterdam Alexander).

Alle 23 gemeenten zijn dus gezamenlijk betrokken bij P+R. Dat betekent ook dat elke gemeente bij P+R-maatregelen rekening moet houden met de vraag van reizigers uit andere gemeenten, ook als dat tot discussies met omwonenden kan leiden. Deze gezamenlijke opgave heeft ook invloed op andere terreinen, zoals:

- capaciteit en capaciteitsverdeling;
- tarieven;
- reizigersinformatie (data verzamelen);
- marketing, in overleg met de vervoerbedrijven.

3.3. Rolverdeling

Bij de uitwerking van het P+R-beleid wil de MRDH – als collectief van de 23 gemeenten – nadrukkelijk samenwerken met de OV-bedrijven, de provincie Zuid-Holland en omliggende regio's. Daarnaast vragen we om de betrokkenheid van bedrijven, werknemers en reizigers.

De 23 gemeenten zijn als wegbeheerders primair verantwoordelijk voor de aanleg en het beheer van P+R-voorzieningen. Ook bij afspraken over P+R bij grote publiekstrekkers zijn de gemeenten aan zet. Binnen de regionale opgave heeft de MRDH een rol namens de gemeenten, bijvoorbeeld bij:

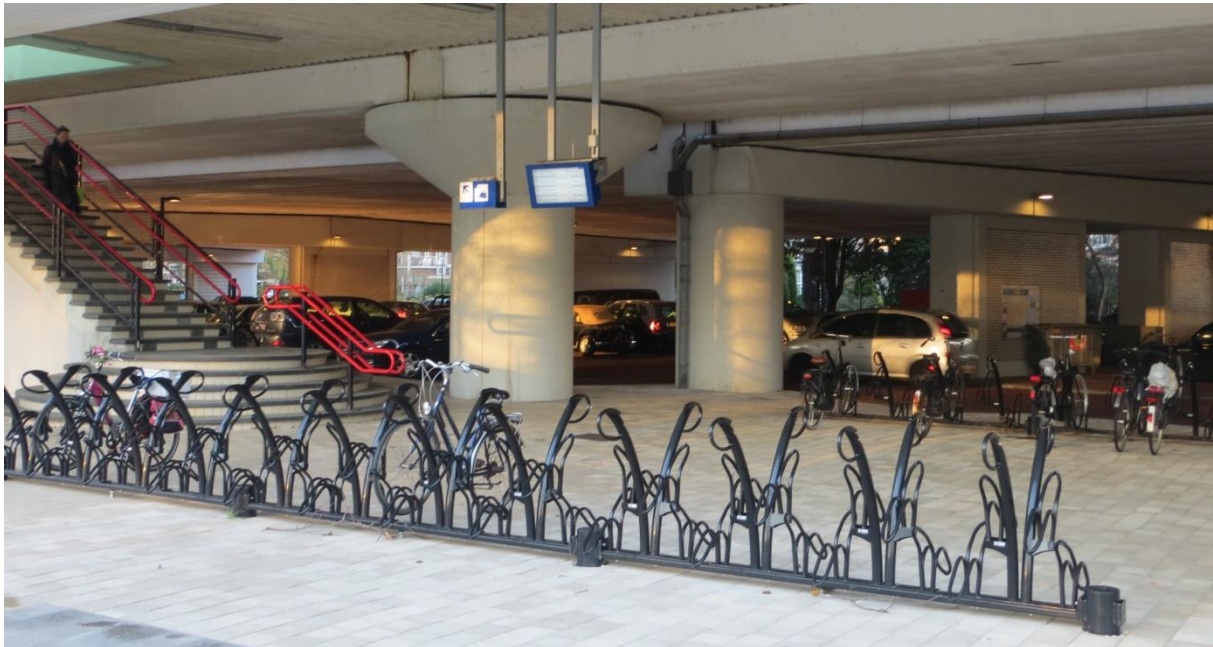
- programmering: uitvoeren van markt- en capaciteitsanalyses, opstellen van programma's, uitvoeringsafspraken met gemeenten;
- subsidieverlening voor de aanleg en uitbreiding van P+R-voorzieningen ten behoeve van doelgroepen gebruik, informatie-inwinning over het OV-systeem en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen;
- faciliteren van de gemeenten op onderdelen als de afstemming van tarifiering, beter benutten, tegengaan van overlast en data-inwinning;
- afstemming met de stakeholders, waaronder de provincie Zuid-Holland, NS, ProRail, HTM, RET en Q-Park;
- OV-lijnvoering, dus ook van de OV-lijnen tussen P+R-locaties en de binnensteden.

Voorzieningen voor ketenmobiliteit hangen sterk samen met het OV-systeem. Daarom kan het belangrijk zijn om te onderzoeken of de openbaarvervoerbedrijven hierin een grotere rol zouden moeten spelen. Marketing is daarbij een voor de hand liggend terrein, maar ook OV-lijnvoering en een betere samenhang van het openbaar vervoer met andere vervoerwijzen kunnen van belang zijn.

Bij de subsidieverlening gaat de MRDH vooralsnog uit van een gemiddelde bijdrage van 50%. Als blijkt dat een P+R-locatie ook van groot belang is voor de omringende gemeenten, kan een andere kostenverdeling meer in de rede liggen. In de komende periode zal uit concrete voorbeelden moeten blijken of het wenselijk is om de Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit hiervoor aan te passen.

3.4. P+R en de deelfiets/-auto

Hoewel veel bestemmingen vanaf een P+R-locatie goed bereikbaar zijn met de fiets, kiezen de meeste reizigers toch voor het openbaar vervoer. Ook rijden veel mensen eerst met de auto naar 'hun' P+R-locatie, zelfs als ze op fietsafstand wonen en er voldoende fietsparkeerplaatsen zijn. Daarom is het zinvol om mogelijkheden te onderzoeken die de fiets als voor- en natransport aantrekkelijker kunnen maken. Daarbij kunnen we denken aan betere fietsparkeervoorzieningen, maar bijvoorbeeld ook aan een uitbreiding van het aanbod van deelfietsen en deelauto's (zie ook paragraaf 4.5).



P+R Voorburg

4. Uitwerking van het P+R-beleid

Verbetering van de ketenintegratie is een breed gedeelde opgave. Het gaat daarbij voornamelijk om de koppeling van OV-modaliteiten (metro, tram, bus, trein, vervoer over water) en andere mobiliteitsoplossingen (fiets, auto/P+R). Er zijn verschillende mogelijkheden om deze ketenintegratie te verbeteren, zoals een efficiëntere 'first & last mile', een hogere kwaliteit (snelheid, frequentie) en betere doorstroming van het OV en een verdere ontwikkeling van P+R-locaties.

Hieruit volgen de volgende vijf P+R-uitwerkingsopgaven voor de MRDH:

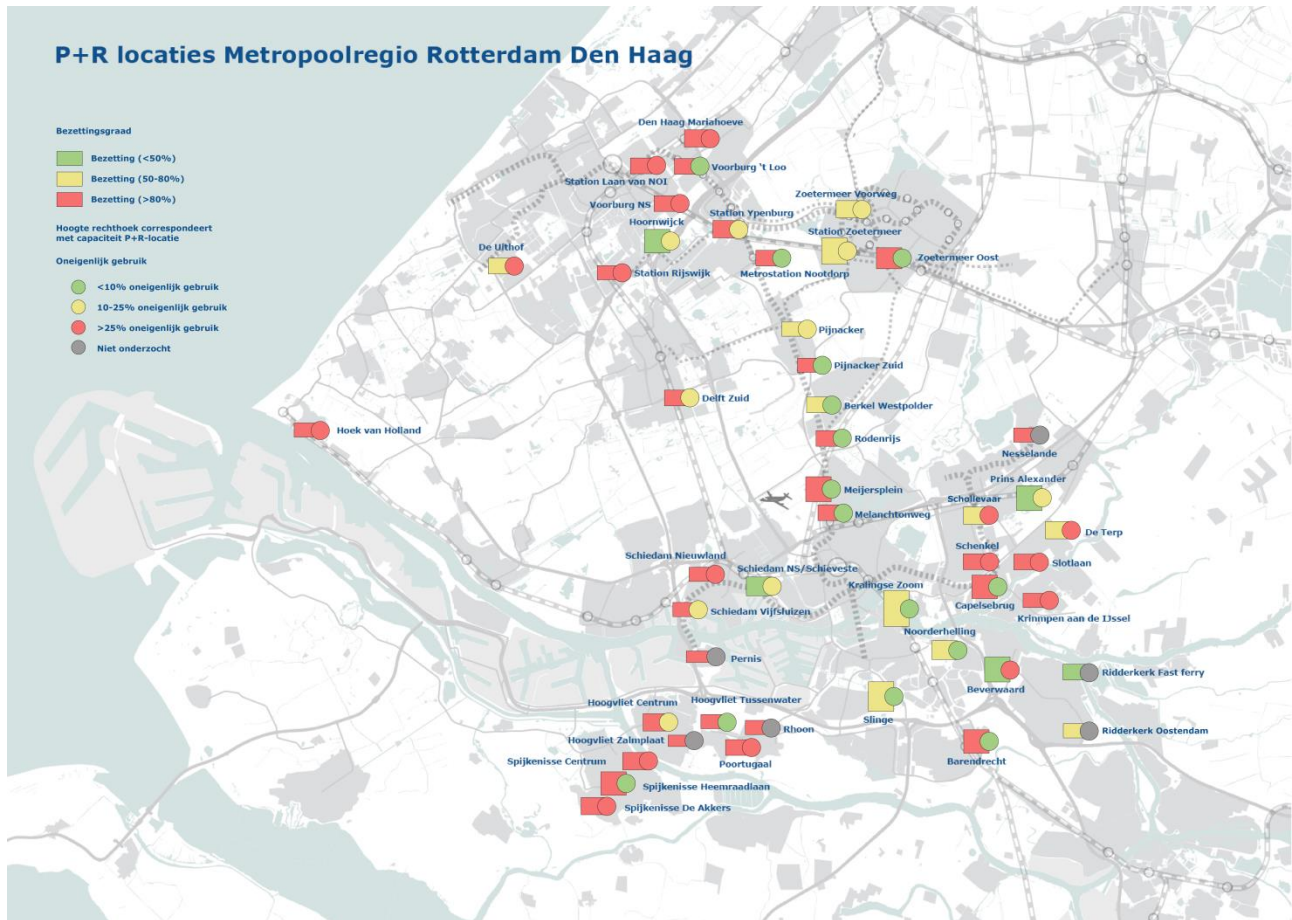
1. balans tussen vraag en aanbod;
2. tarievenbeleid;
3. inwinning en ontsluiting van parkeerdata;
4. marketing;
5. diensten en voorzieningen.

In de volgende paragrafen komen deze vijf opgaven één voor één aan bod.

4.1. Balans tussen vraag en aanbod

Om de gewenste P+R-capaciteit in de toekomst te kunnen bepalen, moeten we een balans vinden tussen vraag en aanbod. Bij veel P+R-locaties is de bezetting in de afgelopen jaren flink gegroeid, maar niet overal. Verdere verdichting in de steden, aantrekkelijkere stadscentra en ontwikkelingen op het gebied van 'smart mobility' kunnen bovendien leiden tot meer vraag naar P+R. Daarnaast weten we dat 15% van alle gebruikers van de P+R-locatie naar de eindbestemming loopt (oneigenlijk gebruik). Op 17 locaties is dit hoger dan 25%. 'Beter benutten' kan dus extra capaciteit opleveren voor écht P+R-gebruik.

De hiernavolgende kaart geeft per onderzochte P+R-locatie de capaciteit, de recentst getelde bezetting en het oneigenlijk gebruik weer. Bijlage 1 geeft per P+R-locatie de exacte aantallen en percentages weer.



Voor een goede balans tussen vraag en aanbod, is het dus nodig om twee sporen te bewandelen. Op de eerste plaats zal de MRDH een markt- en capaciteitsanalyse uitvoeren om de behoefte aan P+R scherper in beeld te krijgen en af te zetten tegen het beschikbare aanbod. Op de tweede plaats zal de MRDH gemeenten stimuleren maatregelen te nemen om bestaande locaties beter te benutten.

Markt- en capaciteitsanalyse

De MRDH actualiseert de eerder uitgevoerde behoeftesramingen in de regio's Haaglanden en Rotterdam en betreft daarbij recente inzichten over de ontwikkeling van de mobiliteit. De kwaliteit van het openbaar vervoer, die niet overal voldoende is, is hierbij ook een factor. Omdat het gebruik door forenzen maatgevend is voor de omvang van de vraag, betrekken we ook bedrijven en werknemers bij de actualisatie, bijvoorbeeld via De Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden.

Voor de markt- en capaciteitsanalyse en de vertaling naar locaties en voorzieningen zijn de volgende aspecten van belang:

- De verbeteringen of uitbreidingen richten zich, net als in de huidige situatie, zowel op forenzen als op bezoekers van binnensteden en publiekstrekkers.
- De P+R-locatie ligt enerzijds dicht bij het hoofdnetwerk voor auto's en is anderzijds gekoppeld aan een halte met hoogwaardig openbaar vervoer.
- Er moet aandacht zijn voor de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen (metropolitaan) in de hoogstedelijke gebieden van Den Haag en Rotterdam.
- Er moet aandacht zijn voor gebiedsontwikkelingen en potentieel dubbelgebruik van parkeerplaatsen.
- De voorzieningen sluiten aan bij de behoeften van de reiziger. Daarbij gaat het om realtime-informatie over de bezetting, openbaar vervoer, de aantrekkelijkheid van de locatie en aanvullende voorzieningen, zoals (elektrische) deelauto's en deelfietsen.

Om de benodigde P+R-capaciteit te bepalen, is het ook van belang om te kijken naar de vraag op welke P+R-locaties buiten de metropoolregio automobilisten met een bestemming in Rotterdam of Den Haag, kunnen worden 'afgevangen' (bijvoorbeeld in Leiden, Gouda of de Drechtsteden).

Beter benutten en maatregelenladder

Bij de opgave om bestaande P+R-locaties beter te benutten, is er vaak een raakvlak met parkeerproblematiek in de omgeving. Zo is er soms sprake van parkeeroverlast in de directe omgeving, waar forenzen parkeren in een 'vrij parkeren'-wijk om van daaruit verder te reizen per openbaar vervoer of met een vouwfiets.

Het P+R-onderzoek dat de MRDH heeft laten uitvoeren (zie hoofdstuk 2) geeft aanknopingspunten om P+R-locaties beter te benutten. De volgende 'maatregelenladder' kan daarbij helpen:

1. Beter benutten van de capaciteit door 'oneigenlijk gebruik' tegen te gaan:
 - gedragscampagnes of invoer doelgroepensysteem.
2. Stimuleren van alternatieven:
 - gedragscampagne fietsgebruik; fietsvoorzieningen (waar nodig uitbreiden), park & bike.
3. Maatregelen in de omgeving van een P+R-locatie:
 - blauwe zone, vergunningparkeren.
4. Invoeren van een P+R-tarief als bovengenoemde maatregelen onvoldoende effect hebben.



P+R Slinge

Deze maatregelenladder vraagt om maatwerk. Geen enkele P+R-locatie is immers hetzelfde en ook het parkeerbeleid verschilt per gemeente. Zo kan een gemeente ervoor kiezen om een P+R-locatie eerst uit te breiden (ter plekke of elders) en het effect daarvan afwachten, vóórdat een P+R-tarief wordt ingevoerd (stap 4). Gemeenten kunnen daarom nu al beginnen met stap 1, 2 en 3 op locaties met capaciteits- of overlastproblemen. Stap 4 kan pas in werking treden als de gezamenlijke beleidsuitwerking gereed is.

4.2. Tarievenbeleid

In de huidige situatie moeten reizigers op vier P+R-locaties betalen voor het gebruik ervan. Bij Schiedam Centrum, Den Haag Laan van NOI en Rotterdam CS (geen formele P+R) exploiteert Q-Park de P+R namens de NS voor tarieven van 4 tot 7 euro per dag. Op de P+R-locatie Hoornwijk Den Haag (Rijswijk) geldt een combitarief voor P+R en OV. Sinds 2017 bedraagt het parkeertarief 5 euro per dag, inclusief HTM-dagkaart voor één persoon; meereizende reizigers betalen per persoon 1 euro extra. Tot 2017 konden gebruikers met maximaal vier personen op werkdagen overdag parkeren en met de tram verder reizen tegen een tarief van 4 euro. 's Avonds en in het weekend bedroeg de prijs 2 euro. Op de Rotterdamse P+R-locaties Kralingse Zoom, Slinge en Alexander is het P+R-tarief van 2 euro voor parkeren op werkdagen in combinatie met OV-gebruik per 1 juli 2017 afgeschaft. Per 1 januari 2017 was dit tarief al afgeschaft voor het weekend. Een speciaal doelgroepensysteem reguleert dat zonder OV-gebruik het reguliere parkeertarief wordt gehanteerd.

Voor de uniformiteit is het belangrijk dat gemeenten het tarievenbeleid voor P+R zo veel mogelijk op elkaar afstemmen. Desalniettemin is en blijft elke gemeente als P+R-beheerder bevoegd om het eigen tarievenbeleid te bepalen, al zou dat volgens de maatregelenladder pas de laatste optie moeten zijn (zie laatste alinea in paragraaf 4.1). Bij de combinatie met OV ligt dat anders; daar zijn

zowel de vervoerders (opbrengstverantwoordelijkheid) als de MRDH (vaststelling OV-tarieven) bevoegd.

Doelen van tarifiering

Er zijn drie mogelijke doelen om kosten in rekening te brengen voor parkeren in een P+R-locatie:

1. De beheerder kan een tarief vaststellen om de exploitatiekosten geheel of gedeeltelijk te dekken. De hoge kosten van het beheer van voorzieningen kan hiervoor een aanleiding zijn. Het is wel zaak om de tarieven op een verantwoord niveau te houden en om de tarieven regionaal af te stemmen, zodat dat gebruikers niet uitwijken naar andere P+R-locaties.
2. Tarifiering op een P+R-locatie is een financiële prikkel om oneigenlijk gebruik te ontmoedigen. Een doelgroepensysteem kan daarbij helpen. De OV-reiziger maakt dan bijvoorbeeld gratis of tegen een gereduceerd tarief gebruik van de P+R-voorzieningen, terwijl de overige gebruikers een hoger parkeertarief betalen.
3. Tot slot kan tarifiering een aantrekkelijke productformule vormen in de combinatie parkeren-OV. Daarbij kunnen reizigers bijvoorbeeld kiezen voor een gereduceerd tarief voor óf parkeren óf voor het OV. Bij Hoornwijk Den Haag (Rijswijk) en in Amsterdam wordt deze formule al toegepast. Den Haag en Rotterdam willen op meer P+R-locaties een (0 euro-) tarief met inbegrip van een aantrekkelijk OV-combiticket gaan invoeren.

P+R in combinatie met OV: een voorbeeld

Een P+R-locatie in Amsterdam is bedoeld voor bezoek aan het stadscentrum. Wie op een P+R parkeert om met het openbaar vervoer naar het centrum te reizen, betaalt 8 euro per 24 uur en na 10.00 uur 1 euro per 24 uur. Bij terugkomst controleert de betaalautomaat of de gebruiker binnen het centrumgebied heeft ingecheckt voor de P+R. Wie op een P+R parkeert om bijvoorbeeld een evenement buiten het centrumgebied te bezoeken, betaalt het normale parkeertarief van 1 euro voor de eerste 24 minuten, daarna 1 euro per 25 minuten.

Ontwikkelen van regiobrede arrangementen

P+R-producten in combinatie met het openbaar vervoer kunnen vooral aantrekkelijk zijn voor binnenstadbezoekers van Rotterdam en Den Haag. Daarom wil de MRDH deze producten verder laten ontwikkelen, in samenspraak met de OV-bedrijven en beide gemeenten. Daarbij is er een directe relatie met de parkeertarieven in de binnensteden. De MRDH wil deze arrangementen zo veel mogelijk uniform maken en binnen de regio één lijn voeren voor bezoekers van de hele regio, met het accent op Den Haag en Rotterdam. We onderzoeken of dit – naast de HTM en de RET – ook interessant kan zijn voor andere OV-bedrijven, zoals NS en Connexxion. Veiligheid, gemak, comfort en beleving spelen hierbij een belangrijke rol. OV-bedrijven zullen ook goed moeten inspelen op technologische ontwikkelingen. Zo is de verwachting dat de huidige OV-chipkaart steeds meer gaat plaatsmaken voor nieuwe betaalvormen, bijvoorbeeld met de smartphone of bankpas.



Aspecten in relatie tot tarifiering

Bij een eventuele keuze om P+R-tarieven breder in te voeren, zijn de volgende aandachtspunten van belang:

- informatievoorziening voor de P+R-gebruiker;
- regionale afstemming: stimulering uitwisseling tussen P+R-locaties;
- abonnementsvormen;
- plaatsgarantie voor abonneementhouders bij aankomst op de P+R;
- flankerende maatregelen in omgeving passend bij lokale aspecten;
- capaciteit en kwaliteit van OV-trajecten;
- betaalsystemen in combinatie met OV.

4.3. Data-inwinning en -ontsluiting

De MRDH heeft ingestemd met landelijke afspraken over inwinning en ontsluiting van verkeersdata. Parkeerinformatie is daarbij een van de speerpunten. Gemeenten moeten de statische parkeerdata van de publieke parkeerfaciliteiten op korte termijn aanmelden bij het landelijke parkeerregister van de RDW. De MRDH wil de gemeenten daarbij ondersteunen. Het gaat hierbij om de volgende informatie:

- locatie van P+R-locatie met in- en uitgang(en);
- capaciteit;
- openingstijden;
- tarieven;
- de OV-lijnen van/naar de P+R, hun routes, snelheid en frequentie.

Omdat alle P+R-locaties regionaal worden gebruikt, is het tweede uitgangspunt dat, voor zover mogelijk, op alle P+R-locaties de parkeerdata 'dynamisch' worden geregistreerd. Dat gaat om vol/vrij-informatie, het aantal vrije plaatsen en eventuele stremmingen van het OV. Dit vereist een inventarisatie van de mogelijkheden en kosten van aanleg en exploitatie. De MRDH stimuleert de regiogemeenten en ondersteunt ze daarbij om binnen drie jaar op alle relevante P+R-locaties statische en dynamische data in te winnen en te ontsluiten om de reiziger snel en zonder zoeken naar een P+R-parkeerplaats te kunnen leiden.

Gebruikers van P+R-voorzieningen hebben behoefte aan optimale en 'realtime' informatie. Het streven is dat de reiziger eenvoudig, via één app of navigatiesoftware, toegang heeft tot alle relevante informatie over de gehele reis, over alternatieven en uiteindelijk ook over de mogelijkheden om een parkeerplaats te boeken. Het is aan marktpartijen om deze technologieën te ontwikkelen en aan te bieden.

4.4. Marketing

In de komende jaren zullen diverse campagnes worden opgezet om OV-gebruik te stimuleren en reizigers bewust te maken van P+R-voorzieningen binnen de metropoolregio. Werkgevers, maar ook hotels, theaters en andere attracties kunnen daarbij een belangrijke rol spelen. Veel bezoekers van vooral Den Haag en Rotterdam komen immers naar de metropool om hotels, musea en andere trekpleisters te bezichtigen. Door de informatiekkanalen van deze 'eindbestemmingen' zelf te benutten, kunnen veel meer bezoekers worden bereikt. Ook combi-aanbiedingen (bijvoorbeeld een gecombineerd P+R-theaterticket) kunnen het gebruik van P+R-locaties aanzienlijk vergroten (en daarmee de verkeersoverlast verkleinen).

Om de naamsbekendheid van 'het product P+R' te vergroten, zullen alle betrokken partijen in 2018 de promotie gezamenlijk oppakken. Naast bedrijven en attracties spelen ook de OV-bedrijven hierbij een belangrijke rol. Ook platforms als Bereikbaar Haaglanden en De Verkeersonderneming kunnen helpen om het P+R-gebruik verder te stimuleren.

4.5. Diensten en voorzieningen

Een P+R kan meer zijn dan een parkeerplaats met een overstap op het openbaar vervoer: een P+R is een potentiële locatie voor voorzieningen en diensten die voor de reiziger aantrekkelijk zijn.

Sommige P+R-locaties in Nederland bieden al allerlei voorzieningen en diensten aan, zoals een pick-up-point voor de supermarkt, een pakketservice of een kiosk waar je koffie en een broodje kunt kopen. Ook worden mobiliteitsdiensten aangeboden, zoals de OV-fiets of elektrische deelscooters en deelauto's. Deze mobiliteitsdiensten spelen in op de behoefte van reizigers en

bedrijven aan snel, flexibel en gemakkelijk vervoer van deur tot deur. Dat maakt de P+R tot een aantrekkelijke locatie voor een overstap. Daarom gaan we als MRDH in gesprek met alle betrokken partijen om de mogelijkheden en kansen van dit soort voorzieningen en diensten in kaart te brengen.

Met de concessiehouders, de gemeenten, Bereikbaar Haaglanden en De Verkeersonderneming willen we de mogelijkheden verkennen om andere vormen van voor- en natransport te verbeteren, zoals deelauto, deelfiets en Mobility as a Service (MaaS). Ook het toevoegen van voorzieningen die de overstap aantrekkelijk maken kan daarbij aan de orde komen, bijvoorbeeld marktpartijen te stimuleren om bij de gemeenten en vervoerbedrijven initiatieven aan te dragen die het gebruik van P+R verder verbeteren en aantrekkelijker maken. De gemeente kan goede initiatieven eventueel helpen versterken en doorontwikkelen, opdat de P+R-locatie effectiever wordt als overstaphub en het vervoer in de regio op een steeds hoger plan komt. Het accent ligt hierbij op bovenregionale (bestemmingsgerichte) P+R-locaties, zoals Hoornwijck en Kralingse Zoom. Gemeenten of vervoerbedrijven kunnen bijvoorbeeld pilots mogelijk maken of aanloopverliezen (mede) financieren. De verdere ontwikkeling/uitbreiding is aan de markt.



P+R Kralingse Zoom

5. Wie, wat en wanneer

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de gemeenten werken binnen de uitwerkingsopgaven nauw samen met andere partijen. Het overzicht hieronder geeft per uitwerkingsopgave een weergave van het 'wie, wat en wanneer'.

| Uitwerkingsopgave | Wie (lead) | Wat | Wanneer |
|--|--------------------|--|--|
| 1. Balans tussen vraag en aanbod | MRDH | Uitvoeren van een kwaliteitscontrole van de OV-lijnen tussen P+R-locaties en binnensteden en bepalen waar verbetering nodig is | November 2017 - februari 2018 |
| | MRDH | Uitvoeren markt- en capaciteitsanalyse, inclusief P+R-programma verbeteringen en uitbreidingen | November 2017 - oktober 2018 |
| | MRDH/ gemeenten | Start uitvoeringsprogramma beter benutten bestaande P+R-locaties. De MRDH treedt hierover in overleg met de regiogemeenten over de P+R-locaties waar zich problemen voordoen rond capaciteit en parkeeroverlast. | Start november 2017. Doorloop mede afhankelijk van gemeenten |
| | MRDH | Aan de hand van concrete planvoorstellen bezien of en zo ja hoe aanpassing van de Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit gewenst is. | In 2018, afhankelijk van planvorming gemeenten |
| 2. Tarievenbeleid | MRDH | In samenspraak met ov-bedrijven en gemeenten Rotterdam en Den Haag ontwikkelen van regiobrede P+R-producten in combinatie met OV. | Februari 2018 - september 2018 |
| | Gemeenten | Afspraken maken over P+R-arrangementen met publiekstrekkingen en publieksvoorzieningen | Doorlopend |
| | MRDH | OV-bedrijven stimuleren op het gebied van innovatieve betaalvormen en geïntegreerde tarieven van OV in combinatie met P+R-producten | Start februari 2018, daarna doorlopend |
| 3. Inwinning en ontsluiting parkeerdata | Gemeenten | Digitaal inwinnen en ontsluiten van statische P+R-data naar parkeerregister van de RDW. De MRDH ondersteunt de gemeenten waar noodzakelijk. | Oktober 2017 - april 2018 |
| | MRDH | Inventariseren mogelijkheden en kosten ten behoeve van digitaal inwinnen dynamische P+R-data | Oktober 2017 - juli 2018 |
| | Gemeenten | Aan de hand van inventarisatie en kosten digitaal inwinnen en ontsluiten van dynamische P+R-data naar parkeerregister van de RDW. De MRDH ondersteunt de gemeenten waar noodzakelijk. | Juli 2018 - december 2019 |
| 4. Marketing | Gemeenten | Afspraken maken over P+R-arrangementen met publiekstrekkingen en publieksvoorzieningen | doorlopend |
| | MRDH | In samenspraak met OV-bedrijven, Bereikbaar Haaglanden en De Verkeersonderneming uniformeren en in gezamenlijkheid oppakken van P+R-promotie en -campagnes | Start maart 2018, daarna doorlopend |
| 5. Diensten en voorzieningen | MRDH | Met vervoerders, gemeenten, Bereikbaar Haaglanden en De Verkeersonderneming verkennen van de mogelijkheden voor aanvullende (mobiliteits)diensten op P+R-locaties | Mei 2018 - november 2018 |
| | MRDH | Marktpartijen stimuleren om aanbiedingen te doen voor aanvullende (mobiliteits)diensten op P+R-locaties | Start december 2018 |

Bijlage 1. Overzicht kenmerken P+R-locaties MRDH

| P+R-locatie | Gemeente | Capaciteit 2016 | Bezetting 2016 | Bezettingsgraad | Oneigenlijk gebruik |
|--------------------------|------------------------|-----------------|----------------|-----------------|---------------------|
| Meijersplein | Rotterdam | 491 | 419 | 85% | 1% |
| Alexander | Rotterdam | 480 | 212 | 44% | 15% |
| Kralingse Zoom | Rotterdam | 1694 | 874 | 52% | 8% |
| Slinge | Rotterdam | 849 | 540 | 64% | 0% |
| Hoogvliet Centrum | Rotterdam | 233 | 210 | 90% | 11% |
| Hoogvliet Zalmplaat | Rotterdam | 24 | 22 | 92% | niet onderzocht |
| Hoogvliet Tussenwater | Rotterdam | 62 | 65 | 105% | 0% |
| Pernis | Rotterdam | 33 | 33 | 100% | niet onderzocht |
| Noorderhelling | Rotterdam | 314 | 214 | 68% | 3% |
| Nesselande | Rotterdam | 61 | 60 | 98% | niet onderzocht |
| Schenkel | Rotterdam | 102 | 98 | 96% | 27% |
| Capelsebrug | Rotterdam | 407 | 407 | 100% | 5% |
| Melanchtonweg | Rotterdam | 84 | 81 | 96% | 2% |
| Hoek van Holland | Hoek van Holland | 82 | 73 | 89% | 27% |
| Beverwaard | Rotterdam | 508 | 55 | 11% | 29% |
| Capelle Slotlaan | Capelle aan den IJssel | 78 | 65 | 83% | 71% |
| Capelle De Terp | Capelle aan den IJssel | 230 | 156 | 68% | 50% |
| Capelle Schollevaar | Capelle aan den IJssel | 207 | 104 | 50% | 28% |
| Schiedam NS/Schieveste | Schiedam | 326 | 131 | 40% | 16% |
| Schiedam Nieuwland | Schiedam | 67 | 65 | 97% | 56% |
| Schiedam Vijfsluizen | Schiedam | 88 | 89 | 101% | 19% |
| Rhoon | Albrandswaard | 44 | 42 | 95% | niet onderzocht |
| Poortugaal | Albrandswaard | 171 | 136 | 80% | 27% |
| Barendrecht NS | Barendrecht | 400 | 404 | 101% | 2% |
| Spijkenisse Centrum | Nissewaard | 191 | 197 | 103% | 28% |
| Spijkenisse Heemraadlaan | Nissewaard | 397 | 404 | 102% | 1% |
| Spijkenisse De Akkers | Nissewaard | 193 | 161 | 83% | 26% |
| Krimpen a/d IJssel | Krimpen aan den IJssel | 61 | 62 | 102% | 52% |
| Ridderkerk Fast Ferry | Ridderkerk | 151 | 45 | 30% | niet onderzocht |
| Ridderkerk Oostendam | Ridderkerk | 40 | 22 | 55% | niet onderzocht |
| Berkel Westpolder | Lansingerland | 201 | 133 | 66% | 0% |
| Rodenrijs | Lansingerland | 129 | 127 | 98% | 4% |
| Delft Zuid | Delft | 132 | 126 | 95% | 22% |
| Den Haag, Laan van NOI | Den Haag | 156 | 152 | 97% | 65% |
| Den Haag, Mariahoeve | Den Haag | 203 | 200 | 99% | 54% |
| Den Haag, Ypenburg | Den Haag | 222 | 213 | 96% | 25% |
| Rijswijk | Rijswijk | 65 | 64 | 98% | 82% |

| P+R-locatie | Gemeente | Capaciteit 2016 | Bezetting 2016 | Bezettingsgraad | Oneigenlijk gebruik |
|-----------------------|-------------------------|-----------------|----------------|-----------------|---------------------|
| Voorburg | Leidschendam - Voorburg | 144 | 142 | 99% | 73% |
| Zoetermeer | Zoetermeer | 620 | 340 | 55% | 10% |
| Zoetermeer Oost | Zoetermeer | 143 | 126 | 88% | 5% |
| Hoornwijk | Rijswijk | 443 | 169 | 38% | 22% |
| Uithof | Den Haag | 137 | 89 | 65% | 42% |
| Pijnacker Centrum | Pijnacker - Nootdorp | 72 | 50 | 69% | 21% |
| Voorweg | Zoetermeer | 289 | 226 | 78% | 14% |
| Metrostation Nootdorp | Pijnacker - Nootdorp | 128 | 122 | 95% | 0% |
| Pijnacker Zuid | Pijnacker - Nootdorp | 147 | 155 | 105% | 3% |
| Voorburg 't Loo | Leidschendam - Voorburg | 111 | 109 | 98% | 2% |
| | | | | | |
| | | 11.410 | 7.989 | 70% | 15% |



P+R Pijnacker Centrum (fotograaf Serrie Nieuwhoff)



Colofon

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Vervoersautoriteit

Postbus 66

2501 CB Den Haag

088 5445 100

informatie@mrhd.nl

www.mrdh.nl

Datum

