



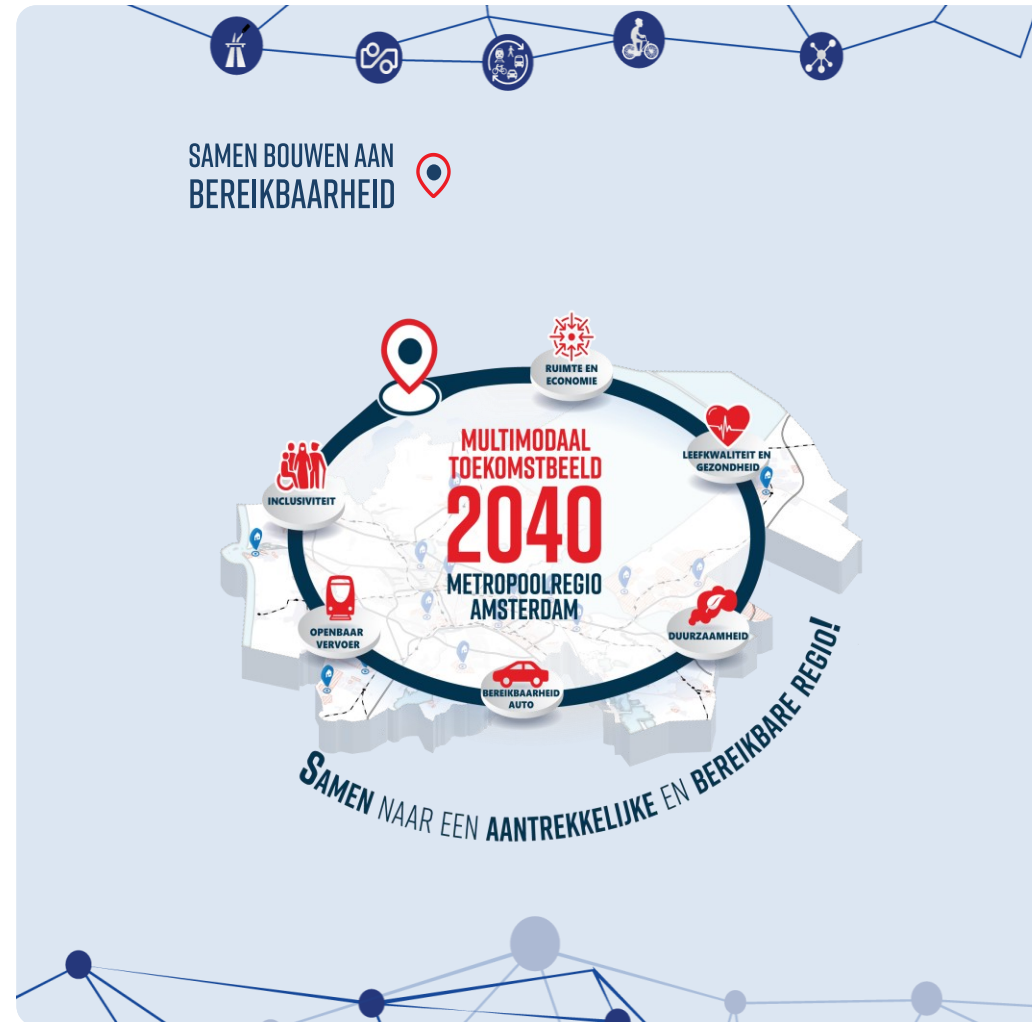
# Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040

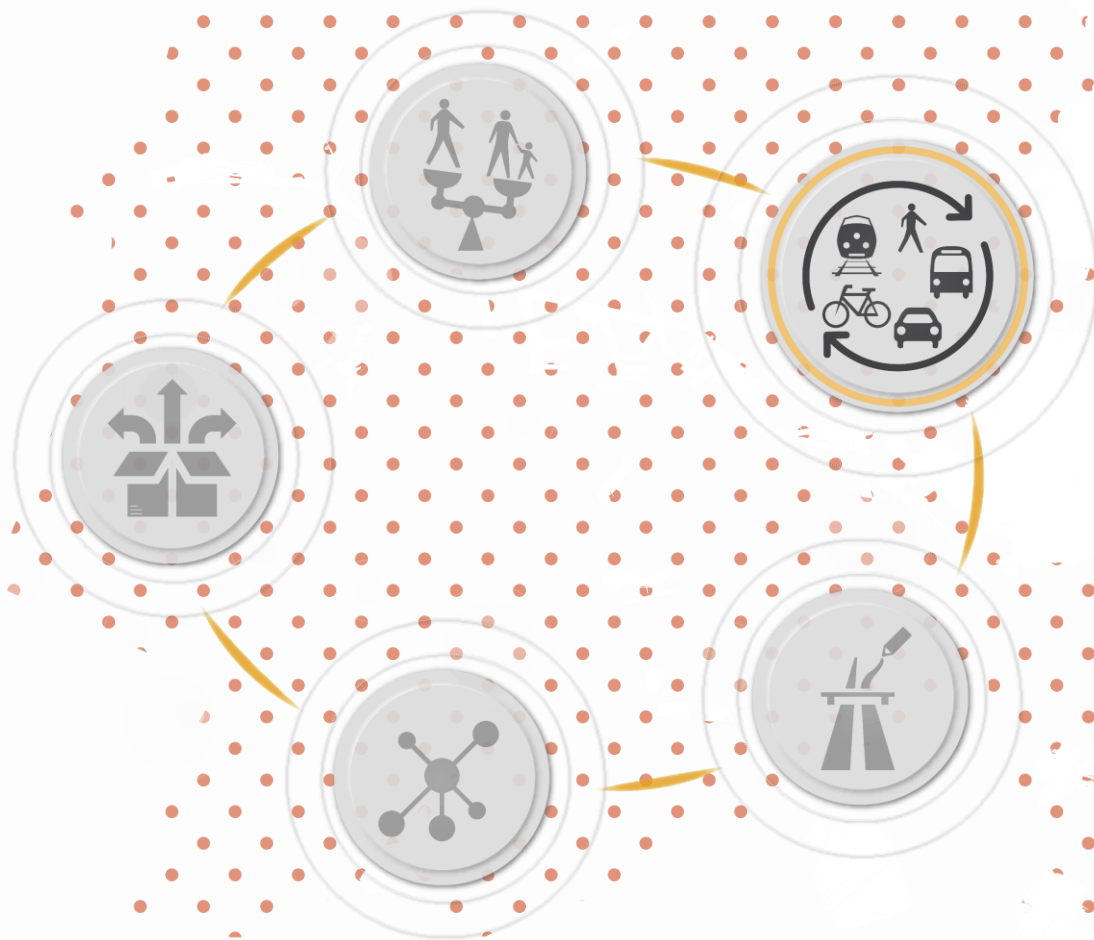
# Introductie

In 2021 is het Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040 opgesteld voor het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). De opgave en urgentie die hierin zijn gesteld, worden in de MRA onderkend. Wel was er nog behoefte aan een verdieping op enkele thema's.

Een van deze thema's is het onderwerp Mobiliteitstransitie. In het MTB is gesteld dat het afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei noodzakelijk is om de doelstellingen op het gebied van duurzaamheid en leefkwaliteit te halen en om het functioneren van de netwerken te verbeteren. Ten opzichte van de referentie 2040 is een reductie van ten minste 20% van de mobiliteitsgroei nodig. Dit vraagt om een mobiliteitstransitie met forse beleidsmaatregelen.

Gezien de forse bijdrage die de mobiliteitstransitie kan hebben aan het verbeteren van de leefkwaliteit en duurzaamheid is dit thema verder uitgediept binnen het werkspoor Spreiden en Mijden. Bij deze uitwerking ligt de focus op de wijze waarop het thema parkeren kan bijdragen aan het afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei.





# Werkspoor Spreiden & Mijden

# Uitwerking Parkeren

# Inhoudsopgave

<b>De essentie van het Multimodaal Toekomstbeeld</b>	<b>5</b>	<b>Parkeermaatregelen in de praktijk</b>	<b>24</b>
• De Metropoolregio Amsterdam groeit fors	6	• Parkeermaatregelen als katalysator van mobiliteitstransitie	25
• Niets doen leidt tot verslechtering van de Brede Welvaart in de MRA	7	• De reis van vijf fictieve personen	26
• Waar willen we naartoe?	8	• Randvoorwaarden	31
• Mobiliteitstransitie langs drie sporen	9	• Praktijkvoorbeeld publieke professionals Amsterdam	33
		• Praktijkvoorbeeld collectieve parkeervoorziening Binckhorst	34
<b>De rol van parkeermaatregelen</b>	<b>10</b>	<b>Tot slot</b>	<b>35</b>
• Gezamenlijke inzet op parkeren biedt meerwaarde	11	<b>Verantwoording</b>	<b>37</b>
• Gebiedstypologieën MRA	12	• Effecten doorrekening	38
• Doelgroepbenadering	14	• Colofon	39
<b>Hoe kunnen parkeermaatregelen een bijdrage leveren?</b>	<b>16</b>		
• Soorten parkeermaatregelen	17		
• Een integrale aanpak is noodzakelijk	19		
• Praktijkvoorbeeld Hamerkwartier	20		
• Koppeling parkeermaatregelen aan doelen MTB	21		
• Effecten van parkeermaatregelen	22		

# De essentie van het Multimodaal Toekomstbeeld

# De Metropoolregio Amsterdam groeit fors

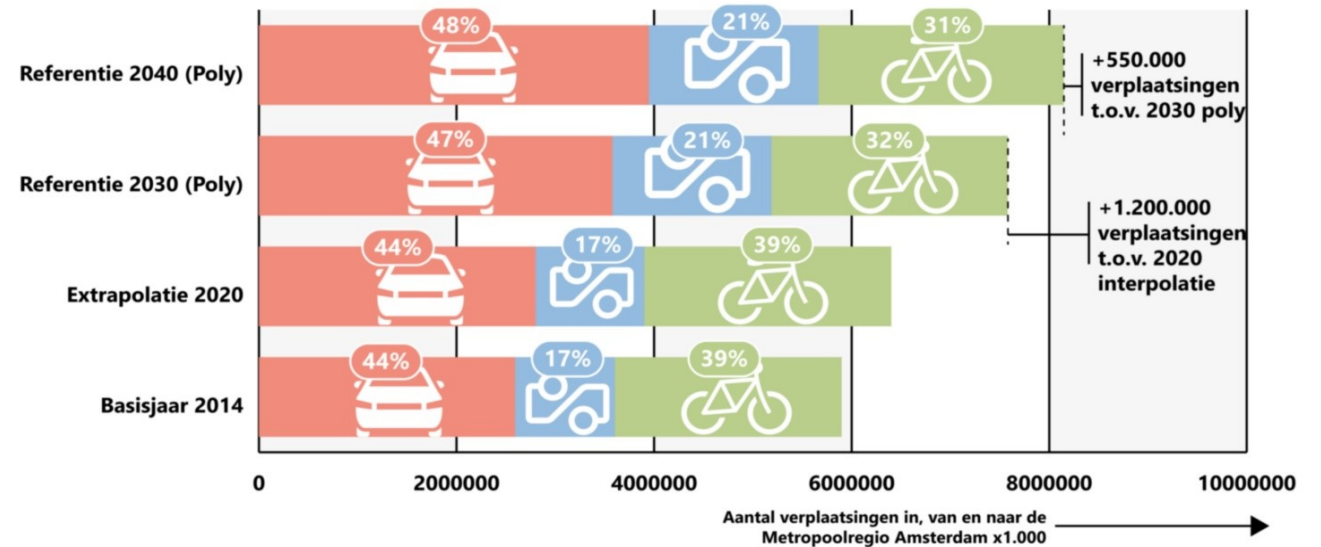
In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) komen er tot 2040 250.000 woningen bij en groeit de werkgelegenheid met 230.000 arbeidsplaatsen. Met deze groei groeit ook de mobiliteit in, van en naar de MRA. Deze groeiopgave moet samengaan met het behalen van de klimaatdoelen van de Europese Klimaatwet: 55% minder CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2030 en 95% in 2050. Daarnaast willen we ook brede welvaartsdoelen realiseren op het gebied van leefbaarheid en inclusiviteit.

## Mobiliteit personen en goederen groei sterk zonder aanvullend beleid

Zonder aanvullend beleid leidt de grote verstedelijkingsopgave zoals vastgesteld in de Verstedelijkingsstrategie MRA tot een sterke groei van de mobiliteit, met 50% groei van het openbaar vervoer, 40% meer autoverplaatsingen in 2040 ten opzichte van 2020 (zie figuur rechts) en 30 tot 40% meer goederenvervoer afhankelijk van de economische ontwikkeling. Deze sterke groei van de mobiliteit wordt niet alleen veroorzaakt doordat de MRA zelf sterk groeit,

maar ook de rest van de Randstad kent een sterke groei. Er is steeds meer woon-werkmobiliteit over langere afstanden naar de Randstad vanuit de rest van Nederland. Dit ondanks de inzet op een polycentrische ontwikkeling van de MRA, waarbij de nabijheid van wonen, werken en voorzieningen het uitgangspunt is. De flinke toename van het aantal verplaatsingen met de auto wordt daarnaast veroorzaakt door de groei van inkomen en opleidingsniveau, in combinatie met lagere kosten voor het gebruik van de auto.

De lagere kosten van het autogebruik zijn vooral het gevolg van de toename van het aantal elektrische auto's. De verwachting is dat in 2040 bijna de helft van de auto's elektrisch is. Zonder wijziging in fiscaal beleid zijn elektrische auto's veel goedkoper in het gebruik, omdat over het gebruik van elektriciteit geen accijns hoeft te worden betaald. Deze lagere kosten maken het gebruik van de auto veel aantrekkelijker.



# Niets doen leidt tot verslechtering van de Brede Welvaart in de MRA

Uit de analyses voor het Multimodaal Toekomstbeeld 2021 blijkt dat als we op het gebied van mobiliteit geen aanvullende (beleids-) maatregelen nemen en de vervoervraag blijven faciliteren, de negatieve gevolgen enorm groot zijn:

- de leefkwaliteit en gezondheid in de steden en de regio gaan dan sterk achteruit,
- De bereikbaarheid van economische centra en werkgelegenheid neemt af
- de duurzaamheids- en klimaatdoelen voor CO<sub>2</sub>-reductie worden niet gehaald,
- de ongelijkheid in bereikbaarheid tussen groepen mensen en gebieden neemt verder toe,
- het mobiliteitssysteem loopt vast (meer files en een overvol openbaar vervoer) en
- de economische verlieskosten voor het goederenvervoer nemen toe.





# Waar willen we naartoe?

Om te bereiken dat ook in 2030 en 2040 sprake is van een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat, willen we dat het MTB 2040 bijdraagt aan de brede welvaart in de MRA. In het programma SBaB staan een vijftal hoofdopgaven centraal die daaruit voortkomen:

1. Hoe zorgen we ervoor dat investeringen en beleidskeuzes in de bereikbaarheid (voor zowel de korte als lange termijn) de concurrentiekracht van de MRA maximaal versterken? En hoe beperken we de economische verlieskosten als gevolg van hinder en vertraging?
2. Hoe houden we de huidige en toekomstige economische toplocaties van de MRA bereikbaar op een manier die past bij de huidige en toekomstige functies en gebruikers van deze locaties?
3. Hoe accommoderen we de urgente woningbouwopgave (onder andere voor de grote verdichtingslocaties) en de groei van werkgelegenheid in de MRA zodanig dat er aantrekkelijke gemengde woon/werkgebieden worden gerealiseerd met een

vraaggericht woningaanbod op bereikbare en leefbare locaties?

4. Hoe zorgen we voor een goed functionerend daily urban system van de MRA met aandacht voor reistijd, betrouwbaarheid en beleving?

5. Hoe benutten en versterken we de ambities van Rijk, MRA, bedrijven en maatschappelijke organisaties met betrekking tot innovatie, smart mobility, (verkeers-) veiligheid, klimaat, gezondheid, energie en duurzaamheid bij het aanpakken van de bereikbaarheidsopgaven?

Dit is binnen het MTB concreet vertaald naar vijf doelen:



## 1. Goede en gezonde leefkwaliteit

Hier gaat het om gezondheid en verblijfskwaliteit, waarbij -vertaald naar mobiliteit- mensen in de MRA voor hun verplaatsingen zo veel mogelijk gezonde en ruimte-efficiënte vervoerwijzen gebruiken.



## 2. Duurzaamheid

Een duurzame ontwikkeling van de MRA betekent dat de regio in haar ontwikkeling tegemoetkomt aan de levensbehoeften van de huidige generatie, zonder die van de toekomstige generaties tekort te doen.



## 3. Verstedelijking (ruimte en economie)

Hier gaat het om het faciliteren van de voorziene woningbouw (+250.000 woningen) volgens het polycentrische verstedelijkingsmodel en om de mate waarin economische toplocaties en arbeidsplaatsen (beter) te bereiken zijn vanuit de bestaande en nieuw te ontwikkelen gebieden.



## 4. Inclusiviteit

De verstedelijkingsstrategie MRA wil de kansen en beperkingen die het ruimtelijk systeem biedt aan individuen en groepen optimaliseren en eerlijk verdelen over de bevolking.



## 5. Bereikbaarheid

Naast de brede opgaven die hiervoor zijn geformuleerd, wordt er voor de netwerken openbaar vervoer en weg ook specifiek gekeken waar knelpunten optreden.



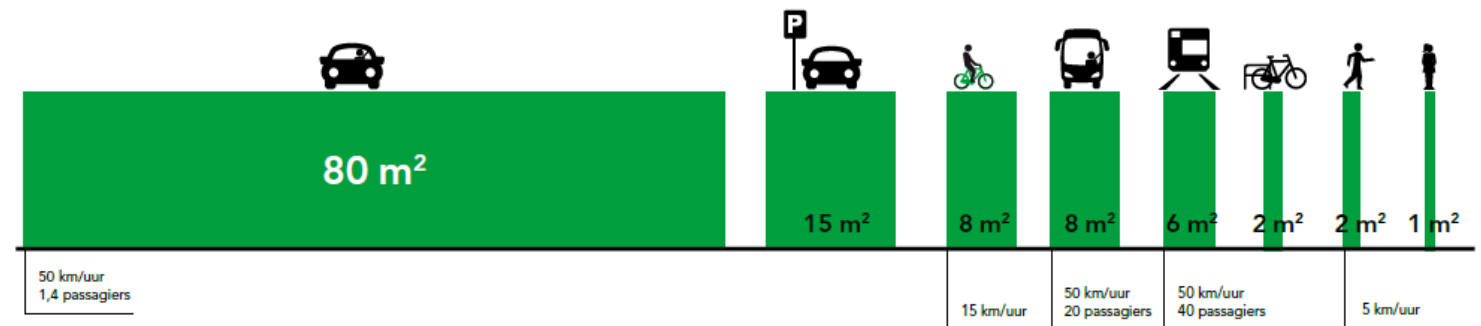
# Mobiliteitstransitie langs drie sporen

Het verminderen van de mobiliteitsgroei en het spreiden van de mobiliteit is noodzakelijk. Om maximaal bij te dragen aan de doelstellingen zijn in de eerste fase van het Multimodaal Toekomstbeeld drie sporen voor deze mobiliteitstransitie opgesteld:

**Mobiliteitstoets bij verstedelijking:** Het is belangrijk om binnen de MRA afspraken te maken over hoe mobiliteit wordt meegenomen bij grotere ontwikkelingen. Denk onder meer aan lagere parkeernormen, rekening houdend met verschillende gebiedstypen in de regio, in combinatie met goede loop-, fiets- en OV-verbindingen. Het gaat hier niet alleen om bereikbaarheid, ook een goede ruimtelijke inrichting en nabijheid zijn cruciaal om onnodige mobiliteit te voorkomen. Maatregelen als lagere parkeernormen werken daarom vaak het best in combinatie met een andere invulling van de openbare ruimte. Denk hierbij aan de ontwikkeling van hubs en deelmobiliteit in plaats van parkeerplaatsen voor privé-auto's op straat. Multimodale bereikbaarheid van grote ontwikkellocaties biedt de bewoners bovendien meer keuze.

**Spreiden en Mijden:** Het doel is het verminderen van het aantal kilometers op de weg om zo de hoofdinfrastructuur spoor en weg beter te laten functioneren en CO<sub>2</sub> doelen te halen. Hierin is spreiden en mijden cruciaal. Op korte termijn worden kansen gezien binnen bestaande initiatieven met werkgevers en onderwijsinstellingen en worden kansen gezien om veranderende gedragspatronen als gevolg van de coronapandemie te bestendigen. Op termijn kan ook worden gedacht aan betalen naar gebruik en/of een spitsheffing voor een demping van de groei op de drukste momenten van de spits.

**Autoluwe binnensteden en kernen:** Door het ruimtebeslag van mobiliteit terug te dringen kan de leefkwaliteit in de steden en dorpen worden verbeterd. Verplaatsingen als voetganger, per fiets en OV zijn ruimte- efficiënte vervoerswijzen. Met een mobiliteitstransitie, waarbij het autogebruik vermindert, komt ruimte beschikbaar voor andere vervoerswijzen én ruimte om de leefkwaliteit te verbeteren. Het verminderen van het ruimtebeslag van de auto in de openbare ruimte kan door een mix van parkeerbeleid, lagere snelheden en voorkomen van doorgaand verkeer. Wel is het belangrijk dat er voldoende alternatieven voorhanden zijn ook met oog op de toenemende vervoersongelijkheid. Goede alternatieven om keuzevrijheid te realiseren zijn randvoorwaardelijk voor een succesvolle mobiliteitstransitie.



Ruimtegebruik per modaliteit (bron: Amsterdam Autolouw)

# De rol van parkeermaatregelen

## Gezamenlijke inzet op parkeren biedt meerwaarde

Zoals in het MTB 2040 is geconstateerd, is een forse reductie van de mobiliteitsgroei noodzakelijk om de doelstellingen op het gebied van duurzaamheid en leefkwaliteit te halen en om het functioneren van de netwerken te verbeteren. Het afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei draagt hieraan het sterkst bij.

Parkeermaatregelen kunnen een belangrijke bijdrage leveren om via de drie sporen (zie pagina 10) te komen tot een mobiliteitstransitie. Effecten zijn te behalen in de bestaande stad en bij nieuwe ontwikkelingen en zorgen zo voor minder autokilometers en een lagere druk op de openbare ruimte.

Uit onderzoek\* voor de provincie Noord-Holland blijkt dat maatregelen om deelmobiliteit, fiets- en ov-gebruik te stimuleren tot 18% minder parkeerdruk leiden, terwijl het ontmoedigen van het autobezit door middel van parkeerbeleid aanzienlijk minder effectief is (een vermindering van slechts 7%). Parkeermaatregelen gericht op het verminderen van autogebruik blijken dus meer effect te hebben dan parkeermaatregelen gericht op het verminderen van autobezit. En dat betekent dat parkeermaatregelen op bestemmingslocaties een groter

effect zullen hebben in het op gang krijgen van de mobiliteitstransitie dan parkeermaatregelen op de herkomstlocatie.

Parkeermaatregelen zijn bij uitstek een gemeentelijke aangelegenheid. Wel willen we de partners binnen de MRA **inspireren** met de mogelijkheden die zij hebben om een bijdrage te leveren aan het leefbaar, duurzaam en bereikbaar houden van onze regio en de mogelijkheden die het instrument parkeren daarbij biedt. Daarbij gaat het dus niet zozeer om verplaatsingen die binnen een gemeente plaatsvinden, maar om verplaatsingen via het hoofdwegennet van de MRA.

Verplaatsingen via het regionale netwerk zijn verplaatsingen waarbij de bestemming bij een andere partner binnen de MRA ligt dan de herkomst. Dit betekent dat het alleen samen, **met alle partners binnen de MRA**, zal lukken om de noodzakelijke mobiliteitstransitie te realiseren. Want als niet iedereen meedoet, zal een verschuiving in bestemmingen optreden en zal een minder grote reductie van de groei aan automobilititeit kunnen worden gerealiseerd. Terwijl het in ieders belang is om er gezamenlijk voor te zorgen om de niet-noodzakelijke verplaatsingen met de auto zo veel mogelijk te beperken. Waar men de keuzemogelijkheid heeft om de verplaatsing op een ander moment, met een andere vervoerswijze of niet maken, gaat het erom te stimuleren dat men deze keuze

ook daadwerkelijk maakt. Alleen dan blijven autoverplaatsingen waarvoor de auto de enige (aantrekkelijke) optie is, op een acceptabele (met betrekking tot reistijd, betrouwbaarheid en beleving) manier mogelijk.

Daarbij realiseren wij ons dat er binnen de regio grote verschillen zijn. Niet overal zijn de alternatieven voor autogebruik van voldoende kwaliteit en niet voor iedereen zijn die alternatieven in gelijke mate beschikbaar en betaalbaar. Op die bestemmingen en voor die doelgroepen is dan ook een minder sterke sturing gewenst. Dat betekent overigens niet, dat de hele verplaatsing per definitie met de auto gemaakt hoeft te worden.

De focus van dit document ligt op de rol die parkeren zou kunnen hebben in de verschillende gebiedstypen van het MTB en voor de verschillende doelgroepen ten einde de mobiliteitsgroei af te remmen en te spreiden. Daarbij is ook gekeken naar de effecten van verschillende typen parkeermaatregelen. Het doel van dit document is gemeenten te inspireren en handelingsperspectief te bieden hoe zij met parkeerbeleid kunnen zorgen dat de juiste doelgroep op de juiste locatie wordt gefaciliteerd en hoe zij op die manier gezamenlijk kunnen bijdragen aan de doelstellingen van het MTB.

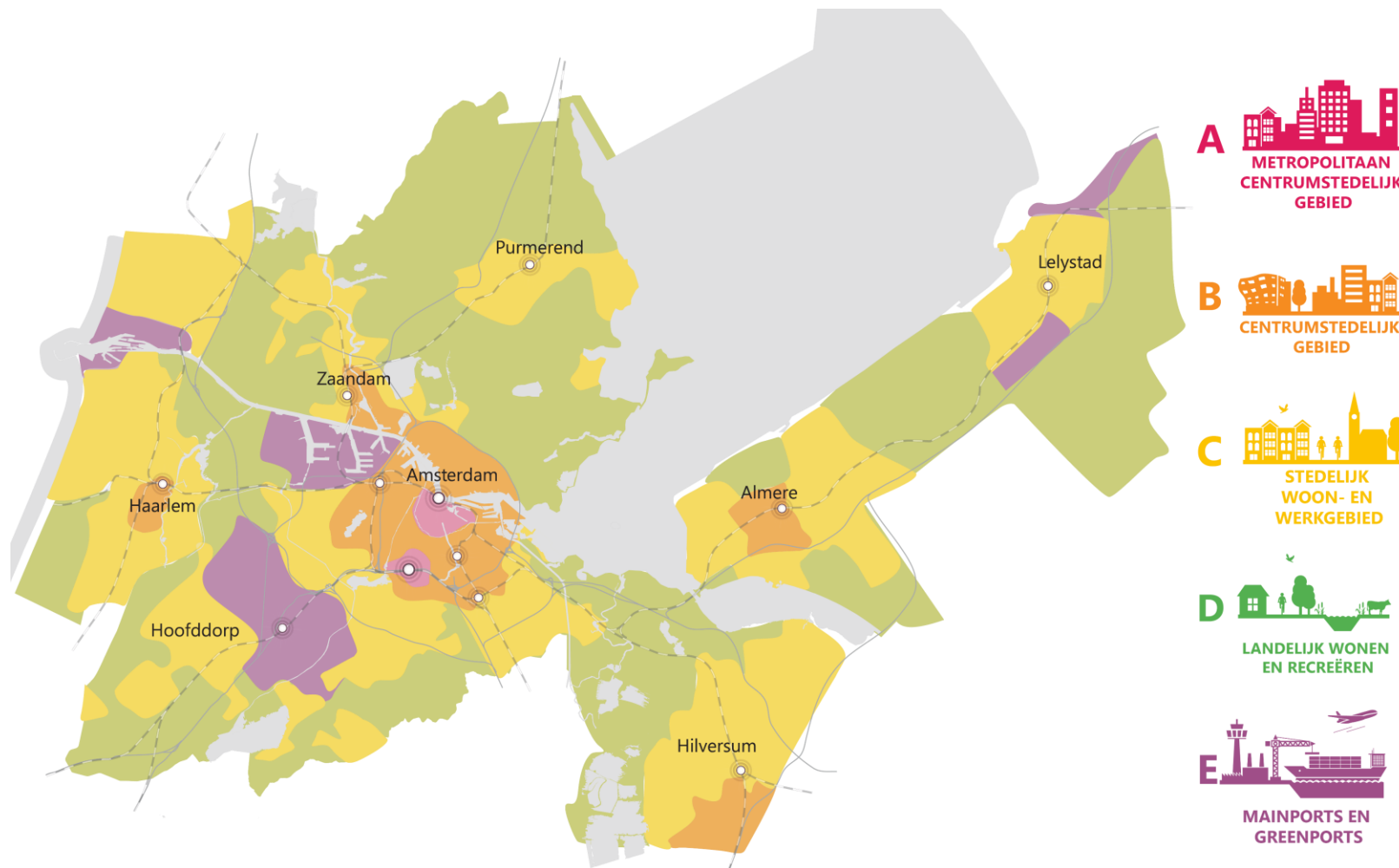
\* Bron: Parkeren en duurzame verstedelijking, Parkeerbeleid als sturingsmiddel voor duurzame en toekomstbestendige verstedelijking in Noord-Holland, MuConsult en Rho (2020)

# Gebiedstypologieën MRA

Om recht te doen aan de verschillen binnen de MRA, is de regio in het MTB ingedeeld naar vijf gebiedstypen in 2040 (zie ook nevenstaande figuur):

- A. Metropolaan centrumstedelijk gebied.
- B. Centrumstedelijk gebied.
- C. Stedelijk woon- en werkgebied.
- D. Landelijk wonen en recreëren.
- E. Mainports en Greenports.

Deze gebieden verschillen van elkaar in zowel de aanwezigheid als de dichtheid van wonen, werken en beschikbare open ruimte. De gebieden verschillen ook van elkaar in mobiliteitskenmerken: de kwaliteit van voorzieningen voor openbaar vervoer en fiets, en de aanwezigheid van, of potentie voor, deelmobiliteit. Daarnaast zijn binnen gebieden met hoge dichtheden voorzieningen vaker op loopafstand. De gebiedsindeling vormt daarmee een vertrekpunt om de mate van keuzevrijheid in de verplaatsingen te kunnen duiden. En dat heeft weer effect op de mate waarin met parkeermaatregelen deze keuze kan worden beïnvloed.



De metropolaan centrumstedelijke gebieden, de centrumstedelijke gebieden en de stedelijk woon- en werkgebieden bieden over het algemeen **keuzevrijheid** over de wijze waarop een verplaatsing wordt gemaakt. Met name in deze gebieden kunnen parkeermaatregelen bijdragen aan een mobiliteitstransitie naar openbaar vervoer, fiets en lopen. Voor de gebieden 'landelijk wonen en recreëren' is dit veelal minder aan de orde. In deze gebieden zal het effect van de parkeermaatregelen daarom beperkt zijn. Afhankelijk van de herkomst of bestemming zou een deel van de verplaatsing van of naar deze gebieden wel op een andere wijze dan met de auto kunnen plaatsvinden.

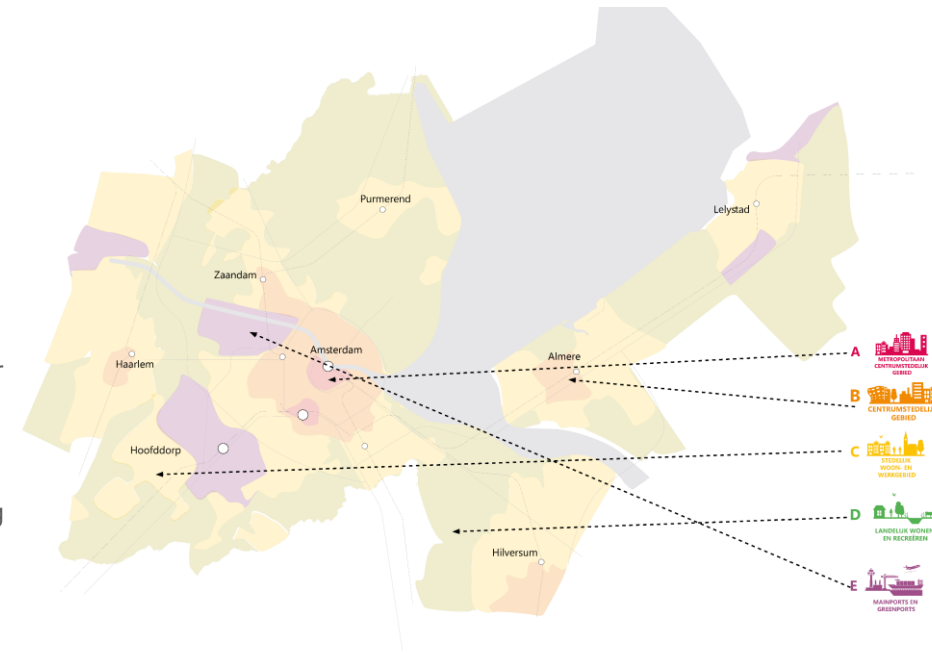
De spanning zien we vooral in de 'gele' gebieden. Hier is relatief veel ruimte voor automobilititeit, maar juist hier zal ook de grote autogroei plaatsvinden. Tegelijkertijd is de dichtheid voor auto-alternatieven beperkt, ook al omdat de auto hier veel wordt gebruikt. De feedback-loop tussen autogebruik verminderen en er iets voor terugkrijgen (prettige omgeving) is ook minder sterk aanwezig. Bovendien wonen hier vaak de mensen die hier zijn gaan wonen vanwege de prettige autobereikbaarheid. In de metropolitane en centrumstedelijke gebieden is deze beweging makkelijker. En in het landelijk wonen is de hoeveelheid automobilititeit relatief beperkt.

\* Bron: Changing household car ownership level and life cycle events: an action in anticipation or an action on occurrence, Oakil, A.T.M., D. Ettema, T. Arentze & H.J.P. Timmermans (2014)

De Mainports en Greenports zijn binnen deze gebiedstypologie enigszins afwijkend, de mobiliteitskenmerken van deze gebieden zijn zeer verschillend. Deze gebieden vragen in dat opzicht om **maatwerk**. Het mobiliteitsprofiel van Schiphol is immers heel anders dan het mobiliteitsprofiel van de Haven. De keuzevrijheid is totaal anders, en daarmee zal de effectiviteit van parkeermaatregelen ook anders zijn.

Binnen de gebiedstypologieën hebben we te maken met de bestaande situatie, maar op veel locaties zal ook nieuwbouw worden gepleegd. In veel gevallen zal dit in de vorm van verdichting en transformatie plaatsvinden. Dit zorgt voor grotere dichtheden binnen de schaarse ruimte. Tegelijkertijd neemt de behoefte aan ruimte voor leefkwaliteit toe.

Uit onderzoek\* blijkt dat grote veranderingen in de persoonlijke levenssfeer, zoals verhuizen, vaak aanleiding zijn om ingesloten mobiliteitskeuzes te heroverwegen. Dit betekent dat parkeermaatregelen grotere impact kunnen hebben op het verplaatsingsgedrag van **nieuwbouwlocaties**. Binnen de gebiedstypologieën maken we daarom een nader onderscheid tussen bestaand gebied en nieuwbouwlocaties.



# Doelgroepbenadering

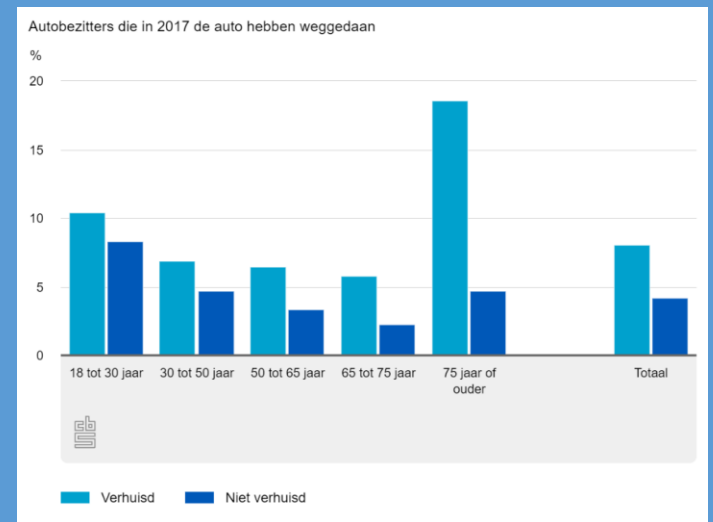
Reizigers kunnen op basis van verschillende factoren in verschillende doelgroepen ingedeeld worden. Vaak gebeurt dit op basis van het doel van de rit, de tijdsduur van het parkeren en de bekendheid van de reiziger met het gebied. Het gedrag en de wensen van de reiziger verschillen per doelgroep. Daardoor zijn de mogelijkheden om het parkeergedrag te beïnvloeden per doelgroep anders. De effectiviteit van parkeermaatregelen hangt dus af van de mate waarin deze bij de beoogde doelgroepen aansluiten.

Zonder enige belemmering zal elke automobilist primair zo dicht mogelijk bij zijn of haar bestemming willen parkeren. Doelgroepen met een langere verblijfsduur zullen het bijvoorbeeld eerder accepteren om op enige afstand van hun bestemming te parkeren of een verplaatsing op een andere manier te maken, alhoewel de reistijd dan iets langer is. Dat geldt bijvoorbeeld voor werkers en recreatieve bezoekers, bewoners zijn hierop vaak een uitzondering. Regelmatig terugkerende reizigers, meestal werkers of bewoners, zijn bijvoorbeeld weer gevoeliger voor prijsbeleid dan incidentele reizigers (bezoekers) tenzij ze voor de kosten gecompenseerd worden. De gevoeligheid voor prijsbeleid hangt ook samen met de beoogde verblijfsduur.

## Doelgroepenbenadering bij deelmobiliteit

*ParkBee, Hely en Bouwinvest hebben in 2020 een onderzoek uitgevoerd, waarin zij hebben vastgesteld dat studenten, starters, stellen en stedelijk georiënteerde bewoners over het algemeen het meest gebruikmaken van deelfervoer. In de publicatie 'Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland: Ontwikkelingen, effecten en potentie' uit oktober 2021 beschrijft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) dat de relatief grote interesse in autodelen onder alleenstaanden (12% van hen ziet het als perfecte oplossing voor hen, 88% niet) een kans kan zijn voor het opschalen van autodelen. Vooral jongeren tot 30 jaar hebben relatief veel interesse in autodelen, terwijl de interesse daalt naarmate de leeftijd toeneemt. Ook mensen die in een appartement wonen of geen auto bezitten staan relatief positief tegen over autodelen. De kans van opschaling van deelautomobiliteit wordt versterkt door investeringen in het openbaar vervoer en de voorzieningen voor fiets en voetganger.*

*Het KiM stelde al eerder dat 'grote veranderingen in de persoonlijke levenssfeer, zoals samenwonen, een scheiding, een nieuwe baan, of het krijgen van een kind, zijn vaak aanleiding om ingesloten mobiliteitskeuzes te heroverwegen' (Mijn auto, jouw auto, onze auto - Deelautogebruik in Nederland, 2015).*



Om ordening in het scala aan doelgroepen aan te brengen maken we primair onderscheid naar drie doelgroepen die op verschillende manieren gevoelig zijn voor parkeermaatregelen: bewoners, werkers en bezoekers.

Binnen de doelgroep werkers maken we daarnaast onderscheid naar praktisch en theoretisch geschoold. Dit heeft er mee te maken dat werklocaties van werknemers met een praktisch opleidingsniveau vaak minder goed multimodaal bereikbaar zijn, waardoor zij minder keuzevrijheid hebben in hun vervoerswijze. Ook heeft deze groep vaak geen recht op een (aantrekkelijke) reiskostenvergoeding. Bovendien kenmerken werklocaties van werknemers met een theoretisch opleidingsniveau zich vaak door niet alleen de woon-werkverplaatsing, maar ook verplaatsingen voor zakelijke afspraken.

Binnen de doelgroep bezoekers wordt geen onderscheid gemaakt naar het bezoekdoel, maar maken we onderscheid naar de verblijfsduur (langer of korter dan 2 uur). Voor een bezoeker die korter dan 2 uur op de bestemming verwacht te verblijven, is de reistijd een belangrijke factor in de keuze voor het vervoermiddel. Bezoekers met een langere verblijfsduur kunnen eenvoudiger met parkeermaatregelen worden beïnvloed.





# Hoe kunnen parkeermaatregelen een bijdrage leveren?

# Soorten parkeermaatregelen

Gegeven de enorme verstedelijkingsopgave van de MRA dreigt het mobiliteitssysteem in 2030 vast te lopen en grote leefbaarheidsknelpunten te ontstaan. Doelgerichte, gebiedsgebonden en integrale parkeermaatregelen kunnen een bijdrage leveren om het regionale mobiliteitssysteem te ontlasten. Daarbij zijn de mogelijkheden divers. De parkeermaatregelen zijn daarom in vijf clusters ondergebracht:

## 1. Sturen op capaciteit en gebruik



Sturende parkeermaatregelen zijn ingrepen waarbij de parkeerruimte voor automobilisten verdwijnt of niet beschikbaar is. Dit kan heel letterlijk, door het opheffen van parkeer capaciteit in bestaande gebieden en door met lage parkeernormen schaarste te creëren bij nieuwbouwwontwikkelingen. Met sturing op capaciteit verdwijnt de parkeerruimte voor iedereen.

Het kan ook minder letterlijk, met ingrepen gericht op het gebruik van de parkeerplaatsen, zodat de capaciteit voor een bepaalde doelgroep niet meer beschikbaar is. Het instellen van vergunninghoudersparkeren (ook wel belanghebbendenparkeren geheten) is hier een voorbeeld van, de doelgroepen zonder parkeervergunningen kunnen dan niet meer in het gebied parkeren. Een ander voorbeeld is het instellen

van een maximale parkeerduur waardoor de doelgroepen met een langere verblijfsduur niet meer in het gebied kunnen parkeren.



## 2. Verleiden

Verleidende parkeermaatregelen zijn vaak positief geformuleerde maatregelen bedoeld om gedrag op een manier te beïnvloeden, de automobilist wordt verleid om op een bepaalde plek of tijdens een bepaalde tijd te parkeren. Het parkeren op een andere plek of een andere tijd wordt echter niet onmogelijk gemaakt. Een voorbeeld van verleidende parkeermaatregelen zijn statische en dynamische parkeerverwijzingen, waarmee reizigers worden verleid om de gewenste routes te gebruiken en naar de gewenste parkeerlocaties te rijden. Een ander voorbeeld is de situering van het parkeeraanbod op strategisch gelegen en daarmee gewenste locaties. Extra voorzieningen voor bepaalde doelgroepen zoals laadpleinen, kunnen een extra bijdrage leveren om reizigers te verleiden tot het parkeren op die plek.

Ook met communicatie kunnen reizigers worden verleid tot het gewenste gedrag. Communicatie is een vaak verwaarloosd onderdeel binnen het parkeerdomein, maar kan zeker in combinatie met andere type maatregelen een bijdrage leveren.

Het effect van verleidende parkeermaatregelen op de mobiliteitstransitie is beperkt. Waar de inzet van

parkeermaatregelen primair is bedoeld om mensen bij de aanwezigheid van een alternatief te laten kiezen de reis op een andere tijd, met een ander vervoermiddel of niet te maken, zullen de verleidende parkeermaatregelen vooral op specifieke locaties zorgen voor minder autoverkeer en parkeerruimte, en daarmee op die locaties een bijdrage leveren aan de leefbaarheid. Daarnaast zullen verleidende maatregelen buiten het parkeerdomein, zoals stimuleringsregelingen waarmee werkgevers hun werknemers verleiden tot minder autogebruik (zoals rij2op5), tot meer effect leiden.

## 3. Tariefmaatregelen

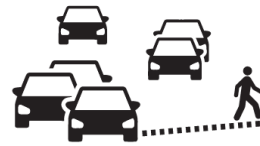


De mate waarin tariefmaatregelen een effect hebben op de mobiliteitstransitie is sterk afhankelijk van de doelgroep. Zo zijn zakelijke reizigers minder gevoelig voor tariefmaatregelen, zeker wanneer werkgevers de kosten vergoeden. Ook bewoners reageren over het algemeen minder stevig op prijsprikkels van vergunningen, omdat het hierbij veel meer om autobezit gaat en niet om voor één rit wel of niet de auto te gebruiken. Daarnaast zijn recreatieve bezoekers gevoeliger voor tariefmaatregelen dan doelgerichte bezoekers. Tariefmaatregelen kunnen ook worden ingezet om bepaalde doelgroepen te prioriteren. Voorbeelden daarvan zijn een korting (een lager parkeertarief) voor personen die verder reizen met het openbaar vervoer en voor consumenten die bij een supermarkt boven een bepaald bedrag besteden.



#### 4. Verknopen

Parkeermaatregelen die het overstappen op andere modaliteiten bevorderen, vallen onder het cluster verknopen. Voorbeelden van deze maatregelen zijn P+R en hub locaties. Deze maatregelen zijn erop gericht dat minder autoverkeer richting de bestemming rijdt. Naast goede overstapmogelijkheden is het belangrijk dat het autoverkeer wordt afgevangen voordat de wegcapaciteit onder druk komt te staan. In het kader van de doelen van het MTB zal snel worden gedacht aan een P+R waarbij de reis met het openbaar vervoer wordt vervolgd. P+R's nabij de bestemming, waarbij de reis per fiets of lopend wordt vervolgd, zorgen weliswaar niet voor het afvangen van verkeer op het regionale netwerk, maar zorgen er wel voor dat er minder parkeercapaciteit bij de bestemming nodig is wat daar bijdraagt aan leefbaarheid. Bovendien hebben succesvolle P+R's de eigenschap dat het voor de reiziger prettiger parkeren is dan op de einbestemming (zoals in tarief, aantallen, aantrekkelijkheid).



#### 5. Bundelen

Doordat parkeerplaatsen op afstand gebundeld worden, bijvoorbeeld op een parkeerterrein of een garage, wordt de drempel om het auto te gebruiken verhoogt. Hierdoor draagt bundelen aan het verminderen van verkeersbewegingen bij, en in het bijzonder van zoekverkeer naar een vrije parkeerplaats. Daarnaast draagt het bij aan efficiënt ruimtegebruik, onder meer door dubbelgebruik. Parkeerplaatsen bundelen kan in bestaand gebied, maar zeker ook bij nieuwbouwlocaties. Daar liggen ook kansen om het parkeren niet per ontwikkelkavel op te lossen maar in collectieve parkeeroplossingen. Bijkomend voordeel is dat deze vorm van parkeren op beperkte afstand aansluit bij het STOMP-principe\*, oftewel het gebruik van alternatieven stimuleert.

\* STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, MaaS en Privé-auto. Bij het STOMP-principe geven we de S de meeste prioriteit, gevolgd door de T, de O, de M en dan pas de P.

#### **Bundelen in bestaand gebied**

*In de gemeente Den Haag is een bewonerspilot 'Minder Blik op Straat' uitgevoerd. Bewoners die op afstand van ongeveer 500 meter van de parkeergarage van de evenementenlocatie World Forum wonen, ontvingen een beloning voor elke dag dat zij hun auto daar parkeerden. Daarmee konden zij maximaal de helft van de kosten van een parkeervergunning terugverdienen. Dit loopt op tot maximaal 144 euro per gebruiker.*

#### **Resultaten**

*88% van de deelnemers wil na 6 maanden doorgaan met het parkeren op afstand.*

*Een droge en veilige plek voor de auto (84%) en het verminderen van de parkeerdruk in de wijk (65%) wordt door de deelnemers van de pilot als belangrijkste reden aangegeven om met deze manier van parkeren door te gaan. Hiermee kan geconcludeerd worden dat de pilot een succes was.*

*De gemeente Amsterdam kent sinds een jaar of 7 een vergelijkbare regeling, de zogeheten regeling langparkeren. Het effect van deze regeling is beperkter. Ongeveer 15.000 vergunninghouders zijn aangeschreven om mee te doen, nog geen 10% heeft aangegeven interesse te hebben. Per saldo zijn uiteindelijk nog geen 200 parkeerplaatsen in de stad vrijgespeeld.*

#### **Bundelen bij nieuwbouwlocaties**

*Bij de gebiedsontwikkeling Schieovers in Delft worden de parkeervoorzieningen aan de rand van het gebied ontwikkeld en kan de overige ruimte autoluw met een hoge leefkwaliteit aan het water worden ontworpen.*

# Een integrale aanpak is noodzakelijk

Het effect van de verschillende soorten parkeermaatregelen kan vaak worden versterkt als ze niet als losse maatregel worden genomen. Daarentegen kunnen losse maatregelen ook averechts werken. Zo kan een P+R bijvoorbeeld het autogebruik juist bevorderen als voorheen de reis helemaal met het openbaar vervoer werd gemaakt of de autorit voorheen met de (elektrische) fiets werd gemaakt. Een herkomst-P+R kan bijvoorbeeld ook als onbedoeld effect hebben dat deze ook als bestemmings-P+R wordt gebruikt, waardoor een rit grotendeels met de auto wordt afgelegd.

Een integrale aanpak is noodzakelijk om het gewenste gedrag te bereiken en het effect van parkeermaatregelen te optimaliseren. Vaak werkt het combineren van parkeermaatregelen het beste, zoals het ontwikkelen van strategische locaties om over te stappen in combinatie met een actieve communicatiecampagne en sturende parkeermaatregelen en/of tariefmaatregelen op de bestemming.

Naast het combineren van parkeermaatregelen moeten de randvoorwaarden een bepaald basisniveau hebben om de gewenste effect van parkeermaatregelen te verhogen. Als de reiziger niet de (aantrekkelijke) keuze heeft om de reis op een andere tijd, met een ander vervoermiddel of niet te maken, heeft deze reiziger geen alternatief en hebben de parkeermaatregelen minder effect.

Het bepalen van de juiste combinatie aan maatregelen vergt een goede ex-ante analyse van de situatie. Verdieping op de doelgroepen is daarbij essentieel om de juiste parkeermaatregelen (interventies) te kiezen die het gewenste gedrag stimuleren. Tot slot maakt het uitvoeren en evalueren van de maatregelen onderdeel van het proces uit



## Verknopen alleen is niet voldoende

*De gemeente Eindhoven opende in 2021 de P+R Genneper Parken. Het doel van de P+R is driedelig:*

- 1. Automobilisten een overstap bieden naar het openbaar vervoer of andere modaliteiten zoals de e-bike of deelscooter.*
- 2. Bijdragen aan het versterken van de HOV-structuur.*
- 3. Parkeerruimte bieden voor gebruikers en bezoekers van de Genneper parken.*

*Een jaar na de opening blijkt dat de P+R nauwelijks wordt gebruikt. Dagelijks parkeren slechts 29 mensen hun auto bij de P+R en blijven ruim 600 parkeerplaatsen onbenut. Gedragsverandering kost tijd, maar er lijkt hier meer aan de hand te zijn. Zo is het centrum van Eindhoven makkelijk met de auto te bereiken, zijn er voldoende parkeerplekken in parkeergarages en op straat.*

*De drempel die er bij het maken van een overstap van je eigen auto naar een ander vervoermiddel altijd is, is dan te hoog.*

*Een overstap moet daarom makkelijk zijn, dus bijvoorbeeld één kaartje voor het parkeren en reizen. En een overstap moet andere voordelen bieden, bijvoorbeeld de mogelijkheid om je auto te laten wassen terwijl je aan het winkelen bent of aankopen die na het shoppen bij de parkeergarage worden afgeleverd.*

*Er is voor bezoekers aan het centrum van Eindhoven dus meer nodig dan alleen een P+R.*

*Bron: NOS*

# Hamerkwartier: sturen met lage parkeernormen en bundelen voor efficiënt ruimtegebruik

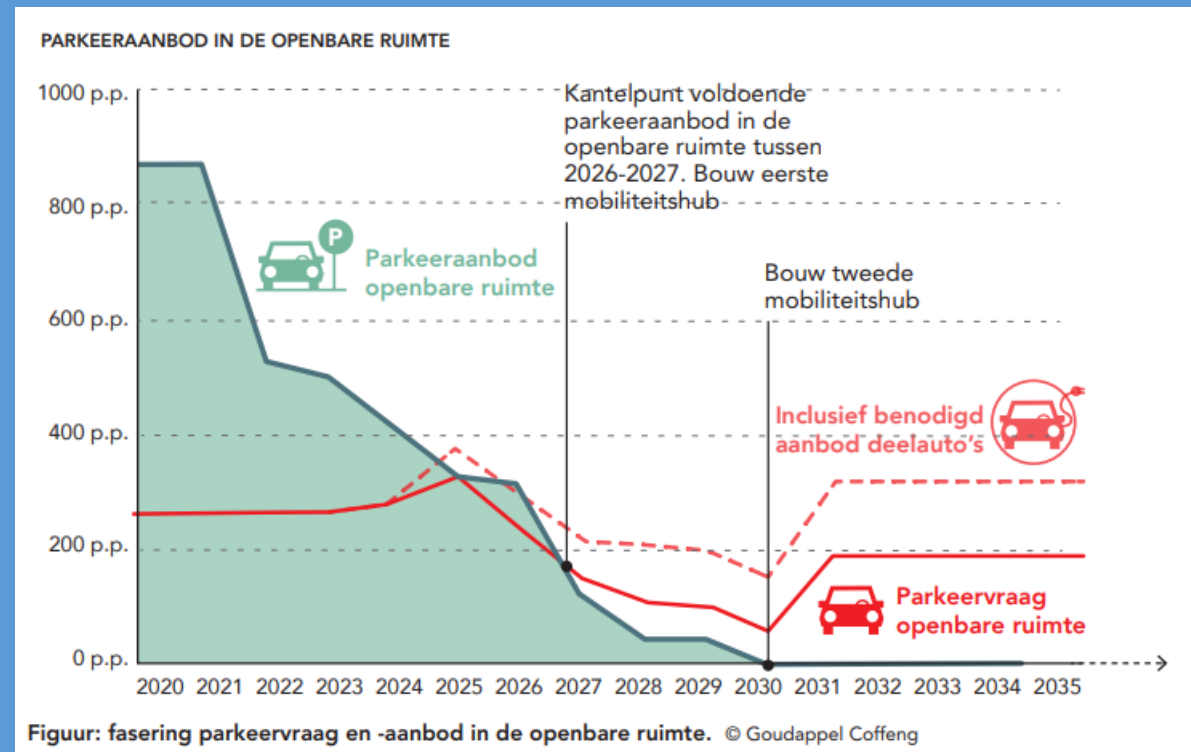


In Amsterdam Noord wordt een voormalig bedrijventerrein herontwikkeld tot een autoluwe wijk. Dit is mogelijk door de inzet op hoogwaardige loop- en fietsverbindingen van, naar en in het Hamerkwartier. De Noord/Zuidlijn is daarbij de belangrijkste OV-verbinding, met metrohalte Noorderpark op 5 fietsminuten afstand. De komst van een nieuwe vaste oeververbinding over het IJ kan de bereikbaarheid van het Hamerkwartier nog beter maken.

Voor het parkeren is een fasering uitgedacht (zie nevenstaande figuur). Aangezien het Hamerkwartier steeds autoluwer wordt, ontstaat de kans om de parkeerruimte op straat anders vorm te geven. Dit wordt een multi-functionele strook voor laden en lossen, groen, fietsparkeren, indien nodig mindervalide parkeren, afvalcontainers, terrassen en verblijven. De parkeervraag en -aanbod reflecteren de stapsgewijze transformatie van het Hamerkwartier. Na 2027 is de parkeervraag groter dan het openbare parkeeraanbod, hiervoor zijn parkeerplaatsen voorzien in de mobiliteitshub.

Het realiseren van de parkeerstrategie is alleen mogelijk door de duidelijke randvoorwaarden (de hoogwaardige alternatieve vervoerswijzen) die aan parkeren en mobiliteit worden gesteld. Daarbij wordt het als een gezamenlijke verantwoordelijkheid tussen gemeente en marktpartijen gezien om de wijk bereikbaar te houden. Een duidelijke rolverdeling zorgt voor een helder speelveld.

Bron: Gemeente Amsterdam





# Koppeling parkeermaatregelen aan doelen MTB

Afgelopen jaar is het effect van de mobiliteitstransitie op de doelstellingen van het MTB doorgerekend (zie pagina 39 voor een bondige samenvatting). Hieruit bleek dat parkeermaatregelen een grote bijdrage kunnen leveren aan het behalen van de doelen. Om te toetsen in hoeverre specifieke parkeermaatregelen een bijdrage aan de hoofdpogaven en –doelen van het MTB kunnen leveren, is gebruik gemaakt van het afweegkader van het MTB dat is afgeleid van de SBaB hoofdpogaven. Deze hoofddoelen zijn verder aangescherpt om zo het thema van brede welvaart een duidelijkere plek te geven. Dit heeft geresulteerd in het afweegkader zoals weergegeven in de tabel aan de rechter kant. Aan elke doelstelling in de linker kolom zijn een of meerdere indicatoren gekoppeld in de rechter kolom.

Op de volgende pagina zijn de 5 clusters van parkeermaatregelen gekoppeld aan de doelstellingen op basis van het afweegkader. De verwachte effecten van de parkeermaatregelen op de doelstellingen zijn indicatief middels kleuren weergegeven en kwalitatief omschreven. Het is hierbij belangrijk om in het achterhoofd te houden, dat het MTB zich richt op het (draaiende houden van) het







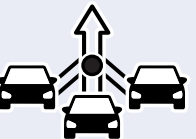



gehele regionale mobiliteitssysteem van, naar en in de MRA en zich dus niet richt op specifieke lokale situaties.

Elke doelstelling kan drie kleuren aannemen:

- **Verbetering:** De parkeermaatregelen hebben een positief effect op de doelstelling ten opzichte van de referentie (zonder uitvoeren van de maatregel)
- **Doelstelling kan onder druk komen te staan:** De parkeermaatregelen kunnen zorgen voor extra druk op de doelstelling, maar met voorziene maatregelen binnen het MTB kan dit effect worden ondervangen.
- **Verslechtering:** De parkeermaatregelen hebben een negatief effect op de doelstelling ten opzichte van de referentie.

Doelstelling		Indicator
<b>Ruimte en economie</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aantal inwoners dat economische toplocaties kan bereiken</li> </ul>
<b>Leefkwaliteit en gezondheid</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modal shift naar fietsen per gebiedstype</li> <li>• Ruimtebeslag voor mobiliteit</li> </ul>
<b>Duurzaamheid</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ontwikkeling CO<sub>2</sub>-emissies als gevolg van mobiliteit</li> </ul>
<b>Inclusiviteit</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereikbaarheid van banen uitgesplitst naar verschillende sociaaleconomische groepen</li> </ul>
<b>Verkeerskundig Auto</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereikbaarheidsknelpunten HWN</li> </ul>
<b>Verkeerskundig Openbaar vervoer</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereikbaarheidsknelpunten hoofdspoor en metro</li> </ul>
<b>Investeringsen</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investeringsvolume</li> </ul>

# Effecten parkeermaatregelen

Cluster	Parkeermaatregelen	Effecten op doelstellingen	Kansen	Risico's
 <p><b>Sturen</b></p>	Lage(re) parkeernormen, vergunningenbeleid (doelgroepen kunnen uitsluiten), maximale parkeerduur, werkgeversaanpak		<ul style="list-style-type: none"> <li>Verminderen congestie door afname autoverkeer</li> <li>Ruimte creëren voor noodzakelijke autoritten</li> <li>Ruimte op straat vrijmaken voor een hogere leefkwaliteit</li> <li>Levert bijdrage aan klimaat-/duurzaamheid door vermindering en verandering mobiliteit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Waterbedeffect: verplaatsing automobilititeit naar omliggende gebieden</li> <li>Communicatie belangrijke succesfactor</li> <li>Risico dat mensen die op auto zijn aangewezen (voor werk, wegens beperking, sociale veiligheid) worden uitgesloten. Met maatwerk te mitigeren.</li> </ul>
 <p><b>Verleiden</b></p>	Communicatie, parkeerverwijzing, parkeerlocaties op strategische plekken (algemeen en voor specifieke doelgroepen, zoals laadpleinen)		<ul style="list-style-type: none"> <li>Verminderen zoekverkeer</li> <li>Effecten onzeker, met name in combinatie met andere parkeermaatregelen effecten te realiseren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parkeerverwijssysteem wordt vaak genegeerd door complexiteit en in-carsystemen</li> <li>Vooral (incidentele) bezoekers en specifieke doelgroepen laten zich verleiden</li> <li>Duidelijkheid/minder parkeerstress kan ook drempel om met auto te komen verminderen</li> </ul>
 <p><b>Tariefstelling</b></p>	Tariefdifferentiatie (tussen straat en gebouwde voorzieningen, tussen locaties dichtbij en verder weg) en prijsbeleid t.b.v. specifieke doelgroepen (bijvoorbeeld bij P+R-locaties of specifieke bestemmingen)		<ul style="list-style-type: none"> <li>Verminderen congestie door afname autoverkeer</li> <li>Ruimte creëren voor noodzakelijke autoritten</li> <li>Ruimte op straat vrijmaken voor een hogere leefkwaliteit</li> <li>Levert bijdrage aan klimaat-/duurzaamheid door vermindering en verandering mobiliteit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>P+R locaties kunnen leiden tot extra autogebruik en toename op het netwerk richting de P+R</li> <li>Prijselasticiteit sterk afhankelijk van doelgroep.</li> <li>Waterbedeffect mogelijk bij grote verschillen tussen gebieden</li> <li>Risico verdringen mensen met minder te besteden/vergroten ongelijkheid tussen hoge en lage inkomensgroepen.</li> </ul>
 <p><b>Verknopen</b></p>	Parkeren op strategische locaties waarna wordt overgestapt op andere vervoerswijzen (P+R) of een deel van het autoverkeer wordt afgevangen (carpoolplaatsen)		<ul style="list-style-type: none"> <li>Verminderen congestie door afname autoverkeer</li> <li>Ruimte creëren voor noodzakelijke autoritten</li> <li>Ruimte op straat vrijmaken voor een hogere leefkwaliteit</li> <li>Levert bijdrage aan klimaat-/duurzaamheid door vermindering en verandering mobiliteit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Comfort en beleving: overstap moet snel, betrouwbaar en makkelijk zijn</li> <li>P+R locaties kunnen leiden tot extra autogebruik</li> <li>Schaalgrootte essentieel om significant effect te hebben, bij OV-knooppunten is de ruimte schaars en gewild voor andere ruimteclaims</li> <li>Sociale veiligheid</li> </ul>
 <p><b>Bundelen</b></p>	Collectieve parkeeroplossingen in bestaand gebied (losse parkeerplaatsen op straat verminderen) en bij nieuwbouwlocaties (gebiedsaanpak).		<ul style="list-style-type: none"> <li>Verminderen zoekverkeer</li> <li>Ruimte op straat vrijmaken voor een hogere leefkwaliteit</li> <li>Levert bijdrage aan klimaat-/duurzaamheid door vermindering en verandering mobiliteit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kwaliteit en uitstraling belangrijk</li> <li>Sociale veiligheid (met name 's avonds en 's nachts)</li> </ul>



# Effecten parkeermaatregelen

Het effect van een parkeermaatregel is sterk afhankelijk van de te nemen maatregelen in relatie tot de doelgroep en het type gebied. Daarnaast wordt het effect bepaald door de positie van het betreffende gebied ten opzichte van concurrerende bestemmingen. Ook de mate waarin randvoorwaarden op orde zijn, oftewel hoe makkelijk de keuze is om de reis op een andere tijd, met een ander vervoermiddel of niet te maken, is van grote invloed. Dit betekent dat de effecten van de verschillende soorten parkeermaatregelen niet in detail kunnen worden gekwantificeerd op regionaal niveau.

In het MTB is het effect van spreiden en mijden voor twee scenario's doorgerekend (zie pagina 39). Hieruit blijkt dat een afname van 20% van de mobiliteitsgroei haalbaar is bij een sterke mobiliteitstransitie. De twee beleidsscenario's houden ook een forse parkeeropgave in. De inzet van parkeermaatregelen binnen de regio is daarvoor essentieel. Inclusiviteit is daarbij randvoorwaardelijk, mensen die wegens beperking of wegens het ontbreken van alternatieven zijn aangewezen op auto, moeten die rit dus kunnen maken.

**Sturende parkeermaatregelen** zullen vooral worden ingezet in hoogstedelijke gebieden en centra (de metropolaan centrumstedelijke gebieden, de centrumstedelijke gebieden en de stedelijk woon- en werkgebieden). In deze gebieden hebben reizigers over het algemeen voldoende keuze in de

wijze waarop een verplaatsing wordt gemaakt. Vaak zijn dit ook gebieden met een hoge parkeerdruk. Sturing op capaciteit en gebruik hebben hier dan ook direct effect. In gebieden met lage parkeerdruk hebben deze maatregelen minder invloed. Sturing in de vorm van vergunningsbeleid voor huishoudens is een 'harde' parkeermaatregel maar werkt in alle gebiedstypen effectief. Deze maatregel kan ook een ingroeimodel zijn: eerst alle bestaande auto's vergunnen en daarna bijvoorbeeld nog maar 1 auto per huishouden of 2 auto's in combinatie met een maximum aantal in het gebied.

De **verleidende parkeermaatregelen** hebben wel een relatief klein effect op het autogebruik, maar ze kunnen in alle type gebieden worden toegepast. In combinatie met andere soorten parkeermaatregelen vergroten ze het effect van die maatregelen. Deze maatregelen hebben vooral effect op het gedrag van nieuwe en incidentele bezoekers die niet goed bekend zijn op de bestemming.

Uit verschillende onderzoeken\* blijkt het effect van **tariefmaatregelen** sterk afhankelijk van het bezoekdoel en de parkeerduur. Het doel verschilt daarnaast sterk per locatie, tijdstip en dag van de week. Het KiM publiceerde in 2018 het onderzoek 'Sturen in parkeren'. Uit het onderzoek blijkt een prijselasticiteit in Nederland van -0,1 tot -0,3 voor een verhoging van de parkeertarieven. Als de parkeerkosten 50% duurder worden betekent dit een daling van 5% tot 15% van het aantal autoritten. De prijselasticiteit van een verhoging van tarieven van parkeervergunningen bedraagt -0,1. Deze elasticiteiten gelden tot aan een bepaalde kantelpunt. De elasticiteit neemt af als tarieven al hoog zijn en nog verder worden verhoogd.

Maatregelen die gericht zijn om te **verknopen** hebben het doel om de reiziger te verleiden om naar een ander vervoermiddel over te stappen. Automobilisten hebben de voorkeur om zo dicht mogelijk bij de bestemming te parkeren. Het parkeertarief, de reiskosten, het beschikbare parkeeraanbod, het reisdoel en/of de mate van congestie richting de bestemming zijn redenen om een overstap te overwegen. Daarmee hebben verknopende maatregelen vooral voor hoogstedelijke gebieden en centra een afvangende effect. Binnen deze gebieden is de openbare ruimte schaars waartegen in landelijk gebied of stedelijk gebied buiten centra er voldoende ruimte is voor parkeerterreinen bij overstappunten. De maatregel zelf zal mogelijk al in de andere gebiedstypen worden genomen. Verknopen kan zowel voor woon-werkverkeer als sociaal-recreatieve reizigers (bezoekers met een langere parkeerduur) een interessant alternatief zijn.

Het **bundelen van parkeervoorzieningen** heeft vooral effect op de openbare ruimte, het verminderen van zoekverkeer, en kansen om als stimulans voor fiets en deelvervoer te fungeren. Deze maatregel is geschikt om bij nieuwbouwlocaties toe te passen. In praktijk zal dit met name plaatsvinden in hoogstedelijke gebieden en centra waar de ruimte schaars is. De maatregel heeft effect op het gedrag van alle type doelgroepen, bewoners, werkers en bezoekers. De vrijgekomen openbare ruimte kan vervolgens anders ingericht worden waarmee de leefkwaliteit wordt verbeterd. Dit kan ook in een fasering gebeuren waarin de ruimte op termijn anders benut wordt als de mobiliteitstransitie tot minder autobezit leidt.

\* CROW Parkeren en gedrag (2017), KiM Sturen in parkeren (2018), ANWB-Vexpan (2013), TRACE (1999)

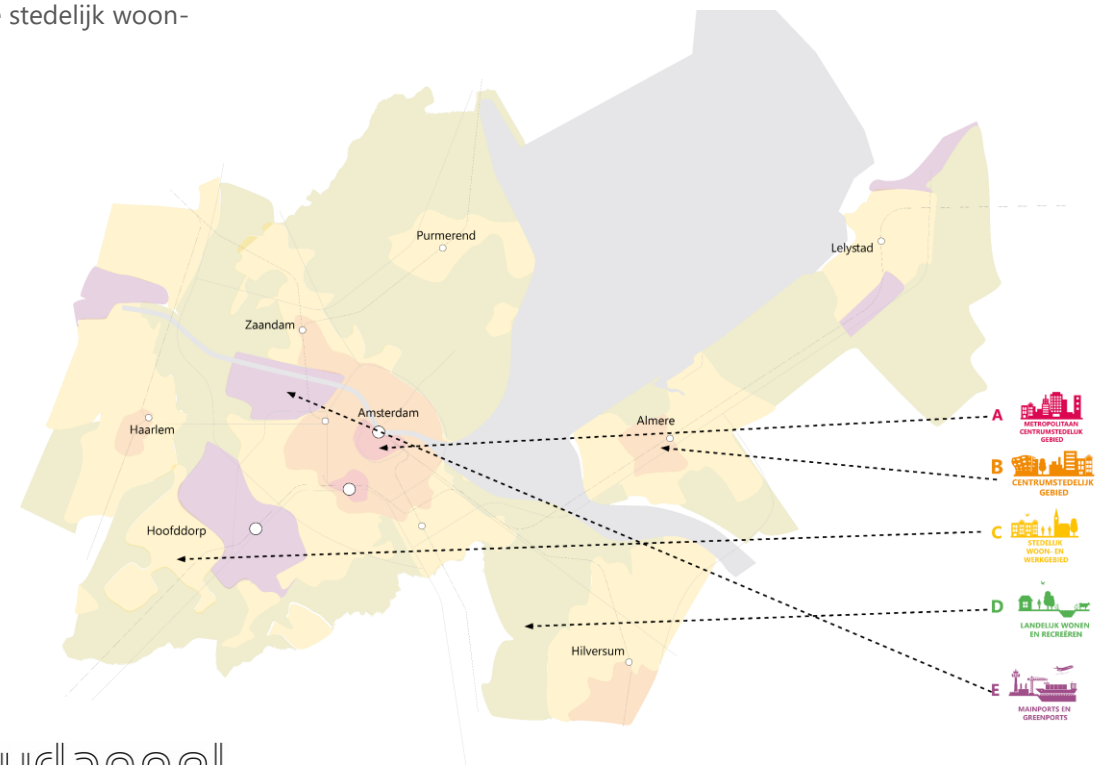
# Parkeermaatregelen in de praktijk

# Parkeermaatregelen als katalysator van mobiliteitstransitie

Aan de hand van 5 fictieve personen illustreren we hoe de verschillende parkeermaatregelen gezamenlijk effect kunnen hebben op hun reisgedrag. We brengen daarbij de uitdagingen in beeld waar de verschillende reizigers in hun rit tegenaan lopen. Ook tonen we hoe parkeermaatregelen kunnen worden ingezet in verschillende gebiedstypen en voor verschillende doelgroepen. Hierbij laten we zien dat een enkele parkeermaatregel niet de oplossing vormt en dat we alleen met integraal (parkeer-)beleid, waarbij ook aan andere randvoorwaarden (alternatieven moeten op orde zijn) wordt voldaan, een aantrekkelijke reis kunnen vormen. Belangrijk daarbij is om te realiseren dat er nog genoeg kansen liggen om die reis in de toekomst nog aantrekkelijker te maken! De mobiliteitstransitie zal voor een deel onder de druk van een overbezet mobiliteitssysteem tot stand komen, maar met parkeermaatregelen en goede randvoorwaarden kunnen we ervoor zorgen dat die transitie sneller gaat dan

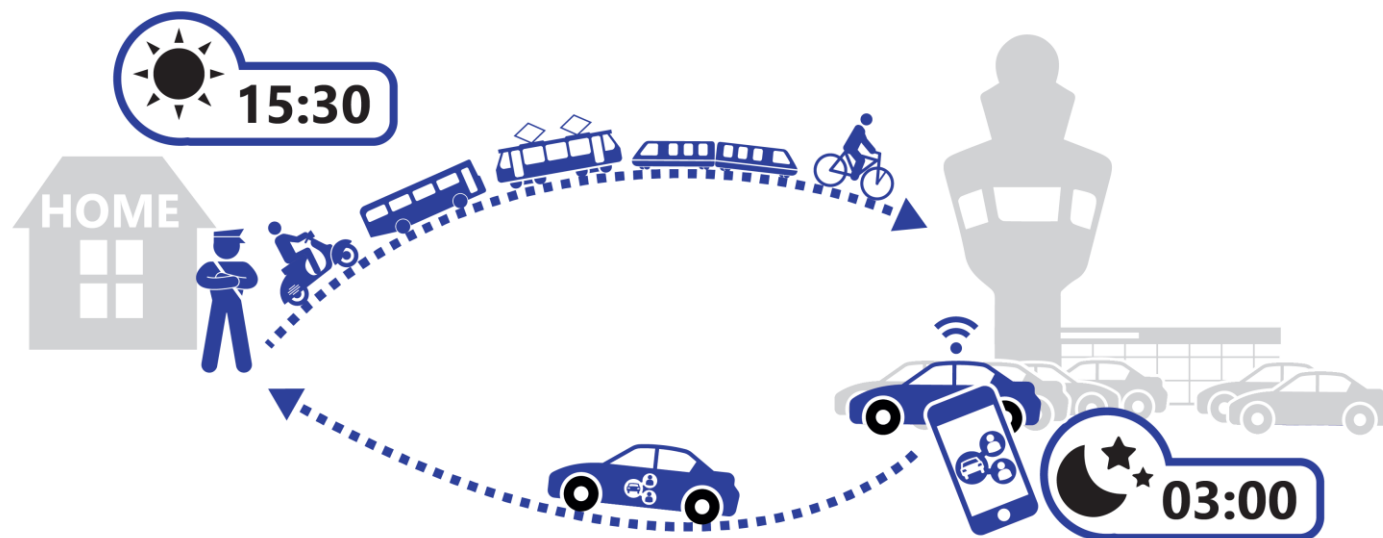
wanneer deze autonoom zou verlopen en ook beter aansluit bij de behoeften van de diverse doelgroepen.

Daarbij zien we dat parkeermaatregelen op de bestemming kansrijk zijn om de mobiliteitstransitie te realiseren. In hoogstedelijke gebieden en centra kunnen parkeermaatregelen bij de herkomst echter ook een bijdrage leveren aan het verbeteren van de leefkwaliteit. Dit speelt met name in de metropolaan centrumstedelijke gebieden en de centrumstedelijke gebieden, en op specifieke locaties in de stedelijk woon- en werkgebieden.





Hallo, ik ben Rob en ik woon in Almere. Ik werk als beveiligder op Schiphol en heb hierdoor wisselende werktijden. Als ik heel vroeg op werk verwacht word, ga ik met mijn auto naar Schiphol, er rijdt dan nog geen openbaar vervoer. Mijn auto staat gelukkig nog voor mijn huis. Als ik later verwacht word, pak ik de bus en vervolgens de trein, dan hoef ik niet in die ellenlange file te staan! Onlangs is mijn werkgever een proef begonnen om het personeel een abonnement op een breed toegankelijk deelautosysteem aan te bieden voor de reizen op momenten dat er nog geen openbaar vervoer rijdt. Die gebruik ik als ik 's nachts terug naar huis ga.



### Lessen uit de doorrekening

Zodra je met de auto in de spits van Almere naar Schiphol rijdt en omgekeerd kom je bijna zeker in de file terecht. Dit laten de verkeersberekeningen zien voor het basisjaar 2014. Tot 2040 zien we de files verder toenemen. Zo wordt het op de A1 en de A9 in deze periode in de spits circa 50% drukker. Door in te zetten op mobiliteitstransitie neemt het verkeer in de spits af. Beleid 1 vermindert de drukte op de A1 en A9 met circa 8% en Beleid 2 met 13% ten opzichte van de referentie 2040. Maar alleen inzetten op mobiliteitstransitie is nog onvoldoende om de knelpunten op dit traject volledig op te lossen.

Door de verstedelijking zien we ook het aantal OV-reizigers fors toenemen. In 2014 zijn er op het traject tussen Almere en Schiphol nog geen knelpunten. Als de dienstregeling gelijk blijft aan 2014, ontstaat er in 2040 een knelpunt tussen Almere en Amsterdam Zuid. Op drukke dagen\* zijn de meeste staanplaatsen bezet. Door mobiliteitstransitie maatregelen gaan meer mensen met het OV, maar hierdoor ontstaan geen nieuwe knelpunten.

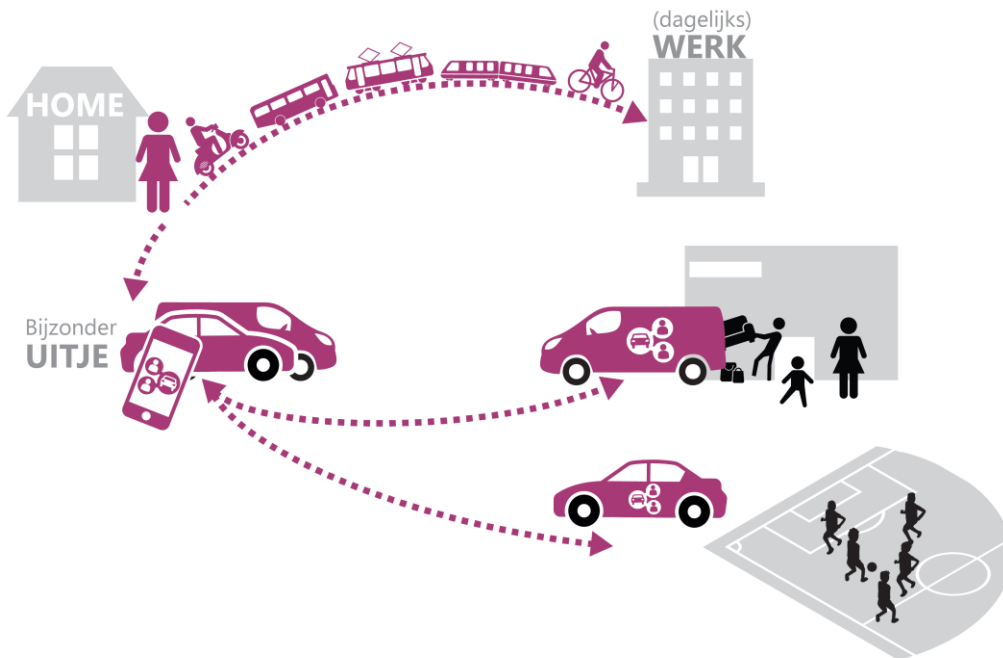
*\*De Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) definieert een 'drukke dag' als een gemiddelde werkdag in de maanden september tot en met november.*

### Kansen voor de toekomst

Werkgevers kunnen een belangrijke rol spelen in het mobiliteitsgedrag van hun werknemers. Op dit moment ligt de focus vooral op vergoedingen en stimuleringsmaatregelen om het gebruik van het openbaar vervoer en de (elektrische) fiets, scooter en speed pedelec te stimuleren. Op momenten dat de auto de enige (aantrekkelijke) optie is om een verplaatsing op een acceptabele manier mogelijk te maken, wordt vaak gebruik gemaakt van de privéauto voor deze verplaatsingen, zowel voor de heen- als de terugreis. Met een dekkend en one-way deelautosysteem zou echter ook ofwel alleen de heenreis ofwel de alleen de terugreis als autoverplaatsing gemaakt kunnen worden.



*Hoi! Mijn naam is Anne en samen met mijn partner en dochter woon ik in het centrum van Haarlem. Ik werk bij de ABN Amro in de buurt van de Amsterdam Arena. Naar werk reis ik bijna dagelijks met het openbaar vervoer, dat is ideaal omdat ik zo alvast wat werk kan verzetten. Helaas waren er vóór corona op drukke dagen zo veel treinreizigers dat ik moest staan en niet kon werken. Tijdens corona werkten we bijna allemaal thuis, maar ik ben blij dat we nu weer naar kantoor mogen. Tijdens corona hebben mijn partner en ik besloten de auto te verkopen. Die stond toch alleen maar stil omdat we bijna alles te fiets of met het openbaar vervoer doen. Alleen als we soms eens grote boodschappen moeten halen en als we onze dochter en haar teamgenootjes naar de hockey moeten brengen, gebruiken we een deel-auto.*



### Lessen uit de doorrekening

Tussen Haarlem en Sloterdijk valt de drukte op de weg in 2014 en 2040 mee. Ondanks dat het in deze periode in de spits circa 60% drukker wordt, kan het verkeer nog goed doorrijden. In de ochtendspits kan er wat file staan voor het Rotterdamplein en in de avondspits rondom Halfweg. Mobiliteitstransitie maatregelen hebben in dit gebied een relatief groot effect en verlichten de druk in de spits met circa 17% (beleid 1) en 21% (beleid 2) ten opzichte van de referentie 2040.

Het OV tussen Haarlem en Sloterdijk zit in 2014 al behoorlijk vol. Zo kan op drukke dagen gebeuren dat reizigers moeten staan in de intercity. Door een toename van treinreizigers in 2040 en door mobiliteitstransitie maatregelen verergert het knelpunt.

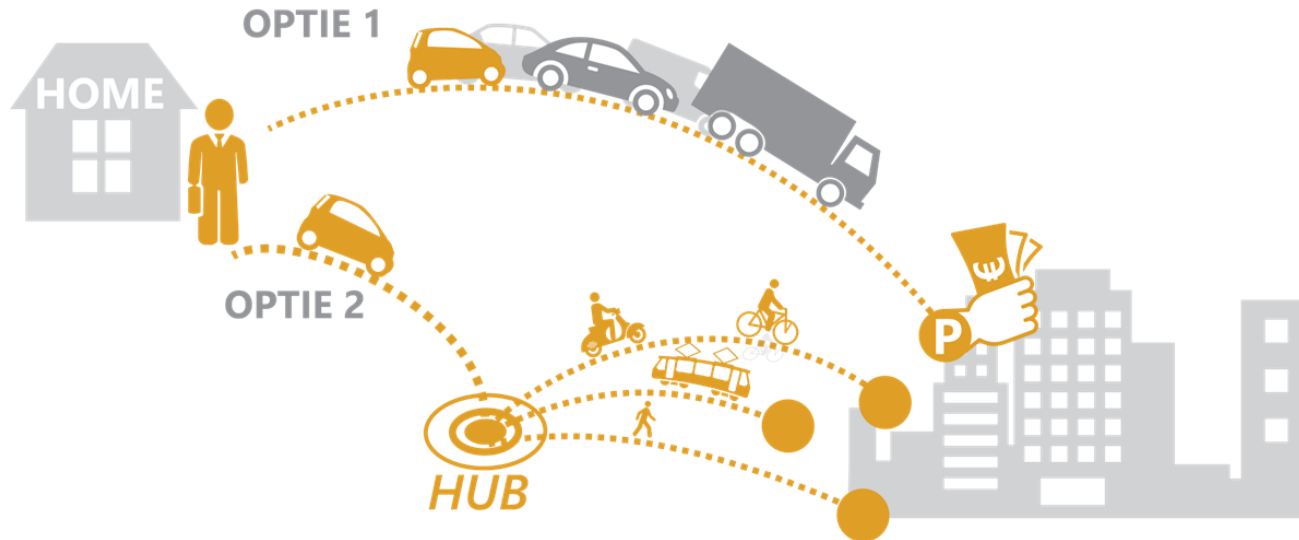
### Kansen voor de toekomst

Deelmobiliteit is een aantrekkelijk alternatief voor wie de auto af en toe nodig heeft. Toch ervaren veel mensen een drempel, niet in de laatste plaats doordat de kosten voor mobiliteit een stuk zichtbaarder worden. Ook zekerheid over de beschikbaarheid is een belangrijke drempel om niet over te stappen op deelmobiliteit.

Het is belangrijk dat richting de toekomst de ervaren drempels worden verlaagd of weggenomen. Zo zou Anne graag alleen voor de deelauto betalen tijdens de verplaatsing en vindt zij het prima als 'haar' deelauto tijdens de hockeywedstrijd door iemand anders wordt gebruikt, zo lang zij na de hockeywedstrijd maar weer terug kan richting huis. Dat scheelt ook nog eens ergens als de hockeywedstrijd in gelijkspel eindigt en er een verlenging nodig is.



Hi daar, ik ben Jan-Willem en samen met mijn vriendin en twee honden woon ik in Buitenkaag, vlak bij Nieuw-Vennep. Hier wonen we lekker rustig en in het groen! Ik werk op de Zuidas in Amsterdam. Via mijn werk heb ik een leaseauto gekregen die ik bijna dagelijks gebruik om op werk te komen en soms ook als ik klanten bezoek. Parkeren is thuis en bij kantoor gelukkig nooit een issue. Maar wel sta ik dagelijks lang in de file op de A4. Ik heb geprobeerd om eerder of later van huis te vertrekken, maar heb het gevoel dat iedereen dit dan doet! Er is geen beginnen aan. Mijn werkgever is onlangs een campagne begonnen om meer werknemers te laten reizen met het openbaar vervoer. Jammer genoeg is dat voor mij geen optie. De bus rijdt maar eens in het uur en fietsen is ook niks. Het is nog een behoorlijk lang stuk fietsen op een nietszeggend stuk en daarnaast lijkt er altijd wel tegenwind te staan. En als ik een keer met de trein ga, is er altijd een storing. Mij niet gezien!



### Lessen uit de doorrekening

Al in 2014 vormt de A4 een knelpunt door het groot aantal automobilisten. Onze verkeersmodel berekeningen laten tussen 2014 en 2040 in de spits een toename zien van het aantal reizigers van circa 23%. Door inzet op mobiliteitstransitie groeit het aantal reizigers minder fors. Ten opzichte van de referentie 2040 neemt het aantal reizigers af met circa 9% met Beleid 1 en 14% met Beleid 2. Het knelpunt op de A4 neemt tussen 2014 en 2040 alleen maar toe.

Van al het verkeer op de A4 zien we door de selected link analyses dat het grootste deel een bestemming heeft bij Schiphol en in Amsterdam (vooral Zuidas, Zuidoost en Amstelveen) en dat woon-werkverkeer (64%) en zakelijk verkeer (15%) het grootste aandeel vormen van reizigers.

Het hoofdspoor tussen Nieuw-Vennep en de Zuidas is in 2014 nog knelpuntvrij. Maar door een forse groei aan reizigers tussen 2014 en 2040 ontstaat er tussen Nieuw-Vennep en Hoofddorp een knelpunt. Op drukke dagen is een groot deel van de staanplaatsen bezet. Door beleidsinzet neemt het aantal ov-reizigers toe, maar het knelpunt verergert niet.

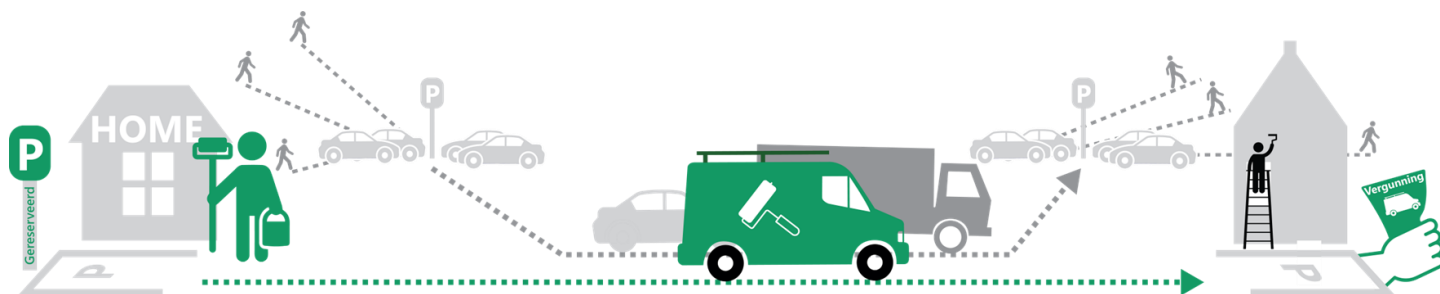
### Kansen voor de toekomst

Voor mensen uit landelijke gebieden zijn de alternatieven voor autogebruik vaak van onvoldoende kwaliteit. Het is belangrijk dat voor reizen waar de auto de enige (aantrekkelijke) optie is om de verplaatsing te maken, dit op een acceptabele manier mogelijk wordt. Maar voor Jan-Willem kan een hub waar hij zijn auto tegen een aantrekkelijk tarief kan parkeren en daarna verschillende opties heeft voor zijn vervolgreis zeker een oplossing zijn. Op dit moment kan Jan-Willem 24 uur gratis parkeren bij station Nieuw-Vennep. Voor hem is het belangrijk dat zijn vervolgreis betrouwbaar en comfortabel is, en dus het aantal keer overstappen beperkt.





*Ha Friso hier! Ik zal mij nog even voorstellen. Ik ben schilder van beroep en dat doe ik al 17 jaar met veel plezier. Samen met mijn vrouw en kinderen woon ik in Volendam. Regelmatig moet ik in Amsterdam zijn voor verschillende klussen. Mijn dag begint al vroeg omdat ik om 08.00 uur 's ochtends aan de slag wil gaan. Ik kon er buiten de spits relatief makkelijk de stad in komen, al moest ik soms wel een stukje omrijden. Er zijn helaas wel veel parkeerplaatsen weg, waardoor ik alleen kon laden en lossen. Dat betekent dat ik direct al mijn spullen meeneem en daarna ergens anders mijn bus parkeer. Dat is even anders beginnen dan ik gewend ben. Gelukkig was het mogelijk om een ontheffing aan te vragen die ik gelukkig ook ontvangen heb. En na dat gedoe wil nu ook de gemeente Volendam het aantal parkeerplaatsen in mijn wijk misschien wel verminderen. Gelukkig staat de gemeente nog wel toe dat ik mijn bus voor de deur kan parkeren. Maar voor de gezinsauto is regelmatig geen plek meer. Die moet naar een parkeerplaats verderop, gelukkig is dat maar een paar minuten lopen.*



### Lessen uit de doorrekening

Tussen 2014 en 2040 groeit het verkeer op de N247 tussen Volendam en Amsterdam minder hard dan in andere gebieden in de MRA. In deze periode zien we in de verkeersmodel berekeningen circa 4% groei. Tussen Volendam en Amsterdam en met name vanaf Monnickendam ontstaat er vertraging door de hoeveelheid verkeer. Mobiliteitstransitie maatregelen verminderen het verkeer op de N247 met circa 2% (Beleid 1) en 6% (Beleid 2) ten opzichte van de referentie 2040. De N247 is in 2014 al een fors knelpunt ( $I/C > 1$ ) en dit blijft zo, ondanks mobiliteitstransitie maatregelen.

### Kansen voor de toekomst

Voor Friso is zijn busje de enige optie voor zijn woon-werkverkeer. Hij kan al zijn spullen moeilijk meenemen in het openbaar vervoer of in een bakfiets... Voor hem is het niet alleen belangrijk dat hij de autoverplaatsing op een acceptabele manier kan blijven maken, maar ook dat hij dichtbij zijn bestemming kan parkeren. Dit betekent op locaties waar sturende maatregelen worden genomen, dat Friso een parkeervergunning, een ontheffing moet kunnen aanvragen of een verhoogde tarief aan de klant moet doorberekenen. En dat niet alleen bij zijn bestemmingen, maar ook als die maatregelen bij zijn huis worden genomen. Parkeren op afstand is voor veel doelgroepen een optie, het is belangrijk om maatwerkoplossingen te bieden voor doelgroepen die dat niet kunnen.





*Dag, ik ben Truus en ik woon al jaren met plezier in Amsterdam. Sinds enkele jaren alleen, maar gelukkig komen mijn kinderen en kleinkinderen regelmatig op bezoek. De auto krijgt steeds minder ruimte in de stad waardoor ik me wel makkelijker lopend door de stad kan verplaatsen maar voor bezoekers is het niets. Vroeger konden ze nog met de auto komen, maar dit wordt al jaren moeilijker gemaakt. Ik vind het maar een gedoe, maar gelukkig vormt het voor mijn kinderen geen probleem. Zij parkeren nu hun auto in een P&R langs de snelweg en komen dan met de metro hier. Mijn kleindochter komt soms nog wel met de auto hierheen, zij parkeert haar auto dan op een parkeerplaats hier in de buurt. Dankzij mijn bezoekersvergunning vallen de parkeerkosten gelukkig mee, want zou ze anders nog wel zo vaak bij me langskomen?*



### Lessen uit de doorrekening

Door in te zetten op mobiliteitstransitie in de MRA en een extra forse inzet in Amsterdam zien we in onze berekeningen dat een groot verkeerseffect behaald kan worden. Van en naar Amsterdam neemt het aantal ritten met Beleid 1 af met circa 19% en met Beleid 2 met circa 25% ten opzichte van de referentie 2040.

Het effect op het aantal autoverplaatsingen binnen Amsterdam is groter. Met Beleid 1 neemt het aantal autoverplaatsingen af met circa 22% en met Beleid 2 met circa 29%.

### Kansen voor de toekomst

Sturende parkeermaatregelen bieden kansen om de vrijgekomen parkeerruimte te gebruiken voor groen, spelen en verblijven en voor voldoende ruimte voor lopen, fietsen en openbaar vervoer. Deze maatregelen dragen dus bij aan het verbeteren van de leefkwaliteit. Maar ook hier moet er ruimte blijven om een auto te kunnen parkeren, en is het belangrijk om met parkeermaatregelen zoals een bezoekersvergunning te voorkomen dat bewoners bang worden om in een sociaal isolement komen.

# Randvoorwaarden

Vanuit de doelstellingen van het MTB ligt er dus een regionale opgave de niet-noodzakelijke verplaatsingen met de auto zo veel mogelijk te beperken. Waar men de keuzemogelijkheid heeft om de verplaatsing op een ander moment, met een andere vervoerswijze of niet maken, gaat het erom te stimuleren dat men deze keuze ook daadwerkelijk maakt. Alleen dan blijven verplaatsingen waarvoor de auto de enige (aantrekkelijke) optie is op een acceptabele manier mogelijk. Zo blijft de regio ook voor de auto aantrekkelijk bereikbaar.

Parkeermaatregelen kunnen hier sterk aan bijdragen. Om sturende parkeermaatregelen te kunnen nemen (push), moeten de randvoorwaarden op orde zijn (pull): oftewel, beschikbaar en aantrekkelijk. Deze randvoorwaarden vergroten ook de impact die de andere parkeermaatregelen (verleiden, verknopen en bundelen) hebben, en daarmee de mate waarin het gedrag van automobilisten kan worden beïnvloed.

Zo moeten de **alternatieven voor autogebruik betaalbaar, betrouwbaar en toegankelijk** zijn voor **verschillende doelgroepen**. Daar valt bijvoorbeeld een betrouwbaar en betaalbaar openbaar vervoersysteem onder. Ook een fijnmazig en aantrekkelijk regionaal fietsnetwerk, met bijvoorbeeld snelfietsroutes, en aantrekkelijk vormgegeven HUBS dragen bij aan de mobiliteitstransitie zodat het wegennet voldoende ruimte krijgt om de ritten te faciliteren die niet op een andere manier gemaakt kunnen worden.

Daarom is een goede afstemming met de andere werksporen van het MTB van belang. Het MTB vormt daarbij één geheel. Parkeren is één schakel in de totale ambitie om te komen tot een aantrekkelijke en bereikbare regio.



Naast de andere werksporen is het goed om te realiseren dat verschillende ontwikkelingen parkeermaatregelen kunnen ondermijnen. Zo hebben gemeenten geen invloed op **commerciële parkeervoorzieningen**. Die voorzieningen kunnen het effect van parkeermaatregelen verminderen.

*Bij de RAI is een grote parkeervoorziening. Wanneer in de RAI geen evenementen zijn, kan deze parkeervoorziening door anderen worden gebruikt. Vanuit commercieel oogpunt is dit voor de RAI zelfs wenselijk. Het openstellen van dergelijke voorzieningen voor andere doelgroepen, ondermijnt echter de beïnvloeding van hun mobiliteitsgedrag, zeker als dit tegen aantrekkelijke tarieven gebeurt.*



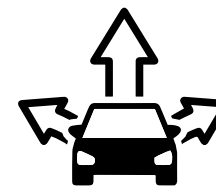
*(bron foto : Continental Car Parks)*

Dit geldt ook voor secundaire arbeidsvoorwaarden die werkgevers bieden, zoals leaseauto's, de vergoeding van parkeerkosten en een ruim parkeeraanbod bij het kantoor of bedrijf. Met een gerichte **werkgevers- & onderwijsaanpak** kan dit effect worden beperkt, bijvoorbeeld met een aantrekkelijke vergoeding voor het openbaar vervoer, met eigen parkeerbeleid, door OV-gebruik door leaserijders te stimuleren, en door, zoals ook in de MRA al gebeurt, afspraken te maken met werkgevers over (o.a.) thuiswerken.

Tenslotte moeten de gebruikers die de mogelijkheid hebben daadwerkelijk een andere keuze gaan maken dan de auto. Hiervoor is het van belang dat duurzame vormen van mobiliteit daadwerkelijk aantrekkelijker zijn. Denk hierbij aan een combinatie van een lagere parkeernorm met een andere invulling van de openbare ruimte om de leefkwaliteit in de steden en dorpen te verbeteren. Deelmobiliteit moet niet alleen (ruim) beschikbaar zijn, maar ook passend (w.b. voertuigtypen) bij de activiteiten die men wil gaan ondernemen.

Uiteindelijk gaat het om een combinatie van maatregelen én een goede regionale samenwerking om de maximale potentie van de mobiliteitstransitie te benutten en zo te komen tot een aantrekkelijke en bereikbare regio.

# Praktijkvoorbeeld verleiden: mobiliteitsaanpak publieke professionals Amsterdam



## **Aanleiding**

Sinds de zomer van 2018 onderzoekt het Chief Technology Office (CTO) smart mobility team van de gemeente Amsterdam samen met de afdelingen onderwijs en zorg hoe duurzame alternatieven voor de auto van publieke professionals kunnen worden ingezet om (1) het werken in Amsterdam aantrekkelijker te maken voor onderwijs-, zorg- en kinderopvangprofessionals en (2) de afhankelijkheid van de auto en (3) parkeerplekken onder deze doelgroep te verminderen.

Een groot deel, ca. 40% van deze groep professionals, woont buiten de stad. Bereikbaarheid speelt een belangrijke rol in de aantrekkelijkheid van een werkgever, maar de bereikbaarheid van Amsterdam komt de komende jaren steeds meer onder druk te staan. Met een integrale aanpak voor publieke professionals is het doel om een aantal nieuwe en duurzame mobiliteitsconcepten als alternatief voor het eigen autogebruik te onderzoeken, ontwikkelen en stimuleren in de verschillende sectoren.

De meeste professionals gaven in een enquête, die vooraf verstuurd was, aan dat ze weinig ervaring hebben met deeldiensten of e-bikes en dat daarin kansen liggen als alternatief voor de auto.

## **Experiment 1: Reizen als een Pro: reisadvies en probeeraanbod**

In het experiment kregen deelnemers een mobiliteitsadvies en budget om twee maanden zonder auto hun woon-werk verplaatsing te voldoen. Het doel van het experiment was het om te achterhalen welke alternatieven voor de auto als aantrekkelijk worden ervaren en welke indicatoren drijfveren of belemmeringen zijn om structureel van de auto als hoofdvervoermiddel af te stappen.

## **Experiment 2: Proef elektrische fietsen**

270 deelnemers kregen de mogelijkheid om één maand kosteloos met een e-bike of speed-pedelec naar het werk te reizen. Het doel hiervan was om de deelnemers bekend te maken met het vervoermiddel en de professionals uit hun gewoontegedrag te halen.

## **Belangrijkste inzichten**

- E-bike was veruit het meest populaire vervoersmiddel tijdens het probeeraanbod (57% van de deelnemers). De reis met de e-bike scoort hoger dan de score van de woon-werk verplaatsing tijdens de 0-meting.
- 1/3 van de professionals heeft openbaar vervoer diensten gebruikt. Het OV scoorde achteraf gemiddeld 1,5 hoger.
- 71% zegt zes weken na de proef anders te reizen naar werk
  - 31% doet dit structureel
  - 40% doet dit af en toe
- Financiën wordt als grootste belemmering aangegeven om anders te gaan reizen
- Een deel van de deelnemers (18%) vindt de auto achteraf nog steeds het meest ideale vervoersmiddel voor hun woon-werk verkeer

## Praktijkvoorbeeld Bundelen: Collectieve parkeervoorziening Binckhorst



De groei in huishoudens en arbeidsplaatsen vindt in de MRA veelal via verdichting of transformatie binnen bestaand gebied plaats. Dit zorgt ervoor dat er meer bebouwing op minder oppervlak ontstaat en de schaarste aan ruimte toeneemt. Tegelijkertijd is de behoefte aan ruimte op het gebied van leefbaarheid groot. Dit betekent dat parkeren bij nieuwbouwontwikkelingen ten aanzien de ruimtelijke ordening een belangrijke rol speelt. Een gebiedsgerichte aanpak is wenselijk met als gevolg geconcentreerde parkeergarages op strategische locaties en het bieden van goede alternatieven.

Een praktijkvoorbeeld is de Trekvlietzone in de Binckhorst in Den Haag. Het gebied is volop in ontwikkeling met als inzet dat in de Trekvlietzone op centrale plekken wordt geparkeerd om zo efficiënt mogelijk om te gaan met de ruimte in het gebied. De parkeergarage BinckPark (zie afbeelding) fungeert als centrale parkeerlocatie voor de omliggende ontwikkelingen. Om de werkers en bewoners in de omgeving te verleiden om van de parkeergarage gebruik te maken, krijgt de parkeergarage een aantrekkelijk

uiterlijk inclusief een groen dakpark en city lofts op maaiveld. Ook krijgen verschillende deelmobiliteitsconcepten een plek in de parkeergarage.

Het project wordt naar verwachting in 2024 gerealiseerd, maar laat goed zien dat het belangrijk is om al in de planvorming van gebiedsontwikkelingen over de ruimteverdeling na te denken. Alleen dan

kunnen kansen, om het parkeren niet binnen elke ontwikkelkavel afzonderlijk te realiseren maar gebundeld op een centrale locatie, worden benut. Goede afspraken en spelregels over de rolverdeling tussen gemeente en marktpartijen, zoals ook bij het Hamerkwartier zijn gemaakt (zie pagina 21), zijn daarbij essentieel.



Praktijkvoorbeeld Binckpark als centrale parkeervoorziening (bron: Continental Car Parks)



# Tot slot

## Tot slot

We begonnen deze rapportage met 'niets doen is geen optie'. Een forse reductie van de mobiliteitsgroei is noodzakelijk om de doelstellingen uit het MTB op het gebied van duurzaamheid en leefkwaliteit te halen en om het functioneren van de netwerken te verbeteren.

Inzet van deze rapportage is om alle partners binnen de MRA te inspireren zich in te zetten om hier een bijdrage aan te leveren die ook voor henzelf resultaten kan opleveren. De noodzaak ligt weliswaar op regionaal niveau, het kan zeker ook lokaal baten opleveren.

We kunnen niet genoeg benadrukken dat het niet gaat om 'autootje pesten', maar juist om ervoor te zorgen dat de verplaatsingen waarvoor de auto de enige (aantrekkelijke) optie is, met de auto ook echt gemaakt kunnen worden, zeker met de grote verstedelijkingsopgave in deze regio voor ogen. Dit vraagt om het stimuleren dat waar men de keuzemogelijkheid heeft om de verplaatsing op een ander moment, met een andere vervoerswijze of niet maken, men deze keuze ook daadwerkelijk maakt. Alleen dan blijven autoverplaatsingen waardoor de auto de

enige (aantrekkelijke) optie is op een acceptabele manier mogelijk.

Parkeermaatregelen kunnen in deze beïnvloeding een belangrijke bijdrage leveren. We hebben laten zien dat er veel verschillende soorten maatregelen zijn. Het gaat daarbij niet altijd en overal om sturende maatregelen, maar veel vaker om een pakket waarin verschillende maatregelen samen komen.

Zeker voor sturende maatregelen moeten de alternatieven op orde zijn. Dit betekent ook dat niet alle maatregelen 'morgen' uitgevoerd kunnen worden. Maar er zijn nu zeker stappen mogelijk. Ook voor het draagvlak voor maatregelen kan een stapsgewijze aanpak, steeds een beetje meer sturend, helpen.

Deze rapportage vormt geen blauwdruk van hoe het moet. Het nemen van parkeermaatregelen is een gemeentelijke aangelegenheid waarbij ook allerlei andere belangen een rol spelen. Het spanningsveld tussen lokale en regionale belangen zal het soms moeilijk maken om tot maatregelen te komen. Maar aangezien regionale bereikbaarheid ook een lokaal belang is, hebben wij met dit document de nut en noodzaak van het nemen van parkeermaatregelen willen laten zien. Wij hopen van harte dat wij met dit document

alle partners binnen de MRA een handreiking bieden om zich in te kunnen zetten om een bijdrage aan te leveren aan het behalen van de doelstellingen van het MTB.

Wij hopen vooral dat dit document de basis vormt om met elkaar in gesprek te gaan over het regionale belang van de mobiliteitstransitie en de manier waarop parkeermaatregelen -met bijbehorende randvoorwaarden- daarin een rol kunnen spelen.

*Op dit moment werken de G4-gemeenten aan een gezamenlijke parkeervergunning voor deelauto's, zodat een deelauto zonder bijkomende parkeerkosten in elk van deze gemeenten kan worden geparkeerd. Nu deelmobiliteit nog in de kinderschoenen staat een mooie maatregel om het gebruik te stimuleren. Op termijn is het echter de vraag of dit op alle locaties wenselijk is. Het beïnvloedt immers de keuze om de verplaatsing bijvoorbeeld niet met het openbaar vervoer te maken. Dit kan een reden zijn om op termijn deze parkeervergunning bijvoorbeeld niet geldig te laten zijn in het centrumgebied van deze gemeenten. Dit is een voorbeeld hoe we met beleid in de hele mobiliteitstransitie kunnen omgaan. We stimuleren nu zaken die we mogelijk op langere termijn weer moeten aanpassen, zoals in het verleden ook het gratis parkeren voor elektrische auto's weer werd opgeheven.*



# Verantwoording

# Effecten doorrekening: Het effect van inzetten op Spreiden en Mijden

Afgelopen jaar is het effect van mobiliteitstransitie op de doelstellingen van het MTB doorgerekend. Maatregelen gericht op mobiliteitstransitie kunnen zorgen voor het afremmen van de mobiliteitsgroei en het spreiden van de mobiliteit door de dag heen. Om de gestelde doelstellingen in het MTB 2021 op het gebied van duurzaamheid en leefkwaliteit te halen én het functioneren van de netwerken te verbeteren, is spreiden en mijden van belang.

In het MTB 2021 zijn twee scenario's doorgerekend: Beleid 1 en 2, waarbij verschillend is ingezet op mobiliteitstransitie maatregelen:

**Beleid 1:** Betekent vooral een transitie in Amsterdam (zoals vastgelegd in agenda autoluw) en begin van een transitie in andere steden in de MRA. Voor de hoofdinfrastructuur komt er een vlakke heffing (Betalen naar Gebruik (BnG) variant 0 of 1).

**Beleid 2:** Gaat uit van een nog sterkere transitie in Amsterdam en sterke transitie in alle grote steden en

nieuwbouwlocaties in de MRA. Voor de hoofdinfrastructuur komt er een gedifferentieerde heffing voor de auto (variant 2 en 3 van BnG) in combinatie met een spitsheffing voor het OV.

## Netwerkeffect

Beleid 1 liet een afname zien van het autoverkeer met 12% en Beleid 2 komt in de buurt van een afname van 20%. Met Beleid 2 komt het bereiken van de doelstellingen in zicht. Inzet op parkeermaatregelen hoort bij de knoppen met de grootste effecten. Een combinatie van forse maatregelen gericht op spreiden en mijden en netwerkingrepen zijn nodig om alle doelstellingen groen te laten kleuren. Inzet van alle partners in de MRA is hiervoor noodzakelijk.

## Positief effect op brede welvaart

Belangrijker nog dan het effect op de groei van het autoverkeer is de impact van de beleidspakketten op de doelstellingen op het gebied van brede welvaart. Zonder beleid blijven doelstellingen in 2040 ver uit het zicht, maar met maatregelen op het gebied van mobiliteitstransitie komen doelstellingen op het gebied van ruimte en economie, leefkwaliteit en gezondheid en duurzaamheid binnen bereik. Echter zonder aanvullende investeringen in de infrastructuur worden knelpunten in de bereikbaarheid niet voldoende aangepakt.

## Afweegkader MRA

Doelstelling	Ref 2040 (T.o.v. 2014)	Beleid 1 (T.o.v. Ref)	Beleid 2 (T.o.v. Ref)
<b>Ruimte en economie</b>			
# Banen auto :	989k	1.110k	1.170k
Bereikb. Auto :	-2%	+10%	+16%
# Banen OV :	174k	174k	174k
Bereikb. OV :	0%	0%	0%
<b>Leefkwaliteit en gezondheid</b>			
Modal split :	27%	30%	31%
Modal shift :	-8%-pt	+3%-pt	+4%-pt
vrtkm/inw./dag :	8,65 km	7,62 km	7,37 km
Ruimtegebruik :	+48%	-12%	-15%
<b>Duurzaamheid</b> (T.o.v. 2014)			
CO <sub>2</sub> /inw. (ton/j.) :	1,99t	1,71t	1,65t
Ontwk. CO <sub>2</sub> :	-26%	-36%	-39%
<b>Inclusiviteit</b>			
GINI-coëfficiënt :	0,65		
Ontwk. GINI :	+17%		
<b>Bereikbaarheid auto</b>			
Aantal knelpt. :	44	36	33
Ontwk. # knelpt. :	+52%	-18%	-25%
Ritten :	4.930k	4.354k	4.154k
Ontwk. Ritten :	+56%	-12%	-16%
<b>Bereikbaarheid OV</b>			
Aantal knelpt. :	13	14	14
Ontwk. knelpt. :	+160%	+8%	+8%
Ritten :	2.184k	2.310k	2.361k
Ontwk. Ritten :	+72%	+6%	+8%
<b>Investeringskosten</b>			
Kosten in milj € :		€ 0 - 1	€ 0 - 1

# Colofon

**Kenmerk:** 011204.202206030.R1.03

**Datum:** 30 juni 2022

## **Projectteam Goudappel**

Annet Dijk-Schepman  
Rianne Roeleveld  
Sören Bigalke  
Themis Marfoglia

## **Trekker van het werkspoor**

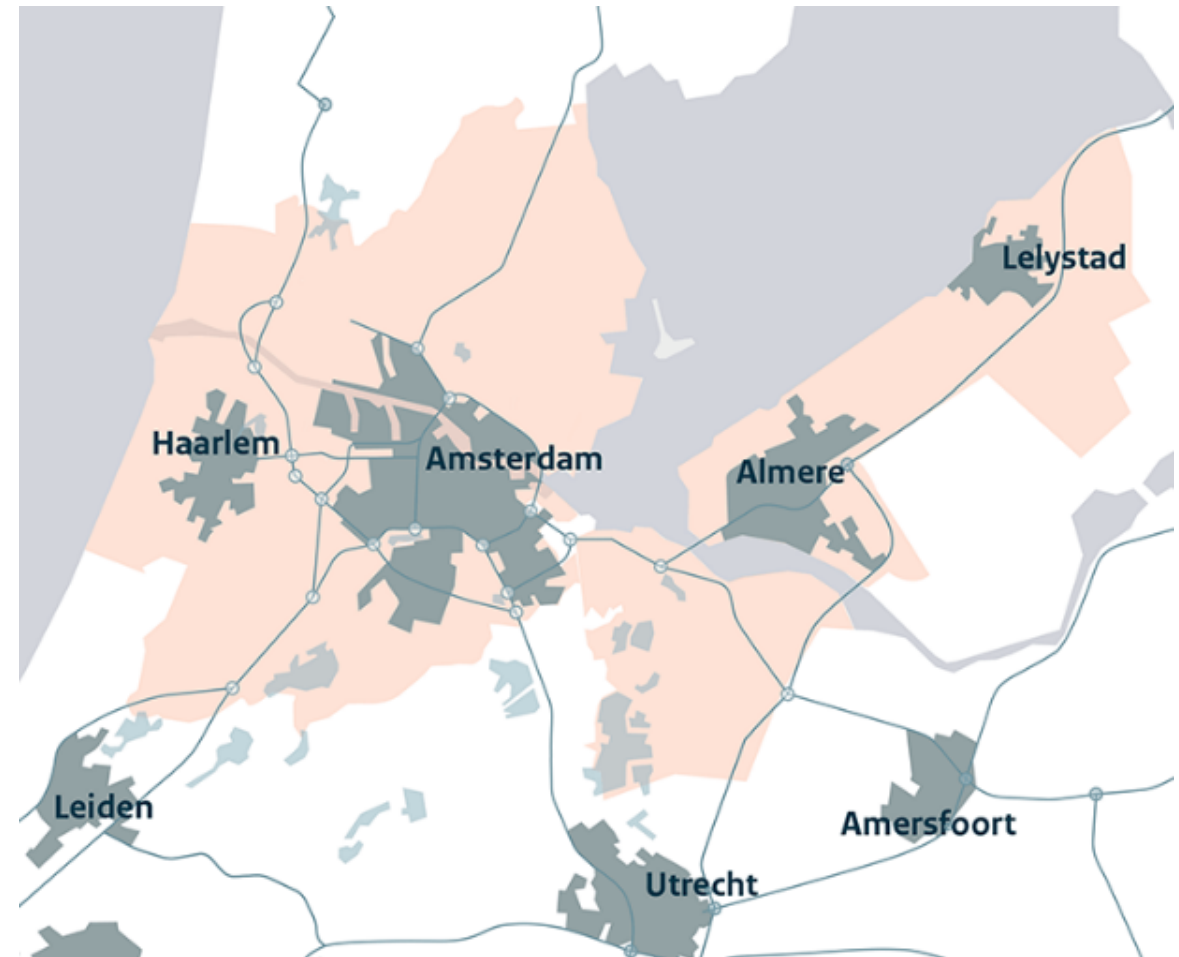
David Quarles van Ufford (Provincie Noord-Holland)

## **Werkgroep leden**

Barry Rijnbeek (Provincie Flevoland)  
Constance Winnips (Vervoerregio Amsterdam)  
Daan Schrama (Gemeente Haarlemmermeer)  
Koos Weits (Rijkswaterstaat)  
Laurens Kooij (Gemeente Almere)  
Machiel Galesloot (Rijkswaterstaat)  
Wiard Kuné (Gemeente Amsterdam)

## **Projectteam SBaB**

Ivo Frantzen (Gemeente Amsterdam)  
Jeroen Laro (Ministerie IenW)





# Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040