

Rapport

Parkeeranalyse stationsgebied Best

in opdracht van Gemeente Best



Datum: 29 juni 2020

Opgesteld door: Empaction, contactpersoon Sebastiaan Dommeck

Opdrachtgever: Gemeente Best



Inhoudsopgave

1	INLEIDING	3
1.1	CONTEXT	3
1.2	VRAAGSTELLING	3
1.3	LEESWIJZER	3
2	STATIONSOMGEVING BEST BASISINFORMATIE	4
2.1	TREINSTATION BEST ALS REGIONALE KNOOP	4
2.2	TREINSTATION GESITUEERD IN BEST	5
2.3	PARKEREN STATIONSGBIED BEST	5
2.4	PARKEERAANBOD	6
2.5	RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN RONDOM STATIONSGBIED.....	6
3	WIE PARKEERT ER NU?.....	7
3.1	ALGEMEEN	7
3.2	HERKOMST PARKEERDERS.....	8
3.3	BESTEMMING TREINREIZIGERS	8
3.4	BEWONERS.....	8
3.5	FORENZEN.....	9
3.6	LUCHTHAVENREIZIGERS.....	9
3.7	KORTPARKEERDERS	9
3.8	DOELGROEPEN I.R.T. REGIONALE KNOOP	10
4	STURING OP DOELGROEPEN	11
4.1	FIETSEN EN LOPEN ALS VOORTRANSPORT STIMULEREN.....	11
4.2	GRIP VIA REGULERING.....	11
4.3	UITWIJKGEDRAG.....	12
4.4	SLAGBOMEN PLAATSEN	13
4.5	DIGITAAL PARKEERRECHT MET PARKEERAUTOMATEN	14
4.6	UITBREIDING BLAUWE ZONE.....	15
5	VOORSTEL: KRACHT IN COMBINATIE	16
5.1	BLAUWE ZONE MET DIGITAAL PARKEERRECHT	16
5.2	HERINRICHTING LANGE TERMIJN	17
5.4	MONITORING	17

1 Inleiding

1.1 Context

Treinstation Best is een regionaal knooppunt met als doel om de directe regio te ontsluiten op het openbaar vervoer. Rondom het station liggen meerdere parkeerterreinen om reizigers uit de regio te faciliteren de overstap van auto naar trein te maken. De gemeente Best heeft in het najaar 2019 een parkeeronderzoek uit laten voeren naar de bezetting en type doelgroepen op deze terreinen. Uit dit onderzoek blijkt dat er veelvuldig wordt geparkeerd door parkeerders die niet uit de (sub)regio komen. Ook langparkeerders met als bestemming Eindhoven Airport parkeren rondom het treinstation Best.

Rondom het stationsgebied worden plannen gevormd voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, die ook een parkeervraag hebben dan wel vragen om ruimtebeslag.

1.2 Vraagstelling

De gemeente Best wil inzicht in het aantal benodigde parkeerplaatsen om enerzijds te kunnen blijven functioneren als regionale knoop en tevens om ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied mogelijk te maken. Als blijkt dat het stationsgebied in Best niet alle doelgroepen kan blijven faciliteren, wil de gemeente graag weten hoe en welke doelgroepen zij kunnen weren in het gebied.

De belangrijkste vragen voor dit onderzoek zijn:

- Wie parkeren er rondom het treinstation Best?
- Passen deze doelgroepen in het beeld van het station als regionale knoop?
- Wat is de groei van het station en wat betekent dit voor de vraag naar parkeren?
- Welke parkeerruimte kan ingezet worden voor eventuele ruimtelijke ontwikkelingen?
- Welke beïnvloedingsmaatregelen moeten genomen worden om doelgroepen niet te faciliteren?

1.3 Leeswijzer

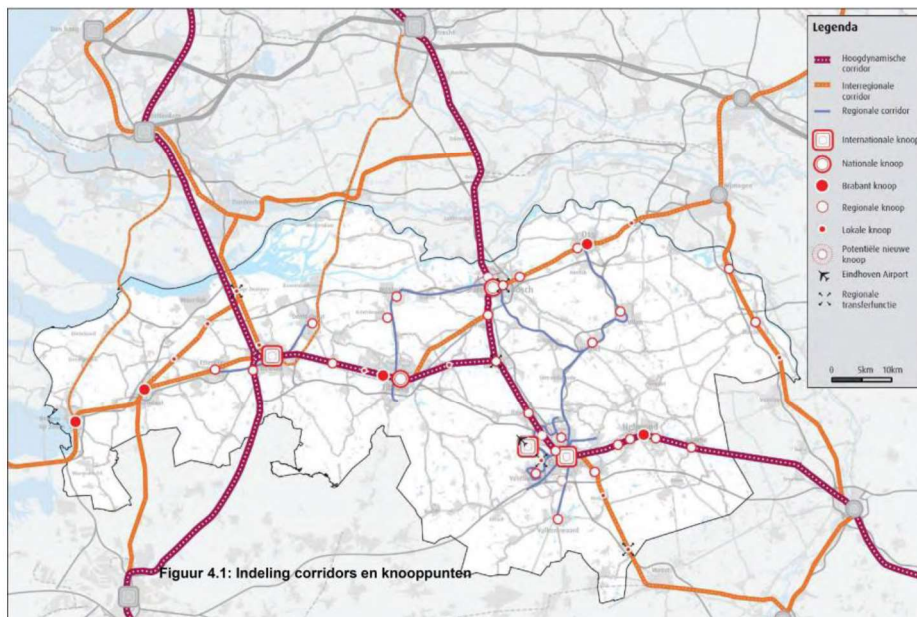
In het volgende hoofdstuk wordt een algemeen beeld geschetst van het station in de regio, in Best en de parkeervoorzieningen rondom het stationsgebied. In hoofdstuk 3 zijn resultaten van het parkeeronderzoek verder geduid en beschrijven we de doelgroepen in relatie met de definitie van het station als regionale knoop. Hoofdstuk 4 beschrijft de verschillende beïnvloedingsmaatregelen die ingezet kunnen worden om doelgroepen te weren en te faciliteren. Hoofdstuk 5 geeft resumé op de memo ingaand op de hiervoor genoemde onderzoeksvragen.



2 Stationsomgeving Best | Basisinformatie

2.1 Treinstation Best als regionale knoop

In de ontwikkelagenda-spoor-HOV-en-Knooppunten van de provincie Brabant wordt het treinstation Best als regionale knoop geclassificeerd. Het is daarmee ondersteunend aan een Brabantknoop als Eindhoven, Tilburg of 's-Hertogenbosch. Een Brabantknoop ligt in de stad of een grote kern in de buurt van economische kernlocaties en heeft een hoge ruimtelijke dichtheid met uitstekende fietsbereikbaarheid. Een Brabant knoop wordt bij voorkeur bediend met IC-treinen.



Figuur 1: kaart uit ontwikkelagenda-spoor-HOV-en-Knooppunten provincie Noord-Brabant 2015

De provincie omschrijft een regionale knoop als volgt: *“Een regionale knoop heeft een verzorgende functie voor de eigen kern en de daaromheen liggende dorpen. Een goede verknoping van trein of HOV met fiets, auto en aanvullend openbaar vervoer staat hier voorop.”*

Volgens deze definitie dient treinstation Best parkeerders uit de eigen gemeenten en omliggende kernen te faciliteren. Het hoeft dus geen huis te bieden aan forenzen buiten de (sub)regio en eventuele langparkeerders met bijvoorbeeld als doel het reizen via Eindhoven Airport. In figuur 2 staat het beoogde bedieningsgebied van het station op kaart weergegeven.



Figuur 2: bedieningsgebied station Best

2.2 Treinstation gesitueerd in Best

Het treinstation van Best ligt ten westen van het kernwinkelgebied en is daarnaast omringd door woonwijken en het bedrijf Tapijtcentrum Nederland. Het gebied is kenmerkend vanwege de ondertunneling van het spoor en het station in 2002 en daarmee ruime(re) beschikbare openbare ruimte boven op de tunnel.

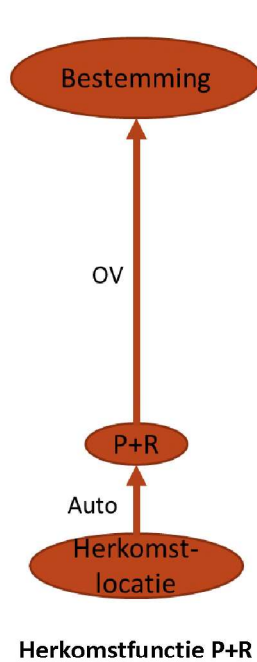


Het station had in 2018 circa 6.000 dagelijkse in- en uitstappers. Dit is een groei van 5% ten opzichte van 2017. Op het station kan men instappen op de sprintertreinen naar Eindhoven, Den Bosch en Tilburg. De groeioprognose is 'geen lichte groei'. In 2008 tot 2010 was het ook mogelijk om in te stappen op de intercity van Eindhoven naar Utrecht/Schiphol in het kader van de ombouw A2 Eindhoven. Daarbij is ook P+R capaciteit toegevoegd aan het gebied. Dit heeft ertoe geleid dat reizigers dit station hebben

gevonden als alternatief t.o.v. parkeren in het centrum van Eindhoven en Eindhoven Airport.

2.3 Parkeren stationsgebied Best

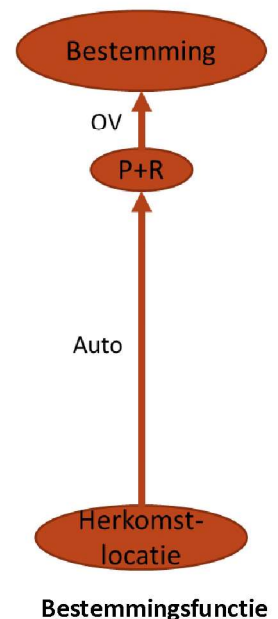
Parkeren bij een treinstation is een vorm van ketenmobiliteit (P+R): de automobilist stapt binnen een verplaatsing over van de auto naar het openbaar vervoer. Dat doet hij dicht bij de herkomstlocatie (P+R met herkomstfunctie) of dicht bij de bestemmingslocatie (P+R met bestemmingsfunctie)¹.



Het doel van de P+R met een *herkomstfunctie* is om reizigers aan het begin van hun reis te laten overstappen op het openbaar vervoer. Dit type P+R ligt nabij de herkomstgebieden van de gebruiker. Het idee van deze P+R locaties is dat de auto wordt gebruikt voor kort vervoertransport waarna de relatief lange afstand van de reis wordt uitgevoerd met het openbaar vervoer.

Het doel van de P+R met *bestemmingsfunctie* om reizigers vlak voor hun eindbestemming te verleiden om aan de stadsrand te parkeren. Dit zorgt ervoor dat de auto wordt gebruikt voor het relatief lange vervoertransport van de reis, waarna een relatief kort natransport met het openbaar vervoer volgt.

Afhankelijk van het startpunt van de reis per auto en/of de bestemming met het openbaar vervoer kan een P+R soms zowel een herkomst- als bestemmingsfunctie vervullen.



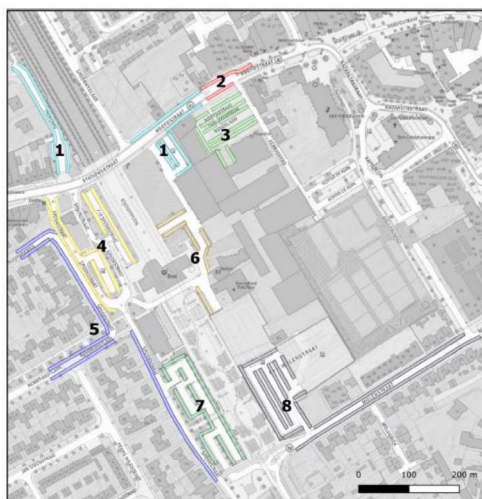
De parkeerplaatsen bij het stationsgebied Best hebben voornamelijk een *herkomstfunctie*. Maar faciliteert wel degelijk parkeerders die niet op bestemming willen parkeren, zoals centrum Eindhoven en Airport.

¹ Bron: CROW Handboek P+R d.d. september 2015



2.4 Parkeeraanbod

De openbare ruimte van het stationsgebied bestaat voor een relatief groot oppervlak uit parkeerareaal, waar men grotendeels vrij mag parkeren. Het parkeren is er gratis en in sommige gebieden is een parkeerschijf verplicht (blauwe zone). Kaart 1 toont de ligging van de verschillende parkeergebieden. In totaal heeft het stationsgebied 588 parkeerplaatsen, waarvan 86 plaatsen (ca 15%) een blauwe zone heeft. Dit betreft met name enkele omliggende straten en het stationsplein.



Kaart 1: parkeergebieden

GEGEVENS PER GEBIED			CAPACITEIT				
Nummer	Omschrijving	Regime	langs	haaks	schuin	Bijzondere plaatsen	Totale capaciteit
1	Hoofdstraat en Parallelweg	vrij parkeren	21	47	0	1	EOP
2	Hoofdstraat (blauwe zone)	blauwe zone max 2u	8	5	0	0	
3	TCN (p-terrein)	vrij parkeren	0	18	45	8	5* TCN; 3* G
4	Spoorstraat 2 (p-terreinen)	vrij parkeren	9	76	0	5	3* max. 15 min.; 2* G
5	Spoorstraat (blauwe zone)	blauwe zone max 2u	28	0	0	0	
6	Stationsplein	blauwe zone max 2u	0	44	0	1	G
7	Spoorstraat 1 (p-terreinen)	vrij parkeren	0	85	0	4	G
8	P&R en Molenstraat	vrij parkeren	44	139	0	0	
Totaalgebied vrij parkeren			74	365	45	18	502
Totaalgebied blauwe zone			36	49	0	1	86
Totaalgebied			110	414	45	19	588

Tabel 1: parkeercapaciteit per parkeergebied

Kort een duiding van de verschillende parkeergebieden:

- Gebied 1: Betreft een terrein aan de oostzijde en parkeerplaatsen aan de Parallelweg. Het terrein is toegevoegd tijdens de bediening van de intercity op station Best in 2008-2010 en is deels in eigendom van TCN
- Gebied 2: Zijn de parkeerplaatsen op de Hoofdstraat voor de ingang van het bedrijf TCN
- Gebied 3: Is het parkeerterrein van TCN voor bediening van met name hun klanten
- Gebied 4: Is het parkeerterrein aan de westzijde in eigendom van NS-vastgoed, deels aangelegd tijdens de bediening van de intercity op station Best
- Gebied 5: Zijn parkeerplaatsen in de woonstraten ten zuidwesten van het station
- Gebied 6: Is het parkeerterrein ten oosten van het station, de eigendomssituatie is van gemeente en Prorail met eerste koop voor meerdere particuliere eigenaren en de gemeente.
- Gebied 7: Is het parkeerterrein ten zuidwesten van het station, de eigendomssituatie is van NS
- Gebied 8: Is de P+R Molenstraat in eigendom van de gemeente. Deze was eerst groter met gronden in eigendom van TCN en andere particulieren, deze zijn inmiddels afgesloten.

2.5 Ruimtelijke ontwikkelingen rondom stationsgebied

Er wordt door verschillende partijen voorzichtig afgetast of rondom het stationsgebied ruimtelijke plannen voorbereid kunnen worden. Deze mogelijke ontwikkeling vraagt enerzijds om ruimte voor bouw van woningen en andere voorzieningen en anderzijds zal dit tot extra parkeervraag leiden.

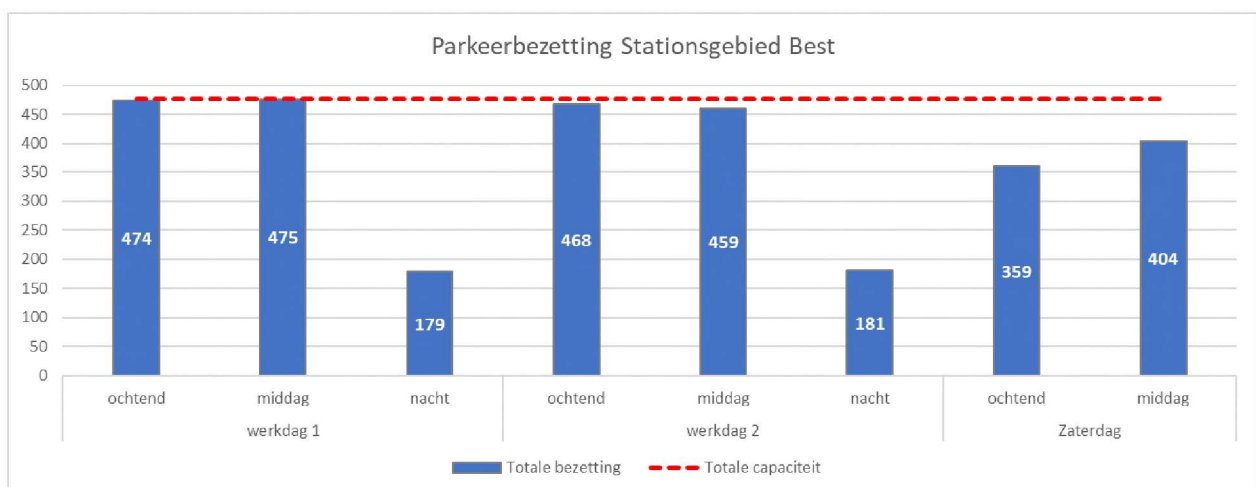
3 Wie parkeert er nu?

3.1 Algemeen

De gemeente Best heeft in het najaar een parkeeronderzoek laten uitvoeren. De gemeente had het vermoeden dat de parkeerplaatsen bezet werden door groepen die daar niet gewenst zijn. Het onderzoek heeft inzicht gegeven in de capaciteit en parkeerdruk in het gebied en in de herkomst van de parkeerders. Het onderzoek geeft ook inzicht in vier type parkeerders en diens herkomst. Deze doelgroepen zijn in de volgende paragrafen verder uitgewerkt. Dit zijn:

- A. Bewoners;
- B. Forenzen;
- C. Luchthavenreizigers;
- D. Kortparkeerders.

Rondom het stationsgebied van Best zijn vanuit het Groenlicht onderzoek 588 parkeerplaatsen onderzocht. Niet alle gebieden zijn echte stationsparkeerplaatsen. De gebieden 2, 3 en 5 zijn hoogstens overloopgebieden. Deze gebieden zijn dan ook verder niet meegenomen in deze analyse. Het totaal aantal parkeerplaatsen voor het stationsgebied zijn **476** parkeerplaatsen. De gemiddelde bezettingsgraad gemeten over alle meetmomenten is 79%. Op werkdagen overdag is dit gemiddeld 99%. Dit is een hoge bezetting en leidt tot situaties dat parkeerders geen parkeerplaats kunnen vinden. Op donderdagmiddag 3 oktober 2019 is het hoogste aantal parkeerders gemeten. Destijds waren 475 parkeerplaatsen bezet, een bezetting van 100%.



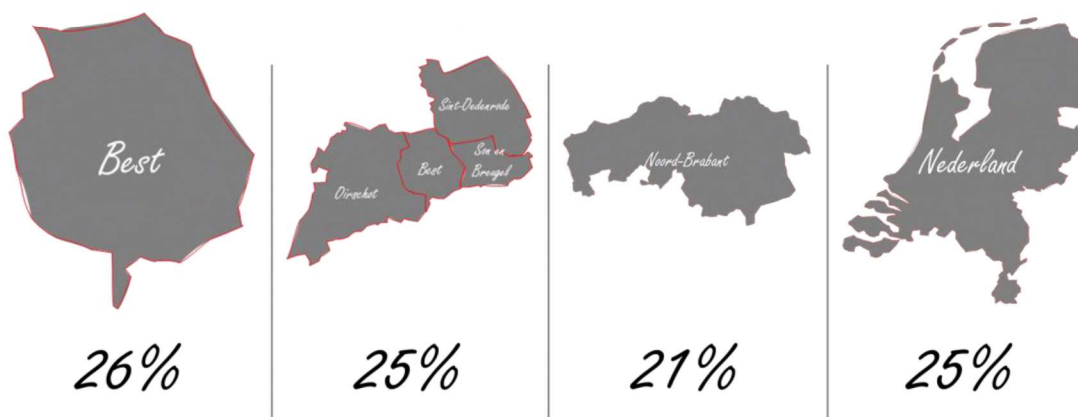
Grafiek 1: parkeerbezetting Stationsgebied Best oktober 2019

De terreinen aan de zuidkant en de westzijde worden veel gebruikt. De P+R Molenstraat kent overdag op werkdagen een gemiddelde bezetting van 100%. Er is echter geringe uitwijkgedrag geconstateerd in de omgeving van het station. Op het moment dat ingegrepen wordt in het weren van bepaalde doelgroepen is het risico aanwezig dat het uitwijkgedrag groter wordt.

3.2 Herkomst parkeerders

In het parkeeronderzoek van Groenlicht is onderzoek gedaan naar de herkomst van de parkeerders. Van alle waargenomen voertuigen tijdens het onderzoek is circa 97% afkomstig uit Nederland. 3% van de voertuigen betreffen buitenlandse kentekens. Dit zijn ook buitenlandse voertuigen van personen die werken in Nederland, zoals seizoenarbeiders. Dit kunnen dus ook “tijdelijke” bewoners uit de omgeving zijn. 65% van de parkeerders woont binnen een straal van 20 kilometer.

Momenteel faciliteert de gemeente Best het parkeren voor een veel bredere doelgroep dan de eigen kern en de daaromheen liggende dorpen. Gemiddeld wordt ca 50% van de bezette parkeerplaatsen bezet door parkeerders die niet uit Best of de directe omgeving komen. De helft van de parkeerders past hiermee niet in de definitie van regionale knoop.



3.3 Bestemming treinreizigers

Bij de Nederlandse Spoorwegen is opgevraagd wat de bestemmingen zijn van de reizigers die inchecken op het station Best om in de trein te stappen. De top-5 bestemmingen zijn:

1. Eindhoven (35%)
2. 's-Hertogenbosch (16%)
3. Tilburg (7%)
4. Utrecht Centraal (6%)
5. Eindhoven Strijp S (4%)

3.4 Bewoners

Voertuigen die tijdens beide nachtmetingen of alleen op de eerste nacht en één ander meetmoment geregistreerd zijn, worden als ‘bewoner’ bestempeld. Dit zijn waarschijnlijk bewoners van de omliggende straten van het gebied. Zij parkeren hun auto vooral in de nacht. Overdag wordt de auto gebruikt voor hun woon-werk reis of incidentele verplaatsingen. Voertuigen die tijdens beide nachtmetingen of alleen op de eerste nacht en één ander meetmoment geregistreerd zijn, worden als ‘bewoner’ bestempeld. Tijdens de meetmomenten die overdag hebben plaatsgevonden wordt gemiddeld 3% van de bezette parkeerplekken bezet door bewoners. Tijdens de meetmomenten in de nacht is dit percentage logischerwijs hoger, namelijk 17%.

Het eventueel verleiden of dwingen van deze doelgroep om niet rondom het station te parkeren is niet interessant om veel parkeer ruimte te winnen. Het betreft “slechts” 13 parkeerplaatsen overdag.

3.5 Forenzen

Voertuigen die op zaterdag/donderdag/dinsdag tijdens de ochtend- en middagmeting op dezelfde parkeerplaats staan, worden als 'forens' bestempeld. Dit zijn parkeerders die hun reis vervolgen per trein naar hun werklocaties. Dit zal voornamelijk naar Eindhoven of richting Den Bosch/Utrecht zijn. De forens van het centrum van Best parkeert eerder op terreinen dicht bij het centrum dan rondom het stationsgebied. Er zijn namelijk genoeg betere alternatieven.

Overdag op doordeweekse dagen is gemiddeld 61% van de parkeerders een forens. Dit zijn 315 bezette parkeerplaatsen. De forenzen parkeren voornamelijk op de parkeerterreinen ten westen en zuiden van het station. In deze gebieden geldt vrij parkeren en de gebieden zijn gunstig gelegen ten opzichte van het station van Best.

De meeste forenzen komen uit Best of de directe omgeving, 40% van de forenzen komt niet uit het bedieningsgebied van station Best. Dit betreft de bezetting van 119 parkeerplaatsen.

3.6 Luchthavenreizigers

Bij Eindhoven Airport worden relatief hoge bedragen gevraagd om de auto langdurig te parkeren. Luchthavenreizigers zoeken dan ook vaak "betaalbare alternatieven" in de omgeving. Het vermoeden bestond dat dit het stationsgebied van Best hiervoor ook wordt gebruikt. In het onderzoek van Groenlicht is hier dan ook specifiek naar gevraagd.

Uit dit onderzoek blijkt dat 15% van de parkeerders, luchthavenparkeerders zijn. Deze doelgroep bezet 77 parkeerplaatsen. Het merendeel hiervan komt uit Brabant of de rest van Nederland.

3.7 Kortparkeerders

Alle voertuigen die niet aan bovenstaande criteria voldoen worden als kortparkeerder aangemerkt. Dit zijn mogelijk 'dagjesmensen' met eindbestemming Eindhoven, Tilburg of 's-Hertogenbosch. Zij parkeren voornamelijk in de parkeergebieden met blauwe zone, waar zij maximaal 4 uur mogen parkeren. Kortparkeerders bezetten op het drukste moment 21% van de parkeerplaatsen. Tijdens de meting op zaterdag is dit 34%.

Deze doelgroep bezet doordeweeks 108 parkeerplaatsen, waarvan de helft uit het bedieningsgebied van het station komt. Met het weren van de rest kan circa 50 parkeerplaatsen minder bezet raken.



3.8 Doelgroepen i.r.t. regionale knoop

Huidige situatie

Tabel 2 geeft de verdeling over de doelgroepen en de herkomsten weer van het drukste meetmoment uit het groenlichtonderzoek. Dit betreft donderdagmiddag 3 oktober 2019. In groen staan de doelgroepen weergegeven die passen bij de bediening van een regionale knoop. In het rood zijn de doelgroepen die geweerd mogen worden. Dit betreft in totaal 49% van de parkeerders, deze bezetten 251 parkeerplaatsen, 43% van het totale areaal aan parkeerplaatsen in het stationsgebied.

	Best	Directe omgeving	Overig regio	Overig Brabant	Overig Nederland	Buitenlands kenteken	Totaal
Bewoners	6	1	3	0	1	0	11
Kort parkeerders	9	8	7	13	17	1	55
Forens	93	90	42	8	44	5	282
Luchthavenparkeerders	4	7	7	7	46	6	77
totaal	112	106	59	28	108	12	425

	Best	Directe omgeving	Overig regio	Overig Brabant	Overig Nederland	Buitenlands kenteken	Totaal
Bewoners	1%	0%	1%	0%	0%	0%	3%
Kort parkeerders	2%	2%	2%	3%	4%	0%	13%
Forens	22%	21%	10%	2%	10%	1%	66%
Luchthavenparkeerders	1%	2%	2%	2%	11%	1%	18%
totaal	26%	25%	14%	7%	25%	3%	100%

Tabel 2: verdeling doelgroepen en herkomsten 2019

Doorkijk 2030

Van belang is om te achterhalen wat de situatie is in 2030 om een inschatting te kunnen maken voor de situatie als er ruimtelijke ontwikkeling heeft plaats gevonden. Tabel 3 toont deze situatieschets.

Daarbij zijn maatregelen getroffen om de doelgroepen die niet bij de definitie van het station horen zijn geweerd. De groei van het station wordt als miniem ingeschat door de Nederlandse Spoorwegen, indien de bediening van het gebied met openbaar vervoer niet verandert. In deze memo gaan we uit van een autonome groei van 2% per jaar.

	Best	Directe omgeving	Overig regio	Overig Brabant	Overig Nederland	Buitenlands kenteken	Totaal
Bewoners	7	1	4	0	1	0	13
Kort parkeerders	11	10	0	0	0	0	21
Forens	113	110	0	0	0	0	223
Luchthavenparkeerders	0	0	0	0	0	0	0
totaal	132	121	4	0	1	0	257

Tabel 3: verdeling doelgroepen en herkomsten 2030

Met het weren van alle doelgroepen die niet behoren bij de definitie regionale knoop zal de bezettingsgraad worden verlaagd naar 54% op het drukste meetmoment. Als kanttekening dient gemaakt te worden dat met het beschikbaar maken van parkeerplaatsen de kans groot is dat dit parkeerders binnen de gewenste doelgroep groeit, immers nu is er geen plek voor hen en in de toekomst wel. vanuit ervaringscijfers bij andere P+R's waar regulering is ingevoerd blijkt dat dit kan oplopen tot een autonome groei van tot wel 20% in de bestaande doelgroep (50 tot 60 extra parkeerplaatsen). Rekening dient dan ook gehouden te worden met het faciliteren van in totaal 300 tot 325 parkeerplaatsen in 2030.

In het volgende hoofdstuk staan enkele sturingsmechanismes beschreven om doelgroepen te weren en faciliteren.

4 Sturing op doelgroepen

4.1 Fietsen en lopen als voortransport stimuleren

Fietsen en lopen als alternatief voor de auto is interessant voor de mensen die dicht bij het station wonen. In hoofdstuk 3 is inzichtelijk gemaakt dat een aanzienlijk deel van de parkeerders binnen een straal van 20 kilometer wonen van het stationsgebied, namelijk 65%. Door meer fietsgebruik komt er capaciteit voor het autoparkeren beschikbaar. Het stimuleren van fiets (gedrag) wordt bij voorkeur gecombineerd met het op orde brengen van fietsvoorzieningen, zoals fietspaden/netwerk en voldoende stallingen. Het beschikbaar hebben van voldoende kwalitatieve fietsparkeerplekken is cruciaal in het verleiden van reizigers om met de fiets naar het station te reizen.

4.2 Grip via regulering

De enige manier om grip te krijgen op de doelgroepen die parkeren in het gebied is met het invoeren van parkeerregulering. Met deze regulering kan gestuurd worden op:

- a. Tijdsduur van parkeren
- b. Gebruik van natransport
- c. Plaats van herkomst

De wijze waarop gereguleerd dient te worden is afhankelijk welke doelgroep geweerd en gefaciliteerd moet worden. Hierin zijn drie hoofdsmaken te onderscheiden:

1. Slagbomen plaatsen
2. Digitaal parkeerrecht met parkeerautomaten
3. Blauwe zone uitbreiden



Met de eerste twee types van regulering kan gekozen worden om reizigers die binnen een tijdsduur vertrekken en/of als ze kunnen aantonen dat ze gebruik maken van het openbaar vervoer een gereduceerd/gratis tarief aan te bieden. De andere doelgroepen betalen in dit geval een hoger parkeertarief. Op meerdere P+R's in Nederland wordt dit systeem succesvol toegepast. Bij het derde type kan op tijd worden gereguleerd en op herkomst. Hierna zijn de verschillende vormen uitgewerkt.

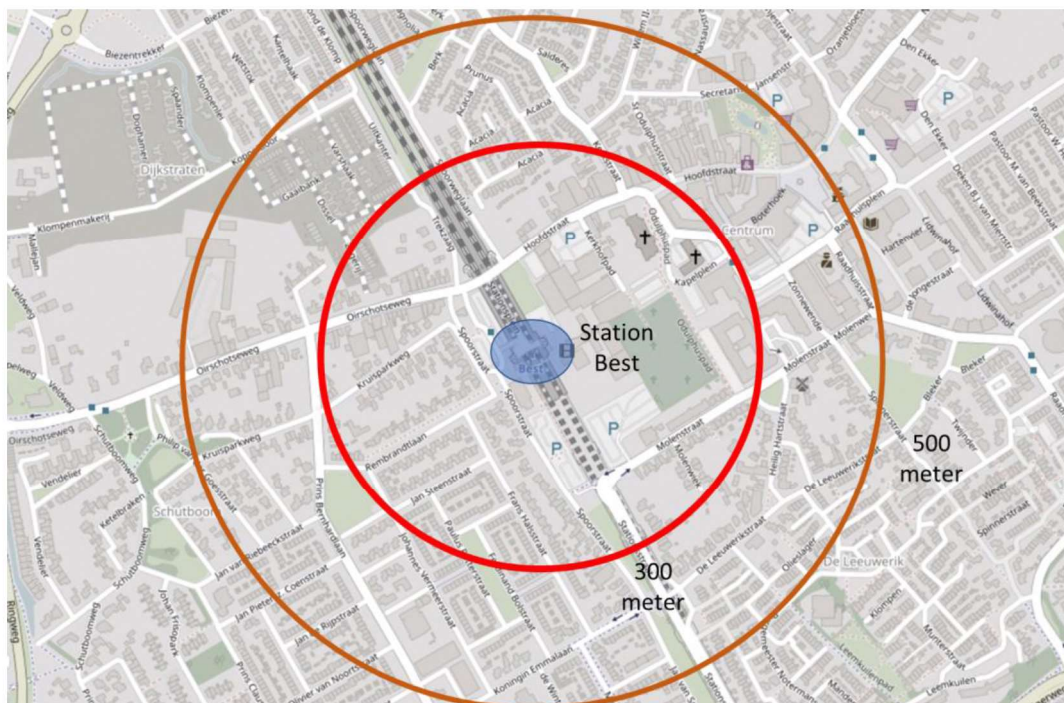
Invoering van regulering vraagt om zorgvuldige communicatie. Het doel is niet om zoveel mogelijk inkomsten te genereren, maar om de beschikbare capaciteit beter te benutten. Ontmoediging van andere doelgroepen is noodzakelijk om ruimte te maken.

Uitwijkgedrag naar de directe omgeving kan een ongewenst bij-effect zijn dat voorkomen moet worden. Zonder flankerend beleid gaat men de auto in de woonwijk parkeren. In de regel dient de invoering van een P+R-tarief samen te gaan met flankerende maatregelen zoals het invoeren van een blauwe zone of parkeervergunningen in de omgeving van het stationsgebied.

4.3 Uitwijkgedrag

Voordat ingegaan wordt op de verschillende vormen van regulering staan we stil bij een nadeel dat bij alle vormen van regulering zal plaats vinden, in meerdere of mindere mate namelijk uitwijkgedrag in de omgeving. Parkeeronderzoek toont dat op dit moment een zekere balans gevonden is in het gebruik van de parkeervoorzieningen. We zien gering uitwijkgedrag in de omgeving van het station en de voorzieningen worden goed gebruikt. Indien gekozen wordt om bepaalde doelgroepen te gaan weren, wordt deze “balans” verstoord. Echter zien we ook dat de voorzieningen gebruikt worden door doelgroepen die niet passen binnen de definitie van station Best. Ingrijpen zal gewenst zijn, ook om groei van de doelgroepen die wel “thuis” horen op te vangen.

Uit ervaringen vanuit NS blijkt dat uitwijk rondom een P+R plaats vindt binnen een straal van 300 tot 500 meter van het station.² Kaart 1 toont dit gebied rondom stationsgebied Best.



Kaart 1: risico op uitwijkgedrag bij sturing op doelgroepen

Het voorstel is om bij invoering van regulering in dit gebied monitoring plaats moet vinden en vooraf met de bewoners gecommuniceerd is wat de mogelijke maatregelen zijn die genomen kunnen worden om geconstateerde uitwijk te verhelpen. In dit geval is het meest logische om een uitbreiding van blauwe zone door te voeren, met ontheffingen voor bewoners. Dit sluit aan op de reguleringsvorm die Best al heeft ingevoerd rondom het station.

Voorkomen moet worden dat de terreinen volledig leeg komen te staan en dus ook niet meer gebruikt worden door de beoogde doelgroepen en in de omgeving veelvuldig geparkeerd wordt met bijbehorende overlast voor bewoners in deze wijken.

² In hoeverre deze afstanden ook van toepassing zijn rondom station Best is lastig in te schatten. Vandaar dat vanuit monitoring duidelijkheid moet worden verkregen in hoeverre uitwijkgedrag plaats vindt en aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

4.4 Slagbomen plaatsen

Met deze vorm van regulering worden de parkeerterreinen rondom het station afgesloten met slagbomen. Bij het oprijden van het terrein dient de parkeerder een betaalpas aan te bieden, waarmee de slagboom opengaat. Bij het vertrekken dient dezelfde betaalpas aangeboden te worden. Hiermee kan het systeem controleren wat de tijdsduur was van het parkeren van de auto.

Tijdsduur

Gekozen kan dan worden voor parkeerregulering met een 0-tarief voor mensen die maximaal 24 uur parkeren. Op P+R Nieuw-Vennep Station is dit al ingevoerd om parkeerders van Schiphol te weren. Dit houdt in dat de eerste 24 uur gratis geparkeerd kan worden op de P+R, daarna geldt een regulier uurtarief. Dit heeft als voordeel dat de P+R minder interessant is voor 'langparkeerders', lees luchthavenreizigers. Met deze maatregel worden de luchthavenreizigers met name geweerd. Dit biedt ruimte overdag rond de 77 parkeerplaatsen, 16% van de totale capaciteit.

OV gebruik

Aan de check op tijdsduur kan ook een extra voorwaarde gekoppeld worden, zodat het nultarief alleen geldt als er ook gereisd is met het openbaar vervoer van en naar station Best. Hiermee worden parkeerders geweerd die als bestemming Best zelf hebben. Denk hierbij aan de bewoners in de omgeving en de bezoekers en forenzen van Best zelf.

Echter gezien de beperkte omvang van deze groep is het niet aan te bevelen deze techniek toe te passen. Dit vraagt namelijk om extra handelingen van de parkeerder, wat een extra drempel vormt voor het gebruik van de parkeervoorzieningen.

Nadelen slagbomen

Het plaatsen van slagbomen heeft vier voorname nadelen:

1. Deze oplossing weert niet alle beoogde doelgroepen. Het 0-tarief geldt in deze reguleringsvariant namelijk voor iedereen die binnen 24 uur vertrekt, een check op herkomst vindt niet plaats;
2. Er vindt uitwijkgedrag plaats in de omgeving van het stationsgebied;
3. De terreinen dienen voorzien te worden van slagbomen, niet alle parkeerplaatsen in het gebied zijn hiervoor goed gesitueerd,
4. Het plaatsen van de slagbomen vraagt om een grote investering, omdat elk terreintje apart moet worden afgesloten. Dit betreft ongeveer 100.000 euro per terrein. Ook dienen de systemen beheerd te worden en is een meldkamer noodzakelijk om eventuele storingen en vragen van parkeerders op te vangen. Inschatting van de kosten zijn ongeveer 50.000 euro per jaar aan beheer en organisatie kosten.
5. Indien parkeerinkomsten ontstaan, betekent dit dat toch langdurig geparkeerd wordt door doelgroepen die niet gewenst zijn en dient er ingegrepen te worden. We gaan dan ook niet uit van substantiële inkomsten.



Voorbeelden: P+R Woerden en Maastricht

4.5 Digitaal parkeerrecht met parkeerautomaten

Een alternatief op het plaatsen van slagbomen is uitgifte van een digitaal parkeerrecht met het plaatsen van parkeerautomaten.

Herkomst

Met deze vorm van regulering dient een parkeerder of een parkeerticket te halen bij de parkeerautomaat of bij de gemeente een digitaal parkeerrecht aan te vragen. De gemeente controleert in hoeverre de aanvrager in het bedieningsgebied woont en geeft op kenteken een recht uit om in het stationsgebied te mogen staan zonder te hoeven betalen.

Handhavers kunnen dan controleren op kenteken of er een recht is uitgegeven, zo nee dient er een ticket gekocht te zijn bij de parkeerautomaat. Indien beide niet het geval is kan de handhaver een naheffingsaanslag opleggen.

Met deze vorm van regulering worden de doelgroepen geweerd die niet in het bedieningsgebied van het station wonen. Dit biedt ruimte overdag rond de 200 parkeerplaatsen, circa 42% van de totale capaciteit.

Tijdsduur

In de parkeerautomaat kan ingesteld worden dat het niet mogelijk is om een parkeerticket te kopen die langer dan 24 uur geldig is. Daarmee worden ook de langparkeerders geweerd die toch willen betalen voor het parkeren. De verwachting is echter dat deze al een alternatief hebben gevonden, waardoor deze extra voorwaarden niet nodig is.

Voorbeelden

Deze vorm van regulering wordt in veel gemeente al toegepast voor het digitaliseren van de parkeerregulering in bijvoorbeeld binnensteden en woonwijken. Daarbij wordt de uitgifte van jaarlijkse papieren ontheffingen of vergunningen, vervangen door een digitale variant met recht op kenteken. Hiermee wordt een veel gevallen een besparing behaald op de uitgifte en handhaving van de bestaande regulering in het gebied.

Nadelen digitaal parkeerrecht

Deze vorm van regulering heeft de volgende nadelen:

1. Er vindt uitwijkgedrag plaats in de omgeving van het stationsgebied ook door de doelgroep die wel mag parkeren, maar niet weet dat ze een recht kunnen aanvragen bij de gemeente;
2. Deze systematiek vraagt om een uitgebreide communicatiecampagne, voorbeelden uit Boxtel en Oisterwijk, waarbij betaald parkeren is ingevoerd, laten zien dat de parkeervoorzieningen rondom het station volledig leeg zijn en de omgeving vol.
3. Er dienen betaalautomaten geplaatst te worden wat vraagt om een investering van circa 100.000 euro in totaal en jaarlijkse beheerkosten van circa 25.000 euro per jaar.
4. Daarnaast dient handhavingskosten gemaakt te worden, om op deze terreinen te handhaven. Deze handhavers dienen ook toegang te hebben tot de digitale parkeerrechtendatabase wat vraagt om een jaarlijkse investering. Indien 1 keer per week gehandhaafd wordt zijn deze kosten circa 20.000 euro per jaar. Daar staan inkomsten uit naheffingsaanslagen tegenover.
5. Deze vorm van regulering (betaald parkeren) sluit niet aan op de bestaande reguleringsvorm in Best. In de andere gebieden in Best is namelijk gekozen voor de invoering van een blauwe zone. Hierdoor ontstaan additionele kosten op de bestaande kosten van de organisatie.

4.6 Uitbreiding blauwe zone

Buiten betaald parkeren of plaatsen van slagbomen kan voor het stationsgebied Best ook gekozen worden om de blauwe zone uit te breiden naar alle parkeervoorzieningen in het gebied. Het voordeel hiervan is dat deze vorm van regulering als bekend is in de gemeente. De organisatie is hierop ingericht en de bewoners kennen deze vorm van regulering.

Tijdsduur

Met deze reguleringsvorm kan alleen gestuurd worden op de tijdsduur van het parkeren. Parkeerders mogen alleen parkeren als ze een parkeerschijf achter de voorruit plaatsen. Hierdoor kunnen de handhavers controleren wanneer de parkeeractie is gestart en in hoeverre de parkeeractie nog binnen de gestelde tijdslimiet valt. Met deze regulering worden de langparkeerders geweerd. Afhankelijk van de ingestelde tijdslimiet worden ook de forenzen geweerd. Dit betekent dat ook een beoogde doelgroep niet meer kan parkeren, tenzij het tijdslimiet wordt vergroot naar 10-11 uur. Het is niet mogelijk om een limiet van 12 uur of langer in te stellen, omdat dan de handhavers niet via de schijf een controle kunnen uitoefenen.

Deze vorm van regulering biedt ruimte overdag van 77 parkeerplaatsen, 16% van de capaciteit.

Nadelen blauwe zone

Deze vorm van regulering heeft de volgende nadelen:

1. Deze oplossing weert niet alle beoogde doelgroepen. Iedereen kan parkeren die binnen 10-11 uur vertrekt, een check op herkomst vindt niet plaats;
2. Een kortere tijdsduur en ontheffingen lijkt een meer logisch scenario. Nadeel is dat ontheffingen verstrekt moeten worden met allerlei vraagpunten/keuzes als gevolg (wie gaan we een ontheffing geven, en hoeveel delen we er uit en voor welk gebied).
3. Er vindt uitwijkgedrag plaats in de omgeving van het stationsgebied;
4. Het gebied dient voorzien te worden van een blauwe zone, wat vraagt om een investering in het gebied. Deze investering zal lager zijn dan de investeringen in de systemen genoemd in paragraaf 4.3 en 4.4.
5. Daarnaast dienen handhavingskosten gemaakt te worden, deze zijn gering aangezien niet dagelijks gehandhaafd hoeft te worden en aangesloten kan worden op de al bestaande handhaving in het centrum van Best. Bestaande organisatiekosten nemen we in deze afweging niet mee.



5 Voorstel: Kracht in combinatie

In hoofdstuk 4 genoemde reguleringsvormen kennen alle drie tekortkomingen in of dat ze te weinig invloed hebben op de beoogde doelgroepen of dat ze hoge kosten en organisatieaanpassingen vragen. Ons voorstel is om een aantal elementen van de hiervoor genoemde reguleringsvormen te combineren, waarbij enerzijds het meeste effect wordt behaald in het weren van de beoogde doelgroepen en anderzijds het beste aansluit op de bestaande organisatie in de gemeente Best.

5.1 Blauwe zone met digitaal parkeerrecht

Ons voorstel is:

1. Aan te sluiten bij de bestaande regulering in de gemeente Best en de blauwe zone uit te breiden op de terreinen rondom het stationsgebied.
2. De tijdsduurbepijking van deze blauwe zone in te stellen op 4 uur, om de forenzen te weren, en kortparkeerders te faciliteren.
3. Om de forenzen uit het bedieningsgebied toch de mogelijkheid te geven te kunnen parkeren. Hierbij geeft de gemeente een parkeerrecht uit op kenteken. Als men binnen het bedieningsgebied woont krijgt men dus een ontheffing op de blauwe zone in het stationsgebied.
4. Om de druk op de organisatie voor uitgifte van deze ontheffingen te verlagen is het voorstel dit eenmalig voor onbepaalde tijd digitaal te verstrekken. De handhavers kunnen daarbij via een handheld (Smartphone) controleren of het kenteken een recht heeft om langer dan 4 uur te staan. Is dit recht er niet mag men een boete opleggen na 4 uur parkeren.
5. Dit systeem is meteen ook toepasbaar voor de controle en uitgifte van ontheffingen in het centrum. Wellicht kan hierbij een kostenbesparing bewerkstelligd worden, wat de investering in het digitale parkeerrechtendatabase en de handhelds ondersteund.

Met deze vorm van regulering worden de langparkeerders en forenzen geweerd die niet uit het bedieningsgebied komen. Deze vorm van regulering biedt ruimte overdag van 180 parkeerplaatsen, circa 38% van de totale capaciteit. Daarmee zijn op het maatgevende moment rond de 249 plaatsen bezet. Tabel 4 toont de verdeling over de doelgroepen o.b.v. de cijfers 2019.

	Best	Directe omgeving	Overig regio	Overig Brabant	Overig Nederland	Buitenlands kenteken	Totaal
Bewoners	6	1	3	0	1	0	11
Kort parkeerders	9	8	7	13	17	1	55
Forens	93	90	0	0	0	0	183
Luchthavenparkeerders	0	0	0	0	0	0	0
totaal	108	99	10	13	18	1	249

Tabel 4: verdeling doelgroep na invoering blauwe zone met digitaal parkeerrecht 2019

Met deze reguleringsvorm parkeren nog 38 kortparkeerders die niet uit het bedieningsgebied komen, omdat ze binnen 4 uur weer vertrekken na hun bezoek aan bijvoorbeeld Eindhoven.

Kijkende naar de autonome groei van parkeerders van 2% ontstaat in 2030 de volgende beoogde verdeling van parkeerders.

	Best	Directe omgeving	Overig regio	Overig Brabant	Overig Nederland	Buitenlands kenteken	Totaal
Bewoners	7	1	0	0	0	0	9
Kort parkeerders	11	10	9	16	21	1	67
Forens	113	110	0	0	0	0	223
Luchthavenparkeerders	0	0	0	0	0	0	0
totaal	132	121	9	16	21	1	299

Tabel 5: verdeling doelgroep na invoering blauwe zone met digitaal parkeerrecht 2030

De parkeerterreinen aan de west- en zuidzijde van het station hebben in totaal 362 parkeerplaatsen. Dit betreft gebieden 4, 7 en 8. De capaciteit van deze gebieden is daarmee voldoende om de beoogde doelgroepen te faciliteren en een mogelijke groei verder op te vangen.. Daarmee kan ruimte gecreëerd worden aan de oostzijde voor herontwikkeling.

Kosten

De volgende kosten schatten we in voor deze maatregel:

1. Inrichting blauwe zone met bebording: 30.000 tot 50.000 euro incidenteel en 5.000 euro jaarlijks;
2. Aanschaf digitaal rechtensysteem: aansluiting bij SHPV (NPR), 5.000 euro jaarlijks;
3. Aanschaf handhelds en systeem: 10.000 tot 15.000 euro incidenteel en 2.000 euro jaarlijks.
4. Organisatiekosten en monitoring: 15.000 euro jaarlijks.

5.2 Herinrichting lange termijn

Indien de ontwikkelingen rondom het station doorgaan dient bekeken te worden in hoeverre een herinrichting van het gebied in combinatie van de parkeervraag de toekomstige ontwikkeling gecombineerd kan worden.

Op lange termijn is het aan te bevelen de openbare ruimte gezamenlijk met de ruimtelijke ontwikkeling her in te richten en daarbij één of twee grotere parkeervoorzieningen gezamenlijk te realiseren die zowel de parkeervraag van de regionale knoop (station) als de parkeervraag van de ruimtelijke ontwikkeling bedienen. P+R parkeerders en de parkeervraag van bewoners is heel goed te combineren in een voorziening en zorgt voor een efficiënter gebruik van de parkeerplaatsen. Dit is niet randvoorwaardelijk voor het slagen, maar ondersteunt de mogelijke samenwerking in een gezamenlijk voorziening.

5.4 Monitoring

Zoals eerder al vermeld is uitwijkgedrag een effect dat kan optreden met invoering van regulering op de parkeerterreinen van het stationsgebied. Ons voorstel is om niet meteen regulering in de omgeving in te voeren, maar het gebied te monitoren en daar waar nodig gerichte maatregelen in overleg met de bewoners uit te voeren. Ervaring leert dat bij andere gemeente deze monitoring een continu proces is, waar jaren na de eerste maatregel nog additionele maatregelen worden doorgevoerd om uitwijkgedrag te voorkomen.

