

montefeltro

Bereikbaarheid zonder asfalt
Naar een overstapdienst voor evenementen

in opdracht van

GROENLINKS
Gemeenteraadsfractie Den Haag

dr. D.H. van Egeraat

Montefeltro

20 mei 2008

INHOUDSOPGAVE

1. Samenvatting.....	3
2. Opdracht, resultaat en leeswijzer.....	4
3. Transferia: visie en 'Lessons Learned'	5
4. De vraagzijde: bestemmingen en hun klanten.....	7
5. De aanbodzijde: parkeren, vervoer en regie.....	9
6. Betrokkenheid van de overheid: hoe en waarom?.....	11
7. Plan van aanpak: doel, fasering, financiën.....	13

Bijlagen:

1. Evenementen in Den Haag en Scheveningen
2. Lessen uit en cijfers verzameld bij eerdere initiatieven
3. Parkeerplaatsen
4. Financieel model

1. SAMENVATTING

<i>Betere bereikbaarheid van festivals en publiekstrekkers</i>	De bereikbaarheid van sommige Haagse festivals is al jaren een zorg: files, oponthoud, overlast. De Raadsfractie van Groen Links in Den Haag neemt het initiatief om hierin verbetering te brengen.
<i>In 2009 en 2010 een proef met een overstapdienst voor evenementen: P&B en P&F...</i>	Vanaf 2009 kunnen bezoekers van een aantal festivals en publiekstrekkers een nieuwe overstapdienst gebruiken. Mobiliteitsregisseur Montefeltro biedt autorijders de overstap op OV, pendelbus (P&B) of fiets (P&F). De festivalorganisator stimuleert het gebruik, en deelt in het exploitatieoverschot.
<i>...die onzekerheid, ergernis en tijdverlies voorkomt</i>	De bezoeker kan <i>kieszen</i> : onzekerheid, ergernis en filerijden – óf een betrouwbare reistijd met gegarandeerde parkeerplaats. Wel moet hij of zij vooraf <i>reserveren en betalen</i> via de website van het evenement.
<i>Parkeerpool: benutten van bestaande plaatsen ipv. bouwen van nieuwe</i>	Overstappen gebeurt 's avonds en in de weekends op <i>bestaande parkeerplaatsen</i> van kantoren en ziekenhuizen. Daar halteren pendelbussen en worden fietsen verstrekt. In de pool zitten al 4.000 parkeerplaatsen, met een <i>niewbouwwaarde van € 51 mln.</i>
<i>Prominente Haagse partijen doen mee, aan vraag- en aanbodkant</i>	<i>Bekende Haagse partijen</i> brengen parkeerplaatsen in, wo. Bronovo Ziekenhuis, ANWB, Madurodam, WorldForum, ADO, De Uithof, VenW. WorldForum, Madurodam, Vuurwerkfestival, CIRCustheater, Koninginnenach bieden de dienst aan hun bezoekers aan. ¹²³
<i>Fasering en doelen van de proef...</i>	De proef vindt plaats 2009-2010. Een verkenning is gestart in 2007. Per evenement worden verschillende prijzen uitgeprobeerd en geëvalueerd. Doel is tweeledig: aantonen van de <i>praktische en financiële haalbaarheid</i> van deze nieuwe P&R-formule, en verkennen wat reizigers in verschillende <i>segmenten bezoekers willen betalen</i> .
<i>...en vooruitblik op de periode daarna</i>	Omdat na de proef de eenmalige kosten zijn gedekt, kan <i>commerciële exploitatie kostendekkend</i> zijn vanaf ca. 250 gebruikers per evenement.
<i>De betrokkenheid van Gemeente en Stadsgewest</i>	De overheid zorgt op de invalswegen voor informatieborden naar de P&R-terreinen, en maakt doorgaande routes vrij voor het pendelvervoer. De overheid steunt de proef financieel met € 270k.
<i>Waarom Groen Links?: People, Planet, Profit (PPP)</i>	Groen Links gelooft, dat deze nieuwe P&R-visie en -dienst kunnen bijdragen aan een duurzamer samenleving, via de PPP-gedachte: ⁴ <ul style="list-style-type: none"> * <i>People</i>: mensen kunnen makkelijker komen waar ze willen zijn. * <i>Planet</i>: 4% verschuiving van individueel naar collectief vervoer betekent 15.000 autobezoekers/jaar minder in Den Haag. * <i>Profit</i>: bedrijven kunnen eraan verdienen: publiekstrekkers en festivals, eigenaren van parkeerplaatsen, vervoerders en regisseurs.

Deze pilot is een eerste stap om ervoor te zorgen dat mensen de auto (kunnen) laten staan, startend bij grote evenementen.

¹ Met deze dienst kunnen publiekstrekkers ambities invullen mbt. Consumer Sustainability Relations (CSR) en Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO)

² De organisatie van Vlaggetjesdag en van SeaLife hebben aangegeven, dat zij voor hun attractie geen bereikbaarheidsprobleem zien; Pasar Malam kan vanwege drukke werkzaamheden pas na het jubileum in mei overleggen

³ De intentie van deze partijen is schriftelijke bevestiging

⁴ Zie Verleidelijk openbaar vervoer notitie over verleidingsstrategieën voor een gezonde levendige binnenstad, Groen Links

2. OPDRACHT, RESULTAAT EN LEESWIJZER

<i>Inleiding</i>	Deze paragraaf geeft een overzicht van de opdracht en het resultaat, en biedt een leeswijzer voor de rapportage.
<i>Opdracht</i>	<p>De Raadsfractie van Groen Links in Den Haag heeft Montefeltro op 20 september jl. de <i>opdracht</i> gegeven voor het project ‘Bereikbaarheid zonder asfalt’.⁵</p> <p>Als <i>overweging</i> daarbij geldt: ‘Oplossingen voor slechte bereikbaarheid worden vaak gezocht in asfaltgerelateerde maatregelen. Dat is niet nodig en niet wenselijk. Om milieuredenen is het van belang meer te kijken naar alternatieve vervoersmodaliteiten (dan de auto), slimme technologie en om heel nieuwe concepten rond mobiliteit en bereikbaarheid te ontwikkelen. Door het ontwikkelen van een innovatief transferium op een strategische plaats, met voldoende faciliteiten en aansluitingen op andere vervoersmodaliteiten, kan de hoeveelheid autoverkeer afnemen ten gunste van andere vervoersmiddelen.</p>
<i>Resultaat</i>	‘Resultaat van het onderzoek moet een direct <i>praktisch uitvoerbare oplossing</i> zijn voor het bereikbaarheidsprobleem van het Haagse centrum en/of Scheveningen zonder meer asfalt aan te leggen, met verbetering van de modal shift (minder autogebruik ten gunste van openbaar vervoer, fiets of wandelen). Het onderzoek moet een uitwerking zijn van een <i>financieringsmodel</i> voor de exploitatie van een transferium en de hiermee gemoeide kosten, in de vorm van een innovatief <i>transferiumconcept</i> met een exploitatie- of financieringsmodel en een <i>uitvoeringsplan</i> (inclusief een voorstel voor een specifieke locatie).’
<i>Leeswijzer voor de paragrafen:</i>	<p>3: <i>visie</i> op transferia en analyse van de tot nu toe behaalde resultaten, die het voorliggende initiatief een context biedt en de relevantie daarvan toont</p> <p>4: de <i>vraagzijde</i> voor de dienst: de bestemmingen (ic. Festivals / evenementen) en hun klanten cq. de bezoekers/ mobilisten</p> <p>5: de <i>aanbodzijde</i>: de aanbieders van parkeerplaatsen en van vervoerdiensten, de relatie tussen vraag en aanbod en de ontwikkeling van de dienst in de tijd</p> <p>6: de rollen voor de <i>overheid</i> in de randvoorwaardelijke en stimulerende sfeer en overwegingen bij die rollen</p> <p>7: aanzet tot het <i>projectplan</i> voor de proef in 2009 en 2010, inclusief begroting.</p>

⁵ Zie Opdracht project Bereikbaarheid zonder asfalt, Raadsfractie Groen Links, Den Haag, 20 september 2007

3. TRANSFERIA: VISIE EN 'LESSONS LEARNED'

<i>Visie op het onderwerp</i>	Hieronder volgt een visieschets, aan de hand van een korte biografie van fenomeen 'Transferium'. De lessen uit het verleden zijn in het voorliggende initiatief verdisconteerd (zie <i>Schema 3.1</i>).
<i>Aanbodgerichtheid (zie in Schema: 1)...</i>	<p>De eerste transferiumprojecten kwamen op de <i>beleidsagenda</i> met het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV, eind jaren '80): de eerste grootschalige beleidsaanpak van het vraagstuk (on)bereikbaarheid.</p> <p>In de beleidsvorming overheerste een bepaalde combinatie van <i>technocratisch denken</i> en <i>goede bedoelingen</i>. Het denken was aanbodgericht. Wanneer transferia eenmaal bestonden, zouden mobilisten daar vanzelf gaan overstappen op openbaar vervoer.</p> <p>De overstappers kwamen echter niet of nauwelijks, in het handvol gerealiseerde transferia. Het ontbrak aan kennis omtrent wat de mobilist beweegt – én het ontbrak aan <i>inzicht in dit gebrek</i>. (Soms lijkt dit nog steeds het geval, bijvoorbeeld wanneer men spreekt over stations of transferia als 'overstapmachine'.)</p>
<i>...en dominantie van de voor overheden gebruikelijke perspectieven (zie in Schema: 1, 2)</i>	<p>Het denken in de eerste jaren was vooral <i>verkeerskundig</i> georiënteerd: een analyse van overstaplocaties in relatie tot verkeersstromen leek toereikend. De deskundigen onderscheidden zg. 'Herkomst-' en 'Bestemmingstransferia'. Maar deze nuance bleek in de praktijk niet afdoende om meer gebruikers te trekken.</p> <p>De Bouwdienst van Rijkswaterstaat koos daarom voor een nieuwe, <i>bouwkundige</i> koers. Wanneer de transferia <i>mooi</i> zouden zijn, dan 'zouden ze wel komen'. De witte voetgangersbrug bij het transferium aan de A44 bij Leiden is hiervan een resultaat. Een paar jaar (en miljoenen guldens) verder, bleek ook dit niet voldoende: geen tot nauwelijks gebruik van de overstapvoorzieningen.</p> <p>Dit illustreert de <i>dominantie</i> van verkeers- en bouwkundigen in het debat. Hun perspectieven bepalen de wijze waarop zij problemen formuleren - en de bandbreedte waarbinnen zij oplossingen zoeken.</p>
<i>Aanbodorientatie bij dienstverlening (zie in Schema: 3a, b)</i>	Uiteindelijk brak onder beleidsmakers het inzicht door, dat de <i>gebruiker</i> meer centraal moest staan. Gratis parkeren en aansluitend OV in Haaglanden leidden echter niet tot meer gebruikers in de doelgroep. Andere initiatieven: ophangen van foto's van bekende voetballers, en het 'oppimpen door marktpartijen': het aanbieden van gemaksdiensten op het transferium. Opvallend bleef de aanbodorientatie van deze initiatieven.
<i>Verlegging van hoofdrol naar de private sector...</i>	Het voorliggende initiatief voegt aan de genoemde Lessons Learned nog één element toe: het <i>verleggen van de hoofdrol</i> van de overheid naar de bestemming (werkgever of publiekstrekker) wiens bereikbaarheid onder druk staat (zie www.bereikbaarheidskaart.nl).

Private partijen kunnen ontdekken dat bereikbaarheid een bedreiging kan zijn, maar ook een *concurrentiewapen*. Het perspectief voor festivals en andere publiekstrekkers is klantloyaliteit en *omzet*. Voor werkgevers is het *aantrekkelijkheid* op de arbeidsmarkt.

Het ontdekken van dit belang en het invullen daarvan blijkt een zaak van *lange adem* (een zg. ‘transitie’).

...en centraal stellen van bereikbaarheid van bestemmingen (zie in Schema: 4)

Aanbieders van bereikbaarheidsdiensten bieden publiekstrekkers en werkgevers hun dienst aan. De laatste kunnen besluiten, hun potentiële bezoekers en medewerkers *toegang* tot die diensten te bieden. Uiteindelijk beslist de mobilist zelf (als bezoeker resp. medewerker) al dan niet op dit aanbod in te gaan.

Zo krijgt *vraagoriëntatie* gestalte. De mobilist is nu *klant*, die door *Gewin Gemak Genot* tot ander gedrag is te verleiden. Als satelliet van de bestemming is P&R een marketinginstrument geworden.

Voorbeeld is het transferium Renesse, waar het laatste stuk van de reis (van overstap naar strand) als *deel van het uije* wordt beschouwd.

Van bouwen naar benutten

En daar komt in dit initiatief nog een ander aspect bij: de focus op het bouwen van transferia is hier verlaten. In plaats daarvan staat het benutten van bestaande parkeergelegenheid. Hiermee wordt de discussie over *‘benutten naast bouwen’* uit de sfeer van wegbeheer en die over *‘meervoudig gebruik’* van parkeerplaatsen uit de sfeer van stedelijk ontwerp naar transferia gehaald. Niet beton en staal, maar ICT en dienstverlening is waar het nu om gaat.

Duurzaamheid

Groen Links gelooft, dat deze nieuwe P&R-visie en -dienst kunnen bijdragen aan een duurzamer samenleving, via de PPP-gedachte:⁶ Deze pilot is een eerste stap om ervoor te zorgen dat mensen de auto (kunnen) laten staan, startend bij grote evenementen.

Transferia: overzicht invalshoeken en projecten					
		<i>Perspectief</i>	<i>Kenmerk</i>	<i>Idee</i>	<i>Vb.</i>
1	<i>Aanbod</i>	Verkeerskundig	Analyse verkeerstromen; locatiekeuze irt. herkomst en bestemming	Aanbod voorzieningen leidt automatisch tot gebruik	Eerste beleidsnota van VenW gericht op files (SVV2, 1989 en daarop volgende jaren)
2	<i>Aanbod</i>	Stedenbouwkundig	Hoogwaardig ontwerp van het transferium	Wanneer de transferia mooi genoeg zijn, 'dan komen ze (de overstappers) wel'	Voetgangersbrug bij Transferium Leiden, A44, (1992/3)
3a	<i>Aanbod</i>	Dienstverlening	Kosten van P&R verlagen	Verleiden van gebruiker	Experiment gratis OV Transferium Leiden, A44 (2002)
3b	<i>Aanbod</i>	idem	Creëren dienstenaanbod op transferia	Wanneer de transferia aantrekkelijk genoeg zijn, 'dan komen ze wel'	* Foto's van voetballers ('97/98). * 'Oppimpen' door marktpartijen SWINGH (2007)
4	<i>Vraag</i>	Idem	Transferium is 'satelliet' van de eindbestemming	Verleiden met Gewin Genot Gemak vanuit bestemming	* Recreatietransf. Renesse (1997) * WinkelExpress Utrecht (2000) * Den Haag ('09/10)

Schema 3.1

⁶ Zie Verleidelijk openbaar vervoer notitie over verleidingsstrategieën voor een gezonde levendige binnenstad, Groen Links

4. DE VRAAGZIJDE: BESTEMMINGEN EN HUN KLANTEN

- Inleiding* Deze paragraaf gaat kort in op de vraagzijde voor de nieuwe dienst: de bestemmingen (ic. festivals) en hun klanten cq. de bezoekers/mobilisten. *Bijlage 1* bevat een overzicht van evenementen in Den Haag en Scheveningen, *Bijlage 2* een overzicht van lessen uit en cijfers verzameld bij eerdere P&R-initiatieven bij evenementen.
- Festivals in Den Haag* Veruit de grootste groep binnen het totaal aantal bezoekers in Den Haag zijn met 1,9 mln. de bezoekers van *evenementen*.⁷ In 2004 vonden in Den Haag 44 publieksevenementen plaats met meer dan 5.000 bezoekers, waarvan 17 met meer dan 100.000 bezoekers.
- Landelijk gezien is Den Haag (in 2005) de stad met de meeste evenementen, en met de meeste evenementen in de *top-100* van best bezochte evenementen in Nederland (*zie Bijlage 1*).
- De invloed van internet op de consument...* Het voorliggende initiatief speelt in op een trend die het Haagse Marketingplan zo verwoordt: 'De ontwikkelingen op het gebied van *internet* maken het de consument steeds gemakkelijker. Zowel de consument als de zakelijke reiziger kan zich via internet direct toegang verschaffen tot het toeristische en zakelijke aanbod.'⁸
- In 2001 raadpleegde al 7% van de bezoekers het internet (*zie Bijlage 2*). Het voorliggende initiatief speelt in op deze trend.
- ...en kennis van de P&R-optie* De ervaring leert, dat de consument het P&R-alternatief moet kennen.⁹ Daarom zal de dienst via de website van de evenementen worden aangeboden. Bezoekers kunnen vooraf *reserveren en betalen*.
- Prognose van de bereikbaarheid...* De bereikbaarheid van sommige evenementen is problematisch. De prognose van de bereikbaarheid voor Den Haag laat vermoeden dat dit niet sterk zal veranderen. De Bereikbaarheidskaart toont de volgende *achteruitgang* (*zie Schema 4.1*):¹⁰

Verschil inwoners die Scheveningen kunnen bereiken: nu - 2020 (*1000)					
	<i>a. Nu</i>	<i>b. Nu spits</i>	<i>Versch. a.-b. (%)</i>	<i>c. 2020 spits</i>	<i>Versch. b.-c. (%)</i>
<i>Reistijd (min)</i>					
10	479	271	-43,4	271	0,0
30	2.260	1.322	-41,5	1.187	-10,2
60	6.791	4.273	-37,1	3.320	-22,3

Schema 4.1

- ... uitdaging om de klantloyaliteit op peil te houden...* De meeste bezoekers van evenementen komen uit de directe omgeving. Toch betekent deze prognose een *punt van zorg* voor de organisatoren van evenementen. Het stelt hen voor nieuwe uitdagingen rond het op peil houden van de bereikbaarheid en van

7 Bron: DHME en Respons; Marketingplan Den Haag; Evenementenvisie Den Haag 2004 2010

8 Zie Marketingplan Den Haag, Par. 2.8

9 Zie Evaluaties grote evenementen 2005 en overzicht grote evenementen 2006, Gemeente Den Haag, DSB/2005.1220, 9 februari 2006

10 Zie www.bereikbaarheidskaart.nl

<i>...en voordelen van dit initiatief</i>	klantloyaliteit. Het onderhavige initiatief speelt in op deze zorg.
	<p>De P&R-dienst biedt aanbieders van evenementen <i>voordelen</i>:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. betere bereikbaarheid voor de klanten 2. positieve publiciteit rond het initiatief 3. geen extra kosten, de klant betaalt zelf 4. delen in een positief exploitatieresultaat van de P&R-dienst 5. de P&R-aanbieder neemt turn-key alle zorg uit handen 6. het evenement kan zelf beslissen of de link naar de P&R dienst wordt opgenomen 7. de evenement organisator kan de P&R-optie aanbieden aan de evt. klant / gastheer voor diens Vips of speciale gasten.
<i>Voorkeuren van mobilisten</i>	<p>Uit onderzoek is gebleken, dat preferenties van mobilisten samenhangen met hun reismotief. Prijs speelt duidelijk een mindere rol. De belangrijkste <i>voorkeuren van bezoekers van recreatieve bestemmingen</i> zijn:¹¹</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zoektijd parkeerplaats • Betrouwbaarheid en • Comfort. <p>Dit initiatief speelt daarop in, door een reisalternatief te bieden met geringe zoektijd parkeerplaats en een hoge betrouwbaarheid.</p> <p>De pilot moet een <i>nader beeld</i> opleveren over de wensen en betalingsbereidheid van reizigers in onderscheiden subsegmenten van de markt van (verplaatsingen naar) recreatieve bestemmingen.</p>
<i>Verwerking lessen in voorliggend initiatief</i>	<p>Een overzicht van resultaten en cijfers verzameld bij eerdere initiatieven is opgenomen in de bijlagen (<i>zie Bijlage 2</i>).</p> <p>De zg. Operatie Oranje trok in 1998 100.000 bezoekers op 1 dag. Bij die gelegenheid zijn ca. 6.000 <i>automobilisten</i> op één dag overgestapt naar bus of tram. Er bestaat kennelijk een markt voor P&R, hoewel destijds de officiële P&R-faciliteiten nauwelijks werden gebruikt.</p> <p>Ook onderzoek bij Hoog-Catharijne in Utrecht in 2000 wees uit, dat toen al ruim 12% van de <i>bezoekers</i> reizen via een P&R-optie.</p>
<i>Ervaringen elders</i>	<p>Het <i>Recreatietransferium in Renesse</i> is sinds 1997 geopend en heeft 900 plaatsen. De gemeente, provincie en Rijk droegen 20, 50 resp. 30% van de projectkosten van 3,3 mln. In 1999 waren er 460.000 bezoekers. Het project heeft geleid tot minder parkeerdruk in Renesse (-22%) en aan de kust (-36%). Het doorvoeren van flankerende maatregelen was essentieel.¹²</p> <p>De zg. <i>WinkelExpress in Utrecht</i> rijdt tussen Stadion Galgewaard en het centrum van Utrecht, en trekt circa 750 instappers per week. Een kaartje kost € 3,50 voor groepen van maximaal 5 bezoekers.¹³</p>

¹¹ Zie Montefeltro, 08 01 15, Marktanalyse – preferentie reizigers, gebaseerd op onderzoek onder 3500 bezoekers van Hoog Catharijne

¹² Zie KPVV, Praktijkvoorbeeld 'Transferium Renesse'

¹³ Zie Provincie Utrecht, WinkelExpress Utrecht

5. DE AANBODZIJDE: PARKEREN, VERVOER EN REGIE

- Inleiding* Deze paragraaf gaat in op de organisatie van het dienstaanbod: *P&B* (parkeren en aansluitend busvervoer) en *P&F* (parkeren en aansluitend fietsen), en de *regie* tussen vraag en aanbod.
- Dienstconcept* Het dienstconcept omvat onder meer de volgende functionaliteiten:
- *koppelen* bestaande, onbenutte parkeergelegenheid aan de parkeerbehoefte van incidentele reizigers
 - *toewijzen* parkeergelegenheid aan reizigers in combinatie met een reservering van aansluitend vervoer
 - *informer*en, *reserveren* en *betalen* door reizigers vooraf
 - *registratie en bundeling* van vervoerbehoefte tbv. de operationele planning door de vervoerder
 - *identificatie en autorisatie* van mobilisten, tijdens de reis
 - *registratie* van parkeerreserveringen icm.
 - *verrekenen van afdrachten* aan participanten in de parkeerpool en aan de festivalorganisatie.
- Dienstcomponenten* De afzonderlijke dienstcomponenten zijn:
- A. *parkeerplaatsen*, af te nemen via de parkeerpool
 - B. vraagafhankelijk *collectief vervoer*, dan wel openbaar vervoer tegen speciaal tarief, af te nemen via een vervoersonderneming die als onderaannemer optreedt
 - C. *fietsen*, aan te bieden door OV Fiets
 - D. *fietsenstallingen* evt. aan te bieden door Biesieklette
 - E. *parkeertoezicht*
 - F. *regie* van de dienst (de bemiddeling tussen vraag en aanbod).
- A. Parkeerplaatsen:* Het concept onderscheidt zich van gangbare transferiumconcepten doordat *bestaande* parkeergelegenheid wordt gebruikt. Bovendien blijkt het bouwen van transferia in de praktijk weerbarstig.¹⁴
- aantal...* Werkgevers en instellingen zijn bereid parkeerplaatsen ca. 4.000 *parkeerplaatsen* in een parkeerpool in te brengen (*zie Bijlage 3*).
- ...investeringsomvang...* Moesten deze parkeerplaatsen fysiek worden gebouwd ('bouwen in plaats van benutten') zou daarmee aan *bouwkosten* een bedrag van ca. € 51 mln. zijn gemoeid (*zie Schema 5.1*):¹⁵

Vgl.: Bouwkosten van aantal pp. in pool (€ 1000k)			
<i>Bouwkosten</i>	<i>maaiveld</i>	<i>in pandig</i>	<i>totaal</i>
<i>per pp</i>	7,5	50,0	
<i>aantal</i>	3.470	509	3.978
<i>kosten</i>	26.021	25.425	51.446

Schema 5.1

...en stand van DTZ Zadelhoff heeft geïnventariseerd welke aanvullende

¹⁴ Zie de brief daarover van J. Mouwen van VNO-NCW West van 8 november 2007 aan Montefeltro over het complexe krachtenveld over een initiatief in de afgelopen jaren rond dit thema bij de A44 van het Privaat Netwerk Mobiliteitsmarkt

¹⁵ Daarbij is uitgegaan van gemiddelde bouwkosten voor een parkeerplaats op maaiveld van € 7.500,- en in pandig van € 50.000,-

- zaken* parkeergelegenheid bij –evt. leegstaande- kantoren beschikbaar is. Dit heeft geresulteerd in een overzicht van kantoren met in totaal 660 parkeerplaatsen. Dit kan een stap zijn om een parkeermarkt tot stand te brengen tussen werkgevers onderling.
- De *Mobiliteitsmakelaar* (aangesteld door SWINGH / BEREIK! / Privaat Netwerk Mobiliteitsmarkt / Stichting OM Den Haag) heeft begin april 2008 aangegeven, het initiatief te willen ondersteunen. Hij heeft werkgevers benaderd met het verzoek te participeren. Een aantal werkgevers bleek niet bereid parkeerplaatsen ter beschikking te stellen: Siemens, Nationale Nederlanden, KPN (*zie Bijlage 2*).
- B. Besloten of Openbaar Vervoer tbv. een pendeldienst* De *HTM* kan pendelvervoer naar de eindbestemming en vv. verzorgen, met 8-persoonsbusjes en 50-persoons touringcars. Dit besloten vervoer past in de concessie van HTM.
- Het vervoer kan ook plaatsvinden als openbaar vervoer: een dagkaart zoals al gebeurt bij Koninginnenach. Dit heeft consequenties voor kosten, vergunningverlening, routes en haltering. Alleen bij Koninginnenach zal deze optie worden gehanteerd. Bij 2,4 inzittenden per auto betaalt de groep dan slechts € 7,- voor P&B. Bij de overige evenementen wordt vooralsnog uitgegaan van besloten vervoer.
- C. Fietsen* Via *OV Fiets* zijn op de overstappunten fietsen ter beschikking. Overstappers kunnen bij reservering lid worden van OV Fiets en profiteren van een korting (2 maanden gratis abonnement). Voor OV Fiets betekent dit initiatief de mogelijkheid, de *benutting* te verhogen in de dalperioden (weekends, avonden).
- D. Fietsenstallingen* Biesieklette kan op de overstappunten tijdelijke stallingen beheren.
- Of de faciliteiten van Biesieklette worden gebruikt, wordt in later stadium besloten.
- E. Parkeertoezicht* Uitgifte en inname van de fietsen vergt aanwezigheid van een *toezichthouder*, die tevens kan toezien op parkeren (*zie Par. 7*).
- F. Regie...* De *regie* is het hart van de dienstverlening. Het gaat om een aantal operationele en strategische taken, waaronder:
- beheer informatie- en geldstromen, facturering en inning
 - de regie tussen informeren, reserveren en betalen enerzijds en de feitelijk afwikkeling van de P&R-diensten anderzijds
 - de organisatie van parkeerplaatsen vervoerdiensten
 - aanspreekpunt voor betrokken partijen.
- Montefeltro neemt deze *dienstverlening* ter hand en is aanspreekbare instantie naar de bezoeker, instellingen die de parkeerpools vormen, overheid en dienstverleners. Montefeltro loopt financieel risico en heeft een financieel belang bij succes.
- Montefeltro treedt verder op als *projectleider* van de pilot.
- ...en ondersteunende applicatie op internet* Internet maakt deze dienst mogelijk door decentrale afwikkeling van functies. Een prototype van de applicatie is inmiddels operationeel.

6. BETROKKENHEID VAN DE OVERHEID: HOE EN WAAROM?

Inleiding Deze paragraaf gaat in op de overheidsrol om de dienstverlening op gang te helpen (Par. 8b), en de motiveringen (Par. 8a).

6A. MOTIVERINGEN VOOR OVERHEIDSBETROKKENHEID

Overwegingen: De overheid is betrokken als wegbeheerder, vergunningverlener en als hoofdverantwoordelijke voor mobiliteit en bereikbaarheid. Er zijn goede redenen voor een betrokkenheid van de overheid:

1. *vergroening sociaal recreatief verkeer* De auto heeft het grootste *aandeel in het sociaal recreatieve verkeer* in de provincie Zuid-Holland.¹⁶ Gemiddeld $\frac{3}{4}$ van de kilometers per dag voor sociaal recreatief verkeer wordt er met de auto afgelegd.¹⁷

2. *nieuw P&R-beleid* Gemeente en Stadsgewest werken momenteel samen aan een *nieuw P&R-beleid*. Dit initiatief past goed daarin.¹⁸

3. *beleid van BEREIK!* BEREIK! heeft het initiatief genomen tot een *Mobiliteitsmakelaar*. Als aangegeven, steunt de Mobiliteitsmakelaar dit initiatief.¹⁹

Ook met een ander project van BEREIK! is afgestemd: *BEREIK!bare Attracties*, gericht op bezoekers van attracties.

4. *DVM-beleid* Het initiatief past goed in het DVM-beleid²⁰ van de gemeente Den Haag. Dat beleid is gefocust op *informatievoorziening* bij het Vuurwerkfestival, vanwege de effecten op de verkeersdoorstroming.

5. *follow-up eerdere experimenten* De *motivering* van dit initiatief is gelijk aan eerdere pogingen, de automobilist te verleiden tot een overstap. De *inrichting* is anders, omdat de Lessons Learned zijn verdisconteerd (*zie Par. 3, Bijlage 2*).

6B. ROLLEN VOOR DE OVERHEID

a. *Financieel* Het project kan zonder financiële steun niet starten. De inkomsten zijn bij beperkte deelname te klein om eenmalige *investeringen* terug te verdienen. Tegelijk is er een *exploitatie-risico* (*zie Par. 7*).

Daarnaast biedt financiële betrokkenheid van de overheid de mogelijkheid te experimenteren met (variaties van) prijsstelling.

Ook geeft dit mogelijkheden om een uitbouw naar grootschaliger exploitatie te verkennen (a. overstap buiten Den Haag op basis van een regionale benadering, b. betrekken meer evenementen, c. andere regio's).

b. *Vergunningverlening en Vervoerplan* De gemeente is bereid, het initiatief op te nemen in de *vergunning* voor de evenementen. Dit is formeel nodig voor informatie-verstrekking op panelen (*zie hieronder*). Overleg en vergunningverlening lopen maanden vooruit op de evenementen.

¹⁶ Zie Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) 2006, ministerie van VenW, tabel 11.1.9

¹⁷ Zie Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) 2006, ministerie van VenW, tabel 11.2.9

¹⁸ In de afgelopen maanden hebben tal van contacten plaatsgevonden tussen Montefeltro en de betrokken ambtelijke diensten van Gemeente, Stadsgewest en BEREIK!

¹⁹ Zie Par. 5

²⁰ Dynamisch VerkeersManagement (DVM)

- Op termijn kan de gemeente het aanbieden van deze dienst als voorwaarde stellen bij verlening van een vergunning voor evenementen. Hiertoe moet de dienst zich uiteraard eerst bewijzen.
- c. Vrijmaken rijstroken, omleidingsposten, hulpdiensten en overleg*
- Bij Operatie Oranje is ervaring opgedaan met een vrije busbaan en *fietsroutes*, met *omleidingsposten* van de politie, afstemming met *hulpdiensten* en de vereiste *bestuurlijke en operationele afstemming*.²¹
- De gemeente heeft de intentie uitgesproken tot het afsluiten van weg(strok)en om een *ongestoorde doorgang* te verzorgen voor de pendelbussel van parkeerplaats naar bestemming.
- Dit kan bijvoorbeeld vanaf de *locatie* Plesmanweg / Madurodam, en vanaf de ANWB. Bij besloten vervoer is haltering bij de ANWB geen bezwaar, als bij het P&R-experiment in 2001.²²
- d. Dynamische informatiepanelen*
- De gemeente heeft de intentie uitgesproken, dynamische informatiepanelen te plaatsen op de toegangswegen tot Den Haag. Daarop staan de routes naar de overstaplocaties aangegeven.
- Met deze nieuwe generatie borden zijn goede ervaringen opgedaan.²³
- De borden wijzen automobilisten de *routes*, maar ook hoeveel *plekken* er nog zijn voor degenen die niet hebben gereserveerd, en de *reistijden* naar P&R-locaties voor wie wil vergelijken.
- e. Verkeersinformatie*
- Met Vialis is overlegd over het genereren van historische verkeersbeelden op basis van data uit de TripleVia applicatie. Dit vergt nadere uitwerking om te komen tot goede *beleidsinformatie*.
- f. Betrokkenheid in beleidsvorming...*
- Het Stadsgewest en de gemeente hebben aangegeven, dit initiatief te willen betrekken in de *beleidsvorming rond transferia* die bij Gemeente en Stadsgewest plaatsvindt.²⁴
- g. PR*
- De gemeente kan de nieuwe optie bekendmaken via de *Marketingstrategie Den Haag* (Uitbureau ea.).

²¹ Zie Evaluatie Operatie Oranje, Wemar marktonderzoek, juni 1998, ter beschikking gesteld door F. Botman, gemeente Den Haag

²² Dit heeft een nader te bepalen relatie met de aanleg van busstroken in de Hubertustunnel. Zodra de tunnel in gebruik is, verwacht de gemeente minder verkeer op de Van Alkemadeaan. Zie Stadskrant Den Haag, 25 oktober 2006

²³ Zie Verkeerskunde, Verkeer richting Scheveningen in goede banen, Matthijs Dicke, Karel Brookhuis, Toine Molenschot, 2 2007, zie ook Vuurwerkfestival Scheveningen, Evaluatie P+R-gebruik, Goudappel Coffeng, 27 september 2001, ter beschikking gesteld door F. Botman, gemeente Den Haag

²⁴ Zie document Haaglanden Park en Ride, op 07 11 08 ter beschikking gesteld door E. Jellema

7. PLAN VAN AANPAK: DOEL, FASERING, FINANCIËN

<i>Inleiding</i>	Deze paragraaf biedt de aanzet tot een aanpak voor het proefproject in 2009 en 2010. Daarbij komen aan de orde de participanten, de doelstelling, fasering en financiële opzet. Montefeltro treedt op als projectmanager.
<i>De doelstelling van de pilot</i>	De doelstelling van de pilot is meerledig: <ol style="list-style-type: none"> 1. testen of het nieuwe, vraaggerichte dienstconcept voor P&R werkt en zo ja, hoe <i>effectief</i> het is 2. kennis opdoen rond de prijsstelling en andere onderdelen van de dienst in relatie tot onderscheiden bezoekerssegmenten 3. kennis opdoen voor een winstgevende exploitatie van het dienstconcept op de <i>lange termijn</i>.
<i>Participatie...</i>	Een aantal evenementen (<i>zie Par. 1</i>) heeft de intentie uitgesproken, mee te werken aan een pilot. Hun intentie is schriftelijk bevestigd. Ook op ambtelijk niveau is er draagvlak voor een proefproject, bij Gemeente, Stadsgewest en BEREIK!.
<i>...en stappen voor de komende maanden</i>	De <i>voorbereidingen</i> van het project zullen op afzienbare termijn moeten starten. De stappen liggen voor de hand, oa.: <ol style="list-style-type: none"> 1. uitwerken van en besluitvorming over financiële kaders en opstellen overeenkomst en contract 2. selectie van één of meerdere evenementen en resp. partijen, overleg en uitwerken van de voorwaarden van participatie 3. uitwerking van de dienst en detail, incl. ICT-ondersteuning (uitwerken prototype, testfase, gebruikersconfrontatie, etc.) 4. maken projectplan en opzet projectgroep, met daarin relevante partijen die hebben aangegeven, dat te wensen 5. uitwerking van de rollen van de overheid, ter zake informatie-verstrekking, vergunningverlening, routing, etc. 6. communicatieplan en publiciteit rond het initiatief 7. feitelijke organisatie van de praktijkproef, incl. draaiboek, rolverdeling en afbakening verantwoordelijkheden 8. betrekken van andere publiekstrekkingen en evenementen 9. organisatie van de evaluatie 10. rapportage en 11. besluitvorming over evt. verder te zetten stappen.
<i>Varianten mbt. prijsstelling</i>	Tijdens de proef kunnen voor dezelfde doelgroep soms <i>meerdere tarieven</i> worden gehanteerd. Spreiding over een periode van 2 jaar biedt de gelegenheid, inzicht te verkrijgen in wensen en betalingsbereidheid van bezoekers. Er kunnen andere elementen dan prijs alleen aan de pilot worden toegevoegd, zoals Valet Parking of de Segway. Bij Vuurwerkfestival kan op 3 avonden een verschillende prijs worden gehanteerd. Bij The Hague Jazz en Circus Theater 2 varianten. Dit kan bijvoorbeeld leiden tot de volgende opstelling van te hanteren prijzen per dag (<i>zie Schema 7.1</i>):

<i>nr</i>	<i>Proeftuin</i>	<i>GroepP&B</i>	<i>GroepP&F</i>
1	Koninginnenach	€ 7,00	€ 11,00
2a	Vuurwerkfestival	€ 0,00	€ 0,00
2b	Vuurwerkfestival	€ 5,00	€ 5,00
2c	Vuurwerkfestival	€ 10,00	€ 10,00
3a	The Hague Jazz	€ 10,00	€ 10,00
3b	The Hague Jazz	€ 15,00	€ 5,00
4	NL Veteranendag	€ 10,00	€ 10,00
5	Ha-Schi-Ba	€ 2,50	€ 2,50
6a	Circustheater	€ 10,00	€ 10,00
6b	Circustheater	€ 15,00	€ 5,00

Schema 7.1

Duur van de pilot

De proef duurt nu 2 jaar. In 2010 worden de lessen van 2009 verdisconteerd. Bij 6 evenementen per jaar worden in 2009 en 2010 bij 12 evenementen aangeboden.

*Openbaar Vervoer
Speciaal tarief bij
Koninginnenach*

Bij de evenementen wordt besloten vervoer ingezet (zie Par. 5). OV tegen speciaal tarief wordt vooralsnog alleen aangeboden bij Koninginnenach, met een groeps prijs van € 7,-. Nader overleg moet nog plaatsvinden.

Circustheater

Het Circustheater is vooralsnog opgenomen voor 1 à 2 bussen met bezoekers. Alle bezoekers moeten na afloop van de voorstelling in korte tijd worden afgevoerd. Daarom is met 10% overstappers gerekend, dat is 84 bezoekers op een avondtotaal van 350 auto's. Nader overleg moet nog plaatsvinden.

Evaluatie

Het project wordt geëvalueerd, evenals bij eerdere evenementen. Hiertoe is 90k gereserveerd. Evaluatie kan gebeuren door een extern bureau, maar ook door kennisinstellingen.

De begroting...

De begroting omvat vaste en variabele kosten, en opbrengsten van bezoekers en overheid. Er is een Worst en Best Case scenario opgenomen. Uit een evt. overschot moet nog een afdracht aan de evenementen plaatsvinden. Extra ruimte is genomen om de exploitatiemogelijkheden en het Business Model verder te verkennen en uit te werken (zie Schema 7.2):

Begroting proef in Best en Worst Case scenario, 2 jaar			
<i>Vaste kosten</i>		<i>Bijdrage overheid</i>	
€ 15.000,00	ICT	€ 220.000,00	vaste bijdrage
€ 40.000,00	projectmgnt		variabele bijdr.:
€ 15.000,00	onvoorzien	€ 49.760,00	Best
€ 60.000,00	opschaling	€ 202,00	Worst
€ 90.000,00	evaluatie		
€ 220.000,00	<i>totaal</i>		
<i>Variabele kosten</i>		<i>Opbrengst bezoekers</i>	
€ 7.352,00	Worst	€ 172,00	Worst
€ 49.028,00	Best	€ 42.198,00	Best
<i>Saldo</i>			
<i>Best</i>	€ 42.930,00	<i>Worst</i>	€ 6.978,00-

Schema 7.2

...en de overheidsbijdrage

De bijdrage van de overheid heeft betrekking op een periode van 2 jaar en belooft 270k.

De *vaste bijdrage* betreft de kosten voor ICT, projectmanagement, onvoorzien, de verkenning naar opschalingsmogelijkheden en de genoemde evaluatie.

De *variabele bijdrage* betreft de bijdrage per P&B-gebruiker, en is gebonden aan de daadwerkelijke participatie (zie *Schema 7.3*):

Overzicht overheidsbijdrage proef (2009-2010)		
<i>Item</i>	<i>min:</i>	<i>max:</i>
<i>Vaste kosten:</i>	€ 220.000,00	€ 220.000,00
ICT	€ 15.000,00	€ 15.000,00
Projectmanagement	€ 40.000,00	€ 40.000,00
Onvoorzien	€ 15.000,00	€ 15.000,00
Opschaling	€ 60.000,00	€ 60.000,00
Evaluatie	€ 90.000,00	€ 90.000,00
<i>Variable kosten:</i>	€ 202,00	€ 49.760,00
2009	€ 101,00	€ 24.880,00
2010	€ 101,00	€ 24.880,00
<i>Totaal</i>	€ 220.202,00	€ 269.760,00

Schema 7.3

Bijlage 1 Overzicht evenementen in Den Haag en Scheveningen

Bezoekersstromen Voor de bereikbaarheid is de spreiding van bezoeken over de dagen van belang. Het overzicht voor 2007 geeft een verbijzondering naar bezoekers per dag:

Evenementen in Den Haag en Scheveningen 2007			
<i>nr</i>	<i>Soort</i>	<i>Bez./dag</i>	<i>Bez./jr</i>
1	Vlaggetjesdag	200.000	200.000
2	De Parade	4.444	40.000
3	Intern. Vuurw. Festival	56.250	225.000
4	Concours Hippique	25.000	75.000
5	Red Bull Knock Out	100.000	100.000
6	CityPierCity loop	100.000	100.000
7	Koninginne Kermis	3.000	36.000
8	KoninginneNach	200.000	200.000
9	The Hague Jazz	40.000	40.000
10	Pasar Malam Besar	10.000	110.000
11	Den Haag Sculptuur	5.500	495.000
12	Festival Classique	5.000	15.000
13	Puch City	50.000	50.000
14	NL Veteranendag	45.000	45.000
15	Ha-Schi-Ba	130.000	130.000
16	Haage Beatstad	40.000	40.000
17	Haags Uit-festival	50.000	50.000
18	Intocht St. Nicolaas	100.000	100.000
	<i>totaal</i>	<i>1.058.694</i>	<i>1.456.000</i>

Bijlage 2 Overzicht van lessen uit en cijfers verzameld bij eerdere initiatieven

Verwerking lessen en cijfers in voorliggend initiatief, rond:

Dit initiatief staat niet op zich, maar in een reeks eerdere projecten rond transferia en P&R. In Par. 3 is uiteengezet, hoe lessen uit het verleden zijn verdisconteerd rond de benaderingswijze überhaupt van het fenomeen transferia.

Deze bijlage verantwoordt de kennis die bij de vormgeving van het voorliggende initiatief is gebruikt, en die is ontleend aan evaluaties van P&R-initiatieven bij evenementen in Den Haag: 'Operatie Oranje' (1998)¹, het Internationaal Vuurwerkfestival Scheveningen (2001)², Parkpop (2005)³, Den Haag Sculptuur (2006).⁴

a. informatievoorziening

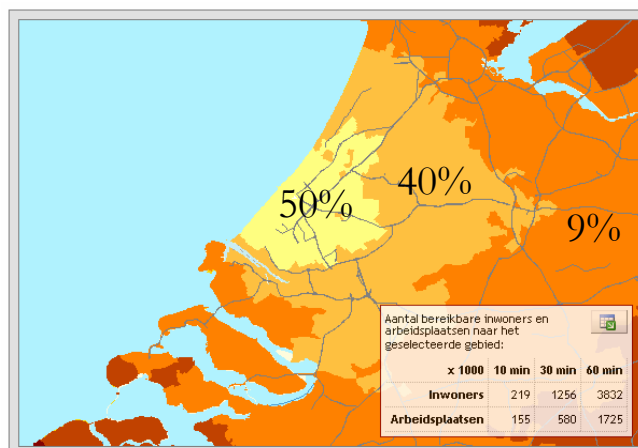
Informatievoorziening vond bij het Vuurwerkfestival plaats via *internet* voor 7% van de respondenten (2001, 1999 nog 3,5%), via de *krant* 6%.⁵

50% Van de P&R gebruikers wist *thuis* al van deze optie. 50% vindt informatie over *tarieven* het belangrijkste (gegeven de P&R-keuze).

b. berkomst van bezoekers

De *reisduur* vóór parkeren was bij het Vuurwerkfestival in 2001 voor 10% van de P&R-reizigers meer dan een uur, voor 40% tussen een half uur en een uur, en voor 50% minder dan een half uur.

Vertaald naar het *verzorgingsgebied* levert dit het volgende beeld op:



c. reiswijze

Evaluatie van 'Operatie Oranje' toont dat hoe *verder* bezoekers van Den Haag wonen, des te vaker men de auto kiest.

Bij Operatie Oranje en Parkpop is informatie verzameld over de *Modal Spit*. Tussen 20 en 30% van de bezoekers reist met de auto:

Modaliteit bezoekers evenementen					
<i>Festival</i>	<i>Auto/motor</i>	<i>Trein</i>	<i>Tram bus</i>	<i>Fiets</i>	<i>Lopen</i>
Parkpop	23		45	22	11
Operatie Oranje	30	26	19	-	-

¹ Zie Evaluatie Operatie Oranje, Wemar marktonderzoek, juni 1998, ter beschikking gesteld door F. Botman, gemeente Den Haag

² Zie Vuurwerkfestival Scheveningen, Evaluatie P+R-gebruik, Goudappel Coffeng, 27 september 2001, ter beschikking gesteld door F. Botman, gemeente Den Haag

³ Zie Publieksonderzoek Parkpop 2005, Wemar, ongedateerd, ter beschikking gesteld door F. Botman, gemeente Den Haag

⁴ Zie Publieksonderzoek Den Haag Sculptuur 2006, Weimar, Publieksonderzoek Parkpop 2005, Wemar, ongedateerd, ter beschikking gesteld door F. Botman, gemeente Den Haag

⁵ Zelfde percentage internet bij de bezoekers van Parkpop 2005, zie genoemd Publieksonderzoek Parkpop 2005

d. groepsomvang

Precieze cijfers over het *aantal passagiers per auto* ontbreken.

De autobezetting bij recreatief vervoer is veel hoger dan in woon-werk verkeer. Het Mobiliteits Onderzoek Nederland (MON) zegt hierover: in het recreatief verkeer is de autobezetting gemiddeld 1,41 vs. 1,09 in woon-werk verkeer. In Rotterdam lag de autobezetting bij bezoek aan een concert van de Rolling Stones op 2,1. Bij Den Haag Sculptuur komen bezoekers in groepen van 2,3 personen gemiddeld, ongeacht de vervoerwijze.¹ Bij Parkpop lag in 2005 de gemiddelde groepsomvang (ongeacht reiswijze) bij 4 personen.²

Hier is nader onderzoek belangrijk. In de berekening is uitgegaan van *2,4 personen* (incl. chauffeur) per auto.

e. P&R

Bij Operatie Oranje kwam driekwart te voet naar het festivalterrein, een kwart maakte de *overstap* naar tram of bus. Toch is relatief *weinig gebruik* gemaakt van de P&R-faciliteiten, de hoogste bezettingsgraad was 20 à 30%.

De zg. *Combicard* heeft bij Operatie Oranje niet optimaal gewerkt. De parkeerplaatsen bij CS en HS waren nagenoeg leeg. De Combicard was een arrangement voor parkeren bij stations en openbaar vervoer.

In 2001 is door de exploitant van de parkeergarage onder het Malieveld (Apcoa) een P&R-aanbieding gedaan van € 10,-: parkeren en vervoer naar Scheveningen voor 4 personen. Dit was geen succes. (Extra) openstelling in het weekend kostte Apcoa geld, de locatie was niet optimaal (automobilisten moesten terugrijden). De garage ligt niet aan een OV-verbinding, en de bussen en trams waren sowieso al vol. Er hebben destijds hooguit 15 auto's geparkeerd.³

Bij het Vuurwerkfestival zijn P&R-bezoekers gevraagd naar de *reden voor gebruik P&R*: 78% verwachtte geen parkeerplaats in Scheveningen, 20% verwachtte files op weg naar Scheveningen, 14% vond P&R makkelijker / comfortabeler.

De P&R-bezoekers van het Vuurwerkfestival is gevraagd naar hun mening over de *wachttijd op halte* (heen en terug): 31% vond dit een probleem, 68% niet. Het vinden van een zitplaats vonden meer mensen een probleem: 43% op de heenreis, 56% op de terugreis.

f. prijs

De helft van de P&R-bezoekers van het Vuurwerkfestival vond de prijs te hoog, een kwart te laag. De prijs was € 5,-.

g. aanwezigheid

Bij het *Vuurwerkfestival* kwam 80% aan op het P&R-terrein tussen 19 en 22 uur. Het *vertrektijdstip* lag voor 90% vóór 24 uur, 4% van de bezoekers bleef tot het einde.

Op de P&R-locaties voor het Vuurwerkfestival zal –gezien aankomst- en vertrektijdstippen- 6 uur *toezicht* moeten zijn van een parkeerwacht.

¹ Zie genoemd Publieksonderzoek Den Haag Sculptuur 2006

² Zie Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) 2006, ministerie van VenW

³ Pers. mededeling A.H. Molenschot, gemeente Den Haag

b. voorzieningen

Met de *vrije busbaan* (vanuit Laan van Nieuw Oost Indië t/m de Van Alkemade laan) zijn met de Operatie Oranje goede ervaringen opgedaan. Wél moet duidelijk zijn, welk deel van de weg dient als vrije busbaan, en welk deel voor het overig verkeer is bestemd. Ook HTM stelt een vrije doorrit als slaagfactor voor P&R.¹

Het werken met *pendeltrans en shuttle bussen* bij P&R werkte bij de Operatie Oranje goed.

De *OV-haltering* bij ANWB sloot bij het Vuurwerkfestival niet goed aan op de locatie van het P&R-terrein.

*i. ervaringen
werkgevers*

Siemens, PTT en Nationale Nederlanden hebben voor de Operatie Oranje hun parkeerplaats ter beschikking gesteld. De ervaringen met de bezoekers waren dermate *slecht*, dat deze werkgevers niet nogmaals hun parkeerplaatsen ter beschikking willen stellen.

¹ Gesprek F. Wetters, HTM, 26 maart 2008

Bijlage 3 Overzicht van parkeerplaatsen

Overzicht van parkeerpool:	
<i>Organisatie</i>	<i>Parkeerplaatsen</i>
Bronovo	500
WorldForum	730
ANWB	300
VenW Plesmanweg	357
VenW Koningskade	131
ADO	1000
Uithof	200
Madurodam	100
Eisenhowerlaan	90
Volmerlaan	100
Rijswijkseweg	100
Scheveningseweg	120
Binckhorstlaan	250
<i>Totaal</i>	<i>3.978</i>

Bijlage 4 Overzicht financieel model

<i>Parameters</i>	<p>Separaat is in het kader van dit initiatief een financieel <i>rekenmodel</i> ontwikkeld. Het model toont de kosten en baten voor de dienstverlener, uitgaande van verschillende scenario's.</p> <p>Het model is zinvol omdat tal van parameters een rol spelen bij de feitelijke uitkomsten van de exploitatie. Het model omvat onder meer de volgende <i>parameters</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> o aantal inzittenden per auto o relatief aandeel van de bezoekers dat voor P&B resp. P&F kiest o afdracht per auto aan de eigenaar van de parkeerplaatsen o afdracht aan de organisator van het evenement o prijs voor P&B o prijs voor P&F o aantal P&R-locaties o aantal dagen van het evenement o aantal P&R-locaties o kosten voor ICT o kosten voor projectmanagement o kosten voor fietsenstalling en toezicht.
<i>Referentietarieven...</i>	<p>Bij een gemiddelde verblijfsduur van 2,4 uur en parkeerkosten van gemiddeld € 1,90/uur belopen de <i>parkeerkosten/bezoek</i> gemiddeld € 4,56. Dit is ongeacht het aantal inzittenden per auto.</p> <p>Bij een aangenomen gemiddelde afstand tussen P&R-terrein en de eindbestemming van 2 km (4 km heen en terug) belopen de <i>variabele autokosten</i> ca. 40ct.</p> <p>Daarmee is de <i>referentieprijs</i> voor de P&R-dienst bepaald op € 5,-. Dit bedrag komt overeen met de prijs in 2001 voor parkeren bij de ANWB plus vervoer met een busje. Om reizigers te <i>verleiden</i> zal de prijs van parkeren en vervoer niet hoger mogen zijn dan de prijs van een reis zonder overstap.</p> <p>Een kwart van de deelnemers vond het tarief van € 5,- destijds evenwel te goedkoop (<i>zie Bijlage 2</i>).</p> <p>Wat zijn <i>vergelijkbare bedragen</i>? Bij ADO parkeren voor een wedstrijd (zonder vervoer) kost € 8,-. P&R op Hoornwijk kost op werkdagen € 10,- (parkeren plus forenzenkaart naar binnenstad), in het weekend € 7,- (parkeren plus 4 pp. naar binnenstad).</p>
<i>...en variabele prijs</i>	<p>De kosten voor de bezoeker in dit initiatief zijn <i>variabel</i>. Het tarief is afhankelijk van parkeertarief, het aantal inzittenden en hun keuze van natransport (bus of fiets).</p>
<i>Afdracht aan evenementen</i>	<p>De afdracht aan de festivals omvat een nader te bepalen bedrag indien de exploitatie <i>winstgevend</i> is. Zo wordt een <i>financieel belang</i> bij de organisator gelegd om de P&R-optie onder de aandacht te brengen.</p> <p>De <i>exploitatuieruimte</i> is beperkt, zeker bij geringe aantallen deelnemers, gegeven de hoge vaste kosten. Daarom is afgezien van een vaste vergoeding aan de organisator per deelnemende auto.</p>

<p><i>Opbrengsten bezoekers: P&B en P&F</i></p>	<p>Er zijn 2 tarieven. Het eerste is voor P&B (bustarief), het tweede voor P&F (fietstarief) (<i>voor overzicht zie Schema 7.1</i>).</p> <p>In het <i>bustarief</i> zijn inbegrepen bedragen voor vervoer en afdracht aan de parkeerplaats.</p> <p>In het <i>fietstarief</i> zijn inbegrepen bedragen voor afdracht aan de parkeerplaats en de huur van de fiets(en) bij OV Fiets. De kosten hiervoor zijn € 2,85 per persoon per dag.</p>
<p><i>Vaste kosten...</i></p>	<p>Vaste kosten <i>componenten</i> zijn de volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ICT • Projectmanagement • Evaluatie door een onafhankelijke instantie • Verkenning van de mogelijkheden tot opschaling • Reservering voor onvoorziene kosten.
<p><i>...en variabele kosten</i></p>	<p>Variabele kosten componenten zijn de volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>afdracht</i> parkeren aan de werkgever/instelling, afhankelijk van de omvang van de vraag • <i>vervoer</i>, per 8-persoonsbusje, of 50 pp. touringcar, afhankelijk van de omvang van de vraag, dan wel per huurfiets.
<p><i>Vaste kosten meerekenen...</i></p>	<p>Worden de vaste kosten meegerekend over 1 evenement duikelt de exploitatie in de <i>rode cijfers</i>.</p>
<p><i>...of spreiden over meer evenementen</i></p>	<p>Wordt een proef gehouden bij meerdere evenementen, dan hoeven de vaste kosten niet in één keer te worden terugverdiend, en drukken deze minder zwaar op de exploitatie.</p>
<p><i>Maximering van deelnemers...</i></p>	<p>Het maximum aantal deelnemers wordt bepaald door:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het <i>aantal</i> beschikbare parkeerplaatsen • de <i>duur</i> van het festival (aantal dagen). <p>Het aantal deelnemers kan worden gelimiteerd door op de internetapplicatie de reserveringsmodule af te sluiten.</p>
<p><i>Onzekerheden in begroting: beperkt aantal deelnemers...</i></p>	<p>Hoge vast kosten zijn bij beperkte deelname een probleem. Immers, de vervoerkosten per deelnemer dalen naarmate <i>schaaleffecten</i> optreden. Het financieel model biedt inzicht in de schaalecten.</p>
<p><i>...percentage fietsgebruik...</i></p>	<p>Het zwaartepunt van de kosten ligt bij het busvervoer. Bij fietsgebruik is hiervan veel minder sprake. Een hoog aandeel fietsers heeft een <i>gunstig effect</i> op de exploitatie.</p>
<p><i>...aantal inzittenden per auto...</i></p>	<p>Het <i>omgekeerde effect</i> doet zich voor bij het aantal inzittenden van de auto's: een groot aantal inzittenden impliceert hoge kosten voor busvervoer, en vice versa.</p>
<p><i>...en aantal dagen en P&R-locaties</i></p>	<p>Naarmate het aantal dagen per evenement en het aantal P&R-locaties toeneemt, <i>stijgt</i> de omvang van kosten en baten.</p>
<p><i>Twee vormen van collectief vervoer:</i></p>	<p>Over het busvervoer heeft overleg met HTM plaatsgevonden. Het kan op 2 manieren plaatsvinden.</p>

Besloten vervoer... Besloten vervoer wordt uitgevoerd door *HTM Specials*. De kosten zijn afhankelijk van het aantal eenheden, het aantal uren inzet en de gereden kilometers. Berekening van de gemoeide kosten in het rekenmodel is getoetst door HTM.

Besloten vervoer heeft *voordelen*. De bussen kunnen een andere route rijden (langs parkeerplaatsen) dan het regulier OV. Inzet van extra voertuigen voorkomt dat de bussen overvol zijn, één van de klachten over het OV bij de proef in 2001. Bezoekers hechten waarde aan een zitplaats, vooral op de terugreis (*zie Bijlage 2*).

Er zijn ook *nadelen*. Haltering blijft in deze optie vergunningplichtig. Inplannen gebeurt 4 dagen van tevoren. Dit is een vast gegeven, gebaseerd op de wettelijke verplichting dat chauffeurs van tevoren moeten zijn geïnformeerd over hun dienstrooster. Dit betekent dat de *flexibiliteit* beperkt is, en het moeilijk is, in te spelen op reserveringen in een laat stadium.

... of Openbaar vervoer tegen speciaal tarief (Dagkaart)

Maar ook bestaat de mogelijkheid is, dat OV tegen speciaal tarief rijdt. Dit gebeurt vanuit de reguliere taken van HTM als OV-concessiehouder. Wél is toestemming nodig van de concessieverlener, voor tarief, haltering etc.

Het gaat om een *dagkaart* (onbeperkt aantal zones) voor het evenement. In deze optie rijden bussen en trams een vaste *route*, evt. langs en haltering op parkeergarages. Indien beginpunt bij P&R-locaties heeft de overstapper toch een zitplaats, op de heenreis.

Deze optie wordt onder de benaming *Nachtmet* al gehanteerd bij Koninginnenach, Beatstad en Parkpop. De prijs van een kaartje is ca. € 2,50.

4 Vormen van financiële betrokkenheid van de overheid

Het financieel model onderscheidt *4 vormen* van financiële betrokkenheid van de overheid:

1. compenseren van een nader te bepalen % van de *variabele kosten*
2. compenseren van een nader te bepalen % van de *vaste kosten*
3. ondersteunen van de exploitatie met een nader te bepalen *vast bedrag*
4. ondersteunen van de exploitatie met een nader te bepalen *bedrag per reiziger*.

Het financieel model biedt inzicht in de mogelijkheden van deze opties, of combinaties daarvan.