



P+R strategie in de MRA

Rapportage | 06 februari 2020

**SAMEN BOUWEN AAN
BEREIKBAARHEID**



HET GEBIEDSGERICHTE
BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA
METROPOOLREGIO AMSTERDAM



Rijksoverheid

metropool
regio **amsterdam**

Inhoudsopgave

0.	Managementsamenvatting	3
1.	Aanleiding voor het onderzoek	4
2.	Het onderzoek	5
3.	Opzet van deze rapportage	5
4.	Huidig gebruik van de P+R locaties in de MRA	6
5.	Conclusies en gevolgtrekkingen op basis van huidig gebruik	8
6.	De huidige rol van P+R in het mobiliteitssysteem van de MRA	9
7.	Ontwikkelingen i.r.t. de veranderende rol van de P+R	12
8.	De toekomstige rol van P+R in het mobiliteitssysteem van de MRA	14
9.	Probleemanalyse	17
10.	Opgaven	18
11.	De P+R-opgaven zijn (boven-)regionaal	19
12.	Voorstel voor één conceptueel model	20
13.	Maatregelen voor één conceptueel model	21
14.	Uitwerking van het conceptueel model	22
	– Deel A: Hoofdoggave P+R-beleid: extra capaciteit / betere benutting	23
	– Deel B: Overige elementen regionaal beleid P+R	32
	– Deel C: Implementatievraagstukken P+R-beleid	40
	Colofon	42
	Bijlage 1 – Betrokkenen	43



0. Managementsamenvatting

1. Binnen de MRA bleek dat er grote behoefte is om tot verdere afstemming te komen over de werking van de P+R in de MRA: In stedelijke gebieden zijn fiets, openbaar vervoer (ov) en wandelen steeds meer de aangewezen modaliteiten. In het landelijk gebied groeit de rol van de auto daarentegen. P+R wordt een steeds belangrijkere schakel in de koppeling van modaliteiten.
2. De bureaucombinatie MuConsult/ARUP is door het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB) gevraagd om het onderzoek naar de P+R in de MRA uit te voeren. Hiertoe heeft zij een intensief traject met de stakeholders doorlopen, zijn er uitgebreide analyses gemaakt van de vervoerstromen en hebben wetenschappers hun licht laten schijnen over de materie rond de P+R.
3. De P+R-locaties zijn op dit moment onvoldoende toegerust op het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen; de capaciteit is te beperkt en veel locaties staan nu al vol. Doordat de P+R vaak gratis is, is het gebruik door andere doelgroepen dan P+R-reizigers ook zeer hoog (30%).
4. Daarbij is het voorts voor reizigers moeilijk te voorspellen of er op een P+R plek is of niet, is er geen eenduidig concept en is er een gebrek aan multimodale aanpak. Op de P+R-locaties zelf is de kwaliteit van de voorzieningen vaak onvoldoende.
5. De opgave is dan ook om één conceptueel model te ontwikkelen dat logisch, gemakkelijk, herkenbaar en voorspelbaar is en waarbij het autoverkeer van en naar het grootstedelijk gebied zo veel als mogelijk wordt afgevangen.
6. Naast de traditionele combinatie van auto en ov, zal het model moeten voorzien in de mogelijkheden tot aanleg van voorzieningen voor multimodale aanpak (fiets, deelfiets, deelauto).
6. Dit rapport geeft een advies hoe een dergelijk systeem voor de P+R in de gehele MRA kan worden opgezet. Het rapport gaat uit van een conceptueel model dat op hoofdlijnen is uitgewerkt. Naast de hoofdpoging van het P+R-beleid - betere benutting van de P+R en extra capaciteit - is er ook aandacht voor een betere aansluiting van de P+R op het ov. Verder kent het rapport een eerste uitwerking voor één samenhangend product en voor een reserverings- en betaalsysteem. Tenslotte is er aandacht voor voorzieningen voor multimodale aanpak.
7. Het onderzoek heeft vervolgstappen voor de verdere uitwerking van het P+R-concept. Daarbij zijn ook implementatievraagstukken aan de orde: Wie doet wat? Hoe wordt het afgesproken en met wie? Wie betaalt het?
8. Alle partijen hebben een aantoonbaar belang in de P+R: Rijk, Provincie, Regio, gemeenten en vervoerders. Denkbaar is dat er een stuurgroep in het leven wordt geroepen, waarin alle partijen zijn vertegenwoordigd. In opdracht van de stuurgroep zullen verschillende aspecten nader uitgewerkt moeten worden. Van belang daarbij is dat de P+R een onderdeel wordt van het totale netwerk om zodoende een goed instrument te kunnen zijn voor het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen. Daarnaast is het essentieel dat investeren in de P+R samen dient te gaan met het nemen van flankerende maatregelen, die er voor zorgen dat in de verschillende gebieden met de juiste modaliteiten gereisd wordt.



1. Aanleiding voor het onderzoek

1. In het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB) worden strategische keuzes op het gebied van ruimtelijke ordening en bereikbaarheid samengebracht. Eén van de doelen van het programma is: de (huidige en toekomstige) economische toplocaties van de MRA bereikbaar houden.
2. Eén van de lijnen binnen SBAB is Stedelijke Bereikbaarheid. Stedelijke bereikbaarheid richt zich op het verbeteren van reizen met een herkomst of bestemming in het stedelijk gebied. Uit het MIRT-onderzoek 'Stedelijke Bereikbaarheid' blijkt dat in het stedelijk gebied vooral de eerste en laatste kilometers van de reis diverse zwakke elementen hebben.
3. De programmaliijn richt zich op alle modaliteiten. In stedelijke gebieden zijn fiets, openbaar vervoer (ov) en wandelen de aangewezen modaliteiten. In het landelijk gebied groeit de rol van de auto daarentegen. P+R is, als onderdeel van de deur-tot-deur reis, een belangrijke schakel in de koppeling van modaliteiten.
4. Binnen de MRA bleek dat er grote behoefte is om tot verdere afstemming te komen over de werking van de P+R in de MRA. Vanuit de gemeenten was er duidelijk behoefte aan regie. De rol van de P+R-locaties staat ook in een ander daglicht met de komst van het programma 'Amsterdam Autoluw'. Deze ontwikkelingen zijn ook elders in de regio en het land zichtbaar: Er is minder ruimte voor de auto, wat vraagt om goede overstappunten buiten de steden.
5. In dit onderzoek staan de volgende vragen centraal:
 - Wat is de rol van P+R in het mobiliteitssysteem van de MRA?
 - Hoe werkt het P+R-systeem in de MRA nu?
 - Hoe kun je de huidige P+R locaties optimaliseren?
 - Welk regionaal draagvlak is er voor deze P+R optimalisatie?
6. Daarnaast is er gekeken naar de specifieke rol van hubs bij de ontwikkeling van P+R locaties. Hierbij zijn de volgende vragen van belang:
 - Wat is een mobiliteitshub?
 - Wat zijn kansrijke locaties of gebieden voor een hub?
 - Welke P+R-locaties kunnen een hub worden?

Op dit moment lopen er meerdere onderzoeken naar P+R-locaties, zoals een onderzoek voor P+R-locaties nabij Het Schouw en in de gemeente Ronde Venen en Ouder-Amstel. Deze onderzoeken zijn hier niet meegenomen, maar de resultaten van deze onderzoeken zullen in een vervolgfase zeker betrokken moeten worden.



2. Het onderzoek

1. De bureaucombinatie MuConsult/ARUP is door het programma gevraagd om het onderzoek naar de P+R in de MRA uit te voeren. Hiertoe heeft zij een intensief traject met de stakeholders doorlopen. Zo zijn er sessies met ambtelijke stakeholders geweest en is er een groot aantal 1-op-1 interviews met essentiële partijen gehouden. Ook hebben er analyses plaatsgevonden van het huidige gebruik van de P+R-voorzieningen en de verschillende vervoerstromen binnen de MRA én van/naar de MRA. Bovendien hebben vooraanstaande wetenschappers hun licht laten schijnen over de materie rond de P+R. De betrokken partijen staan opgesomd in bijlage 1.
2. MuConsult/ARUP heeft een conceptueel model uitgewerkt voor een samenhangend P+R-systeem. Tijdens de verschillende bijeenkomsten is gebleken dat er op ambtelijk niveau draagvlak is voor de vervoers-technische uitgangspunten en uitwerking. Bij het model voor het samenhangend P+R-systeem worden ook voorstellen gedaan voor een set van maatregelen die ingaat op aspecten die bijvoorbeeld de governance of het beprijsen van het systeem raken. Het spreekt voor zich dat deze aspecten verder zullen moeten worden uitgewerkt en op termijn een verdere (bestuurlijke) behandeling vergen.
3. In dit onderzoek gaat het om algemeen advies voor het gehele P+R-systeem in de MRA. SBAB zal in 2020 een aanvullend gedetailleerder onderzoek laten uitvoeren, afhankelijk van de met programmaraad en in het provinciaal overleg besproken aanbevelingen uit dit onderzoek.

3. Opzet van deze rapportage

De resultaten van het onderzoekstraject zijn bondig samengevat in dit document. De hiervoor geformuleerde vragen zullen beantwoord worden, door uitwerking van de navolgende onderdelen:

- Huidig gebruik en effecten van de P+R-locaties in de MRA.
- De huidige rol van de P+R in het mobiliteitssysteem van de MRA, in termen van het aandeel van de P+R in het totaal aantal verplaatsingen.
- Idem, wat betreft de toekomstige rol van de P+R.
- Hoe werkt het P+R-systeem in de MRA nu? En daaraan gekoppeld; de probleemanalyse.
- De uit de probleemanalyse voortvloeiende opgaven.
- Een voorstel voor één conceptueel model voor de P+R om de invulling te geven aan de opgaven.
- Uitwerking van het conceptueel model, inclusief aandacht voor de mobiliteitshubs.
- Implementatievraagstukken behorende bij het voorgestelde P+R-beleid.

4. Huidig gebruik van de P+R locaties in de MRA

Empaction Mobility B.V. heeft in april 2019 een verkenning gedaan van problemen en knelpunten op de 61 officiële P+R locaties binnen de MRA. Deze verkenning vormt de basis voor de analyse van het huidig gebruik. De volgende bladzijde geeft een overzicht van de locaties, inclusief de bezettingsgraad.

1. Aantal P+R-locaties en parkeerplaatsen

- De MRA kent ongeveer 60-65 officiële P+R-locaties; in de praktijk schommelt het aantal P+R-locaties licht als gevolg van onder andere bouwwerkzaamheden en ruimtelijke ontwikkelingen.
- De P+R locaties tellen samen ca. 12.000 parkeerplaatsen.
- Daarvan zijn er 7.500 in de regio en 4.500 binnen de gemeente Amsterdam.

2. Bezettingsgraad

Gemiddeld genomen hebben de P+R's een hoge bezettingsgraad. Dit komt door:

- Goede aansluiting op ov.
- Gebruik door andere doelgroepen dan P+R-reizigers.
- Gratis parkeren.

Een aantal P+R-locaties kennen een lagere bezettingsgraad, vanwege:

- Een slechte aansluiting op ov (m.n. lange reistijden).
- Betaald parkeren.
- Een weinig attractieve ligging tegen de binnenstad van Amsterdam aan.

3. Hoofdredeken gebruik

- P+R goedkoper dan op eindbestemming (56%).
- Op bestemming bijna nooit plaats (24%).
- Drukke en file op de weg vermijden (9%).

4. Gebruiksprofiel van P+R

- Gemiddeld 70% is P+R-reiziger, 30% dus niet; die 30% parkeert veelal vanwege het gratis parkeren en andere voorzieningen dichtbij de P+R.

5. Herkomst en bestemming van de P+R-reiziger

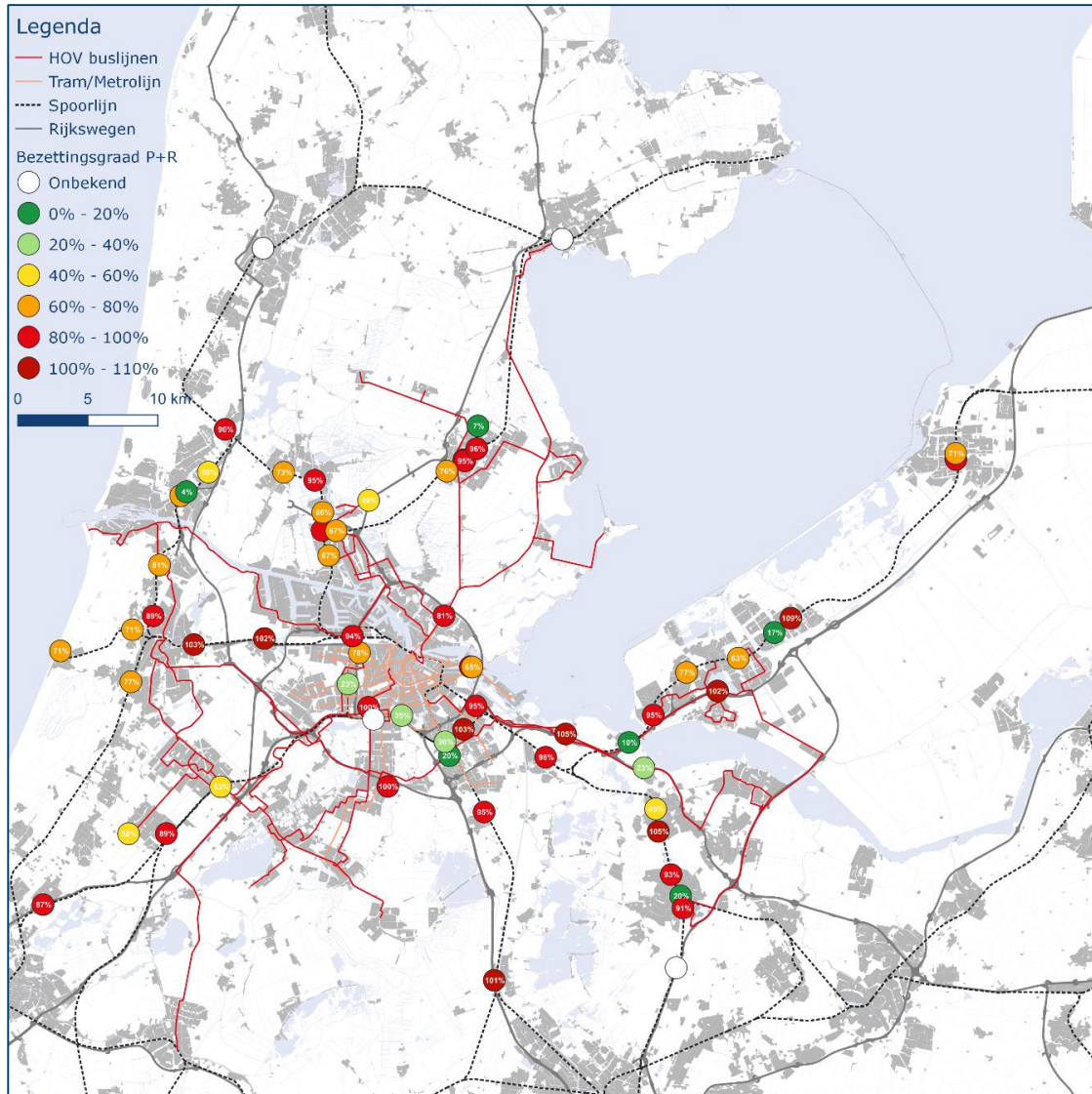
Herkomst:

- P+R gebruikers komen vooral uit de gemeente waar de P+R gesitueerd is.

Bestemming:

- Meer dan 50% van de P+R-reizigers reist naar Amsterdam.
- Het aandeel van reizigers naar Utrecht en Haarlemmermeer (beiden circa 10%) is beduidend minder. Andere bestemmingen kennen een nog lager percentage.
- Regionaal zijn er verschillen: Vooral in de Haarlemmermeer en de Gooi- en Vechtstreek hebben de P+R-locaties een 'dubbelfunctie': In de Haarlemmermeer reist men ook richting Leiden en Den Haag. De Gooi- en Vechtstreek is ook sterk gericht op de regio Utrecht. Dit betekent dat voor deze P+R-locaties ook het verkeer naar deze regio's moet worden betrokken. Dit valt buiten dit onderzoek, dat zich beperkt tot de MRA.





**De 61 P+R-locaties in de MRA met de bijbehorende bezettingsgraad
(bron: Empaction-studie)**

5. Conclusies en gevolgtrekkingen op basis van huidig gebruik

1. Gratis parkeren leidt tot hoog gebruik

a) Grote verschillen in bezettingsgraad

Gratis parkeren bepaalt in hoge mate het gebruik: Er zijn dan ook grote verschillen in bezettingsgraad wanneer er gratis en betaalde P+R-locaties bij elkaar in de buurt liggen. Voorbeelden daarvan zijn:

- Almere-Buiten (betaald, 17% bezet) en Almere-Oostvaarders (gratis, 109% bezet);
- Naarden-Bussum (betaald, 45% bezet) en Bussum-Zuid (gratis, 105% bezet).

Dit wordt onderstreept door eerdere onderzoeken (o.a. Empaction, april 2019). Hieruit blijkt dat voor de P+R-reizigers de onderlinge uitwisselbaarheid van de locaties groot is; zo lang er elders gratis geparkeerd kan worden is de betalingsbereidheid niet hoog.

b) Gebruik door andere doelgroepen

Gratis parkeren trekt voor een aanzienlijk deel andere doelgroepen dan P+R-reizigers aan. De mate waarin verschilt sterk per P+R-locatie en is afhankelijk van het soort voorzieningen in de omgeving van de P+R en of er in de omgeving van de P+R sprake is van gereguleerd parkeren. In dat laatste geval is de druk op de gratis P+R extra hoog. Sommige gemeenten ervaren het gebruik door andere doelgroepen voor de lokale parkeersituatie niet als een probleem. Op de momenten wanneer de P+R-ruimte schaars is (doordeweekse dagen) is dit voor de mobiliteit op MRA-schaal echter ongewenst.

2. Goede aansluiting op snel ov is essentieel

P+R-locaties die het goed doen hebben aansluiting op snel ov; voor de meeste locaties hiervan geldt dat de reis via de P+R minstens net zo snel is dan rechtstreeks met de auto. P+R-locaties die door bus en tram worden ontsloten doen het vaak minder goed, ondanks dat de ov-verbinding soms snel is. Bus en tram wordt vaak als minder hoogwaardig gezien dan de trein. Aansluiting op ov van - in de ogen van de gebruiker - hoogwaardige kwaliteit lijkt essentieel.

3. P+R-locaties tegen de binnenstad van Amsterdam zijn minder attractief voor forensen

Forensen die met de auto tot aan de rand van de binnenstad rijden, gebruiken de P+R niet of nauwelijks. Als men met de auto de stad bereikt heeft, rijdt men direct door naar de eindbestemming. Vanwege de agenda 'Amsterdam autoluw' kunnen deze P+R-locaties in de toekomst vooral ook als locatie voor bewoners van Amsterdam benut gaan worden.

4. Herkomst en bestemming van P+R-reizigers

P+R-locaties worden vooral gebruikt voor verplaatsingen binnen de regio. De P+R-reizigers zijn vooral afkomstig uit de eigen gemeente en hebben vooral hun bestemming binnen de regio. De P+R wordt daarbij vooral gebruikt voor verplaatsingen naar de hoogstedelijke gebieden vanwege het flankerend beleid (geen plek en hoge tarieven). De verplaatsingen naar Amsterdam zijn daarbij dominant. Dit verklaart de sterke focus in dit onderzoek op de reisrelaties met Amsterdam.



6. De huidige rol van P+R in het mobiliteitssysteem van de MRA

1. Het huidig aantal verplaatsingen binnen de MRA

Voor het bepalen van de huidige rol van de P+R binnen de totale mobiliteit van de MRA is het huidig aantal verplaatsingen binnen de MRA gezien. Daarbij is vanwege de dominantie van deze vervoerstromen in het P+R-gebruik, uitsluitend het verkeer van/naar Amsterdam beschouwd. SBAB heeft in 2018 hier een onderzoek naar laten verrichten. De onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal verplaatsingen per auto en OV. De tabel is exclusief de verplaatsingen uit de categorie 'overig' (zoals fietsen en wandelen)).

Gegevens studie Daily-Urban-System	Totaal	Verplaatsingen			
		Auto	totaal	OV trein	BTM
<i>Tussen Amsterdam en:</i>					
Zaanstreek en Waterland	130.000	71.000	44.000	19.000	25.000
Haarlem/IJmond	90.000	53.000	31.000	25.000	6.000
Amstelland-Meerlanden	190.000	109.000	50.000	21.000	29.000
Gooi- en Vechtstreek	70.000	42.000	18.500	17.000	1.500
Almere/Lelystad	60.000	34.000	26.000	22.000	4.000
Totaal	540.000	309.000	169.500	104.000	65.500
<i>Tussen Amsterdam en:</i>					
Rest Noord-Holland	60.000	35.000	25.000	24.000	1.000
Zuid-Holland	140.000	69.000	60.000	58.000	2.000
Utrecht	120.000	62.000	51.000	49.000	2.000
Rest Nederland	94.000	62.000	32.000	31.000	1.000
Totaal	414.000	228.000	168.000	162.000	6.000

2. Aantal verplaatsingen via een P+R

De vervolgvraag luidt: wat is het aantal verplaatsingen dat via een P+R verloopt? Hiervoor beschouwen we beschikbare enquêtegegevens die onder treinreizigers zijn gehouden (Bron: NS-ketenonderzoek (2019)).

Aan de hand van de enquêteresultaten zijn de volgende vragen beantwoord:

- Hoeveel reizigers gaan met de auto naar het treinstation?
- Parkeren deze automobilisten op een P+R-locatie?

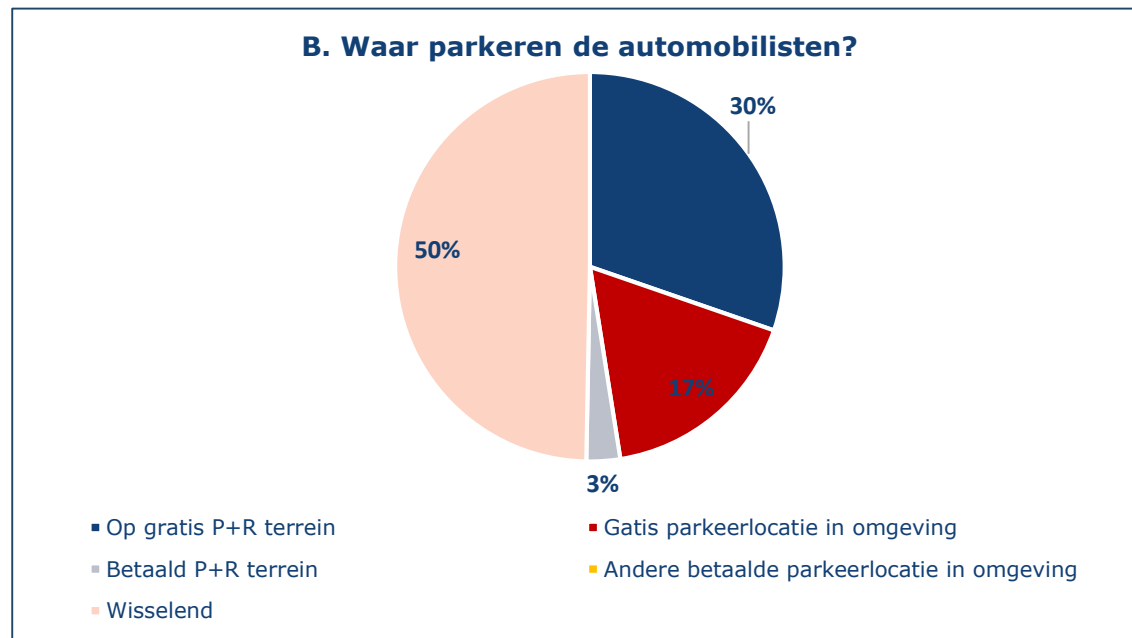
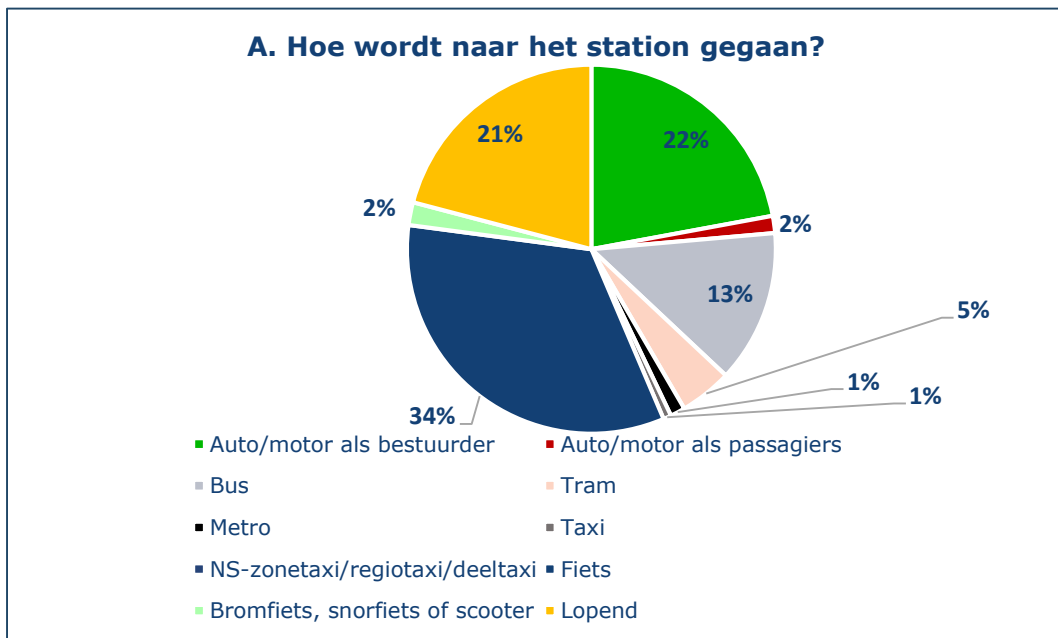
De volgende bladzijde geeft antwoord op de twee bovenstaande vragen.

a) Hoeveel reizigers gaan met de auto naar het treinstation?

- 22% van de treinreizigers in de provincies Noord-Holland en Flevoland komen met de auto (als bestuurder) naar het treinstation.
- Landelijk is dit percentage 13%; vanwege congestie en parkeerkosten kiezen reizigers binnen de MRA nu al eerder voor een multimodale reis.
- Niet bekend is hoeveel van deze reizigers ook met de fiets naar het station hadden kunnen gaan. Wanneer dit er veel zijn, zal dit aantal vanuit de rol van de P+R met maatregelen beperkt moeten worden (zie ook hoofdstuk 14, deel B).

b) Parkeren deze automobilisten op een P+R-locatie?

- 30% van de 'treinreizende automobilisten' parkeren op een P+R-locatie
- Vooral gratis parkeren is in trek; zowel op P+R-locaties als op andere locaties nabij het station.
- Daarnaast is er een grote groep (50%) automobilisten die wisselend hun parkeerplek kiezen (waarschijnlijk omdat de P+R vaak vol is); wat aangeeft dat er nog voldoende potentie is voor P+R-gebruik; ook dit is een indicatie van de vaak (te) beperkte capaciteit van de P+R.



3. Analyse

Uit de gegevens volgt dat:

- 7% van het totale aantal treinreizigers de auto altijd op een P+R zet (namelijk 1/3 van 22%);
- binnen de MRA 104.000 dagelijkse treinverplaatsingen naar Amsterdam zijn (zie de tabel op bladzijde 9);
- er dagelijks 7.600 verplaatsingen naar Amsterdam binnen de MRA via een P+R lopen (7% van 104.000).

Daarnaast is er een beperkte groep reizigers die met de auto naar de bushalte reist om verder met - veelal het R-netsysteem - naar Amsterdam te reizen. Uit analyse van gebruik van de P+R-locaties blijkt dat het hier om ongeveer 250 reizigers gaat. Dit zijn 500 verplaatsingen. Tezamen verlopen er dagelijks 8.100 verplaatsingen (7.600+500) via een P+R. Hoewel deze reizigers voor een groot deel van hun reis het ov gebruiken, zijn zij hier niet als 'ov-reiziger', maar als 'P+R-reiziger' geteld.

Op basis van het voorgaande kan de volgende tabel worden opgesteld:

	Verplaatsingen				Totaal
	Auto	OV	P+R	Overig	
Aantal	309.000	161.400	8.100	61.500	540.000

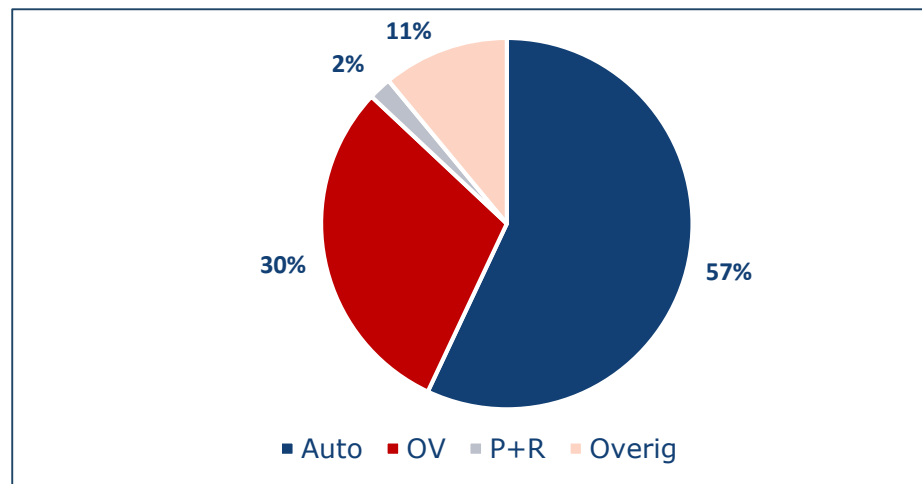
Daarnaast zijn er andere groepen treinreizigers die hun auto op een P+R binnen de MRA zetten. Dat zijn de reizigers die bijvoorbeeld tussen Het Gooi en Utrecht

reizen of tussen de Haarlemmermeer en Leiden/Den Haag.

Conclusie:

De onderstaande diagram geeft de modal-split percentages weer voor de verplaatsingen van/naar Amsterdam. Let wel: dit zijn cijfers voor de totale MRA. Lokaal kunnen er (grote) verschillen zijn.

Uit de cijfers blijkt dat binnen de MRA de rol van de P+R relatief beperkt is. Voor een deel komt dit vanwege de huidige beperkte capaciteit van de P+R. Echter ter nuancering: 8.100 verplaatsingen komt overeen met de uur-capaciteit van 4 rijstroken van een autosnelweg. De P+R is vanuit het oogpunt van de bereikbaarheid dan ook zeker belangrijk. Bovendien biedt de P+R nu reismogelijkheden voor reizigers die geen ov voor de deur hebben.



7. Ontwikkelingen i.r.t. de veranderende rol van de P+R

Er is een groot aantal ontwikkelingen waardoor de rol van de P+R in de mobiliteit binnen de MRA zal, maar ook móet toenemen. Deze bladzijde geeft een (niet uitputtend) overzicht:

1. Ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen:

- Tussen 2008 en 2016 was de toename van het aantal arbeidsplaatsen in Amsterdam 16% (= 82.400).
- Het aantal arbeidsplaatsen buiten Amsterdam is juist afgenomen waardoor, door de eenzijdige woningbouw, er een nog eenzijdigere pendel ontstaat.
- Het percentage van de beroepsbevolking dat in Amsterdam werkt stijgt, zowel voor de gemeenten binnen de MRA als voor de gemeenten daarbuiten.

2. Mobiliteit richt zich nog sterker op Amsterdam

- Goudappel Coffeng heeft in december 2018 in opdracht van SBAB een onderzoek gedaan naar de Daily-Urban-system binnen de MRA (Rapportage 'Daily Urban System Metropoolregio Amsterdam' 4 december 2018, Opdrachtgever: Programma SBAB, Opdrachtnemer: Goudappel Coffeng). Deze analyse van verplaatsingspatronen laat een sterk radiaal patroon van de mobiliteit zien, waarbij de dikste stromen van en naar Amsterdam lopen, ongeacht of er naar vervoerwijze, motief, leeftijd of inkomen wordt gekeken. Vanwege de ontwikkeling van het aantal

arbeidsplaatsen zal dit de komende tijd nog sterker worden, waardoor de mobiliteitsproblemen groter zullen worden.

3. Daily-Urban-system breidt zich uit

- Uit het onderzoek van Goudappel Coffeng komt eveneens naar voren dat, door de sterke ontwikkeling van Amsterdam, het aantal gebieden met een sterke oriëntatie van de beroepsbevolking op Amsterdam toeneemt. Ook gebieden buiten de MRA - zoals Hoorn - maken inmiddels deel uit van het Daily-Urban-system van Amsterdam.

4. In de stad is het autoverkeer niet meer wenselijk:

- Het aantal beschikbare parkeerplekken zal afnemen.
- Parkeertarieven zullen naar verwachting verder stijgen.
- Huidige P+R voorzieningen zullen in toenemende mate voor bewoners gebruikt moeten worden voor hun multimodale reis tussen stad en de rest van Nederland.

5. De regio is in toenemende mate op de auto aangewezen:

- Nieuwbouw van de afgelopen jaren ligt op grotere afstand van treinstations.
- De kwaliteit van het busvervoer buiten de grotere steden is veelal onvoldoende (behoudens een aantal sterke R-netverbindingen naar Amsterdam) om de totale reis per ov te maken.

6. Reizen worden steeds meer multimodaal afgelegd.

- De auto heeft daarbij een toenemende rol als onderdeel van die multimodale verplaatsing tussen regio en stad.

7. Resultaten NMCA

- De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) brengt potentiële ontwikkelingen op de lange termijn in beeld voor de infrastructuur. Uit deze NMCA blijkt dat er binnen de MRA zowel knelpunten zijn op de weg als op het spoor.

5. Mogelijkheden uitbreiding (weg-)infrastructuur

- Vanwege de moeilijke inpasbaarheid en/of waardevolle gebieden is het steeds moeilijker om infrastructuur uit te breiden. Voorbeelden hiervan zijn de A7 (Oostzaan) en de A1 (Het Gooi).

6. Conclusie

- Het voorgaande zorgt voor extra druk op het mobiliteitssysteem, dat niet door de traditionele uitbreiding van weginfrastructuur verhopend kan worden. Hierdoor moet er slim naar het gehele systeem worden gekeken. De rol van het ov en de fiets in de reisketen zal daarbij groter worden, waardoor - vanwege de toename van multimodaal reizen - ook de rol van de P+R groter zal worden.

- Ook de auto zal 'slim' gebruikt moeten worden, met als resultaat; zo veel mogelijk auto's zo vroeg mogelijk afvangen en autobewegingen aan te laten sluiten op corridors met hoogwaardig ov dat nog capaciteit heeft of waar relatief eenvoudig extra capaciteit kan worden gecreëerd.

Het P+R-beleid is slechts één onderdeel in het mobiliteitsbeleid. De P+R kan alleen een grotere rol spelen wanneer er, als onderdeel van het totale mobiliteitsbeleid, flankerende maatregelen worden genomen.

Niet alleen vanuit het perspectief van het oplossen van mobiliteitsknelpunten zal de rol van de P+R groter moeten worden. Ook in het kader van het Klimaatakkoord past het streven om in te zetten op een integrale benadering van het mobiliteitssysteem, waarbij alle modaliteiten en de infrastructuur optimaal worden ontwikkeld en benut.



8. De toekomstige rol van P+R in het mobiliteitssysteem van de MRA

1. Potentie van de P+R in de MRA

Op basis van het huidig gebruik van de P+R-locaties en het huidig aantal P+R-verplaatsingen kan een prognose gemaakt worden van de potentie van de P+R in de MRA en de effecten op het gebruik van het hoofdwegenet. Let wel: ook hier gaat het om het effect voor de totale MRA. Lokaal kunnen de effecten (sterk) verschillen.

Er is eerst gekeken naar de situatie in een beleidsarme omgeving. Waarbij er wel extra ruimte voor P+R-gebruikers wordt gecreëerd, maar er geen sprake is van additionele 'push' en 'pull'-factoren om het gebruik van de P+R te beïnvloeden:

a) In een beleidsarme omgeving:

Voor regionale verplaatsingen (tussen Amsterdam en de rest van de MRA)

Het gebrek aan (gratis) parkeerplaatsen op een P+R is op dit moment een beperkende factor. Het percentage daadwerkelijke P+R-reizigers op een P+R is nu ongeveer 70% (en fluctueert afhankelijk van de P+R-locatie tussen de 50% en 86%). Het is wenselijk vanuit de rol van de P+R om het gebruik van de andere doelgroepen (de 30%) op de P+R tegen te gaan. Wanneer dit beleid succesvol is - en de P+R-locaties volledig benut worden door P+R-reizigers - neemt het aantal dagelijkse P+R-verplaatsingen tussen Amsterdam en de overige MRA-gebieden van 8.100 tot 11.600 toe. Dit is 3,8 procent van het aantal autoverplaatsingen tussen Amsterdam en de rest van de MRA. We gaan hier verder uit van een te behalen P+R-aandeel van 4%.

Voor interregionale verplaatsingen (tussen Amsterdam en de rest van Nederland)

Op dit moment zijn er 228.000 dagelijkse autobewegingen tussen Amsterdam en de gebieden buiten de MRA. Hiervan wordt slechts een klein deel afgevangen; naar schatting nog geen 1.000. Dat gebeurt in Breukelen en aan de ring A10. Wanneer ook hier 4% van de autoverplaatsingen naar Amsterdam kan worden afgevangen (net als bij de regionale verplaatsingen), dan betekent dit ca. 8.100 minder autoverplaatsingen van en naar Amsterdam. Te weten: $4\% \times 228.000 - 1.000$. De laatst genoemde 1.000 is het aantal autobewegingen dat al wordt afgevangen.

Totaal

Uitgaande van een aandeel van de P+R van 4% in het totaal aantal autoverplaatsingen, leidt dit tot een toename van 12.380 verplaatsingen via een P+R. Ofwel de uur-capaciteit van 6 rijstroken op een autosnelweg. Hiervoor zijn 6.100 extra parkeerplaatsen ten behoeve van P+R-reizigers nodig. Een deel (1.700) kan vrijgespeeld worden door medegebruik tegen te gaan op de bestaande P+R-locaties.

Toename P+R-verplaatsing <i>bij 4% van de autobewegingen via P+R</i>	Totaal	Verplaatsingen			
		Auto	huidig	Via P+R toename	nieuw
Tussen Amsterdam en rest MRA	540.000	309.000	8.100	4.260	12.360
Tussen Amsterdam en rest Nederland	414.000	228.000	1.000	8.120	9.120
Totaal	954.000	537.000	9.100	12.380	21.480



b) Additioneel beleid

Het gebruik van de P+R kan worden bevorderd door zowel 'push' als 'pull'-factoren. De belangrijkste push-factoren zijn hier de beperkte beschikbaarheid van parkeergelegenheid en een stijging van de parkeerkosten in de (omgeving van) Amsterdam, waardoor het gunstiger wordt om P+R faciliteiten als alternatief te gebruiken. Pull-factoren zijn een goede kwaliteit van de ov-verbinding of van de P+R-faciliteit, waardoor er een stimulans is om die te gebruiken.

De effecten van het push- en pullbeleid is in diverse studies onderzocht. De belangrijkste is die van Dijk en Parkhurst uit 2014. In de studie zijn een aantal Nederlandse en Britse steden onderzocht, waaronder Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Oxford, York en Bristol.

In Amsterdam kwam het succes van het P+R-beleid vooral door de hoge 'push'-factoren; de lage beschikbaarheid en hoge prijzen van parkeren in het centrum van de stad.

Door uitvoering van de agenda 'Amsterdam autoluw' zullen de parkeertarieven verder worden verhoogd en zal het aantal parkeerplaatsen sterk worden gereduceerd. Hierdoor zal de behoefte van aan P+R-locaties sterk toenemen, ongeacht waar de gebruikers vandaan komen.

De mate waarin een P+R-locatie succesvol is, hangt af van de 'pull-factoren'. Deze factoren omvatten de volgende componenten:

- i. De kwaliteit van het P+R-systeem
 - Vindbaarheid en Bereikbaarheid van de P+R's
 - Beschikbaarheid van de P+R's
 - Frequentie van het ov
 - Snelheid en betrouwbaarheid van het ov
- ii. De kwaliteit van de P+R-locatie:
 - Veiligheid
 - Openingstijden
 - Overdekte en afsluitbare wachtruimte
 - Beschikbaarheid overige voorzieningen

Gegeven de ontwikkelingen dat er meer van modaliteit naar (deel-)mobiliteit wordt gegaan hoort hier een derde component bij:

- iii. De mogelijkheden van de mobiliteits-hub:
 - Ligging ten opzichte van ov-, auto- en fietsnetwerk
 - Voorzieningen voor multimodale aanpak

c) Toekomstige rol P+R met additioneel beleid

Er is een groot aantal factoren dat bepalend is voor hoe succesvol de P+R in de MRA kan worden. Zoals in de inleiding reeds aangegeven, is dit onderzoek bedoeld om een algemeen advies te geven voor het P+R-systeem binnen de gehele MRA. Dit onderzoek behoeft hierna dan ook een gedetailleerdere uitwerking (zie ook het laatste hoofdstuk van deze rapportage).

Na deze gedetailleerde uitwerking – waarin bijvoorbeeld ook opgenomen de extra capaciteit voor P+R, de prijsstelling voor het gebruik van de P+R, flankerende maatregelen, overige maatregelen voor gedragsbeïnvloeding, enzovoorts – kan de toekomstige rol van de P+R nader worden gekwantificeerd, door bijvoorbeeld het toepassen van een verkeersmodel.

Echter, een aandeel van meer dan 4% van de P+R in het aantal autoverplaatsingen zal, alleen al door push- en pullfactoren, zeker haalbaar moeten zijn.

Om getalsmatig hier enig reliëf aan te brengen: een extra aandeel van 1% van de P+R in het totaal aantal autoverplaatsingen betekent 5.370 minder dagelijkse autoverplaatsingen, ofwel de uur-capaciteit van 3 rijstroken! Uitbreiden van de P+R-mogelijkheden in de MRA lijkt – mits dit volgens een juiste strategie gebeurt - op dit moment dan ook erg voor de hand te liggen.

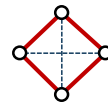
In deze rapportage zullen de pull-factoren verder worden uitgewerkt. In het verlengde van de voorgaande paragraaf zal hierbij zal de volgende indeling worden gehanteerd:



P+R-systeem



P+R-locatie (op locatie niveau)



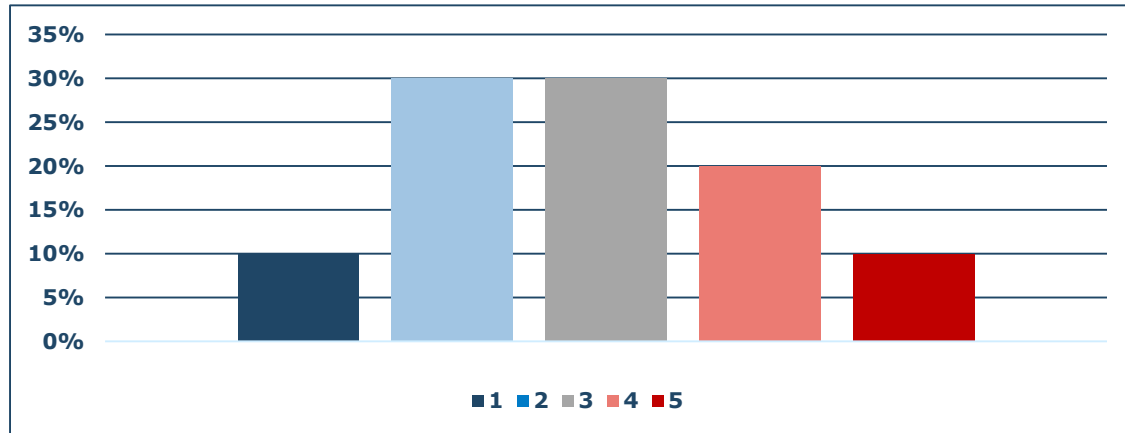
Multimodaal netwerk (i.r.t. mobiliteitshubs)



9. Probleemanalyse

Uit de stakeholder-sessies en interviews is een eenduidig beeld naar voren gekomen over de huidige werking van het P+R-systeem en wat er verbeterd zou moeten opdat het P+R-systeem een grotere rol kan gaan spelen in mobiliteit van de MRA.

De stakeholders geven een matige beoordeling voor het huidig functioneren van de P+R locaties in de MRA. Zie hiervoor de beoordeling op een vijf-punts-schaal:



Het belangrijkste punt dat door de stakeholders naar voren is gebracht is dat de P+R-locaties een té beperkte rol spelen vanwege te weinig capaciteit op de P+R-locaties en in het aansluitende ov.

Op basis van de voorgaande analyses en op basis van de verschillende aspecten die de stakeholders naar voren hebben gebracht is een uitgebreidere probleemanalyse opgesteld. Deze luidt als volgt:



P+R-systeem

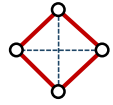
- Op dit moment is de samenhang in beleid nog onvoldoende; gemeentelijke- en MRA-doelstellingen komen niet altijd overeen
- De P+R-locaties zijn moeilijk herkenbaar/te vinden
- Het is moeilijk voor de reizigers te voorspellen of er plek is of niet
- De P+R-locaties zijn onvoldoende toegerust op het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen; de capaciteit is te beperkt en veel locaties staan nu al vol
- Er is sprake van veel gebruik door andere groepen (gemiddeld 30% van het gebruik niet P+R-gerelateerd)
- Er is geen eenduidig concept en betaalsysteem
- Er is een gebrek aan multimodale-aanpak



P+R-locatie (op locatie niveau)

- De kwaliteit is van de voorzieningen is vaak onvoldoende (het ontbreekt vaak aan reizigersinfo, veiligheid en beschutting)
- De capaciteit is op veel locaties is onvoldoende





Multimodaal netwerk (i.r.t. mobiliteitshubs)

- a) De capaciteit in de spits van met name het tram- en busvervoer is onvoldoende om groei op te vangen
- b) Er is in sommige gevallen onvoldoende aansluiting op bus/tram/metro en op hoogwaardige fietsinfrastructuur
- c) Het samenhangend beleid op deelfiets en deelauto staat nog in de kinderschoenen, in de praktijk zijn (nog) onvoldoende voorzieningen voor deelmobiliteit en fiets

De probleemanalyse leidt op zijn beurt tot de op de hierna geformuleerde opgaven.

10. Opgaven



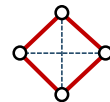
P+R-systeem

- a) Het formuleren van samenhangend P+R beleid in de regio
- b) Bedenken van één conceptueel model dat logisch, gemakkelijk, herkenbaar en voorspelbaar is
- c) Het afvangen van autoverkeer van en naar grootstedelijk gebied.
- d) Het beter benutten van de bestaande capaciteit (waaronder tegengaan van gebruik door andere doelgroepen) en vervolgens creëren van extra capaciteit
- e) Maken van eenduidig concept en betaalsysteem als onderdeel van de regionale P+R-visie
- f) Focussen op alle modaliteiten



P+R-locatie (op locatie niveau)

- a) Het verbeteren van voorzieningen waar knelpunten worden geconstateerd
- b) Capaciteit uitbreiden waar extra groei wordt verwacht



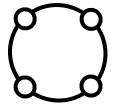
Multimodaal netwerk (i.r.t. mobiliteitshubs)

- a) Maken van samenhangend ov-plan in de MRA voor uitbreiding capaciteit
- b) Betere aansluiting bus, tram en metro bij (huidige) P+R locaties
- c) Formuleren van samenhangend beleid op deelmobiliteit
- d) Voorzieningen aanleggen voor multimodale aanpak (fiets, deelfiets, deelauto)



11. De P+R-opgaven zijn (boven-)regionaal

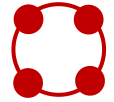
De P+R-opgaven eisen een samenhangend maatregelenpakket:



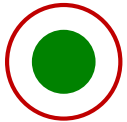
A. Buiten de regio



B. Binnen de MRA



C. Binnen het hoog-stedelijk gebied



D. Binnen de stad



E. A t/m D: leidt tot één conceptueel model

Hierdoor zijn gezamenlijke opgaven (boven-)regionaal:

- a) Iedere P+R locatie heeft zowel een lokale als regionale functie (bijv. bewoners van de gemeente Wijdmeren parkeren bij een P+R in de gemeente Gooise Meren)
- b) P+R locaties hebben invloed op elkaars gebruik (bijv. Naarden-Bussum en Bussum Zuid)
- c) Bestemmingen van gebruikers zijn veelal vergelijkbaar

Een P+R-beleid op (boven-)regionaal niveau is bovendien gunstig voor:

- a) Capaciteit en capaciteitsverdeling
- b) Reizigersinformatie
- c) Tarieven
- d) Marketing

Daarbij is er de inzet nodig van lokale, regionale en landelijke partijen.

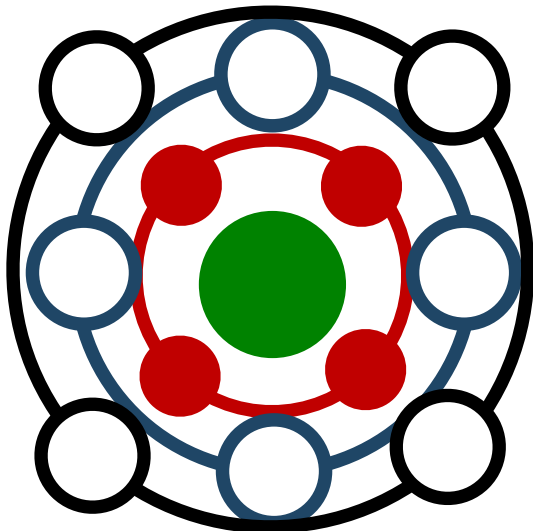


12. Voorstel voor één conceptueel model

Conceptueel model

Er is op zoek gegaan naar één conceptueel model dat logisch, gemakkelijk, herkenbaar en voorspelbaar is. Daarbij zijn de volgende principes gehanteerd:

- Autoverkeer zo ver mogelijk van het (groot-)stedelijk gebied afvangen
- Eerst benutten, dan bouwen
- Steeds zoekend naar wat het meest effectief is; van buiten naar binnen werkend



Stappen



Buiten de regio:

- Maatregelen in samenspraak met andere partijen



Binnen de MRA:

- Lopend/per fiets naar ov
- Gebruik P+R in de regio



Aan de rand van hoogstedelijk gebied:

- P+R met aansluiting op hoogstedelijk ov



Aan de rand van de binnenstad

- P+R met aansluiting op lokaal ov / fietsen / te voet
- Werkgeversaankpak (*)

(*) *Werkgeversaankpak loont altijd, maar is essentieel voor automobilisten die anders tot in de binnenstad van de auto gebruik maken*



13. Maatregelen voor één conceptueel model

Het conceptueel model is uitgewerkt in een aantal maatregelen. Deze maatregelen zijn uitgebreid besproken in de stakeholder-sessies, tijdens de interviews en met de experts. De betrokken partijen zijn er van overtuigd dat dit conceptueel model geschikt is om de P+R-locaties een zo goed mogelijk rol in de mobiliteit te geven. Voor het principe van het model is er op ambtelijk niveau dan ook draagvlak.



Buiten de regio

- Buiten haar eigen regio is de rol van de MRA beperkter. Echter kan de MRA zeker pleiten om buiten de regio een vergelijkbare systematiek toe te passen als in dit onderzoek om er voor te zorgen dat automobilisten zoveel als mogelijk buiten de MRA-regio op het ov overstappen voor het vervolg van hun reis.
- Binnen de MRA moet men alert zijn op meekoppelkansen bij bijvoorbeeld uitbreiding/wijziging van ov-diensten die buiten de regio plaatsvinden. Zo kan bijvoorbeeld een nieuwe treindienst leiden tot een nieuw potentieel transferpunt tussen auto en ov.



Binnen de MRA

- Om zoveel mogelijk de reeds bestaande P+R-capaciteit te benutten zal allereerst het gebruik van de P+R door andere doelgroepen tegen moeten worden gegaan, dit kan bijvoorbeeld door een slimme manier van beprijzen.

- Reizigers met goed ov op loop- of fietsafstand van hun woning, zullen zo beperkt mogelijk van de P+R gebruik dienen te maken.
- Voor deze groep reizigers zullen er aanvullende fietsvoorzieningen op de stations/haltes dienen te worden gerealiseerd.
- Reizigers die geen hoogwaardig ov op loop- of fietsafstand hebben, en dus voor de eerste kilometers aangewezen zijn op de auto, kunnen hierdoor zoveel als mogelijk gebruik maken van de P+R.



Binnen het hoogstedelijk gebied

- De automobilisten die niet eerder 'afgevangen' kunnen worden, zullen aan de rand van het grootstedelijk gebied d.m.v. flankerend beleid bewogen moeten worden om over te stappen op het ov.
- Dit gebeurt op 'hubs' die goed met de auto bereikbaar zijn en aansluiting hebben op hoogwaardig, snel ov met voldoende capaciteit.



Binnen de stad

- De restcategorie dient 'afgevangen' te worden aan de rand van de binnenstad ('de ring A-10').
- Vandaar kan men met ov, fiets of wandelend de stad in.
- De voorzieningen aan de rand van de binnenstad staan echter vooral ook ten dienste van inwoners van Amsterdam.



14. Uitwerking van het conceptueel model

De uitwerking van het conceptueel model vindt plaats in drie gedeelten:

- A. Hoofdoopgave P+R-beleid: extra capaciteit / betere benutting
- B. Overige elementen regionaal P+R-beleid
- C. Implementatievraagstukken P+R-beleid

A. Hoofdoopgave P+R-beleid: extra capaciteit / betere benutting

De hoofdoopgave van het P+R-beleid is om het autoverkeer van en naar de grootstedelijke gebieden zoveel mogelijk af te vangen door extra capaciteit te creëren, dan wel de huidige locaties beter te benutten. Daarbij zullen vooral de inwoners, die niet de beschikking hebben over goed ov, geaccommodeerd moeten worden. Met inachtneming van de stappen van het conceptueel model zullen de volgende vragen moeten worden beantwoord:

- A1. Welke inwoners kunnen per ov naar de grootstedelijk gebieden reizen?
- A2. Welke P+R-voorzieningen in de regio zullen beter benut moeten worden en/of uitgebreid voor de inwoners die geen beschikking hebben over goed ov?
- A3. Waar zijn nieuwe P+R-voorzieningen kansrijk om meer automobilisten van buiten de regio af te vangen?
- A4. Waar zal de capaciteit van het ov moeten worden uitgebreid en/of de P+R-locaties een betere aansluiting op BTM moeten krijgen?

B. Overige elementen regionaal P+R-beleid

Het slechts toevoegen van extra capaciteit is niet voldoende. Het P+R-beleid moet er voor zorgen dat er de juiste sturing optreedt en de juiste gebruikers de P+R weten te vinden en daar gebruik van kunnen maken. Dit betekent:

- B1. Een eenduidig concept en betaalsysteem
- B2. Aanvullende voorzieningen op P+R-locatie
- B3. Voorzieningen voor een multimodale aanpak

C. Implementatievraagstukken P+R-beleid

Tot slot is het van belang hoe het conceptueel model verder uitgewerkt en geïmplementeerd gaat worden. De belangrijkste vragen die daarbij moeten worden beantwoord zijn:

- C1. Wie doet wat?
- C2. Wat wordt het afgesproken en met wie?
- C3. Wie betaalt het?

Deel A: Hoofdoopgave P+R-beleid: extra capaciteit / betere benutting

Nadere uitwerking van de hoofdoopgave:

Met behulp van onder andere kaartanalyse is nagegaan waar extra P+R-capaciteit of een betere benutting het meest noodzakelijk/kansrijk is.

Beantwoording vraag A1 en A2:

- A1. Welke inwoners kunnen per ov naar de grootstedelijk gebieden reizen?
- A2. Welke P+R-voorzieningen in de regio zullen beter benut moeten worden en/of uitgebreid ten behoeve van inwoners die geen beschikking hebben over goed ov?

Eén van de randvoorwaarden om reizigers met het ov naar de grootstedelijke gebieden te laten reizen, is de beschikking over hoogwaardig ov. Door middel van de kaartbeelden is dit inzichtelijk gemaakt. Daarbij is uitgegaan van gebieden binnen een (fiets-)afstand van 2,5 kilometer van een halte van hoogwaardig ov.

Vervolgens is er een analyse gemaakt van het aantal inwoners binnen die straal van 2,5 kilometer van het hoogwaardig ov. Daarbij is het aantal inwoners in de leeftijdscategorie 24-64 jaar gehanteerd.

Deze informatie is gebruikt om na te gaan op welke locaties P+R-voorzieningen in de regio beter benut kunnen worden en/of uitgebreid ten behoeve van inwoners die geen beschikking hebben over goed ov.

Beantwoording vraag A3:

A3. Waar zijn nieuwe P+R-voorzieningen kansrijk om meer automobilisten van buiten de regio af te vangen?

Hiertoe is nagegaan waar het aanbod van het ov hoog is. Specifiek is gekeken naar locaties:

- die zeer gemakkelijk te bereiken zijn vanaf het hoofdwegennet;
- waar een zeer goed aanbod van hoogwaardig ov is;
- waar er ruimtelijke mogelijkheden zijn, de P+R zal andere ruimtelijke ontwikkelingen niet in de weg moeten staan.
- waar de P+R minder autokilometers genereert, in plaats van meer.

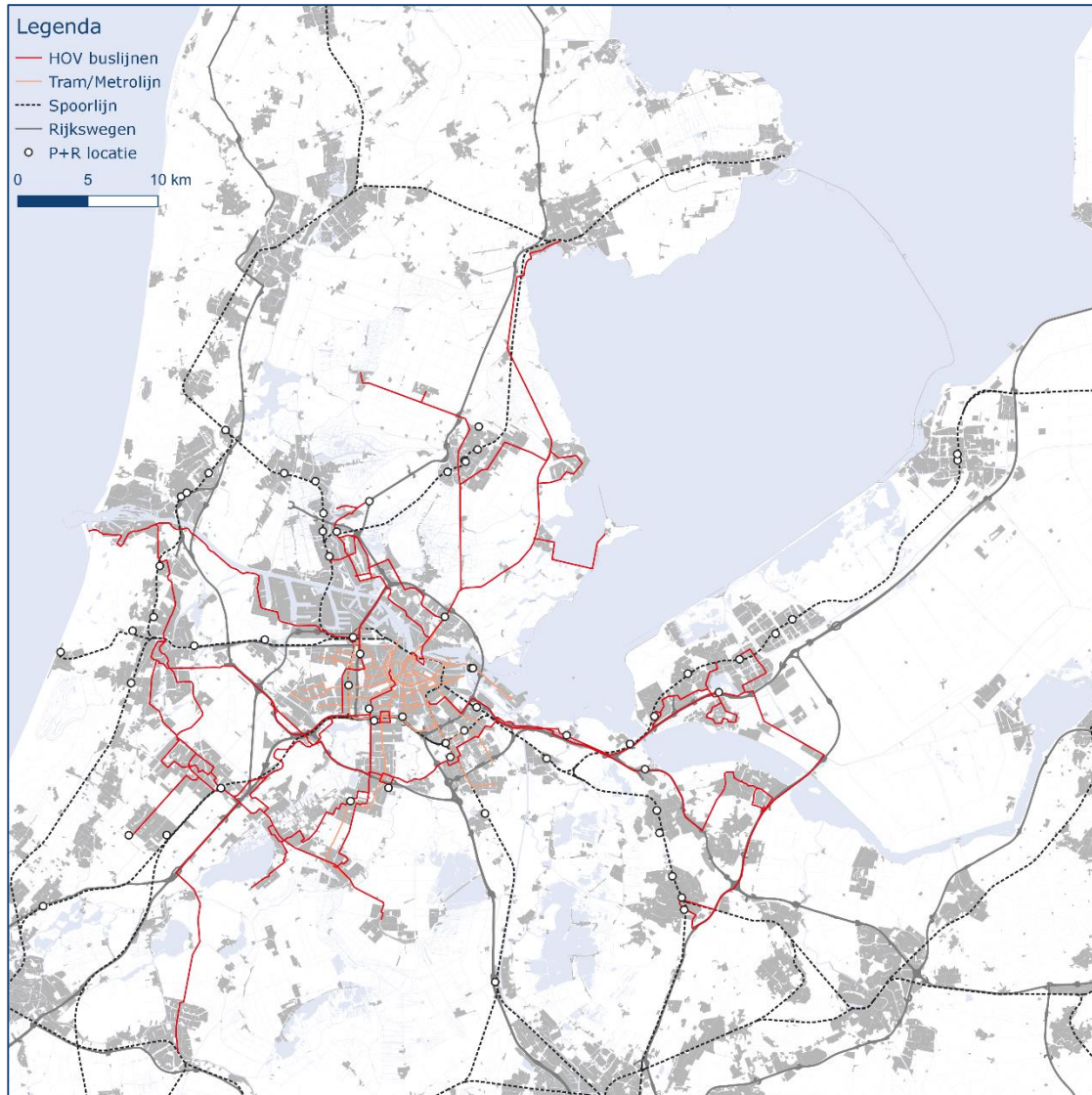
De kansrijkheid van de gevonden locaties uit stap A2 en A3 is tenslotte getoetst aan reistijd per ov richting de grootstedelijke gebieden en of deze concurrerend is met die van de auto.

Beantwoording vraag A4:

- A4. Waar zal de capaciteit van het ov moeten worden uitgebreid en/of de P+R-locaties een betere aansluiting op BTM moeten krijgen?
- Waar is een betere aansluiting bij (huidige) P+R locaties gewenst?
 - Bij welke bestaande P+R-locaties is de huidige capaciteit van het ov onvoldoende?



A1 Waar rijdt het hoogwaardig OV?



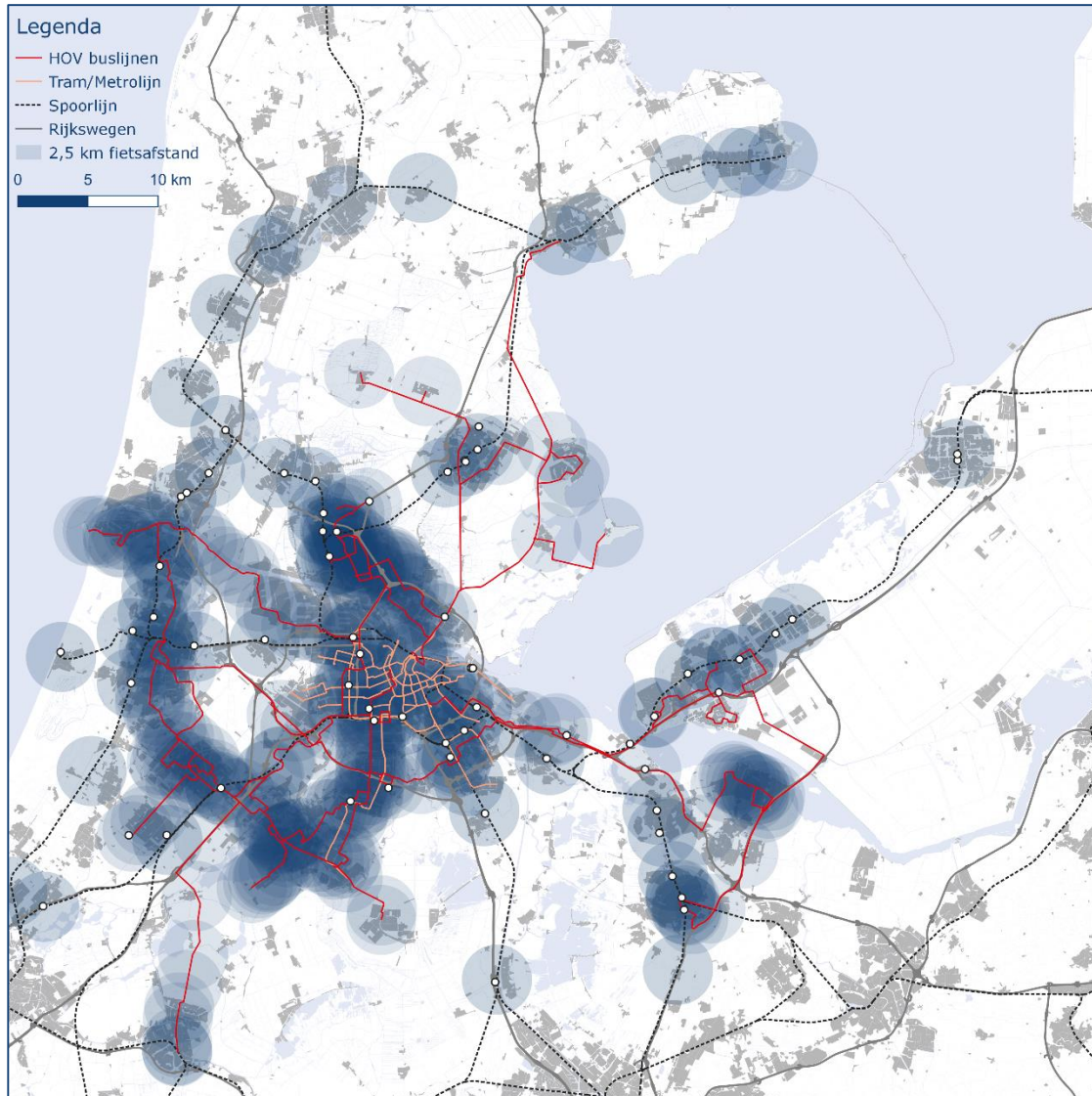
De aanwezigheid van hoogwaardig OV is de eerste randvoorwaarde voor de locatie van een P+R. De hiernaast afgebeelde kaart geeft een overzicht van het netwerk van hoogwaardig OV, zoals dat in de analyses van dit onderzoek is gebruikt.

Voor het hoogwaardig ov is uitgegaan van:

- de treinverbindingen;
- de verbindingen van R-net
- de Amsterdamse tram- en metrolijnen.



A1 Welke inwoners wonen op 2,5 kilometer van een halte van hoogwaardig ov?



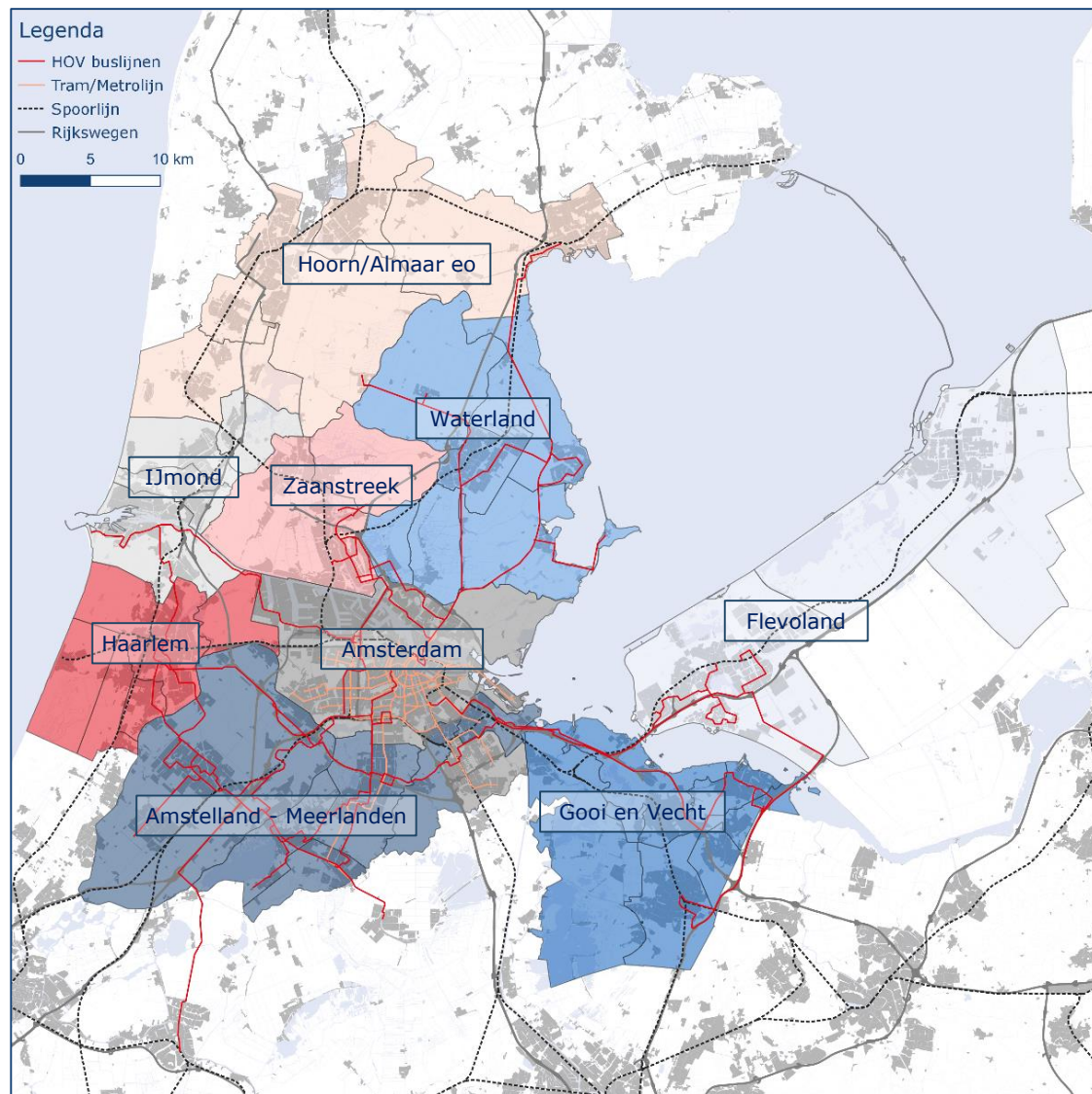
Vervolgens is er nagegaan welke inwoners binnen de straal van 2,5 kilometer van een halte van hoogwaardig ov wonen. Dit komt overeen met ongeveer 10 minuten fietsen. Van de inwoners binnen deze straal wordt aangenomen dat deze - mits er voldoende voorzieningen zijn voor het parkeren van de fiets - een goed reisalternatief hebben door middel van de combinatie lopen/fiets en hoogwaardig ov en derhalve geen gebruik hoeven te maken van P+R-voorzieningen.

Inwoners buiten de straal van 2,5 kilometer van een halte van hoogwaardig ov, zullen sneller geneigd zijn om de totale reis met de auto af te leggen. Deze inwoners hebben baat bij P+R-faciliteiten.

De volgende bladzijde geeft een analyse van het aantal inwoners dat op een grotere afstand dan 2,5 kilometer van hoogwaardig ov woonachtig is.



Analyse inwoners (24-65) binnen 2,5 kilometer van hoogwaardig ov



Deelregio	Inwoners	Binnen 2,5 km HOV	
		Absoluut	%
Zaanstreek	87.665	82.385	94%
Waterland	80.225	75.255	94%
IJmond	84.500	81.900	97%
Gooi en Vecht	122.635	108.270	88%
Haarlem	121.660	118.280	97%
Flevoland	151.230	137.615	91%
Amsterdam	508.215	508.020	100%
Amstel-Meerlanden	172.560	168.515	98%
Totaal MRA	1.328.690	1.280.240	96%
Hoorn/Alkmaar eo	155.935	122.185	78%
Totaal	1.484.625	1.402.425	94%

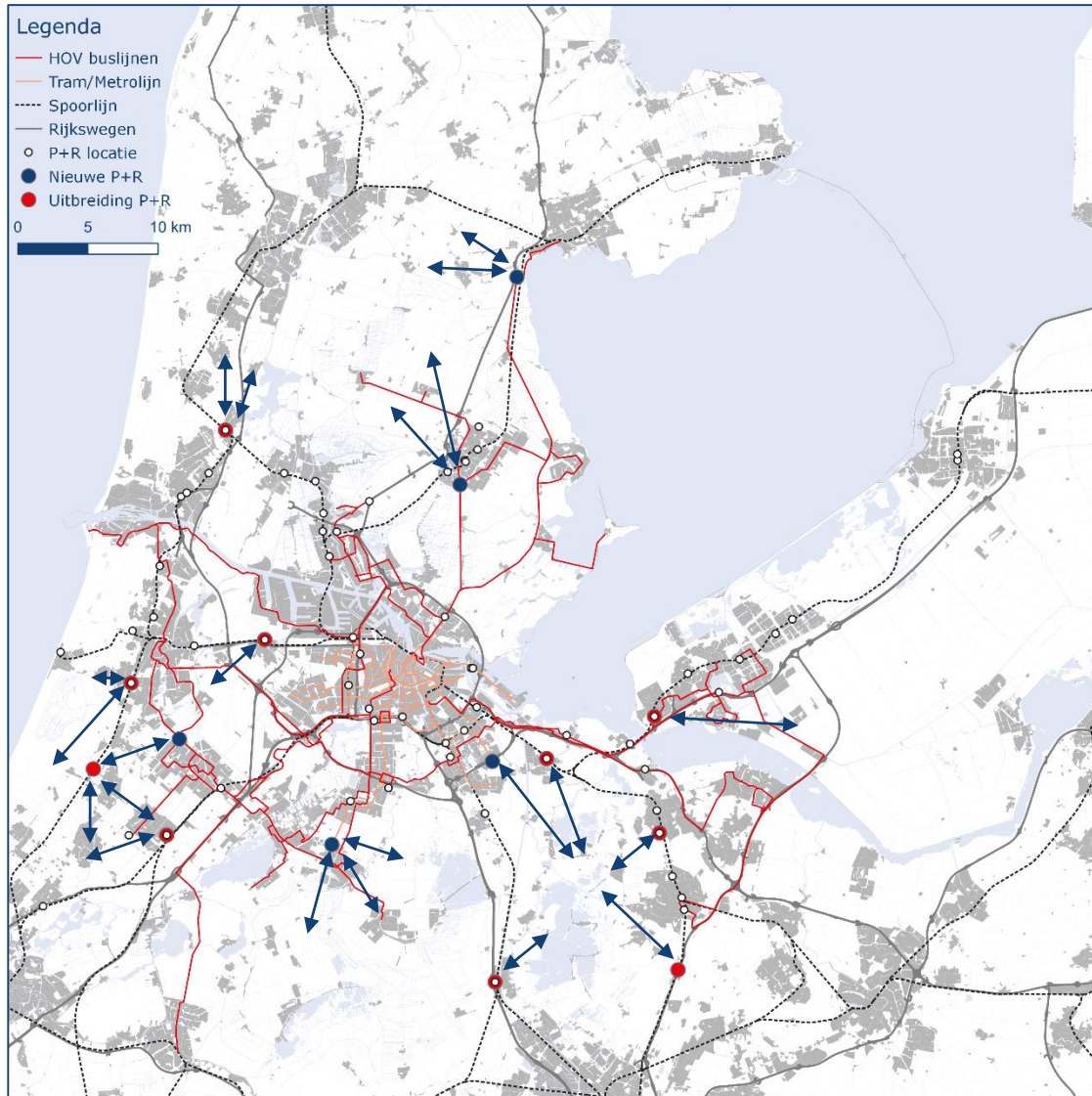
In het MRA-regio woont 96% van de inwoners (24-64 jaar) binnen een hemelsbrede afstand van 2,5 kilometer van het hoogwaardig ov.

Binnen de MRA hebben de Gooi- en Vechtstreek en Flevoland het laagste 'bereik' met een percentage rond de 10% en rond de 14.000 inwoners buiten het invloedsgebied van het hoogwaardig ov.

Buiten de MRA heeft de deelregio Hoorn/Alkmaar het laagste 'bereik', met 22% van de inwoners buiten het invloedsgebied van het hoogwaardig ov.



A2 Zoeklocaties t.b.v. regionale verplaatsingen

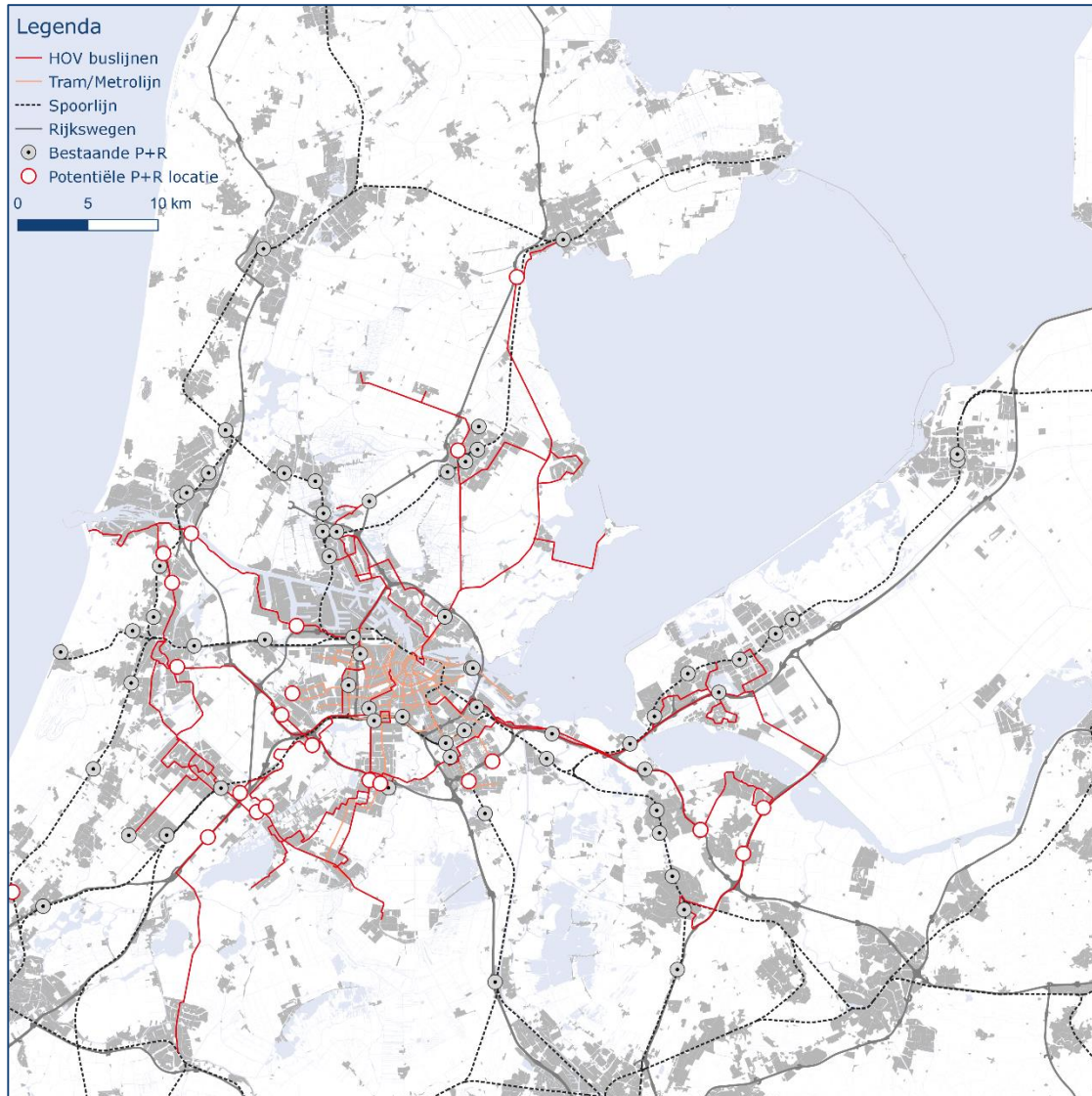


Op de bijgaande kaart zijn locaties aangegeven die kansrijk worden geacht om meer inwoners uit de regio op het ov te laten overstappen: De zoeklocaties t.b.v. regionale verplaatsingen.

Zoeklocaties die een bestaande P+R betreffen zullen beter benut moeten worden. Daar waar nu sprake is van schaarste in het aantal P+R-plekken, zal gebruik van de P+R door andere doelgroepen tegengegaan moeten worden, dan wel zullen de locaties verder uitgebreid moeten worden. Daarnaast zijn er locaties die een nieuwe P+R betreffen.

De bijgaande kaart geeft een overzicht. Met blauwe pijlen zijn de reisrelaties aangegeven vanuit woonkernen op grotere afstand dan 2,5 kilometer van hoogwaardig ov.

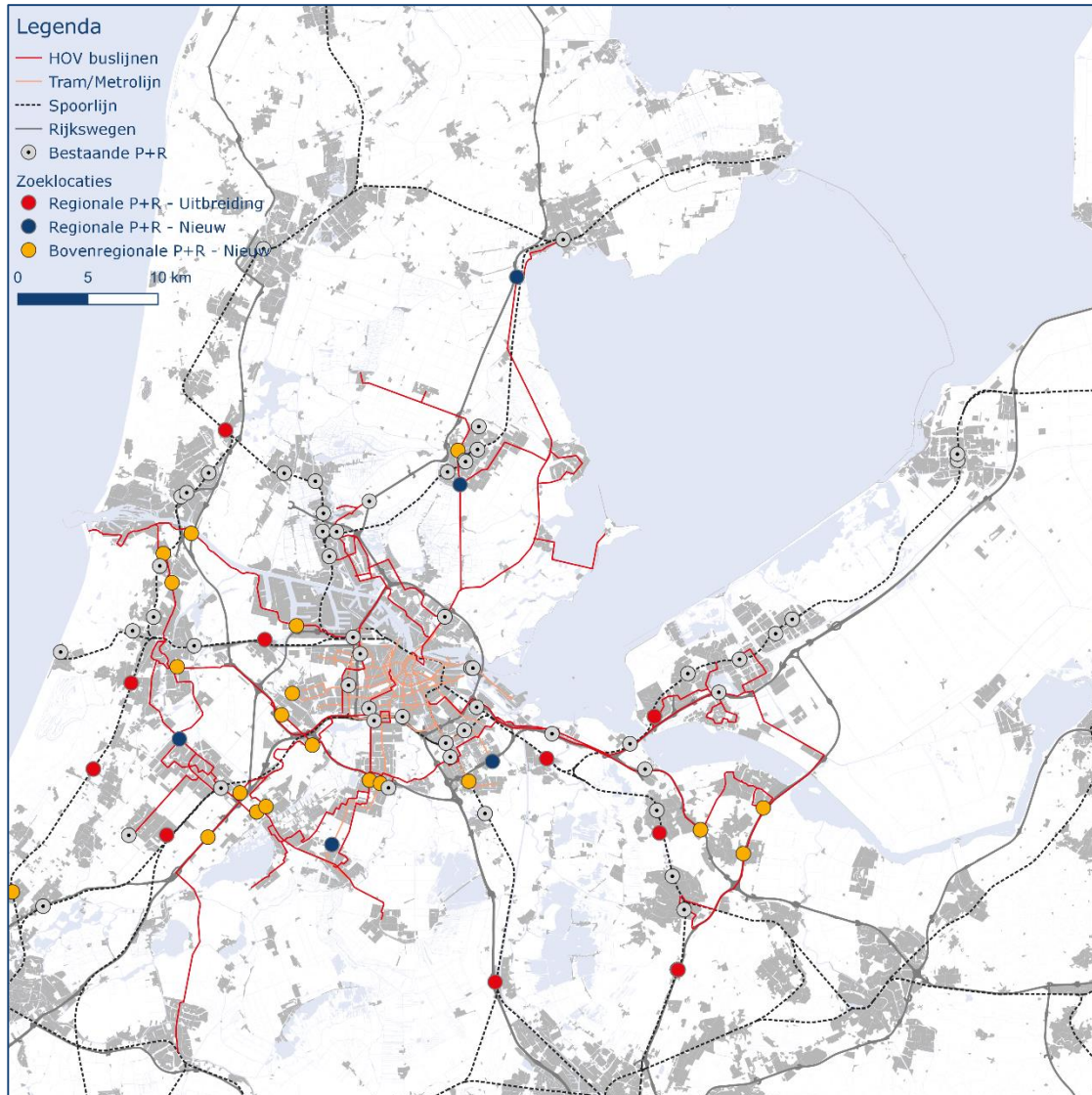
A3 Zoeklocaties t.b.v. interregionale verplaatsingen



Ten behoeve van de zoektocht naar P+R-locaties voor het afvangen van interregionaal autoverkeer, is nagegaan welke haltes van hoogwaardig ov in de onmiddellijke nabijheid van autosnelwegen liggen. Daarbij is een maximale afstand van 2 kilometer van een afslag gehanteerd. Op de kaart zijn deze aangegeven als rode cirkels.



A2+A3: Alle zoeklocaties



De rode, blauwe en gele stippen geven de zoeklocaties uit de twee voorgaande stappen weer.

De keuze voor de zoeklocaties is niet alleen gebaseerd op een cijfermatige analyse, maar ook op de resultaten van gesprekken en werksessies met stakeholders en op gebiedskennis.

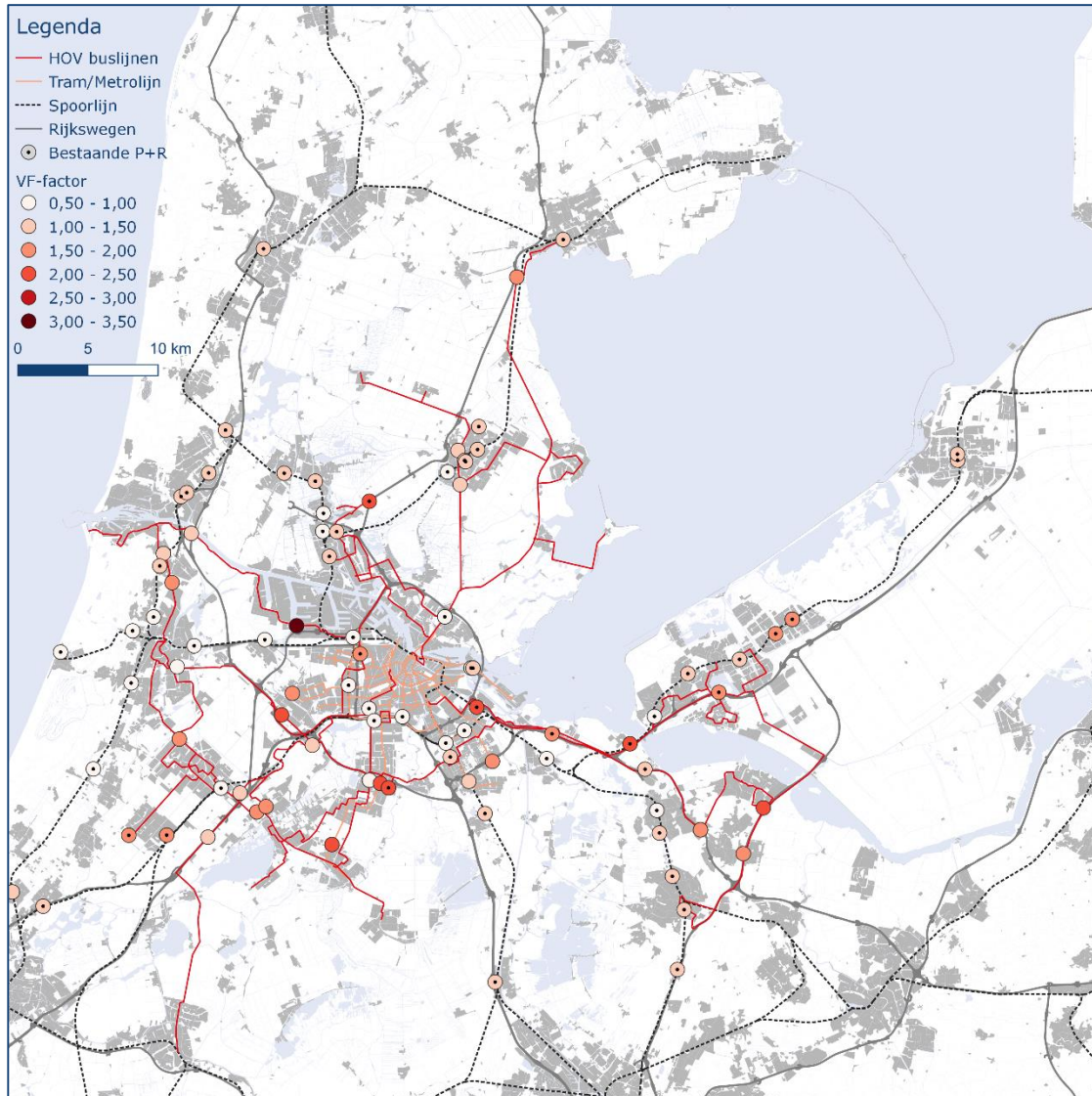
Ten aanzien van de gebiedskennis is door middel van een quick-scan gekeken naar de ruimtelijke componenten. De mogelijke inpasbaarheid is daarbij één component. De andere component betreft de waarde die de locatie heeft voor het oplossen van de mobiliteitsproblematiek; op welke wijze kan de locatie hiervoor het beste worden ingezet.

De P+R is van belang voor het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek. Op belangrijke locaties nabij knooppunten van OV is het echter ook van belang om woningen en werkgelegenheid te ontwikkelen. Ook dat is van belang voor het verbeteren van de bereikbaarheid.

Dit issue ook aan de orde gekomen in de gesprekken met de wetenschappers. P+R-locaties worden dan ook bij voorkeur uitgebreid / ontwikkelend op locaties die andere goede ontwikkelingen rondom OV-knooppunten zo min mogelijk in de weg staan. Een aansprekend voorbeeld in dit kader is station Sloterdijk; de vraag is of hier uitgebreide P+R-voorzieningen nog wel wenselijk zijn.



A2+A3: Kansrijke locaties voor P+R



Voor de kansrijkheid van de zoeklocaties is nagegaan of de reis per ov concurrerend genoeg is ten opzichte van die van de auto. Daartoe is de verhouding tussen de reistijd van het ov en die van de auto (de VF-factor) berekend tot het dichtstbijzijnde ov-knooppunt van hoogwaardig stedelijk railvervoer langs de ring A-10 (Metrostation Noord, Amsterdam Zuid, Amsterdam Sloterdijk, Duivendrecht). Zie hiervoor de kaart. Daarbij is de stelling dat vanaf deze knooppunten iedere locatie in Amsterdam ook zeer goed per ov - dus concurrerend met de auto - bereikbaar is.

Hieruit volgen de kansrijke locaties om automobilisten over te laten stappen op het ov. De tabel geeft een overzicht. Daarbij is onderscheid gemaakt in de kansrijke locaties voor regionale verplaatsingen en voor interregionale verplaatsingen. Ook maakt de tabel onderscheid in bestaande en nieuwe P+R-locaties.

Kansrijke P+R-locaties			
T.b.v. regionale verplaatsingen		T.b.v. interregionale verplaatsingen	
Uitbreiding P+R	Nieuwe P+R	Uitbreiding P+R	Nieuwe P+R
Uitgeest NS	Purmerend Zuid, N235	Uitgeest NS	Purmerend, N235
Breukelen NS	Legmeer, N201 (*)	Breukelen NS	Amsterdam, Gaasperplas
Halfweg-Zwanenburg NS			Amsterdam, Holendrecht
Heemstede-Aerdenhout NS			Hoofddorp, De Hoek
Hillegom NS			Knooppunt Schiphol Noord
Hollandsche Rading NS			Rijssenhout
Bussum Zuid NS			Velsen-Zuid
Weesp NS			
Almere Poort NS			
	(*) na realisatie Amsteltram		

A4 Betere aansluiting P+R op het ov en/of hogere capaciteit ov

Voor de hiervoor geselecteerde locaties is nagegaan of:

- er een betere aansluiting van de P+R op het ov noodzakelijk is.
- bij welke huidige P+R-locaties de huidige capaciteit van ov onvoldoende is.

Betere aansluiting van de P+R op het ov?

De kansrijke locaties zijn zodanig geselecteerd dat deze altijd in de onmiddellijke nabijheid van een halte van hoogwaardig ov liggen. Verder geldt dat de kansrijke locaties geselecteerd zijn op basis van de VF-factor. Dit alles volgt uit de gehanteerde methodiek. Hiermee is per definitie invulling gegeven aan een goede aansluiting van de P+R op het ov. Voor de kansrijk geachte P+R-locatie 'Legmeer, N201' is reeds rekening is gehouden met de Amsteltram.

De huidige capaciteit van het ov onvoldoende?

Op veel ov-corridors is de huidige capaciteit niet berekend op extra reizigers c.q. is bij het extra reizigers het comfort van het ov in het geding. Op deze zal de capaciteit verruimd moeten worden om de extra P+R-gebruikers te kunnen vervoeren

Ten behoeve van de P+R-locaties in de regio

Met name de huidige capaciteit op de spoortrajecten Uitgeest - Amsterdam C, Utrecht - Hilversum - Amsterdam C/Amsterdam Zuid en Leiden - Haarlem - Amsterdam C. is zeer kritisch.

Dit betekent met name een belemmering voor het verder kunnen groei van het

aantal gebruikers op de navolgende P+R-locaties: Uitgeest, Bussum-Zuid, Hollandsche Rading, Weesp, Hillegom, Heemstede-Aerdenhout en Halfweg-Zwanenburg.

Veel treinen rijden hier nog niet op de lengte dan waarvoor het baanvak geschikt is. En anders is het vaak mogelijk om tegen relatief geringe kosten de perrons te verlengen. Capaciteitsverruiming zal dan ook primair gezocht moeten worden in langere treinen.

Verder zou de bediening van Breukelen verbeterd kunnen worden. Het ov is aantrekkelijk bij een kwartierdienst of meer. Breukelen kent weliswaar een bediening van 4 treinen per uur, maar deze liggen onregelmatig over het uur verspreid.

Ten behoeve van de P+R-locaties langs de snelwegen

Een groot deel van de groei van het aantal P+R-gebruikers zal afkomstig moeten zijn van de automobilisten van buiten de regio, die van de P+R-locaties langs de snelwegen gebruik zullen maken.

In aanvulling op de locaties die hierboven al zijn genoemd, is de capaciteit van de R-netverbindingen die de kansrijke P+R-locaties Hoofddorp, De Hoek, Knooppunt Schiphol Noord en Rijssenhou een aandachtspunt. Specifiek gaat het daarbij dan om de bussen naar Schiphol-Plaza en Amsterdam-Zuid.



Deel B: Overige elementen regionaal beleid P+R

Uit de probleemanalyse en de hierbij geformuleerde oplossingsrichtingen is naar voren gekomen dat er meer nodig is om tot een goed P+R-systeem in de MRA, opdat deze een grotere rol zou kunnen spelen in de afwikkeling van het verkeer.

De opgaven zijn als volgt:



P+R-systeem

1. Eén systeem dat logisch, gemakkelijk, herkenbaar en voorspelbaar is
2. Maken van eenduidig betaalsysteem



P+R locatie

1. Maken van aanvullende voorzieningen



Multimodaal netwerk (i.r.t. mobiliteitshubs)

1. Voorzieningen aanleggen voor multimodale aanpak (fiets, deelfiets, deelauto)
2. Formuleren van samenhangend beleid op deelmobiliteit



Deel B: Uitwerking overige elementen



P+R-systeem

B1. Een eenduidig concept en betaalsysteem

a. Product

Vanuit gebruikersperspectief is één samenhangend product wenselijk. Om er voor te zorgen dat de P+R-locaties gemakkelijk vindbaar zijn en dat de gebruiker weet wat hij kan verwachten. Daarbij kan geacht worden aan een product als R-net. Daarbij kunnen de dezelfde kernwaarden gelden:

Betrouwbaar, Samenhang, Herkenbaar, Aantrekkelijk, Moeiteloos

Om de gebruikers duidelijk te maken of er op een P+R-locatie nog plek is of niet, zal er een eenduidig informatiesysteem voor de gehele MRA moeten komen. In de reis-apps zitten dan ook de reisadviezen via een P+R in verwerkt. Daarbij wordt aangegeven via welke P+R-locatie een automobilist op dat moment het beste kan reizen, afhankelijk van de op dat moment beschikbare ruimte op de P+R, de reistijd per auto/ov/andere deelmobiliteit en de drukte in het ov. Bij voorkeur heeft de automobilist de mogelijkheid om een plek op de P+R van te voren te reserveren om er voor te zorgen dat de P+R niet vol is op het moment dat de automobilist arriveert.

a. Promotie

Voortbordurend op het voorgaande, zal het P+R-systeem, het ov-aanbod en andere deelmobiliteitsoplossingen in de markt gezet moeten worden als één systeem dat een volwaardig reisalternatief biedt.

Niet alleen de Nederlandse Spoorwegen maar ook de lokale- en regionale BTM vervoerders zetten nu al de eerste stappen om van het aanbieden van *modaliteit* naar aanbieden van *mobilititeit* te gaan.

b. Prijs

De prijs moet zodanig sturend zijn dat het totale systeem doet wat het doen moet. Allereerst zal het gebruik van andere doelgroepen tegen moeten worden gegaan. Wetenschappers wijzen er op dat een relatief laag bedrag al kan helpen, dit voorkomt dat de financiële drempel voor de P+R-reiziger te hoog wordt. Dit betaald parkeren kan eventueel verdisconteerd worden in de prijs voor de aansluitende reis per ov. Hierbij horen aanvullende maatregelen om de parkeeroverlast in de wijk tegen te gaan (blauwe zones e.d.).

Verder zal het basisprincipe moeten zijn: Hoe dichterbij de uiteindelijke bestemming, des te duurder het parkeren. Wetenschappers wijzen er op dat daarbij de prijsopbouw per vervoercorridor logisch opgebouwd zal moeten zijn. Tussen de corridors kunnen er wel verschillen zijn, afhankelijk van onder andere de capaciteit, de vraag en de hoeveelheid medegebruik.



Eenduidig reserverings- en betaalsysteem:

Bij het samenhangende product hoort een eenduidig reserverings- en betaalsysteem voor de MRA. Daarbij wordt in één keer betaald voor de gehele reis. Het reserverings- en betaalsysteem geeft van te voren zekerheid over een plek op de P+R (in combinatie met een 'no show' tarief). Ook zonder reservering vooraf moet het voor iedereen duidelijk zijn of een P+R nog plek heeft, door zowel online als bijvoorbeeld via borden langs de autosnelweg het aantal vrije plaatsen aan te geven. Verder is het reserverings- en betaalsysteem voor de gebruiker gemakkelijk en moeiteloos door bijvoorbeeld de toegang tot de P+R door middel van kentekenherkenning.

Zoals beschreven, kan de P+R positieve effecten hebben als schakel in de deur-tot-deur reis naar de stedelijke gebieden. En dan vooral tussen de gebieden die minder goed met het ov ontsloten kunnen worden (en daarom grotendeels afhankelijk zijn van de auto) en het hoogstedelijke gebied. De keerzijde van het investeren in extra P+R-faciliteiten is, dat dit ook kan leiden tot meer gebruik van de auto. Omdat reizigers voorheen de gehele reis met het ov maakten en dit dan voor een deel gaan doen. Of omdat reizigers die voorheen wandelend of met de fiets naar het station kwamen, die nu met de auto doen.

Naast de uitbreiding van fietsvoorzieningen zal met name de prijsstelling als het reserverings- en betaalsysteem zodanig ingericht moeten worden dat de genoemde negatieve neveneffecten zo beperkt mogelijk optreden. Dit vereist nadere verdieping; de ene reiziger op de P+R werven en de andere niet is in de praktijk erg moeilijk.





B2. Aanvullende voorzieningen op de P+R-locatie

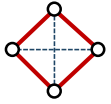
Tijdens het onderzoek van Empaction uit 2019 is toolkit ontwikkeld waarmee partijen aan de slag kunnen om problemen en knelpunten op locatieniveau op te lossen.

Voor deze toolkit is gebruik gemaakt van de in P+R literatuur bekende klantwenspiramide: Veiligheid en betrouwbaarheid zijn daarbij de belangrijkste voorwaarden. Daarna komt snelheid en gemak; aspecten die een reiziger vanzelfsprekend vindt. Tenslotte is er comfort en beleving; aspecten die in positieve zin opvallen en bijdragen bij aan de tevredenheid van de klanten.

Een aantal van de reeds hiervoor in deze rapportage genoemde maatregelen zorgen er voor dat er invulling wordt gegeven aan de aspecten betrouwbaarheid (vindbaarheid, bekendheid en capaciteit), snelheid (P+R op een locatie met een goede vf-factor) en gemak (reserverings- en betaalsysteem).

Met name op de aspecten veiligheid, comfort en beleving zijn er aanvullende voorzieningen op de P+R-locaties gewenst. De Empaction-studie noemt de navolgende maatregelen:

- Hanteren van de checklist van het CROW op het gebied van veiligheid van een P+R
- Bieden van informatie over het ov: naast informatie over de looproute richting het station (wayfinding), bieden van actuele reisinformatie over vertrektijden van het natransport.
- Plaatsen van een afsluitbare (beschutte) wachtruimte, zodat de reiziger droog en warm kan wachten op het aansluitende openbaar vervoer.
- Bieden van extra voorzieningen/dienstverlening



Multimodaal netwerk

B3. Voorzieningen voor multimodale aanpak (fiets, deelfiets, deelauto)

De P+R zal zich niet alleen moeten richten op de traditionele combinatie van auto en ov. Allereerst zullen de voorzieningen voor de multimodale aanpak op orde moeten zijn. Deze voorzieningen zijn steeds meer geënt op deelmobiliteit. Daarnaast zal er een samenhangend beleid op deelmobiliteit geformuleerd moeten worden.

1. Voorzieningen

Het type voorzieningen is afhankelijk van de plek van de betreffende P+R in de vervoersketen. Bepalend is of de P+R-locatie zich in de regio, aan de rand van het hoogstedelijk gebied of aan de rand van de stad bevindt.



In de Regio

In de regio zal de P+R vooral gericht blijven om de combinatie van auto-ov en fiets-ov. Met aandacht voor zowel de capaciteit van de P+R voor auto en fiets, als de capaciteit van het aansluitende ov. Het aantal extra voorzieningen op de P+R zal beperkt zijn.



Aan de rand van het hoogstedelijk gebied

Aan de rand van het hoogstedelijk gebied zullen de P+R-locaties gericht moeten zijn op het overstap van auto op het hoogstedelijke ov-systeem. Van belang is voldoende aantal parkeerplaatsen voor de auto en voldoende (extra) capaciteit van het hoogwaardig ov. Op deze locaties zijn vooral voorzieningen kansrijk als gemakswinkels, ophaalpunten voor pakketjes, maar ook E-laad-pleinen voor het opladen van de elektrische auto.



Aan de rand van de stad

Aan de rand van de stad zullen de P+R-locaties gericht moeten zijn op de overstap tussen auto en het stedelijk ov en de modaliteiten fiets en voet. Bij voorkeur worden deze locaties gericht voor het verkeer dat de stad uit gaat (dus voor inwoners van de stad). Hiervoor zal er aanbod moeten zijn van verschillende mobiliteitsdiensten, zoals deelauto en -fiets. Concentratie van deze diensten op P+R-locaties, biedt de mogelijkheid voor een breder aanbod. Bijvoorbeeld het aanbod van meerdere typen deelauto's, in plaats van losse deelauto's verspreid over de binnenstad.



2. Formuleren van samenhangend beleid op deelmobiliteit

Het formuleren van één MRA-breed beleid op het gebied van deelmobiliteit is veelomvattend en valt buiten het bestek van dit onderzoek. Eén onderdeel daarvan - de rol van de mobiliteitshubs - is wel relevant voor dit onderzoek.

Want, het blijkt dat niet alleen:

- de verschillende P+R-locaties met elkaar verweven moeten zijn;
- deze P+R-locaties op hun beurt ook weer verweven moeten zijn met de netwerken van auto en ov;

maar dat:

- ook de P+R-locaties (met voorzieningen voor auto en ov) en locaties met aanvullende mobiliteitsdiensten nauw op elkaar afgestemd moeten zijn.

Rol van mobiliteitshubs

De mobiliteitshubs zullen een belangrijke rol moeten gaan spelen om de verschillende mobiliteitsdiensten bij elkaar te brengen. Hierbij zijn de volgende vragen van belang:

- a) Wat is een mobiliteitshub?
- b) Wat zijn kansrijke locaties of gebieden voor een hub?
- c) Welke P+R-locaties kunnen een hub worden?

a) Wat is een mobiliteitshub?

Voor de mobiliteitshub zijn de volgende elementen van belang:

1. Het knooppunt van slimme (en nieuwe) mobiliteit: het verbinden van meerdere modaliteiten en mobiliteitsdiensten om optimaal te kunnen voorzien in de vraag van de reiziger
2. De verblijfsplek (met verblijfskwaliteit) omdat het meer is dan slechts een vertrek-, overstap- of eindpunt
3. De locatie waar meerdere functies bij elkaar komen (zoals wonen, werken en recreëren) met voldoende voorzieningen om er te kunnen verblijven.

De provincie Noord-Holland heeft het ov-knooppunten-beleid ontwikkeld. Passend binnen de gedachte van de mobiliteitshub wil de provincie daarbij stationsomgevingen beter benutten en in samenhang met elkaar ontwikkelen. Omdat stations belangrijke schakels zijn in de reis van mensen op weg naar werk, naar voorzieningen of recreatieve bestemmingen, stimuleert de provincie nieuwbouw van woningen en bedrijvigheid rondom stations. Momenteel wordt langs verschillende corridors (spoortrajecten) aan knooppuntontwikkeling gewerkt.

Het parkeerbeleid heeft echter een grote invloed op de mogelijkheden voor de knooppuntontwikkeling. Zo leiden geparkeerde auto's tot aanzienlijke ruimteclaims die door de schaarse ruimte niet beschikbaar is voor andere doeleinden.



Op dit moment laat de provincie Noord-Holland door Muconsult onderzoek doen naar de manier waarop op een de autogebruiker gericht beleid (met een focus op parkeerbeleid) kan leiden tot een positieve invloed op de woningbouwproductie bij knooppunten met het stimuleren van het ov- en fietsgebruik als achterliggende doelen.

b) Wat zijn kansrijke locaties of gebieden voor een hub?

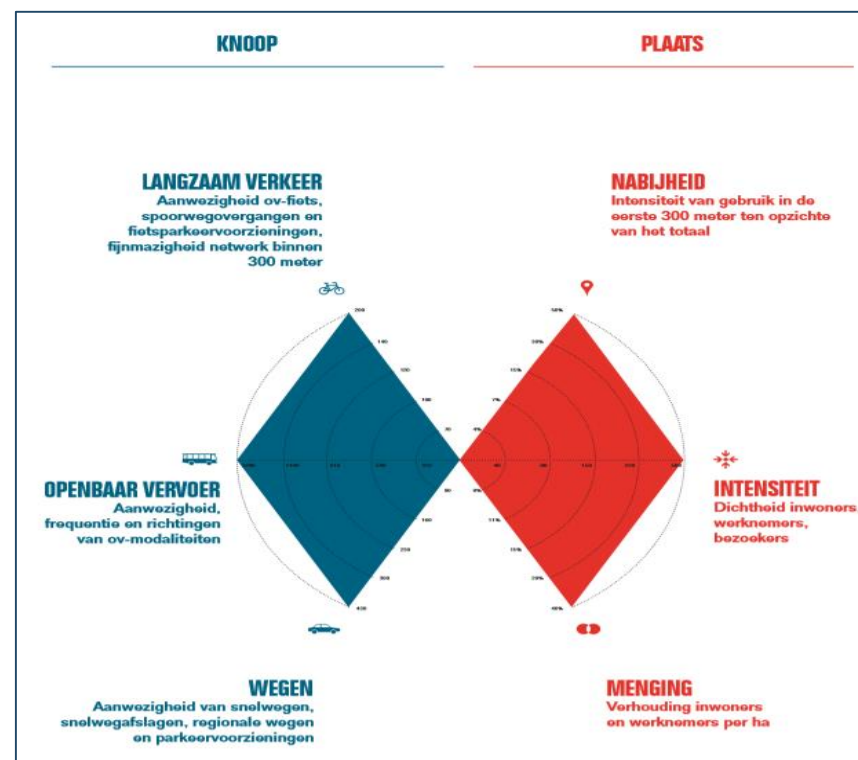
c) Welke P+R-locaties kunnen een hub worden?

De vragen b) en c) worden in samenhang met elkaar beantwoord:

De ontwikkeling van mobiliteitshubs en grootschalige (uitbreiding van) parkeervoorzieningen staan op gespannen voet met elkaar. Dit betekent dat beoogde locaties voor een mobiliteitshub, bij voorkeur niet de locaties zijn uitbreiding van de P+R-functie. Althans als het hier gaat om de klassieke combinatie van auto en ov.

De mobiliteitshubs worden bij voorkeur ontwikkeld op locaties met een goede samenhang tussen netwerk en ruimte. Dat zijn locaties met een goed fietsnetwerken en een goede bediening met hoogwaardig ov (netwerk), maar ook hoge woondichtheden en een menging van woningen en arbeidsplaatsen (ruimte). Locaties die niet zo goed scoren op de samenhang tussen netwerk en ruimte maar wel goed met de auto te bereiken zijn, zijn bij voorkeur geschikt voor (uitbreiding) van P+R-voorzieningen voor de multimodale reiscombinatie auto/ov.

Het zogenaamde 'vlindermodel' uit het onderzoek Maak Plaats! van de provincie Noord-Holland geeft hier inzicht in. Dit model is ontwikkeld op basis van zes indicatoren die de relatie tussen netwerk (in het model: 'knoop') en ruimte (in het model: 'plaats') inzichtelijk maken. Zie de onderstaande afbeelding. Alle (potentiele) knooppunten in de provincie Noord-Holland zijn op de zes indicatoren doorgelicht.





In de regio

Het bovenstaande principe past goed bij het in dit onderzoek gepresenteerde conceptuele model voor de P+R: Door het ontwikkelen van mobiliteitshubs hebben meer reizigers de mogelijkheid om de fiets als voortransport voor het ov te gebruiken. Hierdoor zal de parkeerdruk op deze of andere P+R-locaties afnemen. Hierdoor krijgen inwoners in de regio die op grotere afstand van een P+R wonen en niet de beschikking hebben over goed ov, meer mogelijkheden om van de P+R gebruik te maken. Daarbij past dan wel een vorm van gereguleerd parkeren: Extra capaciteit op een P+R locatie kan ertoe leiden dat pendelaars voor een deel van hun reis van vervoerswijze veranderen ten gunste van de auto.

Een voorbeeld van een verdeling mobiliteitsfuncties is die tussen Naarden-Bussum en Bussum-Zuid. Naarden-Bussum wordt daarbij een mobiliteitshub, waarbij de P+R (die nu slecht gebruikt wordt) vervalt. Het nabijgelegen Bussum-Zuid zal dan een sterkere P+R-functie krijgen voor het achterland.



Aan de rand van het hoogstedelijk gebied

De in dit onderzoek gepresenteerde locaties in de buurt van de snelwegen – aan de rand van het hoogstedelijke gebied – lenen zich niet voor een mobiliteitshub, vanwege het ontbreken van de juiste ruimtelijke kenmerken en vanwege de grote hoeveelheid ruimte die voorzien is om automobilisten van buiten de regio te kunnen opvangen.



Aan de rand van de stad

P+R-locaties aan de rand van de stad zijn bij uitstek geschikt voor de ontwikkeling van mobiliteitshubs. Deze locaties hebben alle kenmerken die bij een mobiliteitshub passen. Zowel wat betreft netwerk als de omgeving. Juist hier zullen de mobiliteitshubs een knooppunt zijn van slimme en nieuwe mobiliteit, vooral ten behoeve van de inwoners van de stad.



Deel C: Implementatievraagstukken P+R-beleid

Bij de implementatie draait om het beantwoorden van de vragen:

- C1. Wie doet wat?
- C2. Hoe wordt het afgesproken en met wie?
- C3. Wie betaalt het?

C1. Wie doet wat?

Dit onderzoek geeft aan in welke richting het P+R-beleid binnen de MRA zich zou moeten ontwikkelen om P+R een grotere rol in de mobiliteit te kunnen laten spelen. Dit onderzoek behoeft vervolgstappen voor de uitwerking van het P+R-concept.

Belang

Als partijen zich verantwoordelijk voelen voor de bereikbaarheid van de regio, is er ook een aantoonbaar belang in de P+R. Er zijn aanzienlijke reistijdbaten. Deze zullen nog in een nadere MKBA gekwantificeerd moeten worden. Ook vervoerders, waaronder NS, hebben belang. Door het voorstel blijven de oneigenlijke reizigers op de P+R-locaties weg, bovendien leidt het voorstel tot extra reizigers in het ov-systeem. Voor Amsterdam is het voorgestelde P+R-beleid van groot belang in het kader van de agenda 'Amsterdam autoluw'. Gemeenten in de regio hebben belang bij het P+R-beleid omdat het verbreden van de infrastructuur steeds moeilijker wordt. Daardoor zijn de gemeente zelf moeilijker te bereiken, maar het in

Amsterdam werkzame deel van de beroepsbevolking dat in de regio woont kan ook steeds moeilijker op het werk komen.

Denkbaar is dat er een regionale stuurgroep in het leven wordt geroepen, waarin alle partijen zijn vertegenwoordigd (bijvoorbeeld: I&W, overige partners SBAB, Vervoerregio, provincies, coördinatoren uit deelregio's die de achterban er bij betrekken).

In opdracht van de stuurgroep zullen verschillende aspecten nader uitgewerkt moeten worden, zoals:

- Prijsstelling van de P+R, met een nader onderzoek naar de prijselasticiteit:
 - om aan de ene kant gebruik door andere doelgroepen tegen te gaan;
 - aan de andere kant de P+R aantrekkelijk te houden.
- Locaties
- MKBA
- Governance-modellen

Van belang daarbij is dat de P+R een onderdeel wordt van het totale netwerk om zodoende een goed instrument te kunnen zijn voor het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen.



C2. Hoe wordt het afgesproken en met wie?

Aanbevolen wordt om onder leiding van de stuurgroep verschillende Governance-modellen te onderzoeken. Die modellen kunnen uiteenlopen van data-/informatieuitwisseling tot aan complete concessiemodellen. De centrale vraag die daarbij beantwoordt zal moeten worden luidt:

Hoe kun je regio-breed de P+R-exploitatie reguleren, gelet op de taak voor de P+R?

Hiervoor zou een "Regionaal orgaan met uitvoeringsbevoegdheid voor de P+R" in het leven geroepen kunnen worden. Dit orgaan kan publiek/privaat (met participatie van vervoerders) of uitsluitend publiek van karakter zijn.

C3. Wie betaalt wat?

Het creëren van extra capaciteit door uitbreiding van bestaande P+R-locaties of door de aanleg van nieuwe P+R-locaties kost geld. Dit geldt ook voor extra voorzieningen op de P+R-locaties of voor de noodzakelijke uitbreiding van het ov-aanbod.

P+R-locaties zullen de echter ook meer geld gaan opleveren dan nu het geval is. Gratis parkeren voor iedereen nabij ov-knooppunten leidt nu reeds tot ongewenste effecten. Dit zal in de toekomst alleen maar toenemen. Alleen al de agenda

'Amsterdam autoluw' zal een olievlekwerking hebben op de parkeertarieven in de regio.

Op ambtelijk niveau zien meerdere partijen kansen voor een 'P+R-fonds'. Een dergelijk fonds zou goed passen bij het hiervoor genoemde 'Regionaal Orgaan met uitvoeringsbevoegdheid'.

Tot slot:

Het P+R-beleid is slechts één onderdeel in het mobiliteitsbeleid. P+R zal onderdeel moeten worden van het totale netwerk om zodoende een goed instrument te kunnen zijn voor het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen.

Bij de maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren past het verbeteren van ov-verbindingen en -knooppunten en faciliteiten voor fietsers, zoals ook in dit onderzoek wordt aangehaald.

Het geheel dient echter ook te passen binnen het totale mobiliteitsbeleid, waarbij ook flankerende maatregelen worden genomen zoals lagere parkeernormen bij nieuwbouw, de ontwikkeling van werkgelegenheid bij stationslocaties en het stimuleren van werkgelegenheid in de regio. Opdat in de verschillende gebieden met de juiste modaliteiten gereisd wordt en de verhouding spits/tegenspits een stuk gunstiger wordt.



Colofon

Muconsult B.V. / Arup B.V.

Amersfoort / Amsterdam, 6 februari 2019

Projectnummer: IW041

Opdrachtgevers:

Anne Blankert (Gemeente Amsterdam)

Bas Schimmel (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat)



Bijlage 1 - Betrokkenen

Experts:

- Jos van Ommeren (Vrije Universiteit)
- Henk Meurs (Radboud Universiteit)
- Paul Chorus (provincie Noord-Holland/knooppuntontwikkeling)
- Koen Faber (CROW)

Geïnterviewde partijen:

- Gemeente Almere
- Gemeente Amsterdam
- Gemeente Haarlemmermeer
- Gooi- en Vechtgemeenten,
- NS-stations,
- Provincie Flevoland
- Provincie Noord-Holland
- Vervoerregio Amsterdam

Enkele interviews die gepland waren, hebben om agenda-technische redenen niet plaats kunnen vinden.

Uitgenodigde partijen bij de werksessies:

- BUCH gemeenten (Bergen, Uitgeest, Castricum en Heiloo), HLT gemeenten (Hillegom, Lisse en Teylingen), Gemeente Almere, gemeente Amstelveen. Gemeente Amsterdam, Gemeente Beverwijk, Gemeente Bloemendaal, Gemeente De Ronde Venen, Gemeente Diemen, Gemeente Gooise Meren, Gemeente Haarlem, Gemeente Haarlemmermeer, Gemeente Heemstede, Gemeente Hilversum, Gemeente Lelystad, Gemeente Ouder-Amstel, Gemeente Over-Gemeenten, Gemeente Purmerend, gemeente Stichtse Vecht, Gemeente Weesp, Gemeente Zaanstad
- Provincie Flevoland, Provincie Noord-Holland, Provincie Utrecht
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Regio Gooi- en Vechtstreek, Vervoerregio Amsterdam
- Rijkswaterstaat West-Nederland Noord, Zuidasdok
- Connexxion, EBS-ov, Keolis, NS



**SAMEN BOUWEN AAN
BEREIKBAARHEID**



HET GEBIEDSGERICHTE
BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA
METROPOOLREGIO AMSTERDAM



Rijksoverheid

metropool
regio**amsterdam**