

Onderzoek | P+R | MRA

in opdracht van



Empaction Mobility B.V.

Eindhoven, 3 april 2019

Projectnummer: 2018/125EM

DEFINITIEF



Inhoud

0	MANAGEMENT SAMENVATTING	4
1	INLEIDING	11
1.1	AANLEIDING	11
1.2	VRAAGSTELLING	11
1.3	SCOPE: 61 P+R LOCATIES	12
1.4	LEESWIJZER	12
2	AANPAK ONDERZOEK	14
2.1	DEFINITIE P+R	14
2.2	INVENTARISATIE ALGEMEEN	14
2.3	VERDIEPEND ONDERZOEK	15
2.4	TOOLKIT	15
3	ALGEMENE INVENTARISATIE 61 P+R LOCATIES.....	16
3.1	HERKOMST- OF BESTEMMINGSFUNCTIE.....	16
3.2	CLUSTERS.....	16
3.3	GEBRUIK PARKEERCAPACITEIT.....	18
3.4	ORGANISATIE.....	20
3.5	GRATIS EN BETAALD PARKEREN.....	22
3.6	VOORZIENINGEN	24
3.7	PROBLEMEN EN KNELPUNTEN.....	24
3.8	BEVINDINGEN EN AANBEVELINGEN	26
4	VERDIEPEND ONDERZOEK 17 SCHIPHOLCORRIDOR-LOCATIES.....	28
4.1	SCHIPHOLCORRIDOR-LOCATIES	28
4.2	PARKEERGEDRAG, MOTIEF EN BELEVING VAN DE P+R GEBRUIKERS.....	28
4.3	ANALYSE REISTIJDSVERHOUDING	40
4.4	BEVINDINGEN EN AANBEVELINGEN	41
5	TOOLKIT VAN KNELPUNT NAAR OPLOSSING	43
5.1	VEILIGHEID EN BETROUWBAARHEID	43
5.2	SNELHEID.....	48
5.3	GEMAK.....	49
5.4	COMFORT	50
5.5	MAATWERK P+R LOCATIES SCHIPHOLCORRIDOR.....	52
5.6	BEVINDINGEN EN AANBEVELINGEN	54
	BIJLAGEN SEPARAAT.....	56
	1 P+R LOCATIES.....	56
	2 VISUALISATIES.....	56
	3 DATABASE P+R LOCATIES.....	56



4 DATABASE ENQUÊTE	56
5 DETAIL BEREKENING SNELHEID.....	56
6 ENQUÊTE KWANTITATIEF ONDERZOEK	56
7 VOORZIENINGEN PER P+R LOCATIE	56
8 DETAIL OVERZICHT HERKOMST- EN BESTEMMING LOCATIES	56
9 PARKEERBEZETTING P+R LOCATIES AMSTERDAM	56
10 MEET- EN ONDERZOEKSPROTOCOL DATACOUNT	56
11 AANPAK ONDERZOEK.....	56
12 GRATIS EN BETAALD PARKEREN.....	56



0 Management samenvatting

0.1 Aanleiding, vraagstelling en scope onderzoek P+R

P+R vormt een schakel in de bereikbaarheid van de MRA en het functioneren van OV-knooppunten. Op dit moment is er echter geen regionaal beleid of programma dat zich expliciet met P+R bezig houdt. Omdat er op MRA niveau wel behoefte bestaat om inzicht te krijgen in het functioneren van P+R is er voor gekozen om een onderzoek uit te voeren als deelopgave van MRA actie 1.8 Knooppuntontwikkeling. Het gevraagde onderzoek is vierledig: een algemene inventarisatie van 61 P+R locaties in de MRA (1), een verdiepend onderzoek op 17 Schipholcorridor-locaties (2), een verkenning van problemen en knelpunten (3) en tot slot een toolkit om problemen en knelpunten aan te pakken (4).

0.2 Belangrijkste bevindingen | algemene inventarisatie | 61 P+R locaties

Hier volgen de belangrijkste bevindingen uit de algemene inventarisatie die is uitgevoerd voor 61 P+R locaties binnen de MRA. Ten eerste de bevindingen over gebruik, voorzieningen en doelgroepen van de P+R locaties. Vervolgens de bevindingen over de organisatie van P+R.

Bevindingen over gebruik, voorzieningen en doelgroepen

Type P+R: 52 P+R locaties met een herkomst- en 9 P+R locaties met een bestemmingsfunctie

Het doel van de P+R met een herkomstfunctie is om reizigers aan het begin van hun reis te laten overstappen op het openbaar vervoer. Hiervan liggen er 44 bij treinstations en 8 bij busknooppunten. Totaal gaat het om circa 12.000 parkeerplaatsen.

Het doel van de P+R met een bestemmingsfunctie is om reizigers vlak voor hun eindbestemming te verleiden om aan de stadsrand te parkeren. Er zijn 9 P+R locaties met een bestemmingsfunctie (circa 4.500 parkeerplaatsen), allen gelegen binnen gemeente Amsterdam.

Gebruik parkeercapaciteit: op 25 locaties is de piekbezetting hoger dan 85%

Op 25 P+R locaties is de piekbezetting hoger dan 85% waarvan 10 locaties 100% of meer. Voor 9 van deze locaties wordt deze hoge bezetting op de P+R locatie als een probleem/ knelpunt ervaren.

De bezetting van de P+R locaties met bestemmingsfunctie (gemeente Amsterdam) fluctueert per dag en wordt o.a. sterk beïnvloed door evenementen en feestdagen .

Functies en bestemmingen in de omgeving: P+R locaties worden ook gebruikt door andere doelgroepen dan P+R

Bij nagenoeg alle P+R locaties liggen andere functies en bestemmingen in de directe omgeving (binnen 300 meter). Bij circa 10 locaties (15%) gaat het primair om de functie wonen. Bij de andere locaties gaat het over een mix van functies en bestemmingen. Alle P+R locaties zijn openbaar toegankelijk. Dit leidt tot medegebruik van P+R locaties door functies in de omgeving.

Voorzieningen niveau: sterk afhankelijk van type station/natransport

Het voorzieningen niveau van de P+R locaties is sterk afhankelijk van het type station/natransport waaraan de locatie gekoppeld is. De treinstations waar intercity's halteren hebben het hoogste voorzieningen niveau. De busstations hebben het laagste voorzieningen niveau. Op bijna 30% van de locaties ontbreekt een afsluitbare (beschutte) wachtruimte.

Bevindingen over organisatie

Organisatie en betrokken stakeholders: op MRA niveau is er geen regie op P+R

Bij P+R in de MRA zijn een groot aantal stakeholders betrokken. Ten eerste zijn er veel verschillende eigenaren. De gemeenten hebben 60% van de P+R locaties in eigendom, verspreid over 24 gemeenten. NS heeft 30% in bezit. De overige 6 locaties zijn van 3 provincies en Rijkswaterstaat. Ten tweede is de organisatie van beheer en exploitatie versnipperd. Het beheer van de P+R locaties is voor 60% in



handen van de gemeente en 20% wordt beheerd door NS en Q-Park. De overige 20% wordt beheerd door 9 verschillende partijen. Het groot aantal beheerders en exploitanten zorgt voor een verschillend niveau van beheer en onderhoud per locatie. Verder is voor de ketenmobiliteit vervolgens afstemming nodig met 5 concessieverleners openbaar vervoer en verschillende openbaar vervoerbedrijven. Op MRA niveau is er momenteel nog geen regie op P+R en betrokken partijen hebben weinig tot geen onderlinge afstemming over P+R.

Gratis en betaald parkeren: diverse 'regelingen' en 'afzenders' van P+R

Het groot aantal betrokken partijen en de versnipperde organisatie van beheer en exploitatie, leidt ertoe dat er bij de P+R locaties sprake is van een diversiteit aan 'regelingen' en 'afzenders'. Op 40 locaties kun je gratis parkeren. Op 21 locaties is er een vorm van betaald parkeren waarvan 9 locaties 'methode Amsterdam', 7 locaties 'methode NS/Q-Park' en 5 lokale varianten.

0.3 Belangrijkste bevindingen | verdiepend onderzoek | 17 Schipholcorridor-locaties

Naast de algemene inventarisatie voor de gehele MRA is aanvullend voor 17 P+R locaties langs de Schipholcorridor (treincorridor Leiden-Schiphol-Lelystad) verdiepend onderzoek uitgevoerd via enquêtes onder de gebruikers. Hier volgen de belangrijkste bevindingen. Ten eerste bevindingen over doelgroep en redenen voor gebruik van P+R. Vervolgens extra aandachtspunten die uit het onderzoek naar voren komen. Aanbevelingen voor het aanpakken van deze aandachtspunten worden gegeven in paragraaf 0.6.

Doelgroep en redenen voor gebruik P+R

Gemiddeld 50% is P+R gebruiker: vooral P+R in Almere en Lelystad hebben andere doelgroepen

Op alle locaties is naast P+R gebruik sprake van andere doelgroepen/gebruikers dan P+R. Gemiddeld over de 17 Schipholcorridor-locaties samen gaat het om 50% P+R gebruikers. Op de meeste P+R locaties ligt dit percentage hoger tot aan 86%. Vooral de P+R locaties in Almere en Lelystad worden door andere doelgroepen gebruikt.

Herkomst: P+R gebruikers komen vooral uit de gemeente waar de P+R gesitueerd is

Voor alle 17 P+R locaties geldt dat de gemeente waar de P+R gesitueerd is, tevens de meest genoemde herkomstlocatie is.

Bestemming: 50% reist naar Amsterdam

50% van de P+R doelgroep heeft bestemming Amsterdam, 12% Utrecht en 10% Haarlemmermeer. De P+R locaties direct rondom Amsterdam (o.a. Diemen, Duivendrecht en Weesp) hebben het grootste aandeel bestemming Amsterdam.

Reden voor P+R gebruik: 70% werkgerelateerd en 5% Schiphol

70% van de P+R doelgroep parkeert op de P+R met een werkgerelateerd doeleinde. 5% van de P+R doelgroep parkeert met als reden Schiphol. Van deze groep parkeert circa 60% langer dan 24 uur. Door diverse stakeholders wordt aangegeven dat er ook in de omliggende wijken van het station geparkeerd wordt door Schipholparkeerders, mogelijk vanwege de hogere sociale veiligheid t.o.v. een P+R locatie.

Waarom P+R? 56% maakt gebruik van P+R omdat het goedkoper is dan parkeren op eindbestemming

In de enquête hebben we gevraagd naar de argumenten waarom mensen gebruik maken van een P+R. 56% geeft als argument dat P+R goedkoper is dan parkeren op de eindbestemming. 24% maakt gebruik van P+R omdat op de eindbestemming bijna nooit plaats is. En 9% kiest voor P+R om de drukte en file op de weg te vermijden.



Aandachtspunten

Belangrijkste aandachtspunten op locatieniveau: veiligheid en voldoende plek

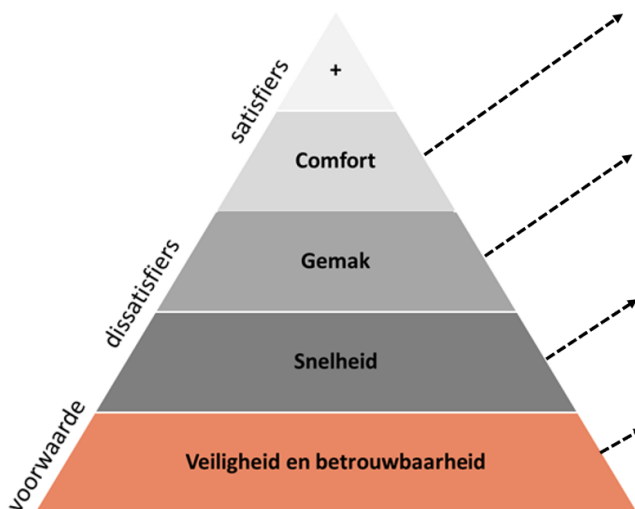
Het algemeen oordeel over de P+R locaties is overwegend goed. Het openbaar vervoer vanaf de P+R wordt op alle P+R locaties als goed tot zeer goed ervaren. Veiligheid en voldoende plek zijn de belangrijke aandachtspunten op locatieniveau.

Als de 'eigen P+R' vol of gesloten is, rijdt 46% door naar een andere P+R locatie in de buurt

46% van de P+R doelgroep rijdt naar een andere P+R als er geen of onvoldoende parkeergelegenheid bij de 'eigen P+R' aanwezig is. 21% van de P+R doelgroep maakt in dat geval de hele reis met de auto. 29% maakt de hele reis met het openbaar vervoer en 4% geeft aan te gaan carpoolen.

0.4 Toolkit | van knelpunt naar oplossing

Er is een toolkit ontwikkeld waarmee de stakeholders 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. De onderste lagen van de piramide zijn de belangrijkste lagen. Er kan pas naar hoger gelegen kwaliteitseisen worden gekeken indien de ondergelegen eisen van voldoende kwaliteit zijn. Veiligheid en betrouwbaarheid zijn de primaire *basisvoorwaarden*. Snelheid en gemak vormen *dissatisfiers*. Dit zijn aspecten die een reiziger vanzelfsprekend vindt. Als deze aspecten niet aan de verwachtingen voldoen, leiden ze tot ontevreden gebruikers. Comfort en beleving zijn *satisfiers* en vormen zogenaamde pullfactoren: deze aspecten vallen in positieve zin op en dragen bij aan de tevredenheid van de klanten.



Probleem/Knelpunt	Oplossing
A. Geen afsluitbare wachtruimte	Wachtruimte realiseren
B. Weinig tot geen voorzieningen/dienstverlening	Experimenteren met nieuwe aanvullende voorzieningen en (mobiliteits)diensten
Probleem/Knelpunt	Oplossing
A. Onduidelijke informatie over openbaar vervoer	Informatievoorziening verbeteren; op locatie en digitaal Actuele vertrektijden op display tonen Way-finding op locatie verbeteren
B. Werking korting op reis en/of parkeren onduidelijk	Korting P+R integreren op OV chipkaart Minimaal aantal handelingen Kentekenherkenning Informatievoorziening verbeteren
Probleem/Knelpunt	Oplossing
A. Ketenverplaatsing is/wordt langer dan autorit naar bestemming	Heroverweging doelgroep P+R Andere mobiliteitsdiensten aanbieden Loopafstanden verkorten
B. Frequentie is minder dan kwartierdienst	Frequente natransport aanpassen
C. Prijs van parkeren en/of natransport te hoog	(Prijz)afspraken met OV vervoerders/werkgevers Voordeelig dagtarief en abonnement aanbieden; prijzen afstemmen op andere locaties in het netwerk
Probleem/Knelpunt	Oplossing
A. Bezetting > 80%; enkel 'overlast' Schipholparkeerders	Reguleren – zonder check op OV
B. Bezetting > 80%; andere doelgroep dan P+R	Reguleren – met check op OV
C. Bezetting > 80%; vraag structureel groter dan aanbod	Bijbouwen
D. Vindbaarheid en bekendheid van P+R locaties	Statische en dynamische informatie ontsluiten Real time data bezetting en beschikbaarheid ontsluiten Dynamisch doorverwijzen op basis van real time data
E. Gevoel van onveiligheid	Checklist/aandachtspunten CROW veiligheid

Klantwenspiramide (bron: CROW)

Samenvatting van problemen/knelpunten en oplossingen

Veiligheid en betrouwbaarheid | van knelpunt naar oplossing

De bezetting op de P+R is hoger dan 80%, met als hoofdoorzaak Schipholparkeerders: een oplossing is parkeerregulering met bijvoorbeeld een 0-tarief voor mensen die maximaal 24 uur parkeren.

De bezetting op de P+R is hoger dan 80%, met als oorzaak dat andere doelgroepen dan P+R gebruik maken van de P+R locatie: een mogelijkheid om de 'juiste' doelgroep te faciliteren is reguleren. Een 0-tarief of voordelig tarief voor P+R reizigers kan andere doelgroepen dan P+R ontmoedigen om gebruik te maken van de P+R locatie. In dit geval is een check op de OV-reis noodzakelijk.

De bezetting op de P+R is hoger dan 80%, met als oorzaak dat de vraag naar parkeerplaatsen structureel groter is dan het aanbod: een structureel grotere parkeervraag kan worden opgelost door capaciteit bij te bouwen.

Vindbaarheid en bekendheid van P+R locaties: belangrijk thema binnen het beleidsprogramma Beter Benutten is het verbeteren van de vindbaarheid en bekendheid van parkeerlocaties waaronder P+R voorzieningen. Met adequate parkeerinformatie kunnen dienstverleners van verkeersinformatie (nog) betere diensten, navigatiesystemen en apps (pre-trip, on-trip) gaan ontwikkelen.

Een onveilig gevoel op de P+R: het CROW heeft een uitgebreide checklist waaraan een P+R moet voldoen op het gebied van veiligheid.

Snelheid | van knelpunt naar oplossing

De ketenverplaatsing is/wordt langer dan de autorit naar de bestemming: als de ketenverplaatsing langer is/wordt dan de autorit kan de aantrekkelijkheid van de ketenverplaatsing afnemen. Op dit soort momenten is een heroverweging van de doelgroep voor P+R noodzakelijk. Door het aanbieden van andere mobiliteitsdiensten, zoals deelauto's of deelfietsen, kunnen nieuwe mogelijkheden worden verkend en andere doelgroepen worden geïnteresseerd.

De frequentie van het openbaar vervoer is minder dan de gewenste kwartierdienst: de frequentie van het natransport is bij voorkeur minimaal een kwartierdienst. Het spoorwegnet moet hier voor worden aangepast. Derhalve is deze oplossing ingrijpend en kostbaar. Een aanpassing van de infrastructuur is tevens een kans voor het vernieuwen en uitbreiden van P+R bij stations.

De prijs van het parkeren en/of natransport is/wordt te hoog: het P+R tarief dient zorgvuldig en in samenhang met de andere P+R locaties in het netwerk bepaald te worden. Het gaat hierbij zowel om het voordelige P+R tarief (incidenteel) als de voordelige geprijsde P+R abonnementen.

Gemak | van knelpunt naar oplossing

Onduidelijke informatie over het openbaar vervoer: naast basale informatie over de looproute richting het station (wayfinding) wordt er op de P+R locaties zelf nog weinig tot niets gedaan met actuele reisinformatie over vertrektijden van het natransport.

De werking van de korting op de reis en/of parkeren is onduidelijk: bij betaald parkeren op een P+R locatie is voor het in aanmerking komen van het voordelige dagtarief in de regel een check op het OV-gebruik noodzakelijk. Met de huidige systemen zijn relatief veel handelingen nodig. Met minder handelingen is er minder kans op fouten, wat weer resulteert in minder frustratie bij de gebruiker.

Comfort | van knelpunt naar oplossing

Er zijn geen afsluitbare wachtruimtes aanwezig: op bijna 30% van de locaties ontbreekt een afsluitbare (beschutte) wachtruimte. Voor meer comfort kan er een wachtruimte gerealiseerd worden, zodat de reiziger droog en warm kan wachten op het aansluitende openbaar vervoer.

Weinig tot geen voorzieningen/dienstverlening: P+R gebruikers noemen het voorzieningenniveau op locatie als een belangrijk verbeterpunt. Door ruimte te bieden voor en te experimenteren met nieuwe aanvullende voorzieningen en diensten kan vraag en aanbod beter op elkaar worden afgestemd.

0.5 Maatwerk-overzicht | 17 P+R locaties Schipholcorridor

Een goed functionerend netwerk van P+R voorzieningen in de regio vraagt per locatie om maatwerk en om zorgvuldige afstemming met de directe omgeving (bewoners en bedrijven). Omdat P+R locaties een regionale functie vervullen is tevens de afstemming tussen buurgemeenten van belang.



Uitwijkgedrag naar andere P+R locaties kan een ongewenst bij effect zijn dat voorkomen kan worden door samen af te stemmen.

Voor de 17 P+R locaties op de Schipholcorridor is op basis van de toolkit een **maatwerk-overzicht** uitgewerkt. Dit maatwerk-overzicht dient als hulpmiddel en startpunt voor de noodzakelijke afstemming tussen stakeholders. Binnen de corridor zijn geografische samenhangende clusters van P+R aan te wijzen. Aanbevolen wordt om deze afstemming op clusterniveau plaats te laten vinden.

De 'score' per aspect/thema is per P+R locatie bepaald. De score betreft een 'expert guess' gebaseerd op de algemene inventarisatie, de informatie uit de enquête en de gesprekken met en praktijkervaringen van stakeholders. Per aspect/thema is onderscheid gemaakt in groen (probleem/knelpunt niet aan de orde), oranje (aandachtspunt) en rood (probleem/knelpunt).

Legenda	Veiligheid en betrouwbaarheid					Snelheid			Gemak		Comfort	
	Bezetting > 80%: enkel 'overlast' Schipholparkeerders	Bezetting > 80%: andere doelgroep dan P+R	Bezetting > 80%: vraag groter dan aanbod	Vindbaarheid en bekendheid van P+R locatie	Gevoel van onveiligheid	Ketenverplaatsing is/wordt langer dan autorit naar bestemming	Frequentie is minder dan kwartierdienst	Prijs van parkeren en/of natransport te hoog	Onduidelijke informatie over openbaar vervoer	Werking korting op reis en/of parkeren onduidelijk	Geen afsluitbare wachtruimte	Weinig tot geen voorzieningen/ dienstverlening
P+R Sassenheim	rood	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje
P+R Getsewoud Zuid	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje
P+R Nieuw-Vennep Station	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje
P+R Hoofddorp	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje
Q-Park P+R Stationsplein (Duivendrecht)	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje
P+R Diemen	rood	rood	rood	rood	rood	rood	rood	rood	rood	rood	rood	rood
P+R Diemen Zuid	rood	rood	rood	rood	rood	rood	rood	rood	rood	rood	rood	rood
P+R Weesp	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje
P+R Almere Buiten	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje
P+R Almere Muziekwijk	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje
P+R Almere Parkwijk	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje
P+R Almere Poort	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje
P+R Oostvaarders	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje
P+R 't Oor	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje
P+R De Waag	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje
P+R Zilverpark	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje
P+R Breukelen	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje	oranje

0.6 Aanbevelingen

'No regret' maatregelen: basis op orde

Aanbevolen wordt om op korte termijn aan de slag te gaan met een concreet pakket van 'no regret' maatregelen, met als doel om de basis op orde te brengen bij de P+R locaties waar knelpunten ervaren



worden. De toolkit is een hulpmiddel om de bestaande P+R locaties te optimaliseren c.q. beter te laten functioneren:

- Beter benutten van bestaande locaties met bezettingsgraad > 80%;
- Afstemming tussen buurgemeenten op clusterniveau over lokale reguleringsmaatregelen en flankerende maatregelen in de omgeving;
- Locaties voor vernieuwing en uitbreiding aanwijzen en planontwikkeling opstarten;
- Regionale en lokale campagnes voor stimuleren fietsgebruik naar stations i.c.m. verbetering van fietsparkeervoorzieningen op stations¹;
- P+R locaties aanwijzen waar geëxperimenteerd kan worden met nieuwe (mobiliteits)diensten en aanvullende voorzieningen ('mobiliteitshubs').

Rollen en verantwoordelijkheden P+R

Uit de algemene inventarisatie blijkt dat de organisatie van P+R binnen de MRA verdeeld is over een groot aantal partijen. De huidige versnipperde organisatie van P+R maakt afstemming op regionale schaal ingewikkeld en noodzaakt de ontwikkeling van een P+R visie op MRA niveau.

Aanbevolen wordt om de rollen en verantwoordelijkheden binnen de MRA ten aanzien van P+R alsmede de onderliggende uitvoerings- en financieringsafspraken per P+R locatie eenduidig vast te leggen en te (her)bevestigen:

- *Beleid en onderzoek*: ontwikkelen van een regionale P+R visie voor de (middel)lange termijn en op MRA niveau regie voeren en periodiek afstemmen over de relevante beleidsaspecten ten aanzien van P+R.
- *Uitvoering*: structurele en eenduidige afspraken maken over de organisatie van beheer, onderhoud en exploitatie van P+R. Het schoon, heel en veilig houden van P+R locaties is essentieel en een belangrijke randvoorwaarde voor tevreden gebruikers.
- *Financiering*: afspraken maken over vernieuwing en uitbreiding op locatieniveau zijn nodig om de kwantiteit en kwaliteit van P+R in de regio te verbeteren.

Regionale afstemming over P+R

Het verdiepend onderzoek onder de gebruikers van de Schipholcorridor-locaties bevestigt dat P+R een regionale opgave betreft: herkomst en bestemming van de P+R locaties liggen verspreid door de regio en als de 'eigen' P+R vol of dicht is, dan wijken de gebruikers uit naar een andere P+R locatie. Als een gemeente of NS besluit een P+R te sluiten of te reguleren, heeft dit dus direct effect op de P+R locaties in de buurgemeenten. Afstemming tussen betrokken partijen over o.a. parkeercapaciteit, regulering, parkeertarieven en flankerend beleid in de omgeving is derhalve nodig.

Aanbevolen wordt om op MRA niveau af stemmen op het vlak van:

- P+R behoefte raming en capaciteitsverdeling over de regio:
 - markt- en capaciteitsanalyse;
 - onderzoek en indeling naar type P+R: herkomst- en/of bestemmingsfunctie;
 - onderzoek naar reistijdverhouding voor relevante bestemmingen.
- P+R tarieven:
 - 0-tarief of voordelig dagtarief;
 - betaalsystemen en abonnementsvormen.
- Flankerende reguleringsmaatregelen op locatie en in de directe omgeving;

¹ Een aanzienlijk deel van P+R gebruikers komt uit de 'eigen' gemeente. Deze groep woont op fietsafstand van het station, maar geeft de voorkeur aan de auto. Het is interessant om te onderzoeken onder welke condities (een deel van) deze groep met de fiets naar het station wil komen. Bijvoorbeeld door de aanleg van meer en betere fiets(parkeer)voorzieningen.



- Structureel inwinnen en ontsluiten van P+R data: statische data (locatie, in- en uitritten, capaciteit, openingstijden, tarieven, OV-lijnen) en dynamische data (real time bezettingsinformatie).
- Marketing en communicatie op schaalniveau MRA:
 - doelgroepenbenadering;
 - campagnes/gedragsbeïnvloeding;
 - werkgeversaanpak: in samenwerking met bedrijven zorgen dat forenzen meer gebruik gaan maken van P+R;
 - koppeling leggen met belangrijke functies, bestemmingen en evenementen in de regio;
 - huisstijl P+R.
- Capaciteit en kwaliteit van het openbaar vervoer in relatie tot P+R;
- Vernieuwing en uitbreiding op lokaal niveau;
- Subsidiemogelijkheden en financiële geldstromen ten aanzien van aanleg, beheer en exploitatie.

1 Inleiding

Voorliggend rapport is een weerslag van het onderzoek naar het functioneren van P+R in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). In dit eerste hoofdstuk wordt ingegaan op de aanleiding (paragraaf 1.1), vraagstelling (paragraaf 1.2) en scope (paragraaf 1.3) van het onderzoek. Paragraaf 1.4 geeft een beknopte leeswijzer van de rapportage.

1.1 Aanleiding

De MRA wil een internationaal concurrerende regio zijn, met compacte steden, een aantrekkelijk landschap en een perfect functionerend infrastructureel netwerk. Om dat te bereiken, zijn op korte termijn acties nodig. Met dit doel hebben de overheden in de MRA de MRA Agenda gemaakt met acties op ruimtelijk en economisch gebied voor de periode 2016-2020.

Met actie 1.8 wordt ingezet op knooppuntontwikkeling waarbij de focus ligt op het wegnemen van belemmeringen voor transformatie, nieuwbouw en bereikbaarheid rondom OV-knooppunten. Hierbij is prioriteit gelegd op de spoorcorridors waar hoogfrequent rijden wordt ingevoerd, waaronder de Schipholcorridor.

P+R vormt een schakel in de bereikbaarheid van de MRA en het functioneren van OV-knooppunten. Op dit moment is er geen regionaal beleid of programma dat zich expliciet met P+R bezig houdt². Omdat er op hoger schaalniveau wel vraagstukken aanwezig bleken over dit onderwerp is er voor gekozen om een onderzoek naar het functioneren van P+R op de Schipholcorridor uit te voeren als deelopgave van MRA actie 1.8 Knooppuntontwikkeling.

1.2 Vraagstelling

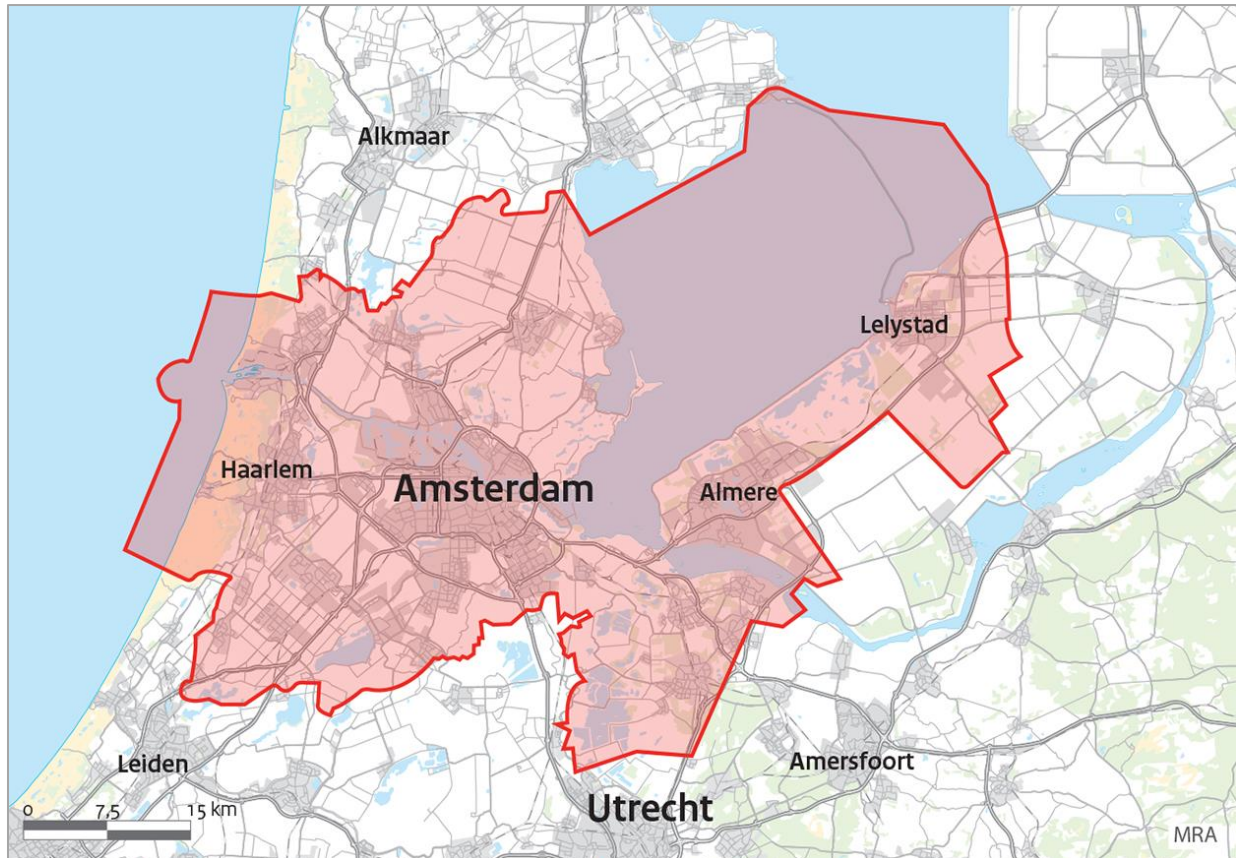
P+R voorzieningen bij een aantal stations langs de Schipholcorridor worden gebruikt om de auto te parkeren en de trein naar Schiphol te pakken. De P+R is goedkoper dan parkeren rond Schiphol zelf. Gevolg is dat er voor lokaal gebruik van de P+R te weinig plek is. Dit is een typisch regionale opgave omdat oorzaak en gevolg bij verschillende partijen liggen. De in de MRA bij P+R betrokken partijen hebben de conclusie getrokken dat het P+R vraagstuk breder is dan enkel op de Schipholcorridor.

Iedere gemeente heeft een eigen parkeerbeleid, dat veelal meer gericht is op 'centrum parkeren' dan op functionaliteit en inrichting van de OV-knooppunten. Vanwege de behoefte vanuit alle partijen om op MRA niveau inzicht te krijgen in het functioneren van P+R is er voor gekozen om naast de Schipholcorridor ook de overige P+R locaties in de MRA (en Abcoude, Breukelen en Sassenheim) in het onderzoek op te nemen.

Het gevraagde onderzoek is vierledig: een algemene inventarisatie naar 61 P+R locaties in de MRA (1), een verdiepend onderzoek op 17 Schipholcorridor-locaties (2), een verkenning van problemen en knelpunten (3) en tot slot een toolkit om problemen en knelpunten aan te pakken (4).

² Wel is in 2018 de Omgevingsvisie Noord-Holland vastgesteld. Hierin wordt ingezet op het versterken van de keten en de vrijheid van inwoners en bedrijven om hun vervoerswijze te kiezen. Zodanig dat het totale verkeers- en vervoersnetwerk optimaal wordt gebruikt en ten dienste staat van de ruimtelijk-economische ontwikkeling. Hiertoe wordt knooppuntontwikkeling en de overstap naar andere netwerken gestimuleerd. Deze visie is verder uitgewerkt in de Agenda Mobiliteit. De Agenda Mobiliteit vormt een nadere invulling van de mobiliteitsthema's uit de Omgevingsvisie. De concept Agenda gaat uit van een verschuiving van de focus op eigen taken en opgave per modaliteit, naar het op orde brengen van het totale systeem, samenwerken en de deur-tot-deur ketenreis. Openbaar vervoer speelt in die keuzereis een belangrijke rol, waarbij overstappunten onontbeerlijk zijn. Inzetten op de kwaliteit van deze mobiliteitsknooppunten is essentieel, anders heeft investeren in een sneller openbaar vervoer onvoldoende effect. Door een netwerk van P+R terreinen wordt de overstap gefaciliteerd. Onderdeel van de concept Agenda is het samen met regionale partners werken aan bereikbaarheidsvraagstukken, waaronder het vormen van regionaal parkeerbeleid en het ontwikkelen van een gezamenlijke visie op P+R en P+B. Het voornemen is de Agenda Mobiliteit in 2019 vast te stellen.





Metropoolregio Amsterdam

1.3 Scope: 61 P+R locaties

De scope van het onderzoek is vastgesteld op 61 P+R locaties³. In bijlage 1 is een overzicht te vinden met de P+R locaties in kaart. De locaties zijn verdeeld over de provincies Noord-Holland (50), Flevoland (8), Utrecht (2) en Zuid-Holland (1). De 61 P+R locaties zijn verdeeld over 24 gemeenten:

	Gemeente	Aantal		Gemeente	Aantal
1	Amsterdam	10	13	De Ronde Venen	1
2	Zaanstad	6	14	Velsen	1
3	Almere	6	15	Heemskerk	1
4	Purmerend	5	16	Ouder-Amstel	1
5	Gooise Meren	5	17	Wormerland	1
6	Haarlemmermeer	4	18	Stichtse Vecht	1
7	Hilversum	3	19	Teylingen	1
8	Diemen	2	20	Weesp	1
9	Amstelveen	2	21	Zandvoort	1
10	Lelystad	2	22	Heemstede	1
11	Bloemendaal	2	23	Haarlem	1
12	Beverwijk	2	24	Uitgeest	1

Verdeling P+R-locaties per gemeente

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 schetsen we de aanpak van het onderzoek op hoofdlijnen. Hierna volgen in hoofdstuk 3 de resultaten van de algemene inventarisatie van de 61 P+R locaties. Hoofdstuk 4 gaat in op de

³ De 61 locaties zijn de bij provincie Noord-Holland bekende locaties binnen de MRA. Mogelijk zijn er meer P+R locaties die (nog) niet bekend zijn bij de provincie.

resultaten van het verdiepend onderzoek onder gebruikers op de 17 Schipholcorridor-locaties. Vervolgens worden in hoofdstuk 5 de problemen/knelpunten en bijbehorende oplossingsrichtingen in kaart gebracht. De uitwerking omvat een toolkit op basis van de klantwenspiramide voor P+R. Hoofdstuk 5 sluit af met de toepassing van de toolkit op de 17 Schipholcorridor-locaties.



2 Aanpak onderzoek

In dit hoofdstuk wordt de aanpak van het onderzoek op hoofdlijnen beschreven. Paragraaf 2.1 gaat in op de definitie van P+R en het onderscheid tussen de bestemmings- en herkomstfunctie van P+R. Paragraaf 2.2 gaat kort in op de 10 onderwerpen die centraal staan in het onderzoek. Het verdiepend onderzoek en de toolkit worden toegelicht in respectievelijk paragraaf 2.3 en 2.4. Bijlage 11 bevat een meer gedetailleerde toelichting over en verantwoording van het uitgevoerde onderzoek.

2.1 Definitie P+R

P+R is een vorm van ketenmobiliteit: de automobilist stapt binnen een verplaatsing over van de auto naar het openbaar vervoer. Dat doet hij dichtbij de herkomstlocatie (P+R met herkomstfunctie) of dichtbij de bestemmingslocatie (P+R met bestemmingsfunctie)⁴.



2.2 Inventarisatie algemeen

Er is data, kennis en praktijkervaring over P+R in MRA beschikbaar. Echter, deze informatie zit verspreid over provincie, gemeenten en NS. Als eerste stap in het onderzoek is een 'vangnet' uitgeworpen en de beschikbare informatie opgehaald. De onderstaande 10 onderwerpen staan hierbij centraal:

1. **Gebruik parkeercapaciteit:** bezetting, piekmomenten, wel/geen reizigers Schiphol;
2. **Stakeholders:** welke partijen zijn betrokken bij P+R;
3. **Organisatie:** eigendom, beheer en exploitatie;
4. **Gratis en betaald parkeren:** gratis, wijze van betalen, abonnementsvormen;
5. **Omgeving:** functies/bestemmingen in de directe omgeving van de P+R locatie;
6. **Voorzieningen:** op en rondom de P+R locatie;
7. **Problemen en knelpunten:** inventarisatie;
8. **Parkeergedrag gebruikers:** parkeerduur, frequentie, waarom deze P+R, alternatieven?;
9. **Motief gebruikers:** herkomst, bestemming, persoonskenmerken, aantal personen;
10. **Beoordeling door gebruikers:** beleving, suggesties en verbeteringen.

⁴ Bron: CROW Handboek P+R d.d. september 2015

In de praktijk is gebleken dat bij de provincie, gemeenten en NS de informatie over punten 2 tot en met 7 goed beschikbaar is. Over het gebruik van de P+R capaciteit (punt 1) heeft 'slechts' een beperkt aantal gemeenten informatie beschikbaar. NS doet wel structureel onderzoek naar de bezetting van P+R bij de stations⁵. De informatie van het eerste 'vangnet' heeft geleid tot een eerste aanzet van de database. Vervolgens is de database verder gevuld met behulp van deskresearch, google-maps scan, locatiebezoeken, diverse belrondes en gesprekken met NS en betrokken gemeenten.

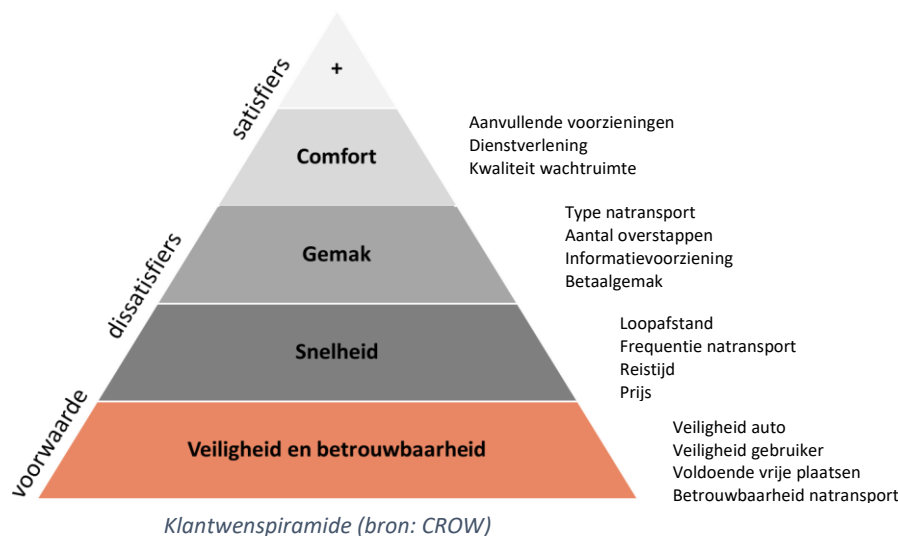
2.3 Verdiepend onderzoek

Op een 9-tal P+R locaties zijn vanwege ontbrekende bezettingsinformatie aanvullende parkeertellingen uitgevoerd. Daarnaast heeft de provincie een 17-tal locaties aangewezen (de 'Schipholcorridor-locaties') voor een verdiepend onderzoek middels een enquête onder de gebruikers. Bijlage 10 bevat de details van het meet- en onderzoeksprotocol voor de tellingen en de enquête.

2.4 Toolkit

Vervolgens is een toolkit ontwikkeld waarmee de stakeholders aan de slag kunnen om de geconstateerde problemen en knelpunten per P+R op te lossen. Voor deze toolkit is gebruik gemaakt van de in P+R literatuur bekende klantwenspiramide⁶.

De kwaliteit van een P+R moet voldoen aan de eisen die de gebruikers stellen. Deze kwaliteitseisen zijn gerangschikt in een klantenwenspiramide (analoog aan die van Maslow). De onderste lagen van de piramide zijn de belangrijkste lagen. Er kan pas naar hoger gelegen kwaliteitseisen worden gekeken indien de ondergelegen eisen van voldoende kwaliteit zijn.



Veiligheid en betrouwbaarheid zijn de primaire *basisvoorwaarden*.

Snelheid en gemak vormen *dissatisfiers*. Dit zijn aspecten die een reiziger vanzelfsprekend vindt. Als deze aspecten niet aan de verwachtingen voldoen, leiden ze tot ontevreden gebruikers.

Comfort en beleving zijn *satisfiers* en vormen zogenaamde pullfactoren: deze aspecten vallen in positieve zin op en dragen bij aan de tevredenheid van de klanten.

⁵ NS laat tellingen op P+R locaties uitvoeren in september en oktober. Op een maandag, dinsdag of donderdag tussen 10:00 – 15:00 uur. Dit zijn voor P+R de drukste maanden, dagen en uren van het jaar (op incidentele weersinvloeden na).

⁶ Bron: CROW Handboek P+R d.d. september 2015



3 Algemene inventarisatie | 61 P+R locaties

Dit hoofdstuk beschrijft het resultaat van de algemene inventarisatie. Paragraaf 3.1 inventariseert het aantal P+R locaties met een herkomst- of bestemmingsfunctie. Paragraaf 3.2 geeft een verdeling van de P+R locaties over 13 geografische clusters in de regio. Het gebruik c.q. de bezetting van de P+R locaties staat centraal in paragraaf 3.3. De organisatie en betrokken stakeholders worden in kaart gebracht in paragraaf 3.4. Vervolgens wordt in paragraaf 3.5 gekeken naar het onderscheid tussen gratis en de verschillende vormen/systemen van betaald parkeren. Paragraaf 3.6 brengt het voorzieningen-niveau in beeld. De door stakeholders ervaren problemen en knelpunten worden langsgelopen in paragraaf 3.7. Hoofdstuk 3 sluit af met de bevindingen en aanbevelingen op basis van de algemene inventarisatie (paragraaf 3.8).

In bijlage 2 is per P+R locatie een **visualisatie/kaartbeeld** opgenomen. Deze **visualisaties** geven een samenvatting van de diverse onderzochte aspecten/thema's op locatieniveau. Bijlage 3 bevat de onderliggende **database** met een gedetailleerde inventarisatie per locatie.

3.1 Herkomst- of bestemmingsfunctie

Er zijn binnen de MRA 61 P+R locaties onderzocht, met in totaal circa 16.500 parkeerplaatsen. 52 P+R locaties hebben een herkomstfunctie (circa 12.000 parkeerplaatsen). Hiervan liggen er 44 bij treinstations en 8 bij busknooppunten.

Er zijn 9 P+R locaties met een bestemmingsfunctie (circa 4.500 parkeerplaatsen), allen gelegen binnen gemeente Amsterdam.

P+R Amsterdam Lelylaan is een uitzondering hierop. Deze P+R wordt vooral gebruikt als herkomst P+R⁷. Van de 9 P+R locaties in Amsterdam liggen er 6 bij knooppunten met bus, tram en/of metro en 3 bij knooppunten met trein, bus, tram en/of metro.

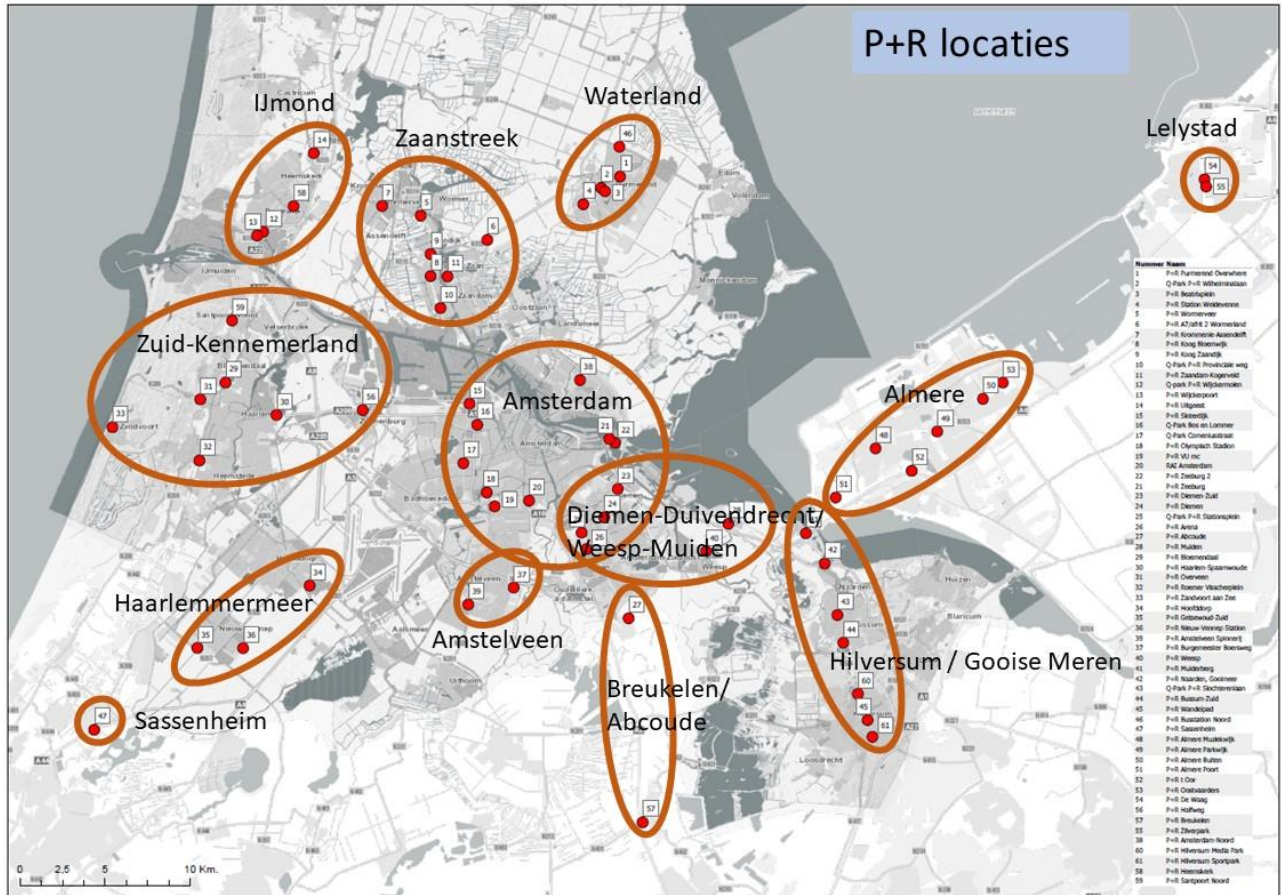
3.2 Clusters

Naast een splitsing in herkomst- en bestemmingsfunctie hebben we een indeling gemaakt naar geografische ligging.

Er zijn in totaal 13 clusters gemaakt. Primair is hierbij gekeken naar de ligging/locatie ten opzichte van de belangrijkste steden/gemeenten.

In onderstaande afbeelding is de ligging van de clusters en de P+R locaties weergegeven.

⁷ Op basis van input gemeente Amsterdam



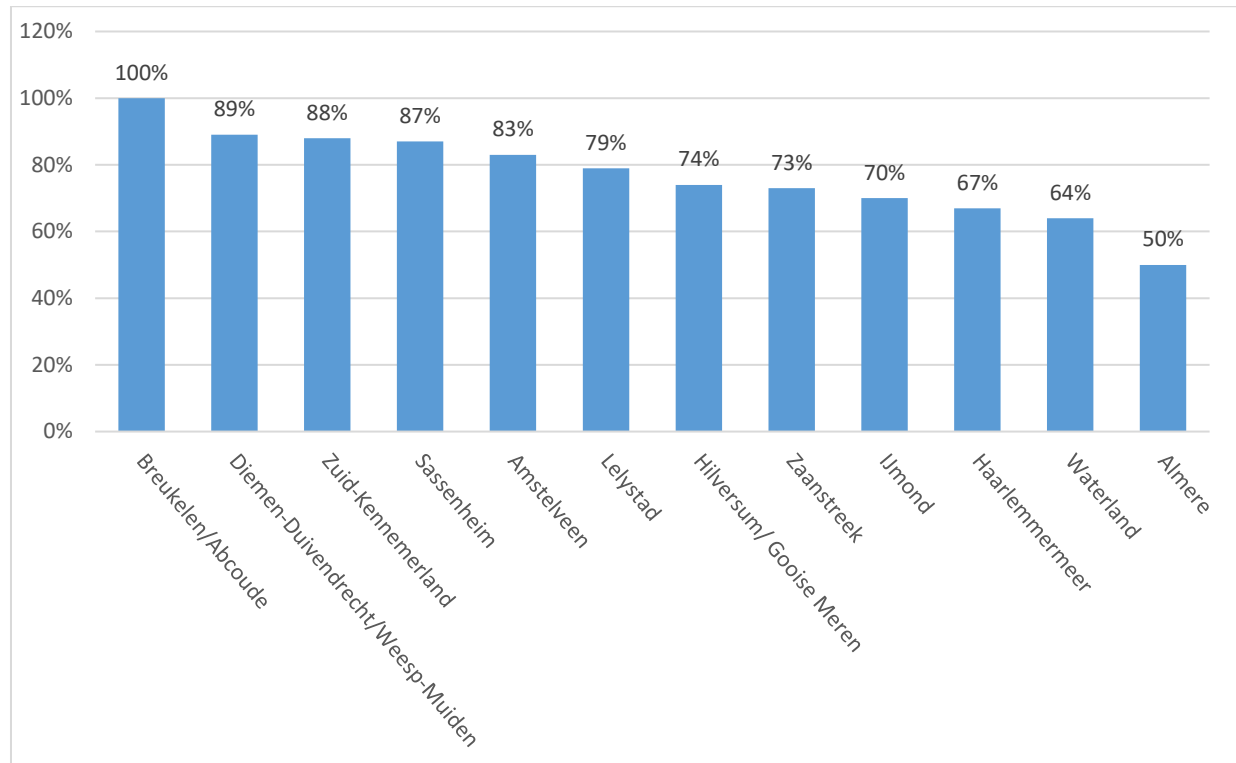
Nr.	Naam	Nr.	Naam	Nr.	Naam
	Cluster Amsterdam		Cluster Zuid-Kennemerland		Cluster Sassenheim
15	P+R Sloterdijk	29	P+R Bloemendaal	47	P+R Sassenheim
16	Q-Park Bos en Lommer	30	P+R Haarlem-Spaarnwoude		Cluster Zaanstreek
17	Q-Park Comeniusstraat	31	P+R Overveen	5	P+R Wormerveer
18	P+R Olympisch Stadion	32	P+R Roemer Visscherplein	6	P+R A7/afrit 2 Wormerland
19	P+R VU mc	33	P+R Zandvoort aan Zee	7	P+R Krommenie-Assendelft
20	RAI Amsterdam	56	P+R Halfweg	8	P+R Koog Bloemwijk
21	P+R Zeeburg 2	59	P+R Santpoort Noord	9	P+R Koog Zandijk
22	P+R Zeeburg		Cluster Haarlemmermeer	10	Q-Park P+R Provinciale weg
26	P+R Arena	34	P+R Hoofddorp	11	P+R Zaandam-Kogerveld
38	P+R Amsterdam Noord	35	P+R Getsewoud-Zuid		Cluster Waterland
	Cluster IJmond	36	P+R Nieuw-Vennep Station	1	P+R Purmerend Overwhere
12	Q-Park P+R Wijckermolen		Cluster Amstelveen	2	Q-Park P+R Wilhelminalaan
13	P+R Wijckerpoort	37	P+R Burgemeester Boersweg	3	P+R Beatrixplein
14	P+R Uitgeest	39	P+R Amstelveen Spinnerij	4	P+R Station Weidevenne
58	P+R Heemskerk			46	P+R Busstation Noord
	Cluster Diemen-Duivendrecht/Weesp-Muiden		Cluster Hilversum/Gooise Meren		Cluster Almere
23	P+R Diemen-Zuid	41	P+R Muiderberg	48	P+R Almere Muziekwijk
24	P+R Diemen	42	P+R Naarden, Gooimeer	49	P+R Almere Parkwijk
25	Q-Park P+R Stationsplein	43	Q-Park P+R Slochterenlaan	50	P+R Almere Buiten
28	P+R Muiden	44	P+R Bussum Zuid	51	P+R Almere Poort
40	P+R Weesp	45	Q-Park P+R Wandelpad	52	P+R 't Oor
	Cluster Breukelen/Abcoude	60	P+R Hilversum Media Park	53	P+R Oostvaarders
27	P+R Abcoude	61	P+R Hilversum Sportpark		Cluster Lelystad
57	P+R Breukelen			54	P+R De Waag



3.3 Gebruik parkeercapaciteit

3.3.1. Bezetting per cluster en locatie

Op basis van bezettingsgegevens van NS, gemeenten en DataCount is een overzicht gemaakt van de bezetting per locatie en per cluster. De piekbezetting op een werkdag op alle herkomst P+R locaties samen is 71%. De piekbezetting op weekenddagen is maar voor een beperkt aantal locaties bekend. Onderstaande grafiek geeft de piekbezetting op een werkdag per cluster.



Piekbezetting werkdag per cluster

P+R	Capaciteit	Bezetting (aantallen)		Bezetting (%)	
		Werkdag	Weekenddag	Werkdag	Weekenddag
Almere	2843	1415		50%	
P+R Almere Muziekwijk	335	257		77%	
P+R Almere Parkwijk	340	214		63%	
P+R Almere Buiten	1480	252		17%	
P+R Almere Poort	350	331		95%	
P+R 't Oor	108	110	102	102%	94%
P+R Oostvaarders	230	251		109%	
Amstelveen	220	183		83%	
P+R Burgemeester Boersweg	96	96	29	100%	30%
P+R Amstelveen Spinnerij	124	87	37	70%	30%
IJmond	992	691		70%	
Q-Park P+R Wijckermolen/Meerplein	121	5	1	4%	1%
P+R Wijckerpoort	360	288	43	80%	12%
P+R Uitgeest	257	248		96%	
P+R Heemskerk	254	150		59%	

P+R	Capaciteit	Bezetting (aantallen)		Bezetting (%)	
		Werkdag	Weekenddag	Werkdag	Weekenddag
Breukelen/Abcoude	859	855		100%	
P+R Abcoude	160	152	85	95%	53%
P+R Breukelen	699	703	168	101%	24%
Diemen-Duivendrecht/Weesp-Muiden	832	744		89%	
P+R Diemen Zuid	79	75	75	95%	95%
P+R Diemen	110	113	107	103%	97%
P+R terrein Muiden	160	168	45	105%	28%
P+R Weesp	346	339		98%	
Q-Park P+R Stationsplein	137	49		36%	
Zuid-Kennemerland	601	526		88%	
P+R Bloemendaal	13	8		62%	
P+R Haarlem Spaarnwoude	155	160	129	103%	83%
P+R Overveen	52	37		71%	
P+R Roemer Visscherplein	147	113		77%	
P+R Zandvoort aan Zee	40	28	34	71%	85%
P+R Halfweg	150	153	54	102%	36%
P+R Santpoort Noord	44	27		61%	
Hilversum/ Gooise Meren	1234	907		74%	
P+R Naarden Gooimeer	120	28	8	23%	7%
Q-Park P+R Slochterenlaan	102	46		45%	
P+R Muiderberg	100	10	9	10%	9%
P+R Bussum Zuid	377	396		105%	
Q-Park P+R Wandelpad	85	17		20%	
P+R Hilversum Media Park	43	40		93%	
P+R Hilversum Sportpark	407	370		91%	
Haarlemmermeer	1140	767		67%	
P+R Hoofddorp	600	318	42	53%	7%
P+R Getsewoud Zuid	100	58	30	58%	30%
P+R Nieuw-Vennep Station	440	391	392	89%	89%
Lelystad	960	761		79%	
P+R De Waag	664	471	272	71%	41%
P+R Zilverpark	296	290	184	98%	62%
Waterland	488	314		64%	
P+R Purmerend Overwhere	54	52		96%	
Q-Park P+R Wilhelminalaan	76	71	11	93%	14%
P+R Beatrixplein (achterzijde station)	117	111		95%	
P+R station Weidevene	91	69		76%	
P+R busstation Noord	150	11	3	7%	2%
Sassenheim	520	452		87%	
P+R Sassenheim	520	452		87%	
Zaanstreek	1167	850		73%	
P+R Wormerveer	183	174		95%	
P+R A7/afrit 2 Wormerland	100	49	20	49%	20%
P+R Krommenie Assendelft	229	168		73%	
P+R Koog Bloemwijk	63	63		100%	
P+R Koog Zaandijk	145	95		66%	
Q-Park P+R Provincialeweg	343	231		67%	
P+R Zaandam Kogerveld	104	70		67%	
Totaal	11856	8465		71%	



P+R	Capaciteit	Bezetting (aantallen)		Bezetting (%)	
		Werkdag	Weekenddag	Werkdag	Weekenddag
Almere	2843	1415		50%	
Amstelveen	220	183		83%	
IJmond	992	691		70%	
Breukelen/Abcoude	859	855		100%	
Diemen-Duivendrecht/Weesp-Muiden	832	744		89%	
Zuid-Kennemerland	601	526		88%	
Hilversum/ Gooise Meren	1234	907		74%	
Haarlemmermeer	1140	767		67%	
Lelystad	960	761		79%	
Waterland	488	314		64%	
Sassenheim	520	452		87%	
Zaanstreek	1167	850		73%	
Totaal	11856	8465		71%	

Bezetting per cluster

3.3.2. Cluster Amsterdam

Cluster Amsterdam is in dit overzicht buiten beschouwing gelaten. De P+R locaties in de gemeente Amsterdam hebben een bestemmingsfunctie (zie paragraaf 3.1.1). De bezetting van deze P+R locaties fluctueert per dag en wordt o.a. sterk beïnvloed door evenementen en feestdagen (o.a. Koningsdag en de kerstperiode). Daarnaast is locatie P+R Arena niet altijd beschikbaar en P+R VUmc alleen in het weekend geopend. Hiermee wijkt cluster Amsterdam af van de andere clusters. Daarom is er voor gekozen om de bezettingsgegevens van de P+R locaties in Amsterdam separaat op te nemen (zie bijlage 9). De bezettingscijfers betreffen de piekmomenten per dag o.b.v. de bezetting in de maanden november en december 2017.

3.3.3. Functies in de omgeving

Bij nagenoeg alle P+R locaties liggen andere functies in de directe omgeving (binnen 300 meter). Bij circa 10 locaties (15%) gaat het primair om de functie wonen. Bij de andere locaties gaat het over een mix van functies en bestemmingen. Alle soorten functies komen voor: wonen, werken (kantoren en bedrijven), winkels, sport, onderwijs en/of recreatie. Alle P+R locaties zijn openbaar toegankelijk. Medegebruik door functies in de omgeving is dan ook mogelijk. In het verdiepend onderzoek op de 17 Schipholcorridor-locaties is in kaart gebracht welk aandeel van de gebruikers op de P+R locatie een andere doelgroep betreft dan het verder reizen na het parkeren van de auto.

3.4 Organisatie

3.4.1. Stakeholders

Binnen de keten van mobiliteit en het P+R aanbod spelen diverse partijen een rol. Betrokken partijen zijn gemeenten (ontsluiting lokale wegen, mobiliteitsbeleid, grondeigendom), provincie (ontsluiting provinciale wegen, mobiliteitsbeleid, grondeigendom), Ministerie van I&W en Rijkswaterstaat (ontsluiting snelwegen, mobiliteitsbeleid, bewegwijzering, grondeigendom), concessieverleners (opdrachtgevers voor het openbaar vervoer) en openbaar vervoerbedrijven (openbaar vervoer, kaartverkoop, grondeigendom).

Welke stakeholders zijn betrokken bij P+R in de MRA?

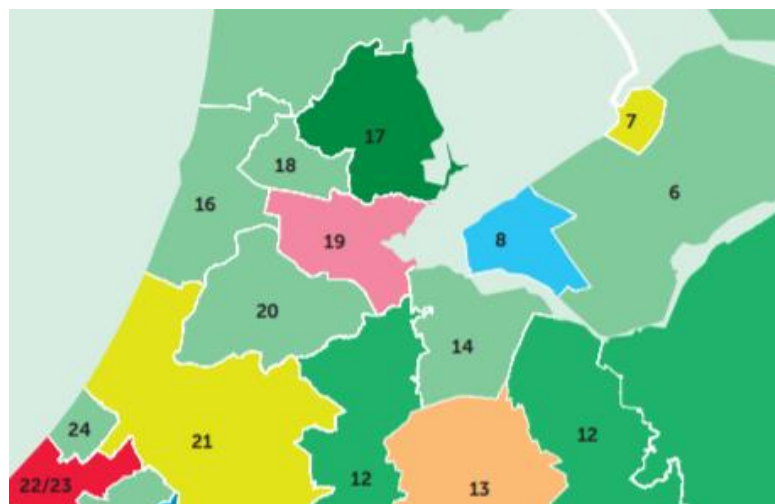
- 24 gemeenten;
- 4 provincies;
- Rijkswaterstaat;



- NS;
- 5 concessieverleners openbaar vervoer;
- > 5 openbaar vervoerbedrijven;
- 10 parkeerbeheerders en -exploitanten.

In de praktijk zijn er per P+R locatie verschillende initiatiefnemers. Dit zijn meestal individuele of samenwerkende lokale en/of regionale overheden, waarbij de financiële prikkels van het Rijk (de afgelopen jaren de subsidieprogramma's 'Groeï op het Spoor' en 'Beter Benutten') voor de gemeenten een essentiële rol spelen. Bij vernieuwingen en herontwikkelingen van spoor en stations ligt het voortouw in de regel bij NS Stations en/of ProRail. Doordat er allerlei verschillende situaties en initiatieven zijn, is de financiering en de organisatie van het beheer en onderhoud steeds een nieuwe zoektocht. Dit maatwerk blijkt ook uit de inventarisatie van de organisatie van de 61 P+R locaties (zie paragraaf 3.3.2).

Het natransport vanaf de P+R locaties wordt verzorgd door verschillende openbaar vervoerbedrijven. Het opdrachtgeverschap voor het openbaar vervoer is in handen van de concessieverleners. De concessies voor het openbaar vervoer binnen het MRA gebied worden verzorgd door het Rijk (trein), provincies (bus) en Vervoerregio Amsterdam (bus, tram, metro). Het gebied is verdeeld in 10 verschillende concessies. Per concessie wordt het exclusief recht om het openbaar vervoer te verzorgen verleend aan een vervoerbedrijf. In het MRA gebied rijden o.a. NS, GVB Amsterdam, Connexion en Arriva.



Openbaar vervoer concessies in MRA gebied

3.4.2. Eigendom, beheer en exploitatie

Op MRA niveau is er geen regie op P+R. Het eigendom, beheer en exploitatie van de P+R locaties is verdeeld over diverse partijen en organisaties. De gemeenten hebben bijna 60% van de P+R locaties in eigendom. NS heeft ruim 30% in bezit. De overige 6 locaties zijn van provincie en Rijkswaterstaat. Het beheer van de P+R locaties is voor 60% in handen van de gemeenten. Circa 20% wordt beheerd door NS en Q-Park. De overige 20% wordt beheerd door 9 verschillende partijen. Indien er sprake is van betaald parkeren (21 locaties) is de parkeerexploitant in kaart gebracht. De betrokken partijen hebben weinig tot geen onderlinge afstemming over P+R en het groot aantal beheerders en exploitanten zorgt voor een verschillend niveau van beheer en onderhoud per locatie.

Eigenaar	Aantal
Gemeente	34
NS	19
Rijkswaterstaat	3
Provincie	3
Gemeente/NS	2

Exploitant	Aantal
N.v.t.	40
Gemeente	9
Q-Park	8
Interparking	1
Vumc	1
RAI	1
P1	1

Beheerder	Aantal
Gemeente	36
Q-Park	8
NS	5
Coöperatie ParkeerService	2
Provincie	2
Onbekend	2
Interparking	1
Vumc	1
RAI	1
Rijkswaterstaat	1
P1 / Keywatcher	1
BFM Beheer	1

3.5 Gratis en betaald parkeren

Van de 61 P+R locaties zijn er 21 betaalde en 40 gratis toegankelijke locaties. De 21 locaties met betaald parkeren kennen verschillende vormen van regulering en betaalwijze. Het gaat om:

- 9 locaties 'methode Amsterdam';
- 7 locaties 'methode NS/Q-Park';
- 5 lokale regelingen.

In bijlage 12 worden de verschillende betaalmethodes in detail toegelicht.

P+R

Korting in 4 simpele stappen

> Voordelig parkeren voor treinreizigers
 > U ontvangt geen parkeerticket, uw betaalmiddel is uw toegangsbewijs

1

Inrijden met uw bankpas of creditcard

2

Parkeer en maak een treinreis met de OV-chipkaart

3

Scan eerst uw OV-chipkaart

4

Betaal met de bankpas of creditcard waarmee u bent ingereeden

www.ns.nl/p-r
www.q-park.nl/p-r

Tarieven

Parkeren

€ 1

Inrijden op werkdagen na 10.00 uur
weekend en feestdagen
€ 1 per 24 uur.

of

€ 8

Inrijden op werkdagen voor 10.00 uur € 8 eerste 24 uur,
daarna € 1 per 24 uur.

Reizen

Regulier tarief openbaar vervoer met OV-chipkaart, treinkaart, GVB-kaart.

of

P+R GVB-kaarten te koop op locatie. Alleen voor vervoer met bus, tram en metro van GVB naar het centrum en terug.

1 persoon:	€ 5
2 personen:	€ 5
3 personen:	€ 5,90
4 personen:	€ 6,80
5 personen:	€ 7,70

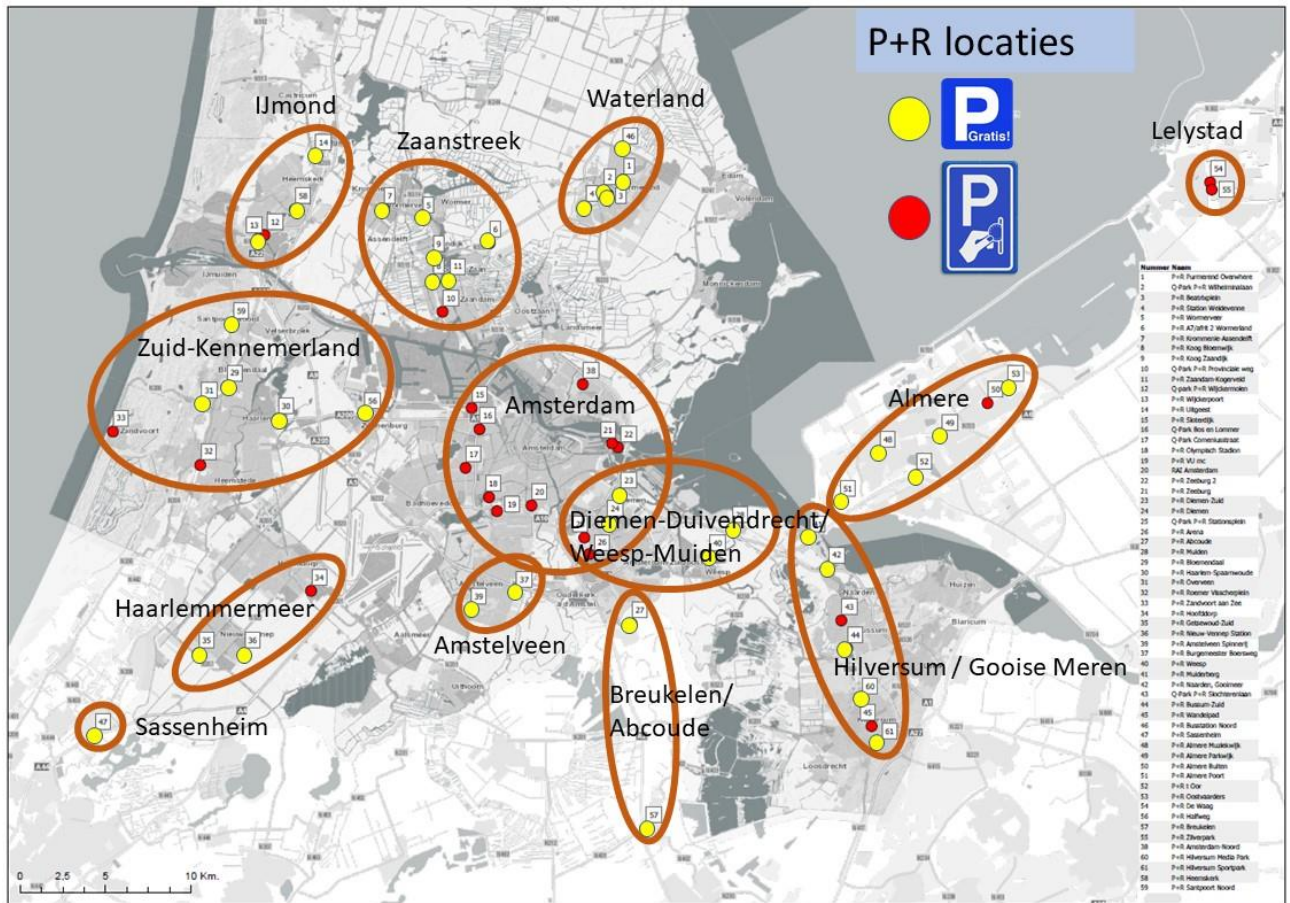
Genoemde bedragen zijn totaalprijzen.

Methode NS/Q-Park

Methode Amsterdam



Onderstaande afbeelding laat de ligging van de gratis (gele) en de betaalde (rode) locaties zien.



Betaald parkeren



Gratis parkeren



3.6 Voorzieningen

Het voorzieningen niveau van de P+R locaties is sterk afhankelijk van het type station/natransport waaraan de locatie gekoppeld is. De verdeling naar type station/natransport is als volgt:

- 10 treinstations met intercity's (IC);
- 36 treinstations met sprinters (SP);
- 8 busstations (B);
- 7 stations met tram en/of metro en bus (TMB).

De treinstations waar intercity's halteren hebben het hoogste voorzieningen niveau. De busstations hebben het laagste voorzieningen niveau. De details per locatie zijn opgenomen in bijlage 7.

	Laadpunt	Deelauto	Deelfiets	Fietsenstalling	Wachruimte	Toilet	Winkel(s)	Eten & drinken
IC	80%	40%	90%	100%	90%	100%	80%	100%
SP	33%	28%	72%	100%	75%	42%	17%	58%
B	13%	0%	13%	63%	25%	0%	0%	13%
TMB	86%	29%	0%	14%	86%	14%	0%	0%
	44%	26%	59%	85%	72%	43%	23%	52%

Laadpunten voor elektrische auto's worden op ongeveer 45% van alle P+R locaties aangeboden. Deelauto's zijn op circa 25% en deelfietsen (OV-fiets) op bijna 60% van de locaties aanwezig. Op bijna 30% van de locaties ontbreekt een afsluitbare (beschutte) wachruimte⁸.

3.7 Problemen en knelpunten

De gemeenten zijn gevraagd om eventuele problemen en knelpunten op de P+R locaties aan te geven. Tijdens de inventarisatieronde zijn er bij 11 P+R locaties problemen en knelpunten aangegeven.

Bij de volgende 9 P+R locaties wordt door de betrokken gemeenten aangegeven dat er sprake is van een structureel te hoge bezetting⁹:

- P+R Bussum Zuid
- P+R Nieuw Vennep Station
- P+R Getsewoud Zuid
- P+R Uitgeest
- P+R Diemen
- P+R Diemen Zuid
- P+R Almere Poort
- P+R Sassenheim
- P+R Weesp

Voor de locaties Weesp en Uitgeest hebben de gemeenten in de praktijk ervaren dat er tevens sprake is van parkeren door Schipholreizigers in de omliggende wijken. Mogelijk geldt dit voor meerdere P+R locaties. Bij Almere Poort (langs de weg) en Nieuw-Vennep (in de berm) wordt er structureel op andere locaties geparkeerd. Hierdoor ontstaan in Nieuw-Vennep onveilige situaties.

Voor P+R *Krommenie Assendelft* wordt aangegeven dat de bereikbaarheid van de locatie niet optimaal is. Hierdoor parkeren P+R gebruikers in de omliggende woonstraten.

⁸ Bron: laadpunten (<https://www.oplaadpunten.nl/>), deelauto (<https://ritieweg.nl/>), deelfiets (OV-Fiets – NS), fietsenstalling (station voorzieningen NS), wachruimte (NS en google maps), toilet (station voorzieningen NS), winkel(s) (station voorzieningen NS) en eet- en drinkvoorzieningen (station voorzieningen NS)

⁹ Bij 8 van de 9 locaties komt de hoge bezetting ook terug uit het onderzoek (paragraaf 3.2.1.). Bij 1 van de 9 locaties is dit sec op basis van ervaringen van de betreffende gemeente (P+R Getsewoud Zuid).

Voor Q-Park P+R Stationsplein Duivendrecht wordt aangegeven dat de locatie relatief onbekend is. En dat de sociale veiligheid in de avond en nacht niet optimaal is door het ontbreken van functies en bestemmingen in de directe omgeving.



P+R Diemen



P+R Wijckerpoort



P+R Heemskerk



P+R Heemstede-Aerdenhout



P+R Overveen



P+R Weesp



3.8 Bevindingen en aanbevelingen

Deze paragraaf geeft een samenvatting van de belangrijkste bevindingen en aanbevelingen op basis van de algemene inventarisatie.

3.8.1. Bevindingen

Type P+R: 52 P+R locaties met een herkomst- en 9 P+R locaties met een bestemmingsfunctie

In totaal zijn er binnen de MRA 61 P+R locaties onderzocht, met in totaal circa 16.500 parkeerplaatsen. Van de 61 onderzochte P+R locaties hebben 52 P+R locaties een herkomstfunctie (circa 12.000 parkeerplaatsen). Hiervan liggen er 44 bij treinstations en 8 bij busknooppunten. Er zijn 9 P+R locaties met een bestemmingsfunctie (circa 4.500 parkeerplaatsen), allen gelegen binnen gemeente Amsterdam.

Gebruik parkeercapaciteit: op 25 locaties is de piekbezetting hoger dan 85%

De piekbezetting op alle herkomst P+R locaties samen bedraagt 70%. Op 25 locaties is de piekbezetting hoger dan 85% waarvan 10 locaties 100% of meer. Op deze 10 locaties wordt tijdens de piekmomenten buiten de vakken geparkeerd. 9 gemeenten noemen een te hoge bezetting op de P+R locatie als probleem/ knelpunt.

De bezetting van de P+R locaties met bestemmingsfunctie (gemeente Amsterdam) fluctueert per dag en wordt o.a. sterk beïnvloed door evenementen en feestdagen (o.a. Koningsdag en de kerstperiode).

Functies en bestemmingen in de omgeving: P+R locaties worden ook gebruikt door andere doelgroepen dan P+R

Bij nagenoeg alle P+R locaties liggen andere functies en bestemmingen in de directe omgeving (binnen 300 meter). Bij circa 10 locaties (15%) gaat het primair om de functie wonen. Bij de andere locaties gaat het over een mix van functies en bestemmingen. Alle P+R locaties zijn openbaar toegankelijk. Medegebruik door functies in de omgeving is dan ook mogelijk.

Organisatie en betrokken stakeholders: op MRA niveau is er geen regie op P+R

Bij P+R in de MRA zijn een groot aantal stakeholders betrokken. Ten eerste zijn er veel verschillende eigenaren. De gemeenten hebben 60% van de P+R locaties in eigendom, verspreid over 24 gemeenten. NS heeft 30% in bezit. De overige 6 locaties zijn van 3 provincies en Rijkswaterstaat. Ten tweede is de organisatie van beheer en exploitatie versnipperd. Het beheer van de P+R locaties is voor 60% in handen van de gemeente en 20% wordt beheerd door NS en Q-Park. De overige 20% wordt beheerd door 9 verschillende partijen. Het groot aantal beheerders en exploitanten zorgt voor een verschillend niveau van beheer en onderhoud per locatie. Verder is voor de ketenmobiliteit vervolgens afstemming nodig met 5 concessieverleners openbaar vervoer en verschillende openbaar vervoerbedrijven. Op MRA niveau is er momenteel nog geen regie op P+R en betrokken partijen hebben weinig tot geen onderlinge afstemming over P+R.

Gratis en betaald parkeren: diverse 'regelingen' en 'afzenders' van P+R

Het groot aantal betrokken partijen en de versnipperde organisatie van beheer en exploitatie, leidt ertoe dat er bij de P+R locaties sprake is van een diversiteit aan 'regelingen' en 'afzenders'. Op 40 locaties kun je gratis parkeren. Op 21 locaties is er een vorm van betaald parkeren waarvan 9 locaties 'methode Amsterdam', 7 locaties 'methode NS/Q-Park' en 5 lokale varianten.

Voorzieningen niveau: sterk afhankelijk van type station/natransport

Het voorzieningen niveau van de P+R locaties is sterk afhankelijk van het type station/natransport waaraan de locatie gekoppeld is. De treinstations waar intercity's halteren hebben het hoogste voorzieningen niveau. De busstations hebben het laagste voorzieningen niveau. Op bijna 30% van de locaties ontbreekt een afsluitbare (beschutte) wachtruimte.

3.8.2. Aanbevelingen

Uit de algemene inventarisatie blijkt dat de organisatie van P+R binnen de MRA verdeeld is over een groot aantal partijen. De huidige versnipperde organisatie van P+R maakt afstemming op regionale schaal ingewikkeld en noodzaakt de ontwikkeling van een P+R visie op MRA niveau.

Aanbevolen wordt om de rollen en verantwoordelijkheden binnen de MRA ten aanzien van P+R alsmede de onderliggende uitvoerings- en financieringsafspraken per P+R locatie eenduidig vast te leggen en te (her)bevestigen:

- **Beleid en onderzoek:** ontwikkelen van een regionale P+R visie voor de (middel)lange termijn en op MRA niveau regie voeren en periodiek afstemmen over de relevante beleidsaspecten ten aanzien van P+R.
- **Uitvoering:** structurele en eenduidige afspraken maken over de organisatie van beheer, onderhoud en exploitatie van P+R. Het schoon, heel en veilig houden van P+R locaties is essentieel en een belangrijke randvoorwaarde voor tevreden gebruikers.
- **Financiering:** afspraken maken over vernieuwing en uitbreiding op locatieniveau zijn nodig om de kwantiteit en kwaliteit van P+R in de regio te verbeteren.



4 Verdiepend onderzoek | 17 Schipholcorridor-locaties

Dit hoofdstuk beschrijft het resultaat van het verdiepend onderzoek op de 17 Schipholcorridor-locaties. Paragraaf 4.1 gaat kort in op de ligging van de Schipholcorridor en de nader onderzochte P+R locaties. De enquête onder gebruikers staat centraal in paragraaf 4.2. Hierbij wordt ingezoomd op de aspecten parkeergedrag, motief en beoordeling/beleving van de gebruikers. In paragraaf 4.3 is voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Schiphol een analyse gemaakt van de reistijdverhouding tussen een ketenreis (via P+R) en de volledige reis met de auto. Hoofdstuk 4 sluit af met een samenvatting van de bevindingen en aanbevelingen op basis van het verdiepend onderzoek (paragraaf 4.4).

In bijlage 2 is per P+R locatie een **visualisatie/kaartbeeld** opgenomen. De **visualisaties** van de 17 Schipholcorridor-locaties geven naast een samenvatting van de aspecten/thema's van de algemene inventarisatie tevens de resultaten van de enquête. Bijlage 4 bevat de onderliggende **database** met alle details van de uitgevoerde enquête. De volledige **enquête/vragenlijst** is opgenomen in bijlage 6.

4.1 Schipholcorridor-locaties

De OV knooppunten op de Schipholcorridor zijn Leiden, Sassenheim, Nieuw Vennep, Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam Zuid, Amsterdam RAI, Duivendrecht, Diemen Zuid, Weesp, Almere Poort, Almere Muziekwijk, Almere Centrum, Almere Parkwijk, Almere Buiten, Almere Oostvaarders en Lelystad Centrum. Provincie Noord-Holland heeft 12 van deze 17 stationslocaties aangewezen voor nader onderzoek aangevuld met P+R Breukelen, P+R Getsewoud Zuid, P+R Diemen en P+R 't Oor Almere. In totaal betreft dit circa 6.700 parkeerplaatsen. Op onderstaande afbeelding is de spoorverbinding en de ligging van de P+R locaties te zien.



Spoorverbinding Leiden - Lelystad i.r.t. ligging P+R locaties

4.2 Parkeergedrag, motief en beleving van de P+R gebruikers

Op de Schipholcorridor-locaties is een kwantitatief onderzoek uitgevoerd naar parkeergedrag, motief en beoordeling/beleving van de P+R gebruikers. In totaal zijn er circa 2.500 enquêtes

afgenomen/ingevuld. In dit hoofdstuk wordt per onderdeel de totaal score getoond en waar interessant c.q. relevant wordt er op locatieniveau ingezoomd.

4.2.1. De gebruiker

Leeftijd	
< 18 jaar	1%
18 - 27 jaar	19%
28 - 40 jaar	29%
41 - 64 jaar	44%
> 65 jaar	6%

Van alle respondenten is 55% een man en 44% vrouw. De leeftijd van de respondenten loopt uiteen, maar de grootste groep zijn de werkende (28 – 64 jaar).

7% van de gebruikers rijdt met 2 of meer personen naar de P+R, met één bijrijder is dit 18% en 75% van de ondervraagde rijdt alleen naar de P+R.

4.2.2. P+R doelgroep

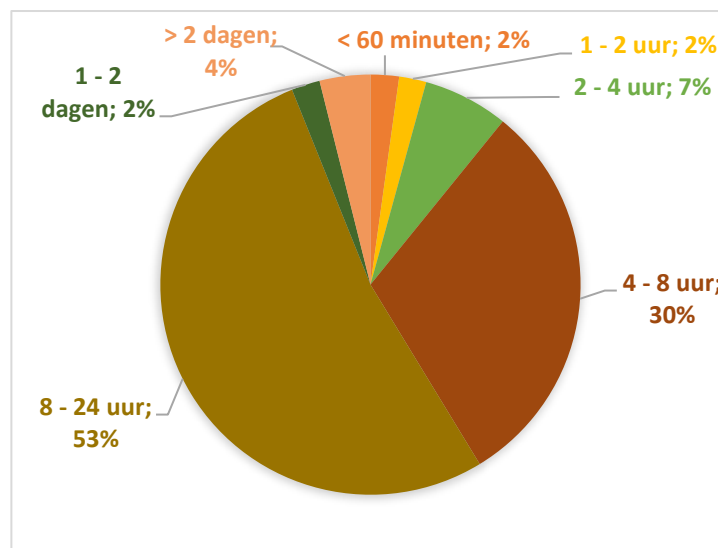
De P+R doelgroep is de groep die gebruik maakt van de P+R en daarna de reis voortzet met het openbaar vervoer. Middels de enquête is het aandeel P+R gebruikers per locatie in beeld gebracht. In onderstaande tabel is de totale respons, P+R doelgroep en percentage P+R doelgroep per locatie weergegeven.

	Totale respons	P+R Doelgroep	% P+R doelgroep
Q-Park P+R Stationsplein (Duivendrecht)	44	38	86%
P+R Weesp	180	151	84%
P+R Sassenheim	228	191	84%
P+R Nieuw-Vennep Station	197	164	83%
P+R Breukelen	239	180	75%
P+R Almere Poort	230	149	65%
P+R Getsewoud Zuid	51	29	57%
P+R Oostvaarders	99	56	57%
P+R Diemen	94	53	56%
P+R Almere Muziekwijk	156	83	53%
P+R 't Oor	55	29	53%
P+R Diemen Zuid	26	9	35%
P+R Almere Parkwijk	153	46	30%
P+R Hoofddorp	214	40	19%
P+R Zilverpark	165	17	10%
P+R De Waag	203	16	8%
P+R Almere Buiten	158	8	5%
Totaal	2492	1259	51%

P+R doelgroep

4.2.3. Parkeerduur

De nabijheid van andere functies en bestemmingen rondom de P+R locatie heeft een grote invloed op de gemiddelde parkeerduur op locatieniveau. Vooral de P+R locaties in Almere en Lelystad hebben een groot aandeel kortparkeerdurs. De P+R doelgroep parkeert relatief lang: 4 – 8 uur (30%) en 8 – 24 uur (53%).



4.2.4. Herkomst en bestemming

Herkomst en bestemming zijn in dit onderzoek op gemeente-niveau in kaart gebracht. Een gedetailleerd overzicht van de herkomst en bestemming per P+R locatie is opgenomen in bijlage 8.

Herkomst

Voor alle P+R locaties geldt dat de gemeente waar de P+R gesitueerd is, tevens de meest genoemde herkomstlocatie is. In onderstaande tabel is dit inzichtelijk gemaakt. Bij de locaties waar het percentage herkomst uit eigen gemeente kleiner is dan 50% is de top 3 herkomst weergegeven. Het betreffen in dat geval gemeenten in de directe omgeving van de P+R locatie.

	Gemeente	Percentage
P+R 't Oor	Almere	100%
P+R Almere Buiten	Almere	100%
P+R Diemen Zuid	Diemen	100%
P+R Almere Poort	Almere	99%
P+R Almere Muziekwijk	Almere	98%
P+R Almere Parkwijk	Almere	93%
P+R Almere Oostvaarders	Almere	86%
P+R De Waag	Lelystad	63%
P+R Nieuw-Vennep Station	Haarlemmermeer	60%

	Gemeente	Percentage
P+R Getsewoud Zuid	Haarlemmermeer	50%
	Lisse	14%
	Hillegom	11%
P+R Zilverpark	Lelystad	46%
	Dronten	31%
	Enkhuizen	8%
P+R Hoofddorp	Haarlemmermeer	44%
	Amsterdam	8%
	Lisse	8%
P+R Weesp	Weesp	38%
	Muiden	24%
	Wijdmeren	10%
P+R Breukelen	Stichtse Vecht	31%
	De Ronde Venen	16%
	Nieuwkoop	13%
P+R Diemen	Diemen	27%
	Amsterdam	18%
	Almere	10%
P+R Stationsplein Duivendrecht	Amsterdam	26%
	Ouder-Amstel	13%
	Almere	8%
P+R Sassenheim	Teylingen	25%
	Noordwijk	19%
	Lisse	11%

Herkomst per P+R locatie | P+R doelgroep

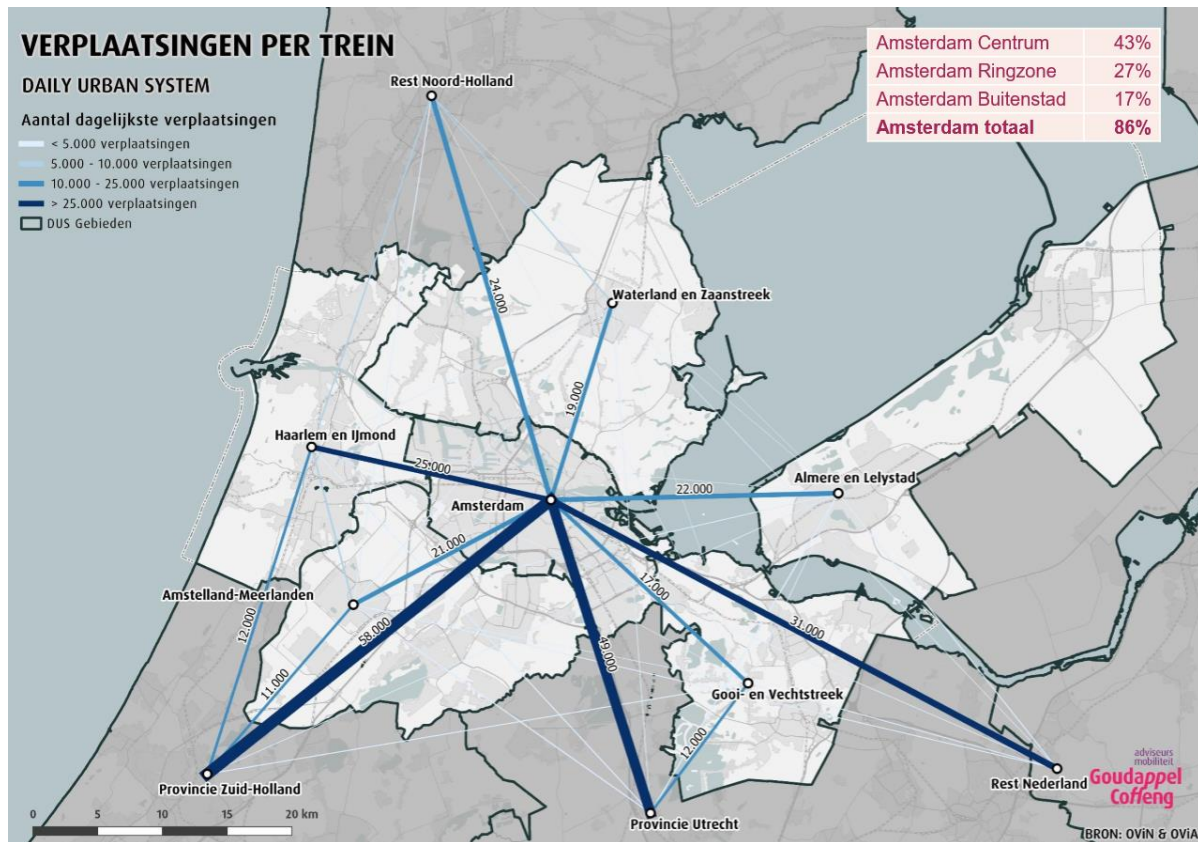
Bestemming

Voor de P+R doelgroep is Amsterdam de belangrijkste bestemming. De top 5 bestemmingslocaties voor de P+R doelgroep op alle P+R locaties samen:

Gemeente	Percentage
Amsterdam	48,3%
Utrecht	11,8%
Haarlemmermeer	10,3%
Den Haag	7,1%
Almere	7,0%

Bestemmingslocaties | P+R doelgroep

Een derde van de werkende bevolking binnen de MRA pendelt iedere dag. De grootste pendelstromen zijn op Amsterdam gericht.



Pendelstromen naar Amsterdam (bron: Goudappel Coffeng, 2018)

Dit beeld wordt bevestigd in het onderzoek bij de 17 Schipholcorridor-locaties: van de P+R doelgroep is Amsterdam de meest genoemde bestemming (48%). Per locatie is het beeld als volgt:

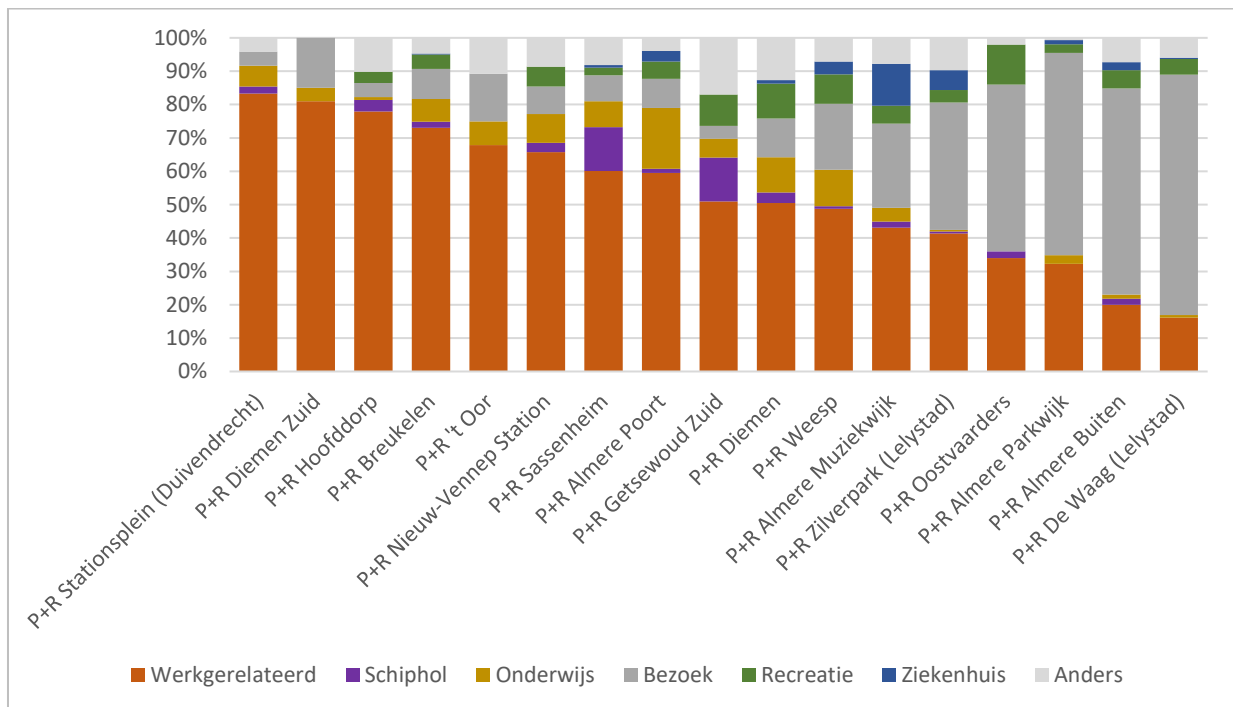
	Bestemming Amsterdam
P+R Diemen	86%
P+R Diemen Zuid	78%
P+R 't Oor	71%
P+R Stationsplein Duivendrecht	69%
P+R Almere Poort	65%
P+R Silverpark	64%
P+R Weesp	62%
P+R Almere Buiten	50%
P+R De Waag	50%
P+R Getsewoud Zuid	46%
P+R Almere Muziekwijk	46%
P+R Hoofddorp	43%
P+R Nieuw-Vennep Station	41%
P+R Breukelen	40%
P+R Almere Parkwijk	38%
P+R Sassenheim	38%
P+R Almere Oostvaarders	16%

Percentage bestemming Amsterdam



4.2.5. Reden voor parkeren | totaal

- 53% werk gerelateerd;
- 24% bezoek (o.a. stad of winkelcentrum);
- 6% onderwijs;
- 5% recreatie, waaronder wandelen in nabije natuur;
- 3% Schiphol-gerelateerd;
- 2% ziekenhuis;
- 7% heeft een andere bestemming dan bovengenoemde.

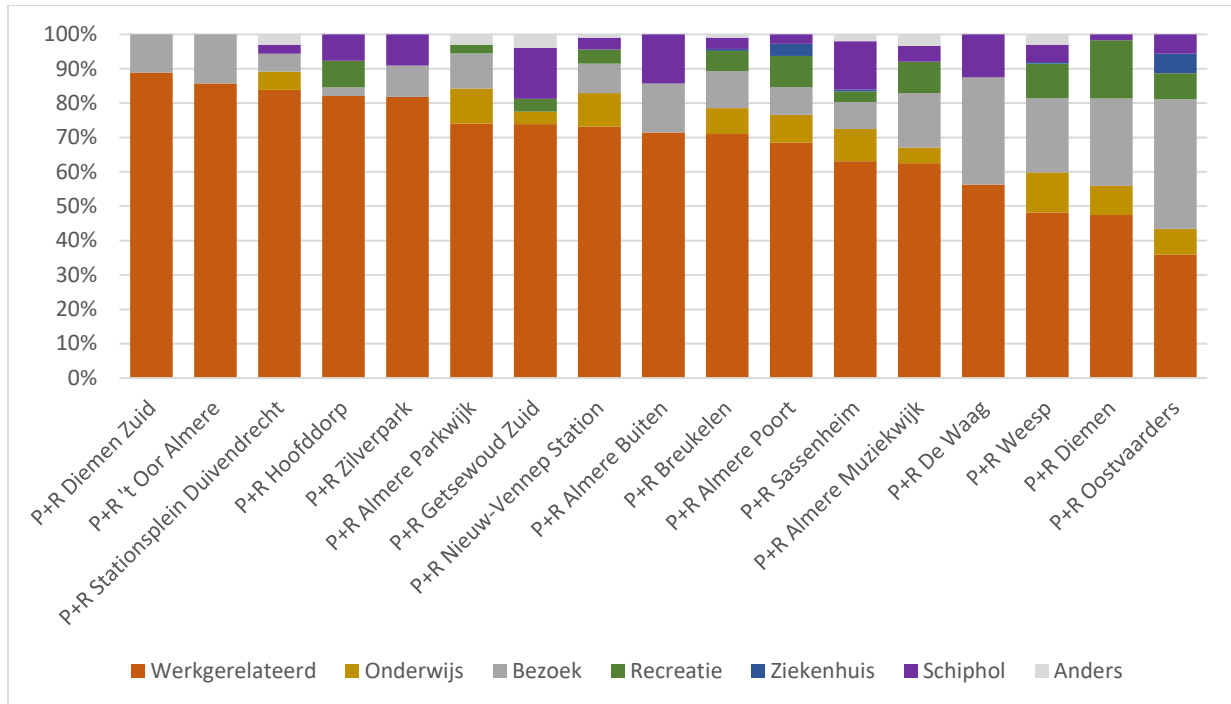


Bezoekdoel P+R locaties alle respondenten

4.2.6. Reden voor parkeren | P+R doelgroep

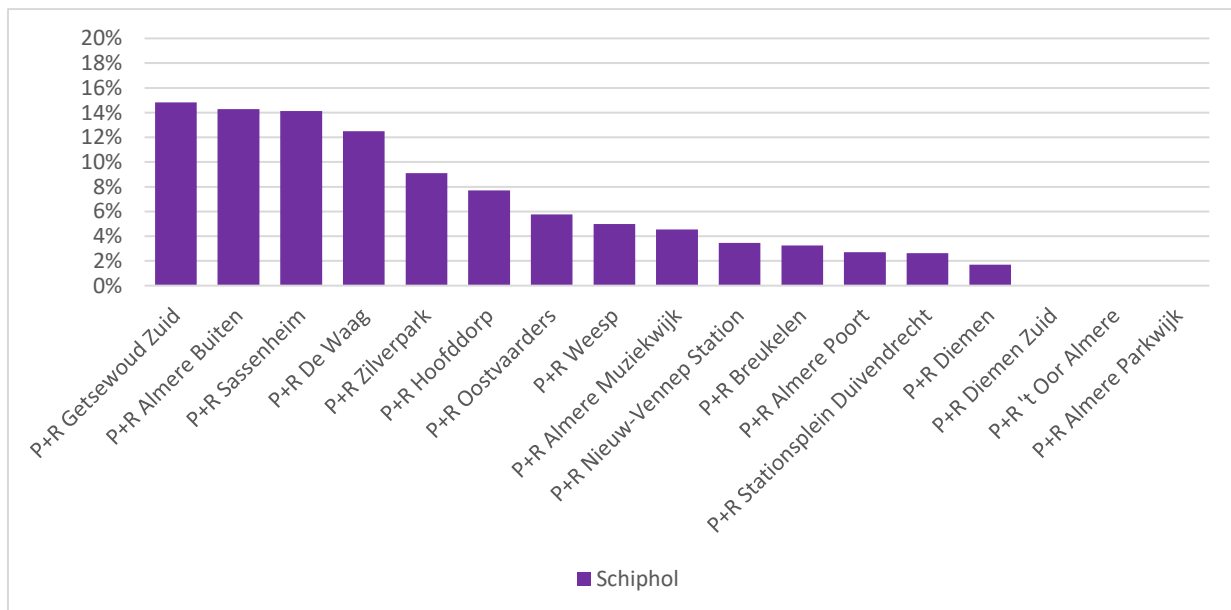
Het overzicht voor de P+R doelgroep ziet er als volgt uit:

- 67% werk gerelateerd;
- 14% bezoek (o.a. stad of winkelcentrum);
- 9% onderwijs;
- 5% recreatie, waaronder wandelen in nabije natuur;
- 5% Schiphol-gerelateerd;
- 1% gebruikt de P+R voor een ziekenhuisbezoek;



Bezoekdoel P+R locaties P+R doelgroep

4.2.7. Schiphol parkeren



Aandeel Schipholreizigers

Bovenstaande grafiek geeft het aandeel Schipholreizigers weer per P+R locatie. Het is niet uit te sluiten dat de Schipholreizigers (meer) gebruik maken van de P+R dan getoond wordt in de grafiek. Schipholreizigers zijn immers seizoensgebonden. Naar verwachting maken Schipholreizigers in de zomer meer gebruik van de P+R dan in de onderzoeksperiode.

Van de mensen die aangeven naar Schiphol te reizen parkeert 60% langer dan 24 uur op de P+R, waarvan 13% 1 tot 2 dagen en 46% langer dan 2 dagen. Circa 40% parkeert maximaal 24 uur op de P+R.



Dit onderzoek geeft geen inzicht in de parkeerders in de omliggende wijken. Zo is in onder andere Weesp de ervaring dat Schipholreizigers in de omliggende woonwijken parkeren, vermoedelijk vanwege meer sociale controle t.o.v. de P+R.

Diverse websites raden Schipholreizigers aan om gebruik te maken van een P+R of nabijgelegen woonwijk. De eerste vier websites¹⁰ die bij het zoeken 'Gratis parkeren Schiphol' naar voren komen geven een dergelijk advies:

(Bijna) gratis

Door protesten van buurtbewoners is het niet meer mogelijk om in de woonwijken rondom station Hoofddorp te parkeren, maar gelukkig zijn er nog P+R terreinen. Rondom Schiphol liggen een aantal P + R terreinen:

- **P + R Diemen Zuid** (Noordoosten), 75 parkeerplaatsen.
Parkeren is gratis. Vanaf treinstation Diemen-Zuid brengt de trein je naar Schiphol: €3,80pp enkele reis.
- **P + R Nieuw-Vennep** Getsewoud (Zuidwesten), 350 parkeerplaatsen.
Voor het parkeren betaal je €0,10 p/u maar de eerste 9 uur zijn gratis. De trein brengt je voor €2,70pp enkele reis naar Schiphol.
- **P + R Zaandam Kogerveld** (Noorden), 80 parkeerplaatsen.
Parkeren is gratis. Vanaf treinstation Zandam Kogerveld brengt de trein je naar Schiphol: €5,00pp enkele reis.

- **P+R Haarlem Spaarnwoude**
- 140 gratis parkeerplaatsen (Ook een parkeerterrein van de IKEA in de buurt)
- Reistijd trein: 35 minuten
- 1 overstap (Amsterdam sloterdijk)
- prijs €5,60
- **P+R Getsewoud**
- 100 parkeerplaatsen
- Reistijd bus: 25 minuten
- Kosten bus €3,-
- Tussen 00:00 en 5:30 geen bussen
- **P+R Voorhout**
- reistijd 25 minuten
- 1 overstap (Leiden centraal)
- Prijs €6,70
- **Parkeren in woonwijk Hoofddorp**
- 20 minuten reistijd
- Bushaltes Overbos, Bornholm of Toolenburg.
- prijs +/- €2,50
- Bewoners stellen de gratis vakantieparkeerder waarschijnlijk niet op prijs!

Gratis parkeren Schiphol

Door de uitstekende bereikbaarheid van Schiphol zijn er ook mogelijkheden om gratis te parkeren in de omgeving. Hieronder vind je een aantal P+R terreinen waar je gratis kan parkeren. Reis vanaf deze parkeerterreinen verder met het openbaar vervoer. Plan je reis bij 9292.nl.

P+R Haarlem Spaarnwoude

Parkeerterrein bij NS station Haarlem Spaarnwoude. Vlakbij de A9 tussen Amsterdam en Haarlem. Er is plek voor ongeveer 100 auto's. Indien deze vol is kun je eventueel nog parkeren bij de IKEA. Vanaf het parkeerterrein naar het vliegveld reizen kost je tussen de €4 en €6.

P+R Getsewoud Zuid

Parkeerterrein met ongeveer 125 parkeerplaatsen. Vanaf hier kost het €3 om met de bus naar Schiphol te reizen.

P+R Amstelveen Spinnerij/Bouwerij

Parkeerterrein bij metrostation Amstelveen Spinnerij. Vanaf hier neem je voor €3 de bus naar de luchthaven.

Buitenwijken

Natuurlijk is het ook mogelijk om in de buitenwijken van Hoofddorp of Amstelveen lang te parkeren en vanuit daar met het openbaar vervoer naar Schiphol te reizen. Echter zijn de bewoners daar over het algemeen niet zo blij mee. De P+R lijkt ons daarom de beste optie als je gratis wilt parkeren. Hoewel de P+R parkeerplaatsen over het algemeen als veilig worden beschouwt, blijft de meest veilige optie natuurlijk gewoon betaald parkeren.

HOOFDDORP - HOOFDDORP Geen zin in de dure parkeerrekening die je voorgeschoteld krijgt als je je auto een tijdje wegzet bij Schiphol? Parkeer dan gratis in de Hoofddorpse woonwijk Graan voor Visch. Dat adviseert de Consumentenbond.

De consumentenadviesorganisatie heeft onderzoek ("wie slim parkeert kan honderden euro's besparen") gedaan naar het parkeren op en rondom luchthavens. De conclusie - het is het goedkoopst om in omliggende woonwijken te parkeren en dan de bus of trein naar Schiphol te pakken - is er een die veel reizigers al kennen. Toch zullen de inwoners van die woonwijken dit onderzoek waarschijnlijk niet waarderen.

Gratis parkeren

Zo wordt de woonwijk Graan voor Visch er specifiek uitgelicht. Die ligt op slechts vijf minuten wandelen vanaf treinstation Hoofddorp. De wijk heeft de dichtstbijzijnde gratis parkeerplaatsen en zowel bussen als treinen rijden dag én nacht in zo'n vijf minuten naar de luchthaven.

De Consumentenbond lijkt te beseffen dat lang niet alle inwoners het op prijs stellen als Schipholreizigers hun auto dagenlang in hun wijk stallen. "Parkeer je auto liever niet voor de deur van een vreemde dan zijn er gratis P+R-terreinen rondom het vliegveld", is de boodschap aan mensen die boze reacties van Hoofddorpers vrezen. "Zoals in Diemen-Zuid aan de noordoostkant, Nieuw-Vennep Getsewoud ten zuidwesten en Zaandam Kogerveld ten noorden van de luchthaven."

Betaald parkeren

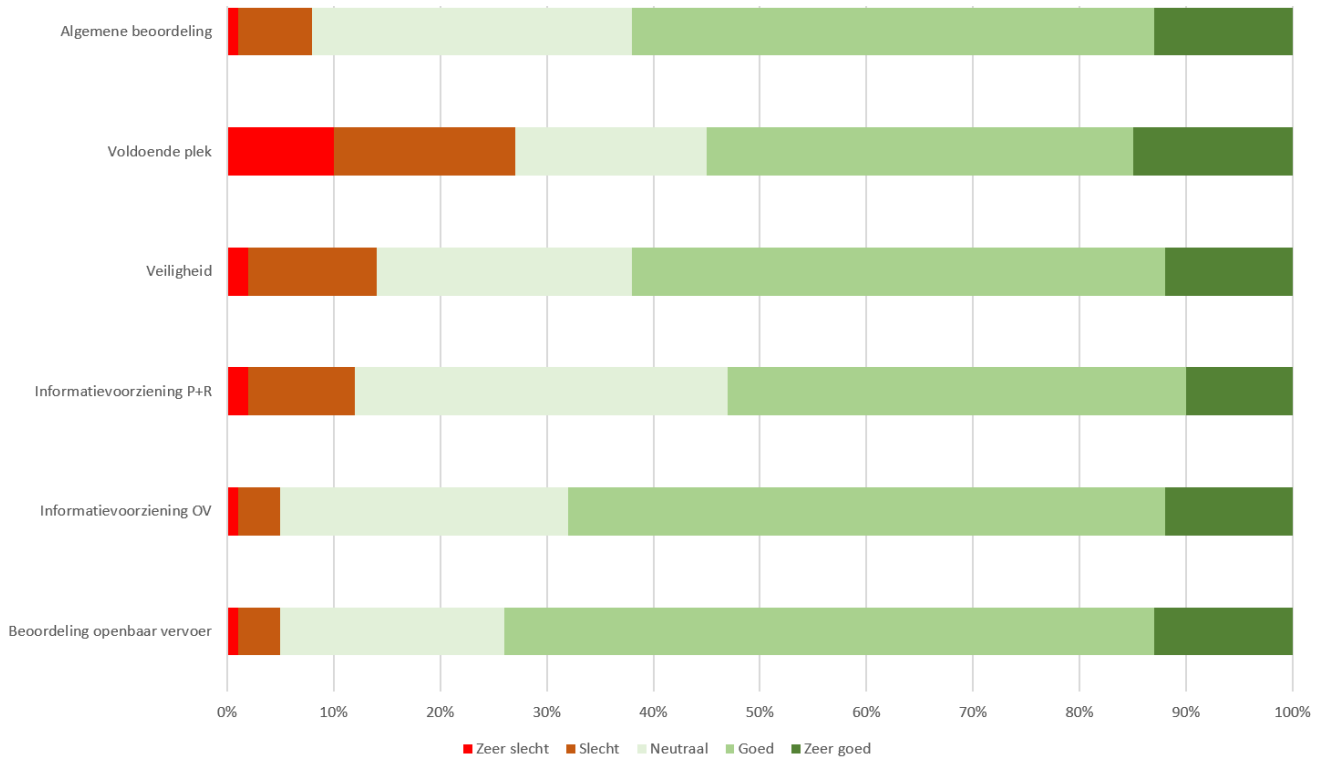
Om parkeeroverlast door "vreemde langparkeerders" te voorkomen, is de afgelopen jaren al betaald parkeren ingevoerd bij de NS-stations Hoofddorp en Nieuw-Vennep.

¹⁰ Bron (van linksboven naar rechtsonder): vierdevakantie.nl; tickettipper.nl; parkerenschiphol.nl; NHnieuws.nl



4.2.8. Beoordeling aspecten

Het algemeen oordeel over de P+R locaties is overwegend goed. Het openbaar vervoer vanaf de P+R wordt op alle P+R locaties als goed tot zeer goed ervaren. Veiligheid en voldoende plek zijn de belangrijke aandachtspunten op locatieniveau.

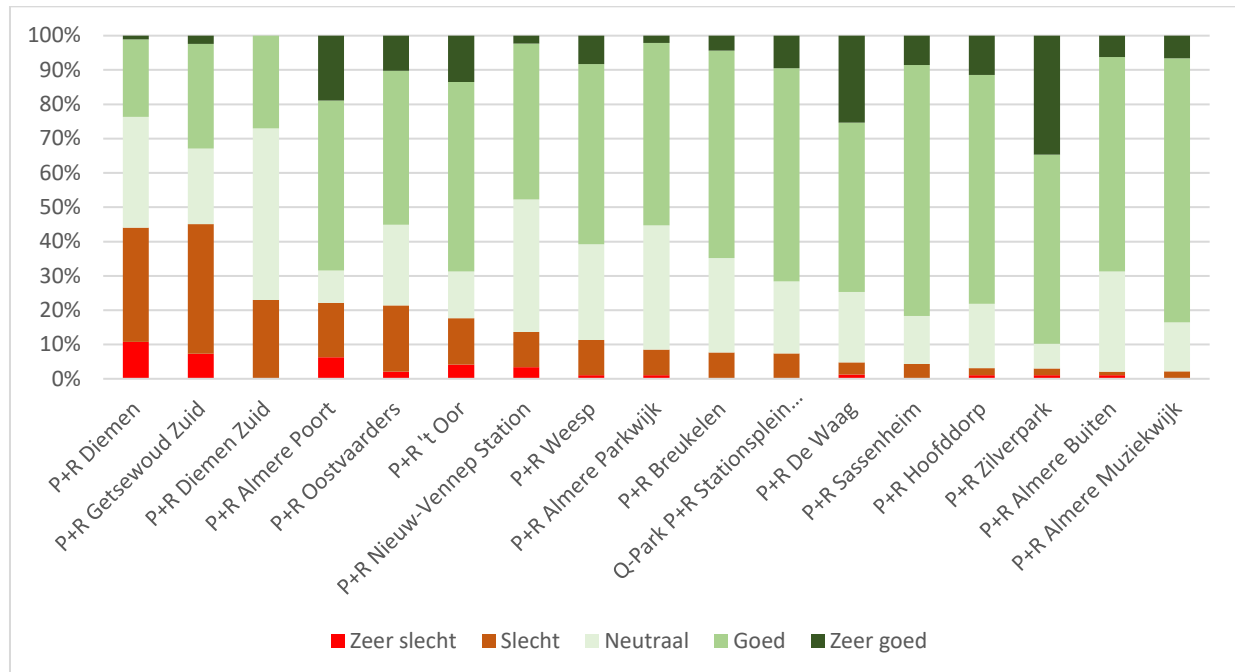


Beoordeling aspecten | totaal score per aspect voor de 17 Schipholcorridor-locaties



Veiligheid

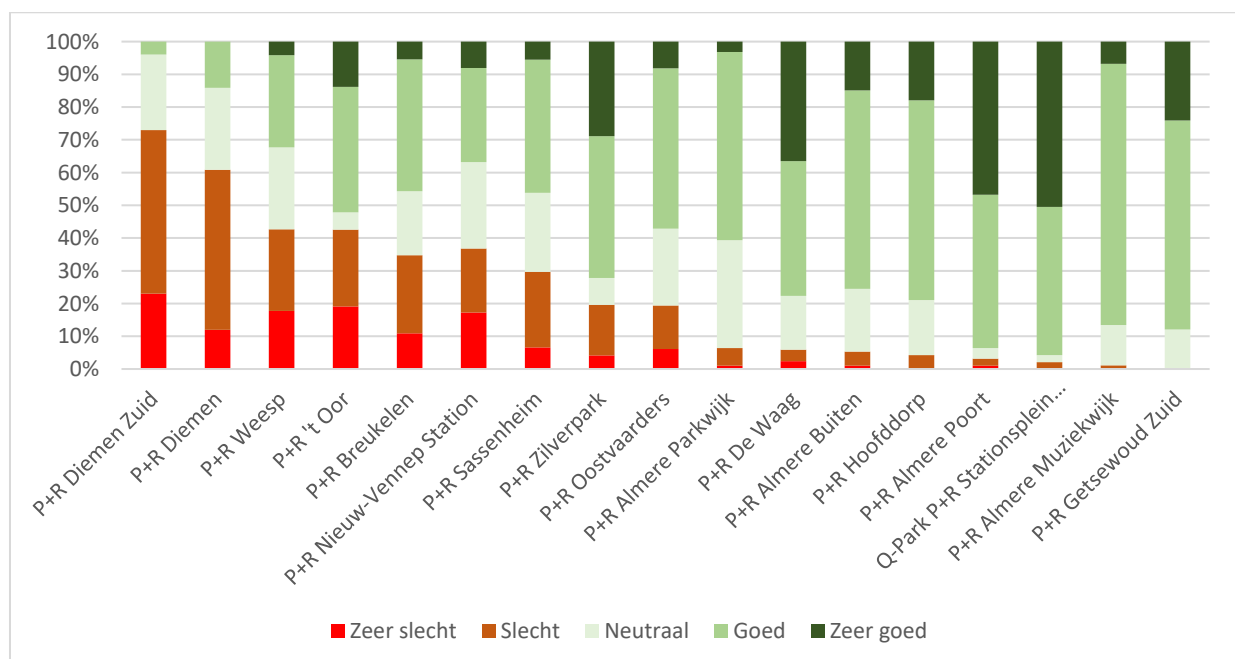
Een aantal locaties scoort relatief slecht op het aspect veiligheid. P+R Diemen en P+R Getsewoud Zuid zijn de minst goed scorende locaties. Op deze locaties geeft bijna 50% van de respondenten het aspect veiligheid een score van 'slecht' tot 'zeer slecht'.



Veiligheid

Voldoende plek

Het aspect voldoende plek scoort op meerdere P+R locaties relatief slecht. Ongeveer 70% van de respondenten op P+R Diemen Zuid beoordeelt het aantal plaatsen op de locatie als 'slecht' tot 'zeer slecht'. Ook P+R Diemen, P+R Weesp, P+R 't Oor, P+R Breukelen, P+R Nieuw-Vennep Station en P+R Sassenheim scoren relatief slecht.

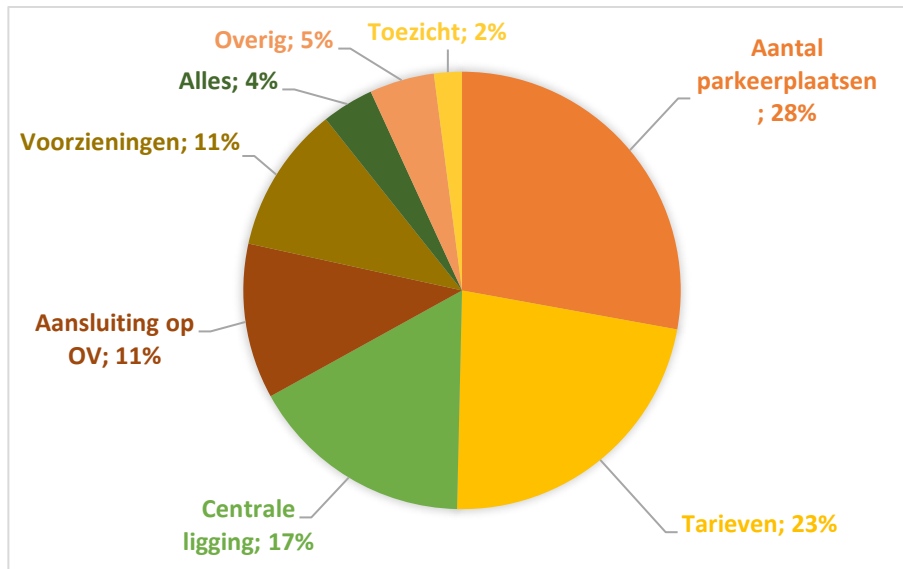


Voldoende plek



4.2.9. Goede eigenschappen P+R

Als goede eigenschappen van de P+R is 'aantal parkeerplaatsen' het meest genoemd. Het tarief op de P+R locatie, in veel gevallen gratis, wordt ongeveer door een kwart van de respondenten als positief ervaren. Ook de ligging van de P+R, de aansluiting op het openbaar vervoer en de voorzieningen worden door de respondenten als positief ervaren.



Goede eigenschappen P+R locaties

Aantal parkeerplaatsen

Het aantal parkeerplaatsen is het meest genoemd als positief punt aan de P+R locaties. In onderstaande tabel is de top 5 te zien van de locaties waar 'Aantal parkeerplaatsen' het meest genoemd is.

	Aantal parkeerplaatsen
P+R Almere Buiten	48%
P+R Q-Park Stationsplein	47%
P+R Almere Muziekwijk	38%
P+R Almere Poort	36%
P+R Hoofddorp	33%

Top 5 goede eigenschap 'Aantal parkeerplaatsen'

Tarieven

Tarieven wordt als tweede het meest genoemd als positief punt aan de P+R locaties. Tot tarieven wordt zowel een laag tarief (goedkoop) als gratis bedoeld. In onderstaande tabel is de top 5 te zien van de locaties waar 'Tarieven' het meest genoemd is.

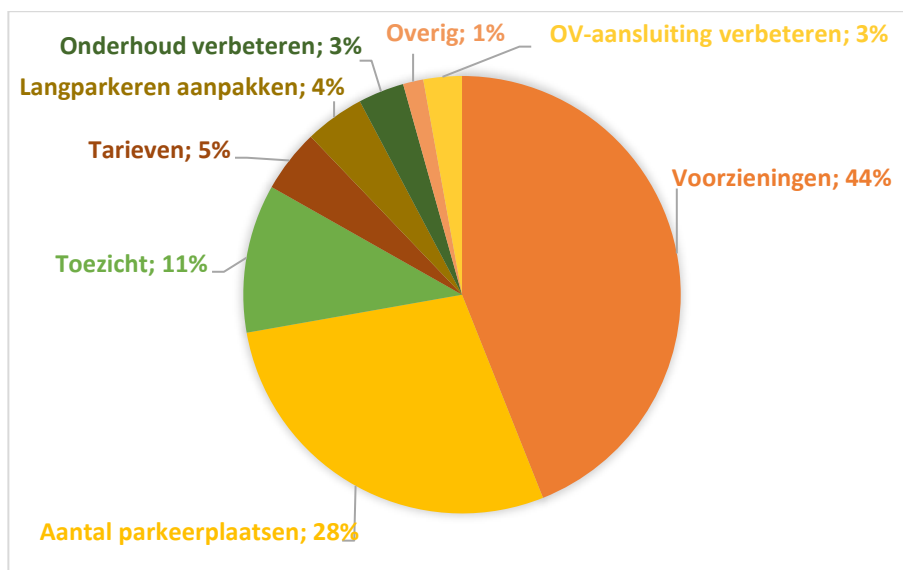
	Tarieven
P+R Almere 't Oor	64%
P+R Almere Poort	52%
P+R Diemen	49%
P+R Nieuw-Vennep Station	43%
P+R Almere Parkwijk	38%

Top 5 goede eigenschap 'Tarieven'



4.2.10. Verbeterpunten

Als verbeterpunt wordt voorzieningen het meest genoemd. Ook het aantal parkeerplaatsen en het toezicht wordt relatief vaak genoemd. Het aantal parkeerplaatsen wordt zowel bij de plus- als verbeterpunten genoemd. Dit is afhankelijk van de locatie en/of het moment van enquêteren. Bijvoorbeeld bij P+R Weesp wordt het aantal parkeerplaatsen door 12% als positief bevonden en door 54% als verbeterpunt. De enquêtes van deze 12% zijn allen óf doordeweeks vóór 08:00 uur afgenomen óf in het weekend. Op deze momenten is er (nog) relatief veel vrije capaciteit op de P+R. Bij de locatie P+R Almere Buiten geeft 48% van de respondenten aan positief te zijn ten opzichte van het aantal parkeerplaatsen en 2% geeft aan dat het aantal parkeerplaatsen een verbeterpunt is.



Voorzieningen

Het meest genoemde verbeterpunt is 'voorzieningen'. Op P+R Hoofddorp is dit antwoord door 81% van de respondenten gegeven. Het gaat op deze locatie specifiek om het aantal betaalautomaten wat als weinig ervaren wordt en het aantal oplaadpalen. In onderstaande tabel is de top 5 te zien van de locaties waar 'voorzieningen' het meest genoemd is.

	Voorzieningen
P+R Hoofddorp	81%
P+R Q-Park Stationsplein	78%
P+R Almere Muziekwijk	69%
P+R Almere Poort	61%
P+R De Waag	58%

Top 5 verbeterpunt 'Voorzieningen'

Aantal parkeerplaatsen

Het tweede meest aangegeven verbeterpunt is 'Aantal parkeerplaatsen'. P+R Diemen Zuid kent een bezetting van 95%, zowel op werkdagen als in het weekend. Tijdens de enquête ronde hebben de veldwerkers aangegeven veel zoekverkeer te zien op de P+R locatie. In onderstaande tabel is de top 5 te zien van de locaties waar 'Aantal parkeerplaatsen' het meest genoemd is.

	Aantal parkeerplaatsen
P+R Diemen Zuid	63%
P+R Breukelen	57%
P+R Almere 't Oor	56%
P+R Weesp	54%
P+R Nieuw-Vennep Station	53%

Top 5 verbeterpunt 'Aantal parkeerplaatsen'

Toezicht

Het toezicht op de P+R locaties wordt als derde verbeterpunt aangegeven door de gebruikers. Bij P+R Getsewoud Zuid wordt het meest aangegeven dat het toezicht verbeterd moet worden. Het gaat hier om zowel toezicht op foutparkeerders als toezicht op veiligheid (camera's). In onderstaande tabel is de top 5 te zien van de locaties waar 'Toezicht' het meest genoemd is.

	Toezicht
P+R Getsewoud Zuid	35%
P+R Almere Parkwijk	30%
P+R Diemen Zuid	19%
P+R De Waag	19%
P+R Almere Poort	19%

Top 5 verbeterpunt 'Toezicht'

4.2.11. De gebruikers en hun motivatie

Uit de enquête op de 17 P+R locaties blijkt 46% van de P+R doelgroep naar een andere P+R te rijden als er geen of onvoldoende parkeergelegenheid bij de 'eigen P+R' aanwezig is. 21% van de P+R doelgroep maakt in dat geval de hele reis met de auto. 29% maakt de hele reis met het openbaar vervoer en 4% geeft aan te gaan carpoolen.

Als een gemeente besluit de P+R te sluiten of te reguleren, heeft dit dus direct effect op de P+R locaties in de buurgemeenten. Afstemming tussen gemeenten over regulering en flankerend beleid in de omgeving is derhalve raadzaam.

In de enquête hebben we gevraagd naar de argumenten waarom mensen gebruik maken van een P+R:

- 56% omdat de P+R goedkoper is dan parkeren op de eindbestemming.
- 24% omdat op de eindbestemming bijna nooit plaats is.
- 9% om de drukte en file op de weg te vermijden.
- 8% vanwege het comfort en gemak.
- 2% uit milieu oogpunt.
- 1% omdat het verplicht is vanuit de werkgever.



4.3 Analyse reistijdverhouding

Snelheid is een belangrijke klantwens. Het aspect reistijdverhouding weegt mee in de keuze voor een reis met het openbaar vervoer (via P+R) of de volledige reis met de auto. Voor de 17 Schipholcorridor-locaties is een analyse gemaakt van de reistijd naar de bestemmingen Schiphol Airport en naar Amsterdam Centraal. Om de reistijdverhouding te berekenen zijn onderstaande ratio's gehanteerd¹¹:

- < 1,0 : ketenreis is korter dan met de auto;
- 1,0 – 1,5 : ketenreis is langer dan met de auto, maar wel acceptabel;
- > 1,5 : ketenreis is langer dan met de auto, maar gaat over de kritische grens.

P+R locatie	Ratio naar Amsterdam Centraal	Ratio naar Schiphol Airport
Hoofddorp	0,8	1,2
Getsewoud Zuid	0,9	1,4
Nieuw-Vennep Station	0,9	1,0
Weesp	0,8	1,2
Sassenheim	0,8	0,7
Almere Muziekwijk	0,8	1,2
Almere Parkwijk	0,8	1,0
Almere Buiten	0,9	0,9
Almere Poort	0,7	1,2
Almere 't Oor	1,0	1,1
Oostvaarders	0,7	1,0
De Waag	0,9	0,8
Zilverpark	0,8	0,8
Breukelen	1,0	0,8
Diemen	0,6	1,9
Diemen Zuid	1,7	0,8
Stationsplein Duivendrecht	0,8	0,9

Ratio snelheid analyse

Nagenoeg alle P+R locaties scoren qua reistijd naar Amsterdam Centraal beter dan de volledige reis per auto. Vanaf P+R Diemen Zuid is er sprake van een 'onacceptabel' langere ketenreis. Naar Schiphol Airport is op 6 locaties de auto sneller dan de ketenreis, maar de ketenreis is wel acceptabel langer. Voor locatie P+R Diemen is de ketenreis onacceptabel langer.

De goede bereikbaarheid van Amsterdam Centraal biedt potentie voor de P+R locaties in de MRA regio. Meer forensen en recreanten kunnen op afstand parkeren en gestimuleerd worden om met het openbaar vervoer te reizen. Dit vraagt verdere afstemming op regionale schaal, waar verschillende doelen voor parkeren samen komen. Zo blijken niet alle gemeenten rondom Amsterdam het prettig te vinden om op hun P+R de geweerde auto's uit de binnenstad van Amsterdam op te vangen, waarbij er minder ruimte overblijft voor parkeerders uit zoal de eigen gemeente. Het is aan te raden in regioverband te zoeken naar geschikte (uitbreidings)locaties als onderdeel van een regionale P+R visie. Voor de uitwerking van de P+R visie is het raadzaam om nader onderzoek en analyse te doen naar het aspect reistijdverhouding voor de diverse belangrijke bestemmingen.

¹¹ Het uitgangspunt is dat de reiziger deze keuze maakt op een donderdag ochtend rond 08:00 uur. De reis is naar Amsterdam Centraal station óf naar P3 van Schiphol Airport. Vanuit P3 van Schiphol Airport wordt gerekend met 5 minuten parkeertijd en 5 minuten met de Shuttlebus. De reis via de P+R met het OV gaat uit van de reistijd van de dichtstbijzijnde afslag van de snelweg tot aan de P+R locatie. Daarbij worden 10 tot 15 minuten geteld als parkeertijd en looptijd naar het station. De trein/bus vertrekt rond 8 uur. In bijlage 5 zijn alle details van de berekening te vinden.



4.4 Bevindingen en aanbevelingen

Deze paragraaf geeft een samenvatting van de belangrijkste bevindingen en aanbevelingen op basis van het verdiepend onderzoek onder de gebruikers op de 17 Schipholcorridor-locaties.

4.4.1. Bevindingen

Gemiddeld 50% is P+R gebruiker: vooral P+R in Almere en Lelystad hebben andere doelgroepen

Op alle locaties is naast P+R gebruik sprake van andere doelgroepen/gebruikers dan P+R. Gemiddeld over de 17 Schipholcorridor-locaties samen gaat het om 50% P+R gebruikers. Het verschil sterk per locatie (5% - 86%). Vooral de P+R locaties in Almere en Lelystad worden door andere doelgroepen gebruikt.

Herkomst: P+R gebruikers komen vooral uit de gemeente waar de P+R gesitueerd is

Voor alle 17 P+R locaties geldt dat de gemeente waar de P+R gesitueerd is, tevens de meest genoemde herkomstlocatie is.

Bestemming: 50% reist naar Amsterdam

50% van de P+R doelgroep heeft bestemming Amsterdam, 12% Utrecht en 10% Haarlemmermeer. De P+R locaties direct rondom Amsterdam (o.a. Diemen, Duivendrecht en Weesp) hebben het grootste aandeel bestemming Amsterdam.

Reden voor P+R gebruik: 70% werkgerelateerd en 5% Schiphol

70% van de P+R doelgroep parkeert op de P+R met een werkgerelateerd doeleinde. 5% van de P+R doelgroep parkeert met als reden Schiphol. Van deze groep parkeert circa 60% langer dan 24 uur. Door diverse stakeholders wordt aangegeven dat er ook in de omliggende wijken van het station geparkeerd wordt door Schipholparkeerders, mogelijk vanwege de hogere sociale veiligheid t.o.v. een P+R locatie.

Reistijd naar Amsterdam biedt potentie voor P+R

Uit een analyse van de reistijdverhouding blijkt dat nagenoeg alle 17 Schipholcorridor-locaties voor de ketenreis naar Amsterdam Centraal beter scoren dan de volledige reis per auto. Voor de bestemming Schiphol is de ketenreis voor 7 P+R locaties minder gunstig dan de auto, maar op P+R Diemen na wel acceptabel langer. Voor de overige locaties scoort de ketenreis beter dan de auto. Voor de uitwerking van de P+R visie is het raadzaam om nader onderzoek en analyse te doen naar het aspect reistijdverhouding voor de diverse belangrijke bestemmingen.

Belangrijkste aandachtspunten op locatieniveau: veiligheid en voldoende plek

Het algemeen oordeel over de P+R locaties is overwegend goed. Het openbaar vervoer vanaf de P+R wordt op alle P+R locaties als goed tot zeer goed ervaren. Veiligheid en voldoende plek zijn de belangrijke aandachtspunten op locatieniveau.

Als de 'eigen P+R' vol of gesloten is, rijdt 46% door naar een andere P+R locatie in de buurt

46% van de P+R doelgroep rijdt naar een andere P+R als er geen of onvoldoende parkeergelegenheid bij de 'eigen P+R' aanwezig is. 21% van de P+R doelgroep maakt in dat geval de hele reis met de auto. 29% maakt de hele reis met het openbaar vervoer en 4% geeft aan te gaan carpoolen.

Waarom P+R? 56% maakt gebruik van P+R omdat het goedkoper is dan parkeren op eindbestemming

In de enquête hebben we gevraagd naar de argumenten waarom mensen gebruik maken van een P+R. 56% geeft als argument dat P+R goedkoper is dan parkeren op de eindbestemming. 24% maakt gebruik van P+R omdat op de eindbestemming bijna nooit plaats is. En 9% kiest voor P+R om de drukte en file op de weg te vermijden.

4.4.2. Aanbevelingen

Het verdiepend onderzoek onder de gebruikers van de Schipholcorridor-locaties bevestigt dat P+R een regionale opgave betreft: herkomst en bestemming van de P+R locaties liggen verspreid door de regio



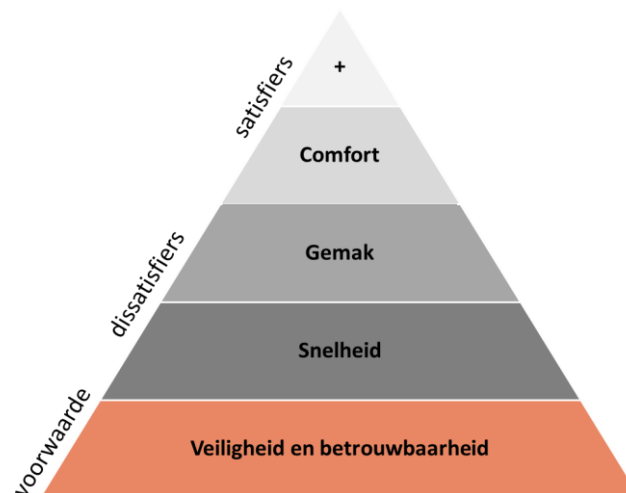
en als de 'eigen' P+R vol of dicht is, dan wijken de gebruikers uit naar een andere P+R locatie. Als een gemeente of NS besluit een P+R te sluiten of te reguleren, heeft dit dus direct effect op de P+R locaties in de buurgemeenten. Afstemming tussen betrokken partijen over o.a. parkeercapaciteit, regulering, parkeertarieven en flankerend beleid in de omgeving is derhalve nodig.

Aanbevolen wordt om op MRA niveau af stemmen op het vlak van:

- P+R behoefte raming en capaciteitsverdeling over de regio:
 - markt- en capaciteitsanalyse;
 - onderzoek en indeling naar type P+R: herkomst- en/of bestemmingsfunctie;
 - onderzoek naar reistijdverhouding voor relevante bestemmingen.
- P+R tarieven:
 - 0-tarief of voordelig dagtarief;
 - betaalsystemen en abonnementsvormen.
- Flankerende reguleringsmaatregelen op locatie en in de directe omgeving;
- Structureel inwinnen en ontsluiten van P+R data: statische data (locatie, in- en uitritten, capaciteit, openingstijden, tarieven, OV-lijnen) en dynamische data (real time bezettingsinformatie).
- Marketing en communicatie op schaalniveau MRA:
 - doelgroepenbenadering;
 - campagnes/gedragsbeïnvloeding;
 - werkgeversaanpak: in samenwerking met bedrijven zorgen dat forenzen meer gebruik gaan maken van P+R;
 - koppeling leggen met belangrijke functies, bestemmingen en evenementen in de regio;
 - huisstijl P+R.
- Capaciteit en kwaliteit van het openbaar vervoer in relatie tot P+R;
- Vernieuwing en uitbreiding op lokaal niveau;
- Subsidiemogelijkheden en financiële geldstromen ten aanzien van aanleg, beheer en exploitatie.

5 Toolkit | van knelpunt naar oplossing

In dit hoofdstuk worden de problemen/knelpunten en bijbehorende oplossingsrichtingen in kaart gebracht. De uitwerking omvat een toolkit op basis van de klantwenspiramide voor P+R (zie paragraaf 2.4). In paragraaf 5.1 worden de basisvoorwaarden *veiligheid en betrouwbaarheid* behandeld. Daarna volgen de aspecten *snelheid* (paragraaf 5.2) en *gemak* (paragraaf 5.2). Het aspect *comfort* staat centraal in paragraaf 5.4. In paragraaf 5.5 wordt de toolkit toegepast op de 17 Schipholcorridorlocaties. Dit resulteert in een maatwerk-overzicht op locatieniveau met daarin een score op de verschillende aspecten van de klantwenspiramide. Hoofdstuk 5 sluit af met een samenvatting van de belangrijkste bevindingen en aanbevelingen (paragraaf 5.6).



Klantwenspiramide (bron: CROW)

Opmerking: de toolkit die in dit hoofdstuk wordt toegelicht en toegepast is *geen visie* voor P+R. Wel is het een hulpmiddel om de bestaande P+R locaties te optimaliseren c.q. beter te laten functioneren.

5.1 Veiligheid en betrouwbaarheid

Probleem/Knelpunt	Oplossing
A. Bezetting > 80%; enkel 'overlast' Schipholparkeerders	Reguleren – zonder check op OV
B. Bezetting > 80%; andere doelgroep dan P+R	Reguleren – met check op OV
C. Bezetting > 80%; vraag structureel groter dan aanbod	Bijbouwen
D. Vindbaarheid en bekendheid van P+R locaties	Statische en dynamische informatie ontsluiten Real time data bezetting en beschikbaarheid ontsluiten Dynamisch doorverwijzen op basis van real time data
E. Gevoel van onveiligheid	Checklist/aandachtspunten CROW veiligheid

A. De bezetting op de P+R is hoger dan 80%, met als hoofdoorzaak Schipholparkeerders;

Een oplossing is parkeerregulering met een 0-tarief voor mensen die maximaal 24 uur parkeren. Op P+R Nieuw-Vennep Station is dit reeds ingevoerd. Dit houdt in dat de eerste 24 uur gratis geparkeerd kan worden op de P+R, daarna geldt een regulier uurtarief. Dit heeft als voordeel dat de P+R minder interessant is voor 'lang parkeerders'.

Nadeel van deze oplossing is dat andere doelgroepen die ook 'maar' maximaal 24 uur parkeren nog steeds de P+R kunnen blijven gebruiken. Het 0-tarief geldt in deze reguleringsvariant namelijk voor iedereen, er vindt verder geen check op OV-gebruik plaats. Als er geen andere doelgroepen staan is deze maatregel voldoende.



(over)volle P+R



0-tarief

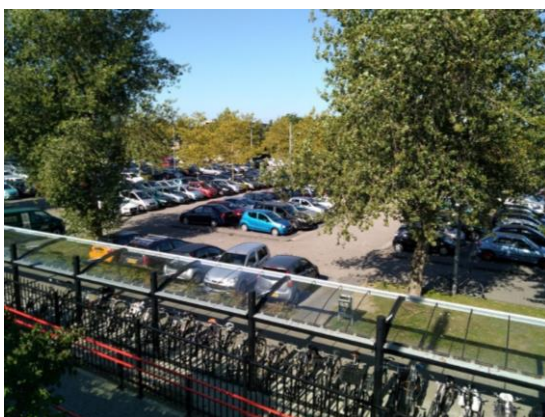
B. De bezetting op de P+R is hoger dan 80%, met als oorzaak dat andere doelgroepen dan P+R gebruik maken van de P+R locatie;

Een mogelijkheid om de 'juiste' doelgroep te faciliteren is reguleren. Een 0-tarief of voordelig tarief voor P+R reizigers kan andere doelgroepen dan P+R ontmoedigen om gebruik te maken van de P+R locatie. Als je kunt aantonen dat je gebruik maakt van het openbaar vervoer parkeer je gratis of tegen een gereduceerd tarief. De andere doelgroepen betalen in dit geval een hoger parkeertarief.

Hierbij is van belang dat afgewogen wordt óf men de andere doelgroepen inderdaad wil ontmoedigen door ze te laten betalen. Uitwijkgedrag naar de directe omgeving of andere P+R locaties kan een ongewenst bij effect zijn dat voorkomen moet worden door een goede analyse te maken van de lokale en regionale en samen af te stemmen met zowel buurgemeenten en stakeholders in de directe omgeving.

In de regel dient de Invoering van een P+R tarief samen te gaan met flankerende maatregelen zoals het invoeren van een blauwe zone of parkeervergunningen in de omgeving van de P+R locaties. Zonder flankerend beleid zal men bij een volle P+R locatie de auto in de woonwijk of op een andere gratis P+R gaan parkeren.

Invoering van regulering vraagt om zorgvuldige communicatie. Het doel is niet om zoveel mogelijk inkomsten te genereren maar om de beschikbare capaciteit beter te benutten. Ontmoediging van andere doelgroepen is noodzakelijk om ruimte te maken voor P+R. Fietsen en lopen wordt gestimuleerd voor de mensen die dichtbij het station wonen en een alternatief voor de auto hebben.



(over)volle P+R

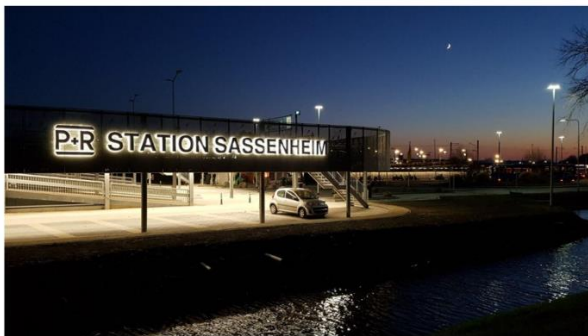


Parkeerregulering

C. *De bezetting op de P+R is hoger dan 80%, met als oorzaak dat de vraag naar parkeerplaatsen structureel groter is dan het aanbod;*

Een structureel grotere parkeervraag kan worden opgelost door capaciteit bij te bouwen. Het realiseren van nieuwe extra parkeercapaciteit is zeker in gebouwde vorm (meerlaags parkeerdek) een ingrijpende en relatief dure maatregel en vraagt om zorgvuldige inpassing in en afstemming met de omgeving. Bij voorkeur wordt eerst bekeken wat er met parkeerregulering (maatregelen A en B) kan worden bereikt.

Gemeente Teylingen, Provincie Zuid-Holland en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu hebben eind 2017 op de locatie van het 'oude' P+R terrein een nieuwe gebouwde P+R voorziening bij Station Sassenheim geopend. De gemeente heeft in nauw overleg met de buurgemeenten en provincie een pakket aan maatregelen ontwikkeld om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren voor zowel auto, openbaar vervoer als fiets. De nieuwe P+R voorziening met 520 parkeerplaatsen bij Station Sassenheim is één van de maatregelen. Op zowel de 'oude' als nieuwe parkeerlocatie is regelmatig 'overlast' van langparkeerders door Schipholreizigers. Tot nu toe zijn er geen reguleringsmaatregelen getroffen.



Opmerking: een no-regret maatregel is het stimuleren van fietsen bij treinreizigers die op fietsafstand van het station wonen. In paragraaf 4.2.4. is een tabel opgenomen met het percentage gebruikers van de P+R met dezelfde herkomstgemeente als de gemeente waar de P+R in gelegen is. Door meer fietsgebruik komt er P+R capaciteit beschikbaar voor treinreizigers van verder weg. Het stimuleren van fiets (gedrag) wordt bij voorkeur gecombineerd met het op orde brengen van fietsvoorzieningen (fietspaden/netwerk en voldoende stallingen).

Vindbaarheid en bekendheid van P+R locaties;

Actuele beschikbaarheid P + R parkeerplekken

Laatste update: 17-dec-2018 11:27 (elke minuut)

P+R locatie	Beschikbaarheid	Parkeerplekken
P+R ArenA	Geen informatie	1.417
P+R RAI	Vrij	
P+R Zeeburg 2	Vrij	315
P+R Noord	Vrij	123
P+R Olympisch Stadion	Vrij	55
P+R Sloterdijk	Vrij	40

Informatie over het aantal vrije plaatsen



Belangrijk thema binnen het beleidsprogramma *Beter Benutten* is het verbeteren van de *vindbaarheid* en *bekendheid* van parkeerlocaties waaronder P+R voorzieningen. Een parkeerplaats zoeken zorgt dagelijks voor aanzienlijk extra verkeersbewegingen. Het gevolg is: tijdverlies, ergernis, onnodig gebruik van de weg en belasting van het milieu. Dat kan anders. De reiziger moet voor vertrek, onderweg en op de plaats van bestemming op maat informatie krijgen over de mogelijkheden, kosten en actuele beschikbaarheid van parkeervoorzieningen.

Er wordt een onderscheid gemaakt in *statische parkeerdata* (locatie, capaciteit, tarieven) en *dynamische parkeerdata* (actueel aantal vrije parkeerplaatsen). Met adequate parkeerinformatie kunnen dienstverleners van verkeersinformatie (nog) betere diensten, navigatiesystemen en apps (pre-trip, on-trip) gaan ontwikkelen. Een belangrijke randvoorwaarde voor het tot stand komen van deze diensten is dat er een grote dekkingsgraad en laagdrempelige toegang tot de data over beschikbare parkeerplaatsen moet zijn. Daarom is het ministerie van I&M gestart met het project "Open Parkeerdata". Zowel publieke als private parkeerexploitanten worden gestimuleerd om de komende jaren hun statische en dynamische parkeerdata beschikbaar te gaan stellen.

Gemeente Amsterdam informeert bezoekers op welke P+R locaties hoeveel vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn. De gebruiker kan online voor vertrek en tijdens de reis checken of een P+R beschikbaar is of VOL.

Voor het inwinnen en ontsluiten van dynamische parkeerdata op P+R terreinen bestaan verschillende technische mogelijkheden. Op een 10-tal onbetaalde P+R terreinen in de regio Utrecht is NS samen met provincie Utrecht gestart met het inwinnen en ontsluiten van dynamische parkeerdata. De in- en uitritten van de onbetaalde terreinen zijn uitgerust met camera's voor kentekenherkenning. Deze camera's verzamelen op een centrale locatie informatie over de parkeerbewegingen op het P+R terrein. De parkeerdata wordt opgeslagen in een datawarehouse. De actuele bezetting kan vervolgens ontsloten worden naar de parkerende klant. Dit gebeurt via een koppeling tussen de server met parkeerdata en via het open parkeerdata platform van Beter Benutten.

De parkeerdata op het open platform van Beter Benutten wordt gepubliceerd door het RDW. De eigenaren van de parkeerdata beheren zelf de parkeerdata die in het open data portaal van RDW staat. De verantwoordelijkheid voor het actueel en kwalitatief op orde te houden ligt dan ook bij de eigenaren van de parkeerdata (gemeenten, publieke en private parkeerorganisaties). Zij geven nieuwe parkeerinformatie, wijzigingen of fouten door aan de RDW.

D. Een onveilig gevoel op de P+R;

Het CROW heeft een lijst van aandachtspunten opgesteld waaraan een P+R moet voldoen op het gebied van veiligheid. Deze checklist is opgenomen in de "Handreiking voor het realiseren van sociaal

veilige en prettige P+R terreinen". Ook het "Handboek sociale veiligheid in de verplaatsingsketen" helpt om veiligheid mee te nemen bij de (her-)inrichting van infrastructuur. Het handboek gaat in op ontwerp, inrichting, onderhoud en beheer van de openbare ruimte in relatie tot een veilige vervoerketen.



Verlichting voor veiligheid



Camera's voor veiligheid

Verschillende aspecten dragen bij aan het creëren van een veilig gevoel bij de gebruikers. De belangrijkste aandachtspunten zijn:

- Toezicht:
 - Natuurlijk toezicht in de vorm van woningen en bedrijven in de buurt;
 - Professioneel toezicht in de vorm van BOA's en politie;
 - Een parkeerbeheerder op locatie;
 - Cameratoezicht.
- Goed doordachte functionele verlichting.
- Overzichtelijkheid:
 - Zorgen voor goede zichtlijnen op zowel de parkeerlocatie als de looproute naar het station;
 - Voorkomen van hoge afscheidingen en overwoekerende struiken;
 - Maak gebruik van laagblijvende begroeiing en bomen die het zicht op ooghoogte niet belemmeren.
- Duidelijke afscheiding:
 - Zorg voor een vorm van afscheiding tussen de parkeerlocatie en de directe omgeving;
 - Voorkomen dat 'iedereen' alle kanten de locatie op en af kan;
 - Bijvoorbeeld een groene afscheiding in de vorm van een lage haag.
- Goede routing, indeling en ruime parkeerplaatsen:
 - Bij voorkeur consequent eenrichtingsverkeer in combinatie schuin parkeren;
 - Bij grote locaties compartimentering toepassen.
- Route aanduiding op orde;
 - Aanrijroute bewegwijzeren;
 - Duidelijk aangegeven looproute vanaf de P+R locatie naar het station.
- Beheer en onderhoud:
 - Schoon, heel en veilig;
 - Goed onderhoud van de bestrating en groenvoorziening.

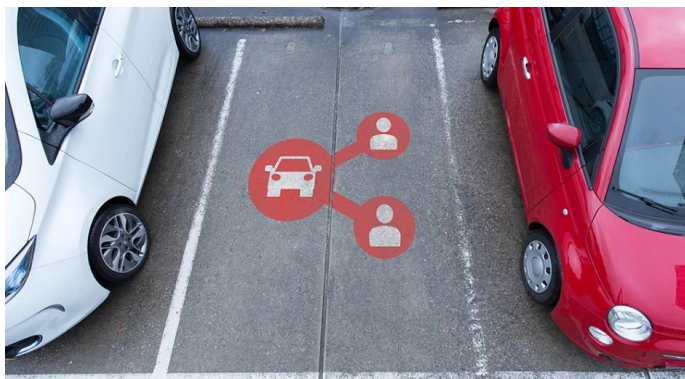
5.2 Snelheid

Probleem/Knelpunt	Oplossing
A. Ketenverplaatsing is/wordt langer dan autorit naar bestemming	Heroverweging doelgroep P+R Andere mobiliteitsdiensten aanbieden Loopafstanden verkorten
B. Frequentie is minder dan kwartierdienst	Frequentie natransport aanpassen
C. Prijs van parkeren en/of natransport te hoog	(Prijs)afspraken met OV vervoerders/werkgevers Voordelig dagtarief en abonnement aanbieden: prijzen afstemmen op andere locaties in het netwerk

A. De ketenverplaatsing is/wordt langer dan de autorit naar de bestemming;

File op het wegennet is een factor die van invloed is op de aantrekkelijkheid van het gebruik van de P+R. Door wijzigingen in de capaciteit van het wegennet kan de aantrekkelijkheid van de P+R voor specifieke bestemmingen verminderen. Als de ketenverplaatsing langer is/wordt dan de autorit kan de aantrekkelijkheid van de ketenverplaatsing afnemen. Op dit soort momenten is een heroverweging van de doelgroep voor P+R noodzakelijk.

Door het aanbieden van andere mobiliteitsdiensten, zoals deelauto's of deelfietsen, kunnen nieuwe mogelijkheden worden verkend en andere doelgroepen worden geïnteresseerd ('mobiliteitshubs'). Door de gebruikers niet enkel afhankelijk te laten zijn van het openbaar vervoer kunnen andere ketenverplaatsingen vanaf dezelfde locatie in tijd korter worden.



Deelauto's



Deelfiets

Te grote loopafstanden tussen P+R en het station worden niet geaccepteerd. De grens ligt bij ongeveer 300 meter. Op sommige kan de loopafstand tussen de P+R en het openbaar vervoer verkort worden. Bij P+R Almere Buiten is de bestaande P+R-locatie opgeheven en zijn de parkeergarages, welke dichterbij het station gelegen zijn, tot P+R locatie benoemd.

B. De frequentie van het openbaar vervoer is minder dan de gewenste kwartierdienst;

Belangrijk onderdeel van de reistijd is de frequentie. De frequentie van het natransport is bij voorkeur minimaal een kwartierdienst. Deze oplossing is ingrijpend en kostbaar. Het spoorwegennet wordt momenteel geschikt gemaakt voor de huidige én toekomstige vraag van vervoerders en reizigers (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer). De kern: meer personentreinen op drukke trajecten en voldoende ruimte voor het goederenvervoer. Trajectaanpassingen en aparte goederenroutes maken hoogfrequent spoorvervoer mogelijk. Tevens worden stations uitgebreid om de groei van reizigersaantallen mogelijk te maken. Terreinen worden ingericht in om de extra treinen te kunnen parkeren. En de energievoorziening voor de treinen wordt uitgebreid. Het intensieve treinverkeer kan op sommige locatie tot meer overlast leiden voor omwonenden van het spoor. Waar nodig zijn maatregelen tegen geluidsoverlast en trillingen nodig. Ook de bereikbaarheid en veiligheid rond

overwegen krijgen aandacht. Tevens biedt PHS kansen voor het vernieuwen en uitbreiden van P+R bij stations.

C. De prijs van het parkeren en/of natransport is/wordt te hoog;

Een belangrijk motief voor gebruikers van P+R locaties met een bestemmingsfunctie (aan de rand van Amsterdam) is de gunstige prijs van P+R ten opzichte van het parkeren in hartje stad. De parkeerkosten worden afgerekend per auto en niet op basis van het aantal mensen van het reisgezelschap. Daarom is het voor deze P+R voorzieningen van belang dat er voordelig geprijsde openbaar vervoertickets verkrijgbaar zijn die door meerdere personen gebruikt kunnen worden (combitickets). Hiervoor zijn afspraken met de concessieverleners en openbaar vervoerbedrijven noodzakelijk. Daarnaast kunnen prijsafspraken gemaakt worden met (grote)werkgevers in de omgeving. De (grote)werkgever kunnen ook opgenomen worden in een mobiliteitsregeling.

Bij P+R locaties met een herkomstfunctie is het parkeren gratis of betaald en wordt apart betaald voor het openbaar vervoer. Over de prijs van parkeren moeten afspraken gemaakt worden, zodra besloten wordt over te gaan op regulering. Bij het bepalen van het P+R tarief dient de totale ketenreis (retourprijs openbaar vervoer en tarief P+R locatie) te worden afgezet tegen de reis- en parkeerkosten in geval van een solitaire autorit. Het P+R tarief dient zorgvuldig en in samenhang met de andere P+R locaties in het netwerk bepaald te worden. Het gaat hierbij zowel om het voordelige P+R tarief (incidenteel) als de voordelige geprijsde P+R abonnementen. Als de prijs van de totale ketenreis ‘te hoog’ wordt zijn er P+R reizigers die:

1. de gehele reis met de auto gaan maken;
2. met de fiets of bus naar het station gaan;
3. met de auto worden afgezet bij het station (Kiss & Ride);
4. gaan uitwijken naar de omgeving met onbetaald parkeren;
5. uitwijken naar een ander station met onbetaald parkeren.

5.3 Gemak

In vergelijking tot een autoreis zijn er nogal wat schakels en handelingen in een ketenreis. Hoe meer schakels, hoe meer ongewenste verrassingen er kunnen optreden zoals: geen parkeerplaats kunnen vinden, vertraging van en/of het missen van trein/bus. Om dit ‘potentieel leed’ weg te nemen c.q. te verzachten dient het aantal handelingen bij parkeren en reizen beperkt zo beperkt mogelijk te zijn. En er dient heldere en eenduidige informatie te worden aangereikt.

Probleem/Knelpunt	Oplossing
A. Onduidelijke informatie over openbaar vervoer	Informatievoorziening verbeteren: op locatie en digitaal Actuele vertrektijden op display tonen Way-finding op locatie verbeteren
B. Werking korting op reis en/of parkeren onduidelijk	Korting P+R integreren op OV chipkaart Minimaal aantal handelingen Kentekenherkenning Informatievoorziening verbeteren

A. Onduidelijke informatie over het openbaar vervoer;

De digitale reisplanners van openbaar vervoerbedrijven worden steeds beter en intuïtiever in gebruik. De informatievoorziening op een P+R locatie zelf is vaak nog voor verbetering vatbaar. Naast basale informatie over de looproute richting het station (wayfinding) wordt er op de P+R locaties zelf nog weinig tot niets gedaan met actuele reisinformatie over vertrektijden van het natransport.

B. De werking van de korting op de reis en/of parkeren is onduidelijk;

Bij betaald parkeren op een P+R locatie is voor het in aanmerking komen van het voordelige dagtarief in de regel een check op het OV-gebruik noodzakelijk. In de huidige situatie betekent dit bij zowel de



methode NS/Q-Park als de methode Amsterdam dat er naast de betaling van de parkeertransactie extra handelingen nodig zijn om aan te tonen dat je met het openbaar vervoer gereisd hebt. Hierdoor kunnen er onbewust fouten gemaakt worden, waardoor een P+R gebruiker toch niet de gewenste korting krijgt en het volle tarief moet afrekenen. Dit is te voorkomen door het aantal handelingen tot een minimum te beperken. Met minder handelingen is er immers minder kans op fouten, wat weer resulteert in minder frustratie bij de gebruiker.

In een ideale situatie zou de OV-chipkaart als identificatie- en betaalmiddel gebruikt moeten kunnen worden op een P+R locatie. Op die manier heb je één pasje voor zowel P+R als het openbaar vervoer. In de praktijk blijken er diverse (betaal)technische problemen en knelpunten te zijn die een dergelijke gecombineerd gebruik in de weg staan.

Momenteel wordt er door NS en Q-Park gewerkt aan het door ontwikkelen van de bestaande P+R formule. Een meer klantgerichte methode van identificeren en betalen is hierin een belangrijk thema. Hierbij wordt o.a. gekeken naar de mogelijkheden van kentekenherkenning. Voor de P+R visie van MRA is het relevant en interessant om kennis te nemen van deze nieuwe ontwikkeling.



Betalen voor P+R: eerst een check op reizen met openbaar vervoer

5.4 Comfort

Het voorzieningen niveau van de P+R locaties is sterk afhankelijk van het type station/natransport waaraan de locatie gekoppeld is (zie paragraaf 3.5). De treinstations waar intercity's halteren hebben het hoogste voorzieningen niveau. De bus stations hebben het laagste voorzieningen niveau.

Probleem/Knelpunt	Oplossing
A. Geen afsluitbare wachtruimte	Wachtruimte realiseren
B. Weinig tot geen voorzieningen/dienstverlening	Experimenteren met nieuwe aanvullende voorzieningen en (mobiliteits)diensten

A. Er zijn geen afsluitbare wachtruimtes aanwezig;

Op bijna 30% van de locaties ontbreekt een afsluitbare (beschutte) wachtruimte. Voor meer comfort kan er een wachtruimte gerealiseerd te worden, zodat de reiziger droog en warm kan wachten op het aansluitende openbaar vervoer.



Geen wachtruimte



Wachtruimte

B. Weinig tot geen voorzieningen/dienstverlening;

P+R gebruikers noemen het voorzieningenniveau op locatie als een belangrijk verbeterpunt.

Er is een wisselwerking tussen het aanbod van voorzieningen en het gebruik van P+R: meer voorzieningen maakt het gebruik aantrekkelijker, meer gebruik maakt meer voorzieningen haalbaar. Het aanbieden van aanvullende voorzieningen biedt meer comfort aan de P+R gebruikers. Dit kan zowel op de P+R als bij het bus- of treinstation. Door te experimenteren met nieuwe aanvullende voorzieningen en diensten kan vraag en aanbod beter op elkaar worden afgestemd.



Oplaadvoorzieningen



Starbucks-to-go

5.5 Maatwerk P+R locaties Schipholcorridor

Een goed functionerend netwerk van P+R voorzieningen in de regio vraagt per locatie om maatwerk en om zorgvuldige afstemming met de directe omgeving (bewoners en bedrijven). Omdat P+R locaties een regionale functie vervullen is tevens de afstemming tussen buurgemeenten van belang.

Uitwijkgedrag naar andere P+R locaties kan een ongewenst bij effect zijn dat voorkomen kan worden door samen af te stemmen.

In de tabel in deze paragraaf is een maatwerk-overzicht opgenomen van de 17 Schipholcorridor-locaties. Dit maatwerk-overzicht dient als hulpmiddel en startpunt voor de afstemming tussen stakeholders. Binnen de corridor zijn geografische samenhangende clusters van P+R aan te wijzen. Aanbevolen wordt om deze afstemming op clusterniveau plaats te laten vinden.

Er is in het maatwerk-overzicht een 'score' per aspect/thema per P+R locatie bepaald. De score is een 'expert guess' gebaseerd op de algemene inventarisatie, de informatie uit de enquête en de gesprekken met en praktijkervaringen van stakeholders. Per aspect/thema is onderscheid gemaakt in groen (probleem/knelpunt niet aan de orde), oranje (aandachtspunt) en rood (probleem/knelpunt).

- De *bezetting* is gebaseerd op de bezettingscijfers en de gesprekken met stakeholders.
- De *vindbaarheid en bekendheid van P+R locatie* is gebaseerd op gesprekken met stakeholders en praktijkervaring.
- Het *gevoel van onveiligheid* is gebaseerd op de resultaten uit de enquête. Groen betekent beoordeling slecht tot zeer slecht 0% – 10%, oranje 10% – 20% en rood 20% of meer.
- De *ketenverplaatsing is/wordt langer dan autorit naar bestemming* is bepaald op basis van de berekening snelheid in dit rapport. Over het algemeen kan gesteld worden dat binnen de MRA alle Schipholcorridor-locaties gunstig gelegen zijn voor een reis naar Amsterdam Centraal en/of Schiphol Airport.
- De *frequentie is minder dan kwartierdienst* is bepaald met behulp van de vertrektijden naar Amsterdam Centraal van trein of bus. Bij het merendeel van de P+R locaties rijden 2 treinen per half uur. Echter, deze rijden kort na elkaar waardoor het voor kan komen dat een gebruiker 20 minuten moet wachten.
- In de kolom *prijs parkeren en/of natransport te hoog* scoren de (nu nog) gratis P+R locaties waar een vorm van regulering nodig is oranje. Voor de overige locaties is het uitgangspunt gehanteerd dat de parkeertarieven op o.a. de bestemmingen Amsterdam en Schiphol dermate hoog zijn, dat de combinatie P+R en openbaar vervoer over het algemeen gunstiger is. Uiteraard verschilt dit per reisgezelschap (aantal mensen) en de bestemming.
- *Onduidelijke informatie over openbaar vervoer* is gebaseerd op de resultaten uit de enquête. Groen betekent een beoordeling slecht tot zeer slecht 0% – 10%, oranje 10% – 20% en rood 20% of meer.
- De *werking korting op reis en/of parkeren onduidelijk* is een 'algemeen' aandachtspunt. De locaties met een vorm van betaald parkeren scoren oranje. De (nu nog) gratis P+R locaties waar een vorm van regulering nodig is scoren ook oranje.
- *Geen afsluitbare wachtruimte* is op basis van de inventarisatie zoals opgenomen in bijlage 7.
- *Weinig tot geen voorzieningen/ dienstverlening*: een locatie met winkel(s) en eet/drinkmogelijkheden scoort groen. De locaties met winkel(s) of eet/drinkmogelijkheden scoort oranje. De locaties zonder deze voorzieningen scoren rood.

Legenda

	niet aan de orde
	aandachtspunt
	probleem/knelpunt

	Veiligheid en betrouwbaarheid					Snelheid			Gemak		Comfort	
	Bezetting > 80%: enkel 'overlast' Schipholparkeerders	Bezetting > 80%: andere doelgroep dan P+R	Bezetting > 80%: vraag groter dan aanbod	Vindbaarheid en bekendheid van P+R locatie	Gevoel van onveiligheid	Ketenverplaatsing is/wordt langer dan autorit naar bestemming	Frequentie is minder dan kwartierdienst	Prijs van parkeren en/of natransport te hoog	Onduidelijke informatie over openbaar vervoer	Werking korting op reis en/of parkeren onduidelijk	Geen afsluitbare wachtruimte	Weinig tot geen voorzieningen/ dienstverlening
P+R Sassenheim												
P+R Getsewoud Zuid												
P+R Nieuw-Vennep Station												
P+R Hoofddorp												
Q-Park P+R Stationsplein (Duivendrecht)												
P+R Diemen												
P+R Diemen Zuid												
P+R Weesp												
P+R Almere Buiten												
P+R Almere Muziekwijk												
P+R Almere Parkwijk												
P+R Almere Poort												
P+R Oostvaarders												
P+R 't Oor												
P+R De Waag												
P+R Zilverpark												
P+R Breukelen												

Maatwerk per locatie | 17 Schipholcorridor-locaties



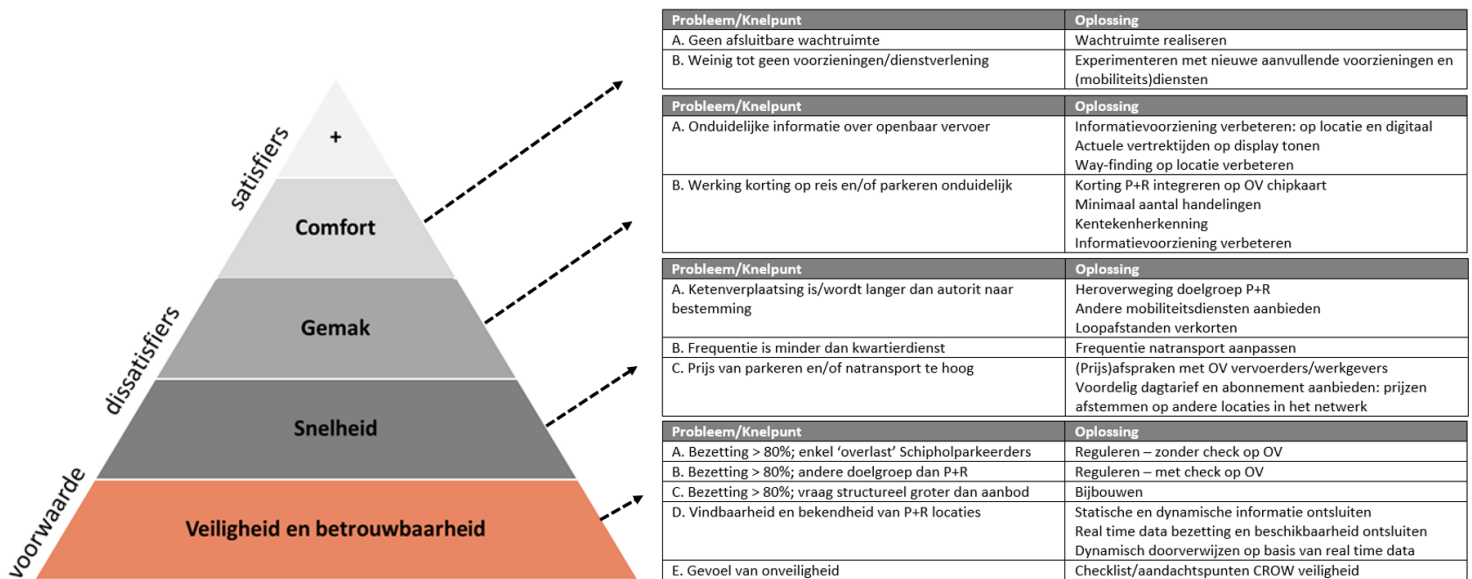
5.6 Bevindingen en aanbevelingen

Deze paragraaf geeft een samenvatting van de belangrijkste bevindingen en aanbevelingen op basis van de ontwikkelde toolkit en de toepassing hiervan op de 17 Schipholcorridor-locaties.

5.6.1. Bevindingen

Toolkit

Op basis van de klantwenspiramide is een toolkit ontwikkeld waarmee stakeholders gezamenlijk aan de slag kunnen om problemen en knelpunten op locatieniveau op te lossen. De toolkit is een hulpmiddel om de bestaande P+R locaties te optimaliseren c.q. beter te laten functioneren.



Veiligheid en betrouwbaarheid

Op 12 van de 17 Schipholcorridor-locaties is sprake van een aandachtspunt of probleem/knelpunt ten aanzien van de primaire basisvoorwaarden *veiligheid en betrouwbaarheid*.

Het gaat hierbij om de locaties P+R Sassenheim, P+R Getsewoud Zuid, P+R Nieuw-Vennep Station, Q-Park P+R station Duivendrecht, P+R Diemen, P+R Diemen Zuid, P+R Weesp, P+R Almere Poort, P+R Oostvaarders, P+R 't Oor, P+R Zilverpark en P+R Breukelen.

Snelheid

Op 14 van de 17 Schipholcorridor-locaties is sprake van een aandachtspunt of probleem/knelpunt ten aanzien van het aspect *snelheid*.

Het gaat hierbij om de locaties P+R Sassenheim, P+R Nieuw-Vennep Station, P+R Hoofddorp, Q-Park P+R station Duivendrecht, P+R Diemen, P+R Diemen Zuid, P+R Weesp, P+R Almere Buiten, P+R Almere Muziekwijk, P+R Almere Parkwijk, P+R Almere Poort, P+R Oostvaarders, P+R 't Oor en P+R Breukelen.

Gemak

Op 13 van de 17 Schipholcorridor-locaties is sprake van een aandachtspunt ten aanzien van het aspect *gemak*. Het gaat hierbij primair over *'de werking korting op reis en/of parkeren'*. Dit betreft een 'algemeen' aandachtspunt: voor alle locaties met een vorm van betaald parkeren en daarnaast de (nu nog) gratis P+R locaties waar een vorm van regulering nodig is.

De betaalde locaties betreffen: P+R Nieuw Vennep Station, P+R Hoofddorp, Q-Park P+R Stationsplein Duivendrecht, P+R De Waag en P+R Zilverpark.

De (nu nog) gratis locaties waar wel een vorm van regulering nodig is, zijn: P+R Sassenheim, P+R Diemen, P+R Diemen Zuid, P+R Weesp, P+R Almere Poort, P+R Oostvaarders, P+R 't Oor en P+R Breukelen.

Comfort

Op 14 van de 17 Schipholcorridor-locaties is sprake van een aandachtspunt of probleem/knelpunt ten aanzien van het aspect *comfort*.

Het gaat hierbij om de locaties P+R Sassenheim, P+R Getsewoud Zuid, P+R Nieuw-Vennep Station, P+R Hoofddorp, Q-Park P+R station Duivendrecht, P+R Diemen, P+R Diemen Zuid, P+R Weesp, P+R Almere Buiten, P+R Almere Muziekwijk, P+R Almere Parkwijk, P+R Almere Poort, P+R Oostvaarders en P+R 't Oor.

5.6.2. Aanbevelingen

Aanbevolen wordt om op korte termijn aan de slag te gaan met een concreet pakket van 'no regret' maatregelen, met als doel om de basis op orde te brengen bij de P+R locaties waar knelpunten ervaren worden. De toolkit is een hulpmiddel om de bestaande P+R locaties te optimaliseren c.q. beter te laten functioneren:

- Beter benutten van bestaande locaties met bezettingsgraad > 80%;
- Afstemming tussen buurgemeenten op clusterniveau over lokale reguleringsmaatregelen en flankerende maatregelen in de omgeving;
- Locaties voor vernieuwing en uitbreiding aanwijzen en planontwikkeling opstarten;
- Regionale en lokale campagnes voor stimuleren fietsgebruik naar stations i.c.m. verbetering van fietsparkeervoorzieningen op stations¹²;
- P+R locaties aanwijzen waar geëxperimenteerd kan worden met nieuwe (mobiliteits)diensten en aanvullende voorzieningen ('mobiliteitshubs').

¹² Een aanzienlijk deel van P+R gebruikers komt uit de 'eigen' gemeente. Deze groep woont op fietsafstand van het station, maar geeft de voorkeur aan de auto. Het is interessant om te onderzoeken onder welke condities (een deel van) deze groep met de fiets naar het station wil komen. Bijvoorbeeld door de aanleg van meer en betere fiets(parkeer)voorzieningen.



Bijlagen | Separaat

1 | P+R locaties

<separaat pdf-file>

2 | Visualisaties

<separaat pdf-file>

3 | Database P+R locaties

<separaat Excel-file>

4 | Database enquête

<separaat Excel-file>

5 | Detail berekening snelheid

<separaat Excel-file>

6 | Enquête kwantitatief onderzoek

<separaat pdf-bestand>

7 | Voorzieningen per P+R locatie

<separaat Excel-bestand>

8 | Detail overzicht herkomst- en bestemming locaties

<separaat pdf-bestand>

9 | Parkeerbezetting P+R locaties Amsterdam

<separaat pdf-bestand>

10 | Meet- en onderzoeksprotocol DataCount

<separaat pdf-bestand>

11 | Aanpak onderzoek

<separaat pdf-bestand>

12 | Gratis en betaald parkeren

<separaat pdf-bestand>