

Resultaten verkenningstraject Schipholcorridor

OV knooppunten - MRA 1.8

April 2019



Inleiding

Een van de acties in het kader van de huidige MRA agenda is actie 1.8 OV knooppuntontwikkeling. Daarbinnen is de Schipholcorridor als een van de prominente corridors benoemd. Dit is een belangrijke OV vervoersader binnen Nederland met daarop 17 OV knooppunten tussen Leiden en Lelystad met midden op deze corridor het internationale hart van Nederland rondom de Zuidas en Schiphol. Langs deze corridor vinden momenteel en in de komende jaren grote ruimtelijke ontwikkelingen plaats en liggen er grote opgaven om de MRA bereikbaar te houden voor (inter)nationaal én regionaal verkeer. Daarbij kan een deel van de verstedelijkingsopgave van de MRA langs deze corridor een plek krijgen.

In 2017 is een eerste verkenning uitgevoerd waarbij 8 opgaven zijn benoemd die verdere uitwerking behoeven. Vanuit de MRA platformen Ruimte en Mobiliteit is eind 2017 de opdracht gegeven voor deze verkenningsfase. Inmiddels is deze verkenning afgerond en worden de resultaten in dit rapport gepresenteerd.

Naast dit traject wordt er ook een grote samenhang gezien met de verstedelijkingsopgave van de MRA. 5 van de MRA benoemde sleutelprojecten liggen aan, of zeer nabij de Schipholcorridor. Vanuit MRA 1.8 kijken we hier samen naar met acties 1.1 en 1.11.

Vanwege de geconstateerde grote samenhang tussen opgaven voor de Schipholcorridor met programma's Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA en kerncorridor ENTER [NL], is voorheen de samenhang van deze programma's met die van OV knooppunten-Schipholcorridor in een apart traject verkend. Enkele deelopgaven zijn vervolgens ook samen met deze programma's opgepakt. De opgave 'Toegangspoorten' is samen met het programma MRA Landschap verkent.

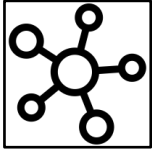
Een belangrijke conclusie van de verkenningsfase Schipholcorridor is dat er weinig samenhang wordt gezien op de gehele corridor. Daarom wordt geadviseerd voor het vervolg om geen apart actie- en uitvoeringsprogramma op te stellen voor de Schipholcorridor, echter acties breder onder MRA 1.8 te beleggen en voor enkele opgaven aan te sluiten bij andere programma's en trajecten. Belangrijke conclusie uit de verkenningsfase Schipholcorridor is dat opgaven meer spelen op delen van de corridor of juist op grotere schaal, vaak MRA breed. Voor de MRA brede acties -die in feite spelen voor alle knooppunten- wordt geadviseerd om deze onder te brengen breder binnen MRA actie 1.8.

leeswijzer

Eerst worden de deelopgaven behandeld die in 2017 zijn geformuleerd en vastgesteld. Per deelopgave wordt een korte inleiding gegeven over wat deze opgave behelst. Daarna wordt het proces beschreven hoe deze opgave is opgepakt. Conclusies worden weergegeven met een advies voor vervolg. Het gaat om de volgende opgaven:

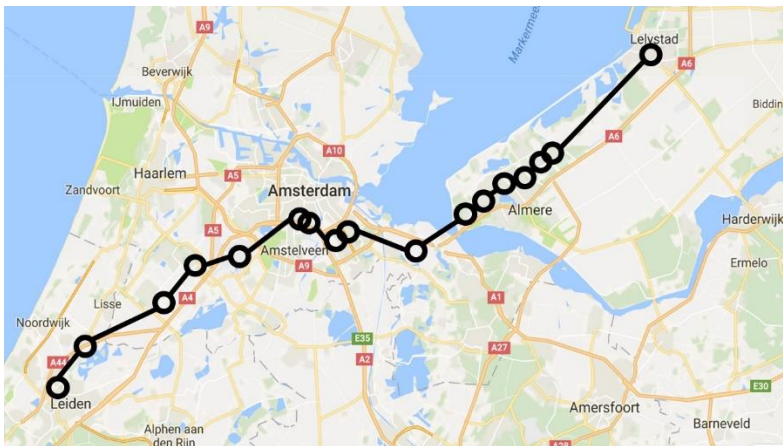
1. Nadere verkenning en uitwerking per knooppunt
2. De doorwerking van de ontwikkelstrategie ENTER [NL] op de knooppunten (Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam Zuid) en op de corridor (tussen Hoofddorp-Leiden en Rai-Lelystad)
3. De groei van Schiphol in relatie tot de bereikbaarheid van Schiphol en rol OV-knooppunten NB. Opgaven 2 en 3 zijn uiteindelijk in samenhang opgepakt. Deze worden inmiddels meegenomen binnen het MIRT ZWASH (Zuid-West Amsterdam Schiphol Hoofddorp).
4. De groei en ontwikkelrichting van Almere in relatie tot ontwikkelingen elders op de corridor
5. De ontwikkeling van Lelystad Airport in relatie tot kansen en de doorwerking voor (knooppunten op) de Schipholcorridor
6. Het gebruik van P+R locaties rondom OV-knooppunten
7. De toegangspoorten (recreatie en toerisme). Deze zijn onderverdeeld in buitenpoorten en stadspoorten
8. De relatie tussen de Schipholcorridor en andere regio's en corridors

Daarna volgt een overzicht met algemene en overkoepelende conclusies en inzichten die zijn opgedaan vanuit het verkenningstraject voor de Schipholcorridor. Veel zijn van toepassing voor de OV knooppunten langs deze corridor, echter enkele inzichten zijn ook relevant voor de gehele MRA.



Opgave 1 > Uitwerking per knooppunt

De eerste deelopgave gaat over het verkrijgen van inzicht per OV knooppunt over welke ontwikkelingen op korte, middellange en lange termijn (on)wenselijk zijn en of er consequenties en / of samenhang is van uitvoering in de tijd. Daarbij ook te kijken naar de samenhang van opgaven in relatie tot het vlindermodel uit de studie *Maak Plaats!* en inzet van eventuele andere instrumenten die binnen het programma OV knooppunten de afgelopen periode zijn ontwikkeld. Daarnaast kijken naar de samenhang van het knooppunt met andere knooppunten op de corridor in profilering en (ruimtelijke) programmering. De opbrengsten van opgave 2 t/m 8 leveren hiertoe inbreng.



Proces en conclusies:

Trajecten ontwikkeling per knooppunt:

Met de gemeenten langs de Schipholcorridor is via het programma OV Knooppunten afgestemd over wanneer en hoe het knooppunt op te pakken. Eerste startworkshops hebben op diverse plekken plaatsgevonden. Wat duidelijk naar voren komt is dat elk afzonderlijk knooppunt zijn eigen planning heeft en momentum kent, mede afhankelijk van andere besluiten die grote invloed kunnen hebben op het knooppunt (zoals OV SAAL met betrekking tot Weesp).

Knooppunten op de corridor zitten dus in verschillende ontwikkelstadia. Voor enkele knooppunten is al veel in beeld gebracht, terwijl voor andere knooppunten dat (nog) niet is gedaan. Redenen hiervoor zijn momentum/prioritering, ontwikkelingen die al gaande zijn met meekoppelkansen en capaciteit van personeel binnen gemeenten. Bij dat laatste komt naar voren dat dit met name kleinere gemeenten zijn waarbij ondersteuning vanuit het programma OV knooppunten gewenst is (voornamelijk via het aanbieden van instrumenten en kennis). Ook helpt het voor deze gemeenten om opgaven die spelen op hogere schaalniveaus beter in beeld te krijgen en input mee te kunnen geven waarbij men anders niet gehoord wordt omdat men niet aan tafel zit.

Samenhang tussen de knooppunten:

Een belangrijke conclusie is dat er weinig sprake is van samenhang op de corridor als geheel. Wel is er sprake van samenhang op delen van de corridor, bijvoorbeeld bij grote (wederzijds) afhankelijkheid. Daar waar die samenhang wel is, wordt het belang gezien van afstemming qua profilering en programmering.

Enkele voorbeelden van corridordelen waar sprake is van samenhang c.q. interactie:

Relatie tussen de knopen rondom de kerncorridor Schiphol. Dit gaat over Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp met uitloop richting zoal Rai, Duivendrecht en Diemen Zuid. Dit wordt onder meer bekeken binnen het MIRT ZWASH, maar ook binnen OV SAAL. Uitkomsten hebben effect op keuzes en kansen voor deze knooppunten, naast vervoerkant ook juist ruimtelijk: woningbouw en kantoorlocaties en Leisure.

Een ander voorbeeld zijn de Almeerse knopen onderling. Voor Almere geldt dat er veel samenhang is binnen de eigen stad. Een belangrijk vraagstuk is hoe de knopen binnen de stad zich van elkaar onderscheiden.

Een laatste voorbeeld is dat vanuit Weesp met name een belangrijke relatie ligt op de vervoerskant (overstapknooppunt voor richtingen Almere en Gooi/Amersfoort/Utrecht richting Amsterdam Zuid en Amsterdam Centraal), maar ook wat betreft de woningbouwopgave en keuze voor type woningbouw in relatie tot de verstedelijkingsopgaven in nabijgelegen knopen en verder binnen de MRA.

Advies voor vervolg:

Verder te gaan met de knooppuntontwikkeling en betrokkenheid daarbij vanuit MRA actie 1.8. Veel gemeenten zijn inmiddels goed op weg. Daarbij blijven we instrumenten aanbieden. (Zie bijlage met een overzicht van de instrumenten die we vanuit het programma OV knooppunten aanbieden).

Daarbij kunnen gemeenten ook mee blijven liften op inzichten die we vanuit MRA 1.8 breder dan allen de Schipholcorridor willen blijven of (dieper) gaan oppakken. Dit gaat zoal om de aantakking bij de verstedelijkingsopgaven (relatie met o.a. MRA 1.1 en 1.11), vervolg P+R studie en traject toegangspoorten, verbeteren aanhaking bij PlaBeKa en de trajecten OV toekomstbeeld en Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA.

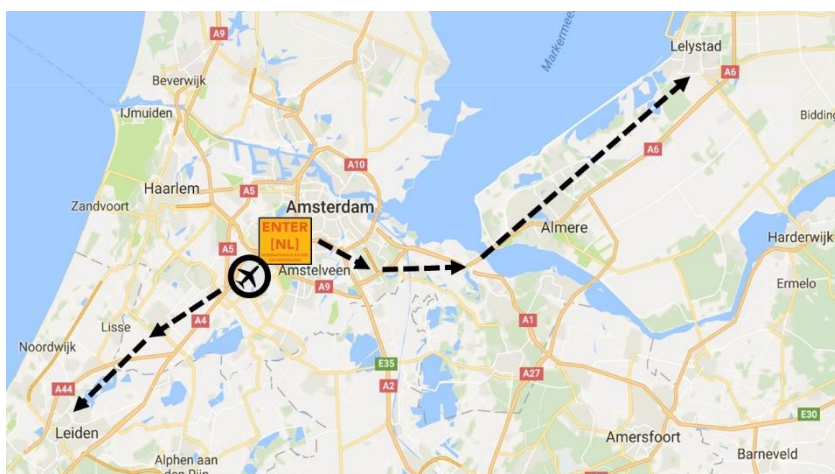


Opgaven 2 en 3: verkenning doorwerking traject ENTER NL en bereikbaarheid Schiphol op de knooppunten Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam Zuid en verder op de corridor

De opgaven 2 en 3 waren als volgt omschreven:

- Verkenning doorwerking ontwikkelstrategie ENTER [NL] op de knooppunten (Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam Zuid) en verder op de corridor (tussen Hoofddorp-Leiden en Rai-Lelystad);
- Groei van Schiphol in relatie tot de bereikbaarheid van Schiphol → doorwerking op OV knooppunten;

Opgaven 2 en 3 zijn in samenhang opgepakt en inmiddels opgenomen binnen het MIRT ZWASH (Zuid-West Amsterdam Schiphol Hoofddorp).



Proces en conclusies:

Deze deelopgaven zijn opgepakt in samenwerking met Enter NL / MIRT-Onderzoek Zuidwest-Amsterdam Schiphol Hoofddorp (ZWASH), als programmalijn onderdeel van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA (met directe betrokkenheid vanuit o.m. de Vervoerregio, gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer en provincie Noord-Holland).

Het traject tot het komen van een ontwikkelstrategie voor Enter NL is opgenomen binnen het MIRT-Onderzoek ZWASH. Vanuit OV knooppunten nemen we deel aan het ambtelijk traject van MIRT ZWASH. Besluitvorming over ontwikkelstrategie MIRT-Onderzoek ZWASH is gepland voor het najaar 2019. Programma OV knooppunten blijft aangehaakt bij ZWASH ook na afronding van de verkenningfase.

Naast MIRT-Onderzoek ZWASH is gekozen is om vanuit MRA 1.8 mee te lopen met al lopende (grote) trajecten rondom OV knooppunten Amsterdam Zuid en Schiphol (m.n. MKS en Zuidasdok). Hoofddorp wordt ook meegenomen binnen ZWASH. Echter is voor dit knooppunt parallel hieraan ook een aparte verkenning gestart in samenwerking met gemeente Haarlemmermeer waarvan input in het MIRT proces wordt meegegeven. Het gaat zoal om kansen voor uitbreiding en verdichting (woningbouw en bedrijvigheid) als ook om bereikbaarheidsvraagstukken. Hoofddorp wordt gezien als een belangrijke optie voor 'opvanglocatie' tijdens de verbouwingen van MKS (multimodaal knooppunt) Schiphol en de werkzaamheden rondom Amsterdam Zuid de komende jaren. Ook nieuwe knooppunten

komen in beeld waar in vervolg naar gekeken dient te worden, zoals het Schinkelkwartier in Zuidwest Amsterdam. Ook worden er effecten en kansen verwacht voor knooppunten verder op de corridor zoals Diemen Zuid en Duivendrecht. Dit gaat zoal om keuzes voor type woonmilieus (bijvoorbeeld in de Nieuwe Kern) en bedrijven (bijvoorbeeld inzet op meer internationale bedrijven bij Diemen Zuid), verkenning naar uitbreiding P+R in bijvoorbeeld Park 21 of elders langs de corridor.

Cruciaal in het vervolg is de besluitvorming binnen het MIRT-Onderzoek ZWASH. Naar verwachting wordt najaar 2019 besluit genomen in het BO MIRT over een (gebiedsgerichte) ontwikkelstrategie binnen ZWASH. Daarna dient te worden gekeken naar de fasering van de verdere ontwikkeling van de knooppunten binnen dit gebied en hoe omringende knooppunten functies (tijdelijk) kunnen opvangen tijdens de verbouwing van stations(omgevingen) Amsterdam Zuid en Schiphol.

Advies voor vervolg:

We blijven input leveren vanuit MRA 1.8 binnen het traject MIRT-Onderzoek ZWASH en de knooppunten die daarbinnen liggen (Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam Zuid);

We leggen de relatie tussen ZWASH met ontwikkelingen van knooppunten elders op de corridor (zoals Duivendrecht, Diemen Zuid etc.). Na besluitvorming BO MIRT kijken we naar de fasering en hoe omringende knooppunten functies (tijdelijk) kunnen opvangen tijdens de verbouwing van stations(omgevingen) Amsterdam Zuid en Schiphol.

De komende periode (april-oktober 2019) worden in het ZWASH onderzoek de bestaande knooppunten Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam Zuid verder uitgewerkt zowel wat betreft de mogelijkheden voor (multimodale) bereikbaarheid als (inhoudelijk) programma. Bij de analyses zal ook gebruik worden gemaakt van de toolkit uit het OV knooppunten programma, zoals het 'vlindermodel'.

Binnen MIRT ZWASH wordt gekeken naar de mogelijkheden voor het ontwikkelingen van nieuwe knooppunten in het gebied, bijvoorbeeld Schinkelkwartier. Aan het programma OV knooppunten wordt gevraagd hierover mee te denken.

Naast het traject MIRT ZWASH leggen we ook meer de focus op de samenhang met de trajecten 'Netwerk Ringen en de Stad' en 'Stedelijke Bereikbaarheid' vanuit het programma OV knooppunten.

Een aandachtspunt is dat MIRT ZWASH ook van invloed is op andere corridors. Hier kijken we breder naar binnen MRA actie 1.8

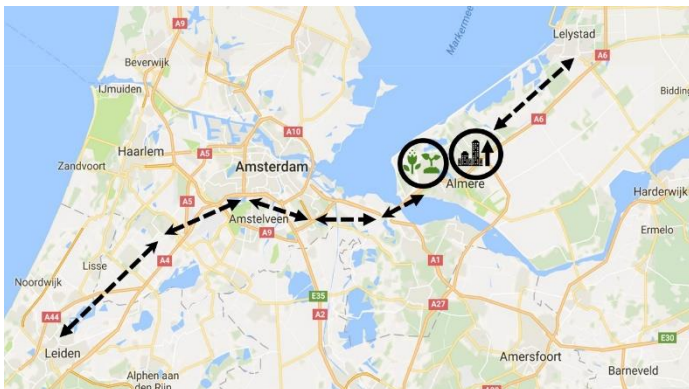


Opgave 4 > Groei en ontwikkelrichting van Almere in relatie tot ontwikkelingen elders op de corridor

Voor een concurrerende en aantrekkelijke metropoolregio is een goede ontwikkeling van Flevoland noodzakelijk. Ontwikkelingen in Almere (o.a. woningbouwopgave, Centrumontwikkeling, Floriade) hebben regionale impact en urgentie.

Voor de verkenningsfase zijn hierbij de volgende vragen geformuleerd:

1. Waar liggen kansen om door ontwikkeling van knooppunt Almere Centrum de vervoerscapaciteit per OV binnen de SAAL-corridor beter te benutten? (Denk naast toevoegen van banen ook aan toevoegen van andere functies en flexwerkvoorzieningen).
2. Op welke manier kunnen we als MRA, in het licht van de Floriade en de sterkere groei van de regionale functie van het centrum, de aanpak van het stationsgebied versnellen? Hoe kunnen we de Floriade sterker verknopen met de ontwikkeling van de SAAL-lijn, bijv. door bezoekers van Floriade op de gehele SAAL-lijn een goed ontvangst geven?



Proces en conclusies:

Almere is gestart met de analyse naar de ontwikkeling van de verschillende Almeerse knooppunten. De komende jaren wordt hier verder aan gewerkt. De gemeente Almere heeft de ambitie om de eigenheid van de verschillende knooppunten te benadrukken en uit te nutten. Ook van belang is de samenhang tussen -liefst- complementaire knooppunten onderling.

De verdere ontwikkeling van Almere Centrum is mede vanwege kansen vanuit de Floriade en het programma versterken hart van de stad het speerpunt. Accenten hierbij liggen op de functie als toegangspoort (rode loper Floriade) én verblijfsgebied (wonen, werken, winkelen).

Verdere analyse en uitwerking van Almeerse knooppunten gebeurt in o.m. de gemeentelijke mobiliteitsvisie en in gebiedsuitwerkingen. Daarnaast wordt knooppuntontwikkeling integraal onderdeel van het lange termijn verstedelijkingsdenken zoals dat o.m. gebeurt bij het proces om tot een nieuw handelingsperspectief te komen.

Specifiek ingaand op de vooraf geformuleerde vragen;

Ad 1) de kansen voor Almere centrum zijn in algemene zin gelegen in verdichting en concentratie. Er is bijzonder veel potentie voor het toevoegen van verschillende functies zoals

wonen, werken, onderwijs en studentenhuysvesting. Los van een positief effect op de benutting van de vervoerscapaciteit, is er een grote toegevoegde verblijfs- en belevingswaarde voor Almere Centrum.

Ad 2) De doorontwikkeling van het stationsgebied van Almere Centrum is integraal onderdeel van de Oostflankstudie die momenteel wordt uitgevoerd. Gemeenten Almere en Amsterdam, de provincie Flevoland en het Rijk verkennen momenteel een nieuw handelingsperspectief voor de oostflank van de MRA. Binnen dat perspectief nemen o.m. verdichting, functiemenging, vergroten van dynamiek en het vergroten van de (verblijfs)kwaliteit in en rondom het stationsgebied een belangrijke plek in. Met betrekking tot het benutten van de SAAL-lijn lopen de gesprekken tussen de Floriade en de NS.

Advies voor vervolg:

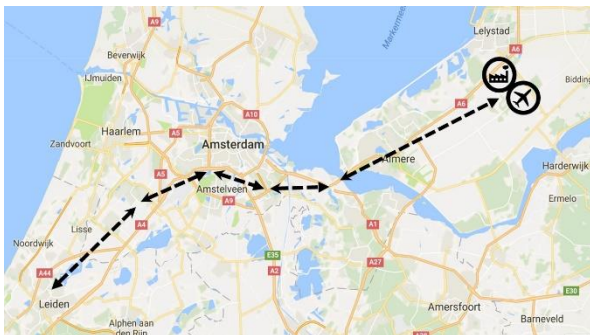
Knooppuntontwikkeling als verstedelijkingsvariant wordt integraal onderdeel van de brede verkenning Handelingsperspectief Oostflank MRA. Binnen de ambitie om groei van de stad ook op te vangen via binnenstedelijke planvorming middels bv. herontwikkeling, inbreiding en verdichting neemt knooppuntontwikkeling een belangrijke plek in. De 6 Almeerse knooppunten, elk met hun eigen identiteit en hun eigen potentie, bieden mogelijkheden om daar waar functies elkaar ontmoeten kwalitatief hoogwaardige milieus toe te voegen. Dergelijke ontwikkelingen kunnen positief bijdragen aan het benutten van de vervoerscapaciteit. Tegelijkertijd hebben ze intrinsieke waarde voor de directe omgeving (impact op leefbaarheid, dynamiek, draagvlak voorzieningen, et cetera).

Het stationsgebied Almere Centrum wordt in samenhang met de Floriade gerevitaliseerd om met vernieuwde uitstraling een kwalitatief hoogwaardige entree van de stad te zijn.



Opgave 5 > Ontwikkeling Lelystad Airport en - Business Park en relatie tot Schipholcorridor

De MRA hecht belang aan de ontwikkeling van Lelystad Airport en in mindere mate Lelystad Airport Business Park (LAB), waarbij met name Lelystad Airport Schiphol kan ontlasten. Deze ontwikkeling biedt, samen met de ontwikkeling van Luchthaven Airport Business Park, kansen voor de Schipholcorridor, bijvoorbeeld doordat OV reizigers op andere tijdstippen en in een andere richting (reizigers en werknemersstroom richting Lelystad) gebruik zullen maken van de SAAL-verbinding. Lelystad Airport is gebaat bij een goede landzijdige bereikbaarheid, zowel met de auto als met het openbaar vervoer. Een goede knooppuntontwikkeling van Station Lelystad Centrum is essentieel voor de uitstraling, imago en functioneren van de luchthaven en daarmee voor de groei van Lelystad Airport en het naastgelegen LAB.



Proces en conclusies:

In Lelystad is er voor gekozen om knooppuntontwikkeling op te pakken, als onderdeel van een integrale gebiedsontwikkeling waarbij alle relevante gebiedsfuncties worden meegenomen. Het doel is om het gehele gebied een kwalitatieve impuls te geven.

Tussen Lelystad en Schiphol wordt wat betreft de samenhang tussen de luchthavens weinig relatie gezien over land. Lelystad krijgt een nieuwe positie met opening Lelystad Airport wat voornamelijk van invloed is op de reizigersstromen tussen luchthaven Lelystad Airport en station Lelystad Centrum. Wat betreft OV met name mogelijk van invloed op reizigersstromen en stroom vakantiegangers richting Amsterdam centrum en mogelijke relatie met de bezetting van de P+R locaties in de nabijheid van Lelystad.

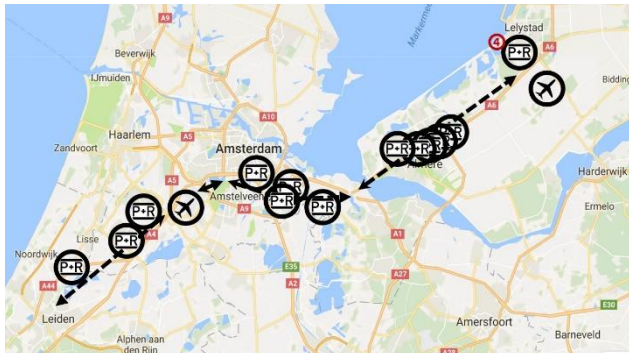
Advies voor vervolg:

Verder te gaan met de doorontwikkeling van het stationsgebied Lelystad ten behoeve van het intrinsieke functioneren en de externe positionering van Lelystad (imago). Hiermee ook een aantrekkelijk portaal voor luchthaven te worden. Onderschreven wordt dat een goede knooppuntontwikkeling van het Station Lelystad Centrum essentieel is voor de uitstraling, het imago en het functioneren van de luchthaven en daarmee voor de groei ervan. Een aantrekkelijk portaal, snelle verbindingen en goede wayfinding zijn om die reden belangrijke ingrediënten bij de verdere ontwikkeling van het stationsgebied. De gemeente Lelystad is hierbij in de lead. Vanuit het programma OV knooppunten kunnen we hierbij ondersteunen via inzet van verschillende instrumenten die vanuit het programma zijn ontwikkeld.



Opgave 6 > Gebruik P+R locaties rondom OV knooppunten

- *Onderzoek naar cijfers en opgaven per P+R locatie langs de Schipholcorridor*
- *Kijken naar type parkeerders, waaronder "Schipholparkeren" op de P+R locaties en de relatie met centrum parkeren*
- *In beeld brengen van oplossingsrichtingen*



Proces en conclusies:

Onderzoek is uitgevoerd in opdracht van het programma OV knooppunten door bureau Empaction in samenwerking met datacount met betrokkenheid van de gemeenten, NS en trekkerschap vanuit Provincie Noord-Holland. In eerste instantie zou het onderzoek alleen gaan over de P+R locaties langs de Schipholcorridor. Al snel bleek een grotere samenhang met P+R locaties breder binnen de MRA en niet alleen op corridorniveau. Het onderzoek is daarom verbreed waarbij 61 P+R's binnen de MRA zijn meegenomen waar kwantitatief onderzoek is uitgevoerd. Voor 17 P+R locaties langs de Schipholcorridor is verdiepend onderzoek gedaan en zijn enquêtes afgenomen. Na oplevering van dit onderzoek heeft een brede ambtelijke bijeenkomst plaatsgevonden, waarin (opnieuw) duidelijk werd dat het P+R vraagstuk breed speelt en grote behoefte is aan onderlinge afstemming binnen de MRA.

Belangrijkste conclusies onderzoek P+R:

Herkomst en bestemming:

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.

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

Bezetting en type gebruikers:

De redenen waarom mensen naar de P+R komen zijn als volgt: P+R is goedkoper dan parkeren op de eindbestemming (56%); Op de eindbestemming is bijna nooit plaats (24%); Om de drukte en file op de weg te vermijden (9%).

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

Alle P+R locaties zijn openbaar toegankelijk. Dit leidt tot medegebruik van P+R locaties door functies in de omgeving. Voor de 17 Schipholcorridor-locaties ligt het percentage tussen de 50 en 86% dat de gebruikers daadwerkelijk overstappen op ander vervoer. Vooral de P+R locaties in Almere en Lelystad worden door andere doelgroepen gebruikt, zoals centrum parkeren en winkelen. Het doel van de grootste gebruikersgroep van de P+R locaties langs de Schipholcorridor is werk gerelateerd (70%). 5% van de P+R doelgroep parkeert met als reden Schiphol. Diverse gemeenten geven aan dat er ook in de omliggende wijken van het station geparkeerd wordt door Schipholparkeerders, mogelijk vanwege hogere sociale veiligheid t.o.v. een P+R locatie.

Oordeel over de P+R locaties door de gebruikers:

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. 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.

| 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 | Werkingskorting op reis en/of parkeren onduidelijk | Geen afsluitbare wachtruimte | Weinig tot geen voorzieningen/ dienstverlening |
| P+R Sassenheim | Red | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn |
| P+R Getsewoud Zuid | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn |
| P+R Nieuw-Vennep Station | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn |
| P+R Hoofddorp | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn |
| Q-Park P+R Stationsplein (Duivendrecht) | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn |
| P+R Diemen | Red | Red | Red | Red | Red | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Red | Red |
| P+R Diemen Zuid | Red | Red | Red | Red | Red | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Red | Red |
| P+R Weesp | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn |
| P+R Almere Buiten | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Red | Red |
| P+R Almere Muziekwijk | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Red | Red |
| P+R Almere Parkwijk | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Red | Red |
| P+R Almere Poort | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Red | Red |
| P+R Oostvaarders | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Red | Red |
| P+R 't Oor | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Red | Red |
| P+R De Waag | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn |
| P+R Zilverpark | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn |
| P+R Breukelen | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn | Grn |

Een toolkit is ontwikkeld door Empaction, waarmee stakeholders aan de slag kunnen om problemen en knelpunten op locatieniveau op te lossen. (zie bijlage).

Organisatie P+R en betrokken stakeholders:

Bij P+R in de MRA zijn een groot aantal stakeholders betrokken. Ten eerste zijn er veel verschillende eigenaren: voor 60% zijn dat gemeenten, 30% de NS. 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. 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'.

Advies voor vervolg:

Korte termijn: basis op orde

Aanbevolen wordt 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. Geadviseerd wordt dit in clusters te bespreken (P+R's die samenhang hebben in de regio). Aan MRA 1.8 OV knooppunten wordt door de gemeenten gevraagd daar de regie op te houden.

(Middel)lange termijn: vervolgonderzoek en afstemming op MRA schaal

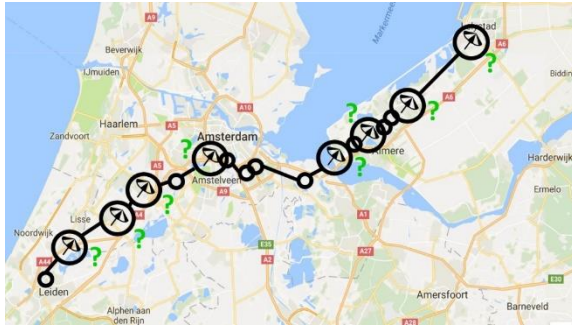
Voor de (middel)lange termijn is vervolgfafstemming en aanvullend onderzoek noodzakelijk en gewenst binnen de gehele MRA. Voorgesteld wordt dit op te gaan pakken met het programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA'. Daarbij gaat het zoal om vervolgonderzoek en afstemming over uitbreidingslocaties, ketenmobiliteit en (meer eenduidige) vormen en keuzes over regulering. Ook kan breder worden gekeken naar thema's als P+R bij Hubs en de relatie tussen een meer autovrije binnenstad (o.a. van Amsterdam) en P+R's aan de rand van de stad. De NS heeft aangegeven graag een rol te vervullen.



Opgave 7 > Toegangspoorten

OV knooppunten hebben verschillende toegangspoortfuncties: Hoe hier optimaal gebruik van maken.

- Inzicht in de huidige poortfuncties en ontwikkelkansen
- Profilering knooppunten (kiezen tussen knooppunten)
- Samenhang op de corridor verkennen. Gezamenlijk product ontwikkelen?



Proces en conclusies:

Deze opgave is breed opgepakt met alle gemeenten langs de Schipholcorridor, onder leiding van de provincie Noord-Holland. Een breed atelier heeft plaatsgevonden en vervolgens is er een-op-een afstemming geweest. Gekeken is naar twee toegangspoortfuncties: 1) **buitenpoorten** (entree van het station naar bestemmingen buiten de stad) en 2) **stadspoorten** (entree vanaf het station naar bestemmingen binnen het stedelijk gebied). Geconcludeerd wordt dat alleen Lelystad, Almere Centrum en Almere Poort een mix van beide hebben. Daarnaast zijn hoofdfuncties en meekoppelkansen verkend.

Buitenpoorten:

Dit zijn over het algemeen sprinterstations en functioneren vaak op lokaal of regionaal niveau. De belangrijkste bestemmingen liggen vaak binnen/ op 10 minuten fietsen van het station en in een aantal gevallen verder weg. Enkele buitenpoorten hebben voor in de toekomst potentie om op te schalen naar een groter bereik. Lelystad en Almere Oostvaarders zijn uitzonderingen en ontsluiten met NP Nieuw Land en Bataviastad momenteel al nationale bestemmingen.

Stadspoorten:

Dit zijn vaak intercitystations en functioneren over het algemeen op (inter)nationaal niveau. De bestemmingen bevinden zich meestal binnen 10 minuten fietsen van het station. Bestemmingen in het landschap worden bij deze stadspoorten op het moment gezien als een meekoppelkans. Ze zullen waarschijnlijk geen hoofdbestemming van het betreffende station worden.

Overzicht van de toegangspoortfunctie van stations op de Schipholcorridor

| Station | Belangrijkste bestemming | Huidige reikwijdte bestemming (lokaal/ regionaal/ (inter)nationaal) | | Ambitie reikwijdte bestemming (lokaal/ regionaal/ (inter)nationaal) | | Bestemming in stad (rood) en/ of land (groen) | | Binnen, aan de rand van of buiten fiets isochroon (10 min fietsen van station) | | Meekoppelbestemming | IC- of sprinterstation |
|------------------------|--|---|-----------|---|----------------|---|-------------|--|-------------|-------------------------|------------------------|
| | | Nationaal | Regionaal | Internationaal | Regionaal | Binnen | Aan de rand | Buiten | Aan de rand | | |
| Lelystad | NP Nieuw Land/ Bataviastad, Bataviyahaven | Nationaal | Regionaal | Internationaal | Regionaal | | | Buiten | Aan de rand | Aviodrome, belevingsbos | IC |
| Almere Oostvaarders | Oostvaardersplassen | Nationaal | | Internationaal | | | | Aan de rand | | | Sprinter |
| Almere Centrum | Winkelgebied, architectuur/ Floriade 2022 (tijdelijk) | Regionaal | n.v.t. | Regionaal | Internationaal | | | Binnen | Buiten | | IC |
| Almere Poort | Strand met attracties/ tijdelijke evenementen en topsportcentrum | Regionaal | Nationaal | Regionaal | Nationaal | | | Aan de rand | Binnen | | Sprinter |
| Weesp | Vecht | Lokaal | | ? | | | | Binnen | | | Sprinter |
| Amsterdam Duivendrecht | ArenA (Boulevard) en Ziggo Dome | Nationaal | | Nationaal | | | | Binnen | | Amstelscheg | IC |
| Amsterdam RAI | RAI | (Inter)nationaal | | (Inter)nationaal | | | | Binnen | | Amstelscheg | Sprinter |
| Amsterdam Zuid | Historisch centrum | Internationaal | | Internationaal | | | | Buiten | | Amsterdams Bos | IC |
| Schiphol | Schiphol Plaza | Internationaal | | Internationaal | | | | Binnen | | | IC |
| Hoofddorp | Stelling van Amsterdam | Lokaal | | Regionaal/ internationaal? | | | | Binnen | | | Sprinter |
| Nieuw-Vennep | Park21 | Lokaal | | Internationaal | | | | Aan de rand | | | Sprinter |
| Sassenheim | Plassengebied | Lokaal | | ? | | | | Aan de rand | | | Sprinter |
| Leiden Centraal | Historisch centrum en Bio Science Park | Internationaal | | Internationaal | | | | Binnen | | Plassengebied | IC |

Gemeenschappelijk gevonden opgaven:

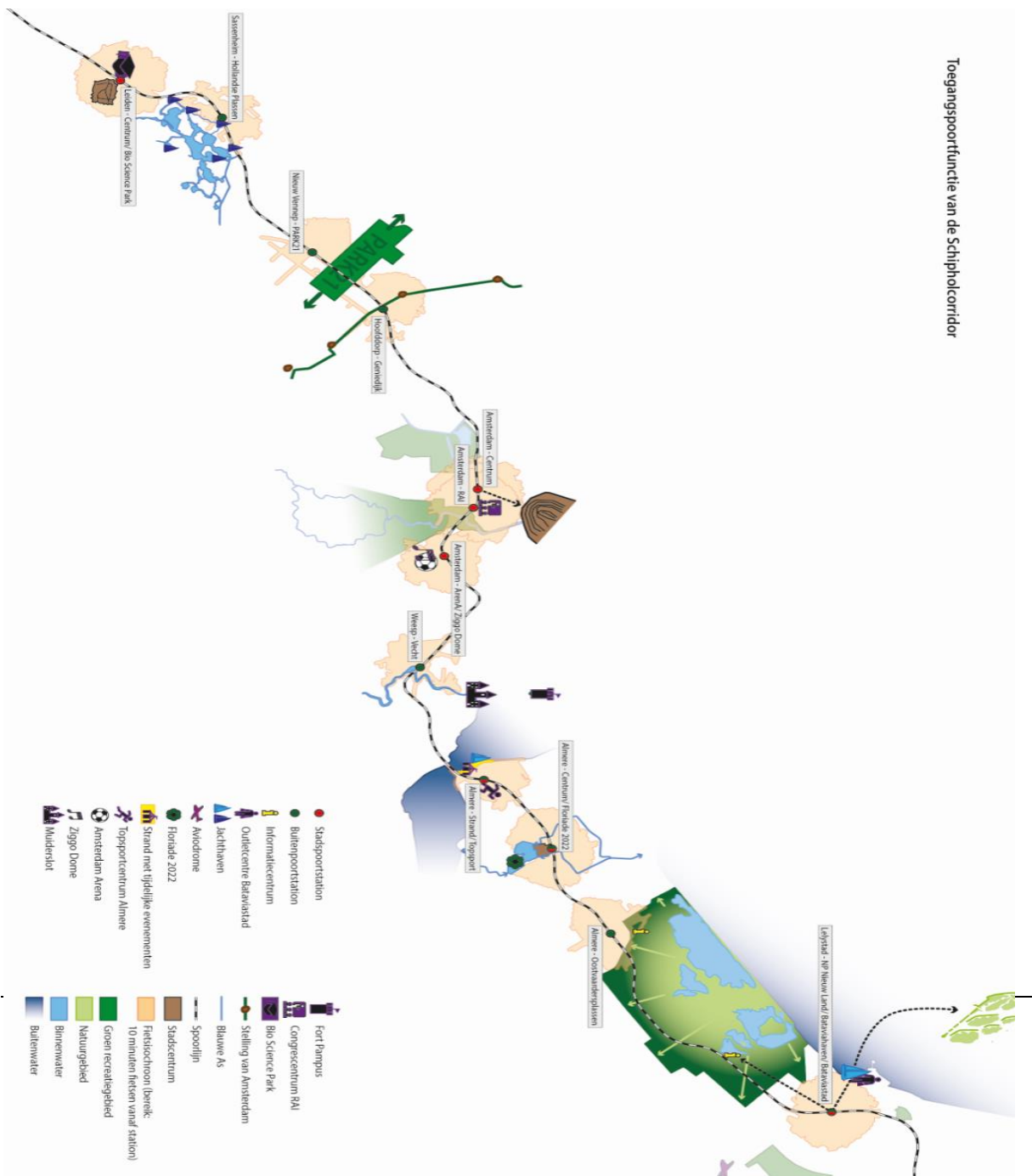
- Verbeteren wayfinding (bewegwijzering/ logische routing op station); Verbeteren fysieke link met bestemmingen in de omgeving/ aansluiting op routes en bekendheid geven aan de ontsluiting van bestemming met de trein.
- Nadenken over branding: Niveau van bestemming/ doelgroep bepaald de behoefte en mogelijkheid van de branding van het station als toegangspoort.

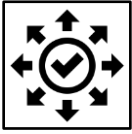
Advies voor vervolg:

Vanuit het traject Schipholcorridor wordt geadviseerd om *niet* op corridorniveau verder te gaan met een apart marketingtraject voor deze corridor. Daarvoor wordt te weinig samenhang gezien.

We delen de resultaten met het programma MRA Landschap en MRA Toerisme en haken aan op de pilot Buitenpoorten (die wordt getrokken vanuit OV knooppunten samen met MRA landschap).

Uitkomsten worden meegenomen in de eigen knooppuntontwikkeling per knooppunt (als onderdeel van opgave 1)



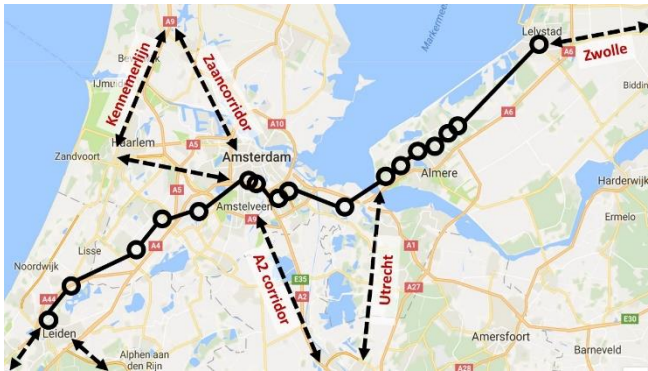


Opgave 8 > Relatie met andere regio's en corridors

De Schipholcorridor functioneert niet alleen als corridor, maar is onderdeel van een netwerk. Het is van belang voor een aantal aantakende corridors te kijken naar invloed op de programmeringsvraagstukken die er spelen voor de OV knooppunten op de Schipholcorridor (kansen en keuzes). De spoorse zaken, zoals de dienstregeling, blijven onderdeel van de 'spoortafel'. Daar gaan we niet over vanuit OV knooppunten.

Verkend is de relatie met de volgende aantakende corridors:

- *Lelystad- richting Zwolle*
- *Utrecht - Amsterdam CS ("A2 corridor")*
- *Zuidtak/Westtak Amsterdam*
- *Almere-Utrecht (via de gooicorridor)*
- *Leiden en omgeving: scharnierpunt noord en zuid vleugel.*



Proces en conclusies:

- *Lelystad- richting Zwolle:*

Bekeken is wat de verandering betekent dat Lelystad geen eindstation meer is met doortrekken van de lijn naar Zwolle, voor het knooppunt Lelystad en de Schipholcorridor.

1. Welke verandering in mobiliteitspatronen zien we sinds opening van de Hanzelijn?
2. Welke programmerings- en bereikbaarheidsvraagstukken kunnen van invloed zijn op OV-knooppunten op de Schipholcorridor?

Uit de verkenning komt naar voren dat het gebruik van de Hanzelijn door reizigers in de regio blijft toenemen; het economisch bereik van de regio is er door vergroot. Dat is ook af te leiden uit de toegenomen woon-werkpendel met de regio Zwolle. Zichtbaar is een groeiend saldo verplaatsingen *richting* Lelystad vanuit het noorden voor winkelen en recreatie en een afnemend saldo voor diensten, zorg en onderwijs.

Tegelijkertijd is de woon-werkpendel met Amsterdam afgenomen. Mogelijk kan hier verandering in komen bij het openen van Lelystad Airport en de verdere woningbouwontwikkeling in Lelystad Centrum.

- *Utrecht - Amsterdam CS ("A2 corridor"):*

Er loopt een apart traject voor de "A2-corridor" welke loopt tussen Amsterdam Centraal en Utrecht Centraal, met betrokkenheid vanuit zoal de gemeente Amsterdam. Voor de A2 corridor is in kaart gebracht welke ruimtelijke ontwikkelingen er langs deze corridor plaatsvinden, met name gericht op de verstedelijkingsopgave. Voor de relatie met ruimtelijke ontwikkelingen op de Schipholcorridor is voornamelijk het gebied tussen stations Amstel en Bijlmer relevant. Dit in relatie tot de knooppuntontwikkelingen bij Duivendrecht en Diemen Zuid en in mindere mate Amsterdam Rai. De uitkomsten worden gedeeld met deze gemeenten (Amsterdam, Ouder Amstel en Diemen) en gelegd naast MRA actie 1.1.

- *Zuidtak/Westtak Amsterdam*

Dit onderdeel is inmiddels opgenomen binnen het MIRT onderzoek ZWASH (zie deelopgaven 2/3). Ook wordt hier naar gekeken vanuit het traject 'Airportprinter' binnen de MRA. We hebben daarom vanuit MRA 1.8 geen apart traject opgezet, maar zijn hierop aangehaakt.

- *Almere-Utrecht (via de gooicorridor)*

Voor deze corridor is tussen de provincies Utrecht en Flevoland, de regio Gooi- en Vechtstreek en de gemeente Almere een veranderagenda opgesteld die ertoe moet leiden dat er meer samenhang komt tussen de betreffende gebieden, dat de bereikbaarheid tussen deze gebieden verbetert en dat de economische dynamiek een impuls krijgt.

Vanuit de agenda wordt via 2 hoofdsporen (ruimtelijk-economisch en mobiliteit/bereikbaarheid) gewerkt aan een aantal opgaven:

1. Werken aan de economische samenhang
2. Almere goed aanhaken op bestaande en nieuwe economische hotspots
3. Gezamenlijke woningbouwprogrammering
4. Knooppuntontwikkeling
5. Stapsgewijs verbeteren van OV verbindingen
6. Nieuwe vervoersconcepten op de A27
7. Meekoppelen met vraagstukken op ander corridors

Inmiddels is ook de provincie Noord-Holland via het programma OV knooppunten gevraagd om in dit traject mee te draaien. We zullen met name voor opgave 4 (knooppuntontwikkeling) meedenken en waar mogelijk instrumenten delen.

- *Leiden en omgeving: scharnierpunt noord en zuid vleugel.*

Leiden wordt gezien als Scharnierpunt richting het Zuiden. Naast dat veel gewerkt wordt aan knooppuntontwikkeling door/binnen de gemeente Leiden is dit ook een belangrijke schakel tussen de Schipholcorridor en verder richting het Zuiden. Dit geldt tevens voor de Kennemerlijn die vervolgens via Leiden richting het Zuiden een verbinding heeft. Voor de Schipholcorridor zelf wordt voor Leiden met name tot het deel tot aan Schiphol/de Zuidas een relatie gezien. Invloed van ontwikkelingen in/rondom Leiden hebben nauwelijks doorwerking op bijvoorbeeld Almere. Doordat Leiden snel te bereiken is via de Schipholcorridor is dit ook een interessant knooppunt voor internationale bedrijven en kennisinstellingen. De regionale partijen Holland Rijnland, Provincie Zuid-Holland en gemeenten als Leiden bekijken gezamenlijk welke kansen zij kunnen benutten en hoe zij verder kunnen aantakken op de Schipholcorridor.

Advies voor vervolg:

Vanuit MRA wordt geadviseerd om aangehaakt blijven bij de aantakking met de Westtak, via trajecten MIRT ZWASH en Airportsprinter;

Voor de "A2-corridor" wordt geadviseerd voornamelijk verder te gaan met de afstemming op de Schipholcorridor voor het deel tussen Amstel en Bijlmer Arena, i.r.t. OVK Duivendrecht en Diemen Zuid en mindere mate Amsterdam Rai. De uitkomsten van dit traject uit deelopgave 8 worden gedeeld met deze gemeenten en gelegd naast MRA actie 1.1.

Inmiddels is het programma OV knooppunten gevraagd om bestuurlijk mee te doen binnen de corridorstudie Almere-Utrecht. Voor specifiek het traject van de Schipholcorridor houden we vinger aan de pols met name in relatie tot nabijgelegen knooppunt Weesp en de Almeerse knopen.

Voor keuzes op de Schipholcorridor zien we geen noodzaak om ook in de toekomst verder aangehaakt te blijven op de ontwikkelingen richting Zwolle en ten Zuiden van Leiden. Wel wordt geadviseerd om specifiek voor de knooppuntontwikkeling van Lelystad en Leiden de uitkomsten uit dit verkenningstraject mee te nemen door deze gemeenten.

Algemene conclusies en aanbevelingen Schipholcorridor

Naast dat de 8 deelopgaven die in 2017 zijn vastgesteld zijn uitgewerkt, kunnen we inmiddels ook algemene / overall conclusies trekken die relevant zijn voor de verdere knooppuntontwikkeling langs deze corridor, maar ook breder binnen de gehele MRA. Deze worden hier weergegeven:

Opgaven op delen van de corridor

Een belangrijke constatering voor deze corridor is – in tegenstelling tot bijvoorbeeld de Zaancorridor of Kennemerlijn – dat er nauwelijks opgaven spelen op de gehele corridor. Veel opgaven hebben betrekking op een stukje van deze corridor of juist breder dan de corridor, bijvoorbeeld op geheel MRA niveau. Een knooppunt kan daarbij gelijktijdig verschillende functies hebben op verschillende schaalniveaus. Dit inzicht wordt meegenomen in verdere ontwikkeling van het OV knooppunten programma breed.

In de verkenningsfase zijn de deelopgaven toegangspoorten en P+R wel op corridorniveau onderzocht. Voor Toegangspoorten wordt geconcludeerd dat er onvoldoende samenhang is voor het ontwikkelen van een corridor breed concept, zoals bijvoorbeeld wel is opgepakt op de Zaancorridor. Opgave P+R speelt op de gehele corridor met verschillende vraagstukken op stukjes van deze corridor. Echter behoeft op de langere termijn ook afstemming binnen de gehele MRA.

Doordat weinig samenhang wordt gezien op de gehele corridor wordt geadviseerd voor het vervolg om geen apart actie- en uitvoeringsprogramma op te stellen voor de Schipholcorridor, echter acties breder onder MRA 1.8 te beleggen en voor enkele opgaven aan te sluiten bij andere programma's en trajecten. In de hoofdstukken met de uitwerking per deelopgave wordt weergegeven waarvoor wordt aanbevolen dit breder onder MRA 1.8 op te pakken en waarvoor bij welke andere trajecten aan te sluiten (zoals MIRT ZWASH, Stedelijke Bereikbaarheid en MRA Landschap).

Hieronder volgt een indeling op stukjes van de corridor waar samenhang wordt gezien:

Lelystad – Almere – en verder richting Amsterdam: hierbij gaat de samenhang voornamelijk over de dienstregeling en over de toegangspoorten tot de Oostvaardersplassen. Wat betreft Lelystad en Schiphol wordt wat betreft de luchthavens los van de lucht weinig relatie gezien over land. Lelystad krijgt een nieuwe positie met opening Lelystad Airport. Met name reizigersstromen en stroom vakantiegangers richting Amsterdam centrum).

De Almeerse knopen onderling: Voor Almere geldt dat er veel samenhang is binnen de eigen stad. Een belangrijk vraagstuk is hoe de knopen binnen de stad zich van elkaar onderscheiden. Almere Centrum heeft de potentie om grotere relatie te ontwikkelen met andere knooppunten op de corridor, o.a. via planontwikkeling studentenhuysvesting (ook voor studenten in o.a. Amsterdam), hotels en doorontwikkeling kantoorlocaties nabij het station. Daarnaast uiteraard ook de Floriade. Hiermee centrum verder te onderscheiden in relatie tot de andere Almeerse stations.

Weesp als tussenschakel richting Amsterdam en andere regio's: Vanuit Weesp is er met name een belangrijke relatie op de vervoerskant (overstapknooppunt voor richtingen Almere en Gooi/Amersfoort/Utrecht richting Amsterdam Zuid en Amsterdam Centraal). Daarnaast vangt Weesp een deel van de woningbouwvraag van de MRA op. Het type woningbouw onderscheidt zich met de woningbouwvraag elders op de corridor bij zoal Diemen Zuid.

Relatie tussen de knopen rond en op de kerncorridor Schiphol. Dit gaat over Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp met uitloop richting Rai, Duivendrecht en Diemen Zuid, maar ook verder daarbuiten (zoals bijvoorbeeld Almere Centrum). Dit wordt grotendeels bekeken binnen het MIRT ZWASH. Ook lopen hier vele andere trajecten waarbij we vanuit OV knooppunten op aanhaken, zoals Airport Sprinter, 'Stedelijke bereikbaarheid' en 'Netwerken en de Stad'. Uitkomsten

hebben effect op keuzes en kansen voor deze knooppunten op de Schipholcorridor. Naast vervoerkant ook juist ruimtelijk, waaronder woningbouw, kantoorlocaties en Leisure.

Relatie Leiden: Leiden en in mindere mate Sassenheim heeft een relatie met Schiphol waarbij het voornamelijk gaat om woon-werkrelaties en het vestigen van internationale bedrijven. Echter Leiden en omgeving heeft verder weinig relatie op de corridor richting de noord kant van Schiphol (zoals richting Almere). Daarnaast heeft Leiden een relatie richting Noord-Holland via Heemstede / Haarlem (aantakking Kennemerlijn). De P+R opgaven wordt als enige opgave gezien waar kansen liggen voor samenhang vanuit de knooppunten Sassenheim en Leiden met de verdere MRA.

Verstedelijkingsopgave MRA en OV knooppunten.

Zowel nationaal als internationaal is de MRA een populaire regio. De ontwikkelingen gaan snel, waardoor de regio onder druk staat. Voorbeelden hiervan zijn de sterke groei van het aantal inwoners en banen, de snel stijgende huizenprijzen en verdringingseffecten op de woningmarkt, de groei van de economie op steeds geconcentreerdere plaatsen en de druk op de mobiliteit. De vraagstukken van de energietransitie, klimaatdoelstellingen en circulaire economie komen hier nog bij. Bij elkaar zijn deze opgaven bijzonder groot en complex. Deze complexe verstedelijkingsopgave kan goed verknoopt worden met de OV knooppunten in de MRA. Dat is ook een belangrijk streven vanuit het programma en geformuleerd als één van de doelstellingen. Daarmee benut je namelijk de huidige infrastructuur, beperk je autovervoersstromen en kunnen we het landschap van de MRA meer open houden (a.g.v. meervoudig ruimtegebruik).

Binnen de MRA is er vanuit de opgave van verstedelijking (specifiek de woningbouwopgave) nagedacht over een aantal sleutelgebieden. Bij de selectie van die sleutelgebieden is gekeken naar het belang van de woningbouwplannen op regionale en nationale schaal en naar de impact van de projecten op de omgeving. Zo moet niet alleen worden bijgedragen aan de woningbouwbehoefte, maar ook aan de versterking van de leefbaarheid, betaalbaarheid en duurzaamheid. Een groot aantal van deze sleutelgebieden liggen langs of zeer nabij de Schipholcorridor, namelijk

1. Amsterdam Zuidwest – Kerncorridor – Stadscentrum Hoofddorp (inclusief Hydepark en station)
2. Kronenburg Amstelveen
3. Stationsgebieden Almere (inclusief Floriadeterrein)
4. Zeeburgereiland (incl. Sluisbuurt) – IJburg II – Pampus
5. Stationsgebied Lelystad-Lelycentre

Het is van belang om te beseffen dat de sleutelgebieden monofunctioneel zijn ingestoken op 'wonen', maar dat ze ruimtelijk ingepast (moeten) worden in een multifunctioneel gebied waar wonen, werken, reizen, recreëren, et cetera elkaar treffen. Vanuit het perspectief van knooppuntontwikkeling wordt nadrukkelijk de samenwerking gezocht met acties 1.1 en 1.11 van de MRA actieagenda en de benoemde sleutelgebieden.

Economie en OV knooppunten

Vaak gaat aandacht uit naar woningbouw binnen de knooppunten. Daarnaast wordt geconcludeerd dat ook bedrijvigheid van belang is. In de vlindermodellen uit de studie Maak Plaats! wordt duidelijk dat functiemening van essentieel belang is voor het goed werken van je knooppunt. De afgelopen periode is een eerste afstemming geweest met PlaBeKa. Daaruit komt naar voren daar er kansen zijn voor zowel transformatie als nieuwe kantoor en bedrijfslocaties. Door op corridorniveau te kijken kunnen kansen worden benut en wordt voorkomen dat overal dezelfde of juist 'verkeerde' milieus worden ontwikkeld. Een kans die zich bijvoorbeeld voor gaat doen is het (tijdelijk dan wel langer) opvangen van bedrijvigheid afkomstig vanuit de Schipholregio. Ook een meer internationaal vestigingsmilieu in het gebied van Enter NL is van belang voor de ontwikkeling iets verder op de corridor. Zo biedt dit bijvoorbeeld voor OV knooppunten Duivendrecht, Diemen Zuid of Almere Centrum kansen om ook internationale bedrijven te werven, of om bijvoorbeeld de backoffices te vestigen waarvan de frontoffice in het Zuidas gebied landt.

Vanuit ontwikkelingen als digitalisering en schaalverkleining is de vraag naar vestigingslocaties voor bedrijven in kwalitatieve zin flink veranderd en aan het veranderen. Meer en meer wordt gezocht naar interactiemilieus: gemengde multifunctionele gebieden waaronder ook knooppuntlocaties. Deze behoefte vanuit de markt biedt (nieuwe) kansen voor knooppunten in de MRA.

Niet alleen voor de Schipholcorridor, ook voor de gehele MRA wordt aanbevolen vanuit OV knooppunten meer op te trekken met PlaBeKa.

OV Toekomstbeeld en OV knooppunten:

OV knooppunten worden binnen dit traject van het OV toekomstbeeld gezien als een van de beleidsknoppen om aan te draaien. Geconcludeerd wordt voor de Schipholcorridor – een belangrijke vervoerader ook binnen het OV toekomstbeeld- maar ook breder binnen de MRA dat het van belang is om vanuit het programma OV knooppunten actief mee te denken binnen het traject van het OV toekomstbeeld. Het gaat daarbij zoal om de volgende onderwerpen: Welke knooppunten functioneren en welke niet/minder? Welke potentiële knelpunten zien we op de langere termijn? (bijv. hoe houden we het landschap groen. Functie toegangspoorten; bereikbaarheid stedelijk gebied: krappe parkeernormen in binnenstad en behoefte aan goede toegang OV).

Bijlagen

- P+R onderzoek: https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Projecten/OV_Knooppunten/Schipholcorridor
- Overzicht instrumenten OV knooppunten

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 (trein corridor 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

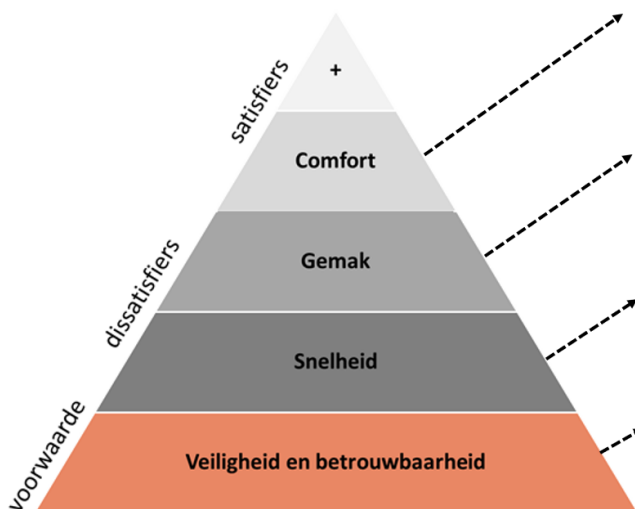
Het algemeen oordeel over de P+R locaties is overwegend goed. Het openbaar vervoer vanaf de P+R wordt op alle P+R locaties als goed tot zeer goed ervaren. Veiligheid en voldoende plek zijn de belangrijke aandachtspunten op locatieniveau.

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

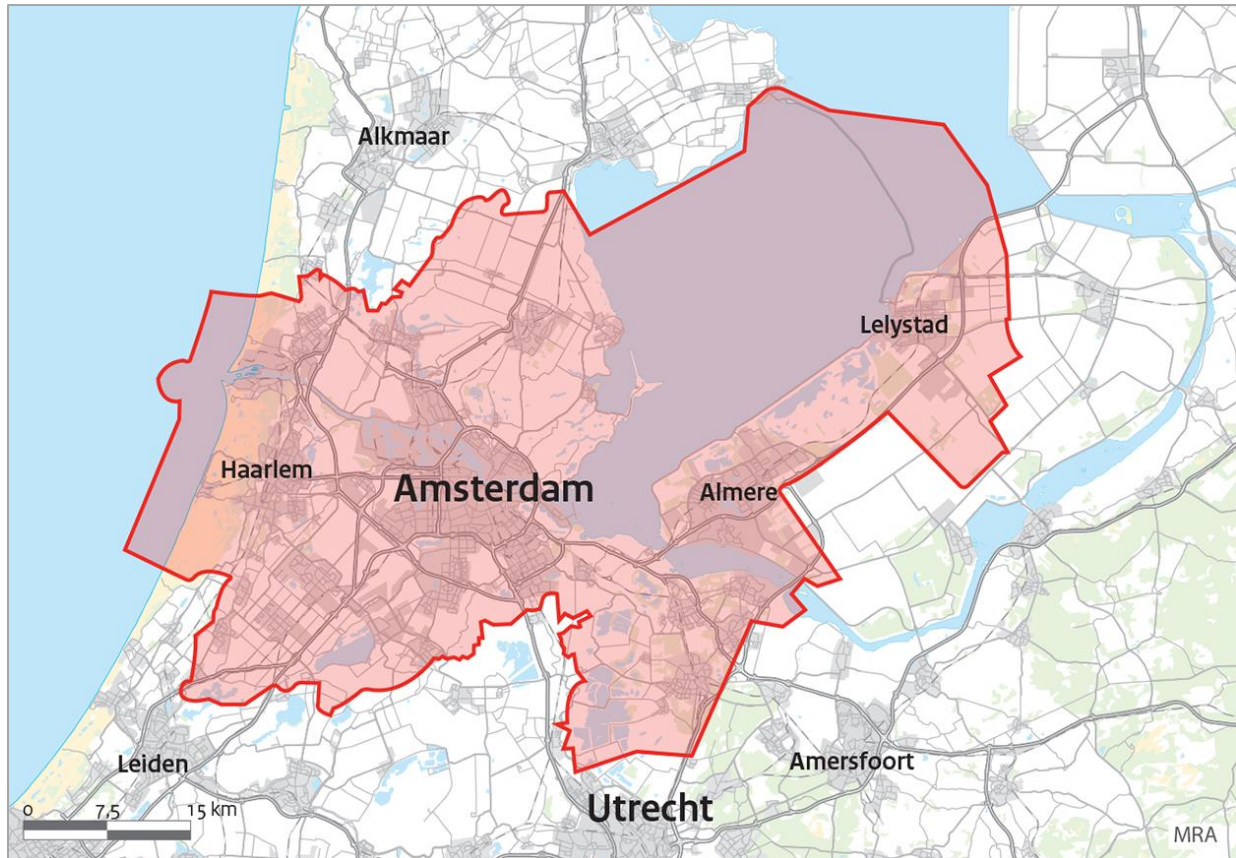
P+R voorzieningen bij een aantal stations langs de Schipholcorridor worden gebruikt om de auto te parkeren en de trein naar Schiphol te pakken. De P+R is goedkoper dan parkeren rond Schiphol zelf. Gevolg is dat er voor lokaal gebruik van de P+R te weinig plek is. Dit is een typisch regionale opgave omdat 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.

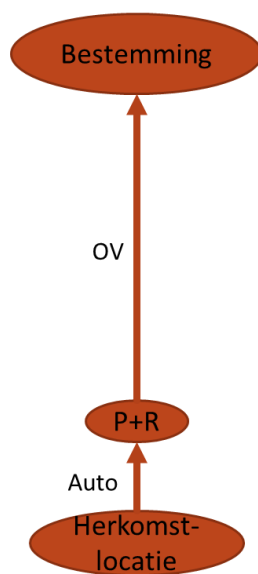


2 Aanpak onderzoek

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.



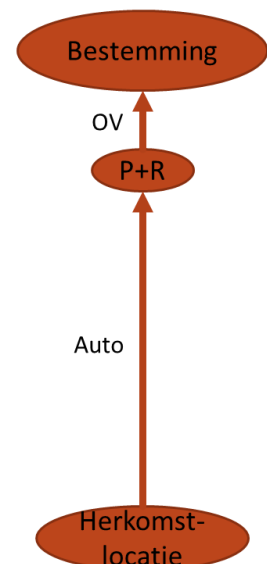
Herkomstfunctie P+R

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

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

Afhankelijk van het startpunt van de reis per auto en/of de bestemming met het openbaar vervoer kan een P+R soms zowel een herkomst- als bestemmingsfunctie vervullen. Voor het overzicht hebben we in deze rapportage toch een tweedeling gemaakt.

De indeling is in dit onderzoek sec gemaakt op basis van ligging in het netwerk, niet op basis van een HB-analyse.



Bestemmingsfunctie P+R

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.

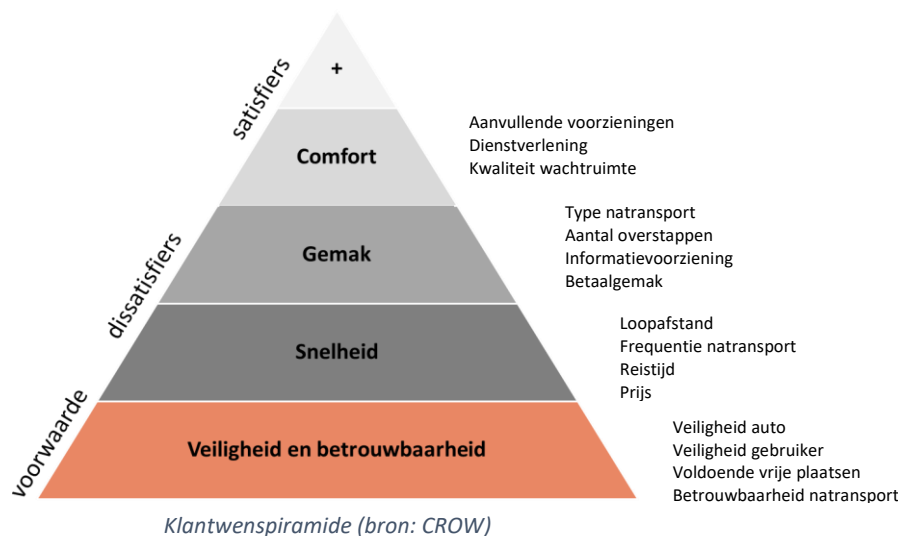
2.3 Verdiepend onderzoek

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.

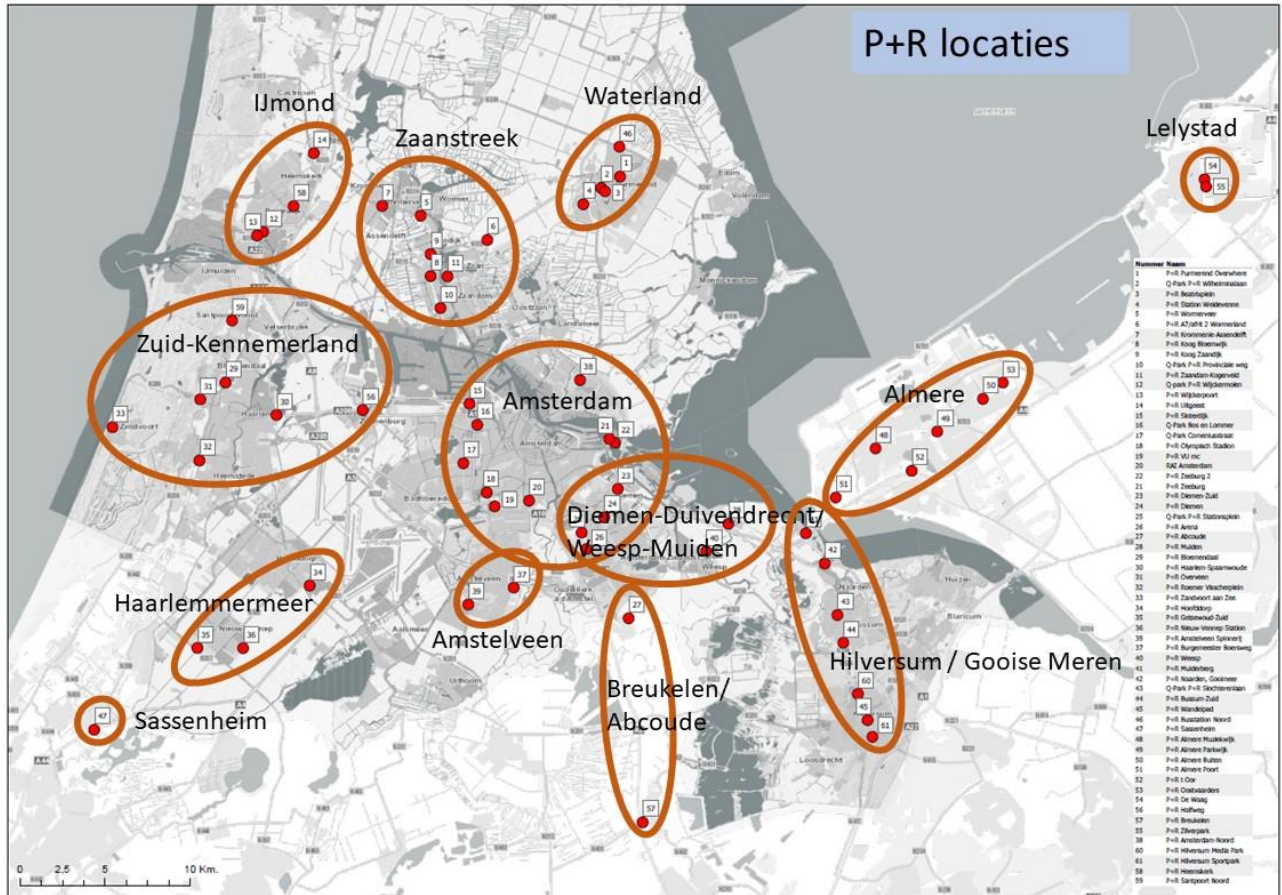
3.2 Clusters

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



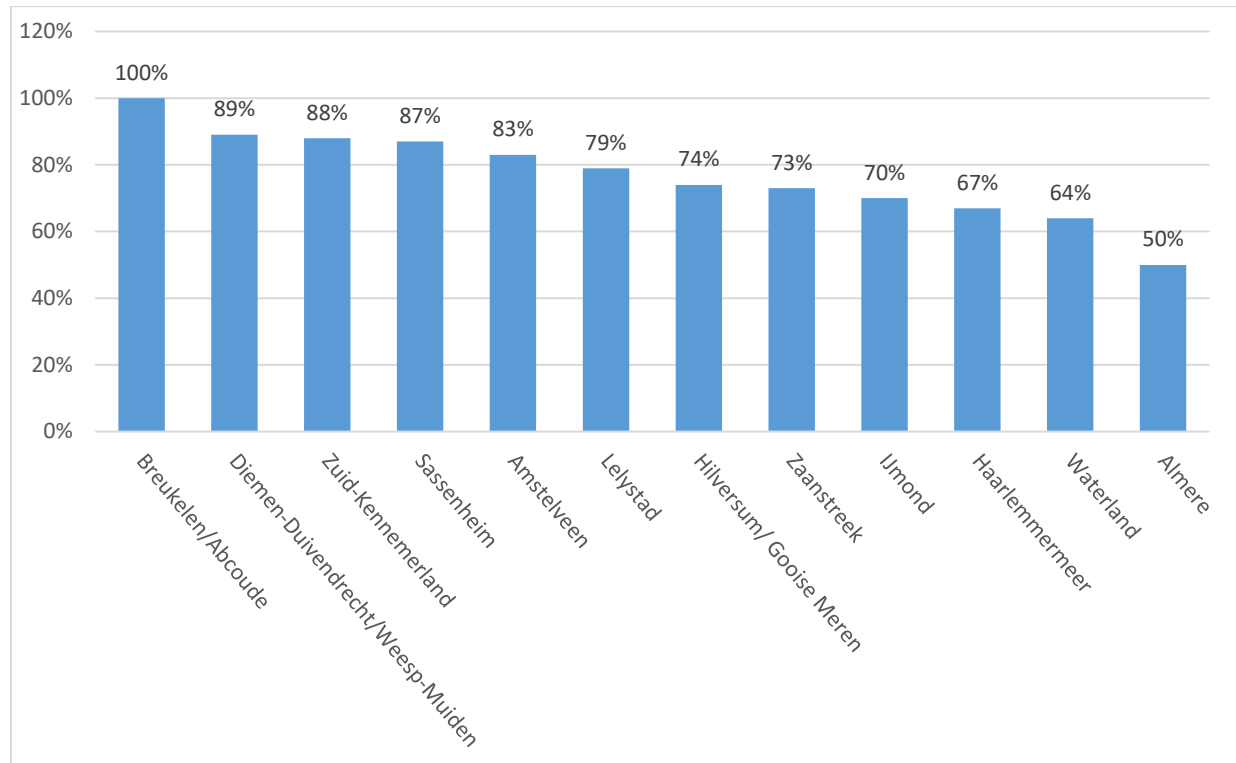
| Nr. | Naam | Nr. | Naam | Nr. | Naam |
|-----|---|-----|---------------------------------------|-----|----------------------------|
| | Cluster Amsterdam | | Cluster Zuid-Kennemerland | | Cluster Sassenheim |
| 15 | P+R Sloterdijk | 29 | P+R Bloemendaal | 47 | P+R Sassenheim |
| 16 | Q-Park Bos en 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?

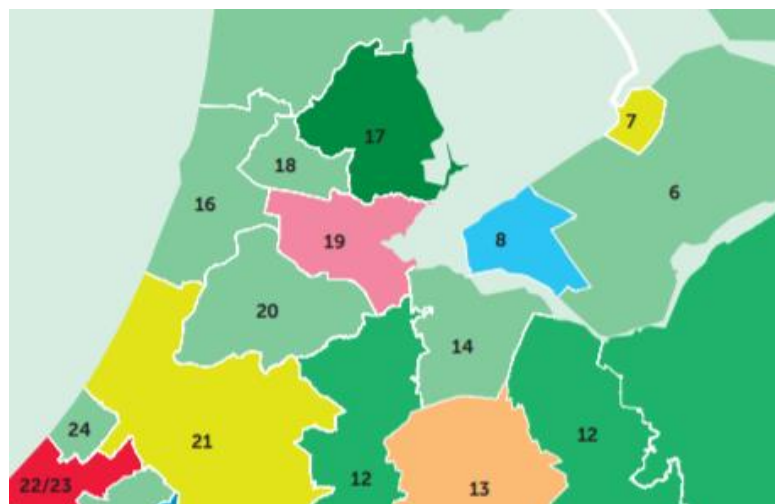
- 24 gemeenten;
- 4 provincies;
- Rijkswaterstaat;



- 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 |

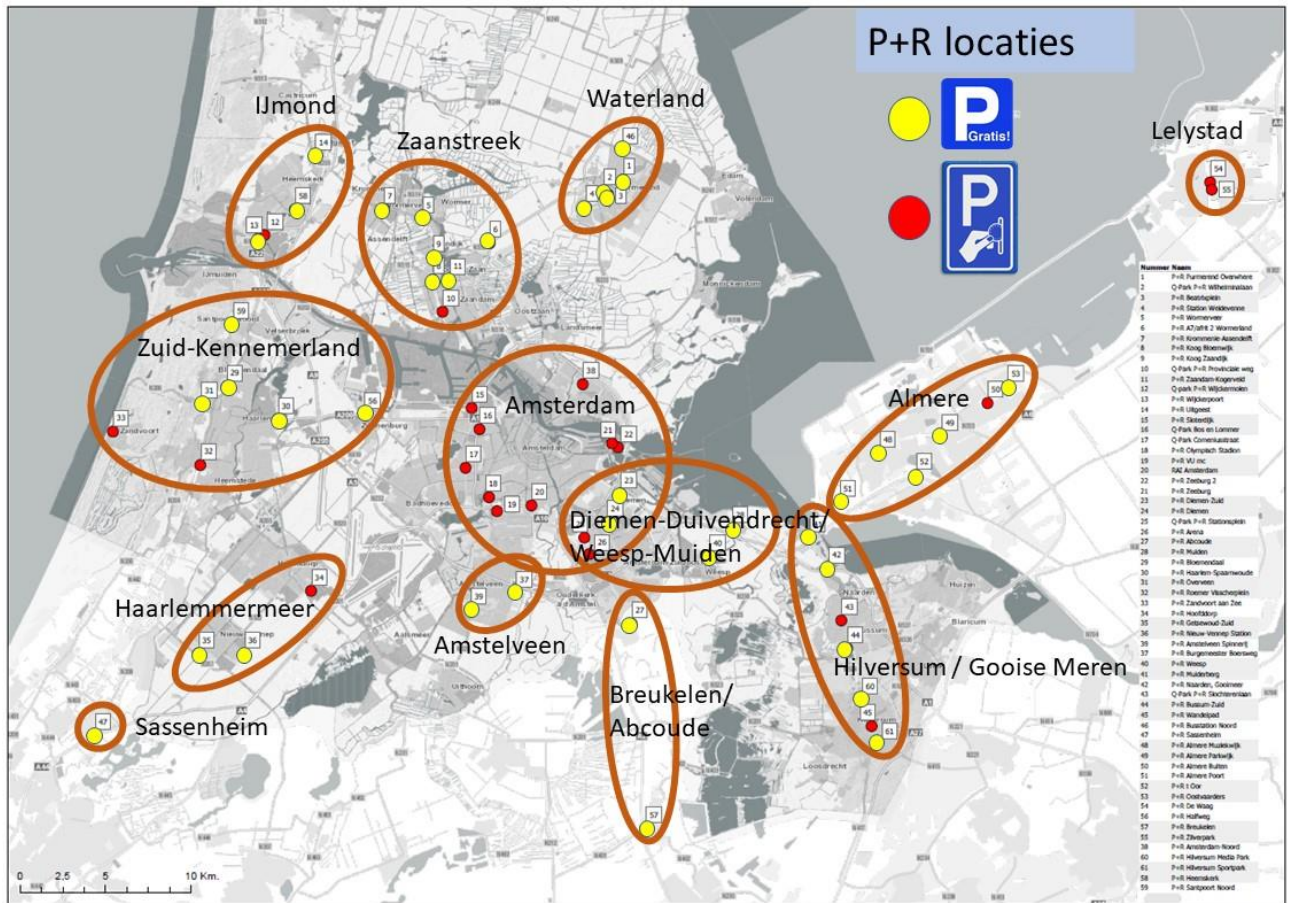
Genoemde bedragen zijn totaalprijzen.

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) wachtruimte⁸.

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), wachtruimte (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.



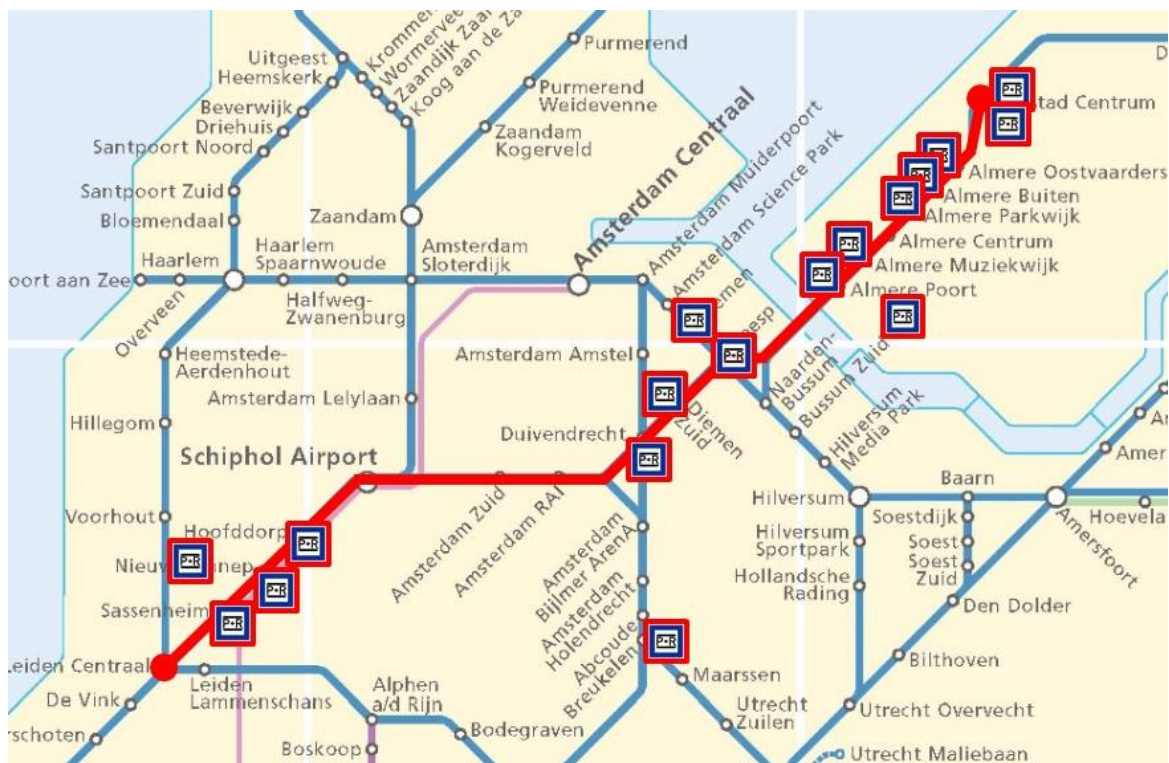
4 Verdiepend onderzoek | 17 Schipholcorridor-locaties

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

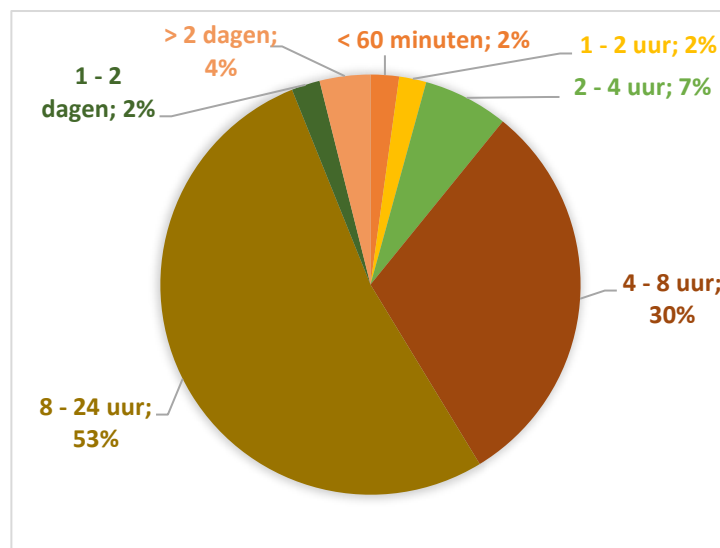
De P+R doelgroep is de groep die gebruik maakt van de P+R en daarna de reis voortzet met het openbaar vervoer. Middels de enquête is het aandeel P+R gebruikers per locatie in beeld gebracht. In onderstaande tabel is de totale respons, P+R doelgroep en percentage P+R doelgroep per locatie weergegeven.

| | 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 kortparkeerders. 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 inzichtelijke 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

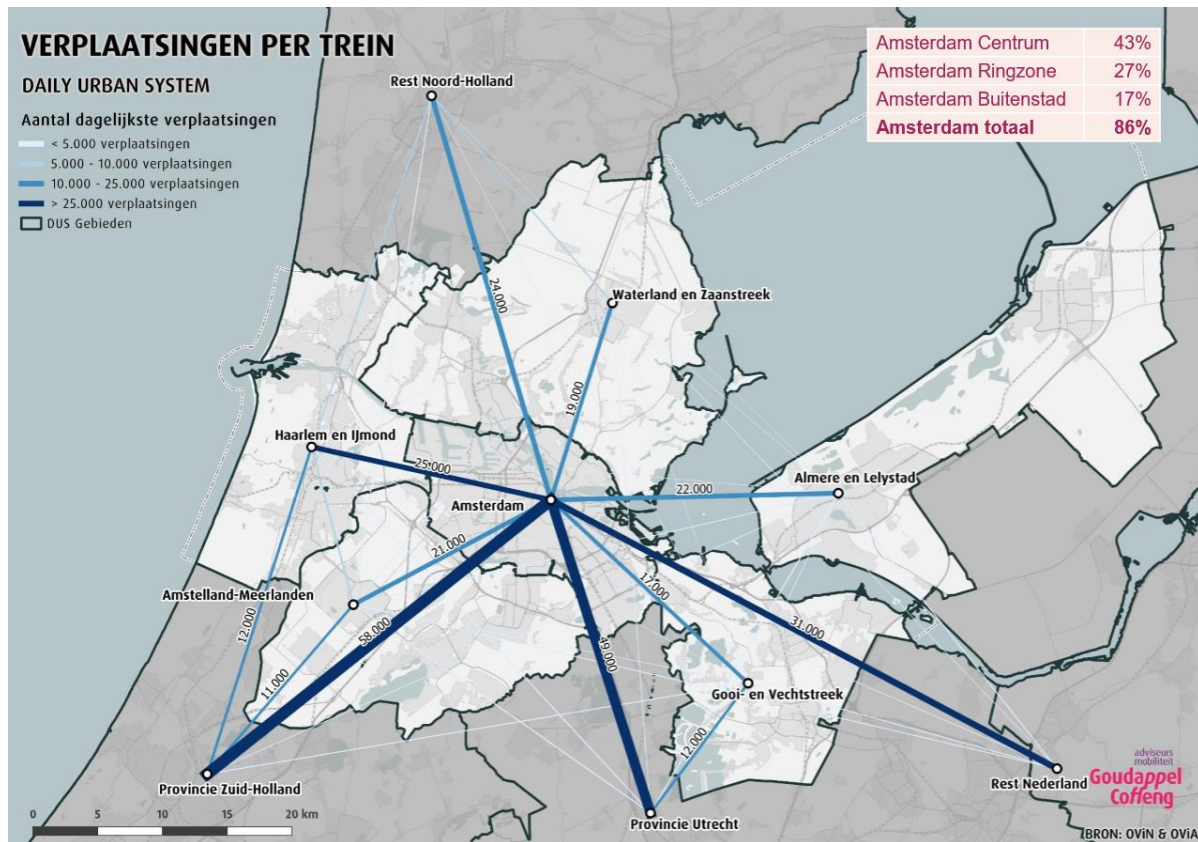
Bestemming

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:

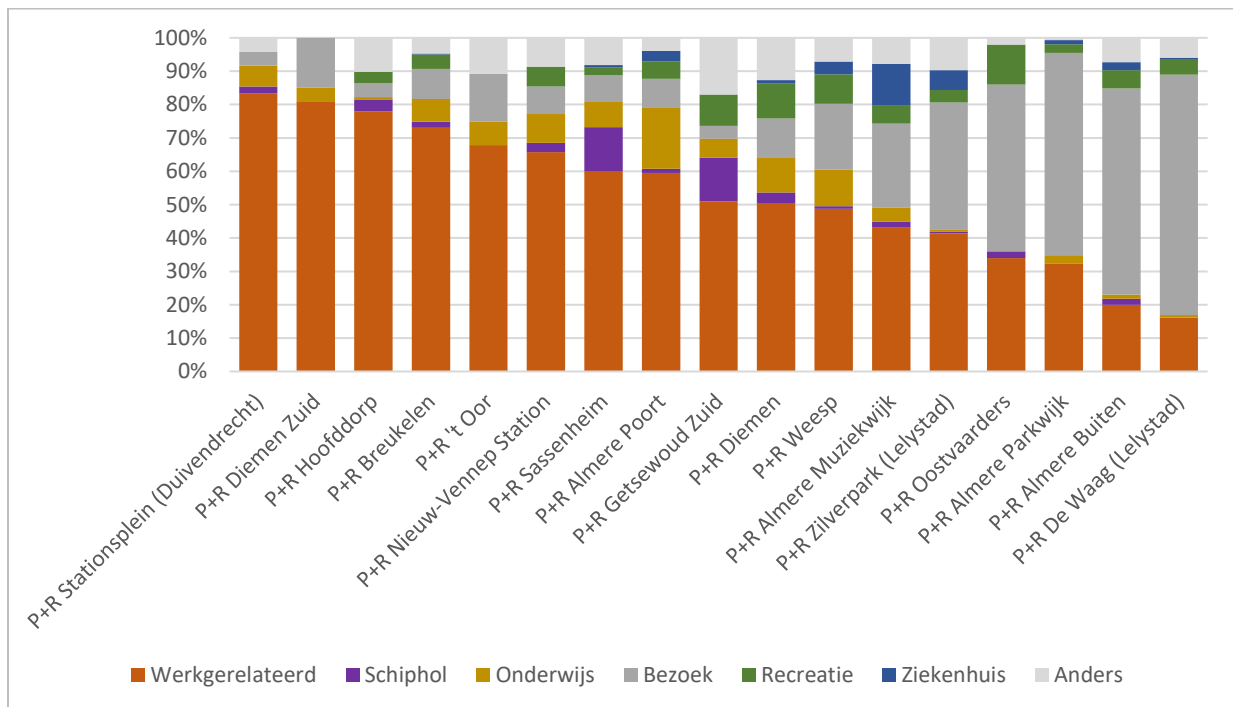
| | Bestemming Amsterdam |
|--------------------------------|----------------------|
| P+R Diemen | 86% |
| P+R Diemen Zuid | 78% |
| P+R 't Oor | 71% |
| P+R Stationsplein Duivendrecht | 69% |
| P+R Almere Poort | 65% |
| P+R Silverpark | 64% |
| P+R Weesp | 62% |
| P+R Almere Buiten | 50% |
| P+R De 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.

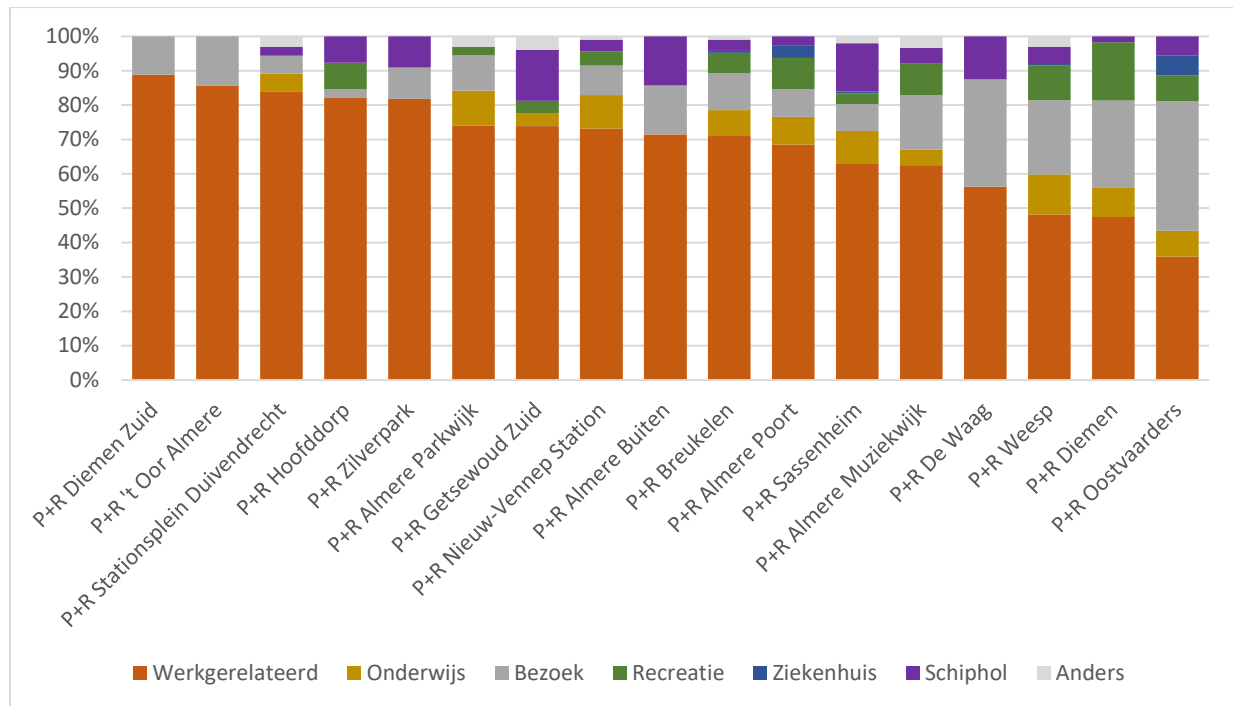


Bezoekdoel P+R locaties alle respondenten

4.2.6. Reden voor parkeren | P+R doelgroep

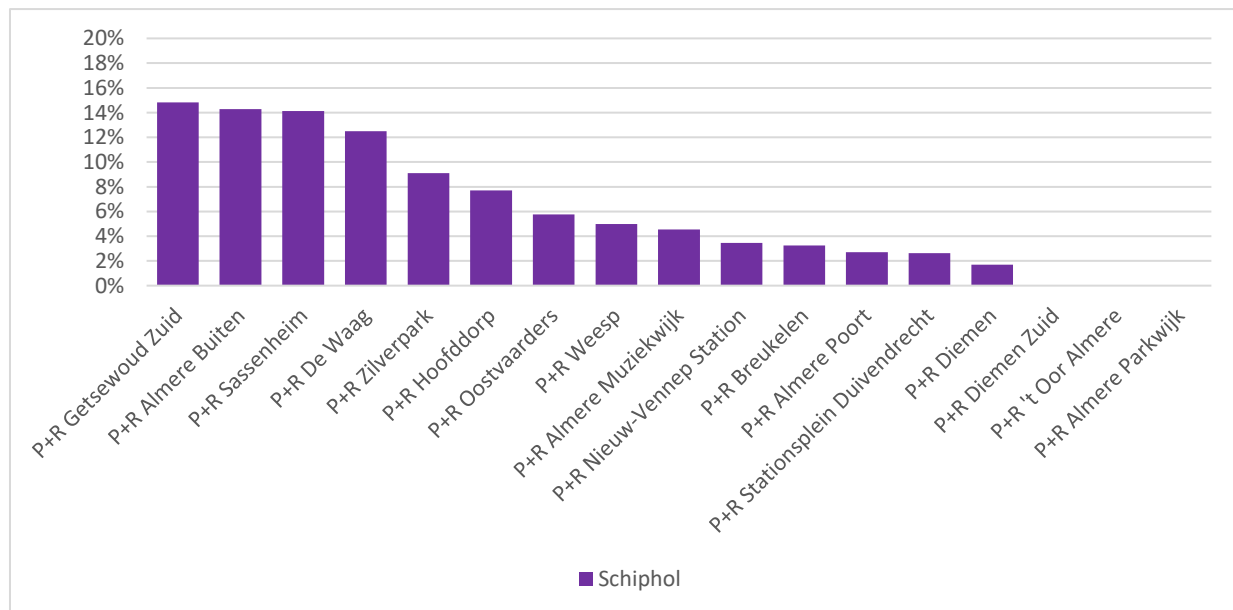
Het overzicht voor de P+R doelgroep ziet er als volgt uit:

- 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

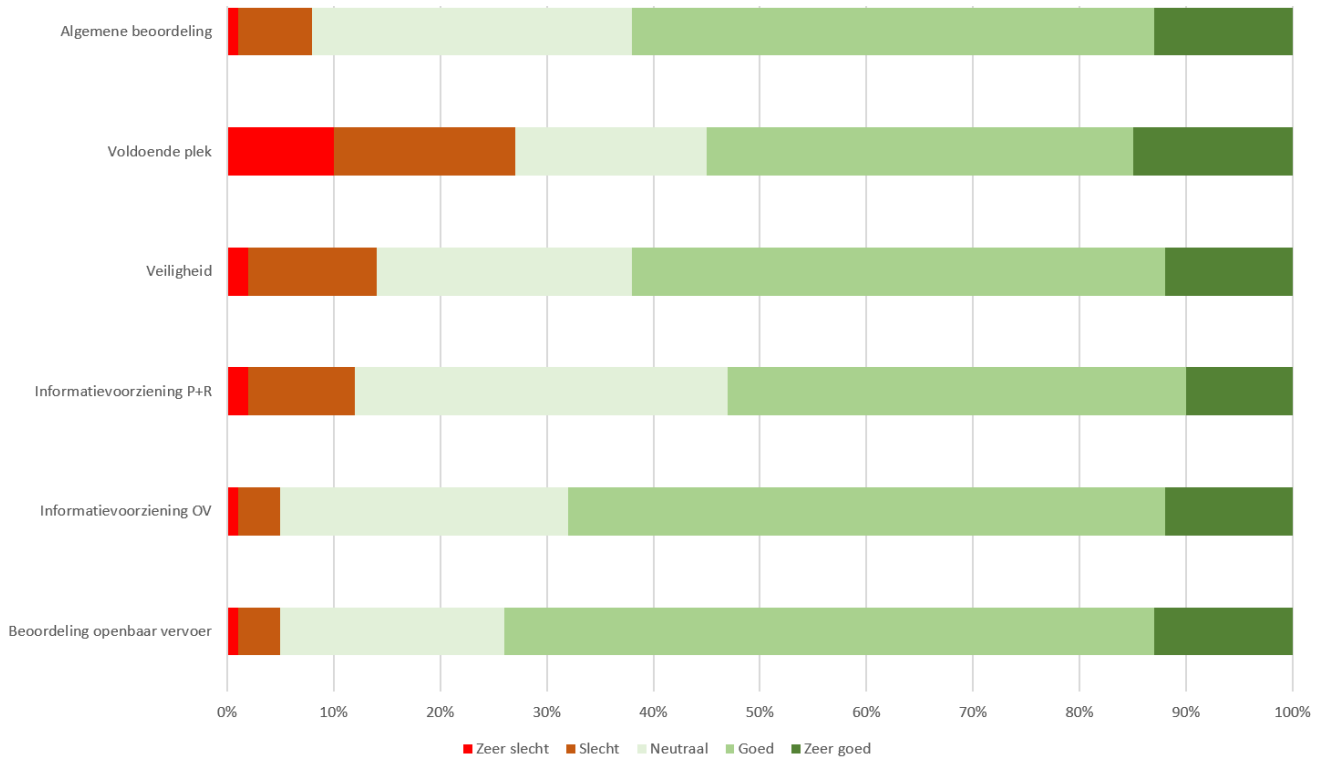
Om parkeeroverlast door "vreemde langparkeerders" te voorkomen, is de afgelopen jaren al betaald parkeren ingevoerd bij de NS-stations Hoofddorp en Nieuw-Vennep.

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.

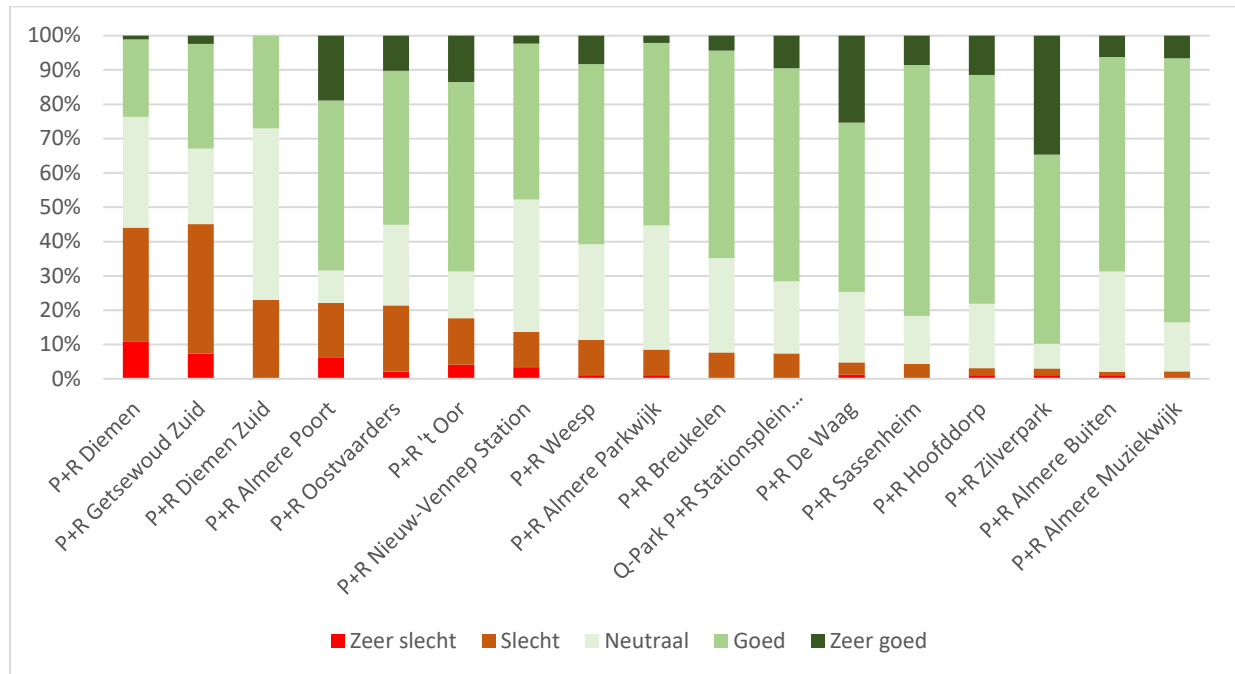


Beoordeling aspecten | totaal score per aspect voor de 17 Schipholcorridor-locaties



Veiligheid

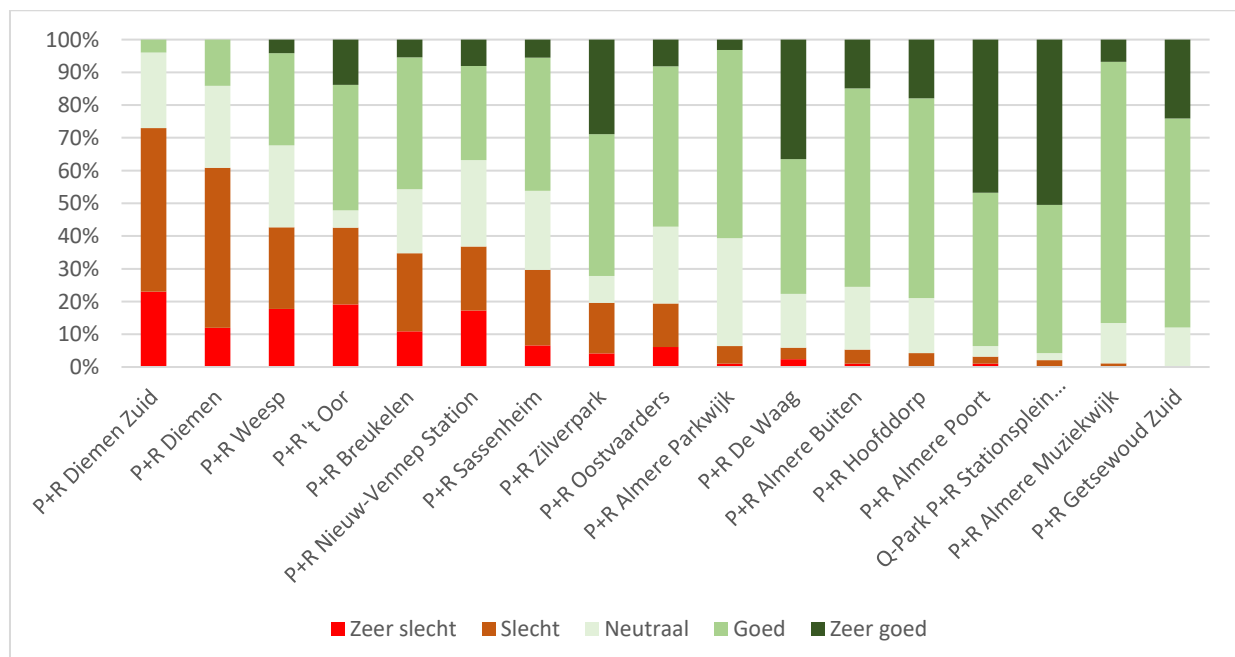
Een aantal locaties scoort relatief slecht op het aspect veiligheid. P+R Diemen en P+R Getsewoud Zuid zijn de minst goed scorende locaties. Op deze locaties geeft bijna 50% van de respondenten het aspect veiligheid een score van 'slecht' tot 'zeer slecht'.



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.

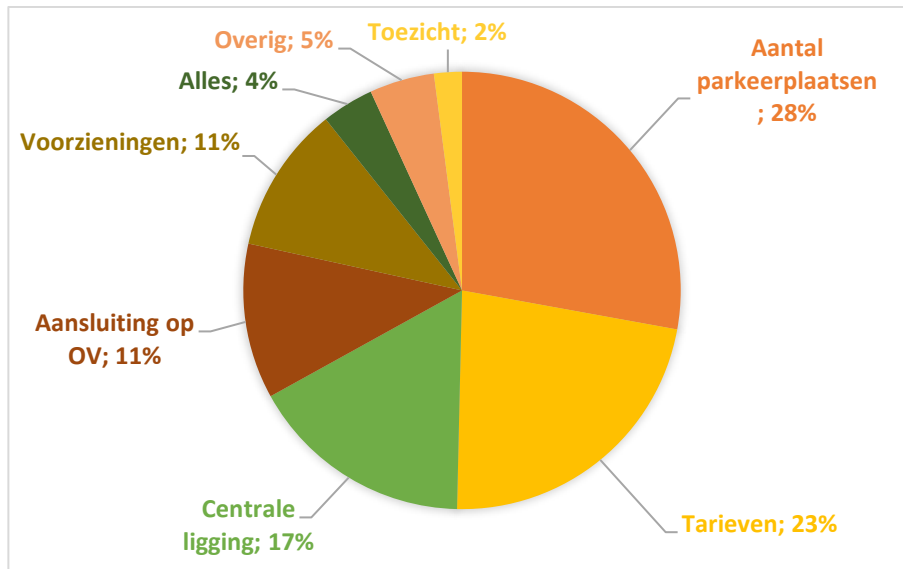


Voldoende plek



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.

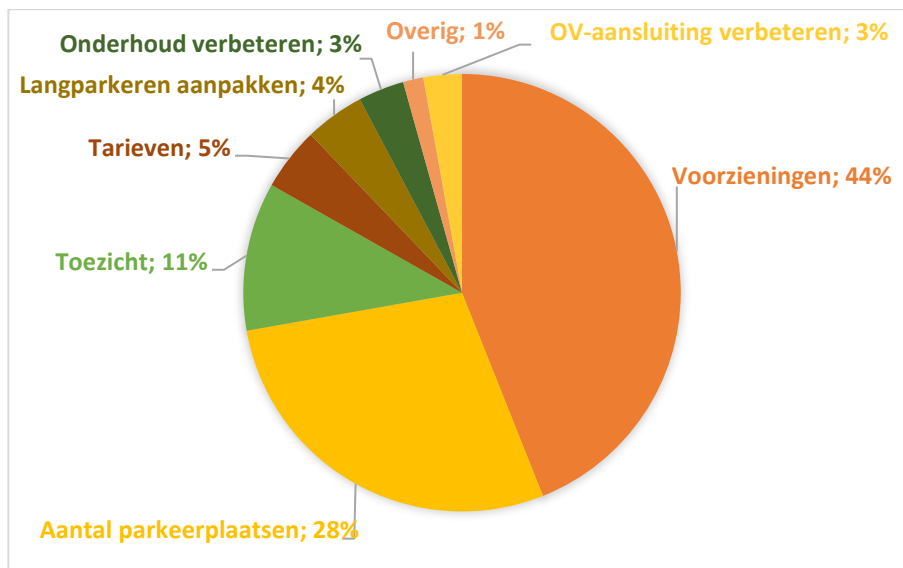
| | Tarieven |
|--------------------------|----------|
| P+R Almere 't Oor | 64% |
| P+R Almere Poort | 52% |
| P+R Diemen | 49% |
| P+R Nieuw-Vennep Station | 43% |
| P+R Almere Parkwijk | 38% |

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



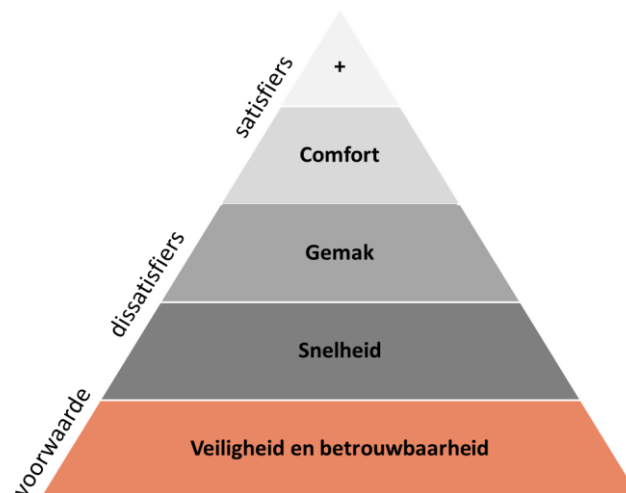
en als de 'eigen' P+R vol of dicht is, dan wijken de gebruikers uit naar een andere P+R locatie. Als een gemeente of NS besluit een P+R te sluiten of te reguleren, heeft dit dus direct effect op de P+R locaties in de buurgemeenten. Afstemming tussen betrokken partijen over o.a. parkeercapaciteit, regulering,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

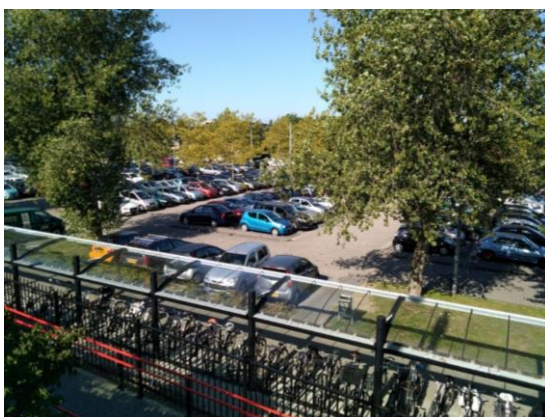
B. De bezetting op de P+R is hoger dan 80%, met als oorzaak dat andere doelgroepen dan P+R gebruik maken van de P+R locatie;

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

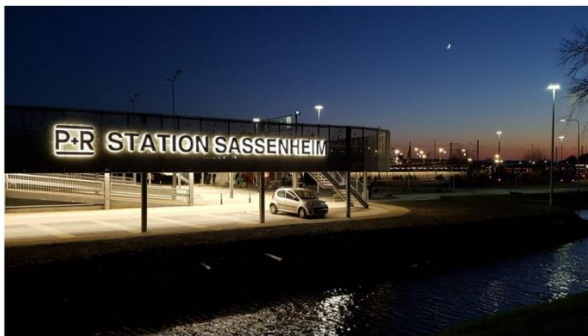


Parkeerregulering

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.

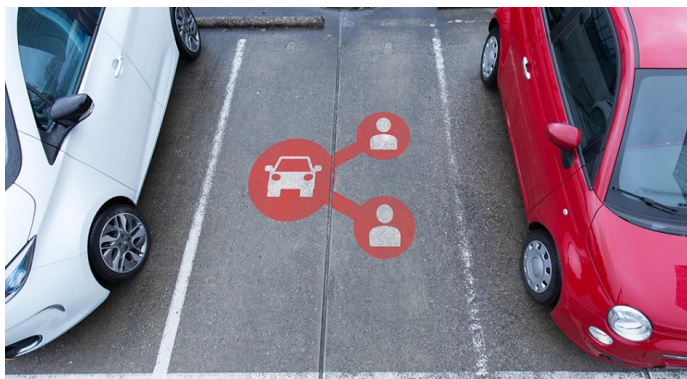
5.2 Snelheid

| 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



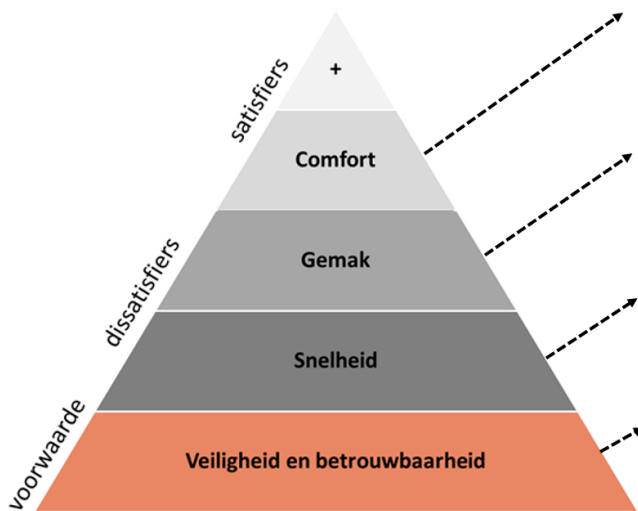
5.6 Bevindingen en aanbevelingen

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.



| 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 | 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 |
| 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 |

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>

Proces- en onderzoeksinstrumenten programma OV-knooppunten

Binnen het programma OV-knooppunten hebben we diverse instrumenten die worden ingezet voor onze kennisontwikkeling. Bovendien hebben we instrumenten die (ook door anderen) kunnen worden toegepast voor knooppuntontwikkelingen op corridor- of lokaal niveau. Hieronder vindt u een korte beschrijving van alle instrumenten. Elke knooppuntaanpak zit in zijn eigen fase en heeft maatwerk nodig. Ons team denkt graag met u mee en kan adviseren over inzet van instrumenten en het beste moment. Neem contact op met het programmateam via mail OVknooppunten@noord-holland.nl of telefoon (023) 514 3236. (De informatie met links zijn te vinden op: www.noord-holland.nl/ovk pagina: Voor samenwerkingspartners.)

| Instrumenten | Doel/ resultaat | | | | | | | | | | Met wie? | | | | | |
|---|---------------------|---------------------------|--------------------|------------------------------|-------------------------------|--|---|--|----------------------------|--------------|-------------------------------------|---|----------------------------|--------------|----------------------|----------------------|
| | Inspireren en leren | Ambitie en opgave bepalen | Identiteit bepalen | Marketingstrategie opstellen | Mogelijke toekomstenverkennen | Ontwikkelstrategie voor de lange termijn bepalen | Concrete uitvoeringsmaatregelen voor korte termijn benoemen | Voorgestelde maatregelen toetsen op realisme | Ontwikkelprincipes bepalen | Kennis delen | Monitoring doelstellingen programma | Alleen benodigde partijen (met macht en middelen) | Brede coalitie (bottom-up) | Expertadvies | Korter dan 6 maanden | Langer dan 6 maanden |
| PROCESINSTRUMENTEN | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Corridordialoog | | X | | | | | | | | | | X | X | | | X |
| Sprintstad | X | X | | | X | | | | | | | X | | | X | |
| Serious Game | X | X | | | X | | | | | | | X | | | X | |
| Schaalschema op corridor- en knooppuntniveau | | X | | | | | | | | | | X | | | X | |
| Identiteitsbepaling d.m.v. ontwerpend onderzoek | | | X | | | | | | X | | | X | X | X | X | X |
| Alliantiegesprek | | X | | | | | X | | | | | X | | | X | |
| Quick Scan | | X | | | | X | | | | | | X | | | | |

| | Inspireren en leren | Ambitie en opgave bepalen | Identiteit bepalen | Marketingstrategie opstellen | Mogelijke toekomstverkennen | Ontwikkelstrategie voor de lange termijn bepalen | Concrete uitvoeringsmaatregelen voor korte termijn benoemen | Voorgestelde maatregelen toetsen op realisme | Ontwikkelprincipes bepalen | Kennis delen | Monitoring doelstellingen programma | Alleen benodigde partijen (met macht en middelen) | Brede coalitie (bottom-up) | Expertadvies | Korter dan 6 maanden | Langer dan 6 maanden |
|--|---------------------|---------------------------|--------------------|------------------------------|-----------------------------|--|---|--|----------------------------|--------------|-------------------------------------|---|----------------------------|--------------|----------------------|----------------------|
| Stationsschouw | | | | | | | X | | | | | | X | | X | |
| Ontwerpatelier | | X | | | X | X | X | | | | | X | X | | X | |
| Toekomstverkenning d.m.v. ontwerpend onderzoek | X | X | | | X | X | | | | X | X | X | | X | | X |
| Taskforce Ruimte | X | | | | | X | X | | | | | | | X | X | |
| ONDERZOEKSINSTRUMENTEN | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Monitor | | | | | | | | | | X | X | X | | | | |
| Planviewer | | | | | | | | | | X | | | | | | |
| Belevingsonderzoek | | | | | | | X | X | | X | X | | X | | X | |
| Vlindermodel 2.0 | | X | X | | X | X | X | | | X | | X | | | X | |
| P&R onderzoek (MRA-breed) | X | X | | | | X | X | | | X | | | | | | |

Corridordialoog

De Corridordialoog is een aanpak om de ontwikkeling te stimuleren van stationsgebieden langs een corridor, dus langs een gedeelte van een spoorlijn. De Corridordialoog is een bottom-up aanpak, waarbij vanaf de start met een grote groep betrokkenen gezamenlijk gewerkt wordt aan een gemeenschappelijke ontwikkelingsstrategie. In een eerste bijeenkomst benoemen alle partijen wensen, knelpunten en opgaven voor de verschillende knooppunten en vertalen deze vervolgens naar concrete acties. In een tweede bijeenkomst worden de acties en ambities per knooppunt gepresenteerd en wordt bepaald welke partijen gaan bijdragen aan de acties en ambities. Het uiteindelijke doel is dat partijen samen productief worden door gezamenlijk acties te ondernemen en

financiën te bundelen. Partijen die deelnemen aan de Corridordialoog zijn bijvoorbeeld bewoners, ondernemers, bedrijven, vervoersbedrijven, ontwikkelaars, woningbouwcorporaties, onderwijs- en zorginstellingen, gemeenten, maatschappelijke organisaties, natuurorganisaties en belangengroepen.

Sprintstad

Sprintstad is een 'serious game' waarbij partijen inzicht krijgen in hoe nieuwbouw en transformatie op een individueel knooppunt effect heeft op de andere knooppunten langs de corridor.

Serious Game

De serious game maakt het mogelijk om de financiële en ruimtelijke onderhandelingen over woningbouwplannen en investeringen in mobiliteit op het lokale schaalniveau te koppelen. Het kan gaan over onderhandelingen over publieke en private bijdragen aan investeringen in mobiliteit, de kwaliteit van plannen, de locatie en de omvang van woningbouwplannen. Door de onderhandelingen tussen de lokale overheden en ontwikkelaars zichtbaar te maken levert het spel inzicht op over kostenefficiënte plannen op zowel lokaal, provinciaal en nationaal niveau voor ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. De serious game is een experiment van het innovatieplatform Mobiele Stad waarin de provincie Noord-Holland, de provincie Zuid-Holland en het Ministerie Infrastructuur en Milieu samenwerken.

Schaalschema op corridor- en knooppuntniveau

Door middel van het schaalschema toon je in een oogopslag alle opgaven (ruimtelijk en mobiliteit) langs een corridor (spoorlijn). Opgaven, knelpunten en projecten worden gezamenlijk in kaart gebracht en in het schema aangeduid met symbolen. Op de horizontale as staan de knooppunten op een corridor weergegeven, op de verticale as de verschillende schaalniveaus (van mondiaal tot knooppuntniveau). Op deze manier wordt inzichtelijk op welke schaalniveaus projecten of opgaven spelen en hoe ze met elkaar samenhangen.

Naast een schalenschema op corridorniveau bieden we ook een schalenschema aan op knooppuntniveau. Daarin toon je in een oogopslag de opgaven (ruimtelijk en mobiliteit) en worden deze ingeschaald in de tijd. Daarmee wordt inzichtelijk welke opgaven in de tijd samenhangen, op elkaar (zouden) moeten wachten, doorgeschoven, naar voren gehaald dan wel geclusterd kunnen worden en waarvoor 'no regret' ontwikkelingen noodzakelijk zijn.

Identiteitsbepaling d.m.v. ontwerpend onderzoek

Dit is een manier om samen met belanghebbenden in een gebied de unieke (gebieds)identiteit te onderzoeken. Gezamenlijk wordt de onderscheidende (ruimtelijke) kwaliteit van het knooppunt bepaald ten opzichte van andere knooppunten. Dit vormt het uitgangspunt voor de toekomstige knooppuntontwikkeling.

Quick scan

De Quick scan knooppunten is een hulpmiddel voor gemeenten bij de aanpak van knooppunten. Het geeft gemeenten een handvat om systematisch aan de hand van een aantal aspecten hun knooppunt door te lichten met als doel te komen tot een optimale knooppuntontwikkeling. Het Vlindermodel is hiervoor

het vertrekpunt. De quick scan is zoals de naam al aangeeft een eerste globale verkenning. De resultaten van deze verkenning kunnen aanleiding zijn voor nader onderzoek.

Alliantiegesprek

In een Alliantiegesprek gaan verschillende partijen die nodig zijn voor de verbetering van een stationsgebied met elkaar in gesprek over urgente kwesties en nieuwe kansen. Het Alliantiegesprek bestaat in principe uit twee bijeenkomsten. De eerste bijeenkomst is probleem stellend en gaat over het verzamelen van urgenties en prioriteiten. De tweede bijeenkomst is mobiliserend van aard en nodigt uit tot het komen met oplossingen.

Stationsschouw

De Stationsschouw is een excursie aan een stationsgebied aan de hand van een (digitale) vragenlijst. Met een brede groep van partijen worden tijdens de schouw knelpunten in kaart gebracht, urgente opgaven benoemd en worden concrete afspraken gemaakt over verbeteringen van het stationsgebied.

Knooppuntdag

Op een knooppuntdag worden de instrumenten stationsschouw en ontwerpatelier voor een knooppunt gecombineerd. De dag begint met de stationsschouw, waarin de nadruk ligt op de beleving van de directe stationsomgeving en op verbeteringen voor de korte termijn. Het ontwerpatelier, dat in de middag plaatsvindt, richt zich op de opgaven voor de lange termijn en het genereren van ideeën. Daarbij wordt ook gekeken naar de bredere context van het knooppunt.

Ontwerpatelier

Een ontwerpatelier wordt op een knooppuntdag ingezet om met belanghebbenden oplossingen te schetsen voor de lange termijn in het stationsgebied. Het gaat daarbij niet om een realistisch eindbeeld, maar om het genereren van ideeën.

Toekomstverkenning d.m.v. ontwerp onderzoek

Onder begeleiding van ontwerpers worden mogelijkheden voor de toekomst van een knooppunt verkend en geschetst. Een vervolgstap kan zijn om de verschillende opties te laten doorrekenen.

Taskforce Ruimte

Iedere gemeente in de provincie kan de Taskforce Ruimte inschakelen voor professionele hulp bij ontwikkelingen die moeilijk van de grond komen of behoefte hebben aan een nieuwe impuls. De taskforce bestaat uit een panel van onafhankelijke deskundigen van diverse vakgebieden. Een extern bureau krijgt de opdracht om een studie uit te voeren en een visie op de opgave te formuleren. Een externe partij kan gemakkelijker buiten bestaand beleid denken en met nieuwe oplossingen komen. Gedurende het proces worden bevindingen alleen gecommuniceerd aan een klankbordgroep uit de provincie. Vervolgens presenteert het externe bureau de resultaten van de studie aan het Taskforce Ruimte-panel, de betrokken bestuurders, raads- en statenleden en overige geïnteresseerden. De bijeenkomsten zijn bedoeld als startpunt voor een debat waardoor de ontwikkeling vaak een nieuwe impuls krijgt.

Monitor

Het doel van de monitor OV-knooppunten is het meten van de voortgang van de ontwikkeling van OV Knooppunten. De monitor meet in hoeverre doelstellingen en gewenste maatschappelijke effecten bereikt zijn. De monitor kan ook helpen bij het signaleren van knelpunten en opgaven en helpt bij de onderbouwing van besluitvorming en de sturing van processen. Recent is een [tussentijdse monitor 2018](#) verschenen met inzichten rondom woningbouw rondom OV-knooppunten. In het najaar 2019 verschijnt de complete monitor.

Planviewer OV-knooppunten

De [planviewer OV-knooppunten](#) is een digitale kaart, die op een interactieve manier informatie over de OV-knooppunten inzichtelijk maakt, zoals aantal inwoners, aantal werknemers, geplande woningbouwplannen, aantal in- en uitstappers, P&R-capaciteit en aanwezigheid van voorzieningen in het stationsgebied. De planviewer toont en combineert data van verschillende overheden en de vervoersbedrijven.

Belevingsonderzoek

Het provinciale (digitaal) belevingsonderzoek is uitgevoerd om de doelstellingen van het programma OV-knooppunten beter te kunnen monitoren. Op alle 60 OV-knooppunten is onderzoek gedaan naar hoe reizigers de stationsomgevingen beoordelen en zijn veel suggesties gedaan voor verbetering. Ruim 11.000 mensen deden mee. De resultaten van de 60 stations zijn nu beschikbaar via een [dashboard](#) (grafische weergave, met de belangrijkste resultaten per station). Het dashboard biedt de mogelijkheid om per doelgroep, tijdstip en station de resultaten te bekijken. Voor de stations waar de provincie actief bij betrokken is, zijn nadere analyses gemaakt.

Een toelichting van de methodiek, algemene analyse en analyses per knooppunt zijn te vinden via: www.noord-holland.nl/ovk pagina Voor samenwerkingspartners.

Vlindermodel 2.0

Het [vlindermodel](#) geeft per station de opgaven weer die aangepakt moeten worden om een knooppunt succesvol te ontwikkelen. Het vlindermodel 2.0 is dynamisch en interactief. In dit model is het mogelijk om te variëren met knooppuntmilieus en daarvoor acties voor de korte en middel(lange)termijn te laten zien. Knooppunten kunnen op die manier eenvoudig met elkaar vergeleken worden.

Dit model wordt halverwege 2019 gepubliceerd op de website van programma OV-knooppunten in het kennisportaal OV-knooppunten.

P&R Onderzoek

Het P&R onderzoek is een kwalitatief onderzoek naar het gebruik van de 61 P+R locaties bij OV-knooppunten binnen de MRA. Voor 17 P+R locaties langs de Schipholcorridor is aanvullend verdiepend onderzoek gedaan. Dit onderzoek is uitgevoerd als onderdeel van het verkenningsproces binnen de Schipholcorridor vanuit het programma OV- knooppunten (MRA actie 1.8). Het is een zeer actueel onderwerp waarbij onderlinge afstemming tussen de P&R-locaties van belang blijkt.

De rapportage, toelichting onderzoek en bijlage zijn te vinden via: www.noord-holland.nl/ovk pagina: Schipholcorridor.