

Bestuursdienst



Telefoon (050) 3678111/Nienke de Jong/Marcel Meijer
Onderwerp Hoofdlijnen P+R beleid

de leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Datum 21 JAN 2010

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO10.2146176

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte dames en heren,

In de parkeernota "Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar!", zetten we sterk in op Park + Ride voorzieningen. Doel van de P+R is dat we bezoekers van de stad die voor langere tijd komen, zoals binnenstadsbezoekers en forenzen, aan de rand van de stad opvangen en naar hun bestemming vervoeren, bijvoorbeeld per openbaar vervoer. In de parkeernota wordt een investeringsbudget gereserveerd voor de P+R van € 23.000.000 tot en met 2020. Dit maakt de komende jaren het realiseren van nieuwe locaties, uitbreiding en betere ontsluiting van bestaande locaties en een algehele kwaliteitsimpuls van alle terreinen mogelijk.

In de parkeernota wordt al richting gegeven aan het P+R-beleid, maar op veel aspecten is een nadere uitwerking van de beleidskeuzes nodig. Omdat we fors gaan investeren in P+R willen we uw raad vroegtijdig betrekken bij de uitwerking van het beleid. In de bijgaande nota "P+R beleid gemeente Groningen, 2010 – 2020" hebben we de hoofdlijnen beschreven. Deze globale beleidsnota moet gezien worden als een eerste stap, waarmee we de richting bepalen.

De belangrijkste discussiepunten in de hoofdlijnennota P+R zijn:

- Locatie P+R terrein;
- Toekomstige locaties en capaciteit;
- Kwaliteit en voorzieningen;
- OV bediening;
- Fiets en P+R;
- Relatie met parkeren in de binnenstad.

Onderstaand geven we een toelichting op deze discussiepunten. Aan het slot van deze brief gaan we in op hoe we de 23 miljoen euro willen inzetten en het vervolg.

Locatie P+R terreinen

De locatie van het P+R-terrein is van groot belang. Het begint met een eenvoudige bereikbaarheid van het terrein per auto: de reiziger moet er gemakkelijk kunnen komen.

Vanuit alle windrichtingen zijn er prima verbindingen per auto naar de stad. Het is het laatste stukje van de reis dat aandacht en sturing vraagt. Daar zetten wij op in door het realiseren van P+R aan de rand van de stad.

Toekomstige locaties en capaciteit

We willen het gebruik van P+R maximaliseren. Daarvoor moet er voldoende capaciteit zijn. Gegeven de informatie over het huidige gebruik en de voorziene realisatie van tramlijnen denken we in 2015 de volgende parkeercapaciteit op de P+R-locaties nodig te hebben:

P+R-locatie	Huidige capaciteit	Capaciteit in 2015
Haren	385	750
Hoogkerk	248	600
Europapark	740	740
Driebond	-	400
Kardinge	880	1.300
Zernike	100	1.000
Peizerweg	100	-
Zaanstraat	307	-
Totaal	2.760	4.790

Hoewel de bestaande locatie Haren buiten de gemeentegrens ligt, is dit een belangrijk terrein op weg naar de stad voor reizigers vanuit de richting Assen. Bezoekers uit de richting Drachten worden afgevangen bij Hoogkerk en reizigers vanuit de richting Hoogezand bieden we de mogelijkheid gebruik te maken van de P+R Europapark. Vanuit Zuidhorn en omgeving wordt de nieuwe P+R Zernike de aangewezen locatie. Bezoekers vanuit de richting Bedum en Winsum zijn aangewezen zijn op de P+R Kardinge, maar ook Zernike is dan een goede mogelijkheid. Reizigers uit de richting Delfzijl en Appingedam gaan via Kardinge. Voor deze richting gaan we de mogelijkheid onderzoeken om ook de P+R-locatie Driebond te ontwikkelen, die dan tevens een aanvulling kan betekenen vanuit de richting Hoogezand.

Kwaliteit en voorzieningen

We stellen hoge eisen aan de voorzieningen op elk terrein. Absolute voorwaarde is dat alle voorzieningen schoon en heel zijn en functioneren. Een minimumpakket aan voorzieningen is aanwezig op elke locatie. Het gaat daarbij om voorzieningen die bijdragen aan de veiligheid (verlichting, beheer en toezicht), reisinformatie (herkenbare toegang, tariefsinformatie en tijdsweergave) en comfort (overdekte wachtruimte, toiletvoorziening en koffie/snoep/frisdrankautomaten).

Daarnaast moeten we de reiziger blijvend informeren over het bestaan en de mogelijkheden van P+R. Het geven van informatie voor vertrek, ter plekke en onderweg via oude en nieuwe technieken is noodzakelijk. Daarvoor hebben we een minimumpakket aan voorzieningen samengesteld, waarin onder andere eenduidigheid in naamgeving (P+R en dus geen transferium, carpoolplaats, citybus), duidelijke aankondiging van de

P+R-locatie langs aanrijroutes en rijkswegen en dynamische informatie over beschikbare parkeerplaatsen langs aanrijroutes en rijkswegen zijn opgenomen.

In de bijgevoegde nota geven we aan welke voorzieningen minimaal aanwezig moeten zijn op elke P+R locatie.

OV-bediening

De bedieningstijd van het OV moet aangepast zijn aan de doelgroep. Een hoge frequentie is absolute voorwaarde voor een aantrekkelijke reis. Korte wachttijden, comfortabel en herkenbaar materieel, snelle en directe verbindingen horen daar bij.

Fiets en P+R

Het OV komt niet op alle bestemmingen. Er is daarom ook een andere doelgroep: de reiziger die het laatste deel van de reis per fiets aflegt. In essentie maakt het niet uit of de reiziger per fiets of openbaar reist vanaf de P+R. Een goede aansluiting op het hoofdfietsnetwerk is dan belangrijk, evenals een verkeers- en sociaal veilige route, bewegwijzering en stallingsmogelijkheden.

De relatie met parkeren in de binnenstad;

De opbrengst door een P+R gebruiker is veel lager dan wanneer dezelfde reiziger in een parkeergarage zou staan. Enerzijds willen we auto's opvangen aan de rand van de stad en anderzijds hebben we voldoende bezetting nodig in de garages. Er is dus een spanningsveld tussen de mobiliteitsdoelen van P+R en onze exploitatieve doelen. Daar waar we keuzes moeten maken, prevaleren de mobiliteitsdoelen boven de exploitatieve doelen.

Investing in P+R

In de parkeernota reserveren we € 23.000.000 voor investeringen in P+R. De volgende projecten zijn daarin benoemd:

P+R-maatregel	Investering
Nieuwe P+R-locaties	
- Zernike	€ 5.000.000
- Driebond	€ 4.500.000
Uitbreiding P+R-capaciteit	
- Haren	€ 5.500.000
- Kardinges	€ 3.000.000
Kwaliteitsmaatregelen P+R	€ 2.000.000
Aansluiting P+R Europark	€ 3.000.000
Totaal	€ 23.000.000

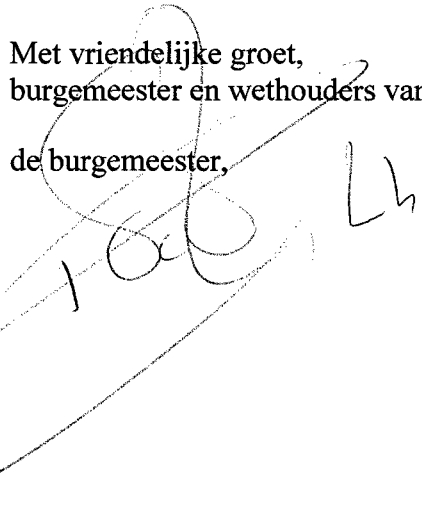
Het uitvoeringsprogramma richt zich op de periode 2010 – 2020. We richten ons eerst op de uitbreiding van de P+R Haren, het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande locaties en de bereikbaarheid van P+R Europapark. We starten tegelijkertijd met de voorbereidingen voor de P+R Zernike. Daarna richten we ons op de nieuwere projecten zoals de ontwikkeling van een P+R-locatie Driebond.

Het vervolg

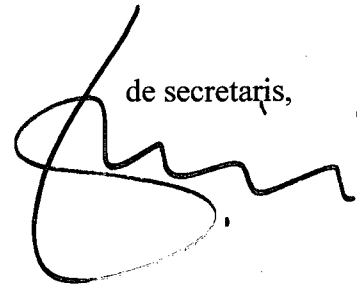
Na bespreking in de raadscommissie Beheer en Verkeer werken we de hoofdlijnennota uit tot een beleidsnota P+R. Deze dient als kader voor de uitvoering van de P+R investeringen in de komende jaren. Deze nota willen we in juni 2010 aan u voorleggen. Bij de uitwerking betrekken we onder andere de provincie, Regio Groningen Assen en het OV bureau Groningen Drenthe.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en wij zijn benieuwd naar uw standpunten ten aanzien van de discussienota.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,
de burgemeester,



de secretaris,



P+R beleid Gemeente Groningen

2010 – 2020

De richting

Opgesteld door: ROEZ, Verkeer en Vervoer
Contactpersoon: Marcel Meijer
Versie: 0.5
Datum: 18 januari 2010

Inhoudsopgave

1	P+R in Groningen	3
2	Invulling van P+R	7
3	Locaties	8
4	Kwaliteit voorzieningen	11
5	OV-bediening	13
6	Fiets en P+R	15
7	Marketing en informatie	17
8	Organisatie	19
9	Investering en Exploitatie	20
10	Uitvoeringsprogramma	22

1 P+R in Groningen

Bereikbaarheid van de stad

De bereikbaarheid van stad en regio staat steeds meer onder druk. Om stad en regio in de toekomst bereikbaar te houden komt er forse kwaliteitsimpuls in het regionaal openbaar vervoer. De realiteit is dat een deel van de regio dun bevolkt is. De vervoersmassa om hoogwaardig OV te laten werken, ontbreekt daar en er blijft dus sprake van auto afhankelijkheid. Daarom ontkomen we er niet aan komende jaren ook te investeren in onze (regionale) hoofdwegen. Een groot deel van de automobilisten moet in de stad zijn. In de stad is de grens van de opnamecapaciteit bereikt zowel op gebied van parkeren, doorstroming als leefbaarheid. Daarom is onze inzet, onderschreven door onze regionale partners, om zoveel mogelijk auto's aan de rand van de stad af te vangen. Dit maakt P+R één van onze belangrijkste wapens om de stad en regio bereikbaar te houden.

Parkeernota

In de beleidsnota "Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar!" zetten we groot in op Park + Ride (P+R) in Groningen. We gaan het P+R-systeem uitbreiden met nieuwe locaties en vergroten en upgraden de bestaande terreinen. Ook zorgen we ervoor dat de bereikbaarheid van de terreinen geoptimaliseerd wordt. Met een kwaliteitsimpuls en uitbreiding van dienstverlening wordt het reizen via de P+R aantrekkelijker. In totaal is in de Parkeernota een investeringsbedrag van € 23 miljoen gereserveerd voor P+R in de periode 2010 – 2020.

Deze nota P+R-beleid is een uitwerking van de Parkeernota. We geven een beschrijving van de hoofdlijnen en de richting van de inzet op P+R in de komende jaren. Wat willen we er mee bereiken, wat zijn de goede locaties, welke eisen stellen we aan de voorzieningen en hoe moet het openbaar vervoer geregeld zijn? Deze nota is bedoeld als discussiestuk over de richting van het P+R beleid.

Wat is P+R

In de jaren '70 en '80 zijn NS en ANWB begonnen met een systeem van parkeervoorzieningen nabij stations. Over het algemeen waren deze Park en Ride voorzieningen (P+R) relatief kleinschalig en succesvol. In de jaren '90 ontstonden de transferia. Dit waren vooral grootschalig opgezette parkeerlocaties nabij hoogwaardig openbaar vervoer aan de rand van de stad. Onder P+R verstaan we tegenwoordig zowel de oorspronkelijke P+R-terreinen bij de stations, als de latere transferia. De essentie van P+R is steeds: het parkeren van de auto om vervolgens met een andere vervoerwijze de reis te vervolgen. De terugreis verloopt in omgekeerde volgorde.



P+R in Groningen

In Groningen kennen we een goed functionerend en succesvol P+R-systeem, dat zich steeds verder uitbreidt en ontwikkelt. Oorspronkelijk is het P+R-systeem vooral opgezet om bezoekers aan de binnenstad te faciliteren. De eerste twee P+R-terreinen in Groningen lagen aan de Sontweg en Peizerweg. Het gebruik van terrein en bus was gratis en alleen mogelijk op zaterdag. Vanaf 1995 zijn er diverse terreinen bijgekomen, ieder met eigen mogelijkheden en regels.

Sinds 2000 is er meer inhoud gegeven aan het P+R-beleid. De invulling van het P+R/citybus-concept is meer gelijk getrokken. De dienstregeling is steeds verder uitgebreid en veelal is er 6 dagen per week OV bediening. Het gebruik van de bus is niet meer gratis, maar kost nu € 3 per dag (voor 5 personen). Het aantal gebruikers van P+R en citybus is gestegen tot ongeveer 1,5 miljoen gebruikers per jaar.

De eerste P+R-terreinen verminderden vooral de directe parkeerdruk in de binnenstad en lagen binnen de ringweg (Sontweg, Peizerweg, Zaanstraat). We dichtten de P+R nu in toenemende mate een rol toe voor het langduriger bezoek aan de stad zoals forenzen en dagjesmensen. Met de positionering van P+R aan de rand van de stad, beperken we niet alleen de parkeerdruk in de (binnen)stad, maar verminderen we ook het aantal rijdende auto's in de stad en houden we een goede doorstroming in stand.

Waarom P+R

De groei van het autoverkeer vangen we op en P+R speelt daarbij een belangrijke rol. Door goede mogelijkheden te bieden aan reizigers om van de auto over te stappen op openbaar vervoer waarborgen we de bereikbaarheid van de stad. De parkeerdruk in de binnenstad, op werkgelegenheidsconcentraties en bij attractiepunten wordt daarmee beperkt. We faciliteren de reiziger en voor de stad zijn er economische en ruimtelijke voordelen.

We hebben de volgende doelen voor P+R:

- **Bereikbaarheid van de stad:**
P+R is primair in het leven geroepen voor een beperking van de verkeershinder in de stad en een betere bereikbaarheid van stad vanuit de regio. P+R heeft een functie in het sturen van de verkeersstromen in en rond de stad. Door het vroegtijdig opvangen van het verkeer willen we verkeers- en parkeeroverlast in de stad zoveel mogelijk beperken. Tegelijkertijd geven we met ons P+R beleid een impuls aan het openbaar vervoer;
- **Reizigersgemak:**
Met P+R bedienen we de reiziger. We zorgen voor een beschikbare parkeerplek, die goed bereikbaar is en waarmee files en drukte worden vermeden. Met een flexibele, hoogwaardige vorm van transport voor het vervolg van de reis bieden we een compleet pakket naar de bestemming. De reiziger ervaart gemak, een gunstige reistijd en een prijsvoordeel;
- **Ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid:**
Het afvangen van auto's op P+R maakt een (autovrije of -luwe) herinrichting mogelijk van de bestemmingsgebieden, zoals straten en delen van binnenstad. Ook op de P+R-locatie zijn er door slimme combinaties vaak mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen. Minder verkeers- en parkeerdruk in bestemmingsgebieden heeft een gunstig effect op de leefbaarheid, door afname van emissies en geluidsoverlast en een toename van de verkeersveiligheid;
- **Economische impuls:**
P+R draagt bij aan een grotere aantrekkelijkheid van de centrumgebieden. Meer binnenstadsbezoekers vertaalt zich naar extra uitgaven in bijvoorbeeld horeca en detailhandel. Ook ontstaat zo een aantrekkelijker vestigingsklimaat. Ook op of rondom de P+R-locatie zelf kan een economische impuls ontstaan. De goede bereikbaarheid van de overstappunten en de concentratie van mensen zijn redenen voor bedrijven om zich daar te vestigen.

Kritische succesfactoren

Het P+R-beleid is succesvol als we de genoemde doelen ermee bereiken. We willen het gebruik van P+R maximaliseren. Een (indirecte) maat voor de bijdrage aan het bereiken van die doelen is het aantal P+R-klienten dat gebruik maakt van het systeem. We hebben de volgende factoren benoemd, die van invloed zijn op het trekken van reizigers of op het uitbouwen van het P+R-systeem. Dit zijn de factoren die bepalen of het succes van P+R in Groningen verder wordt uitgebouwd.

Locatiekeuze

De locatie van het P+R-terrein is essentieel. Het begint met een eenvoudige bereikbaarheid van het terrein per auto: de reiziger moet er gemakkelijk kunnen komen. Aansluiting op het autohoofdwegennet en de mogelijkheden voor hoogwaardige openbaar vervoerbediening zijn van groot belang. De locatie moet logisch liggen tussen herkomst en bestemming.

Capaciteit

We willen het gebruik van P+R maximaliseren. Dat betekent dat er altijd voldoende plek moet zijn en de reiziger moet (tijdig) betrouwbare informatie kunnen krijgen over de beschikbaarheid. Als een terrein vol is, is het per definitie te klein.

Kwaliteit voorzieningen

Het moment van overstap van auto op OV, fiets of andere vervoersvormen ligt op het P+R-terrein. Dit is een belangrijke schakel en ook daarin bedienen we de reiziger. Deze overstap moet zo eenvoudig en aantrekkelijk mogelijk zijn. We stellen hoge eisen aan de voorzieningen op elk terrein.

OV-bediening

De bedieningstijd moet aangepast zijn aan de doelgroep. Een hoge frequentie is absolute voorwaarde voor een aantrekkelijke reis. Korte wachttijden, snelle en directe verbindingen horen daar bij.

Fietsontsluiting

Het OV komt niet op alle bestemmingen. Er is daarom ook een andere doelgroep: de reiziger die het laatste deel van de reis per fiets aflegt. In essentie maakt het niet uit of de reiziger per fiets of openbaar reist vanaf de P+R. Een goede aansluiting op het hoofdfietsnetwerk is dan belangrijk.

Informatie en Marketing

We moeten de reiziger blijvend informeren over het bestaan en de mogelijkheden van P+R. Het geven van informatie voor vertrek, ter plekke en onderweg via oude en nieuwe technieken is noodzakelijk.

Samenwerking en organisatie

Voor de realisatie van de ambitie is samenwerking met andere partijen gewenst en noodzakelijk. We betrekken andere wegbeheerders (rijk en provincie), andere sectoren (recreatie & toerisme, economie, ruimte en milieu), grote werkgevers en natuurlijk het OV-bureau en de OV-exploitanten.

Geld

P+R vraagt grote investeringen. Na realisatie is er echter ook de exploitatie. Exploitatie en beheer van de terreinen en uitvoering van OV-dienst moeten gefinancierd worden. Er zijn ook opbrengsten omdat we de reiziger een vergoeding voor het gebruik en de reis per openbaar vervoer vragen.

De doelen meetbaar

Het bereiken van de doelen wordt zeker niet alleen door P+R bepaald. P+R levert daaraan een bijdrage, maar is één van de factoren. We definiëren 2 verklarende variabelen voor het bereiken van de doelen van P+R:

1. Omvang van het P+R gebruik:
Hoeveel auto's en fietsen staan er geparkeerd, hoeveel mensen reizen er per openbaar vervoer via de P+R (differentiatie per locatie, tijdstip, seizoen, etc);
2. Gebruikerstevredenheid van P+R:
Wat vinden de reizigers van de P+R en zijn ze tevreden (waarom reizen ze via P+R, kwaliteit terreinen en voorzieningen, overstapmogelijkheden, informatie, etc).

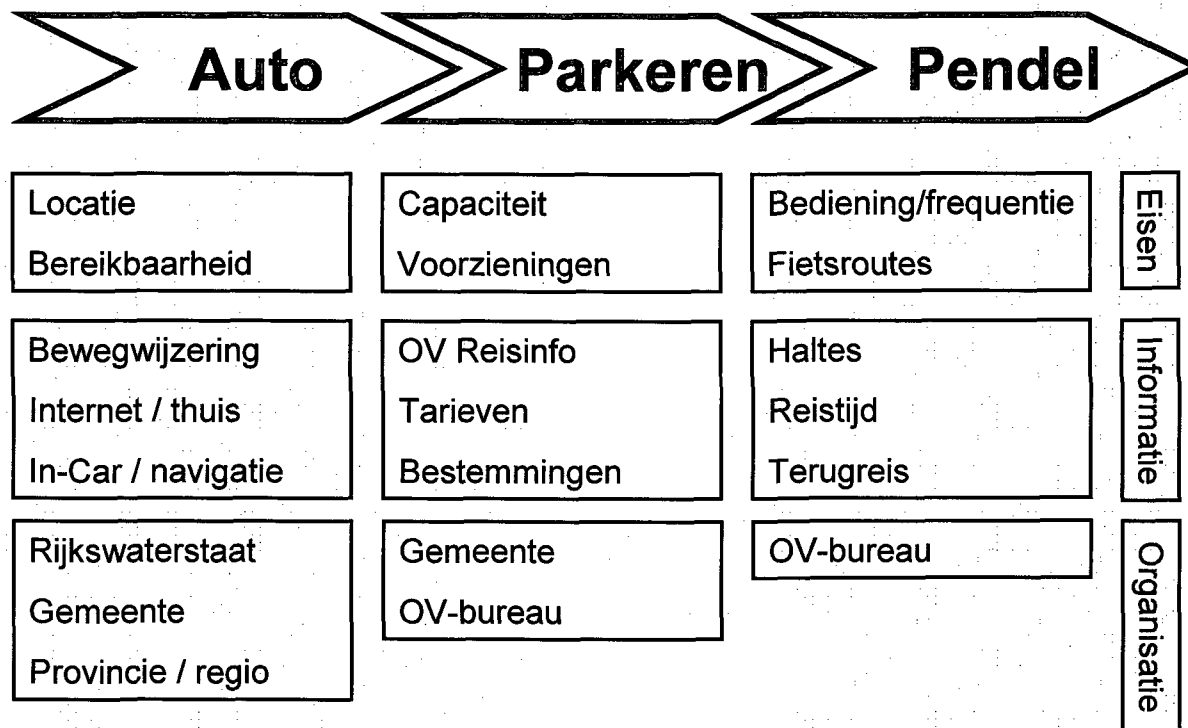
Doel	Verklarende variabele	
	Omvang gebruik	Gebruikerstevredenheid
Bereikbaarheid	X	
Reizigersgemak		X
Ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid	X	
Economische impuls	X	X

Met tellingen op locatie en in het openbaar vervoer en met reizigersenquêtes verzamelen we de gegevens om de verklarende variabelen te kwantificeren.

Leeswijzer

We hanteren in deze nota verschillende invalshoeken voor de benadering van P+R. Ten eerste is er de opsplitsing van de reis: AUTO -> PARKEREN -> PENDEL. Wat komt er allemaal kijken bij de inhoudelijke invulling van de delen van de reis, zonder de totale reis uit het oog te verliezen. Daartoe formuleren we een eisenpakket waarmee we werken aan het succes van P+R. Belangrijk is oog te hebben voor de (informatie)behoefte vanuit de reiziger. Tot slot kunnen we in dit geval niet zonder het organiseren van samenwerking met andere partijen om tot de uitvoering van beleid te komen.

De combinatie van deze invalshoeken in het volgende overzicht helpt ons bij de bewaking van de samenhang in het beleid.

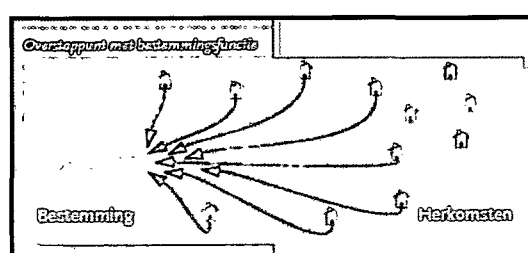
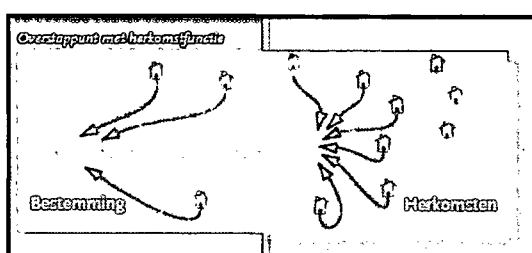


2 Invulling van P+R

Verschillende soorten P+R

Overstappunten zijn er in allerlei soorten en maten. Elke reis kenmerkt zich door een beginpunt (herkomst) en een eindpunt (bestemming). Daarmee maken we een kenmerkend onderscheid tussen de herkomst- en bestemming-P+R:

- Een herkomst-P+R gaat uit van georganiseerd vervoer over grotere afstand naar de bestemming, met vaak een relatief kort voortransport. Deze locaties liggen meer in de regio. Bekende locaties van (toekomstige) P+R-terreinen zijn Leek, Zuidhorn, Ten Boer en de Punt;
- Een bestemming-P+R leidt de autoreizigers vanaf diverse locaties naar één centraal punt, dichtbij de eindbestemming van de reiziger. Vanaf daar wordt het laatste stukje van de reis afgelegd per georganiseerd OV of per fiets.



Wij richten ons op de bestemming-P+R. Vanuit alle windrichtingen zijn er prima verbindingen per auto naar de stad. Het is het laatste stukje van de reis dat onze aandacht en sturing vraagt. Daar zetten wij op in door het realiseren van bestemming-P+R aan de rand van de stad. We zien dat herkomst-P+R ook een bijdrage levert aan onze mobiliteitsdoelen, maar het initiatief daarvoor laten we aan provincie en regio.

Het Groningse beeld van P+R

Het beeld voor de P+R in Groningen ziet er als volgt uit:

Het zijn goed bereikbare parkeerterreinen langs de hoofdinvalswegen, aan de ringweg of de rand van de stad, voorzien van voldoende parkeercapaciteit. Het vervolg van de reis wordt gefaciliteerd met hoogwaardig openbaar (bus)vervoer in een hoge frequentie, of via de directe aansluiting op het dichte stedelijke fietsnetwerk. De kosten voor de reiziger zijn laag en de kwaliteit is hoog. Waar gewenst combineren we P+R met andere (ruimtelijke) functies en voegen we pendeldiensten naar specifieke bestemmingen toe.

3 Locaties

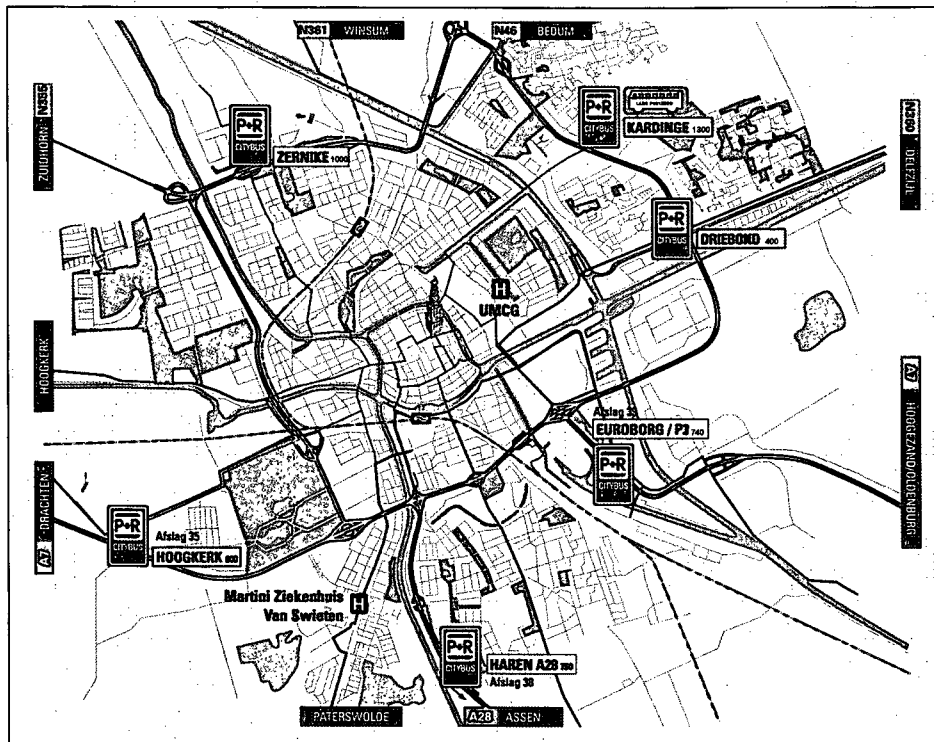
Voor reizigers die gedurende een langere periode en/of voor een lager tarief de stad willen bezoeken, hebben we P+R-terreinen aan de rand van de stad. Uitgangspunt is dat we vanuit alle windrichtingen P+R aan kunnen bieden. Reizigers die via de hoofdinvalswegen naar Groningen rijden, moeten altijd een P+R-parkeerplaats kunnen bereiken die op de route ligt.



Toekomstige locaties

Het huidige systeem bestaat uit permanente locaties en tijdelijk ingerichte terreinen. Niet altijd is de bereikbaarheid en capaciteit al in orde. We gaan dit systeem optimaliseren door nieuwe terreinen te realiseren, de bestaande capaciteit uit te breiden en de ontsluiting te verbeteren.

Het toekomstige overzicht van P+R-locaties ziet er dan als volgt uit:



Streefbeeld P+R locaties 2015

Hoewel de bestaande locatie Haren buiten de gemeentegrens ligt, is dit een belangrijk terrein op weg naar de stad voor reizigers vanuit de richting Assen. Bezoekers uit de richting Drachten worden afgevangen bij Hoogkerk en reizigers vanuit de richting Hoogezand bieden we de mogelijkheid gebruik te maken van de P+R Europapark. Vanuit Zuidhorn en omgeving wordt de nieuwe P+R Zernike de aangewezen locatie. Bezoekers vanuit de richting Bedum en Winsum zijn aangewezen zijn op de P+R Kardinge, maar ook Zernike is dan een goede mogelijkheid. Reizigers uit de richting Delfzijl en Appingedam gaan via Kardinge. Voor deze richting gaan we de mogelijkheid onderzoeken om ook de P+R-locatie Driebond te ontwikkelen, die dan tevens een aanvulling kan betekenen vanuit de richting Hoogezand.

Doelgroepen en gebruik

We zien in toenemende mate de forens als doelgroep, naast de bezoeker van de binnenstad. Voor het dagelijkse woon-werk verkeer is voor veel bestemmingen in de (binnen)stad P+R een goede optie, vooral wanneer de parkeersituatie aan het einde van de reis niet optimaal is. We bieden de binnenstadsbezoeker die voor langere tijd komt een alternatief voor parkeren in de binnenstad.

Haren, Kardinge, Europapark en Zernike zijn op doordeweekse dagen veel bezet door forensen. P+R Europapark wordt ook gebruikt tijdens evenementen in de Euroborg. Kardinge kent ook dubbelgebruik vanwege de voorzieningen die op die locatie liggen en evenementen. P+R Peizerweg en Hoogkerk trekken veel binnenstadsbezoekers en winkelend publiek (vooral in het weekend).

Uit onderzoek van het huidige gebruik blijkt dat P+R inderdaad voor langparkeren gebruikt wordt, in tegenstelling tot de parkeergarages die dichterbij het centrum liggen. De bereikbaarheid van de P+R locatie wordt vaak genoemd als reden voor de keuze voor reizen via P+R. Echter de bereikbaarheid van de bestemming vanaf een P+R-locatie is voor meer dan de helft van de reizigers ook een belangrijke factor.

Capaciteit

Gegeven de informatie over het huidige gebruik en de voorziene realisatie van tramlijnen denken we in 2015 de volgende parkeer capaciteit op de P+R-locaties nodig te hebben:

P+R-locatie	Huidige capaciteit	Capaciteit in 2015
Haren	385	750
Hoogkerk	248	600
Europapark	740	740
Driebond	-	400
Kardinge	880	1.300
Zernike	100	1.000
Peizerweg	100	-
Zaanstraat	307	-
Totaal	2.760	4.790

Voor de locatie Hoogkerk wordt de eerste fase van 600 plaatsen gerealiseerd. De verwachting is dat op middellange termijn een uitbreiding van de capaciteit nodig is. Een verdere uitbreiding van Hoogkerk naar 1000 parkeerplaatsen en Europapark naar 1340 parkeerplaatsen is mogelijk.

Kwaliteit

We willen het volgende bereiken met de invulling van de locaties:

- **Systeem:**
 - We maximaliseren het gebruik;
 - We realiseren het streefbeeld P+R-locaties;
 - De locaties hebben en houden voldoende capaciteit;
 - De locaties liggen aan de hoofdinvalswegen en zijn per auto zeer goed bereikbaar;
- **Gebruikers:**
 - We zijn gericht op het faciliteren van (binnen)stadsbezoek op afstand;
 - We beschouwen forensen en langdurige binnenstadsbezoekers als de doelgroep.

Confrontatie huidige situatie

We beschouwen de volgende 7 locaties als onderdeel van ons P+R-systeem:

- Haren (grondgebied gemeente Haren);
- Hoogkerk (tijdelijke locatie, alleen weekend);
- Europapark;
- Kardinge;
- Zernike (tijdelijke locatie);
- Peizerweg (alleen weekend);
- Zaanstraat.

Haren, Europapark, Kardinge en Zernike liggen aan de rand van de stad en zijn 7 dagen per week geopend. De locatie Zernike is een tijdelijk terrein langs de Prof. Uilkensweg en wordt ook gebruikt door bezoekers van de campus. Peizerweg en Hoogkerk zijn alleen in het weekend operationeel en zijn nu voornamelijk voor (winkelende) binnenstadsbezoekers bedoeld. De P+R Hoogkerk ligt op het parkeerterrein van Atos Origin en is ook een tijdelijke voorziening.

We kunnen constateren dat er op diverse plaatsen in de stad een systeem van P+R bestaat dat niet door de gemeente gereguleerd wordt. Er wordt dan op gratis toegankelijke, particuliere parkeerterreinen geparkeerd die bedoeld zijn voor bezoek aan die locatie, zoals bijvoorbeeld IKEA. Wij nemen vooralsnog geen stimulerende of ontmoedigende actie op deze vorm van P+R.

De vergelijking van het huidige systeem met het overzicht van toekomstige locaties, leidt tot de volgende opgave:

P+R-locatie	Opgave
Haren	Uitbreiding van de huidige capaciteit met meer dan 300 plaatsen tot 750
Hoogkerk	Realisatie van nieuw terrein nabij aansluiting A7. Uitvoering loopt. Ingebruikname medio 2010. De tijdelijke locatie wordt dan opgeheven.
Peizerweg	Opheffen na ingebruikname nieuwe locatie Hoogkerk
Europapark	Realiseren van een directe aansluiting op de Europaweg (oude A7) en doortrekken busbaan over de Europaweg.
Driebond	Verkenning leidend tot realisatie van nieuwe locatie
Kardinge	Uitbreiding van capaciteit met mogelijk een gebouwde voorziening nabij aansluiting Oostelijke Ringweg
Zernike	Realisatie van nieuw terrein nabij aansluiting Noordelijke Ringweg. Na ingebruikname wordt de tijdelijke locatie opgeheven.
Zaanstraat	Stoppen met functie als P+R. Mogelijke bestemming als Centrale P+R tbv overstappers trein. Samenhang met ontwikkeling stationsgebied.

Monitoring

De gemeentelijke rekenkamer heeft in 2008 geconcludeerd er onvoldoende gegevens beschikbaar zijn over gebruik om het beleid adequaat te kunnen sturen en bijsturen. We ontwikkelen beheers- en monitoringsinstrumenten om de ontwikkelingen in onze parkeervoorzieningen te volgen en onze doelstellingen te toetsen. We gaan instrumenten inzetten die ons een helder en actueel inzicht geven in het parkeergedrag op de P+R om zo de effectiviteit ervan in beeld te brengen.

4 Kwaliteit voorzieningen

Kwaliteitsniveau van P+R-terreinen

Het P+R-terrein is de verbindende schakel in de overstap van vervoerwijzen. De reis wordt tijdelijk onderbroken. Door aan deze onderbreking kwaliteit toe te kennen, zorgen we ervoor dat het korte verblijf op dit terrein aantrekkelijk is en geen "straf" wordt.



De aanleg van voldoende parkeerplaatsen is alleen niet voldoende. De aanwezigheid en kwaliteit van extra voorzieningen zijn sterk bepalend voor reizen via de P+R. De voorzieningen op de P+R-terreinen in en rond de stad Groningen krijgen een uitstraling die voldoet aan het Schoon, Heel en Veilig-principe.

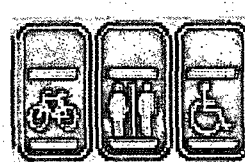
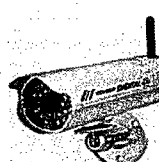
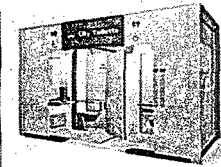
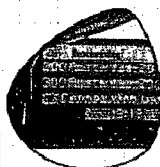
Sommige P+R-locaties zijn de eerste ontmoeting van de reiziger met de stad Groningen. Ze zijn daarom een visitekaartje, maar ook herkenbaar als startpunt van het bezoek aan de stad. Op elke P+R-locatie voel je je welkom. Het maakt niet uit vanaf welke kant je komt, de terreinen hebben allemaal een gelijke uitstraling.

Op de nieuwe P+R-locatie Hoogkerk die nu aangelegd wordt, is dit principe al toegepast. Hoogkerk is het voorbeeld voor verbetering van de overige terreinen.

Kwaliteit -> voorzieningen op het terrein

Absolute voorwaarde is dat alle voorzieningen schoon en heel zijn en functioneren. De volgende voorzieningen zijn aanwezig op elke locatie. Ze vormen een minimumpakket:

- Veiligheid:
 - Goede terreinverlichting vanwege zichtbaarheid en sociale veiligheid;
 - Cameratoezicht (centraal) ter vergroting van (het gevoel van) veiligheid;
 - Continu beheer en toezicht;
- Reisinformatie:
 - Herkenbare toegang;
 - Actuele vertrek-/reistijdinformatie;
 - Duidelijke tariefsinformatie;
 - Tijds klok;
- Comfort:
 - Overdekte wachtruimte;
 - Openbare toiletten (wel/niet betaald?);
 - Stadsplattegrond (conform parkeergarages);
 - Koffie/Snoep/Frisdrank-automaat;
 - Aansluitpunt elektrische voertuigen (conform plan Damsterdiegarage).



Maatwerk per P+R-terrein

Niet elk P+R-terrein vervult dezelfde functie. Daarom zijn er ook voorzieningen die niet op elk terrein aanwezig hoeven te zijn, maar die in specifieke gevallen wel in een behoefte voorzien. Voorbeelden van dergelijke voorzieningen zijn:

- Wachtruimte en sanitaire voorzieningen voor chauffeurs (afhankelijk van lijnvoering, overstaptijden, etc.);
- Fietsvoorzieningen zoals fietsverhuur, stallingen, etc. (meer over fiets in hoofdstuk 6);
- Draadloos internet.

Kwaliteit -> voorzieningen buiten het P+R-terrein

Ook de reiziger op weg naar het terrein, willen we bedienen. We verleiden de reiziger om gebruik te maken van de P+R en begeleiden hem naar het terrein. De herkenbaarheid en vindbaarheid van de locatie is van het grootste belang. De reiziger moet er kunnen komen. Daarnaast geven we essentiële informatie voor het vervolg van de reis.

Het minimumpakket voor de voorzieningen buiten het P+R-terrein bestaat uit:

- Eenduidigheid in naamgeving (P+R en dus geen transferium, carpoolplaats, citybus);
- Duidelijke aankondiging van de P+R-locatie langs aanrijroutes en rijkswegen;
- Rechtstreekse bewegwijzering langs aanrijroutes en rijkswegen, maar ook op eventuele onderliggende wegen;
- Een vlotte in- en uitgang van het terrein;
- Dynamische informatie over beschikbare parkeerplaatsen langs aanrijroutes en rijkswegen;
- Actuele vertrek- en tariefsinformatie over OV langs aanrijroutes en rijkswegen.

Confrontatie huidige situatie

Op alle al bestaande P+R-locaties is de kwaliteit van voorzieningen nogal divers. Dit gaan we gelijktrekken, waarbij de P+R-locatie Hoogkerk die nu in ontwikkeling is, als een standaard gezien wordt voor de uniformering van het kwaliteitsniveau op de overige terreinen. Per terrein zullen we in beeld brengen welke voorzieningen we gaan realiseren.

5 OV-bediening

P+R en OV

De aantrekkelijkheid van het reizen via P+R wordt in belangrijke mate bepaald door de laatste schakel van de reis: het vervoer naar de bestemming. Het openbaar (bus)vervoer is daarin de belangrijkste vervoerwijze.



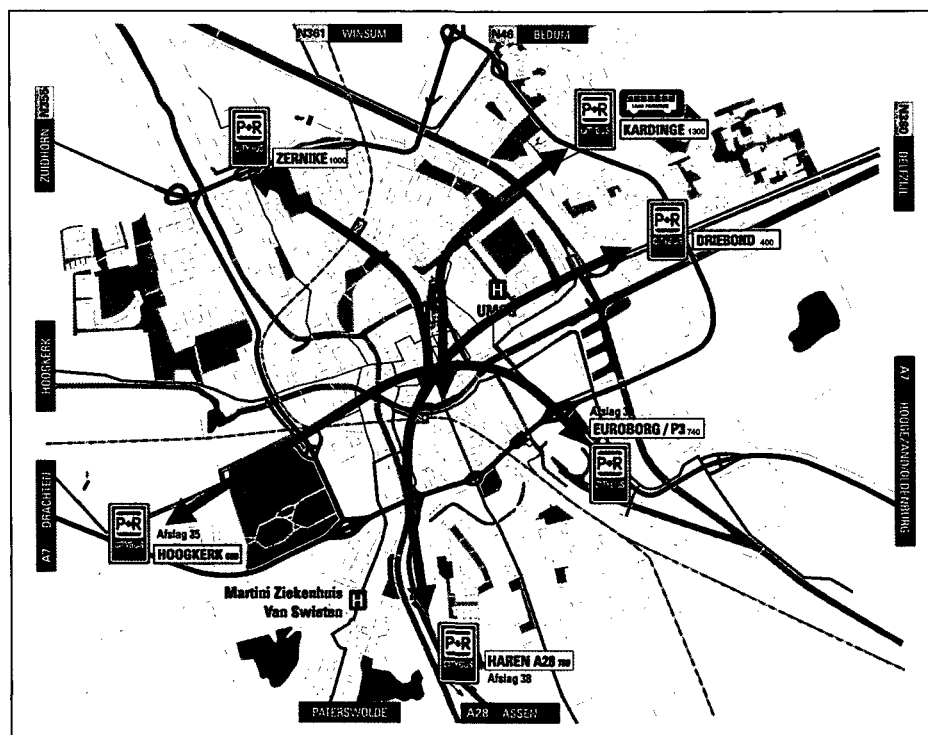
Het reizen van en naar P+R per openbaar vervoer is onderdeel van het kolibri OV-netwerk. Vanaf de P+R-locaties realiseren we vervoerassen van hoge kwaliteit, die aansluiten op en onderdeel zijn van het hoogwaardige stadsnetwerk. In het geval van de P+R Kardinge en Zernike krijgen de vervoerassen tramkwaliteit.

Profilering

De reiziger stapt over op stedelijk openbaar vervoer dat hem snel en goedkoop naar de binnenstad brengt. De haltes en het materieel zijn herkenbaar als onderdeel van het product P+R. Ook voor de terugreis naar de P+R is de reiziger direct duidelijk waar hij moet zijn en hoe het werkt.

Bestemmingen

De bereikbaarheid van de bestemming is essentieel. Het Centraal Station en de binnenstad (Zuiderdiep en/of Grote Markt) zijn belangrijke bestemmingen en moeten vanaf elke P+R rechtstreeks te bereiken zijn. Het OV-systeem vanaf de P+R is opgebouwd met radiale verbindingen. Door twee P+R-locaties met deze OV-lijnen met elkaar te verbinden zijn ook nog andere belangrijke bestemmingen (bv. UMCG) meestal rechtstreeks te bereiken. Zo ontstaat een stervorming netwerk met hoogwaardige vervoerassen van/naar de P+R-terreinen, de binnenstad en andere belangrijke bestemmingen.



Onderlinge verbindingen P+R met OV

Naast de directe verbinding met de binnenstad zetten we sterk in op de rechtstreekse pendel naar belangrijke werkgelegenheidsconcentraties, de “dynamo’s” uit de Structuurvisie “Stad op Scherp”, zoals bijvoorbeeld het UMCG, Martiniziekenhuis, Zernike, de rijkskantoren in Helpman en bedrijventerrein Zuid-Oost / Europark. Onderzocht moet worden welke combinatie van P+R en bestemming voldoende vervoerswaarde heeft om met een rechtstreekse pendel te bedienen.

Op meer incidentele basis kan de P+R ook belangrijke rol spelen bij het faciliteren van bezoekers van evenementen. Voor evenementen in de binnenstad is dat eenvoudig, omdat de OV-verbindingen daar al in voorzien, maar we zorgen ook dat andere locaties zoals het stadspark op vergelijkbare wijze bediend kunnen worden. We realiseren daarvoor eenvoudige infrastructurele aanpassingen, brengen haltevoorzieningen aan en beschikken over flexibel inzetbare informatiepanelen.



OV naar de P+R

Kwaliteit

We stellen de volgende minimumkwaliteitseisen aan het openbaar vervoer van en naar de P+R:

- **Systeem:**
 - Bediening van 06.00 uur tot 23.00 uur;
 - Frequentie: 6 keer/uur voor de verbindingen met de binnenstad, voor 07.00 uur en na 19.00 uur 4 keer/uur;
 - Directe routes met beperkt aantal haltes;
 - Zonder overstappen belangrijke bestemmingen bereiken;
 - Waar mogelijk vrije busbanen en prioriteit bij kruispunten;
- **Reizigerscomfort:**
 - Toegankelijke haltes;
 - Comfortabel, herkenbaar materieel;
- **Reisinformatie**
 - Dynamisch Route Informatie Systeem (DRIS);
 - In de wachtruimte en op het perron.

Confrontatie huidige situatie

Op de bestaande P+R-locaties voldoet de invulling van de OV-bediening nog niet aan de kwaliteitseisen. Per locatie en voor het geheel brengen we de situatie in beeld en inventariseren we welke maatregelen nodig zijn om aan het gewenste kwaliteitsniveau te voldoen.

6 Fiets en P+R

Relatie fiets en P+R

Het verband tussen de vervoerwijze fiets en P+R kan op meerdere manieren worden gelegd. Eerst en vooral is de fiets het vervoermiddel voor het afleggen van het volgende deel van de verplaatsing, nadat de auto op het P+R terrein is achtergelaten. We zien echter ook de fiets als voortransportmiddel ontstaan (bv P+R Haren) om vervolgens met het openbaar vervoer verder te reizen. De combinatie van fiets en P+R stelt eisen aan de benodigde voorzieningen.

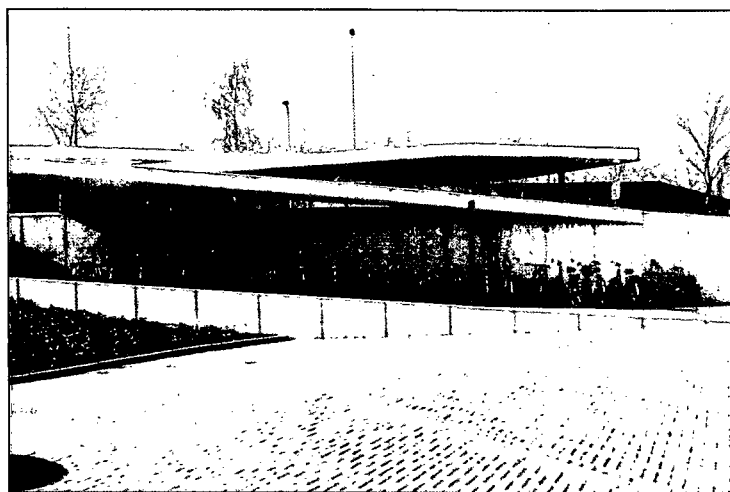


Fiets als natransport

Het verplaatsingstype *AUTO* -> *P+R* -> *FIETS* willen we volop faciliteren. Dit levert een directe bijdrage aan het primaire doel van P+R: het afvangen van autoverkeer aan de rand van de stad. De gebruiker die zijn reis met het meest duurzame vervoermiddel, namelijk de fiets wil voortzetten, verwelkomen we graag op onze P+R.

Eerste vereiste is dat de P+R-terreinen in ieder geval één goede aansluiting hebben op het netwerk van stedelijke en regionale hoofdfietsroutes. Een P+R-gebruiker moet zijn reis per fiets kunnen vervolgen. De routes moeten duidelijk zijn aangegeven. Cruciaal is dat de routes sociaalveilig en verkeersveilig zijn en dat de bewegwijzering richting de stad op orde is. De fietser is flexibel en routes leiden daarom niet alleen naar de binnenstad, maar ook naar andere bestemmingen zoals belangrijke bedrijventerreinen.

De P+R-gebruiker moet over een fiets beschikken. De reiziger die zijn eigen (vouw)fiets in de auto meeneemt en de reis hiermee vervolgt bestaat al. We willen echter ook de mogelijkheid bieden een eigen (normale) fiets in een (afgesloten?) stalling te plaatsen. Voor de reiziger die incidenteel gebruik maakt van de P+R valt te denken aan de mogelijkheid een fiets te huren, zoals bijvoorbeeld het OV-fiets principe. Op meer structurele basis kunnen werkgevers (zoals bijvoorbeeld het UMCG) samen met de gemeente een 'witte fietsenplan' opstarten op P+R-terreinen. Het personeel kan dan gebruik maken van leenfietsen die speciaal voor hen bedoeld zijn.



Fietsenstalling P+R Haren

Fiets als voortransport

Het aanbieden van fietsparkeren op de P+R leidt tot nieuwe mogelijkheden. De OV-bediening van de P+R is van hoge kwaliteit. Dat maakt het gebruik ervan ook aantrekkelijk voor andere doelgroepen. Voor de terreinen die op grotere afstand van de stad liggen en met de fiets goed bereikbaar zijn, bieden we dan een interessante reismogelijkheid. De verplaatsing *FIETS* -> *P+R* -> *OV* is dan een nieuwe alternatief voor het gebruik van de auto voor de volledige rit.

We zetten hier niet primair op in, maar zien in de praktijk dat het gebruik spontaan ontstaat. De P+R Haren is hiervan een goed voorbeeld. Daarom faciliteren we dit wel met voldoende en kwalitatief goede stallingmogelijkheden.

Kwaliteit fietsvoorzieningen

We stellen de volgende eisen aan de fietsvoorzieningen bij P+R:

- **Systeem:**
 - Aansluiting hoofd fietsroutenet;
 - Sociaal veilige en verkeers veilige routes;
- **Informatie:**
 - Bewegwijzering;
 - Kaartmateriaal met fietsroutes;
 - Geschatte reistijden naar belangrijke bestemmingen;
 - Bezienswaardigheden;
- **Comfort:**
 - Stallingsmogelijkheden;
 - Fietsverhuur;
 - Reparatiemogelijkheden/fietspomp;
 - Oplaadpunten voor e-bike;
 - Fietsenmaker (beheerder?).

Confrontatie huidige situatie

Op de bestaande P+R-locaties is de aandacht voor de fietsvoorzieningen wisselend. Per locatie brengen we de situatie in beeld en inventariseren we welke maatregelen nodig zijn om aan het gewenste kwaliteitsniveau te voldoen.

7 Marketing en informatie

Met de “zachte” kant van P+R richten we ons op het rechtstreekse contact met de (potentiële) reiziger. Met actieve marketing presenteren we P+R in Groningen. We selecteren de doelgroepen en maken duidelijk wat P+R eigenlijk is. Marketing is het middel om onze P+R-klanten te bereiken. We zetten marketing in om het aantal gebruikers te maximaliseren.

De gebruiker heeft niet alleen op de P+R-locatie ter plekke behoefte aan informatie. De moderne communicatiemiddelen bieden ook veel mogelijkheden tijdens de reis en bij de voorbereiding daarvan. Die middelen zetten we ook in voor de P+R.

Marketing P+R

We presenteren Groningen als duurzaam, leefbaar, bereikbaar en aantrekkelijk. Er zijn veel verschillende mogelijkheden om te parkeren en die stellen ons en de reiziger voor keuzes. We bieden diversiteit en keuze, met een bijpassende prijs. We ontzorgen onze doelgroepen op parkeergebied. Onze uitgangspunten zijn gemak, service, betrouwbaarheid, beschikbaarheid en duurzaamheid. Dat is de praktijk en dat stralen we uit.

We heten de bezoeker welkom in Groningen, iedereen de stad kan bezoeken en parkeren is geen enkel probleem. Er is voor elke doelgroep een (parkeer)plek. Voor wie van buiten komt en langere tijd in de stad verblijft, hebben we een goed aanbod: P+R. Parkeren is eenvoudig: je wordt snel en comfortabel naar je bestemming vervoerd en de kosten zijn laag.

We “verleiden” de reiziger om gebruik te maken van P+R. Dat doen we met een aantrekkelijk product, met een aantrekkelijke prijs. Het prijsbeleid in parkeren is een middel in het sturen naar locaties. Parkeren in de binnenstad is prima: voor enkele uren, tegen een hoog tarief. Veel goedkoper is om de P+R te gebruiken, zeker als je de hele dag in de stad verblijft.

Alle gemeentelijke parkeervoorzieningen, dus ook de P+R, krijgen een eigen en herkenbare uitstraling. Hiermee zetten we P+R als specifiek product in de markt. Daarbij zetten we oude en nieuwe middelen in om P+R onder de aandacht te brengen. We gebruiken folders, billboards, advertenties, etc. Daarnaast hebben we een internetsite Parkeren. We onderzoeken of we naast de standaard gemeentelijke informatiesite kunnen werken met andere middelen zoals een website specifiek gericht op de bezoekers van de stad. Alles over parkeren in Groningen is daar te vinden en P+R is een duidelijk herkenbaar product.

Informatie

Ook in de informatievoorziening beschouwen we de gehele reis:

1. De reis wordt gepland:
daarvoor is informatie nodig over locaties, reismogelijkheden, te bereiken bestemmingen en tarieven. De informatie is thuis al via het internet te raadplegen;
2. Het eerste reisdeel per auto:
de reiziger wordt naar de locatie geleid met bewegwijzering en in-car informatie en krijgt informatie over de beschikbaarheid van parkeerruimte en OV-bediening;
3. Op het P+R-terrein:
we verwelkomen de reiziger op het terrein. De terreinen zijn overzichtelijk ingericht, met herkenbare locaties voor parkeren, OV en fiets. Op de perrons en in de wachtruimte geven we informatie over reis-/vertrektijden, tarieven, bestemmingen, de terugreis, maar ook over de stad in het algemeen;

4. Het laatste reisdeel per OV of fiets:
Onderweg weet de reiziger dat hij op de goede weg is. Er is actieve informatie over de haltes, bestemmingen, resterende reistijd. Voor fietsers is de route duidelijk aangegeven met bewegwijzering;
5. De terugreis:
De weg terug naar de P+R en verder, is net zo belangrijk als de heenreis en moet ook net zo eenvoudig kunnen verlopen. We geven dezelfde informatie als op het P+R-terrein. Het is geen éénrichtingsverkeer.

Monitoring

We gaan actief op zoek naar het oordeel van onze klanten over het product P+R. We monitoren niet alleen het gebruik, maar ook de kwaliteit. Daarvoor benaderen we de reiziger rechtstreeks en hebben we een duidelijk (digitaal) meldpunt. We willen klantgericht zijn, meten daarom regelmatig de “temperatuur” en optimaliseren daarmee onze dienstverlening.

Confrontatie huidige situatie

In de informatie die we nu geven is P+R een onderdeel van het totale parkeeraanbod van de stad. Het is daarmee niet duidelijk herkenbaar als specifiek product met zijn eigen waarde en kwaliteiten. P+R gaan we als apart product in de markt zetten.

8 Organisatie

Samenwerking

Er is samenwerking nodig met diverse partijen om het succes van P+R verder uit te bouwen. Met alle partijen onderhouden we intensieve relaties.

Er zijn in ieder geval de andere overheden: Rijkswaterstaat en Provincie. Zowel in hun rol als wegbeheerder, als in de trekkende rol die zij spelen in de toekenning van RSP-subsidies, zijn zij belangrijke partners. Ook de gemeente Haren is een partij bij de uitbreiding van de P+R-locatie op haar grondgebied.

Het OV-bureau zorgt ervoor dat het beleidsdeel op het gebied van openbaar vervoer wordt ingevuld. Zij organiseren samen met de vervoerders de uitvoering van de OV-dienstverlening van en naar de P+R.

We hebben daarnaast contacten met ondernemers en werkgevers, omdat zij de partijen zijn aan het einde van de reis van de reiziger.

Wij hebben de regie en in alle contacten nemen wij initiatief en de leiding. Het belang van P+R ligt voor het grootste deel bij de stad: P+R is een onderdeel van ons parkeerbeleid. P+R = binnenstadsparkeren op afstand. Wij hebben daar een helder standpunt over geformuleerd in dit beleidsdocument, met bijbehorende investeringsmiddelen. Het is aan ons om het beleid tot uitvoering te brengen.

Taken en verantwoordelijkheden

Samenwerken betekent ook: afspraken met elkaar maken over "wie doet wat". Dit geldt niet alleen in de relaties met externe partijen, maar ook binnen de gemeentelijke organisatie. De afbakening van rollen, taken en verantwoordelijkheden geeft duidelijkheid in de uitvoering van het beleid. Deze gaan we vastleggen.

Confrontatie huidige situatie

Er is momenteel al regelmatig overleg met de genoemde partijen. Dit is nog vaak gericht op een specifieke locatie, veelal op ad-hoc basis. We gaan de kern van het P+R-beleid bij elk van deze partijen onder de aandacht brengen, om daarmee de basis voor de vervolgesprekken te leggen. De praktijk zal blijven dat de afstemming meestal over specifieke locaties gaat.

9 Investering en Exploitatie

Uitgangspunt

De ambitie op P+R legt een druk op zowel de investeringen als op de exploitatie. Met de vaststelling van de Parkeernota is de financiering van de investering op orde. Er is een verdieping nodig van de financiering van het beheer en het inzicht in de kosten van het OV. Inhoudelijk gezien is de bediening en exploitatie van het openbaar vervoer een integraal onderdeel van het P+R-beleid. Financieel zijn het parkeren en het openbaar vervoer en de bijbehorende geldstromen volledig van elkaar gescheiden.

Uitgangspunt van de Parkeernota is dat het parkeerbeleid kostendekkend wordt gevoerd. Dat betekent een druk op de exploitatie van het parkeerbedrijf. Door de forse inzet op P+R wordt deze druk verhoogd. Hieronder beperken we ons tot de kosten en opbrengsten in financiële zin, hoewel deze natuurlijk breder zijn.

Uitgangspunt is ook dat P+R onderdeel is van de totale exploitatie van het Parkeerbedrijf. De kosten van P+R worden dus gedekt door de opbrengsten, bijvoorbeeld van de parkeergarages. P+R beschouwen we ook als (binnen)stadsparkeren, maar dan op grotere afstand.

Onderlinge concurrentie P+R en binnenstadsparkeren

Zowel de P+R als het parkeren in de binnenstad (op straat en in garages) is onderdeel van het parkeerbeleid. Er worden verschillende doelgroepen mee bediend, maar er is ook een directe onderlinge wisselwerking. De opbrengst door een P+R gebruiker is veel lager dan wanneer dezelfde reiziger in een parkeergarage zou staan. Enerzijds willen we auto's opvangen aan de rand van de stad en anderzijds hebben we voldoende bezetting nodig in de garages. Er is dus een spanningsveld tussen de mobiliteitsdoelen van P+R en onze exploitatieve doelen.

Daar waar we keuzes moeten maken, weegt het afvangen van reizigers op de P+R zwaarder dan de hogere opbrengst van die zelfde reiziger wanneer die in een binnenstadsgarage zou parkeren.

Kosten

De Parkeernota is duidelijk over de inzet op P+R: er is voor een totaalbedrag van € 23 miljoen projecten opgenomen. De volgende projecten zijn daarin benoemd:

P+R-maatregel	Investering
Nieuwe P+R-locaties	
- Zernike	€ 5.000.000
- Driebond	€ 4.500.000
Uitbreiding P+R-capaciteit	
- Haren	€ 5.500.000
- Kardingse	€ 3.000.000
Kwaliteitsmaatregelen P+R	€ 2.000.000
Aansluiting P+R Europark	€ 3.000.000
Totaal	€ 23.000.000

Na de investering volgen jaarlijks de reguliere kosten voor beheer en onderhoud. De totale hoogte van deze kosten verandert mee met de uitbreiding van P+R. De kosten moeten in beeld gebracht worden en zijn onderdeel van de parkeerexploitatie.

Er zijn ook terugkerende kosten voor marketing en de informatieverstrekking aan reizigers. Deze zijn ook onderdeel van de parkeerexploitatie. Vooral bij de introductie van nieuwe locaties en uitbreiding van dienstverlening zullen deze kosten pieken vertonen.

Naast de kosten voor de terreinen zijn er de kosten van de OV-bediening. De kosten en opbrengsten zijn volledig gescheiden van de exploitatie van P+R. Het laten rijden van de bussen en mogelijk ook trams kost echter wel geld. Soms is dit onderdeel van de reguliere OV-diensten in stad en regio en soms is dit specifiek gekoppeld aan P+R.

Een vorm van indirecte kosten is het grondgebruik dat samenhangt met de P+R-locatie. P+R functioneert optimaal als er per auto goed bereikbare locaties worden gekozen. Vanuit het oogpunt van grondexploitatie zijn deze locaties soms ook waardevol voor ruimtelijke ontwikkelingen. Deze kosten laten we in financiële zin buiten beschouwing, maar zijn wel onderdeel van de inzet op P+R.

Dekking en opbrengsten

Reizigers betalen een (kleine) vergoeding voor het reizen via P+R. We vinden het belangrijk dat er gebruik gemaakt wordt van P+R en de vergoeding die we vragen blijft daarom ook laag. De huidige opbrengsten zijn nu gekoppeld aan het gebruik van het openbaar vervoer (betalingen door de reiziger) en zijn onderdeel van de concessieverlening. Het parkeren van de auto is gratis. Dit model van opbrengsten gaan we samen met het OV-bureau evalueren, in samenhang met de totale kosten van P+R, maar ook in relatie tot praktische zaken als betaalautomaten en toegang tot de P+R-locatie.

De investeringen in P+R worden gedekt met de middelen uit de Parkeernota. We maken aanspraak op beschikbare middelen uit het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP) voor een bedrag van €17 miljoen. Het resterende deel van investering, € 6 miljoen, is onderdeel van de parkeerexploitatie en wordt gedekt met de integrale verhoging van de parkeertarieven in 2010 en 2011.

Vanuit P+R bekeken staan er tegenover de kosten van de OV-bediening ook opbrengsten uit andere bronnen (kaartverkoop en subsidies). De kostendekkingsgraad van deze OV-bediening is laag.

Monitoring

Als onderdeel van de parkeerexploitatie volgen we de ontwikkeling van het gebruik, kosten en opbrengsten van P+R op de voet. In de voortgangsrapportage parkeerbedrijf besteden we expliciet aandacht aan P+R.

Confrontatie huidige situatie

In de huidige praktijk zijn de geldstromen van investering en beheer enerzijds en openbaar vervoer (kosten en opbrengsten) anderzijds geheel van elkaar gescheiden. Dat blijft zo.

We willen ook in financieel opzicht wel naar een totaalbenadering P+R toe. We hebben een totaaloverzicht van de kosten en opbrengsten van P+R nodig om integrale afwegingen te kunnen maken. We beschouwen de kosten en opbrengsten van P+R in zijn totaliteit, inclusief dat wat samenhangt met het openbaar vervoer.

10 Uitvoeringsprogramma

Het tijdspad voor de inzet en investering in P+R ziet er globaal als volgt uit:

P+R-maatregel	Tijd
Nieuwe P+R-locatie Zernike	
- Startaanvraag	Januari 2010
- Voorbereiding	1 ^{ste} helft 2010
- Start uitvoering	2011
- Oplevering en ingebruikname	2012
Nieuwe P+R-locatie Driebond	
- Verkenning	2011
- Start uitvoering	2013
- Oplevering en ingebruikname	2014
Nieuwe P+R-locatie Hoogkerk	
- Oplevering en ingebruikname	Medio 2010
Uitbreiding P+R-capaciteit Haren	
- Verkenning	1 ^{ste} helft 2010
- Start uitvoering	2011
- Oplevering en ingebruikname	2011
Uitbreiding P+R-capaciteit Kardinge	
- Verkenning	1 ^{ste} helft 2010
- Start uitvoering	2014
- Oplevering en ingebruikname	2015
Funciewijziging Zaanstraat	
- Verkenning	2011
Kwaliteitsmaatregelen P+R	
- Inventarisatie	1 ^{ste} helft 2010
- Realisatie	2010 / 2011
Aansluiting P+R Europapark	
- Startaanvraag	Februari 2010
- Voorbereiding	1 ^{ste} helft 2010
- Start uitvoering	2011
- Oplevering en ingebruikname	2012

Dit betekent dat we ons eerst richten op de uitbreiding van de P+R Haren, het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande locaties en de bereikbaarheid van P+R Europapark. We starten tegelijkertijd met de voorbereidingen voor de P+R Zernike. Daarna richten we ons op de nieuwere projecten zoals de ontwikkeling van een P+R-locatie Driebond.