



**RAADSVOORSTEL:**

2010-2011

Ons kenmerk: RO 10.2375840

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Nota "P+R Groningen, 2011-2020"

Groningen, **17 FEB 2011**

Aan de raad,

Op 27 januari 2010 is de beleidsnota "Parkeren in de stad; duurzaam bereikbaar!" door u vastgesteld. In deze nota is het parkeerbeleid voor de periode 2010-2020 beschreven. In de Parkeernota zetten we sterk in op Park + Ride (P+R). Doel van P+R is om bezoekers van de stad die voor langere tijd komen, zoals binnenstadsbezoekers en forenzen, aan de rand van de stad op te vangen en naar hun bestemming te vervoeren, bijvoorbeeld per openbaar vervoer. In totaal investeren we meer dan € 29 miljoen in de periode tot en met 2020 in P+R. 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.

Op hoofdlijnen is in de Parkeernota al richting gegeven aan het P+R-beleid. De nu voorliggende nota P+R Citybus Groningen, 2011 - 2020, is een uitwerking daarvan. Er is in de stad al een goed functionerend en succesvol P+R-systeem. Het P+R-beleid is dus ook niet volledig nieuw. Deze nota heeft tot doel een onderbouwd P+R-beleid vast te leggen, dat de basis is voor het definiëren en opstarten van succesvolle concrete P+R-projecten.

Omdat we fors investeren in P+R hebben we u vroegtijdig betrokken bij de uitwerking van het beleid. In februari 2010 hebben we de hoofdlijnennota "P+R-beleid gemeente Groningen, 2010 - 2020" al aan u voorgelegd. Deze hoofdlijnen hebben we nu uitgewerkt en besproken met onze partners. De nota is opgesteld in overleg met vertegenwoordigers van de diverse externe partners zoals provincie Groningen, gemeente Haren, regio Groningen-Assen, OV-bureau, maar bijvoorbeeld ook met de Groninger City Club. De hoofdlijn, uitgangspunten en uitwerking van het P+R-beleid zijn door deze partijen onderschreven. Het resultaat hiervan is vastgelegd in de nota "P+R Groningen, 2011 - 2020". Deze nota leggen wij nu ter vaststelling aan u voor.

### **Korte samenvatting van de nota.**

*P+R in Groningen zien we zo.*

De essentie van P+R is: het parkeren van de auto om vervolgens met een andere vervoerwijze de reis te vervolgen. De reiziger onderbreekt dus zijn reis en maakt een overstap. P+R is een van de schakels in de totale reis. Wij moeten ons richten op die totale reis. Heen en terug.

P+R-locaties 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 (P+R Citybus) 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.

### *Ambitie.*

Onze ambitie is het aandeel van P+R in de dagelijkse pendelstroom (per auto) te verdubbelen. Rekening houdende met de verwachte autonome toename van het autoverkeer, willen we groeien naar 6,5 miljoen reizigers per jaar.

### *Doelen.*

Door ons expliciet te richten op reizigersgemak dragen we met P+R bij aan de volgende doelen:

- bereikbaarheid;
- duurzaamheid.

### *Een toekomstvisie op locaties, capaciteit en gebruikersgroepen.*

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. 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 P+R aan de rand van de stad.

We willen het gebruik van P+R maximaliseren. Dat betekent dat er altijd voldoende capaciteit 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. We denken de volgende parkeercapaciteit op de P+R-locaties nodig te hebben:

<b>P+R-locatie</b>	<b>Huidige capaciteit</b>	<b>Capaciteit medio 2011</b>	<b>Benodigde capaciteit</b>
Haren	385	700	1.800
Hoogkerk	600	600	1.000
Europapark	740	740	740
Driebond	-	-	200
Kardinge	793	793	1.300
Zernike	100	100	700
<b>Totaal</b>	<b>2.618</b>	<b>2.933</b>	<b>5.740</b>

De benodigde capaciteit is bepaald op basis van een analyse van de dagelijkse pendelstromen, de groei van de vervoersstromen en onze ambitie het gebruik van de P+R te verdubbelen.

We zien in toenemende mate de forens als doelgroep, naast de bezoeker van de binnenstad. Voor het dagelijkse woon-werkverkeer naar veel bestemmingen in de (binnen)stad is 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.

#### *Kwaliteit voorzieningen P+R.*

We stellen hoge eisen aan de voorzieningen op elk terrein. Absolute voorwaarde is dat alle voorzieningen schoon en heel zijn en functioneren. Een pakket 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 tijdsaanduiding) en comfort (overdekte wachtruimte, toiletvoorziening en koffie/snoep/frisdrankautomaten).

De bedieningstijd van het OV moet aangepast zijn aan de doelgroep. Op werkdagen wordt dit bepaald door forenzen. Op zaterdagen en koopzondagen richten we ons vooral op de bezoeker van de binnenstad. Een hoge frequentie is absolute voorwaarde voor een aantrekkelijke reis. Korte wachttijden, comfortabel en herkenbaar materieel, snelle en directe verbindingen horen daar bij.

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 ons niet uit of de reiziger per fiets of openbaar vervoer reist vanaf de P+R. Een goede aansluiting op het hoofd fietsnetwerk is wel belangrijk, evenals een verkeers- en sociaal veilige route, bewegwijzering en stallingsmogelijkheden.

We vinden dagelijks persoonlijk toezicht op de P+R-locaties wenselijk. Op de locatie Europapark denken we aan 24-uurs persoonlijk toezicht, in samenhang met uitbreiding van de vervoersmogelijkheden naar UMCG naar de nachtelijke uren. Op de locaties Karding, Haren en Hoogkerk en later ook de nieuwe locaties, kunnen we volstaan met toezicht van 6 tot 24 uur (periode van busbediening).

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. Daarvoor hebben we een pakket aan voorzieningen samengesteld, waarin onder andere bewegwijzering, eenduidigheid in naamgeving (P+R Citybus), duidelijke aankondiging van de P+R- en dynamische informatie over beschikbare parkeerplaatsen langs aanrijroutes zijn opgenomen.

Het regelmatig beheer en onderhoud is essentieel voor de instandhouding van de kwaliteit van P+R. Dit is onderdeel van de taken van het Parkeerbedrijf.

*Investing en exploitatie.*

Het parkeerbeleid wordt kostendekkend gevoerd. P+R is integraal onderdeel van de exploitatie van het Parkeerbedrijf. De kosten van P+R worden dus gedekt door de opbrengsten van het parkeren. P+R is ook (binnen)stadsparkeren, maar dan op grotere afstand. We zetten in op het afvangen van reizigers op de P+R. We accepteren de situatie dat de exploitatie van parkeergarages negatief wordt beïnvloed door de investering in P+R.

De Parkeernota is duidelijk over de inzet op P+R: er is voor een totaalbedrag van € 23 miljoen projecten opgenomen. Gecombineerd met andere bronnen, investeren we in totaal meer dan € 29 miljoen in P+R in de periode tot en met 2020. Met voorstellen voor de bijbehorende projecten komen we nog bij u terug.

Naast de investering zijn er jaarlijks de reguliere kosten voor beheer en onderhoud, marketing en de informatieverstrekking aan reizigers, nu € 173.000,-- per jaar. Deze kosten zijn al onderdeel van de reguliere parkeereexploitatie en de totale hoogte hiervan verandert mee met de uitbreiding van P+R naar € 210.000,-- per jaar.

De jaarlijkse kosten van de aanwezigheid van dagelijks toezicht op de P+R-terreinen zijn € 453.000,--. Dit is nu geen onderdeel van de besluitvorming. De financiële haalbaarheid hiervan gaan we onderzoeken in samenhang met het meerjarenbeeld Parkeerbedrijf, dat momenteel geactualiseerd wordt. Hierop komen we nog bij u terug.

*Samenwerking en organisatie.*

Voor de realisatie van de ambitie is samenwerking met andere partijen gewenst en noodzakelijk. Het OV-bureau is verantwoordelijk voor de uitvoering van de OV-dienstverlening en is daarom een belangrijke partner om invulling te geven aan de marketing en communicatie rondom P+R. Ook in het regionaal mobiliteitsbeleid wordt veel waarde gehecht aan P+R en daarom werken we samen met andere wegbeheerders (Rijk, provincie en buurgemeenten), andere sectoren (recreatie & toerisme, economie, ruimte en milieu), grote werkgevers en de OV-exploitanten.

*Uitvoeringsprogramma.*

Het uitvoeringsprogramma beslaat de periode 2011 - 2020. De eerst zichtbare activiteiten zijn de uitbreiding van de P+R Haren, het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande locaties en de bereikbaarheid van P+R Europapark. Verder richten we ons op de al gestarte voorbereidingen voor de nieuwe P+R Zernike en de uitbreiding van Kardingse. In 2011 beginnen we met een verkenning voor de ontwikkeling van een P+R-locatie Driebond.

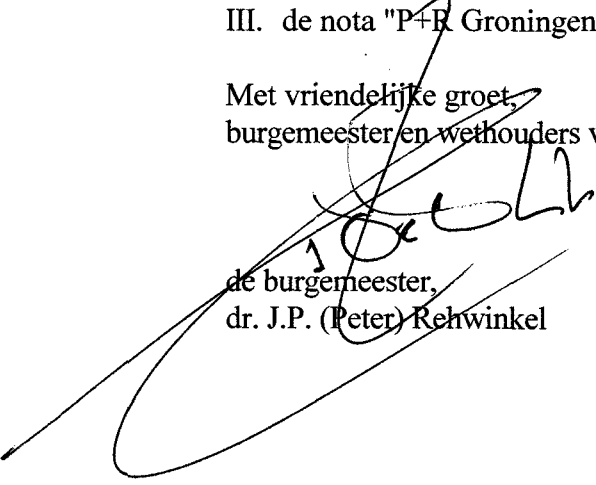
**Nota.**

De nota "P+R Groningen, 2011 - 2020" is als bijlage bij dit raadsvoorstel gevoegd.


Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. het pakket kwaliteitscriteria voor P+R-voorzieningen vast te stellen;
- II. in te stemmen met het uitvoeringsprogramma P+R;
- III. de nota "P+R Groningen, 2011 – 2020" daartoe vast te stellen.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,  
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,  
drs. M.A. (Maarten) Ruys

**P+R Groningen**  
2011 – 2020

Opgesteld door: ROEZ, Verkeer en Vervoer  
Contactpersonen: Marcel Meijer en Nienke de Jong  
Datum: 7 februari 2011

## **Inhoudsopgave**

1	P+R in Groningen	3
2	Locaties	5
3	P+R-terrein	7
4	OV-bediening	9
5	Fiets en P+R	10
6	Marketing en informatie	11
7	Beheer	13
8	Investering en Exploitatie	14

# 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 een kwaliteitsimpuls in het regionaal openbaar vervoer. We ontkomen er niet aan komende jaren ook te investeren in onze (regionale) hoofdwegen. Dit maakt Park + Ride (P+R) één van onze belangrijkste wapens om de stad en regio bereikbaar te houden. 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 groei van autoverkeer en parkeerbehoefte vangen we op met onder andere P+R.

Vanaf 2015 krijgen we te maken met de ombouw van de zuidelijke ringweg. P+R kan dan een grote rol spelen bij mobiliteitsmanagement en het bereikbaar houden van de stad tijdens de werkzaamheden. Om hier maximaal op in te kunnen zetten is vanaf de start veel P+R capaciteit nodig.

## Wat is P+R

De essentie van P+R is: het parkeren van de auto om vervolgens met een andere vervoerwijze de reis te vervolgen. De reiziger onderbreekt dus zijn reis en maakt een overstap. De terugreis verloopt daarna in omgekeerde volgorde.



## Parkeernota

In de beleidsnota "Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar!" zetten we sterk in op P+R in Groningen. We gaan het P+R-systeem uitbreiden met nieuwe locaties en we vergroten de capaciteit van 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 de Parkeernota een investeringsbedrag van € 23 miljoen gereserveerd voor P+R in de periode 2011 – 2020. Gecombineerd met andere financieringsbronnen is de totale investering meer dan € 29 miljoen.

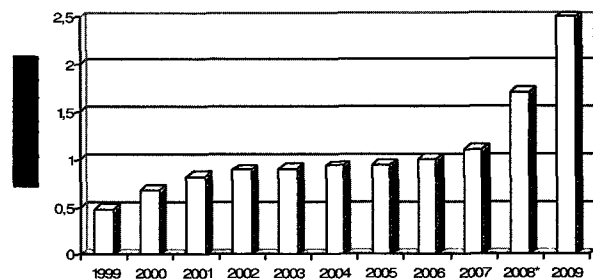
Deze nota P+R-beleid is een uitwerking van de Parkeernota. We geven een beschrijving van de hoofdlijnen en de richting van de inzet op P+R in de komende jaren. Wat willen we er mee bereiken, wat zijn de locaties, welke eisen stellen we aan de voorzieningen en hoe moet het openbaar vervoer geregeld zijn?

## Doelen

Onze ambitie is een verdubbeling van het relatieve aandeel van de P+R in de pendel. Dat betekent dat we toe willen groeien naar jaarlijks 7% van de totale pendel oftewel 6,5 miljoen reizigers.

P+R draagt bij aan de volgende doelen of is daarvoor faciliterend:

- Bereikbaarheid van de stad;
- Duurzaamheid.



Grafiek: Ontwikkeling reizigersaantal P+R  
\* In 2008 is de locatie P+R Haren geopend



## **De doelen meetbaar**

We definiëren 2 verklarende variabelen voor het bereiken van de doelen van P+R:

1. Omvang van het P+R gebruik:  
Hoeveel mensen reizen er per openbaar vervoer via de P+R (differentiatie per locatie, tijdstip, seizoen, etc), hoeveel auto's en fietsen staan er geparkeerd;
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).

## **Het Groningse beeld van P+R**

Het beeld voor de P+R in Groningen definiëren we als volgt:

*P+R-locaties 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.*

We zien in toenemende mate de forens als doelgroep, naast de bezoeker van de binnenstad. P+R is voor het dagelijkse woon-werk verkeer naar veel bestemmingen in de (binnen)stad 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.

## **Kritische succesfactoren**

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 vergroot.

- Locatie en Capaciteit
- Kwaliteit voorzieningen
- OV-bediening
- Fietsontsluiting
- Informatie en Marketing
- Beheer
- Geld

Deze factoren worden in de volgende hoofdstukken verder uitgewerkt.

## **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. Dit zijn in ieder geval Rijkswaterstaat, provincie Groningen, OV-bureau en buurgemeenten. We hebben daarnaast structurele contacten met ondernemers en werkgevers, omdat zij de partijen zijn aan het einde van de reis van de reiziger.

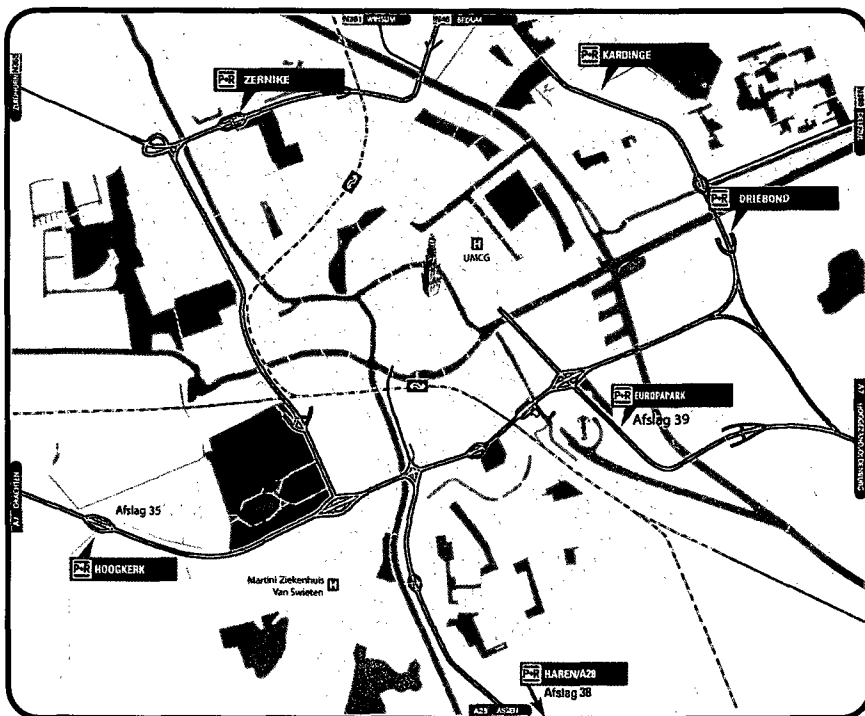
Samenwerken betekent afspraken met elkaar maken over "wie doet wat". Dit geldt niet alleen in de relaties met externe partijen, maar ook binnen de gemeentelijke organisatie. De afbakening van rollen, taken en verantwoordelijkheden geeft duidelijkheid in de uitvoering van het beleid.

## **Uitvoering**

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. Daarbij betrekken we ook de routes van de P+R Citybus en de doorstroming. In bijlage 1 is in een uitvoeringsprogramma de planning van de maatregelen opgenomen.

## 2 Locaties

Reizigers die via de hoofdinvalswegen naar Groningen rijden, moeten altijd een P+R-parkeerplaats tegenkomen die langs de route ligt. Het toekomstige overzicht van P+R-locaties ziet er als volgt uit:



Streefbeeld P+R locaties

De locaties liggen langs de rand van de stad, aan het hoofdwegennet en zijn per auto goed bereikbaar. De reistijd van het hoofdwegennet naar de locatie is maximaal enkele minuten. Kardingse en Europapark kenmerken zich door dubbel gebruik van de parkeercapaciteit bij (sport)evenementen. Ook voor Haren en Zernike zijn er mogelijkheden voor combinaties met andere functies zoals kantoren en jongerenhuisvesting. Hoogkerk en Kardingse hebben naast P+R ook een functie als overstappunt voor het openbaar vervoer. Driebond is een nog te ontwikkelen locatie.

### Capaciteit

Gegeven de informatie over het huidige gebruik en de voorziene realisatie van tramlijnen denken we in 2020 ongeveer een verdubbeling van de parkeercapaciteit op de P+R-locaties nodig te hebben (zie bijlage 2). In 2011 worden de eerste veranderingen in het aanbod van P+R-capaciteit al merkbaar:

P+R-locatie	Huidige capaciteit	Capaciteit medio 2011	Benodigde capaciteit
Haren	385	700	1.800
Hoogkerk	600	600	1.000
Europapark	740	740	740
Driebond	-	-	200
Kardingse	793	793	1.300
Zernike	100	100	700
<b>Totaal</b>	<b>2.618</b>	<b>2.933</b>	<b>5.740</b>

Ter vergelijking: in de binnenstad zijn meer dan 9.500 betaalde parkeerplaatsen beschikbaar (garages en straatparkeren). Daarnaast is er een onbekend aantal parkeerplaatsen bij kantoren en bedrijven op privaat terrein aanwezig.

De nieuwe locatie Driebond “concurrereet” vervoerkundig met de locaties Europapark en Kardinge. We gaan Driebond wel ontwikkelen, omdat deze een belangrijke rol speelt in de sociaal-veilige route tussen Meerstad en de Binnenstad en extra vervoerwaarde geeft aan een hoogwaardige OV-verbinding naar Meerstad over de Sontweg-route. De locatie kan ook een extra vervoersalternatief bieden tijdens de ombouw van de zuidelijke ringweg. In de volgorde geven we een voorkeur aan de ontwikkeling van Driebond boven de capaciteitsuitbreiding van de locatie Europapark.

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

<b>P+R-locatie</b>	<b>Huidige situatie</b>	<b>Opgave</b>
Haren	Dagelijks 100% bezetting. Gelegen op het grondgebied van gemeente Haren. Belangrijke locatie voor stedelijk P+R systeem.	1. Uitbreiding van de huidige capaciteit met meer dan 300 plaatsen tot 700, in overleg met Haren en provincie. 2. Uitvoeren van een verkenning naar een grootschalige eindoplossing.
Hoogkerk	Nieuw terrein met 600 parkeerplaatsen nabij aansluiting A7. Ingebruikname 2 januari 2011. OV-bediening 6 dagen per week. Locatie is ook een OV-overstaplocatie. De tijdelijke locatie is opgeheven.	1. Uitbreiding met 400 plaatsen mogelijk.
Peizerweg	Tijdelijke locatie. Opgeheven na ingebruikname nieuwe locatie Hoogkerk.	
Europapark	Indirect bereikbare locatie, langs de oude A7. Intensief gebruik door werknemers UMCG. Dubbel gebruik door inzet bij voetbalwedstrijden en evenementen. Conflict bij voetbalwedstrijd op koopzondag.	1. Realiseren van een directe aansluiting op de Europaweg (oude A7) en verbeteren doorstroming bus over de Europaweg. 2. Uitbreiding op termijn tot 1000-1200 plaatsen mogelijk.
Driebond	Locatie bestaat nog niet.	Rekening houden met ruimtelijke reservering nieuwe locatie. Uitvoeren verkenning.
Kardinge	Grootste locatie van nu. Permanent dubbelgebruik door aanwezige (sport)voorzieningen.	Uitbreiding van capaciteit nabij aansluiting Oostelijke Ringweg. Dit is onderdeel van de visie op het gehele gebied (in ontwikkeling). Vergroting potentie door komst tram.
Zernike	Kleine, eenvoudige locatie, achterop het RUG-terrein. Medegebruik als (gratis) parkeerlocatie voor de RUG.	Realisatie van nieuwe voorziening nabij aansluiting Noordelijke Ringweg, gecombineerd met kantoren of studentenwoningen. Kansrijk bij aanwezigheid tramhalte. Na ingebruikname wordt de tijdelijke locatie opgeheven.
Zaanstraat	P+R functie opgeheven met ingebruikname nieuwe locatie Hoogkerk. Voorlopig nog wel openbare parkeerfunctie.	Verkenning naar alternatieve parkeerfunctie.

Globale planning is om het merendeel van de toevoeging van P+R capaciteit te realiseren in de periode tot en met 2015 (zie ook bijlage 1).

### **Regio**

We zien dat de Groningse locaties onderdeel worden van een regionaal stelsel van P+R. Ook dat draagt bij aan ons mobiliteitsbeleid. Het initiatief voor andere locaties, op grotere afstand van de stad (Leek, Zuidhorn, Ten Boer, etc.) laten we echter aan provincie en regio.

### 3 P+R-terrein

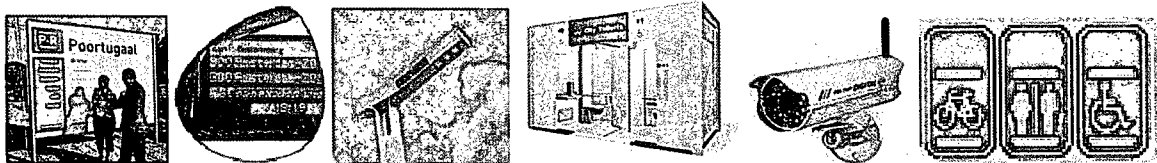
De aanwezigheid en kwaliteit van extra voorzieningen zijn sterk bepalend voor reizen via de P+R. De voorzieningen op de P+R-terreinen in en rond de stad Groningen krijgen een uitstraling die voldoet aan het Schoon, Heel en Veilig-principe. De nieuwe locatie Hoogkerk is het voorbeeld voor verbetering van de overige terreinen. De P+R-terreinen zijn een visitekaartje van de stad.

#### Voorzieningen op het terrein

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

- **Sociale veiligheid:**  
Zowel de subjectieve veiligheid (gevoel) als objectieve veiligheid (werkelijke incidenten) moeten gewaarborgd zijn. Dat doen we met:
  - Een goed ontwerp van de locatie;
  - Goede terreinverlichting vanwege zichtbaarheid;
  - Cameratoezicht (centraal) ter vergroting van (het gevoel van) veiligheid;
  - Aanwezigheid beheerder en toezicht;
  - Goed onderhoud en instandhouding van de nette uitstraling;
- **Reisinformatie:**  
Het geeft de reiziger vertrouwen als hij onderweg beschikt over de essentiële informatie:
  - Herkenbare toegang;
  - Actuele vertrek-/reistijdinformatie;
  - Duidelijke tariefsinformatie en uitgebreide betaalmogelijkheden;
  - Tijdsaanduiding;
  - Route-aanwijzingen en vak/rijnummers op het terrein
- **Comfort:**  
Een onderbreking van de reis moet prettig en gemakkelijk zijn. Comfortverhogende elementen die we daarvoor inzetten zijn:
  - Overdekte wachtruimte;
  - Korte loopafstand met duidelijke route naar de OV-halte;
  - Openbare toiletten;
  - Stadsplattegrond (conform parkeergarages);
  - Koffie/Snoep/Frisdrank-automaat;
  - Oplaadpunt elektrische voertuigen;
  - Voorzieningen voor minder validen (looplijnen/spraakfuncties);
  - Fietsenstallingen (meer over fiets in hoofdstuk 5);
  - Draadloos internet.
  - Wachtruimte en sanitaire voorzieningen voor buschauffeurs (afhankelijk van lijnvoering, overstaptijden, etc.);

De aanwezigheid van functies (zoals hotel, detailhandel, diensten en sport) willen we daarom mogelijk maken, maar kan niet vertragend werken. Het P+R-principe mag geen bijzaak worden.



### **Voorzieningen buiten het terrein**

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

- Eenduidigheid in naamgeving (P+R Citybus en dus geen transferium, carpoolplaats, etc.);
- Duidelijke aankondiging van de P+R-locatie langs aanrijroutes en rijkswegen;
- Rechtstreekse bewegwijzering langs aanrijroutes en rijkswegen, maar ook op eventuele onderliggende wegen (zie ook bijlage 3);
- 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.

In de Parkeernota is € 2 miljoen gereserveerd voor de verbetering van de kwaliteit van de diverse terreinen.

## 4 OV-bediening

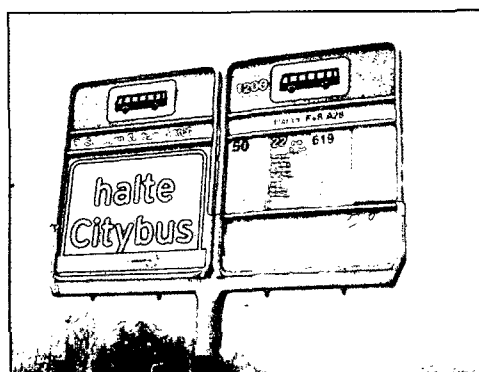
Vanaf de P+R-locaties realiseren we vervoerassen van hoge kwaliteit, die aansluiten op en onderdeel zijn van het hoogwaardige stadsnetwerk. In het geval van de P+R Karding en Zernike gaan we uit van vervoerassen met tramkwaliteit. De reiziger stapt over op stedelijk openbaar vervoer dat hem snel en goedkoop naar de binnenstad / centraal station brengt. Via routes die (voor het openbaar vervoer) een goede doorstroming hebben, heeft hij een directe verbinding met zijn bestemming.

Naast de directe verbinding met de binnenstad zijn er ook mogelijkheden voor rechtstreekse pendel naar belangrijke werkgelegenheidsconcentraties. Het UMCG vinden we daarin van groot belang en ook deze is vanaf elke P+R locatie rechtstreeks te bereiken. Of combinaties van P+R en andere bestemming voldoende vervoerswaarde hebben om met een rechtstreekse pendel te bedienen moet onderzocht worden.

Op incidentele basis kan P+R een belangrijke rol spelen bij het faciliteren van bezoekers van evenementen, ook buiten de binnenstad. We realiseren daarvoor eenvoudige infrastructurele aanpassingen, haltevoorzieningen en flexibel inzetbare informatiepanelen.



OV naar de P+R



### Kwaliteit

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

- **Systeem:**
  - Bediening van 06.00 uur tot 23.00 uur op werkdagen;
  - Bediening van 09.00 uur tot 19.00 uur op zaterdagen;
  - Bediening van 12.00 uur tot 18.00 uur op reguliere koopzondagen;
  - Eventueel extra verbindingen buiten deze periodes met UMCG vanaf Europapark
  - Frequentie: 6 keer/uur voor de verbindingen met de binnenstad tijdens de piekuren, daarbuiten 4 keer/uur;
  - Directe routes met beperkt aantal haltes;
  - Zonder overstappen belangrijke bestemmingen bereiken;
- **Doorstroming:**
  - Terreininrichting met goede manoeuvreerruimte (draaicirkels, boogstralen);
  - Waar mogelijk vrije busbanen en prioriteit bij kruispunten;
  - Concurrerende reistijd ten opzichte van de auto;
- **Reizigerscomfort:**
  - Toegankelijke haltes;
  - Comfortabel, herkenbaar materieel;
- **Reisinformatie**
  - Dynamisch Reizigers Informatie Systeem (DRIS);
  - In de wachtruimte en op het perron.

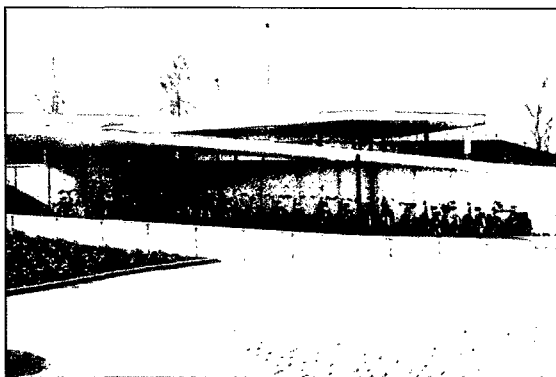
## 5 Fiets en P+R

### Relatie fiets en P+R

De fiets is vooral het vervoermiddel voor natransport om het volgende deel van de verplaatsing mee af te leggen, 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.

Vereiste is dat de P+R-terreinen in ieder geval één goede aansluiting hebben op het netwerk van stedelijke en regionale hoofdfietsroutes. 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.

We willen ook de mogelijkheid bieden een eigen (normale) fiets in een (afgesloten) stalling te plaatsen. De behoefte aan fietsverhuur kan per locatie verschillen. Op de locatie Europapark bestaat de mogelijkheid een OV-fiets te huren, maar het gebruik daarvan is nu nog beperkt gebleken. We werken mee aan initiatieven voor fietsverhuur, bijvoorbeeld door werkgevers zoals UMCG, maar wij zijn geen aanbieder of initiator.



*Fietsenstalling P+R Haren*

### Kwaliteit

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

- **Systeem:**
  - Aansluiting hoofdfietsroutenet;
  - Sociaalveilige en verkeersveilige routes;
  - Toegankelijkheid van het terrein voor fietsers (en voetgangers);
- **Informatie:**
  - Bewegwijzering;
  - Kaartmateriaal met fietsroutes;
  - Geschatte reistijden naar belangrijke bestemmingen;
  - Bezienswaardigheden;
- **Comfort:**
  - Stallingsmogelijkheden (bewaakt);
  - Fietspomp;
  - Oplaadpunten voor e-bike;

De aanwezigheid van fietsverhuur vraagt maatwerk en nader onderzoek. Daarnaast valt te denken aan het aanbieden van reparatiemogelijkheden door een fietsmaker, in combinatie met de aanwezigheid van een beheerder/toezichthouder.

## 6 Marketing en informatie

### Marketing

We zetten flink in op marketing om de bekendheid van P+R te vergroten en het aantal gebruikers te maximaliseren. De gebruiker heeft niet alleen op de P+R-locatie ter plekke behoefte aan informatie, maar ook tijdens de reis en bij de voorbereiding daarvan.

Alle gemeentelijke parkeervoorzieningen, dus ook de P+R, krijgen een eigen en herkenbare uitstraling. Dat stelt ons in staat ook de specifieke doelgroep gericht te benaderen. We zetten oude en nieuwe communicatiemiddelen in om P+R onder de aandacht te brengen. 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 en applicaties voor smartphones. Alles over parkeren in Groningen is daar te vinden en P+R is een duidelijk herkenbaar product.

Het OV-bureau Groningen – Drenthe speelt een belangrijke rol in de communicatie en is ook al actief met specifieke P+R-marketing. Verder werken we samen met andere partijen zoals werkgevers en bijvoorbeeld de detailhandel in de binnenstad. In het kader van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement benaderen we werkgevers en werknemers en helpen we de mobiliteitsbehoefte in te vullen. Ook de communicatie vanuit het project zuidelijke ringweg is flink extra.



Vormgeving en reclame-uitingen P+R bussen

### 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:  
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 en de terugreis;
4. Het laatste reisdeel per OV of fiets:  
Er is actieve informatie over de haltes, bestemmingen, resterende reistijd. Voor fietsers is de route duidelijk aangegeven;
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. Het is geen éénrichtingsverkeer.



Naast de vervoerskundig relevante informatievoorziening op het P+R terrein, liggen er ook goede mogelijkheden voor (stads)brede communicatie-uitingen. Als “wachtverzachter” kunnen we de reiziger wijzen op evenementen, bijzondere gebeurtenissen, stadsnieuws, etc. Bij het verkennen van mogelijkheden betrekken we Marketing Groningen en wellicht zijn ook commerciële partijen geïnteresseerd.

#### *Bewegwijzering*

De bewegwijzering leidt de P+R-reiziger snel en rechtstreeks naar en van het terrein. Uitgangspunt is het hele traject en wat de reiziger daar tegenkomt, op zowel de heen- als de terugreis. In bijlage 3 is dit nader uitgewerkt.

We stellen een compleet bewegwijzeringplan P+R op. Daarbij ligt er een relatie met de vernieuwing en verbetering van het dynamische parkeerverwijssystem.

#### *Eenduidige naamgeving*

Bewegwijzering begint met eenduidige naamgeving. Wij hanteren uniform het begrip P+R in onze informatievoorziening en op de bewegwijzering. Ten aanzien van de locaties werken we steeds met de volgende naamgeving:

- Hoogkerk
- Haren
- Europapark
- Kardingse
- Zernike
- Driebond

De hoofdgroep waar we ons op richten is de groep reizigers die per auto naar de stad komt en op de P+R-locatie overstapt op de bus. Dit busconcept noemen we al lange tijd P+R Citybus.

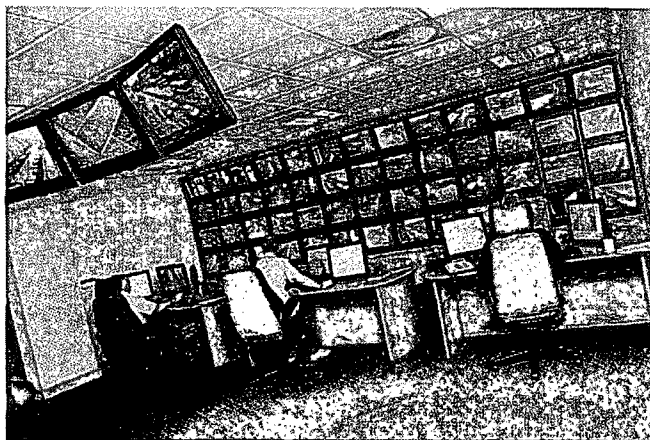
## 7 Beheer

We willen dat onze parkeerterreinen van hoge kwaliteit zijn en blijven en dat de reizigers zich er prettig voelen. Daarvoor is nodig dat de terreinen schoon worden gehouden, onderhoud wordt gepleegd en reparaties worden uitgevoerd.

Er zijn 3 rollen te onderscheiden die van belang zijn bij het bepalen van de beheersverantwoordelijkheid, te weten: eigenaar, exploitant en beheerder. De eigenaarsrol geeft de maximale ruimte P+R in te vullen. We willen minimaal de functie van exploitant voor elke P+R-locatie onderbrengen bij het Parkeerbedrijf. Daarnaast ligt het voor de hand dat de beheersverantwoordelijkheid wordt ondergebracht bij het Parkeerbedrijf. In het geval daar nu geen sprake van is, gaan we in overleg met de eigenaar van de locatie.

### Dagelijks beheer

Gedurende de openingstijden van de P+R (de periodes van busbediening), is een dagelijks beheerder die de terreinen in de gaten houdt wenselijk. Uitgangspunt is de persoonlijke aanwezigheid van een beheerder op het terrein. De zichtbaarheid van een beheerder draagt sterk bij aan het gevoel van veiligheid van de gebruikers. Daarnaast kan de beheerder aanspreekpunt zijn voor informatieve vragen en uitvoering geven aan het schoon en netjes houden van de locatie. Op de locatie Europapark streven we naar 24-uurs toezicht, in samenhang met nachtelijk vervoer naar UMCG. Op de locaties Karding, Haren en Hoogkerk en later ook de nieuwe locaties, willen we toezicht bieden van 6 tot 24 uur (periode van bus bediening). Op elk van deze locaties is een beheerdersruimte nodig.



Ter ondersteuning van de beheerder en/of het beheer buiten de openingstijden denken we aan de plaatsing van camera's. Vanuit een centrale loge/meldkamer kunnen de terreinen via camera's bekeken worden. Ook de aansturing van de dynamische informatieborden, vol/vrij-signalering, etc kan mogelijk vanuit een centrale meldkamer plaatsvinden. De wenselijkheid van camera's, als aanvulling op de beheerder, gaan we eerst onderzoeken.

### Onderhoud

Een goed onderhouden locatie is aantrekkelijk voor de gebruiker en zorgt ervoor dat hij weer terugkomt. Deze werkzaamheden overstijgen het dagelijks beheer en besteden we uit.

Zowel voor beheer als onderhoud betekent dit een uitbreiding van de huidige activiteiten.

## 8 Investering en Exploitatie

### Uitgangspunt

Met de vaststelling van de Parkeernota is de financiering van de investering op orde. Het parkeerbeleid wordt kostendekkend gevoerd. P+R is integraal onderdeel van de exploitatie van het Parkeerbedrijf. De kosten van P+R worden dus gedekt door de opbrengsten, van het parkeren. P+R is ook (binnen)stadsparkeren, maar dan op grotere afstand. We zetten in op het afvangen van reizigers op de P+R. We accepteren de situatie dat de exploitatie van het Parkeerbedrijf wordt beïnvloed door de investering in P+R.

### Investering

De Parkeernota is duidelijk over de inzet op P+R: er is voor een totaalbedrag van € 23 miljoen projecten opgenomen. Gecombineerd met andere bronnen investeren we in totaal meer dan € 29 miljoen. De volgende projecten zijn nu benoemd:

P+R-maatregel	Investering
Nieuwe P+R-locaties	
- Zernike	€ 7.240.000 *
- Driebond	€ 4.500.000
Uitbreiding P+R-capaciteit	
- Haren, 1 <sup>ste</sup> fase	€ 1.000.000 **
- Haren, 2 <sup>e</sup> fase (grootschalig)	€ 5.500.000
- Kardingge	€ 6.500.000 ***
Kwaliteitsmaatregelen P+R	€ 2.000.000
Aansluiting P+R Europapark	€ 3.000.000
<b>Totaal</b>	<b>€ 29.740.000</b>

\* Dit is het investeringsbudget. € 5.000.000 daarvan wordt gedekt vanuit de Parkeernota

\*\* Uitbreiding met 300 plaatsen, niet opgenomen in de Parkeernota, 50% regiogeld, 50% RSP

\*\*\* Ten opzichte van de Parkeernota is de RSP-claim voor Kardingge verhoogd met € 3.500.000

### Beheerkosten

Naast de investering zijn er jaarlijks de reguliere kosten voor beheer en onderhoud, marketing en de informatieverstrekking aan reizigers. We werken toe naar één overzicht van de kosten van het beheer en onderhoud bij het Parkeerbedrijf. De totale hoogte van deze kosten verandert mee met de uitbreiding van P+R en is onderdeel van de parkeerexploitatie.

Onderdeel	2010	Vanaf 2011
Reguliere beheerkosten (onderhoud, verzekering, beheer, marketing)	€ 173.000	€ 210.000

De jaarlijkse kosten van de aanwezigheid van dagelijks toezicht op de P+R-terreinen zijn € 453.000. De financiële haalbaarheid hiervan gaan we onderzoeken in samenhang met de financiële stand van zaken Parkeerbedrijf.

### Dekking en opbrengsten

Parkeren op een P+R-terrein is gratis. Reizigers betalen nu een vergoeding voor de busreis (€ 3 voor een retourtje maximaal 5 personen), maar deze opbrengsten zijn onderdeel van de OV-exploitatie en niet van de exploitatie Parkeerbedrijf. Om het gebruik te bevorderen moet deze vergoeding ook laag blijven, ondanks de lage kostendekkingsgraad van de OV-bediening. De betalingsmogelijkheden gaan we samen met het OV-bureau evalueren, in relatie tot praktische zaken als betaalautomaten en toegang tot de P+R-locatie.

## BIJLAGE 1 – Uitvoeringsprogramma

Het tijdpad voor de inzet en investering in P+R, omvat locatie-gerelateerde en meer algemene acties.

Per locatie worden de volgende maatregelen genomen:

<u>P+R-maatregel</u>	<u>Tijd</u>
<u>Nieuwe P+R-locatie Zernike</u>	
- Startaanvraag	Voorjaar 2010
- Voorbereiding	Begin 2011
- Start uitvoering	2011
- Oplevering en ingebruikname	2012
<u>Nieuwe P+R-locatie Driebond</u>	
- Verkenning	2011
<u>Nieuwe P+R-locatie Hoogkerk</u>	
- Oplevering	December 2010
- Opheffing tijdelijke locaties Hoogkerk en Peizerweg	Begin 2011
- Extra op- en afrit ten behoeve van OV	2012
<u>Uitbreiding P+R-capaciteit Haren</u>	
- Verkenning	1 <sup>ste</sup> helft 2010
- Start uitvoering	Eind 2010
- Oplevering en ingebruikname	Medio 2011
- Verkenning structurele uitbreiding	2011
<u>Uitbreiding P+R-capaciteit Kardinge</u>	
- Verkenning	Medio 2011
- Start uitvoering	2013
- Oplevering en ingebruikname	2014
<u>Functiewijziging Zaanstraat</u>	
- Stop P+R functie	Begin 2011
- Verkenning	1 <sup>e</sup> helft 2011
- Uitvoering	Medio 2011
<u>Kwaliteitsmaatregelen P+R</u>	
- Implementatieplan	Voorjaar 2011
- Realisatie	2011
<u>Aansluiting P+R Europapark</u>	
- Startaanvraag	Februari 2010
- Voorbereiding	2 <sup>e</sup> helft 2010
- Start uitvoering	2011
- Oplevering en ingebruikname	1 <sup>ste</sup> helft 2012

Voor de meer algemene maatregelen uit het P+R beleid hanteren we het volgende tijdpad:

<u>Maatregel</u>	<u>Tijd</u>
Sturingsinformatie	2011
Reizigers/klantonderzoek	2-jaarlijks, vanaf 2009
Reisinformatie OV, verkenning	2011
Bewegwijzeringplan	2011
Beheerafspraken	2011

## BIJLAGE 2 – Onderbouwing toekomstige P+R-capaciteit

### *Uitgangspunt en werkwijze*

De onderbouwing van de benodigde P+R-capaciteit (parkeerplaatsen) is gebaseerd op het huidige P+R-gebruik, de (toenemende) bezoekersstromen en de ambitie het P+R-gebruik te laten groeien.

### *Aandeel van de P+R*

Het gebruik van de P+R-voorzieningen neemt jaarlijks toe en voor 2009 is het totaal aantal busreizigers geschat op ongeveer 2,5 miljoen<sup>1</sup> (op werkdagen en zaterdag).

Het dagelijkse bezoek van de stad is nu ongeveer 177.500 reizigers op een werkdag<sup>2</sup>. Ongeveer 70% daarvan (124.000 bezoekers) reist met de auto (als bestuurder of passagier). Op werkdagen en zaterdag betekent dat zo'n 72 miljoen reizigers per jaar. Het aandeel van de P+R is dus ongeveer 3,5%.

### *Groei van de pendel*

Verwacht wordt dat het dagelijks bezoek tot 2020 zal groeien naar 215.000 reizigers (+ 21%)<sup>2</sup>. Het autogebruik stijgt harder dan de andere vervoerwijzen en het relatieve aandeel neemt toe naar 75% (161.000 bezoekers). Dat betekent dat het totaal aantal reizigers per auto uitkomt op 94 miljoen per jaar. Dat is een groei van ongeveer 30%.

### *Ambitie*

Onze ambitie is het aandeel van de P+R in de totale (auto)pendelstromen naar de stad te verdubbelen. Verschillende ontwikkelingen en activiteiten maken dit een realistische verwachting:

- Door het openen van nieuwe locaties, breiden we de groep potentiële reizigers sterk uit. Hoogkerk is al geopend en binnen enkele jaren realiseren we Zernike en Driebond. Meer reizigers krijgen zo een reële mogelijkheid gebruik te maken van P+R;
- De locatie Haren is nu dagelijks vol en hier missen we dus reizigers. Door een eerste uitbreiding in 2011 en een grotere parkeervoorziening daarna, halen we het maximale uit de grote pendelstroom vanuit het zuiden;
- We vergroten de aantrekkelijkheid van P+R door het verbeteren van de kwaliteit van de terreinen en de persoonlijke aanwezigheid van een beheerder;
- De regio Groningen-Assen zet sterk in op mobiliteitsmanagement en heeft als doel daarmee 5% minder auto's in de regio te bereiken. Daartoe worden afspraken met werkgevers gemaakt en wordt sterk op marketing ingezet. De Groningse P+R-locaties spelen hierin een belangrijke rol en onderzocht wordt of tangentiële busverbindingen naar andere locaties dan de binnenstad kans hebben;
- We ontwikkelen een visie op het gemeentelijk wegensysteem en onderzoeken daarbij de mogelijkheden voor vermindering van de hoeveelheid autoverkeer binnen de ringweg door ingrepen in de verkeerscirculatie. De aantrekkelijkheid van P+R als alternatief wordt hierdoor vergroot;
- Een hoge ambitie vraagt om ondersteuning door marketing. Andersom leidt meer marketing en informatie tot een grotere bekendheid bij de reiziger en meer P+R-gebruik. Hier zetten we extra op in.

Het huidige aandeel van P+R is 3,5%. Met de opening van nieuwe locaties (+ 1,5%-punt), uitbreiding van Haren (+ 1%-punt) en de overige maatregelen (+ 1%-punt) is een verdubbeling naar een aandeel van 7% mogelijk.

<sup>1</sup> 2,5 miljoen reizigers zijn geteld in lijn 21, 22 en 23 – de speciale P+R bussen – en de lijnen 3 en 6 vanaf Kardingse in 2009. Bron: OV-bureau Groningen/Drenthe. Naast busreizigers zijn er ook fietsers, maar die worden niet geteld.

<sup>2</sup> Bron: onderzoek Goudappel Coffeng april 2008, tbv Raamwerk Regiorail.

### Huidige capaciteit en bezetting

De huidige bezettingsgraad van de P+R-terreinen<sup>3</sup> op werkdagen is 62% en op zaterdagen is dat 60% (maart 2010). Zie tabel:

P+R-locatie	Capaciteit 2010	Bezetting werkdagen	Bezetting zaterdagen
Haren	385	425	250
Hoogkerk	216	X	50
Europapark	740	325	350
Kardinge	793	425	575
Zernike	100	70	100
Peizerweg	149	X	90
Zaanstraat	260	175	175
<b>Totaal</b>	<b>2.643</b>	<b>1.420</b>	<b>1.590</b>

### Toekomstige, potentiële capaciteit

Bij bepaling van de toekomstige potentiële capaciteit spelen 2 factoren een rol:

- De groei van het autoverkeer en de pendelstromen: de verwachte groei is 30% tot 2020
- De ambitie voor het aandeel van de P+R: we willen het aandeel verdubbelen.

Al met al betekent dit dat we toe willen groeien naar 6,5 miljoen reizigers via de P+R per jaar (2,5 miljoen reizigers \* 130% \* 2). De projectie van de toename van het reizigersaantal op het huidige gebruik van de P+R-terreinen, betekent ongeveer 4000 bezette parkeerplaatsen op werkdagen en/of zaterdagen.

### Capaciteit per locatie

Uit de analyse van de onderzoeksgegevens kennen we de richting van de pendelstroom. Die kunnen we koppelen aan de toekomstige P+R-locaties. Als we deze verdelen over de huidige en geplande locaties op basis van de omvang van de pendelstromen, komen we op:

Richting	Aandeel pendelstroom	P+R-locatie	Verwachte Bezetting
Zuid	36%	Haren	1.450
Zuid-west	17%	Hoogkerk	680
Zuid-oost	17%	Europapark/Driebond	680
Noord-oost	21%	Kardinge	840
Noord-west	9%	Zernike	360
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>		<b>4.000</b>

De benodigde capaciteit is gebaseerd op het uitgangspunt dat er altijd plaats moet zijn op een P+R-locatie. Als een terrein vol is, is het per definitie te klein. Weinig beschikbare plaatsen, betekent ook langere zoektijden en dat vinden we geen comfort en kwaliteit. We willen dus een zekere overcapaciteit hebben. We gaan daarom uit van een bezetting van 80% van elk terrein.

Daarnaast zijn er nog "zachtere" factoren, zoals de bestemming van een reiziger, de concurrentie met parkeervoorzieningen in de binnenstad (garages) en tussen P+R-locaties onderling, de verwachte aanwezigheid van een tramhalte (Zernike/Kardinge) en mogelijke nieuwe pendelverbindingen (Hoogkerk/Haren – Martiniziekenhuis - DUO?), die bepalen met welke capaciteitsbehoefte we voor P+R rekening moeten houden.

<sup>3</sup> Bron: gemeentelijk bezettingsonderzoek P+R-locaties, 4 maal per jaar.

Dit leidt tot het volgende overzicht van benodigde parkeercapaciteit:

<b>P+R-locatie</b>	<b>Verwachte Bezetting</b>	<b>Benodigde capaciteit</b>
Haren	1.450	1.800
Hoogkerk	680	1.000
Europapark	580	740
Driebond	100	200
Kardinge	840	1.300
Zernike	360	700
<b>Totaal</b>	<b>4.000</b>	<b>5.740</b>

Grofweg betekent dit een verdubbeling van de huidige capaciteit (2.618 parkeerplaatsen).

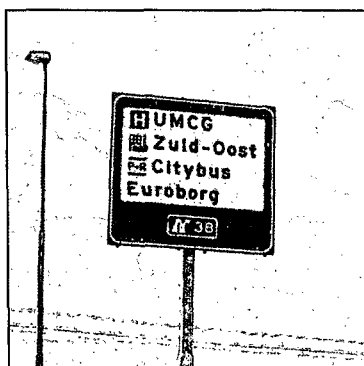
## BIJLAGE 3 – Bewegwijzering

De bewegwijzering leidt de P+R reiziger snel, rechtstreeks en foutloos naar en van het terrein. Ook de aandacht voor de terugreis is essentieel. De bewegwijzering naar de terreinen is nog niet compleet en eenduidig. We stellen een bewegwijzeringplan P+R op. Daarbij ligt er een relatie met de vernieuwing en verbetering van het dynamische parkeerverwijssystem.

### *De heenreis*

Op weg naar de stad komt de reiziger achtereenvolgens de volgende aanduidingen tegen:

1. P+R Mottobord  
Een bord langs de (autosnel)weg, bedoeld om de passerende weggebruiker te attenderen op het bestaan van P+R en deze aan het denken te zetten over de manier waarop hij reist en moet verleiden tot een overstap op de P+R;
2. Multimodale Reisinformatie (MMRI)  
Een dynamisch aangestuurd informatiepaneel geeft de reiziger praktische informatie om de keuze te kunnen maken om wel of niet via de P+R te reizen (is er nog een plek vrij, rijdt er een bus, reistijd, tarief);
3. Statische bewegwijzering  
Via permanente aanduidingen op vaste borden wordt de reiziger naar het P+R-terrein geleid. Dit begint al op de toeleidende wegen en wordt doorgezet op het onderliggende wegennet;
4. Welkomstbord  
Een aanduiding bij de opgang van het terrein maakt de reiziger duidelijk dat hij op de goede plek aangekomen is en bijvoorbeeld zegt "Welkom P+R Citybus Hoogkerk". Als een locatie bestaat uit meerdere terreinen met een eigen toegang (na uitbreiding Haren en 2<sup>o</sup> fase Hoogkerk) is er ook nog een dynamische lokale vol/vrij-signalering bij de toegang, waarmee verwezen kan worden naar de andere locatie;
5. Sturing op het terrein  
Afhankelijk van de grootte van het terrein, zijn aanduidingen aanwezig om de reiziger te verwijzen naar de OV-halte en de wachtruimte, fietsvoorzieningen, toiletten, nummers van parkeervakken etc;
6. OV Dynamische reisinformatie  
Op het perron wordt met een dynamisch reisinformatiesysteem (OV-DRIS) de reiziger geïnformeerd over de vertrektijden en bestemming van de P+R Citybus. Als er ook gewone buslijnen langs de P+R rijden is het Citybus-concept duidelijk te onderscheiden en herkenbaar;
7. Informatie in de wachtruimte  
De reiziger die nog op zijn bus wacht kan in de wachtruimte terecht en krijgt daar ook de dynamische reisinformatie over de bussen (op schermen), maar kan daarbij ook geïnformeerd worden over evenementen en andere bijzonderheden in de stad, het nieuws etc.;



*Statische bewegwijzering*





Voor de reiziger die per fiets verder wil reizen zijn de aanduidingen 1 t/m 5 gelijk, maar wordt die gevolgd door een duidelijke fietsbewegwijzering naar de aansluiting op het hoofdfietsroutenet en naar minimaal dezelfde bestemmingen als ook met de Citybus beoogd worden.

#### *De terugreis*

De weg terug is voor de reiziger net zo belangrijk als de heenweg. Dat betekent dat wij ook voor de terugweg een plan hebben:

1. P+R wordt bestemming  
Voor de reiziger is het P+R-terrein een belangrijke (tussen)bestemming op zijn terugreis. Het moet dus volstrekt duidelijk zijn, van welk terrein hij kwam en dus naar terug moet. De aanduidingen op het terrein en informatie op een parkeer- of buskaartje zijn daarvoor essentieel. Een uniek en herkenbaar karakter van de locatie kan daar ook aan bij dragen;
2. Herkenbare halte  
De P+R haltes op de route van de Citybus zijn duidelijk als zodanig herkenbaar, waarbij helder is welke P+R-locatie vanaf die halte bediend wordt;
3. OV Dynamische reisinformatie  
Op de halte/perron wordt weer met een dynamisch reisinformatiesysteem (OV-DRIS) de reiziger geïnformeerd over de vertrektijden en bestemming van de P+R Citybus;
4. Sturing op het terrein  
Bij het verlaten van het terrein per auto is duidelijk aangegeven hoe men bij de uitgang komt (verkeerscirculatie op het terrein);
5. Statische bewegwijzering  
Via permanente aanduidingen op vaste borden wordt de reiziger van het P+R-terrein naar het hoofdwegennet geleid, door de diverse bestemmingen en/of wegen aan te geven.