

Algemeen	
Onderwerp	Opstellen regionale P+R strategie
Verspreiden	Ja
Contactpersoon	Rowena Kuijper
Eenheid	Sturing
E-mail	r.kuijper@regiogv.nl
Kenmerk	21.0005970
Datum	31 augustus 2021

### Voorstel

1. Instemmen met een verkenning tot het komen tot een regionale P+R strategie die de volgende onderdelen omvat:

- De randvoorwaarde mee te nemen van inzet op toename van afvang van regionale reizigers (die anders de hele reis met de auto afleggen) en daar ruimte voor te houden/verkrijgen op de P+R locaties in de regio, aansluitend op de RSA;
- In kaart brengen welke huidige P+R locaties wel/geen ruimte hebben tot eventuele uitbreiding in de toekomst (in breedte dan wel hoogte). Welke zijn potentieel en welke worden hiermee uitgesloten?
- Indeling te maken in categorieën P+R locaties die A: nabij A1 en A27 liggen; B: nabij N-wegen liggen; en C: locaties die verder van deze wegen afliggen;
- In kaart brengen wat logische optionele plekken zouden kunnen zijn voor toevoeging van nieuwe P+R locaties in de regio passend in het netwerk;
- In kaart brengen in hoeverre en via welke instrumenten invloed uit te oefenen valt op het goed kunnen (blijven) afvangen van regionale reizigers bij de P+R locaties zonder dat deze verdrukt worden door bovenregionale reizigers.

2. Waar het overlapt bij het verkennen van deze vraagstukken aan te sluiten bij de P+R studie die vanuit de stuurgroep Gooicorridor (zie agendapunt Gooicorridor) wordt opgepakt. Waar nodig aangevuld met eigen vraagstukken via meerwerk of uitzetten bij een aanvullend bureau. Daarbij: Budget vanuit de RSA gelden in te zetten indien budget provincie de studiekosten niet volledig dekken.

### Kernboodschap

Dit memo dient tot doel te besluiten tot het gaan opstellen van een regionale strategie op Park + Ride (verder in dit memo P+R genoemd) locaties en starten van een verkenning. Eerste doel is bekijken wat nodig is voor regionale afvang en op welke plekken tot 2030. Daarnaast komt het vraagstuk van inzet voor bovenregionale afvang steeds vaker naar voren binnen trajecten, waarvoor het van belang is te komen tot een regionaal standpunt.

### Aanleiding

Een strategie kan gemeenten in onze regio helpen bij keuzes voor regulering en uitbreiding van de P+R locatie(s) binnen de eigen gemeente, welke tot op heden vooral lokaal bekeken worden. (Zie ook bijlage bij dit stuk over voorbeelden over huidige besluiten in onze regio). Bij meer regionale afstemming over P+R zou ook het reguleringsbeleid beter op elkaar afgestemd kunnen worden en kunnen keuzes over uitbreidingslocaties of wellicht geheel nieuwe P+R locaties in de toekomst beter in samenhang gemaakt worden. Dit draagt ook bij aan een verbeterde ketenmobiliteit.

Het hebben van een regionale strategie is tevens mede bepalend voor de inzet vanuit de Regio binnen bovenregionale trajecten waar strategieën over P+R locaties worden opgesteld en daarbij hangende financiële middelen voor (uitbreiding van) P+R locaties te verkrijgen zijn. We zien kansen voor bijdragen in de komende periode voorbij komen, onder andere binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA. Daar wil men (ook) kijken naar uitbreiding van bestaande locaties in onze regio. Hoe kijken wij hier tegenaan? In hoeverre moet de Regio wel/niet op aanhaken / lobby voor voeren, is mede afhankelijk van de uitkomst van de regionale strategie.

Voor onze regio van belang is dat niet alleen richting Amsterdam wordt gekeken - wat het programma SBaB wel doet-, maar ook richting Utrecht/Amersfoort. Reizigers uit onze regio gaan beide kanten op en bovenregionaal verkeer door onze regio gaat ook beiden richtingen uit. Voor de samenhang met Amersfoort/Utrecht wordt o.a. gekeken binnen traject Gooicorridor knooppuntenstudie. Voorstel ligt voor om daar ook te kijken naar de P+R locaties in onze regio langs de treincorridor, net als die in de regio Amersfoort en Utrecht. Hoe gaan zij hun P+R locaties (bijvoorbeeld bij station Hollandse Rading) verder ontwikkelen, hoe verloopt de ketenreis richting plekken in Utrecht en Amersfoort? We kunnen op deze studie aanhaken de komende periode.

### **Doel**

Bij een strategie ten behoeve van de regionale reiziger gaat het over voldoende plekken (waar is uitbreiding en/of toevoeging van locaties noodzakelijk?) en type regulering op de P+R locaties. Ten tweede dient een standpunt bepaald te worden over wel/geen bijdrage aan afvang van bovenregionaal verkeer in onze regio met bestemming elders. En zo ja op welke plekken en onder welke voorwaarden?

Het opstellen van een regionale strategie hierop kan vervolgens verder doorwerking krijgen binnen de gemeentelijke mobiliteitsvisies.

### Afvang regionale reizigers

De vraag om regionale reizigers goed af te vangen bij P+R locaties ligt niet voor. Dit is al regionaal beleid. In lijn met de RSA en het koersdocument werken we aan het versterken van de ketenmobiliteit in onze regio en het stimuleren van onze inwoners om met het OV te reizen.

***De vraag die voor ligt is niet of, maar hoe we de regionale reizigers goed kunnen (blijven) afvangen en waar in de regio welke acties nodig zijn rondom aanwezigheid van voldoende parkeerplaatsen, stimulering om richting P+R te reizen en verbeteren van de ketenreis.***

Een deel van onze inwoners maakt gebruik van de P+R locaties in onze regio waar vanuit de auto wordt overgestapt op het OV systeem (trein of bus). Naast verdere inzet op het regionaal fietsnetwerk en uitbreiding van fietsenstallingen, wat kan leiden tot overgaan van auto op fiets als vervoersmiddel richting de knooppunten, zal echter voor de inwoners die op meer dan 10 minuten fietsafstand van een treinstation of Hub af wonen de P+R met voldoende parkeerplekken noodzakelijk blijven. Bij afvang op P+R locaties wordt voorkomen dat zij hun hele reis tot aan eindbestemming met de auto af leggen. Dit ontlast deels ons regionale verkeersnetwerk en daarnaast de A1 en A27 en draagt bij aan CO2 reductie.

### Afvang bovenregionale reizigers

***De vraag die voor ligt is of (in hoeverre en waar) onze regio wel/geen bijdrage wil leveren aan het (bewust gaan) afvangen van bovenregionale reizigers op de P+R locaties in onze regio.***

Vanwege het beleid van Amsterdam om de binnenstad steeds meer autoluw te maken en auto's rondom de stad of nog verder vanaf startbestemming af te gaan vangen wordt binnen het MRA programma SBaB verkend waar potentiële uitbreidingslocaties dan wel nieuwe locaties binnen de hele MRA liggen. Zo ook in onze regio GV. Daarmee komen er kansen op financiering vanuit MRA en VRA voor ontwikkeling van de P+R locaties. Het kan een kans zijn ook voor onze regio, maar het is eerst de vraag (tot) in hoeverre we in onze regio reizigers willen afvangen met bestemming Amsterdam (of Utrecht die ook autoluw wordt) die van elders komen en via de A1 of A27 reizen. We hebben in onze regio nog geen discussie gevoerd en geen standpunt bepaald hoe we daar tegenover staan. Met meer informatie vanuit een verkenning kan naar verwachting deze discussie vervolgens beter onderbouwd worden voordat gekomen wordt tot standpunten later dit jaar.

### **Argumenten en kanttekeningen**

*Voordelen afvangen bovenregionale reizigers met eindbestemming buiten de regio:*

- Kansen op financiering vanuit partijen als MRA en VRA voor uitbreiding van P+R locaties waar ook regionale P+R gebruikers van profiteren;
- Bij grotere P+R met ook bovenregionale doelgroep naast de lokale komen er meer reizigers op bepaalde knooppunten. Dat kan invloed hebben op het kunnen ontwikkelen van nieuwe lokale voorzieningen (deze worden rendabeler) en het meer profiteren van afzet door ondernemers rondom het knooppunt;

- Meer reizigers die overstappen op het knooppunt bij de P+R kan mogelijk leiden tot aanpassingen van de dienstregeling op termijn voor bepaalde haltes;
- Nadat er een regionale strategie ligt en indien er gekozen zou worden voor het wel af willen vangen van ook bovenregionale reizigers, kan vooraf aan zomaar aanmelden op lijsten daarbij voorstellen voor onderhandelingen worden opgesteld waarbij de regio kan profiteren. Steden als Amsterdam worden met afvang van reizigers immers ook geholpen. Een voorbeeld: een plek waar naar gerefereerd wordt in traject SBaB is uitbreiding van P+R bij Hilversum Sportpark. Naast de vraag of dat gewenst is en kan op deze plek zou je in totale gebiedsontwikkeling en wellicht meer steun voor (versneld) verplaatsen perron richting zijde Arenapark

#### *Nadelen afvangen bovenregionale reizigers met eindbestemming buiten de regio:*

- Kan leiden tot meer reisbewegingen en daarmee knelpunten binnen ons regionale verkeersnetwerk op wegen vanaf de A1 en A27 naar de P+R locaties;
- Meer verkeersbewegingen in onze regio leidt tot meer fijnstof.
- Bij een te groot succes (d.w.z. teveel toestroom van bovenregionaal verkeer dan gewenst/vooraf uitgedacht) kan dit leiden tot het verdringen van regionale gebruikers van de P+R locatie.

Los van de afweging van voor- en nadelen is het verder nog de vraag in hoeverre we als regio kunnen sturen in het aantal bovenregionale reizigers dat via de P+R locaties in onze regio (gaan) reizen. Het beleid van het autoluwer maken van de steden betekend automatisch dat er minder parkeerplekken op bestemmingslocaties zijn en reizigers hun reispatroon moeten wijzigen.

De verwachting is dat Amsterdam verder door zet in het autoluwer maken van de stad. Ook steden als Amersfoort en Utrecht zetten deze trend in. Evenals in onze regio zelf bijvoorbeeld Hilversum de binnenstad autoluwer wilt maken in hun Mobiliteitsvisie. De verwachting is dat deze trend de komende jaren steeds verder wordt ingezet. Bij minder parkeergelegenheid in de stad moet wel worden uitgeweken voor reizigers naar andere alternatieven waarbij parkeren op huidige P+R locaties een optie is. Minder ruimte blijft over voor regionale reizigers bij niet voldoende uitbreiden van een P+R locatie is de verwachting, met name locaties dichtbij de snelweg. Welke sturingsinstrumenten (bijvoorbeeld via regulering) zijn er om regionale reizigers niet te verdringen? En hoeveel ruimte willen we bieden voor eventueel extra parkeerplekken in onze regio en zo ja op welke locaties?

#### **Financiën**

Aan te haken bij P+R studie vanuit traject Gooicorridor waar m.n. Provincie trekker en financierder is. Voor aanvullende vragen bijdragen vanuit RSA gelden. Dit gaat naar verwachting om 30.000,- euro.

#### **Uitvoering**

Om juiste afweging en keuzes te kunnen maken op regionaal niveau is meer informatie nodig. Een deel hiervan wordt verkend in de P+R studie die onder de stuurgroep Gooicorridor wordt uitgewerkt de komende periode (n.b. stuurgroep besluit hier 9 september definitief over). Geadviseerd wordt hierop aan te sluiten.

Advies is om niet zomaar mee te gaan in het opvangen van auto's van de A1 en A27. Alleen onder voorwaarden auto's af te vangen en bij voorkeur op locaties waarbij men niet grote delen van het lokale verkeersnet door hoeft waar al knelpunten bestaan. Van belang is in beeld te krijgen welke locaties dat zijn en hier een onderscheid van te maken in type locaties.

Na afronding van de verkenning rond eind 2021 wordt dit gedeeld in het PFHO Ruimte en Mobiliteit waarbij aansluitend op de resultaten een voorstel voor regionale strategie op P+R wordt voorgelegd.

#### **Bijlage(n)**

- Regionale voorbeelden lokale besluitvorming irt P+R locaties