Gemeente Amsterdam

Raadsinformatiebrief

Aan:	De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum	23 september 2025
Portefeuille(s)	Verveer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit
Portefeuillehouder(s):	Melanie van der Horst
Behandeld door	Verkeer en Openbare Ruimte, William Smits, w.smits@amsterdam.nl
Onderwerp	Overzicht en ontwikkelingen Park & Ride (P+R)

Geachte leden van de gemeenteraad,

Bij de bespreking in de raadscommissie MOW van 25 mei 2023 van de raadsinformatiebrief 'P+R parkeertarief en centrumcheck' van 14 april 2023 heb ik u een brief toegezegd waarin de Park & Ride (P+R) voorzieningen in een breder verband worden besproken en waarin de ontwikkelingen op de korte- en middellange termijn worden betrokken.

In de raadscommissievergadering MOW van 13 februari 2025 heb ik u bij de bespreking van het agendapunt 'verdwijnen van P+R plekken in de stad ondanks alle P+R ambities (...)' een brief toegezegd over de parkeercapaciteit van P+R in Amsterdam, eventuele nieuwe locaties en P+R in de regio. Met deze brief en bijgevoegde rapportage 'P+R overzicht en ontwikkelingen' geef ik aan beide toezeggingen gevolg.

Overstappunt op het openbaar vervoer of deelmobiliteit
P+R en de regionale hubs bieden de automobilist met bestemming Amsterdam een overstappunt op openbaar vervoer of deelmobiliteit. Auto's kunnen worden geparkeerd op een P+R aan de rand van de stad of op een P+R/ hub in de Metropoolregio Amsterdam. Dit draagt bij aan een autoluwe stad én het draagt bij aan de vermindering van congestie op de wegen om de stad. P+R-voorzieningen zijn in toenemende mate van belang. Dit komt door de groei van de regio Amsterdam: er komen circa 250.000 woningen en 230.000 arbeidsplaatsen bij tot 2040[1]. Om te voorkomen dat nog meer autoverkeer in en naar de stad komt zijn alternatieven benodigd om het autoverkeer af te vangen. Niet alleen aan de rand van de stad, maar ook langs de rijkswegen richting Amsterdam.

P+R in een breder perspectief
Van het totaal aantal parkeertransacties in Amsterdam vindt een klein percentage plaats op een Amsterdamse P+R. De P+R voorzieningen hebben daarmee een zekere positie binnen het algehele netwerk van parkeermogelijkheden binnen de stad, maar het gewicht dat P+R in de schaal legt dient niet overschat te worden.

Zoals in de bijgevoegde rapportage is te lezen is het een uitdaging om de capaciteit van stedelijke P+R's te handhaven. Zo wordt P+R Noord ongeveer een derde kleiner vanwege de realisatie van

[1] Multimodaal Toekomstbeeld Metropoolregio Amsterdam, 2022

een elektriciteitsonderstation. P+R Sloterdijk wordt een stuk kleiner vanwege de noodzakelijke verbetering van het openbaar vervoer en de ontwikkeling van Havenstad. P+R Zeeburg I is al opgeheven vanwege woningbouw en P+R Zeeburg II en III zullen om diezelfde reden eveneens komen te vervallen, hoewel er voor laatstgenoemde nog wel een ruimtereservering is voor een P+R voorziening. P+R Boven 't Y komt op termijn te vervallen omdat deze garage onderdeel is van de parkeeroplossing van de gebiedsontwikkeling van en rond het Buikslotermeerplein.

De P+R's op locaties van externen blijven vooralsnog beschikbaar, maar er is geen garantie dat deze locaties ook in de toekomst beschikbaar blijven. In tabel 1 is de P+R capaciteit in beeld gebracht van zowel Amsterdam als in de regio op basis van de huidige gegevens en op basis van de planvorming in de aankomende jaren.

	2026	**2030**	**2035**
P+R Noord (*)	442	312	1.312
Boven t IJ	200	0	0
Zeeburg II	139	0	0
Zeeburg III (**)	265	0	0
Weesp	100	100	100
Bijlmer Arena (***)	1.800	1.800	1.800
RAI (***)	678	678	678
VU (****)	450	450	450
Olympisch Stadion	200	200	200
Bos en Lommer	250	250	250
Sloterdijk	200	120	120
SUBTOTAAL P+R Amsterdam	*4.724*	*3.910*	*4.910*
Ten noorden van Amsterdam	470	918	963
Ten oosten van Amsterdam (incl. Muiden)	1.230	1.325	1.755
Ten zuiden van Amsterdam	900	900	1.400
Ten westen ven Amsterdam	1.050	3.905	3.921
SUBTOTAAL P+R in de regio	*3.650*	*7.048*	*8.039*
TOTAAL P+R in Amsterdam en in de regio	**8.374**	**10.958**	**12.949**

Tabel 1: beschikbare P+R capaciteit en het potentieel in de aankomende jaren op basis van planvorming.

(*) In dit overzicht is voor P+R Noord voor 2035 een gebouwde voorziening opgenomen, ondanks dat hiervoor op dit moment geen investeringsruimte is.
(**) Voor Zeeburg III is in dit overzicht voor 2035 geen invulling gegeven, ondanks een ruimtereservering op de bedrijvenstrook van het Zeeburgereiland;
(***) Rai en Bijlmer Arena zijn bij evenementen niet voor P+R beschikbaar
(****) P+R VuMC is alleen in het weekend beschikbaar

P+R in de stad vs. P+R in de regio
P+R locaties zijn voor steden een instrument in zowel het bereikbaar houden van de stad als in het voorkomen van drukte. Het vraagstuk van bereikbaarheid en drukte neemt toe door de groei van het aantal inwoners en werkgelegenheid in stad en regio. Er is niet alleen steeds meer drukte in de stad, maar ook op de wegen rondom en naar de stad. Het gebied waarin het dagelijks woon-werkverkeer plaatsvindt dijt daarnaast uit; inmiddels tot achter Utrecht, Amersfoort, Almere, Alkmaar/Hoorn en Leiden. En binnen dit gebied zien we ook dat er meer overlap ontstaat met andere drukke kernen. Dit versterkt de verkeersintensiteit en congestie. Zo zijn er op een gemiddelde werkdag in de ochtendspits 126.000 autoverplaatsingen van, naar en binnen Amsterdam[2].

De groeiende en verdichtende stad zorgt er ook voor dat P+R-terreinen en andere opgaven met elkaar knellen, zoals de realisatie van woningbouw, maatschappelijke voorzieningen en het behoud van bedrijventerreinen.

Het vraagstuk tussen stad en regio raakt de kern van de discussie over het maatschappelijk belang van een P+R-voorziening. Aan de ene kant vangen de P+R-voorzieningen het autoverkeer af 'aan de rand van de stad', waardoor er minder autoverkeer is in het centrumgebied. Aan de andere kant trekken de P+R-voorzieningen ook autoverkeer aan. Bezoekers die anders wellicht met het openbaar vervoer of de fiets waren gekomen.

Een goed netwerk van voordelig geprijsde P+R locaties leidt daarom deels tot extra autokilometers in de regio en extra belasting van het wegennetwerk rond de stad. Dit gaat ten koste van de bereikbaarheid van de stad, de luchtkwaliteit en de leefbaarheid. Daarom werken we ook regionaal samen aan de uitbreiding van P+R en hubs langs de autocorridors in de regio van Amsterdam, zodat automobilisten al verder van de stad worden gestimuleerd om op het openbaar vervoer of deelmobiliteit over te stappen.

Inzet op de realisatie en verbetering van regio P+R's en hubs aan de corridors
Vanwege het spanningsveld tussen enerzijds afvangen en anderzijds aantrekken van autoverkeer zet Amsterdam in om, samen met de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en het Rijk, P+R c.q. corridorhubs in de regio te realiseren en te verbeteren. Vanuit het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) is de Regionale Hubsvisie opgesteld. Dit is onderdeel van het Multimodaal Toekomstbeeld (MTB) voor de MRA (besluit BO MIRT 2022). Dit MTB verwacht dat de MRA tot 2040 250.000 extra woningen en 230.000 extra banen erbij krijgt. Door deze groei leidt de toename van het woon-werkverkeer tot overbelasting van de bestaande verkeersnetwerken.

Dit wordt met name voelbaar rond de werkgelegenheidsconcentraties in en om Amsterdam. In de spits en ook daarbuiten zullen de ringen rond Amsterdam het autoverkeer niet meer kunnen verwerken, zelfs als rekening wordt gehouden met nog geplande investeringen in het wegennet. Het heeft ook gevolgen voor de regionale openbaar vervoer per bus en het goederenvervoer. Het MTB leidt tot uitvoeringsprogramma's op basis van de volgende relevante sturingsprincipes:

[2] Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid, 2024 (https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiYjYxZDE0NzktNmY1Zi00ZmMyLWIxODAtYzQzYjQ1NTBjOTY2IiwidCI6IjcyZmNhMWIxLTJjMmUtNDM3Ni1hNDQ1LTI5NGQ4MDE5NjgwNCIsImMiOjl9)

- Afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei
- Schaalsprong voor het openbaar vervoer
- De ringen A10 en A9 draaiende houden
- De aanleg van regionale hubs langs alle corridors

Om deze reden steunt het college van B en W ook de ambitie om bij te dragen aan regionale hubs c.q. P+R per corridor, dichtbij en verder weg van de werkgelegenheidsconcentraties. Deze hubs kunnen bijdragen aan de ontlasting van de ringwegen, de corridors (A1, A2 en A4 etc) en ook het onderliggende wegennet als die zich vóór de file bevinden."

Uitbreiding capaciteit regionale corridorhubs, met een rijksinvestering in P+R Muiden
Op de verschillende autocorridors zijn meerdere locaties in beeld die de komende jaren worden ontwikkeld. Een aantal van deze hubs kunnen doorgroeien naar een grotere corridorhub. Concreet wordt de komende jaren gewerkt aan een forse uitbreiding van de P+R Muiden. Het Rijk heeft bij het afgelopen BO MIRT[3] van 7 november 2024 een budgetreservering gemaakt van maximaal €7 miljoen ter dekking van auto-gerelateerde investeringen voor uitbreiding van de P+R locatie Muiden. Het gaat om een uitbreiding van 170 naar ten minste 700 parkeerplaatsen. Daarmee is de helft van de benodigde dekking beschikbaar gesteld.

De provincie Noord-Holland neemt het trekkerschap voor de realisatie op en levert tevens een financiële bijdrage. Op dit moment is een overeenkomst in voorbereiding met de andere regionale partijen waaronder Amsterdam om de ontwikkeling van P+R Muiden definitief mogelijk te maken.

Naast de uitbreiding van de regionale corridorhub Muiden, is de inzet van SBaB om de komende tien jaar veertien hubs te verbeteren, uit te breiden of nieuw te bouwen. In de tabel op pagina 2 wordt voor alle windrichtingen een indicatie gegeven van de totale parkeercapaciteit die uiteindelijk in 2035 beschikbaar moet zijn. Hieronder volgen de locaties die in onderzoek zijn.

- Alkmaar-Noord
- Almere ‘t Oor
- Almere Poort
- Breukelen
- Bussum-Zuid
- Haarlem-Spaarnwoude
- Haflweg-Zwanenburg
- Krommenie-Assendelft
- Nieuw-Vennep
- P+R Noord (gemeente Amsterdam)
- Sassenheim
- Uitgeest
- Weesp (gemeente Amsterdam)
- Wormerveer

[3] Zie: https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?did=2024D43460&id=2024Z18180

Bovenop de uitbreiding van P+R Muiden, is de inzet van SBaB om de komende jaren acht bestaande hubs te verbeteren. Voor 2026 en verder worden ondertussen de benodigde ingrepen in beeld gebracht voor andere kansrijke hubs, waaronder P+R Noord. De uitbreiding van P+R Muiden plus de aanpak van bestaande locaties op korte en middellange termijn leidt tot een verdubbeling van de P+R capaciteit in de regio. De huidige capaciteit van deze locaties komt overigens al in grote mate overeen met de totale actuele P+R capaciteit binnen de gemeente Amsterdam.

De ontwikkeling van meer regionale hubs biedt de nodige kansen voor de stad en de gehele metropoolregio. Deze locaties houden stad en regio bereikbaar voor bezoekers en forensen, en dragen bij aan het tegengaan van verkeersdrukte in de stad. Daarnaast wordt ook ruimte in de stad vrijgespeeld voor woningbouw en bedrijvigheid rondom OV-knooppunten, zoals bijvoorbeeld het Zeeburgereiland. Tegelijk vraagt dit bereidheid van de gemeente Amsterdam, net zoals dat geldt voor de andere partijen in onze regio, om over de gemeentegrens te willen investeren en capaciteit en middelen beschikbaar te stellen om deze locaties te kunnen ontwikkelen.

Uitbreiding en bestendiging P+R binnen de stadsgrenzen

Inzet op de realisatie van een gebouwde voorziening P+R Noord
In lijn met het Multimodaal Toekomstbeeld is – op een paar locaties na - investeren in kostbare nieuwe P+R locaties binnen de stadsgrenzen in principe niet aan de orde. Wel wordt ingezet om een gebouwde bovengrondse parkeervoorziening te realiseren op het westelijke oor van P+R Noord. Deze P+R speelt, vanwege de uitstekende verbinding met het hoogwaardige openbaar vervoer een belangrijke rol voor de stad Amsterdam én regio. Zo wordt met een flinke P+R aan de noordzijde van de stad en de al bestaande forse P+R aan de zuidzijde van stad (P+R Bijlmer Arena) de P+R doelstelling in grote mate gefaciliteerd. Samen met de Vervoerregio Amsterdam gaan we onderzoek doen naar de haalbaarheid (ook financieel), de doelgroep en de gevolgen van een uitbreiding van de P+R Noord.

Ruimtereservering voor een gebouwde voorziening op het kavel van Zeeburg III
Naast een gebouwde voorziening op P+R Noord is er ook nog een ruimtereservering voor de realisatie van een P+R op Zeeburg III. Deze reservering blijft vooralsnog staan, maar wordt iets beperkter qua omvang als op ditzelfde kavel een zwembad wordt gerealiseerd. Uit onderzoek blijkt dat het mogelijk is om een gebouwde P+R voorziening naast het zwembad te realiseren met 400 tot maximaal 600 parkeerplaatsen.

Voor touringcarplekken is er geen ruimte meer, of alleen met heel grote investeringen. Wat voor P+R Noord geldt, geldt ook voor Zeeburg: de benodigde lening is niet inpasbaar in de investeringsruimte. Anders dan voor P+R Noord geldt dat voor alle doorgerekende varianten het exploitatieresultaat negatief is. Hoewel de ruimtereservering voorlopig blijft staan ligt het voor de hand om een eventuele toekomstige investering in de ontwikkeling van deze P+R locatie af te wegen tegen de mogelijkheid om de grotere regionale P+R Muiden te realiseren in SBaB-verband.

Kans voor een kleine P+R bij de A10 West
Aan de westzijde van de stad worden gesprekken gevoerd over het gebruik als P+R van de parkeervoorziening bij een locatie vlakbij het Rembrandtpark. Dat zou een mooie, zij het kleine,

aanvulling zijn voor bestemmingen in De Baarsjes, Oud-West of Slotervaart/ Osdorp. Insteek is dat een eventuele P+R op deze locatie kostenneutraal wordt geëxploiteerd.

Smart Mobility Hub/ Strandvliet
Op de plek van sportpark Strandvliet wordt de Smart Mobility Hub gerealiseerd. In één gebouw komen verschillende sport, parkeer- en vervoersvoorzieningen samen (waaronder een touringcarterminal, taxistandplaats en sportfaciliteiten op het dak). Mogelijk dat een P+R aanbod hiervan onderdeel kan zijn op momenten dat er geen evenementen zijn. Dit maakt mogelijk ook de businesscase aantrekkelijker. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat in dit gebied ook P+R Arena aanwezig is, die met metro 54 slechts één halte verder ligt.

Vanwege doelstelling spitsmijden wordt de motie om het spitstarief af te schaffen niet uitgevoerd
Vanuit het programma *Samen Bouwen aan Bereikbaarheid* (SBAB) is er naast de hierboven beschreven programmalijn 'multimodale netwerken' ook de programmalijn 'spreiden en mijden'. Deze programmalijn richt zich op het stimuleren en aanjagen van slim en bewust reisgedrag.

De kern van deze ambitie bestaat onder meer uit:
1. Mijden van mobiliteit: meer thuiswerken en minder de weg op, met daarbij nadruk op de hyperspits op dinsdag en donderdag;
2. Spreiden van mobiliteit: spreiden van de (hyper)spits door later of eerder te reizen en/of door te spreiden over dagen in de week;

Vanuit bovenstaande doelstelling stelt het college voor om geen invulling te geven aan het eerste deel van de motie 81.20 'Ook voor 10.00 uur een euro per dag bij P+R' (Kreuger c.s.), d.d. 22 januari 2020. Met deze motie is het college van B en W opgedragen "een proef te starten met een algemeen parkeertarief van 1 euro per dag bij P+R locaties met overcapaciteit voor automobilisten die doorreizen met het OV binnen de gehele gemeente Amsterdam". Deze motie draagt niet bij aan de ambitie van 'spreiden en mijden', omdat een heel laag tarief juist extra autoverkeer aantrekt in de (hyper)spits. Daarnaast leidt het lage tarief van €1,- per etmaal tot inkomstenderving die binnen programma 2 van de begroting niet is gedekt. Het tweede deel, om het P+R tarief voor een eindbestemming in heel de stad beschikbaar te stellen, wordt wel uitgevoerd. Zie hiervoor de volgende paragraaf.

Het college overweegt bij zijn besluit dat het de voorkeur heeft dat bezoekers dichter bij huis op het ov overstappen omdat dit tot minder autokilometers leidt op de Rijkswegen in de MRA. Voor bezoekers met een recreatief en sociaal doel worden regionale corridorhubs daarom ook gezien als alternatief voor de P+R's in Amsterdam die voor wat betreft de parkeercapaciteit onder druk staan.

Vervanging 'centrumcheck' met een 'check op vervolgvervoer'
Een belangrijke wijziging is de vervanging van de 'centrumcheck' met een 'check op vervolgvervoer met het openbaar vervoer of deeltweewieler'. Met de centrumcheck wordt de voorwaarde bedoeld dat een parkeerder in het centrumgebied van Amsterdam moet zijn geweest om in aanmerking te komen voor het voordelige P+R tarief. Het college heeft hiertoe besloten om de volgende redenen:

- P+R moet niet alleen ingezet worden voor het verminderen van verkeer naar het historische centrum; ook kernen buiten het centrum moeten hiervan kunnen profiteren. Dit sluit aan bij de strategische keuze uit de Omgevingsvisie om te streven naar een meerkernige ontwikkeling van de stad;
- Het gebruik van de centrumcheck leidt tot klachten/vragen/onduidelijkheden. Verkeerd gebruik/interpretatie leidt tot onvoorziene kosten bij gebruikers en voor de gemeente vormt dit een kostenpost als gevolg van het restitutiebeleid.

Met de 'check op gebruik van vervolgvervoer' moet een gebruiker van een P+R voorziening aantonen verder gereisd te hebben vanaf de desbetreffende P+R-locatie om in aanmerking te komen voor de P+R-parkeerkorting. Dit kan met het openbaar vervoer of in de toekomst met een deeltweewieler.

Met deze gewijzigde systematiek is de bestemming van de reiziger niet meer van belang om in aanmerking te komen voor het P+R kortingstarief. Zo kan een bezoeker met een bestemming in Noord, Nieuw-West of Zuidoost eveneens profiteren van het voordelige P+R kortingstarief.

Bij de 'check op vervolgvervoer' zijn twee restricties van toepassing. Ten eerste wordt de directe omgeving van de desbetreffende P+R uitgesloten als bestemming. Zodoende wordt voorkomen dat P+R-voorzieningen de lokale parkeervoorzieningen (inclusief straatparkeren) verstoren door op prijs te concurreren. Ten tweede blijft het kantorengebied van de Zuidas uitgesloten als bestemmingsgebied voor het verkrijgen van P+R korting. Dit vanwege de meer dan 3.500 inpandige parkeerplaatsen in dit gebied. Voor de Zuidas verandert kortom niets ten opzichte van de huidige situatie.

Transitie OV-chipkaart naar OV-Pay en de gevolgen voor het P+R kortingstarief
In het openbaar vervoer is het vanaf 2023 mogelijk om te betalen met de bankpas (OV-Pay). Omdat met OV-Pay nog niet beoordeeld kan worden of de P+R gebruiker in het centrumgebied is geweest, moeten P+R gebruikers tot op heden gebruik maken van de OV-chipkaart of reguliere GVB-kaartjes. Daar de OV-chipkaart vanaf 2026 wordt uitgefaseerd wordt er gewerkt om OV-Pay te koppelen aan de P+R betaalsystematiek.

Met OV-Pay wordt net als in de huidige situatie een kaartlezer bij de betaalautomaat gebruikt waarmee de kaart-ID naar de beveiligde omgeving van Translink[4] wordt verzonden. Binnen dit domein wordt beoordeeld of er recht is op het P+R kortingstarief en een terugkoppeling gestuurd naar het desbetreffende parkeermanagementsysteem. Translink moet hiervoor nog een aantal technische wijzigingen doorvoeren om het systeem functioneel te krijgen. Naar verwachting zal in de loop van 2026 op alle P+R-locaties in Amsterdam het nieuwe systeem op basis van OV-Pay van kracht worden. De gebruiksvriendelijkheid van de P+R's verbetert hierdoor.

[4] Translink is het bedrijf achter de OV-chipkaart en OV-pay. Jaarlijks verwerkt Translink de opbrengsten van ruim twee miljard reistransacties in het openbaar vervoer over de betrokken OV-bedrijven.

Vervolgvervoer met het openbaar vervoer of deelmobiliteit
Tot op heden kan een bezoeker alleen in aanmerking komen voor het P+R kortingstarief als verder wordt gereisd met het openbaar vervoer. De ambitie is om de vervolgreis voor een aantal P+R locaties ook mogelijk te maken met een deel(bak)fiets of deelscooter.

Voor het aanbod van deeltweewielers op P+R voorzieningen wordt gewerkt aan het beschikbaar stellen van een P+R fiets. Het is de bedoeling dat de P+R fiets reserveerbaar is, zodat een gebruiker zeker is van de beschikbaarheid. De P+R fiets zal vanuit de P+R parkeervoorzieningen worden aangeboden door middel van een app, tegen een door de aanbieder bepaald tarief gecombineerd met het parkeren van de auto. Via de app kan zowel de fiets als een parkeerplaats worden gereserveerd. Voordat deze fietsen kunnen worden aangeboden moet nog een vergunningtraject worden gestart. De start van de proef is gepland in de eerste helft van 2026.

Mobility as a service (MaaS)
Belangrijk aspect in de ontwikkelingen van P+R is het op termijn aanbieden en verkopen van P+R als één product. Dit past binnen het concept van Mobility as a Service (MaaS). Met een dergelijk concept wordt het mogelijk om vooraf online een reservering te maken en te betalen voor zowel het parkeren als de doorreis van de P+R met het openbaar vervoer of deelvervoer. De klant krijgt hierdoor vooraf meer zekerheid over zijn reis waarmee het P+R product aantrekkelijker wordt. Daarnaast biedt een reserveringssysteem de mogelijkheid om bestaande ongebruikte parkeercapaciteit flexibeler in te zetten voor P+R. In samenwerking met de G5 worden de mogelijkheden hiervoor onderzocht.

Ik vertrouw u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,



Melanie van der Horst
Wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit