Gemeente Amsterdam

Versie en eventueel versienummer
23 september 2025

P+R Overzicht en ontwikkelingen/ 2025

Inhoud

1 Inleiding 3
1.1 P+R: definitie en doelgroep 3
1.2 Spanningsveld van P+R: afvangen of juist aantrekken van autoverkeer? 3
1.3 Wat vooraf ging: besluitvorming P+R vanaf 1996 4

2 Huidige situatie: tarifering, voorwaarden en capaciteit 6
2.1 Tarieven en voorwaarden van de Amsterdamse P+R voorzieningen 6
2.2 P+R Weesp en P+R Lelylaan 7
2.3 Capaciteit en bereikbaarheid van de Amsterdamse P+R voorzieningen 7

3 Ontwikkelingen locaties P+R voorzieningen 8
3.1 Inleiding 8
3.2 Multimodaal Toekomstbeeld: bezoekers en forenzen afvangen op regionale hubs 8
3.3 Ontwikkelingen bij de bestaande P+R locaties in Amsterdam 12
3.3.1 P+R Zeeburg 12
3.3.2 P+R Noord en P+R Boven 't Y 13
3.3.3 P+R Sloterdijk 14
3.4 Smart Mobility Hub Strandvliet 14
3.5 Andere locaties die in onderzoek zijn 14
3.6 P+R terreinen niet voor het parkeren van vergunninghouders 16

4 Ontwikkelingen mbt het vervolgvervoer 18
4.1 Vervanging van de 'centrumcheck' door een 'check op vervolgvervoer' 18
4.2 Transitie OV-chipkaart naar OV-Pay en de gevolgen voor het P+R kortingstarief 19
4.3 Vervolgvervoer met het openbaar vervoer of deelmobiliteit 19

5 Huidig gebruik, financiën, gebruikerservaring en communicatie 21
5.1 Huidig gebruik van de P+R locaties in Amsterdam 21
5.2 Financien 23
5.3 Klanttevredenheidsonderzoek (2022) 24
5.4 Communicatie 25

Bijlage 1: Capaciteit per P+R locatie in Amsterdam en Weesp 26

Bijlage 2: Kaart P+R locaties en centrumgebied 27

1 Inleiding

1.1 P+R: definitie en doelgroep

Met P+R (Park & Ride) wordt een mobiliteitssysteem bedoeld waarbij bezoekers hun auto naar een aangewezen parkeerplaats rijden en overstappen op het openbaar vervoer. Het Amsterdamse P+R-beleid is gericht op incidentele bezoekers met overwegend een sociaal of recreatief doel. De Amsterdamse P+R terreinen hebben geen doelstelling voor het faciliteren van forensen, met uitzondering van forensen die de spits mijden. Daarom is 2011 een gedifferentieerd tarief ingevoerd met een spitstarief en een lager daltarief. De P+R voorzieningen nabij de herkomstgebieden zijn bedoeld voor forensen van buiten de stad. Met de P+R voorzieningen binnen de stadsgrenzen biedt de gemeente bezoekers een alternatief voor het parkeren in gebieden waar de ruimtelijke druk van autoverkeer ongewenst is (en daarmee vaak ook relatief duur).

1.2 Spanningsveld van P+R: afvangen of juist aantrekken van autoverkeer?

In de discussie over het maatschappelijk belang van P+R zijn er twee hoofdstromen te identificeren. Aan de ene kant vangen de P+R-voorzieningen het autoverkeer af "aan de rand van de stad". Hierdoor is er minder autoverkeer in het centrumgebied. Een vermindering van de verkeersdrukte leidt tot minder stremmingen, betere bereikbaarheid en een verkorting van de reistijden. Minder autoverkeer heeft tevens een gunstig effect voor de milieubelasting en leefbaarheid in de stad. Ook kan een goed bereikbare en toegankelijke stad economische voordelen opleveren en tot een gunstiger vestigingsklimaat leiden. Aan de andere kant trekken de P+R-voorzieningen mogelijk autoverkeer aan van bezoekers die anders wellicht met het openbaar vervoer of de fiets waren gekomen. Zo gaf 30% van de ca. 860 ondervraagden in het Klanttevredenheidsonderzoek aan (O&S, 2022) met het openbaar vervoer te reizen als er geen P+R voorzieningen in Amsterdam aanwezig zouden zijn (zie ook paragraaf 5.3). Een goed netwerk van voordelig geprijsde P+R locaties leidt daarom deels juist ook 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.

Vanwege het spanningsveld tussen enerzijds *afvangen* en anderzijds *aantrekken* van autoverkeer zet Amsterdam in samenwerking met regiopartijen en het Rijk in op de mogelijkheden om P+R voorzieningen in de regio te realiseren of te verbeteren. Vanuit het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) wordt om deze reden gewerkt aan de Regionale Hubsvisie als onderdeel van het Multimodaal Toekomstbeeld voor de Metropoolregio Amsterdam dat in 2022 is vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT).

1.3 Wat vooraf ging: besluitvorming P+R vanaf 1996

1996 – 2020: Meer bezoekers, minder autoverkeer in het centrumgebied
P+R in Amsterdam vindt zijn oorsprong in 1996 bij de opening van het transferium bij de Amsterdam Arena, gevolgd door uitbreiding van enkele P+R-locaties in de jaren daarna. Met 'Voorrang voor een gezonde Stad' (2008) was de inzet om P+R voorzieningen specifiek te koppelen aan de doelstelling om de luchtkwaliteit in Amsterdam te verbeteren.

Bij de herijking van de luchtkwaliteitsmaatregelen[1] (2011) is gebleken dat de bijdrage van P+R voorzieningen aan de luchtkwaliteit beperkt is en dat P+R vooral gezien moet worden als een bereikbaarheidsinstrument. Dit is in 2011 uitgewerkt in het document 'P+R: Slimmer, goedkoper, gerichter' dat in grote mate gezien kan worden als de blauwdruk voor het huidige P+R beleid. In dit document is de doelstelling van P+R als volgt verwoord: "een bijdrage te leveren aan de bereikbaarheid en (zodoende) het aantal bezoekers aan Amsterdam te vergroten zonder toename van het autoverkeer in het centrum". De maatregelen bestonden onder meer uit het uitbreiden van het aantal P+R plekken en de introductie van een (hoger) spits- en (lager) dalparkeertarief, inclusief een aparte GVB P+R OV-Chipkaart met een gestaffelde tariefkorting als er met meerdere personen wordt doorgereisd.

In hetzelfde jaar is de Structuurvisie Amsterdam 2040 (d.d. 17 februari 2011) vastgesteld waarin P+R is benoemd als voorziening voor toeristen en bezoekers van de Amsterdamse binnenstad, die verder ontwikkeld kan worden als multimodale knooppunten rond de ringweg A10 en langs de belangrijkste invalswegen. Ook is aangegeven dat de aanwezigheid van hoogfrequent openbaar vervoer een essentiële voorwaarde is voor een P+R locatie.

2020 – heden: van P+R naar hubs in de regio en vervanging van de centrumcheck
In de Agenda Autoluw, vastgesteld in januari 2020, is een aantal aanvullende bepalingen opgenomen ten aanzien van P+R. Zo is de ambitie uitgesproken om de P+R's ook beschikbaar te stellen aan vergunninghouders uit het centrumgebied en om deelauto's op de P+R's aan te bieden voor reizen de stad uit. Ook is aangegeven dat het P+R-netwerk wordt uitgebreid.

In december 2021 is de rapportage 'Amsterdamse P+R maatregelen, actualisatie 2021' en bijbehorende raadsinformatiebrief 'Hubsvisie Amsterdam en Amsterdamse P+R maatregelen' door het college vastgesteld[2]. Aangekondigd is dat de specifieke OV-korting voor P+R bezoekers die in groepsverband reizen wordt vervangen door een GVB-groepsdagticket. Verder staat in de brief dat de 'huidige vorm van de centrumcheck' behouden blijft om parkeerplaatsen van private exploitanten beschikbaar te houden. Als een P+R-locatie binnen of heel dicht in de buurt van het P+R-bestemmingsgebied ligt dan leidt dit tot concurrentie met het reguliere parkeeraanbod. Het risico hiervan is dat de private exploitanten minder P+R capaciteit willen aanbieden, of dat de gemeente een hogere vergoeding moet betalen.

[1] *P+R: Slimmer, goedkoper, gerichter (2011)*
[2] raadsinformatiebrief '*Hubvisie Amsterdam en Amsterdamse P+R maatregelen*', d.d. 21 december 2021

Hubsvisie: stadshubs en regiohubs

In de Hubsvisie van december 2021 (en in Omgevingsvisie van 7 juli 2021) is voor de stadshubs (naast buurt, wijk en regiohubs) aangekondigd dat dit de plek is waar de overstap kan plaatsvinden van regionaal en landelijk openbaar vervoer op het stedelijke openbaar vervoer en andersom, al dan niet gecombineerd met aanbod van deelmobiliteit. In de Hubsvisie staat verder dat een aantal van de huidige P+R's op een locatie ligt die de potentie heeft een stadshub te worden.

Zo staat er: "*Door de verdere groei van de stad is de verwachting dat de P+R-functie op deze hubs onder druk komt te staan. P+R is immers bedoeld om aan de rand van het stedelijk gebied over te stappen op openbaar vervoer of fiets om verder de stad in te gaan. Door de ligging van de hub in stedelijk gebied en de uitstekende bereikbaarheid per OV is het niet wenselijk op deze locaties te veel ruimte aan autoparkeren voor bezoekers geven. Een P+R functie op een stadshub betekent immers dat auto's relatief ver het stedelijk gebied in komen en er kostbare en dure ruimte moet worden vrijgehouden. We gaan daarom zeer terughoudend om met het verder uitbreiden van de P+R-functie op deze locaties. De P+R-functie voor bezoekers en forenzen komt bij voorkeur op de regiohub"*[3].

De regiohub is een plek waar de overstap plaatsvindt van auto op OV of deelmobiliteit. De regiohubs vormen de verbinding tussen het landelijke/ regionale wegennet met het regionale en stedelijke openbaarvervoernetwerk. Doelstelling van de regiohub is onder meer het (op grotere afstand van de stad) afvangen van autoverkeer en het aantal (geparkeerde) auto's in stedelijke gebieden te verminderen en de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de stad te behouden.

Een regiohub kenmerkt zich door een goede bereikbaarheid per auto en OV. De regiohub kan zowel binnen als buiten de Amsterdamse gemeentegrens liggen. Ook een aantal van de huidige P+R's in de stad vallen onder het begrip regiohub. Door de verdere groei en verdichting van de stad zal kritisch gekeken moeten worden naar de locaties van de huidige P+R's. Gebieden met een goede OV-ontsluiting waar verdere verdichting plaatsvindt, transformeren geleidelijk van een regiohub naar een stadshub. Hier past de huidige P+R-functie niet altijd meer goed bij.

Aanpassing tariefstructuur en vervanging van de 'centrumcheck'

Conform het coalitieakkoord 2022 – 2026 heeft het college van B en W op 11 april 2023 besloten om de tarieven van de tien P+R locaties per 3 juli 2023 te verhogen, zodat de kosten van P+R gedekt worden door de gebruikers (zie hoofdstuk 2 voor meer informatie over de tariefsindeling).

Ook heeft het college van B en W besloten om de 'centrumcheck' te vervangen door een 'check op een vervolgreis'[4]. Dit houdt in dat een bezoeker aantoonbaar een vervolgreis moet hebben gemaakt met het openbaar vervoer of met deelvervoer om in aanmerking te komen voor de P+R-parkeerkorting, ongeacht de bestemming. Het college heeft hiertoe onder meer besloten omdat dit aansluit bij het huidige beleid van autoluw om P+R breder in te zetten dan alleen voor het centrum van de stad. Ook had de aankondiging om de P+R-kortingssystematiek te wijzigen een technische aanleiding, namelijk dat de OV-chipkaart per 2025 komt te vervallen, waardoor het reisgedrag (naar het centrumgebied) niet goed meer getoetst zou kunnen worden.

[3] Hubsvisie Amsterdam, vastgesteld door het college van B en W op 21 december 2021, pagina 21.
[4] Zie: raadsinformatiebrief '*aanpassen P+R tarief en centrumcheck*' van 14 april 2023

Omgevingsvisie Amsterdam 2050: meerkernige ontwikkeling
De vervanging van de centrumcheck door een 'check op vervolgvervoer' past bij de in 2021 door de gemeenteraad vastgestelde Omgevingsvisie Amsterdam 2050 ('Een menselijke metropool'). De omgevingsvisie werd opgesteld als antwoord op de grote ruimtelijke opgaven waar de stad en regio voor staan. 'Meerkernige ontwikkeling' vormt één van de vijf strategische keuzes van de visie: "*Amsterdam kiest met Meerkernige ontwikkeling voor meer evenwicht in de stad (…) en nieuwe ruimte voor economisch herstel, groei en innovatie. […] Binnen Amsterdam zal de ontwikkeling zich concentreren in en tegen de stadsdelen Nieuw-West, Noord en Zuidoost.*" Als onderdeel van deze strategische keuze past een P+R systematiek die breder wordt ingezet dan alleen het centrumgebied.

2 Huidige situatie: tarifering, voorwaarden en capaciteit

2.1 Tarieven en voorwaarden van de Amsterdamse P+R voorzieningen

Voor alle P+R locaties binnen de gemeente Amsterdam gelden identieke tarieven en voorwaarden[5], namelijk:

€6,- per 24 uur bij inrijden op:
- zaterdag, zondag en op een feestdag
- maandag tot en met vrijdag ná 10.00 uur
- Maximaal 96 uur (4 dagen) parkeren, met uitzondering van P+R Rai waar maximaal 24 uur kan worden geparkeerd. P+R VUMC is alleen in het weekend geopend voor P+R-gebruikers.

€13,- voor de eerste 24 uur bij inrijden op:
- maandag tot en met vrijdag vóór 10.00 uur (voor de eerste dag). Wordt langer dan één dag geparkeerd dan geldt voor de aansluitende 72 uur het tarief van €6,- per 24 uur;

Na aansluitend 96 uur parkeren geldt het standaard parkeertarief van de desbetreffende locatie (zie bijlage 1).

Deze tarieven gelden alleen als met de OV-chipkaart of een papieren GVB-kaartje kan worden aangetoond dat men in het centrumgebied is geweest (zie bijlage 2 voor een overzichtskaart). Bij een aantal locaties zijn automaten aanwezig waar papieren GVB-kaarten verkrijgbaar zijn. Bij drie P+R locatie is de GVB P+R kaart beschikbaar. Daarmee kunnen twee ritten worden gemaakt van maximaal één uur en er geldt een staffelkorting voor groepen tot maximaal 5 personen.

[5] Deze tarieven gelden van 3 juli 2023. Daarvoor was het dal- en spitstarief €5,- lager.

2.2 P+R Weesp en P+R Lelylaan

Voor P+R Weesp geldt een uitzondering op bovenstaande tarieven en voorwaarden. Voor P+R Weesp geldt alleen 's nachts tussen 02.00 en 06.00 een (gemaximeerd) tarief van €7,76 (prijspeil 2025). Na 06.00 in de ochtend tot 02.00 in de nacht is het parkeren gratis. Dit parkeerregime is ingesteld om parkeerders te weren die hun auto langdurig parkeerden, bijvoorbeeld om verder te reizen naar Schiphol. Voor P+R Weesp geldt als enige van de Amsterdamse P+R voorzieningen dat sprake is van een 'fiscaal' regime. Er staat geen slagboom. Het tarief is niet afhankelijk of voorwaardelijk van het vervolgvervoer.

Een klein parkeerterrein bij station Lelylaan is geen onderdeel van het gemeentelijke P+R aanbod omdat dit parkeerterreintje door de NS wordt geëxploiteerd. Hier gelden andere tarieven en toegangsvoorwaarden, vooral bedoeld om treinreizigers te stimuleren. Dit P+R terrein komt bij de herontwikkeling van station Lelylaan te vervallen[6].

2.3 Capaciteit en bereikbaarheid van de Amsterdamse P+R voorzieningen

In totaal zijn er in Amsterdam momenteel 10 P+R locaties, met een totale capaciteit van doordeweeks een kleine 4.300 parkeerplaatsen en in het weekend, als VUMC als P+R locatie beschikbaar is, iets meer dan 4.700 parkeerplaatsen (zie bijlage 1 voor een totaaloverzicht). Wel fluctueert de beschikbare capaciteit omdat gedurende evenementen of congressen P+R Rai niet beschikbaar is. Hetzelfde geldt ook voor P+R Arena.

Al deze locaties zijn goed verbonden met het openbaar vervoer en hebben directe verbindingen met bestemmingen in het centrumgebied. Zes van de 10 locaties zijn in eigendom van de gemeente, voor de overige locaties is een overeenkomst gesloten met private exploitanten. De private exploitanten krijgen een vergoeding voor elke transactie die wordt gemaakt op de P+R voorziening. Op de P+R's op locaties van derden is in 2024 een positief exploitatieresultaat geboekt van meer dan €2 ton. Zolang de vergoedingen alleen geïndexeerd worden zal het totale saldo ook dit en volgend jaar positief uitvallen (zie verder paragraaf 5.2 financiën).

Op dit moment zijn met name de marketingvoordelen van P+R de reden voor private exploitanten om met de gemeente samen te werken. Met marketingvoordelen wordt bedoeld dat een parkeervoorziening onderdeel is van het Amsterdamse P+R netwerk waardoor deze beter door parkeerders wordt gevonden. De exploitatie en het rendement van de parkeervoorziening verbetert hierdoor.

[6] zie: NvU '*vernieuwing station Amsterdam Lelylaan*', raadsbesluit 19 juli 2023

3 Ontwikkelingen locaties P+R voorzieningen

3.1 Inleiding

Vanwege woningbouw- en gebiedsontwikkeling, financiële krapte en de energietransitie staat de capaciteit op een aantal gemeentelijke P+R locaties onder druk. Er zijn echter ook kansen om het P+R netwerk te versterken. De kansen liggen met name in de regio, maar ook binnen Amsterdam is er nog een aantal mogelijkheden. In dit hoofdstuk wordt hierop ingegaan.

3.2 Multimodaal Toekomstbeeld: bezoekers en forenzen afvangen op regionale hubs

In de Amsterdamse Hubsvisie van 2021 is aangegeven dat het potentieel voor overstappen van de auto op een andere modaliteit relatief groot is. Dagelijks rijden er op weekdagen ongeveer 170.000 auto's de stad in, waarvan ongeveer de helft een bestemming heeft binnen de ring A10. Alhoewel een deel hiervan beschikt over eigen parkeergelegenheid, is er gezien de grote aantallen reden om de P+R capaciteit in de regio uit te breiden en te verbeteren.

Met de P+R voorzieningen in de regio worden autobezoekers al in een eerder stadium van hun reis naar de stad verleid om te parkeren en over te stappen op het OV. Het wegennet rond Amsterdam en in de regio wordt hierdoor minder belast.

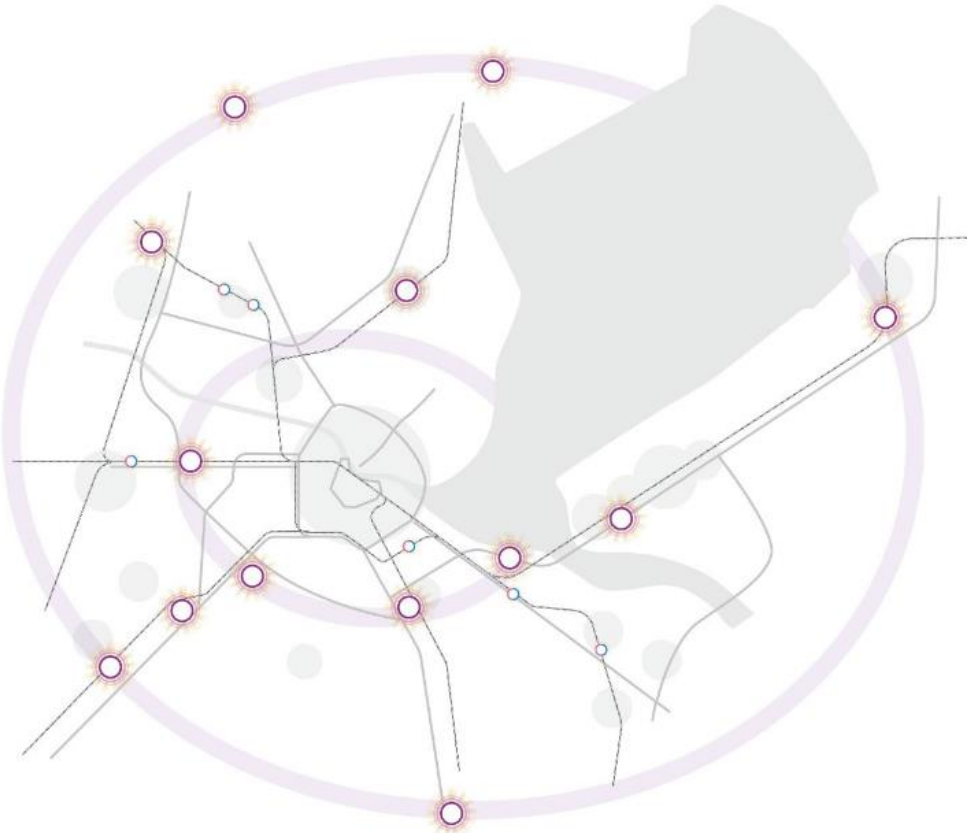
Vanuit het programma *Samen Bouwen aan Bereikbaarheid* (SBAB) wordt op basis van de programmalijn 'Multimodale Netwerken' vanuit het Rijk en de regio gewerkt aan een Regionale Hubstrategie. De Regionale Hubstrategie is onderdeel van het Multimodaal Toekomstbeeld voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA) dat in 2022 is vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT). In het Multimodaal Toekomstbeeld vormt een aantal sturingsprincipes de basis voor concrete maatregelen. Het gaat onder meer om de volgende principes:

- het afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei;
- de ring A10, A5 en A9 draaiend houden; en
- het ontwikkelen van één of twee regionale hubs per corridor.

Bij laatstgenoemde is de mobiliteitstransitie (waarmee wordt bedoeld het afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei) een belangrijke voorwaarde voor een succesvolle hubstrategie. Met een 'hub' wordt in dit verband bedoeld een locatie waar reizigers overstappen van de auto op het openbaar vervoer. In deze Regionale Hubstrategie werken de Provincies Noord-Holland en Flevoland, de vervoerregio, de gemeenten Amsterdam, Haarlemmermeer en Almere, Rijkswaterstaat en de Nederlandse Spoorwegen samen aan:

- het leefbaar houden van de steden; en
- het reduceren van het aantal autokilometers en lagere emissies, door het verbeteren van de bestaande regionale P+R's en de uitwerking van grote corridorhubs.

Zoals gezegd is de mobiliteitstransitie een belangrijke aanjager voor de Regionale Hubstrategie. Andersom zijn hubs ook een belangrijke voorwaarde om deze transitie mogelijk te maken. Het is wenselijk dat bezoekers en forensen gebruik gaan maken van de hubs. Het is echter een complexe en tijdrovende opgave om de juiste locaties te vinden en de financiering rond te krijgen. Ook is het niet eenvoudig om bezoekers en forensen te verleiden al eerder in hun reis de auto te parkeren. Belangrijke aspecten zijn goede robuuste OV-verbindingen, veiligheid(sgevoel) op de locatie, zekerheid van parkeren (capaciteit in relatie tot vraag en aanbod van de locatie) en de kosten voor het parkeren. Ten aanzien van het openbaar vervoer is een aantal verbindingen nog in ontwikkeling, zoals de verlengde Noord/Zuidlijn en de HOV ZaanIJ.



Figuur 1: Kansrijke hub locaties in de MRA, zowel grotere hubs als kleinere hubs en P+R locaties (bron: Multimodaal Toekomstbeeld MRA)

Regionale hubs dragen bij aan meerdere doelen. Ze zorgen voor minder autoverkeer in de steden en hubs die wat verder van de stad liggen dragen bij aan een vermindering van het aantal autokilometers en een betere doorstroming op het wegennet. Het gebruik van hubs is momenteel vooral aantrekkelijk voor verplaatsingen naar de Amsterdamse binnenstad. Doordat de kosten en de inspanning om naar de binnenstad met de auto te reizen groot zijn, is het relatief aantrekkelijk

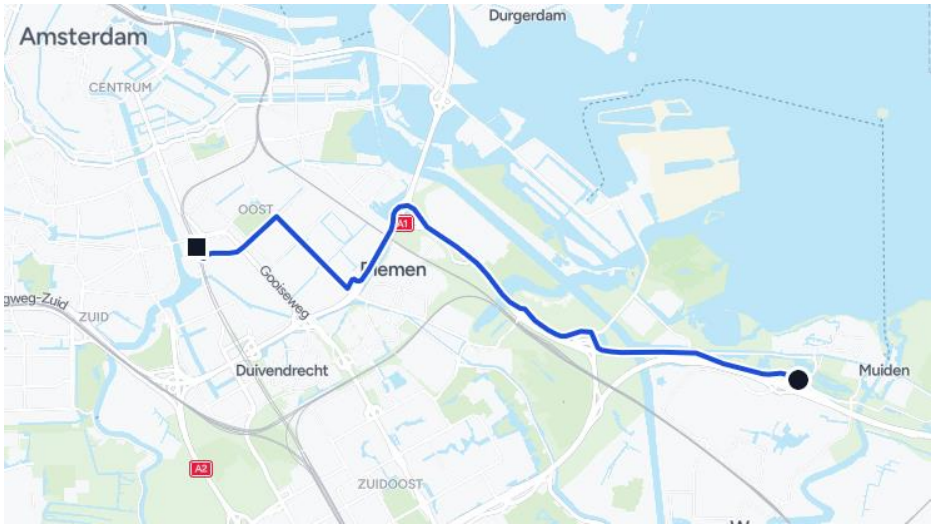
om over te stappen. Vanuit de doelstellingen geredeneerd, is het wenselijk dat ook meer forenzen gebruik gaan maken van hubs voor verplaatsingen naar gebieden rond de A10 en A9.

Dit kan gerealiseerd worden door een combinatie van maatregelen. Zo moet het minder aantrekkelijk worden om met de auto naar de bestemming door te rijden, door de beschikbaarheid van parkeren te verminderen of de kosten voor het gebruik van de auto te verhogen. Daarnaast is het belangrijk dat vanaf de hub overgestapt kan worden op een hoogwaardige OV-verbinding die qua reistijd en tarief kan concurreren met de auto. De hub moet voorts aantrekkelijk en herkenbaar zijn ingericht en het tarief moet passen bij de locatie.

P+R Muiden
In de regio zijn meerdere locaties in beeld op de verschillende corridors die op kortere termijn realiseerbaar zijn, met eventuele doorgroeimogelijkheden naar een grote corridorhub. Zo gaat P+R Muiden langs de A1, aan de rand van Muiden, flink uitgebreid worden. Het parkeerterrein, waar nu zo'n 175 auto's kunnen parkeren, moet straks plaats bieden aan ten minste 700 auto's. Het Rijk heeft bij het BO MIRT 2024 de helft van de benodigde dekking (7 miljoen van in totaal 14 miljoen euro) beschikbaar gesteld. De provincie Noord Holland heeft daarnaast een belangrijke stap gezet door het trekkerschap voor de realisatie op zich te willen nemen en tevens een financiële bijdrage te leveren.

De reden van de uitbreiding van het P+R-terrein bij Muiden is dat het een belangrijk overstappunt op het openbaar vervoer richting Amsterdam en 't Gooi is. Door de parkeercapaciteit te vergroten, kunnen er meer bezoekers en forensen overstappen op het openbaar vervoer. De ring A10 rond Amsterdam wordt hierdoor minder belast. Dat laatste is geen overbodige luxe: vooral 's ochtends staan er vrijwel dagelijks flinke files op de A1 tussen Muiden en Amsterdam.

Elke 10 minuten vertrekt er een bus richting Amsterdam. Vanaf P+R Muiden zijn er directe buslijnen naar station Amstel (bus 320 en 327), Bijlmer Arena (bus 330) en station Zuid (bus 321). Vanaf P+R Muiden is de reistijd naar deze bestemmingen circa 20 minuten.



Kaartje 1: Streekbus 320 en 327 van P+R Muiden naar station Amstel

Verbetering P+R's op acht locaties in de regio
Naast de uitbreiding van P+R Muiden, wordt nog dit jaar gestart om bij acht bestaande locaties de aantrekkelijkheid en bekendheid te verbeteren. Het gaat om: Bussum-Zuid, Weesp, Almere 't Oor, Krommenie-Assendelft, Wormerveer, Haarlem-Spaarnwoude, Uitgeest, en Alkmaar-Noord. Ook wordt per locaties bekeken in hoeverre de capaciteit kan worden uitgebreid. Voor de aankomende jaren worden kansrijke locaties nader bestudeerd, zoals Halfweg-Zwanenburg, Breukelen, Nieuw-Vennep, Amsterdam-Noord, Sassenheim en Almere Poort.

De ambitie is dat de uitbreiding van P+R Muiden en de aanpak van bestaande locaties tussen 2025 en 2029 leidt tot een verdubbeling van de huidige capaciteit. De huidige capaciteit van deze locaties komt overigens in grote mate overeen met de P+R capaciteit binnen Amsterdam.

Regionale hubs als alternatief om de reis helemaal met de auto af te leggen
De ontwikkeling van meer regionale hubs helpt de stad en andere economische centra in de regio bereikbaar te houden. Het biedt een alternatief om de reis helemaal met de auto af te leggen en het vergroot de robuustheid van het mobiliteitssysteem door flexibele reisalternatieven te bieden bij hinder op de regionale verkeer- en vervoersnetten. Daarnaast speelt het ruimte in de stad vrij voor gebiedsontwikkeling en een leefbare openbare ruimte.

In de gebieden aan de randen van de MRA is het OV-aanbod vaak beperkter en het autogebruik relatief hoog. Door toegankelijke hubs te realiseren op plekken aan de corridors, waar het OV fijnmaziger en hoogfrequenter wordt, kan overbelasting van het autonetwerk voorkomen worden.

Deze gezamenlijke belangen van regio en Rijk zijn noodzakelijk om de financiering van de ontwikkeling en exploitatie van hubslocaties dichterbij te brengen. Tegelijk vraagt dit de bereidheid van de betrokken partijen om over de eigen schaduw heen te stappen en te denken over bereikbaarheid als regionaal vraagstuk. Alleen dan kunnen de benodigde investeringen gerealiseerd worden.

Spreiden en mijden
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 ambitie is om tot 2030 48.000 automijdingen per dag te realiseren en daarnaast ook de spits te mijden, zowel op de weg als in het openbaar vervoer.

De kern van deze ambitie bestaat uit drie onderdelen:
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;
3. Het stimuleren van wandelen, fietsen, OV en (deel) mobiliteit, volgens het STOMP-principe (in volgorde van 'belangrijkheid': Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (MaaS) en ten slotte de Privéauto).

De activiteiten richten zich onder meer op het slimmer en duurzamer reizen van werknemers (werkgeversaanpak) en het stimuleren van reizigers om buiten de spits te reizen of als mogelijk om thuis te werken (reizigersaanpak).

Motie 'Ook voor 10.00 uur een euro per dag bij P+R' wordt gedeeltelijk uitgevoerd
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': het is de verwachting dat een heel laag tarief juist extra autoverkeer aantrekt in de (hyper)spits. Dit zijn reizigers die nu met het openbaar vervoer of fiets komen. 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 bestemming in heel de stad beschikbaar te stellen, wordt wel uitgevoerd. Zie hiervoor paragraaf 4.1.

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.

3.3 Ontwikkelingen bij de bestaande P+R locaties in Amsterdam

3.3.1 P+R Zeeburg

P+R Zeeburg I is per 6 januari 2025 vervallen. Met het vrijkomen van dit terrein kan begonnen worden met de woningbouw van Baaibuurt-West. P+R Zeeburg II en -III blijven tot 2030 beschikbaar met in totaal ca. 400 parkeerplaatsen. Daarna zullen ook deze gebieden ontwikkeld worden.

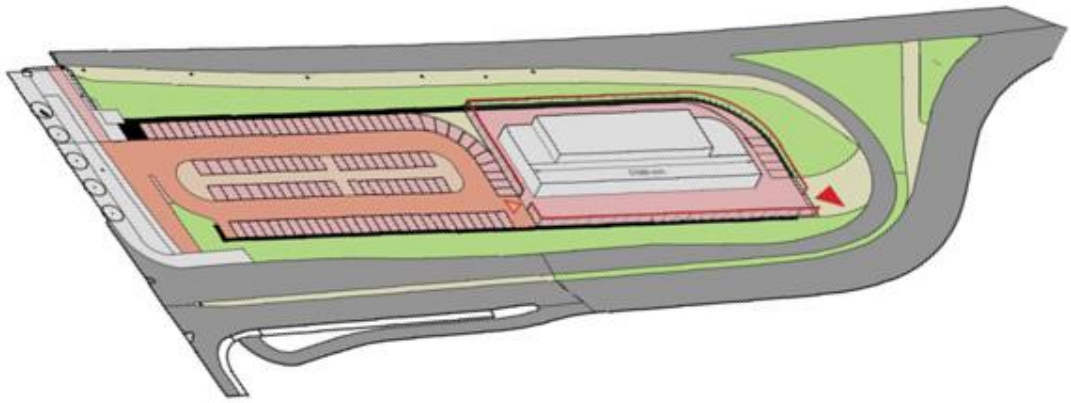
Voor de locatie van P+R Zeeburg III geldt een ruimtereservering voor de bouw van een parkeervoorziening van circa 600 parkeerplaatsen. Om tot een minder onrendabele investering te komen is onderzocht of hiervoor een gemengde toepassing kan worden ingesteld, bijvoorbeeld om ook een deel van de parkeerbehoefte vanuit de gebiedsontwikkeling Zeeburg te faciliteren. Dit project is vooralsnog vanwege beperkte financiële investeringsruimte stilgelegd. Recentelijk is voor deze locatie onderzoek gedaan naar de mogelijkheid of er naast een gebouwde parkeervoorziening ook een binnenzwembad als uitbreiding van het Flevoparkbad gerealiseerd kan worden op kavel 3.2[7] . Uit dit onderzoek blijkt dat het mogelijk is om voor deze locatie een dubbele functie in te stellen: naast het zwembad en de benodigde parkeerruimte ten behoeve van dat zwembad de realisatie van een gebouwde P+R voorziening op de resterende ruimte. Deze

[7] Zie raadsinformatiebrief 'onderzoek alternatieve locatie binnenzwembad Flevoparkbad',

gebouwde voorziening biedt ruimte voor de realisatie van 400 tot max 600 parkeerplaatsen. Ook hier is de beperkte financiële investeringsruimte een belangrijke factor. Daarnaast is de vraag of P+R Zeeburg op termijn nog nodig is als de extra parkeercapaciteit op P+R Muiden is gerealiseerd. De locaties liggen min of meer in elkaars verlengde op ca. 9 minuten rijden van elkaar. Ook komt een P+R voorziening op het Zeeburgereiland meer ín de stad te liggen als het gebied verder wordt ontwikkeld en het forse woningprogramma is gerealiseerd.

3.3.2 P+R Noord en P+R Boven 't Y

Op het oostelijk oor van P+R Noord moet ruimte worden gemaakt voor een elektriciteits-onderstation ten behoeve van het hoofspanningsnet. Het huidig plan is dat eind 2027 met de bouw wordt begonnen. Dit duurt tot ongeveer begin 2030. Tijdens de bouw is het oostelijk oor niet beschikbaar voor P+R. De capaciteit vermindert hierdoor van in totaal 442 parkeerplekken tot de circa 210 parkeerplekken op het westelijke oor. Na de realisatie van het elektriciteitsonderstation komt het oostelijke oor gedeeltelijk weer beschikbaar voor P+R. De totale capaciteit behelst na 2028 ongeveer 312 parkeerplaatsen.



Figuur 1: Conceptuele weergave elektriciteitsonderstation op het Oostelijke Oor van P+R Noord

Op het westelijke oor van de P+R Noord is het mogelijk om een parkeergebouw te realiseren van circa 1.000 parkeerplaatsen. Hoewel dit project in 2021 is stilgelegd vanwege beperkte financiële investeringsruimte is in 2025 wel een exploitatieberekening gemaakt. Deze wees uit dat de realisatiekosten van het gebouw, de installaties en de grond circa €57 mln bedragen. Voor alle doorgerekende varianten is het exploitatieresultaat positief. De verwachte toekomstige inkomsten van de investering zijn dus hoger dan de initiële kosten van die investering. Indien de Vervoerregio een bijdrage levert van bijvoorbeeld €3 mln , zal de Netto Huidige Waarde verder toenemen. Totdat er ruimte is gevonden om de noodzakelijke investeringen te doen is momenteel geen plan in ontwikkeling om een gebouwde voorziening te realiseren op het kavel van P+R Noord.

Vanaf 2025 wordt begonnen met de gebiedsontwikkeling van het Buikslotermeerplein. Als gevolg daarvan zal een aantal aanwezige parkeerterreinen niet meer beschikbaar zijn. Het belang van de Boven 't Y parkeergarage voor het gebied wordt hierdoor groter, waardoor de bezettingsgraad naar verwachting toeneemt. Voor P+R zal dan in Boven 't Y minder capaciteit beschikbaar zijn. Grote gebiedsontwikkelingen zoals op het Buikslotermeerplein gaan gepaard met onzekerheid,

waardoor niet precies is te voorspellen hoe de parkeervraag zich zal ontwikkelen. Het is echter denkbaar dat de Boven 't Y garage vanaf 2028 niet meer beschikbaar is voor P+R. Dit betekent een afname van ongeveer 200 parkeerplaatsen voor P+R.

3.3.3 P+R Sloterdijk

Bij station Sloterdijk is momenteel aan de noordzijde op het Piarcoplein een groot aantal parkeerplaatsen aanwezig. Een deel hiervan is openbaar toegankelijk (betaald parkeren) en een deel (200 parkeerplaatsen) is ingericht als een P+R. Vanwege de noodzakelijke verbetering van het openbaar vervoer voor de ontwikkeling van Havenstad, is eind vorig jaar de Nota van Uitgangspunten HOV bus Sloterdijk – CS vastgesteld. Onderdeel van dat besluit is een nieuw busstation op het Piarcoplein. Hierdoor moet het Piarcoplein opnieuw ingericht worden. Er ligt een opgave om ruimte maken voor de HOV, internationale lijndiensten, P+R, fietsparkeren en vergroening. Het huidige parkeerterrein kan met de nieuwe ruimtelijke invulling niet behouden blijven. De openbare parkeerplaatsen, waar regulier betaald parkeren geldt, worden daarom opgeheven. Uitgangspunt is om het P+R aanbod zoveel mogelijk te handhaven. Het ontwerp wordt de komende maanden uitgewerkt, maar de verwachting is dat het aantal parkeerplaatsen voor P+R zal afnemen. Naar verwachting kunnen tussen 110 en 130 parkeerplaatsen overblijven. Het definitieve ontwerp van dit plan zal als onderdeel van het Uitvoerings- en Kredietbesluit in 2026 aan u worden voorgelegd.

3.4 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.

3.5 Andere locaties die in onderzoek zijn

In het recente verleden is een aantal potentiële locaties de revue gepasseerd voor al dan niet uitbreiden van de P+R capaciteit. In de raadsinformatiebrief 'Hubvisie Amsterdam en Amsterdamse P+R maatregelen' van 21 december 2021 is aangegeven dat het merendeel van de locaties (zoals bij Lijnden, bij het Coenplein of Oude Haagseweg) ongeschikt zijn vanwege het gebrek aan nabijgelegen hoogfrequent openbaar vervoer.

Begin 2025 zijn er ambtelijk verkennende gesprekken geweest met een exploitant die een inpandige parkeervoorziening beschikbaar heeft langs de Ring A10-West. Zodra het betaalsysteem via OV-Pay (zie hoofdstuk 4) de check op het vervolgvervoer ondersteunt, is er een kans dat deze locatie kan worden toegevoegd aan het P+R netwerk binnen Amsterdam. De

onderhandeling hierover moet nog wel gestart worden. Het gaat om een kleine 100 parkeerplaatsen.

Tot slot is adviesbureau Goudappel eind 2024 gevraagd om een quick-scan te houden om in beeld te krijgen op welke locaties relatief eenvoudige uitbreidingen voor P+R kunnen worden gedaan. Vanuit een lijst van ca. 10 locaties, opgesteld door de gemeente Amsterdam, zijn de top 8 meest kansrijke locaties geselecteerd waar de quickscan op is losgelaten. De selectie is gemaakt aan de hand van de *Hub Locator*, dat is ontwikkeld door Goudappel. Met onder meer data uit verkeersmodellen brengt de *Hub Locator* verplaatsingen (fiets, ov- en autoritten) in kaart.

Potentiële locaties zijn kwalitatief getoetst aan de hand van enkele criteria, zoals:

1. Bereikbaarheid: Hoe bereikbaar zijn het centrumgebied en de toekomstige kernen vanaf de locatie met fiets, OV en auto?
2. Aansluiting op het netwerk: Hoe goed is de locatie aangesloten op het huidige fiets-en OV-netwerk?
3. Potentieel voor deelmobiliteit: Wat kan de bereikbaarheid en aansluiting op het netwerk ons vertellen over het potentieel voor deelmobiliteit?
4. Veiligheid: Hoe (sociaal) veilig is de locatie? Zijn er genoeg ogen op straat en hoe is de huidige verlichting?

Met deze analyse heeft de gemeente meer objectieve gegevens tot de beschikking op basis waarvan de zoektocht naar locaties kan worden voortgezet. Het gaat hierbij overigens voor het merendeel om bestaande locaties/ garages, waarbij nog niet duidelijk is over de desbetreffende exploitant plekken beschikbaar heeft voor de gemeente, en zo ja tegen welke voorwaarden. In de aankomende periode zal worden nagegaan welke mogelijkheden er zijn.

Schaal					
	Bereikbaarheid				
Locatie	Fiets (t.o.v. huidig centrum)	Fiets (t.o.v. toekomst kernen)	OV (t.o.v. huidig centrum)	OV (t.o.v. toekomst kernen)	Auto
Gaasperplas					
Anderlechtlaan					
Oude Haagseweg					
Akerpoort					
Zeeburg III					
Plein 40-45					
Leonardo Hotel					
Tuincentrum Osdorp					
Lijnden					

Bereikbaarheidsanalyse per fiets, OV en auto; Quickscan P+R Amsterdam, Goudappel, 2025

3.6 P+R terreinen niet voor het parkeren van vergunninghouders

In zowel de Agenda Autoluw (2019) als de Hubsvisie (2021) staat dat mogelijkheden worden gecreëerd om vergunninghouders te laten parkeren op de P+R en dat geëxperimenteerd zal worden met een korting op het vergunningtarief oplopend naarmate vaker op een P+R wordt geparkeerd. Dit voornemen is tot op heden niet uitgevoerd om de volgende redenen:

- De P+R capaciteit staat onder druk en voor vergunninghouders worden al circa 4.500 parkeerplaatsen in ruim 30 parkeergarages beschikbaar gesteld;
- Het is lastig gebleken om vergunninghouders te bewegen hun auto op grote afstand van de woning te laten parkeren;
- De P+R's moeten, conform het coalitieakkoord, kostendekkend worden geëxploiteerd. Het (gratis, of zelfs met subsidie) laten parkeren van vergunninghouders op een P+R draagt hieraan niet bij;
- Eind 2023 is de subsidieregeling voor het langparkeren (voor de parkeergarages Piet Hein, Oostpoort en Oranjekwartier) afgeschaft[8]. Dit is besloten om de volgende twee redenen:

    a. Het subsidiëren van bewoners, die hun auto lange tijd niet gebruiken, werkt mogelijk contraproductief. Bewoners die hun auto langdurig in een garage parkeren op afstand van

[8] Zie: raadsinformatiebrief '*Niet opnieuw verlengen van de subsidieregeling langparkeren 2024*', d.d. 23 mei 2023

hun woning, hebben hun auto (blijkbaar) niet dagelijks nodig. Gesteld zou kunnen worden dat deze bewoners bij uitstek alternatieve mogelijkheden hebben voor hun mobiliteitsbehoefte, bijvoorbeeld door gebruik te maken van één van de vele aanwezige deelauto's. De gemeente maakt het autobezit voor deze bewoners met een subsidieregeling echter goedkoper waardoor de noodzaak om de auto weg te doen kleiner wordt. De auto staat immers droog en (redelijk) veilig in een (eveneens door de gemeente betaalde) parkeergarage, terwijl voor de vergunning nog maar 50% betaald hoeft te worden. Dit in tegenstelling tot bewoners die hun auto wél nodig hebben, deze niet langdurig op afstand kunnen parkeren en geen subsidie krijgen, óf bewoners die helemaal geen auto hebben en daarvoor evenmin een beloning krijgen. De subsidieregeling lijkt om deze reden in strijd met de gewenste transitie 'van bezit naar gebruik'.

b. De verlening van subsidies is foutgevoelig en brengt veel ambtelijke capaciteit en kosten met zich mee.

4 Ontwikkelingen mbt het vervolgvervoer

4.1 Vervanging van de 'centrumcheck' door een 'check op vervolgvervoer'

Op 11 april 2023 heeft het college van B en W besloten om de centrumcheck te vervangen voor een 'check op gebruik van 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 vanwege 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;
- Het gebruik van de centrumcheck leidt tot klachten/vragen/onduidelijkheden. Verkeerd gebruik/interpretatie kan leiden tot onvoorziene kosten bij gebruikers, tevens een kostenpost voor de gemeente als gevolg van restitutiebeleid;
- Technologisch zou de bestaande centrumcheck aanvankelijk niet meer mogelijk zijn met invoering van OV-Pay (deze technologische beperking is inmiddels overigens al wel opgelost);

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. In eerste instantie geldt deze toets voor het openbaar vervoer, maar samen met de G5 werken we aan een oplossing om de P+R-parkeerkorting ook te verkrijgen wanneer aantoonbaar verder wordt gereisd met een deeltweewieler (zie hiervoor paragraaf 4.3).

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 van een locatie in Noord, Nieuw-West, Zuidoost, Watergraafsmeer, Indische Buurt, IJburg, Oud-Zuid, Rivierenbuurt, Buitenveldert, De Baarsjes of Bos en Lommer 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. Een check alléén op vervolgvervoer is hierbij niet voldoende. Het is immers mogelijk om in- en uit te checken bij een OV-halte, zonder daadwerkelijk verder te reizen. Ten tweede blijft het kantorengebied van de Zuidas, vanwege de meer dan 3.500 parkeerplaatsen in de parkeergarages Mahler (1.760 plaatsen), Ravel (365 plaatsen), Symphony (537 plaatsen), Valley (376 plaatsen) en Eurocenter (476 plaatsen) uitgesloten als bestemmingsgebied voor het verkrijgen van P+R korting. Voor de Zuidas verandert kortom niets ten opzichte van de huidige situatie.

4.2 Transitie OV-chipkaart naar OV-Pay en de gevolgen voor het P+R kortingstarief

In het openbaar vervoer is een nieuwe betaalwijze geïntroduceerd, namelijk betaling met de bankpas (OV-Pay). De ov-chipkaart komt te vervallen. De ov-chipkaart wordt (naast papieren GVB kaartjes) momenteel gebruikt bij de P+R-locaties in Amsterdam om het speciale P+R tarief in rekening te brengen. In 2021 is gestart met de ontwikkeling van een oplossing om de nieuwe ov-betaalwijzen geschikt te maken voor toepassing bij de P+R betaalautomaten.

Wat gaat er precies veranderen?
In de huidige situatie leest een kaartlezer bij de betaalautomaat de reishistorie van de OV-chipkaart uit en stuurt deze door naar een module op de desbetreffende locatie voor een beoordeling of de reiziger al dan niet in het aangewezen centrumgebied is geweest. Aan de hand hiervan wordt vervolgens het P+R kortingstarief of het reguliere parkeertarief in rekening gebracht. Bij de nieuwe betaalwijze wordt de reishistorie niet meer op de kaart opgeslagen, maar direct verzonden naar een database van Translink. Translink is een samenwerkingsverband van alle OV-bedrijven in Nederland en verantwoordelijk voor de registratie van alle reizigers- en reisdata. Om de reishistorie van een klant te kunnen beoordelen, is daarom de medewerking van Translink nodig.

In de nieuwe oplossing met OV-Pay wordt wederom een kaartlezer bij de betaalautomaat gebruikt waarmee de kaartID naar de beveiligde omgeving van Translink wordt verzonden. Binnen dit domein wordt de beoordeling uitgevoerd of er recht is op het P+R kortingstarief en een terugkoppeling gestuurd naar het desbetreffende parkeermanagementsysteem. Hiervoor is nog een privacycheck nodig op het datagebruik.

In de loop van 2026 het zal het nieuwe systeem naar verwachting op basis van OV-Pay van kracht worden op alle P+R-locaties in Amsterdam.

4.3 Vervolgvervoer met het openbaar vervoer of deelmobiliteit

Eén van de te nemen maatregelen in de actualisatie van de Amsterdamse P+R maatregelen (2021) is het mogelijk maken om door te reizen met deelvervoer vanaf P+R locaties, naast het openbaar vervoer. Tot op heden kan een bezoeker alleen in aanmerking komen voor het P+R kortingstarief als verder wordt gereisd met het OV. 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 een proef om het beschikbaar stellen van de P+R fiets mogelijk te maken. Anders dan bij een algemene deelfiets die gebruikers huren en kunnen achterlaten bij hun bestemming is een P+R deelfiets een fiets die wordt gehuurd bij de P+R en ook weer wordt teruggebracht naar dezelfde P+R locatie (back to one systeem, zoals bijvoorbeeld ook de ov-fiets is). De P+R fiets wordt reserveerbaar, 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.

Als proef wordt gestart met circa 50 P+R-fietsen op een beperkt aantal P+R locaties. Om in aanmerking te komen voor het gereduceerde P+R-parkeertarief bij gebruik van een P+R-fiets, wordt gebruik gemaakt van een doorreischeck op basis van onder meer de tijdsduur dat de fiets is gehuurd. De start van de proef is gepland in de eerste helft van 2026.

Voordat deze fietsen kunnen worden aangeboden moet nog een inkooptraject worden gestart. Belangrijk aspect in deze ontwikkeling is het op termijn aanbieden van P+R als één product (parkeerplaats en doorreis). Dit past binnen het concept van Mobility as a Service (MaaS). Met een dergelijk concept wordt het mogelijk om vooraf en 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 kunnen zetten voor P+R. In samenwerking met de G5 worden de mogelijkheden hiervoor onderzocht.

5 Huidig gebruik, financiën, gebruikerservaring en communicatie

5.1 Huidig gebruik van de P+R locaties in Amsterdam

Vanaf 3 juli 2023 gelden de verhoogde tarieven op de Amsterdamse P+R locaties. Om deze reden zijn de data van de P+R's geanalyseerd in de periode juli 2023 - april 2025. In deze periode zijn er per werkdag gemiddeld 1.714 inrijdingen geweest (P+R Weesp is in deze analyse niet meegenomen). Zoals in tabel 2 is te zien faciliteren P+R Rai, P+R Noord en P+R Arena de meeste P+R bezoekers.

P+R	Capaciteit	# transacties per doordeweekse dag (gem)	Transacties per locatie t.o.v. het totaal
RAI	678	550	32,10%
NOORD	442	334	19,50%
ARENA	1800	179	10,40%
OLYMPISCH STADION	200	146	8,50%
ZEEBURG I	202 (*)	134	7,80%
SLOTERDIJK	200	113	6,60%
ZEEBURG III	265	88	5,10%
BOS EN LOMMER	250	71	4,20%
ZEEBURG II	139	66	3,90%
BOVEN 'T Y	200	33	1,90%
VUMC (*)	450	0	0,00%
		1.714	100%

Tabel 2: transacties op een werkdag (gemiddeld over de periode juli 2023 – april 2025).
(*) P+R Zeeburg I is per 6 januari 2025 gesloten.

Het spitstarief heeft waarschijnlijk een sterke invloed op het tijdstip van inrijden voor P+R parkeerders
Van alle inrijdingen op een P+R voorziening in Amsterdam vindt gemiddeld 85% plaats ná 10.00 's ochtends. Op basis hiervan is het waarschijnlijk dat het gedifferentieerde spits- en daltarief (resp. €13 en €6) van invloed is op het tijdstip van inrijden. Verder blijkt uit de data dat op een doordeweekse dag ca. 87% van de P+R bezoekers *maximaal* 24 uur aansluitend parkeert[9]. Circa 11% van de P+R bezoekers parkeert twee of drie dagen aansluitend. Ook in het weekend is het

[9] Op P+R Rai kan overigens maar maximaal 24 uur gebruik worden gemaakt van het P+R kortingstarief.

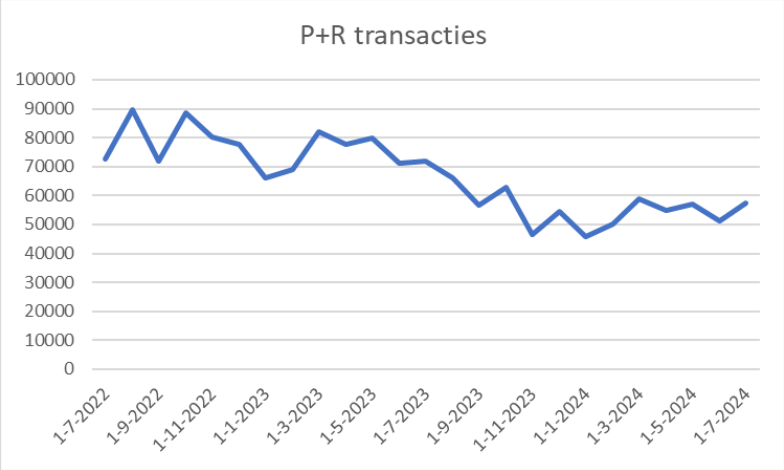
aandeel bezoekers dat maximaal 24 uur parkeert groot (ca. 90%). In het weekend is het aantal transacties ongeveer de helft van het aantal transacties op een doordeweekse dag: gemiddeld 869 transacties per dag. De Amsterdamse P+R's worden dus het meeste gebruikt op doordeweekse dagen, na 10.00 uur 's morgens voor maximaal 24 uur.

De capaciteit van de P+R voorzieningen in Amsterdam is ruim voldoende voor de vraag
Ten opzichte van de capaciteit is het aantal transacties op een doordeweekse dag relatief hoog op P+R Noord, P+R Rai en P+R Olympisch Stadion. Er vinden daar gemiddeld circa 0,7 tot 0,8 transacties per parkeerplaats plaats. Bij de andere P+R's is het aantal inrijdingen ten opzichte van het aantal parkeerplaatsen veel lager. Op basis hiervan sluit de parkeercapaciteit van de P+R's goed aan bij de gemiddelde vraag naar de parkeerbehoefte op een P+R. Dit neemt niet weg dat het voorkomt dat een P+R op sommige dagdelen vol is, maar dit is zeker niet elke dag (of langdurig) het geval. Ook geldt dat P+R Arena en P+R Rai bij evenementen zijn gesloten. Op die dagen is de beschikbare P+R capaciteit beduidend lager.

Van alle parkeertransacties vindt 2% plaats op een P+R
In de gebieden waar in Amsterdam op straat betaald parkeren van kracht is waren er in 2024 gemiddeld ca. 2,6 mln parkeertransacties per maand[10]. In dezelfde periode waren in de gemeentelijke parkeergarages circa 200.000 transacties per maand. Op de P+R's in Amsterdam waren gemiddeld circa 56.000 transacties per maand[11]. Van het totaal aantal parkeertransacties vindt dus ongeveer 2% op een P+R plaats. Dit percentage valt lager uit als de parkeertransacties in private reguliere parkeergarages zoals bijvoorbeeld Byzantium of Q-Park Museumplein worden meegenomen of de transacties op basis van de bezoekersvergunning en de parkeertransacties die hadden moeten plaatsvinden (niet-betalers).

Effect van de tariefsverhoging die op 3 juli 2023 is ingegaan
De tariefsverhoging van €5 per dag op zowel het spits- als daltarief die op 3 juli 2023 is doorgevoerd heeft geleid tot een vraaguitval van circa 28%. Dit betekent dat het aantal parkeerders op de P+R met circa 21.000 auto's is afgenomen ten opzichte van het jaar vóór de tariefsverhoging. Dit is een reductie van gemiddeld 700 auto's per dag.

[10] Dit is inclusief uitbreidingsgebieden van betaald parkeren vanaf juni 2024: Nieuw-Sloten en De Aker en vanaf oktober 2024: De Bijlmer)
[11] Heel korte parkeeracties op bepaalde P+R locaties (zoals P+R Noord en -Boven 't Y) zijn hierin niet meegenomen. Voor kortstondige parkeeracties is het reguliere kortparkeertarief lager dan het P+R (dal)tarief, waardoor de parkeeractie niet wordt geregistreerd als een P+R transactie.



Figuur 1: Totaal aantal P+R transacties in de periode juli 2022 – juli 2024. In juli 2023 is het dal- en spitstarief met €5,- verhoogd.

5.2 Financien

In het Amsterdamse coalitieakkoord 2022 – 2026 is in de tarieventabel met lokale heffingen (p80) opgenomen dat de P+R-systematiek voor de gemeente Amsterdam stapsgewijs kostenneutraal moet worden. In de raadsinformatiebrief 'P+R tarief en centrumcheck' van 14 april 2023 is aangegeven dat met ongewijzigd beleid het exploitatietekort zou oplopen tot 4,0 mln euro in 2025. Om de exploitatie kostenneutraal te maken is daarom besloten om het P+R-parkeertarief te verhogen. Dit is per 3 juli 2023 ingegaan. In genoemde brief is aangegeven dat in 2025 "zal worden bepaald of een nieuwe verhoging voor 2026 aan de orde is, omdat P+R ook na die periode kostenneutraal moet blijven".

In de onderstaande tabellen is te zien dat in 2023, gedeeltelijk nog met de oude tariefstructuur, de opbrengsten onvoldoende waren om de kosten te dekken. Voor 2024 ligt dit anders. Op de P+R voorzieningen op locaties van derden is in 2024 een positief exploitatieresultaat geboekt van ruim 160 duizend Euro (op basis van de tarieven/ vergoedingen en de kosten van overhead). Zolang de vergoedingen alleen geïndexeerd worden zal het totale saldo ook dit en volgend jaar positief uitvallen. Voor de locaties die in gemeentelijk eigendom zijn valt het exploitatieresultaat eveneens positief uit (€1,55 mln). Op basis hiervan wordt voor het aankomende jaar geen tariefsverhoging of indexatie voorgesteld. Wel wordt elk jaar op basis van het exploitatieresultaat overwogen of het nodig is om een tariefsaanpassing door te voeren.

Realisatie 2023	**P+R locaties van derden**	**P+R gemeentelijke locaties**	**Totaal**
Opbrengsten	€ 0,26 mln	€ 2,87 mln	€ 3,13 mln
Kosten	€ 0,67 mln	€3,43 mln	€ 4,10 mln
Totaal	-/- € 0,41 mln	-/- € 0,56 mln	-/- € 0,97 mln

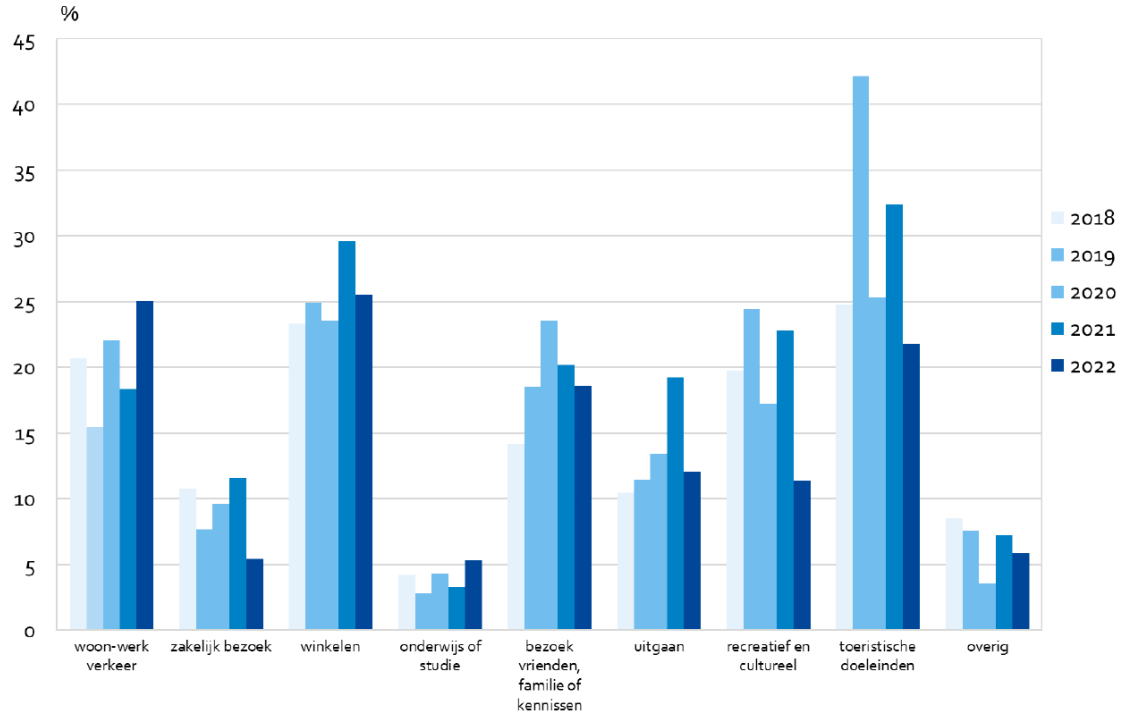
Realisatie 2024	**P+R locaties van derden**	**P+R gemeentelijke locaties**	**Totaal**
Opbrengsten	€ 1,45 mln	€ 3,9 mln	€ 5,35 mln
Kosten	€ 1,29 mln	€2,35 mln	€ 3,64 mln
Totaal	€ 0,16 mln	€ 1,55 mln	€ 1,71 mln

5.3 Klanttevredenheidsonderzoek (2022)

In 2020, 2021 en 2022 is een klanttevredenheidsonderzoek verricht door Onderzoek en Statistiek. In dit onderzoek zijn gebruikers van de verschillende P+R locaties bevraagd over hun bevindingen van het P+R aanbod en de voorwaarden. In het laatste onderzoek zijn bijna 865 parkeerders op verschillende P+R-locaties bevraagd. Hiervan was bijna een derde een vaste gebruiker. Winkelen (26%), woon-werkverkeer (25%) en toeristische doeleinden (22%) zijn het meest genoemd als doel van het bezoek (zie ook figuur 2). Op de vraag wat men zou hebben gedaan als P+R niet zou bestaan zou 30% met het OV naar het centrum zijn gereisd, 21% met de auto en 18% met een combinatie van auto en het openbaar vervoer. Ruim tweederde van de deelnemers aan het onderzoek geeft aan geen gebruik te zullen maken van deelmobiliteit om van en naar het centrum te reizen, wanneer deze optie beschikbaar zou worden. Bijna een kwart (24%) is hier wel in geïnteresseerd

Gemiddeld krijgen de P+R-voorzieningen in 2022 een 7,7 als rapportcijfer. Dit is iets hoger dan het jaar daarvoor (7,5) en op hetzelfde niveau als in 2018. P+R Boven 't Y (8,2), P+R Arena en Zeeburg III (beide 8,0) werden het best beoordeeld. P+R Bos en Lommer en P+R Sloterdijk hebben met een 7,2 het laagste gemiddelde. Bijna alle respondenten gaven aan waarschijnlijk of zeker in de toekomst gebruik te blijven maken van P+R-voorzieningen in Amsterdam.

Een nieuw uitgebreid kwalitatief onderzoek is gepland voor oktober 2025. Ook dit onderzoek zal uitgevoerd worden door Onderzoek en Statistiek (O&S).



Figuur 2: het doel waarom gebruik wordt gemaakt van een P+R voorziening? (klanttevredenheidsonderzoek 2018 – 2022, Onderzoek en Statistiek).

5.4 Communicatie

In augustus 2024 is de website voor P+R op amsterdam.nl aangepast. In de oude situatie was er één P+R webpagina met informatie over alle P+R locaties in Amsterdam. In de nieuwe situatie is er één algemene P+R webpagina, met losse separate pagina's per P+R locatie. Het doel hiervan was om bezoekers sneller de gewenste informatie te laten vinden over P+R in en om Amsterdam en een betere spreiding van het gebruik van de parkeervoorzieningen binnen en buiten Amsterdam. In de periode augustus – november 2024 heeft deze nieuwe opzet geleid tot een toename van het aantal webpaginabezoekers (+15%), met in totaal ca. 465.000 bezoekers. De pagina's van P+R Arena, P+R Rai en P+R Olympisch Stadion werden het vaakst bezocht. De webpagina's van de P+R locaties die ver buiten de stad liggen, zoals P+R Hoorn en P+R Almere 't Oor, werden het minst bezocht.

Bijlage 1: Capaciteit per P+R locatie in Amsterdam en Weesp

	# parkeerplaatsen	Eigendom	OV verbinding	Regulier tarief (zonder P+R korting)	Beschikbaar
Zeeburg 2	139	Gemeente	Tram 26 / bus 37	€4,02 per uur	Altijd
Zeeburg 3	265	Gemeente	Tram 26 / bus 37	€4,02 per uur	Altijd
Noord	442	Gemeente	Metro 52 / bus 37	€1,68 per uur	Altijd
Boven 't Y	200	Gemeente	Metro 52 / bus 37	€1,68 voor eerste drie uur, daarna €0,28 per 10 minuten	Altijd
Arena	1.800	Gemeente	Metro 54	€3,60 per uur	Niet bij (sport)evenementen
Sloterdijk	200	Gemeente	Tram 19 / bus 22 / metro 50	€3,00 per uur	Altijd
Bos en Lommer	250	Privaat	Tram 7 / bus 21	Ca. €4,00 per uur	Altijd
RAI	678	Privaat	Metro 51, 52 / tram 4	€5,50 per uur	Niet bij evenementen / beurzen. Parkeren gemaximeerd tot 24 uur.
VU	450	Privaat	Metro 51, tram 5, 24	€3,53 per uur	Van vrijdag 18.00 tot maandag 04.00
Olympisch Stadion	200	Privaat	Tram 24	€5,00 per uur	Altijd
Weesp	100	Gemeente	Trein	Max €7,50 (02.00 - 06.00) (er is geen gedifferentieerd tarief)	Altijd
Totaal	**4.274 doordeweeks en 4.724 in het weekend**				

Tabel 1: P+R locaties in Amsterdam en Weesp (huidige situatie)

Bijlage 2: Kaart P+R locaties en centrumgebied

