

Integrale visie op P+R



Programma

1. Opening door voorzitter
2. Introductie door gedeputeerde
3. Doel van deze sessie 10 min.
4. Toelichting op project 10 min.
5. Toelichting op analyse fase 10 min.
6. Reactie stakeholders 5 min.
7. Visievorming adhv vragen en discussie: beeldvorming 45 min.
8. Voortuitblik en afsluiting 10 min.

1. Opening door voorzitter

2. Introductie door gedeputeerde

3. Doel van deze sessie

- project en proces toelichten;
- reeds verzamelde resultaten presenteren
- vragen en discussie \square beeldvorming;
- vooruitblikken - hoe nu verder?

4. Toelichting op project - grotere opgaven

- Verstedelijkingsopgave;
- Utrecht CS ontlasten;
- De Ring draaiende houden;
- Parkeerbeleid gemeenten (U Ned);
 - Parkeren op afstand: Bewoners op de Ring;
 - Bezoekers eerder afvangen;
- Substantiële (duizenden) plekken moeten gerealiseerd worden.

LEGENDA

(Aanduidingen op de kaart zijn indicatief)

Principe 1 - Concentreer nieuwe woningen en banen in het stedelijk kerngebied en rond grotere regionale ov-knooppunten

- Stedelijk kerngebied
- Regionaal ov-knooppunt
- Vitale kern
- Verkenning integrale ontwikkeling

Principe 2 - Investeer in stedelijk groen en maak landschappen beter bereikbaar en toegankelijk

- Utrechtse Heuvelrug
 - Veenweidegebied, droogmakerij, etc.
 - Rivierengebied
 - Waterliniezone
 - Groene Parel
 - Blauw/groene landschapsverbinding
 - Groene Poort
 - Zoeklocatie energielandschap
- Landschapsafweging

Principe 3 - Intensiver woon- en werklocaties in binnenstedelijke tussengebieden

- De Grote U

Principe 4 - Ontwikkel complementaire Metropoolpoorten

- Internationaal knooppunt
- Metropoolpoort
- Regiopoort

Principe 5 - Focus op het versterken van de economische clusters

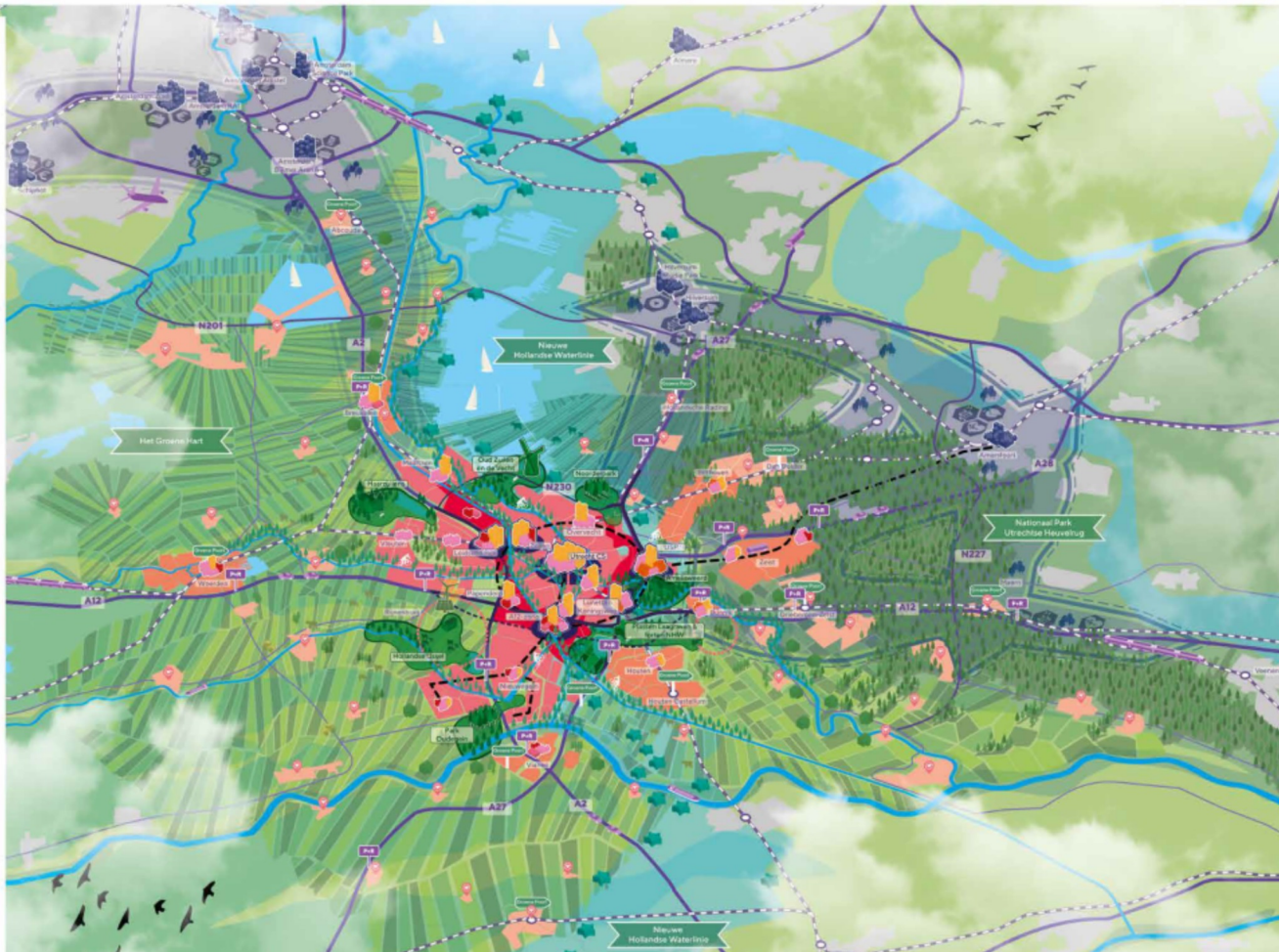
- Dienstverlening
- Onderzoek & innovatie
- Maakindustrie
- Distributie
- Wonen

Principe 6 - Organiseer slimme, gezonde en veilige mobiliteit

- HOV-netwerk
- P+R-locatie op afstand
- Non-stopfiets en fietsnelweg

Principe 7 - Maak het mobiliteitssysteem samenhangend en multimodaal, zet in op alles.

- Borgen doorstroming HWN-Ring Utrecht
- Regionale ontsluitingsweg A12-zone
- Bovenregionale corridor Amsterdam
- Bovenregionale corridor Heuvelrug
- Bovenregionale samenhang



4. Toelichting op project

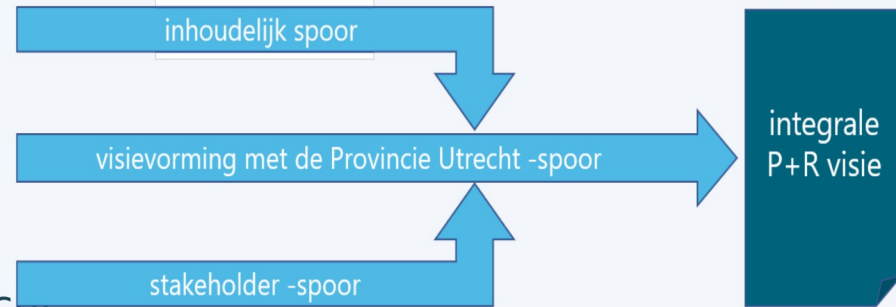
“Opstellen van een integrale P+R visie in samenwerking met de provincie en stakeholders”

Waarom?

- belangrijke woonopgave regio;
- regio moet bereikbaar en leefbaar blijven;
- eigen strategische en integrale visie ontbreekt;
- onduidelijk wat de rol / inzet van de provincie is of moet zijn.

Onze aanpak op hoofdlijnen

1. inhoudelijk;
2. visievorming met de Provincie Utrecht,
 - 3 workshops;
 - gesprekken met gedeputeerde;
 - beeldvormingsgesprek met Statencie;
3. stakeholders (ambtelijk);
 - 2 collectieve sessies en 1 ronde individuele stakeholdergesprekken.



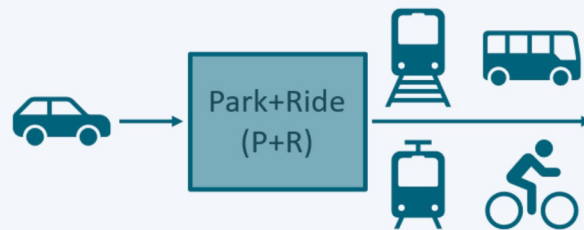
Wanneer trek je P+R reizigers aan?

- Beter alternatief dan doorrijden (file) en parkeren op locatie (prijs en parkeerdruk);
- Goed bereikbaar;
- Hoge kwaliteit OV (aantal lijnen en frequentie);
- Beschikbare plekken;
- (Sociaal) veilig;
- Beschikbaarheid van informatie;
- Bekendheid van een P+R.

5. Toelichting op analyse fase

Resultaat van inventarisatie huidige situatie

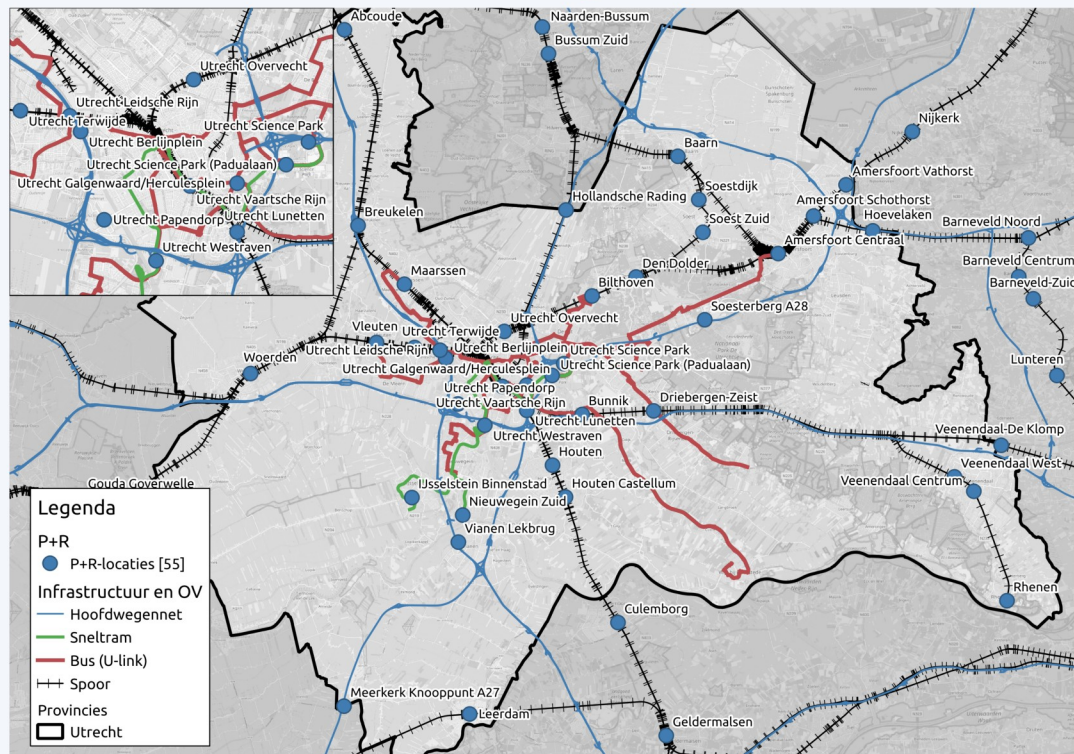
Scope



- Verdeeldheid over terminologie en definitie:
 - Park+Ride (P+R), Parkeren op Afstand, Ring- en Regiohubs;
 - *“overstappunt waar de automobilist binnen een verplaatsing overstapt van de auto naar een ander vervoermiddel zoals het openbaar vervoer (trein, metro, tram en/of bus) of de fiets”*
- Herkomst P+R (Regiohubs) en bestemmings P+R (Ringhubs);
- Parkeren op afstand (U Ned): afstemming over raakvlakken;
- Ook P+R's buiten de provinciegrens van Utrecht worden meegenomen in de visie.

Het heeft altijd de voorkeur om reizigers al vanaf de woning te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer te laten reizen in plaats van met de auto

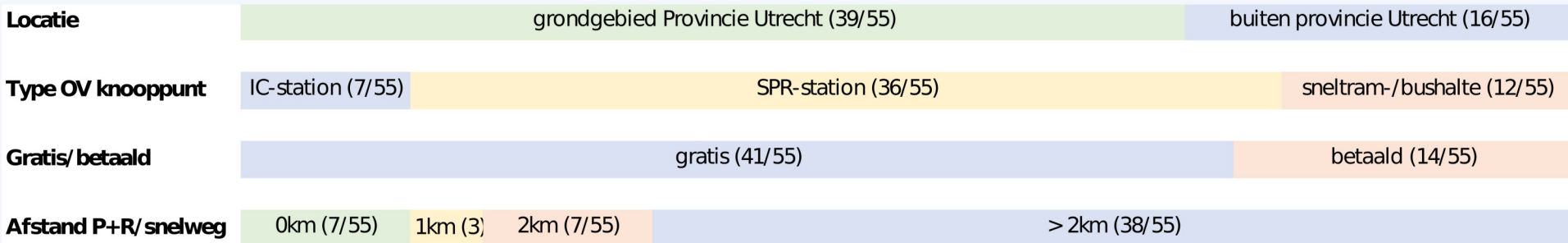
Inventarisatie huidige situatie



55 P+R's meegenomen

30/34 operationele
 treinstations in Utrecht
 beschikken over een P+R-
 voorziening □
 huidige spoorwegennet
 inclusief stations is goed
 bedekt.

Analyse 55 P+R's



- veelal gratis P+R-voorzieningen;
- 'slechts' 7/55 P+R-voorzieningen liggen direct aan de snelweg (< 1km);
- het gaat in totaal om ongeveer 15.000 plaatsen.

Grootste P+R's

Grootste herkomst-P+R's (Regiohubs):

P+R-locatie	Capaciteit	Overstap mogelijk op
Amersfoort Centraal	911	Intercity, Sprinter, en bus
Breukelen	704	Sprinter en bus
Driebergen-Zeist	582	Intercity, Sprinter, en bus

Grootste bestemmings-P+R's gemeente Utrecht (Ringhubs):

P+R-locatie	Capaciteit	Overstap mogelijk op
Utrecht Westraven	1.385	Sneltram en bus
Utrecht Berlijnplein	620	Bus
Utrecht Galgenwaard/Herculesplein (niet-officieel)	500	Sneltram en bus
Utrecht Papendorp	500	Bus
Utrecht Science Park	500	Sneltram

Informatie en data

- 2 soorten data:
 - data voor de reiziger vb. beschikbaarheid van P+R's
 - data voor de beleidsmaker(s) vb. bezetting van P+R's
- nauwelijks betrouwbare informatie over gebruik bestaande P+R's;
 - wel data beschikbaar voor betaalde locaties (met slagboom);
- nu geen samenhangend netwerk en gerichte informatie voor de gebruiker;
- geen eenduidig "Parkeren + OV" tarief.

Financieel

- exploitaties van de meeste huidige P+R's zijn onrendabel;
 - inkomsten kunnen maximaal de exploitatiekosten dekken, niet de investeringen.
- reizigers kiezen (deels onbewust) voor een reis;
 - kosten voor parkeren + natransport moet goedkoper zijn dan kosten voor doorrijden en parkeren op bestemming;
 - parkeren reken je af op de locatie zelf (dat is direct gerelateerd aan de reis). Kosten voor de autorit is niet direct te zien.
- betaald parkeren op P+R-locaties leidt tot een lagere bezetting.

Organisatie

- Rollen die er in principe altijd zijn (een partij kan meerdere rollen hebben):
 - eigenaar: investeerder in vastgoed / terrein, ontvangt huur van de exploitant
 - exploitant: betaalt huur aan de eigenaar, betaalt de exploitatielasten en int de inkomsten
 - beheerder: voert alle operationele zaken uit (administratie/schoonmaak/onderhoud)
(ontvangt beheervergoeding van de exploitant)
- Marktpartijen investeren niet snel in een P+R;
- Huidige P+R's worden voornamelijk geëxploiteerd door NS en provincie/gemeenten.

Organisatie – rol provincie

- Regievoering ten aanzien van regionale ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit;
- OV-autoriteit;
- Eigendom en beheer van provinciale assets;
- Financiering;
- Netwerk/gesprekspartner.

Waarom komt P+R nu onvoldoende van de grond?

6. Reactie stakeholders

- Aansluiten bij visie van Regio- en Ringhubs;
- Investeren in (substantiële) P+R-voorzieningen langs snelwegen met bediening door (BRT-)bussen;
- Doelgroep zijn forenzen en incidentiele reizigers die buiten fietsafstand van P+R wonen;
- P+R is meer dan parkeerplaats en overstap op OV:
 - integraal in omgeving opgenomen;
 - aantrekkelijk knooppunt (of hub) met voorzieningen;
 - overstap op fiets, taxi, deelmobiliteit, etc.
- Behoefte aan een regierol van Provincie;
- Binnenstad ontlasten / extra verkeer naar binnenstedelijk gebied is ongewenst;
- (Zichtbaar) voordeel voor reiziger om voordeel van P+R t.o.v. doorrijden met auto (bv. gebruik van vluchtstrook);
- Flexibiliteit noodzakelijk (autoparkeergarages hoog genoeg voor dubbellaags fietsparkeren in de

7. Vragen aan u en discussie

- Het gaat om beeldvorming: Staten en gedeputeerde
- Eveneens beeldvorming samen met de provincie, projectteam
- En met stakeholders

- Vragen en discussie met Mentimeter

Vragen

- Heeft u het afgelopen jaar wel eens gebruik gemaakt van P+R?
- Welk doel heeft P+R in de Provincie Utrecht (zet in volgorde van belangrijkheid)?
- Welk ambitieniveau zou de Provincie moeten nastreven voor P+R?
- Welk ambitieniveau zou de Provincie moeten nastreven voor de rol die de Provincie speelt bij het realiseren van P+R voorzieningen?
- Op welke rol moet de provincie (meer) inzetten om P+R beter van de grond te krijgen?
- In welke mate zouden de volgende partijen initiatief moeten tonen bij het (her)ontwikkelen van P+R-locaties
- Wie moet de realisatie van P+R-voorzieningen voor zijn of haar rekening nemen?
- Wie moet de exploitatie van P+R-voorzieningen voor zijn of haar rekening nemen?
- Gelooft u dat P+R onderdeel is van de oplossing om de bereikbaarheids- en leefbaarheidsknelpunten van Utrecht op te lossen?
- Hoe moet de exploitatie van P+R in de aanbesteding van de nieuwe OV-concessie worden opgenomen?

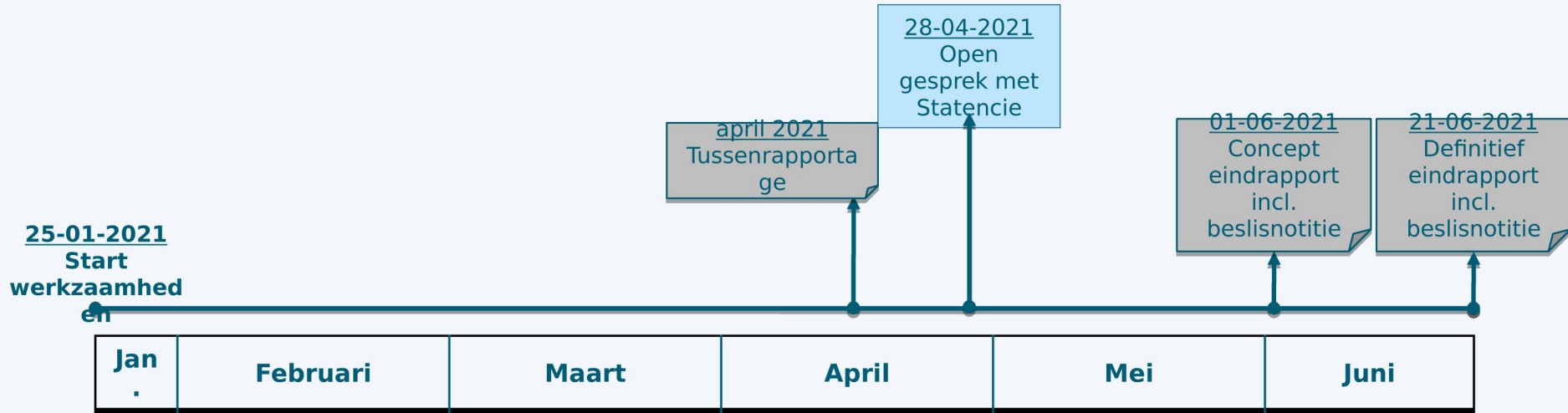
8. Vooruitblik en afsluiting

Beeldvormende fase	februari t/m mei	Input: analyse, gedeputeerde, Staten, stakeholders, provincie
	Concept visie: 1 juni provincie .doc-niveau, stakeholders .ppt-niveau	
Oordeelsvormende fase	juni	Reacties ophalen bij interne en externe betrokkenen
	Definitieve visie: 21 juni	(uitloop mogelijk tot 5 juli)
Besluitvormende fase	juli	Start voorbereiding besluitvorming
	september	Besluit GS Aansluitend ter informatie naar Statencie.

8. Vooruitblik en afsluiting

- Visie is de uitwerking van Uitvoeringsprogramma Multimodale Knooppunten;
- Kaders hiervan zijn gebaseerd op Mobiliteitsprogramma 2019-2023 (PS-besluit 12 juli 2018)
- Als visie in concept gereed is, bezien in welke deze binnen kaders Mobiliteitsprogramma blijft (en besluitvorming binnen GS plaats kan vinden) of dat dit niet het geval is.

Planning



Afsluiting

Zijn er nog vragen of nabranders

Dank u voor deze beeldvorming