

Verslag vak-excursie 'P+R en de psychologie van het overstappen'

Donderdag 25 april 2013, Amsterdam en omgeving

Bezochte locaties

- P+R Zeeburg. Toelichting door: Annemieke Molster en Camilla Meijer
- Passenger Terminal Amsterdam en relatie met Centraal Station. Toelichting door: Camilla Meijer en Annemieke Molster
- P+R en station Sloterdijk. Toelichting door: Iris van der Helm (ontwerper Openbare ruimte, Gem Amsterdam DRO)
- Station Zaandam. Toelichting door: Marene Kok, Infocentrum Inverdan

Deelnemers

Frans	Coljé	Outdoor Furniture
Bram	Munnik	9292
René	Pepping	9292
Job	Punt	Gemeente Delft
Robert	Schneider	Gemeente Delft
Hans	Voerknecht	KpVV
Amar	Sjauw En Wa	RWS

Begeleiding

Annemieke	Molster	Stedenbouwkundige, Molster Stedenbouw
Camilla	Meijer	Omgevingspsycholoog, Omgeving en Beleving
Joep	Dickhaut	Mobiliteit algemeen, Movinnio

Verslag

P+R Zeeburg.

P+R terrein Zeeburg bestaat uit twee delen gescheiden door een drukke weg: Zeeburg I met 200 plaatsen en Zeeburg II met 400 plaatsen. Op Zeeburg I is het kantoor voor informatie en kaartjes. Daar is tevens een fietsenstalling, maar geen fietsverhuur. Naast Zeeburg II is een snackbar: Eiburgh snacks. Bij het P+R terrein stoppen trams en bussen met een hoge frequentie richting Amsterdam centrum, Oost en Noord.

In Amsterdam werken P+R terreinen als volgt: Je kunt je auto parkeren voor 8 euro voor de hele dag en krijgt dan maximaal 5 kaartjes om met het OV naar het centrum te gaan. Alleen als je deze afgestempeld in het centrum, weer kunt laten zien (of laten scannen) bij terugkomst geldt het tarief van 8 euro.

P+R Zeeburg is slecht aangegeven vanaf de snelweg. Toch weten zelfs Duitsers het terrein te vinden, zo blijkt uit de vele Duitse nummerborden (waarschijnlijk ivm troonswisseling). Zeeburg I voelt het prettigst aan en is dan ook het beste bezet (bezettingsgraad 1,0 tegenover 0,2 op Zeeburg II; in Amsterdam scoort alleen P+R Olympisch stadion boven 1,0, namelijk 1,4). Eiburgh snacks is een simpele horeca gelegenheid met alleen zitjes in de buitenlucht, deels onder een afdak. In de winter is het een dichte tent. Vanwege de vers gemaakte friet schijnen hier echter mensen van heinde en verre naar toe te komen. Het heeft nauwelijks een functie van toezicht, omdat er vanuit de snackbar geen zicht is op het parkeerterrein.

Uit de nota 'P&R: Slimmer, goedkoper en gericht' (oktober, 2010, beschikbaar bij eventuele interesse) van de gemeente blijkt dat het beheer van de P&R terreinen in Amsterdam erg duur is en dat het overgrote deel van het beheersbudget op gaat aan personeelskosten. Er wordt daarom gesproken over het sluiten van de info-gebouwtjes op de P&R-terreinen. Alleen de gebouwde P+R's blijven bemenst (Arena, Olympisch stadion, WFC). Hun functie wordt overgenomen door

kaartautomaten en beveiligingscamera's. De excursiegangers vragen zich af of dat wel goed zal gaan, bijvoorbeeld bij storingen met de slagboom. Tot nu is dit voornemen van de gemeente nog niet uitgevoerd.

Passenger Terminal Amsterdam en relatie met Centraal Station.

De netwerken die samenkomen bij de Passengers Terminal zijn die voor zeevaartcruise, binnenvaartcruise, rondvaartboot, tram, taxi, fiets, tuktuk en segway. Bij Amsterdam CS komen de volgende netwerken bij elkaar: HST, internationale treinen, intercity, stoptrein, tram, metro, bus, fiets, Greenwheels, taxi, tuktuk en rondvaartboot. De knooppunten liggen op een afstand van 1,2 km of 15 min lopen van elkaar, maar ze worden niet als één knooppunt beschouwd. Samen met Schiphol en met de P+R's Sloterdijk en/of Zeeburg die op 15 resp 20 minuten trein/tramafstand liggen, kun je hier spreken van een knooppunt van mondiaal formaat.

Om het knooppunt rond de Passengers Terminal en Amsterdam CS meer als één knooppunt te laten functioneren kan een meerwaarde ontstaan. Dat gebeurt echter niet. De looproute tussen beide knooppunten is onaantrekkelijk en moeilijk vindbaar. Deze wordt nauwelijks aangegeven. Camilla Meijer heeft vanuit omgevingspsychologisch perspectief naar deze route gekeken en adviezen geformuleerd om de voetgangersroute te verbeteren. Belangrijk aspect hierbij is bewegwijzering, maar er zijn ook andere vormen van het duidelijker en vooral ook aantrekkelijker maken van de route mogelijk.

P+R en station Sloterdijk.

Evenals Zeeburg is Sloterdijk een gunstig gelegen P+R, hier dus met (intercity) treinstation. Alle goede voorzieningen zijn aanwezig (bemenste kaartverkoop, horeca, fietsverhuur). Het P+R terrein is matig overzichtelijk, vooral doordat OV lijnen (zowel trein als metro) op kolommen over het terrein heen gaan. Gebouwen die aan het P+R-terrein grenzen hebben geen uitstraling op de begane grond, omdat hier voornamelijk laden en lossen plaatsvindt. De sociale veiligheid laat daarom te wensen over.

De totale indruk van de stationsomgeving is troosteloos. Dat komt vooral door de enorme verharde vlaktes en de grote kantoorkolossen rond het station. De grootste lege, verharde vlakte, vlak voor het station is het voormalige busstation, dat door de gemeente naar beneden is verplaatst op verzoek van NS. Nu de uitbreidingsplannen van NS niet doorgaan, gaat de gemeente de openbare ruimte herinrichten, waarbij vergroening voorop staat. Daarnaast speelt een andere ontwikkeling: leegstand van kantoren leidt op een aantal plekken tot hergebruik in de vorm van hotels en woningen. Dit verbetert de omgeving doordat er meer functiemenging ontstaat en daarmee ook meer levendigheid rond de klok.

Nadeel van dit station is het feit dat het uit twee stations bestaat met onduidelijkheid over perrons en overstappen tot gevolg. Dit leidt ook bij 9292 tot problemen met het invoeren van overstaptijden. Ook de overstap tussen metro en trein is niet helder. Dit kwam ook al naar voren bij de presentatie van Jeroen van Schooten tijdens de Movinnio-themabijeenkomst van 10 april.

Station Zaandam

Dit (intercity-) station heeft geen P+R-functie en is daar feitelijk ook niet zo'n geschikte plek voor. Geestig genoeg was hier per abuis wél een bordje met P+R in plaats van K&R (Kiss and Ride) geplaatst. Het zou waarschijnlijk beter zijn, gezien de bottlenecks veroorzaakt door het Noordzeekanaal, een grote regionale P+R-locatie aan te leggen bijvoorbeeld nabij de kruising van de A8 met de spoorlijn Zaandam Alkmaar, aansluitend op de halte Koog Bloemwijk of Koog Zaandijk. Het station staat dan ook niet op het programma als voorbeeld van een P+R, maar als voorbeeld van een verbeterde verbinding tussen station en centrum met regionale functie, vooral voor voetgangers. Het gebied rond het station is grootschalig aangepakt. Gebouwen zijn gesloopt, er is een nieuw winkelcentrum gebouwd met een bioscoop, hotel, kantoren en horeca, er zijn woningen toegevoegd en een grote parkeergarage. Het nieuwe stadhuis van Zaanstad staat pal op het station. Daaronder

ligt het busstation, slecht vindbaar vanaf het stationsplein (voor zover je van stationsplein kunt spreken). De ingang voor het busstation valt volledig in het niet bij de entree van het Stadhuis. Voor voetgangers is de situatie enorm verbeterd. De uitgang van het station is op niveau. In plaats van naar beneden te gaan en de provinciale weg over te moeten steken, ligt er nu een nieuwe voetgangersroute die op niveau de provinciale weg kruist. Langs de route zijn verschillende functies, zowel op niveau +1 als (na de oversteek) op maaiveld. De fietsenstallingen zijn tijdelijk. Ook de geplande fietsroute over het spoor heen is er nog niet. Daardoor is de fietsbereikbaarheid nog niet ideaal.

Verdere informatie:

- Facts en figures P+R terreinen Amsterdam
- Presentatie wayfinding Zouthaven/Passengersterminal - Amsterdam CS
- Foto-reportage met ondertekening:
<https://picasaweb.google.com/102338324204845893623/130425ExcursiePR>

Annemieke Molster, Molster Stedenbouw, 17-5-2013