

# De Rotterdamse P+R-strategie



2024 - 2030



Gemeente  
Rotterdam

# Voorwoord

Rotterdam groeit. Er wonen en werken steeds meer mensen in de stad. Al die mensen verplaatsen zich. Op de fiets, te voet, met de auto of met het openbaar vervoer. Daardoor wordt het steeds drukker op straat, maar de ruimte in de stad is beperkt. En de vraag naar meer ruimte is groot. Zo moeten we flink meer woningen bouwen, is er meer groen nodig om verkoeling te bieden bij hitte en voor wateropvang bij toenemende regenbuien. Daarnaast willen we ook ruimte geven aan bijvoorbeeld de horeca en willen we ervoor zorgen dat straten aantrekkelijker worden om te verblijven.

Maar niet alles kan op dezelfde vierkante meter en zeker niet alles kan tegelijkertijd. Dat is geen politieke keuze, maar een natuurkundige wet. Daarom moet we nu nadenken over welke maatregelen we moeten nemen om de stad in de toekomst aantrekkelijk en bereikbaar te houden. Voor bewoners, bezoekers en voor ondernemers.

Deze P+R-strategie is daarin cruciaal. Het beschrijft waarom, hoe en wanneer we bepaalde maatregelen willen nemen en wat deze bijdragen aan het realiseren van een toekomstbestendige stad. Hierbij is het uitgangspunt dat we de stad bereikbaar willen houden voor degenen die afhankelijk zijn van de auto. Om dat te doen, willen we zoveel mogelijk autobewegingen die niet noodzakelijkerwijs in de binnenstad gemaakt hoeven te worden, vervangen door gebruik van P+R-voorzieningen. Dat vergt flinke investeringen en samenwerking over meerdere schijven en met verschillende partners, maar ook een gedragsverandering. Dat zal niet makkelijk zijn, maar ik ben ervan overtuigd dat dit niet alleen noodzakelijk is, maar ook mogelijk.

Vincent Karremans  
Wethouder Handhaving, Buitenruimte en Mobiliteit

Mei 2024



# Inhoudsopgave

|                                                |    |
|------------------------------------------------|----|
| Voorwoord                                      | 2  |
| Colofon                                        | 3  |
| 1. Inleiding                                   | 4  |
| 2. P+R in Rotterdam                            | 6  |
| Onderdeel van de ketenreis                     | 6  |
| Huidige situatie                               | 7  |
| P+R-locaties in de Rotterdamse regio           | 8  |
| Verschillende doelgroepen                      | 10 |
| 3. Doelstellingen en maatregelen               | 12 |
| 1. Aantrekkelijker maken van P+R-voorzieningen | 13 |
| 2. Beter marketen van onze P+R-voorzieningen   | 23 |
| 3. Uitbreiden van P+R-capaciteit               | 26 |
| 4. Planningsoverzicht                          | 35 |

## Colofon

### Fotografie

Joep Boute, Iris van den Broek, Eric Fecken, Irene Hoekstra, Jan van der Ploeg,  
Hans Tak en Arnoud Verhey



# 1. Inleiding

Alleen al in de binnenstad staan tot 2030 op basis van marktwerking circa 6.000 nieuwe woningen en duizenden nieuwe m<sup>2</sup> kantoorruimte op de planning. Dat biedt veel kansen, maar brengt ook uitdagingen met zich mee. Het wordt drukker in de stad, maar er is weinig ruimte. En die ruimte groeit niet mee.

Om de stad bereikbaar te houden zullen we dus keuzes moeten maken. Een keuze is om wijken autoluwer te maken. Dat betekent dat een wijk bereikbaar blijft, maar met minder doorgaand autoverkeer. Dit maakt de stad veiliger en aantrekkelijker. Met minder auto's op de weg, blijft meer ruimte over die op een andere manier gebruikt kan worden. Bijvoorbeeld voor fietsers en voetgangers of voor meer groen.

Daarnaast zijn er altijd werkzaamheden om de stad bereikbaar te houden. Deze werkzaamheden worden zo goed mogelijk op elkaar afgestemd, maar hierdoor is het tijdelijk drukker op een aantal routes. Tot 2030 vindt een aantal grote werkzaamheden plaats, onder andere de herinrichting van het Hofplein en later aan de Van Brienenoordbrug.

Deze strategie beschrijft welke maatregelen er tot 2030 voor zorgen dat Park + Ride/ Parkeer en Reis (P+R) een grotere rol inneemt bij de stedelijke opgaven van minder hinder, bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de (binnen)stad. Maatregelen die ervoor moeten zorgen dat de doorstroming in de stad verbetert door meer autobewegingen uit de (binnen)stad te halen. Een strategie die daarmee een sterke relatie heeft met onder andere het project Hofplein en de projecten Verkeerscirculatieplan (VCP) en de Aanpak 30 km/uur.





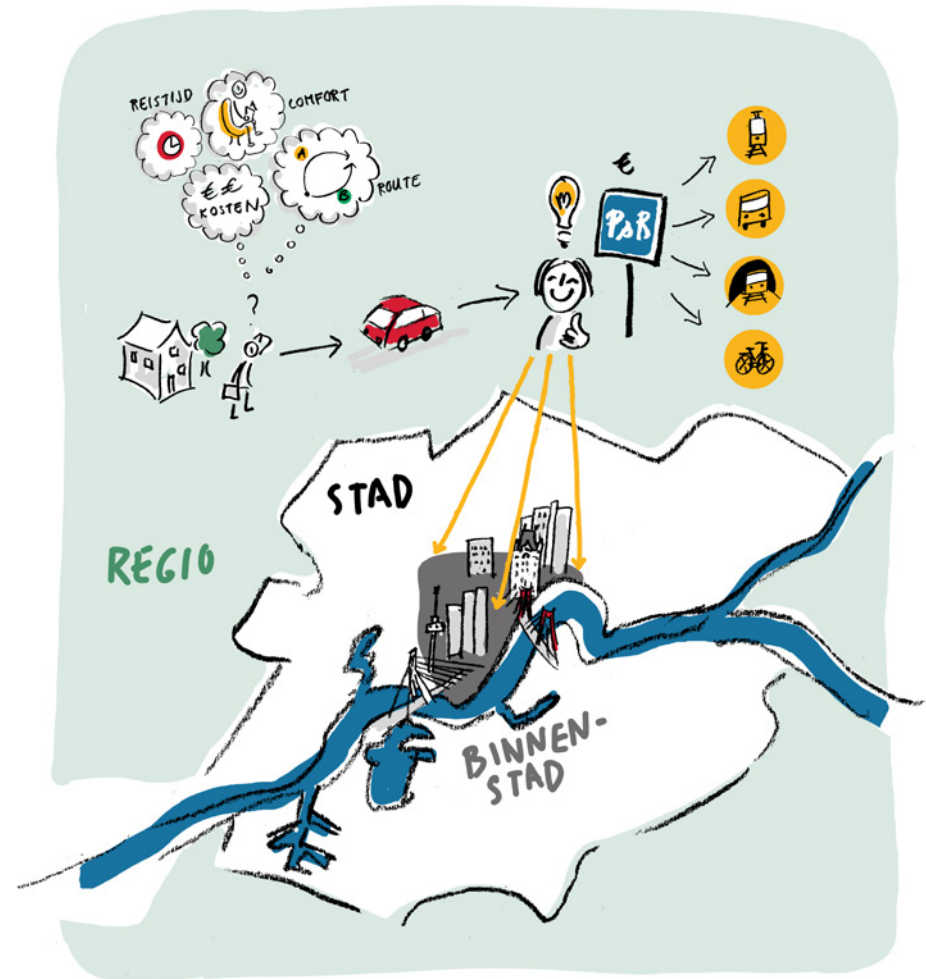
P+R Slinge in 1974 (Bron: Stadsarchief Rotterdam)

## 2. P+R in Rotterdam

### Onderdeel van de ketenreis

Een P+R-voorziening is een belangrijk onderdeel van een succesvolle ketenreis: een reis waarbij de reiziger meerdere soorten vervoer gebruikt. Op P+R-voorzieningen aan de rand van de stad of in de regio kun je effectief, snel en gemakkelijk van de auto overstappen op een ander vervoermiddel, zoals op hoogwaardig openbaar vervoer als de trein, metro of tram.

De reiziger maakt de keuze voor het soort vervoer, de route en het tijdstip van reizen hoofdzakelijk op basis van reistijd, kosten en reisgemak. Een combinatie van gerichte informatie thuis en onderweg, comfortabel en veilig overstappen, een aantrekkelijke en betrouwbare reistijd en een aantrekkelijke prijs van de reis (inclusief parkeren) bepaalt een succesvolle ketenreis.



## Huidige situatie

Afgelopen decennia heeft de gemeente Rotterdam samen met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), voorheen de Stadsregio Rotterdam, een groot aantal P+R-voorzieningen gerealiseerd in Rotterdam. Ook zijn er in de directe regio veel P+R-voorzieningen bijgekomen. Rotterdam heeft verspreid over de stad, met inbegrip van P+R Capelsebrug (die grotendeels ligt op grondgebied van de gemeente Capelle aan den IJssel), vijftien P+R-voorzieningen die goed zijn voor ruim 5.500 parkeerplaatsen. Het gebruik van P+R wordt jaarlijks gemonitord. Van de vijftien P+R-voorzieningen is de gemiddelde bezetting op werkdagen circa 70%, waarbij ongeveer de helft van de voorzieningen (bijna) volledig bezet is.

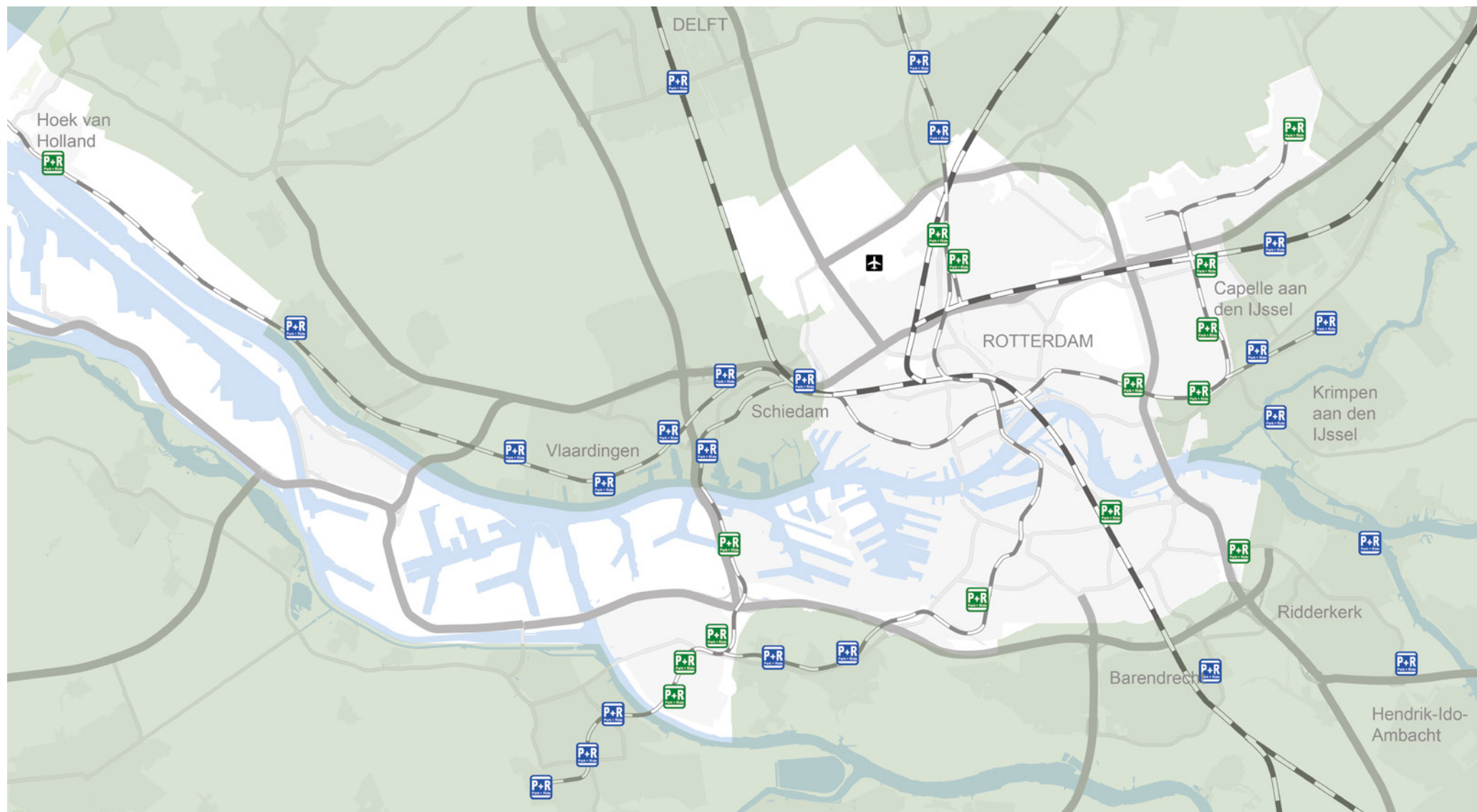
Daarnaast zijn er verschillende P+R-voorzieningen in de Rotterdamse regio, zoals P+R Barendrecht en P+R Spijkenisse Heemraadlaan. Ook deze voorzieningen zijn belangrijk voor de Rotterdamse bereikbaarheid. Binnen de gehele MRDH zijn er 56 P+R-voorzieningen met een totale capaciteit van circa 14.000 parkeerplaatsen. Daarnaast zijn P+R-voorzieningen binnen de Drechtsteden en bijvoorbeeld P+R Lage Zwaluwe locaties vanwaar reizigers vlot in Rotterdam zijn.

## Huidige capaciteit Rotterdamse P+R-voorzieningen

| Rotterdamse P+R-locaties | Capaciteit   |
|--------------------------|--------------|
| Alexander *              | 476          |
| Hoogvliet                | 222          |
| Kralingse Zoom *         | 1.689        |
| Meijersplein *           | 489          |
| Melanchtonweg            | 84           |
| Nesselande               | 59           |
| Pernis                   | 32           |
| Schenkel                 | 100          |
| Slinge *                 | 841          |
| Hoogvliet Tussenwater    | 60           |
| Hoogvliet Zalmplaat      | 18           |
| Beverwaard               | 508          |
| Noorderhelling *         | 475          |
| Hoek van Holland *       | 111          |
| Capelsebrug              | 387          |
| <b>Totale capaciteit</b> | <b>5.551</b> |

\* P+R-locaties met een doelgroepensysteem; hier parkeert men alleen gratis in combinatie met OV-gebruik.

## P+R-locaties in de Rotterdamse regio



### Legenda



Rotterdamse P+R-locaties



P+R-locaties in de directe omgeving van Rotterdam



## Verschillende doelgroepen

Een succesvolle P+R-voorziening sluit aan bij de wensen en verwachtingen van de gebruiker. Daarom is het belangrijk om bij de strategie en maatregelen onderscheid te maken naar verschillende soorten gebruikers. Grofweg zijn er twee soorten gebruikers van P+R-voorzieningen:

- Forenzen, mensen die in Rotterdam werken maar elders wonen. Zij parkeren hun auto op een P+R-voorziening aan de rand van de stad en reizen daarna met het OV naar hun werk. Het gaat hier om woon-werkverkeer. De forens maakt regelmatig gebruik van de P+R en voornamelijk van maandag tot en met vrijdag. Beschikbaarheid en een betrouwbare voor- en nareis zijn belangrijk. Veiligheid op de P+R en in het OV is ook een belangrijk uitgangspunt vooral voor de vrouwelijke forens. De forens is relatief makkelijk te benaderen, onder andere via de vele werkgevers in de stad.
- Bezoekers van de (binnen)stad, mensen die buiten Rotterdam wonen en de stad bezoeken om uiteenlopende redenen.

Denk daarbij aan:

- winkelen in de binnenstad
- een museum of attractie bezoeken
- vrienden of familie bezoeken
- een concert in Ahoy of een voetbalwedstrijd in de Kuip
- een zakelijk bezoek

De wensen voor en verwachtingen van de verschillende bezoekers over P+R zijn niet eenduidig. De bezoeker reist vaker in het weekend naar Rotterdam en ook meer gespreid over de dag. Een bezoeker gaat ook vaker naar meerdere bestemmingen in de stad. In het algemeen zijn kosten, goede informatie en gemak belangrijk voor gebruik van een P+R. De bezoeker is in tegenstelling tot de forens moeilijker te benaderen. Bezoekers vragen vaak om maatwerk. Gerichte acties om de wensen van bezoekers voor P+R-gebruik te achterhalen zijn noodzakelijk om de maatregelen effectief te laten zijn.

Om tot een effectieve P+R-strategie te komen, is deze opgebouwd rondom deze gebruikersprofielen.





P+R



P+R Noorderhelling

URU



MEERDAAGSE K  
HUUR MIJ BIJ E

# 3. Doelstellingen en maatregelen

De doelstelling van de P+R-strategie is om jaarlijks honderdduizenden extra autoritten uit de stad te halen. De P+R-strategie kent hiervoor een ambitieus maatregelenpakket vanuit drie invalshoeken:

1. Aantrekkelijker maken van P+R-voorzieningen
  - We verbeteren gebruiksgemak van P+R-voorzieningen.
  - We zorgen ervoor dat het gebruik van P+R in combinatie met OV aantrekkelijker wordt.
2. Beter marketen van P+R-voorzieningen
  - We maken reizigers beter bewust van de mogelijkheden en voordelen van P+R.
  - We verbeteren de vindbaarheid van onze P+R-voorzieningen.
3. Uitbreiden van P+R-capaciteit
  - We breiden de huidige P+R-capaciteit tot 2030 uit met circa 1.000 extra parkeerplaatsen.
  - We breiden de P+R-capaciteit tot 2030 uit met circa 500 extra parkeerplaatsen door gebruik te maken van bestaande parkeercapaciteit.
  - We zorgen dat de P+R-capaciteit beter wordt benut door deze doelmatig te gebruiken.
  - We voegen waarde toe door meerdere functies op P+R-voorzieningen te combineren.

Op de volgende pagina's lichten we de drie invalshoeken en bijbehorende maatregelen toe.



# 1. Aantrekkelijker maken van P+R-voorzieningen

Allereerst moet ons product, de P+R-voorziening, aantrekkelijk zijn voor de twee belangrijkste doelgroepen: forenzen en bezoekers aan de stad. Dit met als doel dat de P+R-voorzieningen door deze doelgroepen meer wordt gebruikt. Op dit moment kan dat nog beter.

## Wat gaan we daarvoor doen?

Als het gaat om aantrekkelijker maken van P+R wil dat zeggen dat het P+R-systeem zo wordt ingericht dat het voor reizigers gemakkelijk en duidelijk is in het gebruik. We geven extra aandacht aan beide doelgroepen door hen meer zekerheid, gemak en aantrekkelijke tarieven te bieden voor parkeren in combinatie met de vervolgreis. Ook zorgen we voor juiste digitale informatie (bezetting, capaciteit, voorzieningen en dergelijke) die we landelijk beschikbaar stellen. Serviceproviders zoals MaaS-apps en navigatiediensten, kunnen deze data gebruiken om de reizigers te informeren / adviseren.

### Gezin uit Voorschoten

Een gezin van vijf personen (vader, moeder, drie kinderen) uit Voorschoten komt zaterdag winkelen op de Lijnbaan. Ze drinken ook nog een kopje koffie samen en zijn circa drie uur in de binnenstad. Dan heeft het gezin de optie om te parkeren in een parkeergarage in het Centrum. Daar betalen ze een hoog parkeertarief, maar kunnen ze wel doorrijden tot aan de eindbestemming. De kans dat ze heen en terug in de file staan is aanzienlijk.

Het alternatief is gebruik te maken van P+R Meijersplein. Daar kan je weliswaar gratis parkeren als je het OV gebruikt, in tegenstelling tot op veel P+R-locaties in andere G4-steden, maar moet je wel voor vijf personen het volledige OV-tarief van metrostation Meijersplein tot aan metrostation Beurs en weer terug betalen. (Momenteel nog duurder dan drie uur parkeren in het Centrum.) Ook moeten ze dan van de auto naar het metrostation lopen en met de metro naar Beurs vice versa.

Met andere woorden: gebruikmaken van een P+R-voorziening is simpelweg voor dit gezin nog niet aantrekkelijk genoeg.



Daarnaast is maatwerk belangrijk, want een bezoeker aan een evenement heeft voor parkeren andere wensen dan een forens die regelmatig in Rotterdam parkeert. Ook het verstrekken van combi-abonnementen P+R/OV draagt eraan bij dat de P+R vaker wordt gebruikt door verschillende soorten gebruikers.

Rotterdamers en bezoekers aan de stad verdienen ook schone en veilige P+R-voorzieningen. Daarom is er blijvend aandacht voor het veilig en schoon houden van onze P+R-voorzieningen. Specifiek wordt ook gekeken naar comfort en veiligheid voor vrouwen. Dit zorgt ervoor dat gebruikers zich welkom voelen, waardoor het gebruik van P+R-voorzieningen toeneemt.

De aantrekkelijkheid van P+R-voorzieningen wordt bepaald door vier elementen: prijs, tijd, gemak en betrouwbaarheid (zie overzicht hieronder). Op de volgende pagina's beschrijven we maatregelen die we nemen om P+R aantrekkelijker te maken.

## Aantrekkelijkheid van P+R



### Prijs

Wat zijn de totale kosten van het gebruik van een P+R-voorziening, dus inclusief OV-gebruik, ten opzichte van het gebruik van parkeren in de (binnen)stad?



### Tijd

Hoeveel tijd kost het om op de eindbestemming te komen via een P+R-voorziening en OV, ten opzichte van met de auto de (binnen)stad in of uit te rijden? Tot hoe laat rijdt het OV?



### Gemak

Hoe makkelijk is het om gebruik te maken van een P+R-voorziening? Hoeveel (extra) handelingen moeten er verricht worden?



### Betrouwbaarheid

Zijn er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar? En rijdt het OV volgens schema?



## Maatregelen

| Maatregel                                                                 | Doelgroep                                                                            |                                                                                       |
|---------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                           | Forenzen                                                                             | Bezoekers                                                                             |
| 1.1 Zakelijk combi-abonnement voor P+R-locaties (op één mobiliteitskaart) |    |                                                                                       |
| 1.2 Combiticket P+R/OV                                                    |                                                                                      |    |
| 1.3 Combitickets voor zakelijke bezoekers                                 |                                                                                      |    |
| 1.4 Weekend bezoekerstickets                                              |                                                                                      |    |
| 1.5 Combiticket P+R/deelvervoer                                           |    |    |
| 1.6 OVpay en gratis parkeren op een P+R                                   |   |   |
| 1.7 Betere en makkelijkere looproutes                                     |  |  |
| 1.8 Frequentieverhoging metro en tramlijn 23                              |  |  |

## 1.1 Zakelijk combi-abonnement voor P+R-voorzieningen (op één mobiliteitskaart)

### Doel en omschrijving maatregel

Door een werkgeversaanpak gaan we samen met bedrijven het reisgedrag van werknemers/forenzen aanpassen.

### Wat gaan we doen

We ontwikkelen een werkgeversproduct waar werkgevers hun werknemers tegen een laag tarief gebruik van kunnen laten maken. Werknemers kunnen op één mobiliteitskaart het zakelijk combi-abonnement P+R/OV krijgen met plaatsgarantie tot 10.00 uur, tegen het lagere tarief van € 99,- per maand (prijspeil 2024).

Deze maatregel gaat gelden op P+R-voorzieningen met een doelgroepensysteem, met uitzondering van P+R Hoek van Holland.

### Effect

- Vermindering van het aantal autoritten naar de binnenstad.

### Planning:

- Q2 2024: combi-abonnement OV/P+R voor bedrijven klaar voor gebruik.

## 1.2 Combiticket P+R/OV

### Huidige stand van zaken

Op P+R-voorzieningen wil je juist dat deze vooral worden gebruikt door OV-reizigers. Hiervoor is een doelgroepensysteem bedacht dat het vooral voor deze groep reizigers aantrekkelijker maakt om op een P+R te parkeren. Parkeren in combinatie met OV-gebruik is dan gratis. Korting geven op de OV-reis zou een extra financiële prikkel zijn, maar dat gebeurt nu niet. Iedereen die op de P+R parkeert, betaalt apart - en de volle prijs - voor het OV. Dat maakt een P+R voor een gezin of groep een minder goed alternatief: zij zullen mogelijk eerder doorrijden naar de binnenstad, waar het parkeren dan relatief goedkoper is.

### Wat gaan we doen

Samen met de RET werken we aan de invoering van een doelgroepgericht en tijdgebonden combiticket P+R/OV voor onder andere gezinnen en groepen. Dit moet de combinatie van parkeren op een P+R en doorreizen met het OV naar de (binnen)stad goedkoper maken.

### Effect

- Betere bezetting op de P+R-voorzieningen in de daluren en weekenden.
- Parkeren op een P+R in combinatie met OV wordt aantrekkelijker/goedkoper dan parkeren van de auto in de (binnen)stad.

### Indicatieve planning

- Q4 2024: invoeren van combiticket P+R/OV.



### 1.3 Combitickets voor zakelijke bezoekers

#### Doel en omschrijving maatregel

We willen niet alleen dat werknemers van bedrijven gebruik gaan maken van onze P+R-voorzieningen, maar ook dat zakelijke bezoekers deze keuze maken.

We maken samen met de RET een zakelijk combiticket P+R/OV, die bedrijven kunnen verstrekken aan zakelijke bezoekers.

#### Wat gaan we doen

Werkgevers in het Centrum, die we benaderen voor het aanschaffen van een zakelijk combi-abonnement, stimuleren we ook om aan hun klanten vooraf een gratis digitaal combiticket P+R/OV te verstrekken, in plaats van een gratis uitrijkaart van een parkeergarage om de hoek. De zakelijke bezoeker kan hiermee parkeren op een P+R-locatie naar keuze om van daaruit de OV-reis te maken.

#### Verwacht effect

- Vermindering van het aantal zakelijk autoritten naar en van de binnenstad.

#### Planning

- Q4 2024: invoeren van combiticket P+R/OV voor zakelijke bezoekers.

### 1.4 Weekend bezoekerstickets

#### Huidige stand van zaken

We hebben in Rotterdam een bezoekersregeling, waarbij Rotterdammers bezoekers (familie, vrienden, etc.) tegen een gereduceerd tarief op straat kunnen laten parkeren. Die regeling is er ook voor mensen die in de binnenstad wonen. Hier maken bijna 13.000 huishoudens gebruik van. Dat zorgt voor veel autobewegingen de stad in en uit.

#### Wat gaan we doen

We experimenteren met weekend bezoekerstickets. Hierbij verstrekken we een aantal gratis digitale combitickets P+R/OV aan bewoners van de binnenstad die de bezoekersregeling vaak gebruiken. Hierbij houden we wel rekening met hoe dichtbij mensen bij een metrostation of tramhalte wonen die een directe verbinding heeft met een P+R-voorziening. Deze combitickets P+R/OV kan men vooraf aan hun bezoek sturen als alternatief voor het gebruik van de bezoekersregeling. Op basis van gebruik hebben we inzicht in hoeveel autobewegingen we hiermee uit de binnenstad halen. Afhankelijk van de werking, passen we de maatregel aan.

#### Verwacht effect

- Vermindering van het aantal autoritten naar en van de (binnen)stad in het weekend.

#### Planning

- Q4 2024: start experiment met de weekend bezoekerstickets.



## 1.5 Combiticket P+R/deelvervoer

### Huidige stand van zaken

Op veel P+R-voorzieningen is ook aanbod van deelvervoer, veelal deelfietsen en -scooters. Elke P+R-locatie binnen het servicegebied van de aanbieder van deelvervoer heeft een buurtvervoershubs. Parkeren op P+R-voorzieningen met een doelgroepensysteem is echter alleen gratis in combinatie met OV-gebruik. Een financiële prikkel door ook korting te geven op het gebruik van deelvervoer is er niet. Zowel voor het parkeren als voor het gebruik van deelvervoer betaalt men het volledige bedrag.

### Wat gaan we doen

Met de aanbieders van deelfietsen en -scooters en in samenwerking met andere gemeenten kijken we naar de (technische) mogelijkheden om parkeren op P+R-voorzieningen met een doelgroepensysteem tegen een lager tarief aan te bieden als de reiziger deelvervoer gebruikt voor het vervolg van de reis.

### Effect

- Extra (en duurzaam) alternatief voor reizigers om naar bestemmingen in de stad te reizen.

### Indicatieve planning

- Verkenning in 2024.
- Operationeel maken in 2025.

## 1.6 OVpay en gratis parkeren op een P+R

### Huidige stand van zaken

Met OVpay kan men met de contactloze betaalpas, creditcard of mobiel in- en uitchecken in het OV. OVpay werkt nog niet in combinatie met de gratis parkeerregeling voor gebruikers van P+R-voorzieningen met een doelgroepensysteem. Hiervoor moet men voorlopig nog de OV-chipkaart gebruiken.

### Wat gaan we doen

We koppelen OVpay aan de parkeerautomaten op P+R-voorzieningen waardoor deze een aantrekkelijker (duurzaam) alternatief vormen voor reizen naar de (binnen) stad. Bijkomend voordeel is dat deze oplossing uiteindelijk ook het reizen op barcode ondersteunt, wat in de toekomst een meer gebruikte technologie wordt.

### Effect

- Gemak voor de P+R-reiziger, waardoor P+R een aantrekkelijker alternatief wordt voor reizen naar de (binnen)stad.

### Planning

- Q4 2024: OVpay operationeel, gekoppeld aan invoeren combiticket P+R/OV.

## 1.7 Betere en makkelijkere looproutes

### Huidige stand van zaken

De looproutes van auto naar OV, de bereikbaarheid van de P+R-voorzieningen voor voetgangers, kunnen in sommige gevallen verbeterd worden. Hiervoor is het nodig om barrières tussen de P+R-voorziening en het OV te verminderen. Een voorbeeld van zo'n barrière is dat je als voetganger een drukke weg over moet steken om bij het OV te komen, zoals bij P+R Meijersplein.

### Wat gaan we doen

Een aantal barrières is al bekend, maar om een compleet overzicht te krijgen wordt voor alle P+R-voorzieningen de looproute van de geparkeerde auto naar OV beoordeeld. Deze beoordeling vormt de basis voor een verbeterplan voor betere en makkelijkere looproutes.

### Effect

- Gemak voor de P+R-reiziger, waarmee tegelijkertijd de verkeersveiligheid toeneemt.

### Indicatieve planning

- We stellen in 2024 een verbeterplan op, inclusief uitvoeringsagenda.



## 1.8 Frequentieverhoging metro en tramlijn 23

### Huidige stand van zaken

P+R-gebruik wordt aantrekkelijker gevonden als mensen niet al te lang hoeven te wachten op OV.

### Wat gaan we doen

Het is de bedoeling op enkele OV-lijnen die P+R-voorzieningen aandoen de frequentie van OV te verhogen:

- Metrolijn D en E (P+R-locaties Meijersplein en Slinge).
- Metrolijn A, B en C (P+R-locaties Capelsebrug, Kralingse Zoom, Schiedam Centrum en Vijfsluizen).
- Tramlijn 23, vanaf januari 2025 tramlijn 3, (P+R-locaties Noorderhelling en Beverwaard).

### Effect

- Grotere aantrekkelijkheid van P+R-voorzieningen vanwege hogere OV-frequentie.
- In potentie toenemend OV- en P+R-gebruik.

### Indicatieve planning

- Metrolijn D en E: vanaf medio 2024 tussen Rotterdam Centraal en Pijnacker Zuid 12x/uur in de spits, en vanaf 2028 op traject Rotterdam Centraal – Slinge 24x/uur.
- Metrolijn A, B en C: vanaf 2032 op traject Capelsebrug – Schiedam Centrum 24x/uur.
- Tramlijn 3: vanaf januari 2025 op traject Rotterdam Centraal – Beverwaard 9/uur in de spits.



## 2. Beter marketen van onze P+R-voorzieningen

Het begint allemaal natuurlijk met een goed product: namelijk goede P+R-voorzieningen. Maar we moeten er vervolgens wel voor zorgen dat we dit product goed in de markt zetten. Anders gezegd: we moeten P+R goed marketen. Zodat mensen de weg naar onze P+R-voorzieningen weten te vinden, zich bewust worden van de voordelen ervan en ze vaker gaan gebruiken. Als het gaat om zakelijk verkeer (forenzen), kunnen we gericht werkgevers benaderen. Daarom zullen de maatregelen om onze P+R-voorzieningen beter te marketen vooral gericht zijn op bezoekers.

In grote lijnen gaat het om de volgende maatregelen:

- 2.1 Een communicatiestrategie samen met partners uit de stad om mensen bewust te maken van de mogelijkheden en voordelen van het gebruik van een van onze P+R-voorzieningen.
- 2.2 Het verbeteren van de vindbaarheid van onze P+R-voorzieningen vanaf de ring, zodat meer mensen gemakkelijk de weg naar onze P+R-voorzieningen weten te vinden.
- 2.3 Het sluiten van partnerships met grote publiekstrekkers in de stad, waarbij bezoekers worden gestimuleerd gebruik te maken van onze P+R-voorzieningen.



## 2.1 Communicatiestrategie samen met partners uit de stad

### Doel en omschrijving maatregel

De gemeente en de partners in de stad willen de stad bereikbaar houden. Eén van de middelen daarvoor is het stimuleren van het gebruik van P+R. Daarom ontwikkelen we samen met onder andere BIZ Rotterdam Centrum, Rotterdam Partners, Rotterdam Make it happen, Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB) en de RET een effectieve communicatiestrategie. Met informeren alleen krijgen we reizigers niet naar een P+R-voorziening. Niet iedereen die met de auto naar de stad komt, wil een P+R-locatie gebruiken. Maar welke groepen staan daar wel voor open? En hoe krijgen we hen naar een P+R-locatie?

### Wat gaan we doen

Samen met de partners in de stad komen we tot een effectieve communicatiestrategie. We zijn al gestart. Op straat (Koopgoot, parkeergarages, P+R-voorzieningen, Coolsingel) informeren we bezoekers over P+R en doen we tegelijkertijd onderzoek naar hun reisgedrag en willen we achterhalen of en hoe zij te stimuleren zijn om op een P+R te parkeren.

Met de opgedane kennis ontwikkelen en testen we samen met de partners een doelgroepgerichte communicatiestrategie en nemen we additionele maatregelen; een bezoekersaanpak.

### Verwacht effect

- Betere bekendheid met P+R en de werking ervan onder potentiële gebruikers.

### Planning

- Mei/juni 2024: onderzoek op straat.
- September 2024: mini-campagnes om effectiviteit te meten.
- Februari 2025: start doelgroepgerichte communicatiecampagne.

## 2.2 Verbeteren vindbaarheid P+R-voorzieningen

### Huidige stand van zaken

De P+R-clusterborden op de snelweg tonen nu enkel het aantal beschikbare parkeerplaatsen op een P+R-locatie. Daarnaast is het aantal vrije plaatsen zichtbaar op de parkeerplattegrond op de gemeentelijke website. Dat geldt alleen voor een locatie met een doelgroepsysteem.

### Wat gaan we doen

Automobilisten op en rondom de ring van Rotterdam, zo mogelijk real time, informeren over de reistijd naar metrostation Beurs bij gebruik van een P+R in combinatie met het OV. Hiervoor gebruiken we tekstdisplays. Ook vragen we marktpartijen dynamische bezettingsgegevens te integreren in hun bereikbaarheidsapplicaties.

### Effect

- Vermindering van het aandeel autoverkeer op zowel de ring als naar en van de binnenstad.
- Betere bezetting op de P+R-voorzieningen.

### Indicatieve planning

- Q4 2024: invoering.

## 2.3 Partnerships met grote publiekstrekking in de stad

### Doel en omschrijving maatregel

Veel Rotterdammers gaan bijvoorbeeld al op de fiets of met het OV naar de Kuip, naar een concert in Ahoy en naar andere eendaagse evenementen. Maar veel mensen die van buiten Rotterdam komen nog niet. Dat willen we meer stimuleren, door bijvoorbeeld een vorm van korting te geven als bezoekers gebruik maken van een P+R-voorziening. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor bezoekers aan onze musea en theaters.

### Wat gaan we doen

We sluiten partnerships met permanente en tijdelijke grote publiekstrekking om hun bezoekers te stimuleren onze P+R-voorzieningen te gebruiken. We maken hiervoor samen met de RET diverse producten die de publiekstrekking kunnen verstrekken aan hun bezoekers.

### Verwacht effect

- Vermindering van het aantal autoritten naar en van de (binnen)stad, rondom evenementen en in het weekend.

### Planning

- Q3 2024 afspraken maken met publiekstrekking.
- Q4 2024: technische koppeling systemen P+R, RET en events.
- Q1 2025: combiticket P+R/OV voor bezoekers publiekstrekking gereed.



### 3. Uitbreiden van P+R-capaciteit

De Rotterdamse P+R-voorzieningen worden over het algemeen goed gebruikt. Zo goed, dat het huidige aanbod aan parkeerplekken op verschillende P+R-voorzieningen op weekdagen soms niet toereikend is. Om meer autobewegingen uit de (binnen)stad te halen, zullen we daarom onze P+R-capaciteit flink moeten uitbreiden. Dit is ook belangrijk voor de aantrekkelijkheid van het product P+R: op het moment dat je thuis de auto instapt, moet je er op kunnen vertrouwen dat er een beschikbare parkeerplaats is op een P+R-locatie. Om P+R-capaciteit te creëren, zijn er drie mogelijkheden:

- Realiseren van nieuwe P+R-voorzieningen.
- Uitbreiden van bestaande P+R-voorzieningen.
- Doelmatiger gebruik van de huidige P+R-voorzieningen.

#### Wat gaan we daarvoor doen

We willen meer forenzen en bezoekers afvangen aan de rand van de stad. Daarom moet er extra P+R-capaciteit komen. Gezien de relatief hoge kosten voor het aanleggen van parkeerplaatsen en de schaarse ruimte in Rotterdam, kijken we voor toename van het aantal plekken ook naar de regio. Daarbij gaat het om vergroten van bestaande P+R-voorzieningen en toevoegen van nieuwe P+R-voorzieningen. Verder kijken we met onze regiopartners naar de mogelijkheden om bestaande P+R-locaties te vergroten en nieuwe regionale hubs en corridorhubs direct aan het hoofdwegennet te realiseren.

We zorgen ervoor dat P+R-voorzieningen doelmatiger gebruikt worden. Dat wil zeggen dat de P+R-voorzieningen een hoge bezetting hebben door met name forenzen en bezoekers aan de stad en niet door andere doelgroepen zoals bewoners of werknemers uit de omgeving van de voorziening. Voor die andere gebruikers maken we P+R minder aantrekkelijk. Daardoor ontstaat meer vrije parkeerruimte voor de forenzen en bezoekers aan de (binnen)stad. Verder kijken we of P+R-voorzieningen die minder goed bezet worden, gebruikt kunnen worden als mobiliteitsoplossing van gebiedsontwikkelingen. Ook benutten we kansen door P+R-gebruik slim te combineren met logistiek laden.

Door het gebruik van de extra P+R-capaciteit rijden minder reizigers met de auto de (binnen)stad in en uit. Dit scheelt jaarlijks honderdduizenden autoritten in Rotterdam.

#### Maatregelen

##### Realiseren van nieuwe P+R-voorzieningen

- 3.1 Extra P+R-capaciteit op Noord
- 3.2 P+R op Zuid aan de Oude Lijn
- 3.3 P+R-locatie Charloisse Poort
- 3.4 P+R-locatie station Van Nelle
- 3.5 P+R-locatie Vaanweg / Paasweide

##### Uitbreiden van bestaande P+R-voorzieningen

- 3.6 Uitbreiding P+R Kralingse Zoom
- 3.7 Uitbreiding P+R Meijersplein

##### Doelmatiger gebruik van de huidige P+R-voorzieningen

- 3.8 Doelgroepensysteem P+R Capelsebrug
- 3.9 Verlagen maximale gratis parkeerduur
- 3.10 P+R voor gebiedsontwikkeling
- 3.11 P+R voor logistiek laden



### 3.1 Extra P+R-capaciteit op Noord

#### Huidige stand van zaken

Er is behoefte aan uitbreiding van P+R-capaciteit in Rotterdam Noord. Extra capaciteit zou gevonden kunnen worden op het parkeerterrein van Diergaarde Blijdorp. Dit heeft circa 1.250 parkeerplaatsen, ligt pal aan de toe- en afrit van de A13 en de A20 en OV is dichtbij.

#### Wat gaan we doen

Voor de korte termijn voeren we een verkenning uit om het parkeerterrein van Diergaarde Blijdorp (gedeeltelijk, inzet is circa 250 parkeerplaatsen) geschikt te maken als P+R-locatie in combinatie met goed OV en deelvervoer.

#### Effect

- Verkeersreductie op de Statenweg in de ochtend- en avondspits.
- Minder autoritten naar en van de binnenstad.

#### Planning

- Verkenning in 2024.

### 3.2 P+R op Zuid aan de Oude Lijn

#### Huidige stand van zaken:

Op de 'Oude Lijn' tussen Leiden, Den Haag, Rotterdam en Dordrecht ligt ook NS-station Lombardijen. Het (nu nog gratis) parkeerterrein aan de westkant van dit OV-knooppunt heeft een hoge bezetting, ook doordeweeks overdag. Dat laat zien dat ook hier behoefte aan P+R is.

#### Wat gaan we doen

De commerciële parkeergarage Zorgboulevard – met circa 1.750 parkeerplaatsen – ligt op een paar honderd meter loopafstand van OV-knoop Rotterdam-Lombardijen. We voeren een verkenning uit om deze parkeergarage gedeeltelijk (inzet is circa 250 parkeerplaatsen) om te zetten naar een P+R-functie. Daarnaast gaat in 2025 op de Oude Lijn elke 10 minuten een sprinter rijden. Daarmee heeft deze locatie een frequente verbinding naar de stations Blaak en Centraal.

#### Effect

- Invulling geven aan de behoefte aan P+R langs de Oude Lijn.
- Minder autoritten naar en van de binnenstad.

#### Planning

- Verkenning in 2024.

### 3.3 P+R-locatie Charloisse Poort

#### Huidige stand van zaken

Gezien de hoge bezetting van P+R Slinge is er behoefte aan het uitbreiden van P+R-capaciteit in dit deel van Zuid. Maar omdat P+R Slinge ingeklemd ligt tussen wegen en bebouwing, is uitbreiding op deze locatie technisch niet haalbaar.

#### Wat gaan we doen

We voeren een verkenning uit naar een P+R-locatie bij een nieuw te ontwikkelen metrostation Charloisse Poort (Waalhaven). Een P+R voorziening op deze locatie kan als aanjager dienen voor de ontwikkeling van het gebied.

#### Effect

- Een alternatief voor autoreizigers die vanaf de A15 komen om de overstap te maken op metro, tram/bus of fiets.
- Herkomst-P+R (met als doel automobilisten aan het begin van hun reis te laten overstappen op het OV) met een vervolg van de ketenreis per metro richting Rotterdam Centraal/Den Haag of Spijkenisse.

#### Planning

- Gekoppeld aan de bouw van metrostation Charloisse Poort. Deze wordt voorlopig verwacht na 2030.

### 3.4 P+R-locatie station Van Nelle

#### Huidige stand van zaken

Binnen de MIRT-verkenning (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) Oude Lijn vindt een onderzoek plaats naar de haalbaarheid en gewenste locatie van een nieuw station in de omgeving van de Van Nellefabriek. Dit toekomstige station ligt aan de spoorlijn Leiden-Dordrecht. Het station draagt bij aan de bereikbaarheid van Rotterdam-West, de Spaanse Polder en mogelijke gebiedsontwikkelingen in de directe omgeving van het station. Bij het voorgenomen programma hoort ook een P+R-voorziening. In welke vorm, locatie en omvang deze gerealiseerd zal worden, is nu nog niet duidelijk.

#### Wat gaan we doen

Nadat binnen de MIRT-verkenning Oude Lijn een besluit is genomen over de voorkeursvariant van het station Van Nelle, werken we de P+R-locatie bij het station verder uit. Dat kan een losstaande parkeervoorziening worden of onderdeel zijn van een gebiedsontwikkeling. De verdere uitwerking en besluitvorming vinden de komende jaren plaats.

#### Het effect van de maatregel

- Een mogelijkheid als herkomst-P+R voor Rotterdammers en Schiedammers, waarbij ze de reis per trein kunnen vervolgen. Verder kan er bij de P+R deelvervoer komen, als voor- en natransport voor bewoners, werknemers en bezoekers van Rotterdam en Schiedam.

#### Planning

- Doorlopen stappen MIRT-proces.
- Nieuw station Van Nelle wordt voorlopig verwacht na 2030.

### 3.5 P+R-locatie Vaanweg/Paasweide

#### Huidige stand van zaken

Zoals eerder benoemd is er behoefte aan uitbreiding van P+R-capaciteit op Zuid. Op middellange termijn hebben vier van de vijf invalswegen op Zuid een P+R-voorzieningen: Slinge/mogelijk Charloisse Poort, Beverwaard, Noorderhelling en mogelijk Lombardijen. Alleen de Vaanweg is dan nog niet bediend.

#### Wat gaan we doen

Mocht er op Zuid in de toekomst meer P+R-vraag zijn, is de (huidige) tram- en bushalte Paasweide in beeld als potentiële extra P+R-locatie.

#### Effect

- Een alternatief voor autoreizigers (naar de binnenstad en evenementen) komende vanaf de A15 om de overstap te maken op tram of bus.
- Koppelkans met nieuw hoogwaardig openbaar busvervoer door de zuidelijke wijken van Charlois en IJsselmonde alsook van/naar Hart van Zuid.

#### Planning

- Eventuele uitvoering wordt verwacht na 2030.

### 3.6 Uitbreiding P+R Kralingse Zoom

#### Huidige stand van zaken

Deze P+R-voorziening werkt zo goed dat P+R Kralingse Zoom een zeer hoge gemiddelde werkdagbezetting heeft. Analyse toont aan dat dagelijks nog circa 19.000 auto's via de Abram van Rijckevorselweg langs deze P+R-locatie naar de (binnen)stad rijden. Dit laat zien dat er voldoende potentieel is om deze P+R-locatie uit te breiden.

#### Wat gaan we doen

Bovenop de bestaande capaciteit van circa 1.700 parkeerplaatsen is het de bedoeling de parkeergarage met circa 500 parkeerplaatsen uit te breiden. Met de komst van een nieuwe stadsbrug tussen IJsselmonde en Kralingen en met snel OV tussen Zuidplein en Kralingse Zoom ook interessant voor bezoekers van de Kuip en Ahoy.

#### Effect

- Verkeersreductie op de Maasboulevard en Abram van Rijckevorselweg in de ochtend- en avondspits.
- In kunnen zetten van extra capaciteit op piekmomenten.
- Minder autoritten naar en van de binnenstad.

#### Indicatieve planning

- Voorlopig ontwerp gereed in 2024.
- Definitief ontwerp gereed in 2025.
- Oplevering in 2027.



### 3.7 Uitbreiding P+R Meijersplein

#### Huidige stand van zaken

Deze P+R-locatie wordt in de huidige situatie goed gebruikt. Door de aanleg van de A16 om Rotterdam met een aansluiting bij de N471, krijgt P+R Meijersplein een betere ligging ten opzichte van de hoofdwegenstructuur. Dit vergroot de aantrekkelijkheid van de locatie, waardoor uitbreiding een logische stap is. Analyse toont aan dat er tijdens de ochtendspits 400 tot 500 auto's uit de regio over de G.K. van Hogendorpweg langs P+R Meijersplein naar de binnenstad rijden. Met de komst van de A16 zal dit aantal nog verder toenemen. Dit laat zien dat er voldoende potentieel is om deze P+R-locatie uit te breiden.

#### Wat gaan we doen

Het is de bedoeling de bestaande capaciteit van circa 500 parkeerplaatsen te verdubbelen door een parkeergarage met circa 1.000 parkeerplaatsen te bouwen. Bij de constructie van deze garage wordt de mogelijkheid opengelaten om een voetgangersbrug aan te leggen vanaf de P+R-locatie naar de metroperrons.

#### Effect

- Verkeersreductie op de Schieweg en Schiekade in de ochtend- en avondspits.
- Minder autoritten naar en van de binnenstad.

#### Indicatieve planning

- Voorlopig ontwerp gereed in 2024.
- Definitief ontwerp gereed in 2025.
- Oplevering in 2027.

### 3.8 Doelgroepensysteem P+R Capelsebrug

#### Huidige situatie

Zes Rotterdamse P+R-voorzieningen hebben een doelgroepensysteem. P+R Capelsebrug, die voornamelijk op grondgebied van de gemeente Capelle aan den IJssel ligt, heeft dit om die reden nog niet. Deze P+R-locatie wordt minder doelmatig gebruikt omdat deze ook aantrekkelijk is om te gebruiken als parkeerterrein voor werknemers die in de directe omgeving werken en voor vakantieverkeer. Hierdoor wordt de P+R-locatie minder gebruikt door forenzen.

#### Wat gaan we doen

De gemeente Capelle aan den IJssel voert, mede op ons verzoek, een verkenning uit naar het gebruik van P+R Capelsebrug en de eventuele mogelijkheden van een doelgroepensysteem. Er wordt een parkeerduurmeting en een herkomstanalyse onder gebruikers uitgevoerd. Ook wordt onderzocht wat de gevolgen van een doelgroepensysteem kunnen zijn voor de parkeerdruk in de omliggende wijken.

#### Effect

- Een doelgroepensysteem draagt bij aan een veel doelmatiger P+R-gebruik en maakt ruimte vrij voor forenzen.

#### Planning

- Verkenning door Capelle aan den IJssel in 2024.

### 3.9 Verlagen maximale gratis parkeerduur

#### Huidige situatie

Op P+R-voorzieningen met een doelgroepensysteem parkeert men in combinatie met OV-gebruik maximaal 72 uur gratis. Hierna geldt het normale tarief. Dit maximaal aantal uur werkt ook langdurig en hiermee ondoelmatig P+R-gebruik in de hand, zeker op plekken waar in de omgeving betaald parkeren geldt.

#### Wat gaan we doen

Op P+R-voorzieningen met een doelgroepensysteem verlagen we de maximale tijd dat gratis geparkeerd kan worden in combinatie met OV-gebruik.

#### Effect

- Beter benutten van P+R-capaciteit voor forenzen en bezoekers aan de (binnen)stad.

#### Planning

- Q4 2024: invoering.

### 3.10 P+R voor gebiedsontwikkeling

#### Huidige stand van zaken

De mobiliteitsopgave bij gebiedsontwikkelingen is zo groot dat ook gekeken wordt naar alternatieven binnen de parkeeropgave om zo aan de mobiliteitsopgave te kunnen voldoen. Ook worden in Rotterdam steeds meer mobiliteitshubs ontwikkeld.

#### Wat gaan we doen

We onderzoeken het gebruik en mogelijke uitbreiding van P+R-capaciteit in relatie tot de omvang van de geplande bouw van nieuwe woningen en voorzieningen in de stad. En hoe we die capaciteit mogelijk kunnen benutten als parkeervoorziening voor bewoners van nieuw te bouwen woningen. Voorbeelden hiervan zijn de Alexanderknoop, Oostflank, Feyenoord City, Beverwaard, Slinge en Binnenstad-Zuid. Hierbij valt te denken aan het omvormen van een P+R-locatie tot een combinatie van P+R en vervoershubs of voor parkeren op afstand.

#### Effect

- Beter gebruik van (bestaande) P+R-capaciteit, zowel overdag als 's nachts.

#### Planning

- Gekoppeld aan gebiedsontwikkeling.

### 3.11 P+R voor logistiek laden

#### Huidige stand van zaken

De gemeente Rotterdam voert in 2025 voor stadslogistiek de zero-emissie zone (ZE-zone) in. Aan de rand van de ZE-zone zijn laadpunten voor logistiek nodig.

#### Wat gaan we doen

De gemeente maakt P+R-voorzieningen geschikt voor elektrisch laden van stadslogistiek in de nacht. Denk aan bestelbussen, kleine vrachtwagens en het wagenpark van de gemeente. Overdag kunnen bezoekers van de P+R er dan hun voertuig laden. Als voeding voor de laadcapaciteit kan de restcapaciteit van de metro van de RET worden gebruikt. Dit wordt een E-OV-hub genoemd.

#### Effect

- Anders inzetten van (ongebruikte) P+R-capaciteit in de nacht om zo een bijdrage te leveren aan de verduurzaming van de stad.
- In potentie toenemend OV-gebruik.

#### Planning

- In 2024 worden de eerste E-OV-hubs op P+R-voorzieningen gerealiseerd.

## Samenwerking met partners

De uitvoering van de maatregelen kan niet zonder de samenwerking met verschillende partners:

- Met onder andere de BIZ Rotterdam Centrum, Rotterdam Partners en Rotterdam Make It Happen wordt gewerkt aan een effectieve communicatiestrategie.
- Met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) wordt gewerkt aan een betere bereikbaarheid van stad en regio. Onder meer door reizigers te stimuleren het OV te nemen. Samen werken we aan een betere kwaliteitsbeleving van het OV en vooral aan verbeterde ketenmobiliteit, met als onderdeel P+R. De MRDH is daarnaast vaak medefinancier van ketenmobiliteit op OV-knooppunten. Hieronder kunnen ook P+R-maatregelen vallen.
- De grootste OV-aanbieder in Rotterdam is de RET. De MRDH verleent hiervoor de concessie. Samen met de RET wordt gewerkt aan het verbeteren van ketenmobiliteit. Hieronder valt ook de overstap van reizigers van P+R op het OV. Samen met de RET werken we aan het zo goed mogelijk koppelen van (vervoers) concepten en mobiliteitsdiensten.
- Het samenwerkingsverband Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB) is erop gericht om bij (groot) onderhoud en hinder mensen en bedrijven te verleiden tot duurzame manieren van reizen en vervoer. Het stimuleren van P+R draagt bij aan duurzaam ander reisgedrag. Samen met ZHB stimuleren we reizigers om tijdens grotere werkzaamheden (in de stad) meer gebruik te maken van P+R.
- Rijkswaterstaat (RWS) gaat over de rijkswegen rond onze stad. Samen met RWS bekijken we onder meer hoe vanaf de rijkswegen de signalering en bewegwijzering naar P+R-voorzieningen verbeterd kan worden.
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW): de G5 (vijf grootste gemeenten van Nederland) hebben een ontwerp laten maken voor een uniforme digitale P+R. IenW werkt samen met gemeenten, waaronder Rotterdam, aan een nieuw nationaal programma van hubs.



# 4. Planningsoverzicht

| P+R maatregelen                                             |                                                                            |      |    |    |    |                 |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |                                                                     |
|-------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|------|----|----|----|-----------------|----|----|----|------|----|----|----|------|----|----|----|------|----|----|----|------|----|----|----|---------------------------------------------------------------------|
|                                                             |                                                                            | 2024 |    |    |    | 2025            |    |    |    | 2026 |    |    |    | 2027 |    |    |    | 2028 |    |    |    | 2029 |    |    |    | Na 2030                                                             |
|                                                             |                                                                            | Q1   | Q2 | Q3 | Q4 | Q1              | Q2 | Q3 | Q4 | Q1   | Q2 | Q3 | Q4 | Q1   | Q2 | Q3 | Q4 | Q1   | Q2 | Q3 | Q4 | Q1   | Q2 | Q3 | Q4 |                                                                     |
| <b>1. Aantrekkelijker maken van P+R-voorzieningen</b>       |                                                                            |      |    |    |    |                 |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |                                                                     |
| 1.1                                                         | Zakelijk combi abonnement voor P+R-voorzieningen (op één mobiliteitskaart) |      | *  |    |    |                 |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |                                                                     |
| 1.2                                                         | Combiticket P+R/OV                                                         |      |    |    | *  |                 |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |                                                                     |
| 1.3                                                         | Combiticket voor zakelijke bezoekers                                       |      |    |    | *  |                 |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |                                                                     |
| 1.4                                                         | Weekend bezoekerstickets                                                   |      |    |    | *  |                 |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |                                                                     |
| 1.5                                                         | Combiticket P+R/deelvervoer                                                |      |    |    |    |                 |    |    |    |      |    |    | *  |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |                                                                     |
| 1.6                                                         | OVpay en gratis parkeren op een P+R                                        |      |    |    | *  |                 |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |                                                                     |
| 1.7                                                         | Betere en makkelijkere looproutes                                          |      |    |    | ** |                 |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |                                                                     |
| 1.8                                                         | Frequentieverhoging metro en tramlijn 23                                   |      | *  |    |    | *               |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    | *    |    |    |    |      |    |    |    |                                                                     |
| <b>2. Beter marketen van P+R-voorzieningen</b>              |                                                                            |      |    |    |    |                 |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |                                                                     |
| 2.1                                                         | Communicatiestrategie samen met partners uit de stad                       |      |    |    |    | *               |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |                                                                     |
| 2.2                                                         | Verbeteren vindbaarheid P+R-voorzieningen                                  |      |    |    | *  |                 |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |                                                                     |
| 2.3                                                         | Partnerships met grote publiekstrekkers in de stad                         |      |    |    | *  |                 |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |                                                                     |
| <b>3. Uitbreiden van P+R-capaciteit</b>                     |                                                                            |      |    |    |    |                 |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |                                                                     |
| <b>Realiseren van nieuwe P+R-voorzieningen</b>              |                                                                            |      |    |    |    |                 |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |                                                                     |
| 3.1                                                         | Extra P+R-capaciteit op Noord                                              |      |    |    | ** |                 |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |                                                                     |
| 3.2                                                         | P+R op Zuid aan de Oude Lijn                                               |      |    |    | ** |                 |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |                                                                     |
| 3.3                                                         | P+R-locatie Charloisse Poort                                               |      |    |    |    |                 |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    | Realisatie niet voor 2030                                           |
| 3.4                                                         | P+R-locatie station Van Nelle                                              |      |    |    |    |                 |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    | Realisatie niet voor 2030                                           |
| 3.5                                                         | P+R-locatie Vaanweg/Paasweide                                              |      |    |    |    |                 |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    | Realisatie niet voor 2030                                           |
| <b>Uitbreiden van bestaande P+R-voorzieningen</b>           |                                                                            |      |    |    |    |                 |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |                                                                     |
| 3.6                                                         | Uitbreiding P+R Kralingse Zoom                                             |      |    |    |    |                 |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    | *  |                                                                     |
| 3.7                                                         | Uitbreiding P+R Meijersplein                                               |      |    |    |    |                 |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    | *  |                                                                     |
| <b>Doelmatiger gebruik van de huidige P+R-voorzieningen</b> |                                                                            |      |    |    |    |                 |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |                                                                     |
| 3.8                                                         | Doelgroepensysteem P+R Capelsebrug                                         |      |    |    | ** |                 |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |                                                                     |
| 3.9                                                         | Verlagen maximale gratis parkeerduur                                       |      |    |    | *  |                 |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |                                                                     |
| 3.10                                                        | P+R voor gebiedsontwikkeling                                               |      |    |    |    |                 |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    | Resultaat afhankelijk van realisatie specifieke gebiedsontwikkeling |
| 3.11                                                        | P+R voor logistiek laden                                                   |      |    |    | *  | Meerdere volgen |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |                                                                     |

\* Zichtbaar resultaat

\*\* Verwacht resultaat

[www.rotterdam.nl](http://www.rotterdam.nl)

---



Gemeente  
Rotterdam