



Panteia
Research to Progress

Research voor Beleid | EIM | NEA | IOO | Stratus | IPM



Markt- en capaciteitsanalyse P+R

Eindrapport

Zoetermeer, 21 juni 2018

De verantwoordelijkheid voor de inhoud berust bij Panteia. Het gebruik van cijfers en/of teksten als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldigen en/of openbaarmaking in welke vorm ook, alsmede opslag in een retrieval system, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van Panteia. Panteia aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.

The responsibility for the contents of this report lies with Panteia. Quoting numbers or text in papers, essays and books is permitted only when the source is clearly mentioned. No part of this publication may be copied and/or published in any form or by any means, or stored in a retrieval system, without the prior written permission of Panteia. Panteia does not accept responsibility for printing errors and/or other imperfections.

Inhoudsopgave

Samenvatting	5
1 Inleiding	9
1.1 Achtergrond en doel	9
1.2 Leeswijzer	9
2 Situatie 2016	11
2.1 Inleiding	11
2.2 Gebruik P+R terreinen in 2016	11
2.3 Oneigenlijk gebruik P+R terreinen	15
3 Potentiële situatie 2023 zonder ingreep	17
3.1 Inleiding	17
3.2 Gebruik P+R terreinen in 2023	17
4 Effect betaald parkeren	21
4.1 Inleiding	21
4.2 Opgegeven betalingsbereidheid	21
4.3 Waargenomen betalingsbereidheid	22
4.4 Effect invoering betaald parkeren	25
4.5 Conclusie en aanbeveling	29
5 Capaciteitsverruiming	30
5.1 Inleiding	30
5.2 Verruiming van de capaciteit	30
5.3 Conclusies en aanbeveling	33
6 Conclusies en aanbevelingen	34
6.1 Inleiding	34
6.2 Conclusies	34
6.3 Aanbevelingen	35
Bijlagen	37
Bijlage 1 Methodiek	37
Bijlage 2 Detail resultaten 2016 en 2023	41



Samenvatting

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) heeft een beleidsuitwerking voor ketenmobiliteit aangekondigd. Als onderdeel hiervan is er behoefte aan een onderbouwde behoefte aan capaciteit voor P+R plekken. Daarvoor is een markt- en capaciteitsanalyse nodig.

Eerder heeft MRDH al een inventariserend onderzoek uitgevoerd naar het gebruik van de P+R terreinen. Hieruit blijkt dat de bezetting vaak hoog is, op een groot aantal locaties is sprake van bestemmingsparkeren (zonder gebruik te maken van OV), en een groot aantal gebruikers komt uit de directe omgeving van het P+R terrein. De vraag is hoe groot de behoefte is aan een mogelijke uitbreiding van de capaciteit.

De vraag is om inzicht te geven in:

- De benodigde capaciteit aan P+R op basis van de behoefte bij de huidige gebruiksvoorwaarden;
- De benodigde capaciteit aan P+R bij verdere beperking/tarifering van het gebruik;
- Uitwerking in scenario's van de maatregelen;
- Advies over de gewenste gebruiksvoorwaarden voor P+R terreinen en de benodigde capaciteit;
- Advies over de gewenste capaciteit P+R tegen het licht van de gebruiksvoorwaarden.

MRDH heeft voor P+R een maatregelladder om de P+R terreinen beter te benutten (MRDH – Parkeer en Reis in de metropoolregio, 2017):

1. Beter benutten van de capaciteit door 'oneigenlijk gebruik' tegen te gaan met gedragscampagnes of invoer doelgroepensysteem.
2. Stimuleren van alternatieven met gedragscampagne fietsgebruik, fietsvoorzieningen (waar nodig uitbreiden), park & bike.
3. Maatregelen in de omgeving van een P+R-locatie met blauwe zone en vergunningparkeren.
4. Invoeren van een P+R-tarief als bovengenoemde maatregelen onvoldoende effect hebben.

Terecht wordt gesteld dat elk P+R terrein uniek is en dat maatregelen maatwerk zijn. Zo liggen sommige terreinen in de buurt van kantoren, andere liggen op specifieke OV-verbindingen. Daarom moet bij het nemen van maatregelen goed gekeken worden naar de specifieke eigenschappen van een P+R terrein.

De markt- en capaciteitsanalyse is uitgevoerd, gebruik makend van diverse beschikbare bronnen. Deze zijn voor zover mogelijk gecombineerd om zo een goed inzicht te krijgen in de huidige en toekomstige situatie voor P+R parkeren.

Op basis van toekomstverkenningen kunnen we stellen dat de vraag naar P+R terreinen in de regio Den Haag met circa 11% toeneemt tot 2023 en in de regio Rotterdam met circa 5%. Per P+R terrein varieert dit van 2% tot 25%. Dit benadrukt de stelling dat elk P+R terrein uniek is. Tot 2023 neem de potentiële vraag naar parkeercapaciteit gemiddeld in MRDH met 7% toe.



Op diverse P+R terreinen is sprake van bestemmingsparkeren: de bestemming ligt in de nabijheid van het P+R terrein, terwijl men een flinke afstand heeft afgelegd om bij het P+R terrein te komen. Ook hier geldt dat elk terrein uniek is. Zo varieert de afgelegde afstand tussen de eigenlijke herkomst en bestemming per P+R terrein van 9 km (Uithof) tot 56 km (Ypenburg). Bij P+R Uithof is sprake van reizigers die vooral lokaal gericht zijn (Den Haag). Bij Station Ypenburg is sprake van een gunstige locatie: vlak bij de A12 en een rechtstreekse verbinding met Den Haag Centraal en verder. Verder reizen met OV na een (lange) autoreis is een aantrekkelijke optie, zeker omdat parkeren hier gratis is.

Het unieke karakter van elk P+R terrein laat zien dat het lastig is om per regio onderscheid te maken naar windrichting of herkomst-bestemming. Elke locatie heeft zijn eigen kenmerken. Zo zal Station Ypenburg (nu nog gratis, maar binnenkort met tarief) andere reizigers trekken dan Station Mariahoeve. Bij Mariahoeve is voor het grootste deel sprake van bestemmingsparkeren (73%), terwijl Station Ypenburg vooral gericht is op natransport richting Den Haag (48%) en Utrecht (30%).

Met de toename van de vraag naar parkeercapaciteit neemt ook het oneigenlijk gebruik van de P+R terreinen toe. Kijken we de diverse P+R locaties dan zien we dat 'lopen' een belangrijke vorm van natransport is. Op diverse locaties zelfs belangrijker dan OV (bijvoorbeeld Laan van NOI en Mariahoeve). Een belangrijk kenmerk van deze locaties is dat ze nabij kantoren en/of winkelcentra liggen. Daarmee is het een alternatief als parkeren bij de kantoren of winkelcentra geen optie is.

Om het oneigenlijk gebruik tegen te gaan, is het mogelijk om gedragscampagnes te voeren en/of om een doelgroepensysteem in te voeren. Gedragscampagnes hebben vaak een beperkt effect. Met een doelgroepensysteem kan meer effect worden bereikt. Het is mogelijk om parkeerders met OV als natransport gratis te laten parkeren en parkeerders met een andere vorm van natransport te laten betalen. Maar dat werkt niet altijd. Bij Station Laan van NOI zien we bijvoorbeeld dat 70% lopen als natransport heeft, ondanks betaald parkeren.

Een maatregel om het oneigenlijk gebruik van P+R locaties tegen te gaan is het invoeren van een vorm van betaald parkeren. Het Gebruikersonderzoek 2016 heeft parkeerders gevraagd naar hun betalingsbereidheid. Hieruit blijkt dat 67% tot 76% niet wil betalen voor het parkeren. In werkelijkheid zal dat lager zijn. Tellingen op terreinen waar betaald parkeren is ingevoerd laten zien dat het aantal parkeerders met 30% daalt, als 2 Euro per dag als tarief wordt gehanteerd.

Invoering van betaald parkeren dient overigens samen te gaan met flankerende maatregelen zoals het invoeren van een blauwe zone in de omgeving van de P+R locaties. Het Gebruikersonderzoek toont aan dat 25% van de parkeerder niet bereid is te betalen voor de P+R locatie en de auto in een nabijgelegen woonwijk parkeert als het P+R terrein vol is. Dit is een indicator voor wat er mogelijk gebeurt als betaald parkeren zonder flankerend maatregel wordt ingevoerd.

Uiteraard is het ook mogelijk om de capaciteit op de P+R terreinen uit te breiden. Daarvoor is het wel nodig om na te gaan welke maximale bezettingsgraad wenselijk is. Bij een bezettingsgraad van maximaal 75% is op de P+R terreinen 34% extra capaciteit nodig. Dit varieert overigens per P+R terrein van een paar procent extra capaciteit tot circa 50% extra capaciteit bij Station Laan van NOI en Spijkenisse-Centrum. Op basis van de analyse komen we tot de volgende conclusies:

- Onbekend is hoe groot de latente vraag in 2016 is. Uit tellingen in Rotterdam blijkt dat deze groot kan zijn (Kralingse Zoom loopt in 2014 direct vol als de capaciteit wordt verdubbeld).
- De parkeerdruk is op diverse locaties hoog en neemt naar 2023 verder toe als gevolg van een autonome groei op basis van de huidige inzichten.
- Bij een aantal P+R locaties is sprake van een grote mate van oneigenlijk gebruik en bestemmingsparkeren (geen OV als natransport, maar juist lopen).
- De opgegeven en waargenomen betalingsbereidheid laat zien dat invoering van betaald parkeren een krachtig instrument is om de bezetting te reguleren.
- Flankerende maatregelen zijn zondermeer nodig om te voorkomen dat de parkeerdruk naar omliggende woonwijken wordt verplaatst.
- Uitbreiding van de capaciteit is eveneens een mogelijkheid om de bezetting te reguleren.
- Uitbreiden zonder meer leidt er toe dat het oneigenlijk gebruik geen halt wordt toegeroepen. Er zijn flankerende maatregelen nodig zoals het invoeren van een doelgroepensysteem. Vooralsnog is Station Laan van NOI een locatie waar uitbreiding van de capaciteit verder onderzocht moet worden. Invoering van betaald parkeren heeft hier geen effect omdat het al is ingevoerd. Hooguit kunnen de tarieven verder worden aangepast.

De aanbevelingen die we geven zijn:

- Tellingen worden jaarlijks in de regio Rotterdam gehouden. Dit moet ook in de regio Den Haag om meer grip te krijgen op de ontwikkelingen.
- Een aantal ontwikkelingen tot 2023 zitten in het model (zoals sociaal-economische ontwikkelingen). Echter, het beleid staat niet stil tot 2023. Momenteel worden maatregelen genomen en/of voorbereid die moeten leiden tot minder autoverkeer in de binnensteden. Dergelijke maatregelen kunnen leiden tot meer parkeerdruk bij de P+R terreinen. In dit rapport presenteren we veel informatie, dat vooral een signaalfunctie heeft. Om goede en betrouwbare analyses te kunnen maken, die leiden tot concrete maatregelen, is aanvullend onderzoek nodig. Bij een belangrijke wijziging (uitbreiding capaciteit en/of invoering betaald parkeren) bevelen we aan om een voor- en na-onderzoek inclusief tellingen uit te voeren. Ook onderzoek naar de latente vraag kan belangrijke resultaten opleveren. De resultaten kunnen dienen om het P+R beleid meer onderbouwd te kunnen uitvoeren.
- Voor de invoering van betaald parkeren op Station Ypenburg bevelen we aan om een voor- en na-onderzoek te houden om zodoende meer informatie te krijgen over de effecten van de invoering van betaald parkeren. In elk geval tellingen, maar een enquête geeft kan meer inzicht geven in wie blijven parkeren en wie niet.



1 Inleiding

1.1 Achtergrond en doel

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) heeft een beleidsuitwerking voor ketenmobiliteit aangekondigd. Als onderdeel hiervan is er behoefte aan een onderbouwde behoefte aan capaciteit voor P+R plekken. Daarvoor is een markt- en capaciteitsanalyse nodig.

Eerder heeft MRDH al een inventariserend onderzoek uitgevoerd naar het gebruik van de P+R terreinen. Hieruit blijkt dat de bezetting is vaak hoog, op een groot aantal locaties is sprake van bestemmingsparkeren (zonder gebruik te maken van OV), en een groot aantal gebruikers komt uit de directe omgeving van het P+R terrein. De vraag is hoe groot de behoefte is aan een mogelijke uitbreiding van de capaciteit.

Bij de vraag naar mogelijke uitbreiding van capaciteit spelen een aantal aspecten een rol:

- Uitbreiden of benutten. Is het huidige gebruik optimaal? Door regulering kan wellicht extra capaciteit worden vrijgemaakt;
- Behoeft in relatie tot regiem. Beperkingen of tarifiering heeft invloed op de bezetting;
- Uitwijkeffecten / regionale afstemming;
- Geen locaties maar deelgebieden/windrichtingen;

Het doel van de studie is om inzicht te geven in:

- Benodigde capaciteit aan P+R per deelgebied en/of windrichting op basis van de behoefte bij de huidige gebruiksvoorwaarden;
- Benodigde capaciteit aan P+R bij verdergaande regionale beperking/tarifiering van het gebruik;
- Uitwerking in scenario's van de maatregelen;
- Advies over de gewenste gebruiksvoorwaarden voor P+R terreinen en de benodigde capaciteit;
- Advies over de gewenste capaciteit P+R per deelgebied cq windrichting in de regio tegen het licht van de gebruiksvoorwaarden.

1.2 Leeswijzer

In dit rapport wordt vooral een onderbouwd antwoord gegeven op bovenstaande vragen. De gevolgde methode is beschreven in bijlage 1. Achtereenvolgens beschrijft dit rapport:

- Hoofdstuk 2: Situatie 2016
- Hoofdstuk 3: Situatie 2023
- Hoofdstuk 4: Effect betaald parkeren
- Hoofdstuk 5: Effect capaciteitsverruiming
- Hoofdstuk 5: Conclusies en aanbevelingen
- Bijlage 1: Gevolgde methode
- Bijlage 2: Detail resultaten



2 Situatie 2016

2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van het parkeren op P+R terreinen in 2016. Hier worden nadrukkelijk 'opgehoogde' resultaten gepresenteerd¹. Dit in tegenstelling tot het rapport dat Mobycon voor het Gebruikersonderzoek heeft opgesteld. In bijlage 2 zijn detail tabellen opgenomen met diverse informatie over parkeren op P+R terreinen, zoals type natransport, motief en betalingsbereidheid. In dit hoofdstuk beperken we ons tot de belangrijkste bevindingen.

In dit hoofdstuk geven we eerst een algemeen overzicht van het gebruik van de P+R terreinen in 2016 (paragraaf 2.2). Daarna geven we wat meer specifieke informatie omtrent het (oneigenlijk) gebruik van de parkeerterreinen. Deze informatie dient als basis voor de bepaling van het potentieel in 2023 (zie hoofdstuk 3).

2.2 Gebruik P+R terreinen in 2016

In bijlage 2 zijn diverse tabellen opgenomen omtrent het gebruik van de P+R terreinen in 2016. We presenteren in deze paragraaf de belangrijkste resultaten. Het gebruik van de P+R terreinen in 2016 geeft een eerste indruk van de problematiek rond het parkeren op deze terreinen. Tabel 2.1 geeft een overzicht van het gebruik van de P+R terreinen in de regio's Den Haag en Rotterdam.

Gemiddeld over alle terreinen is de bezettingsgraad 71 % en lijkt er niets aan de hand. Maar te zien is dat de bezetting op diverse terreinen boven de 95% zit (rood gemarkeerd). In de regio Den Haag zijn er 7 P+R terreinen met een hoge parkeerdruk, in de regio Rotterdam zijn dat er 11. Dit zijn terreinen waar de parkeerdruk dermate hoog is dat gezocht wordt naar maatregelen om dit beter te reguleren.

Van de P+R terreinen met betaald parkeren is te zien dat er geen parkeerdruk is, behalve bij Laan van NOI. Hier is ondanks de forse tarieven (6 Euro per dag voor treinreizigers en 15 Euro per dag voor niet-treinreizigers) sprake van een hoge parkeerdruk. Ook veldwerk wees uit dat op dit terrein de bezetting op werkdagen hoog is (nagenoeg 100%).

Het totaal aantal parkeerders in de regio Den Haag is 2245, in de regio Rotterdam 5578. Het aantal inzittenden is overigens betrekkelijk laag. Het GO laat zien dat er gemiddeld 1,16 inzittenden per auto zijn.

NB: Het is niet bekend hoeveel latente vraag naar P+R terreinen er is in 2016. De tellingen laten voor de Kralingse Zoom en Berkel Westpolder zien dat de capaciteit met ruim 50% omhoog ging en het volume met circa 45%. Op andere terreinen is juist capaciteit weggehaald en daarmee ook volume. Het de capaciteit daalde met 35% en het volume daalde met 21%. Dit is een teken dat de latente vraag groot is.

¹ De opgehoogde resultaten geven een betere inschatting van de P+R terreinen op (onder meer) het gebied van parkeermotieven, keuze van natransport, betalingsbereidheid en uitwijkgedrag. Daarnaast zorgt ophogen ervoor dat er wordt gecorrigeerd voor grootte van een P+R terrein. Hierdoor neemt de representativiteit van de resultaten toe.

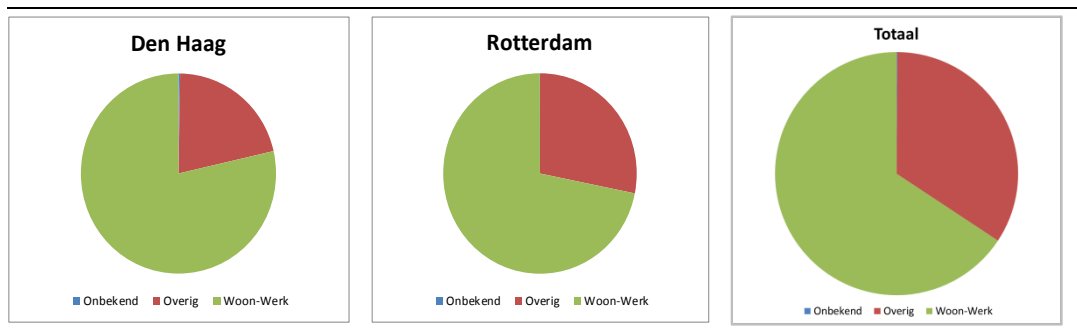


Tabel 2.1: Overzicht van capaciteit, bezetting en bezettingsgraad (%) op P+R terreinen in de regio Den Haag, Rotterdam en totaal. De geel gemarkeerde terreinen hebben een vorm van betaald parkeren.

MRDH	Locatie P+R	Cap	Bez	BezGrd
Den Haag	001 Hoornwijk	443	168	38%
	002 Uithof	137	89	65%
	003 Station Ypenburg	222	213	96%
	004 Station Laan van NOI	156	152	97%
	005 Mariahoeve	203	196	97%
	006 Voorburg t Loo	111	107	96%
	007 Station Voorburg	144	142	99%
	008 Station Rijswijk	65	64	98%
	009 Halte Nootdorp	128	118	92%
	010 Halte Pijnacker	72	47	65%
	011 Halte Pijnacker-Zuid	147	137	93%
	012 Station Delft-Zuid	132	126	95%
	014 Station Zoetermeer	620	340	55%
	015 Station Zoetermeer Oost	143	126	88%
	016 Zoetermeer Voorweg	289	220	76%
Den Haag Totaal		3012	2245	75 %
Rotterdam	101 Meijersplein	491	435	89%
	102 Prins Alexander	480	228	48%
	103 Capelsebrug	407	405	99%
	104 Kralingse Zoom	1694	923	54%
	105 P+R Schenkel	102	100	98%
	106 Capelle De Terp	230	161	70%
	107 Capelle Schollevaar	207	101	49%
	108 Noorderhelling	314	210	67%
	109 Slinge	849	554	65%
	110 Hoogvliet Centrum	233	213	91%
	111 Barendrecht	400	404	101%
	112 Spijkenisse Centrum	191	197	103%
	113 Spijkenisse Heemraadlaan	398	397	100%
	114 Spijkenisse De Akkers	193	174	90%
	115 Berkel Westpolder	148	106	71%
	116 Rodenrijs	129	128	99%
	117 Schiedam Centrum	326	153	47%
	118 Hoogvliet Tussenwater	62	63	101%
	119 Melanchtonweg	80	78	98%
	120 Hoek van Holland	82	65	79%
	121 Beverwaard	508	51	10%
	122 Capelle Slotlaan	78	67	86%
	123 Schiedam Nieuwland	69	67	97%
	124 Schiedam Vijfsluizen	88	88	100%
	125 Poortugaal	171	151	88%
	126 Krimpen aan den IJssel	61	63	102%
Rotterdam Totaal		7991	5578	70 %
Totaal		11003	7823	71 %

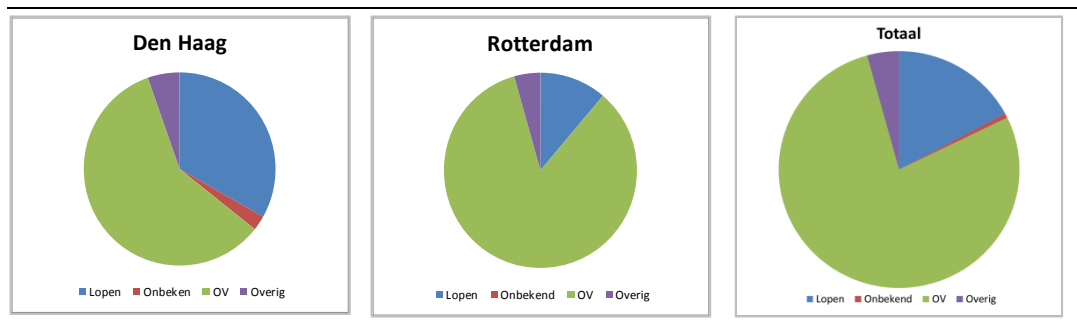
De onderstaande figuren geven verder informatie over het gebruik van de P+R terreinen in de MRDH. In figuur 2.1 is te zien dat de parkeerders op de P+R terreinen dat over het algemeen doen om naar het werk te gaan. Gemiddeld gezien is 74% van de parkeerders een forens. In de regio Den Haag is dat 79% en in de regio Rotterdam 72%.

Figuur 2.1: Motiefverdeling parkeerders in de regio's Den Haag en Rotterdam en totaal (2016)



In figuur 2.2 is te zien wat het natransport is van de parkeerders op de P+R terreinen. Circa 78% van de gebruikers van P+R terreinen in de MRDH maakt gebruik van het openbaar vervoer als natransport. In de regio Den Haag reist 60% van de parkeerders verder met het openbaar vervoer. In de regio Rotterdam is dat 85%. Opmerkelijk is voorts de hoeveelheid parkeerders die lopen als natransport opgeven. In de regio Den Haag is dat maar liefst 33%, in de regio Rotterdam is dat 11%. Onder de categorie 'overige' vallen vervoerwijzen als carpoolen en fietsen.

Figuur 2.2: Natransport parkeerders in de regio's Den Haag en Rotterdam en totaal (2016)



Tabel 2.2 laat de verdeling zien van het aantal parkeerders uitgesplitst naar natransport en motief in de regio Den Haag en Rotterdam. Te zien is dat in de regio Den Haag 45% van de parkeerders OV als natransport opgeeft voor het motief woon-werken. In Rotterdam is dat 61%. Opmerkelijk is het aantal mensen dat lopend verder gaat met het motief woon-werk in de regio Den Haag (29%). In Rotterdam is dat 7%.

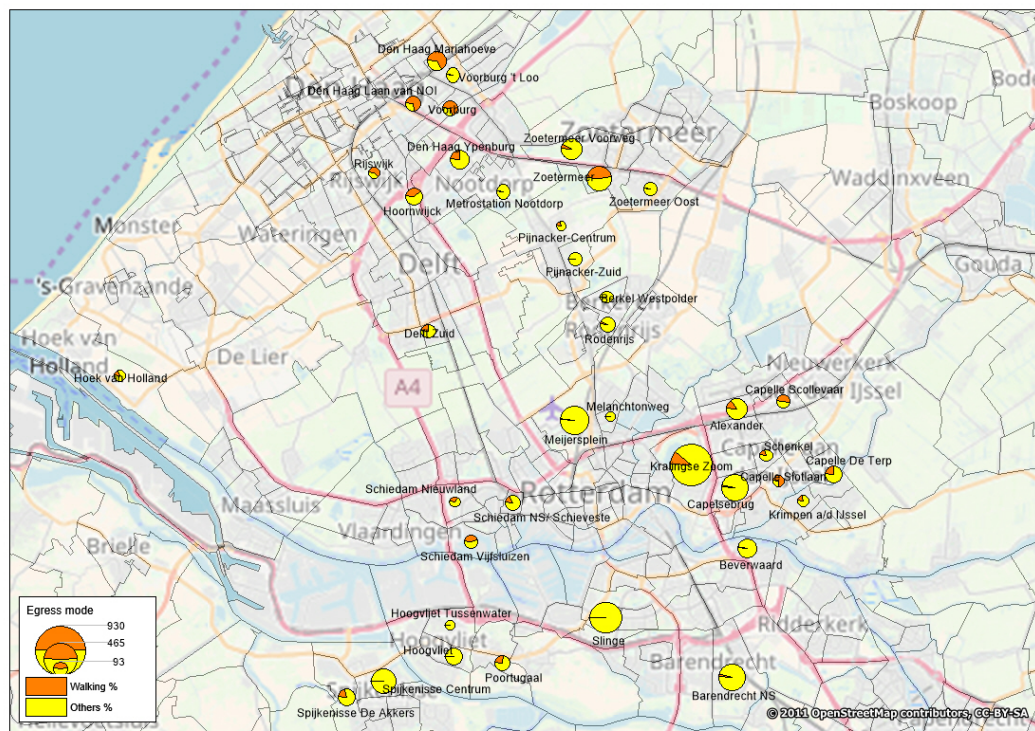


Tabel 2.2: Aandeel parkeerders naar type natransport en motief in Den Haag en Rotterdam

Natransport / Motief		Onbekend	Overig	Woon-Werk	Totaal
Den Haag	Lopen	0%	4%	29%	33%
	Onbekend	0%	2%	1%	2%
	OV	0%	14%	45%	59%
	Overig	0%	2%	4%	5%
	Den Haag Totaal	0 %	21 %	79 %	100 %
Rotterdam	Lopen	0%	4%	7%	11%
	Onbekend	0%	0%	0%	0%
	OV	0%	23%	61%	84%
	Overig	0%	1%	4%	4%
	Rotterdam Totaal	0 %	28 %	72 %	100 %
MRDH	Lopen	0%	4%	13%	18%
	Onbekend	0%	0%	0%	1%
	OV	0%	21%	57%	77%
	Overig	0%	1%	4%	5%
	MRDH Totaal	0 %	26 %	74 %	100 %

Figuur 2.3 geeft een verdere detaillering van de informatie uit tabel 2.2. Te zien is dat P+R terreinen nabij kantoorlocaties een relatief hoog aandeel lopen als natransport laten zien. Het gaat om locaties als Mariahoeve, Laan van NOI, Hoornwijck, Rijswijk, Station Voorburg, Zoetermeer, Spijkenisse Centrum, Schiedam Nieuwland, Schiedam Vijfsluizen, Capelle Schollevaar en Capelle Slotlaan. Op al deze locaties is het aandeel lopen hoger dan 33%. De herkomst en bestemming is een andere categorie waar per P+R locatie naar is gekeken.

Figuur 2.3: Aandeel lopen als natransport per P+R terrein in 2016



2.3 Oneigenlijk gebruik P+R terreinen

In de vorige paragraaf hebben we een aantal kenmerken van het gebruik gepresenteerd voor de situatie in 2016. We hebben kunnen constateren dat een ruim aantal P+R terreinen oneigenlijk wordt gebruikt. In plaats van parkeren en vervolgens het OV als natransport te kiezen, blijkt dat een ruim deel van de parkeerders de P+R terreinen gebruikt om vervolgens naar het werk te gaan. Oneigenlijk gebruik is qua hoeveelheid vooral het geval in de regio Den Haag.

Dat er veel sprake is van bestemmingsparkeren is niet nieuw. De offerte aanvraag stelt dat al als één van de problemen, met als mogelijke oplossingen uitbreiden of beter benutten. Moeten er beperkingen worden opgelegd of juist betaald parkeren worden ingezet. En zijn er mogelijk uitwijkeffecten?

Voor het oneigenlijk gebruik concentreren we ons even op het lopen als natransport omdat dit een relatief grote categorie parkeerders is in de regio's Den Haag en Rotterdam. We hebben daarbij gekeken naar hun betalingsbereidheid bij invoering van betaald parkeren en naar hun uitwijkgedrag.

Tabel 2.3: Aandeel van de parkeerders naar motief en betalingsbereidheid, die lopen als natransport hebben opgegeven.

Motief/Bereidheid		Onbekend	Niet betalen	Wel betalen	Totaal
Den Haag	Onbekend	0 %	0 %	100 %	100 %
	Overig	14 %	69 %	18 %	100 %
	Woon-werk	14 %	45 %	41 %	100 %
Den Haag Totaal		14 %	48 %	38 %	100 %
Rotterdam	Onbekend	-	-	-	-
	Overig	6 %	49 %	45 %	100 %
	Woon-werk	4 %	68 %	28 %	100 %
Rotterdam Totaal		5 %	61 %	34 %	100 %
Totaal	Onbekend	-	-	-	-
	Overig	8 %	55 %	37 %	100 %
	Woon-werk	10 %	54 %	36 %	100 %
MRDH Totaal		10 %	54 %	36 %	100 %

Tabel 2.3 toont details van de parkeerders die lopen als natransport hebben opgegeven. Hier is te zien dat bij het motief woon-werk in zowel Den Haag als Rotterdam een groot deel niet bereid is om te betalen indien betaald parkeren wordt ingevoerd (45% respectievelijk 68%). Dat betekent dat invoering van betaald parkeren een manier kan zijn om oneigenlijk gebruik van de P+R terreinen tegen te gaan.

De vraag is wel wat men gaat doen bij invoering van betaald parkeren. In het GO is ook de vraag gesteld wat men doet als het P+R terrein vol is. De antwoorden op deze vraag kunnen een indruk geven van wat de parkeerders doen als betaald parkeren wordt ingevoerd. In Den Haag gaat 51% van de mensen die niet wil betalen voor het parkeren in de woonwijk parkeren (als het terrein vol is). Dit kan een indicatie zijn voor wat men gaat doen als betaald parkeren wordt ingevoerd. In de regio Rotterdam is dat zelfs 71%. Met andere woorden, bij invoering van betaald parkeren bestaat de kans dat een aanzienlijk deel van de parkeerders in de omliggende wijk gaat parkeren.



Tabel 2.4: Aandeel van de parkeerders naar uitwijkgedrag en betalingsbereidheid, die lopen als natransport hebben opgegeven.

Uitwijk/Bereidheid		Onbekend	Niet betalen	Wel betalen	Totaal
Den Haag	Ander P+R	1 %	5 %	3 %	9 %
	Onbekend	0 %	0 %	0 %	1 %
	Overig	6 %	12 %	11 %	29 %
	Woonwijk	7 %	31 %	24 %	61 %
Den Haag Totaal		14 %	48 %	38 %	100 %
Rotterdam	Ander P+R	1 %	14 %	11 %	27 %
	Onbekend	1 %	3 %	1 %	4 %
	Overig	0 %	6 %	10 %	16 %
	Woonwijk	3 %	38 %	12 %	53 %
Rotterdam Totaal		5 %	61 %	34 %	100 %
MRDH	Ander P+R	1 %	9 %	7 %	17 %
	Onbekend	0 %	1 %	2 %	3 %
	Overig	3 %	9 %	11 %	23 %
	Woonwijk	5 %	34 %	19 %	58 %
MRDH Totaal		10 %	54 %	36 %	100 %

Tabel 2.4 laat zien wat parkeerders doen die lopend verder gaan. Van de parkeerders die niet willen betalen zegt 31% in de regio Den Haag en 38% in de regio Rotterdam dat ze in de woonwijk gaan parkeren als het P+R terrein vol is. Hieruit kunnen we redelijkerwijs de verwachten dat deze parkeerders bij invoering van betaald parkeren ook in de woonwijk gaan staan. Met andere woorden, bij invoering van een vorm van betaald parkeren moet er rekening mee worden gehouden dat een deel in de woonwijk gaat parkeren.

Dit signaal komt ook naar voren in de praktijk. Op de plekken waar in het verleden een vorm van betaald parkeren is ingevoerd, is er geklaagd over overlast veroorzaakt door OV/P+R reizigers. Hiermee kan gesteld worden dat het invoeren van een parkeertarief zonder flankerende maatregelen in veel gevallen niet leidt tot het gewenste resultaat.

3 Potentiële situatie 2023 zonder ingreep

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bouwt voort op de resultaten die in hoofdstuk 2 zijn gepresenteerd. Het geeft een overzicht van de *potentie* van het parkeren op P+R terreinen in 2023. Hierbij zijn resultaten van het MRDH model gebruikt om een indruk te kunnen geven.

3.2 Gebruik P+R terreinen in 2023

Tabel 3.1 geeft een overzicht van het huidige en potentiële gebruik van de P+R terreinen in de regio's Den Haag en Rotterdam, inclusief de bezettingsgraad en de groei. Tussen 2016 en 2023 is de potentiële groei naar parkeren op P+R terreinen 7%. Hierbij moet opgemerkt worden dat het gaat om een conservatieve schatting, het is niet geheel onaanemelijk dat de groei in werkelijkheid hoger uit zal vallen als gevolg van het ruimtelijk beleid in de binnensteden. In de regio Den Haag is dat 11% en in de regio Rotterdam 5%. Het verschil in groei in beide regio's wordt onder andere veroorzaakt doordat de sociaaleconomische ontwikkeling (zoals bevolkingsgroei) in beide regio's anders verloopt. Met gemiddeld 11% groei neemt de parkeerdruk in de regio Den Haag sneller toe dan in de regio Rotterdam. Natuurlijk verschilt de potentiële groei binnen de regio's ook per terrein.

Waarom spreken we hier over *potentiële* bezetting voor 2023? Dat komt omdat de P+R terreinen in principe bij 100% gewoon vol zijn. In werkelijkheid zal de bezetting in 2023 niet veel anders zijn op deze parkeerplaatsen. Maar er is dus een latente vraag naar meer parkeerplaatsen dan er beschikbaar zijn. Terreinen die nog niet volledig worden benut kunnen overloep verwachten indien nabijgelegen locaties volraken. Echter, in praktijk is de overloep naar verwachting niet erg hoog doordat het aantal uitwijkopties vaak beperkt is (deze zijn ook vol, of ze liggen op een andere OV route).

Gemiddeld over alle terreinen is de potentiële bezettingsgraad 76 % in 2023. In de regio Den Haag is dat 83% en in de regio Rotterdam 74%. Vooral in de regio Den Haag zijn diverse terreinen met een bezetting boven de 95% zit (rood gemarkeerd). In de regio Den Haag zijn er 9 P+R terreinen die potentieel 'vol' zijn in 2023, in de regio Rotterdam zijn dat er 12.

Van de P+R terreinen met betaald parkeren is te zien dat er in 2023 geen sprake is van parkeerdruk, behalve bij Laan van NOI. Dit houdt in dat betaald parkeren in theorie de parkeerdruk kan wegnemen.

Het totaal aantal potentiële parkeerders in de regio Den Haag is 2492 in 2023, in de regio Rotterdam 5876. Het aantal inzittenden is even laag als in 2016, namelijk gemiddeld 1,16 inzittenden per auto zijn.

De groei per P+R terrein verschilt overigens. In de regio Den Haag laten de P+R terreinen een groei zien van 5% tot 25%. In de regio Rotterdam is een groei te zien van 2% tot en met 21%. De oorzaak hiervan ligt vooral besloten in de herkomsten en bestemmingen parkeerders.



Tabel 3.1: Overzicht van capaciteit, bezetting, bezettingsgraad (%) en groei op P+R terreinen in de regio Den Haag en Rotterdam voor 2016 en 2023. De geel gemarkeerde terreinen hebben een vorm van betaald parkeren.

MRDH	Locatie P+R	Cap	Bez 2016	Bez 2023	BezGrd	Groei
Den Haag	001 Hoornwijck	443	168	211	48%	25%
	002 Uithof	137	89	96	70%	8%
	003 Station Ypenburg	222	213	228	103%	7%
	004 Station Laan van NOI	156	152	176	113%	16%
	005 Mariahoeve	203	196	218	108%	11%
	006 Voorburg t Loo	111	107	121	109%	13%
	007 Station Voorburg	144	142	157	109%	11%
	008 Station Rijswijk	65	64	72	111%	13%
	009 Halte Nootdorp	128	118	134	104%	13%
	010 Halte Pijnacker	72	47	53	74%	13%
	011 Halte Pijnacker-Zuid	147	137	152	104%	11%
	012 Station Delft-Zuid	132	126	140	106%	11%
	014 Station Zoetermeer	620	340	368	59%	8%
	015 Station Zoetermeer Oost	143	126	133	93%	6%
	016 Zoetermeer Voorweg	289	220	232	80%	5%
Den Haag Totaal		3012	2245	2492	83%	11%
Rotterdam	101 Meijersplein	491	435	480	98%	10%
	102 Prins Alexander	480	228	235	49%	3%
	103 Capelsebrug	407	405	418	103%	3%
	104 Kralingse Zoom	1694	923	952	56%	3%
	105 P+R Schenkel	102	100	103	101%	3%
	106 Capelle De Terp	230	161	165	72%	3%
	107 Capelle Schollevaar	207	101	105	51%	4%
	108 Noorderhelling	314	210	217	69%	3%
	109 Slinge	849	554	569	67%	3%
	110 Hoogvliet Centrum	233	213	218	94%	2%
	111 Barendrecht	400	404	429	107%	6%
	112 Spijkenisse Centrum	191	197	212	111%	8%
	113 Spijkenisse Heemraadlaan	398	397	428	108%	8%
	114 Spijkenisse De Akkers	193	174	181	94%	4%
	115 Berkel Westpolder	148	106	114	77%	8%
	116 Rodenrijs	129	128	137	106%	7%
	117 Schiedam Centrum	326	153	185	57%	21%
	118 Hoogvliet Tussenwater	62	63	67	108%	7%
	119 Melanchtonweg	80	78	87	109%	11%
	120 Hoek van Holland	82	65	69	84%	6%
	121 Beverwaard	508	51	53	10%	4%
	122 Capelle Slotlaan	78	67	70	89%	4%
	123 Schiedam Nieuwland	69	67	70	101%	5%
	124 Schiedam Vijfsluizen	88	88	93	106%	6%
	125 Poortugaal	171	151	155	91%	3%
	126 Krimpen aan den IJssel	61	63	64	105%	3%
Rotterdam Totaal		7991	5578	5876	74%	5%
Totaal		11003	7823	8367	76%	7%

Tabel 3.2: Aantal parkeerders en groei (%) naar type natransport en motief in Den Haag en Rotterdam in 2016 en 2023.

	MOTIEF	NATRANSPORT	Bez 2016	Bez 2023	Groei
Den Haag	Onbekend	Lopen	4	4	12%
		Onbekend	2	3	6%
		OV	-	-	-
		Overig	-	-	-
	Overig	Lopen	98	107	9%
		Onbekend	34	37	7%
		OV	305	335	10%
		Overig	37	40	7%
	Woon-Werk	Lopen	644	731	13%
		Onbekend	19	20	7%
		OV	1018	1124	10%
		Overig	83	91	9%
	Totaal		2245	2492	11%
Rotterdam	Onbekend	Lopen	-	-	-
		Onbekend	-	-	-
		OV	-	-	-
		Overig	-	-	-
	Overig	Lopen	237	247	4%
		Onbekend	-	-	-
		OV	1303	1387	6%
		Overig	32	34	6%
	Woon-Werk	Lopen	388	415	7%
		Onbekend	-	-	-
		OV	3405	3559	4%
		Overig	212	234	10%
	Totaal		5578	5876	5%
MRDH	Onbekend	Lopen	4	4	12%
		Onbekend	2	3	6%
		OV	-	-	-
		Overig	-	-	-
	Overig	Lopen	336	354	6%
		Onbekend	34	37	7%
		OV	1608	1722	7%
		Overig	69	74	7%
	Woon-Werk	Lopen	1032	1147	11%
		Onbekend	19	20	7%
		OV	4423	4683	6%
		Overig	296	325	10%
	Totaal		7823	8367	7%

Naast de bovenstaande situatie voor 2023 hebben we ook gekeken naar de ontwikkelingen per motief en natransport in de regio Den Haag en Rotterdam. Tabel 3.2 laat zien dat bij het natransport 'lopen' sneller groeit dan 'OV'. In Den Haag zien we bijvoorbeeld dat bij het motief 'woon-werk', het natransport 'lopen' met 13% groeit en 'OV' met 10%. In Rotterdam is dat 7% respectievelijk 4%.



Dit geeft dus aan dat het oneigenlijk gebruik harder zal groeien dan het gebruik onder de groep parkeerders waarvoor P+R terreinen zijn bedoeld. Een kantekening is dat de raming geen rekening houdt met verandering in beleid. De ontwikkeling moet daarom gezien worden als een belangrijke waarschuwing voor toekomstig beleid omtrent P+R terreinen.

Bij de situatie voor 2016 hebben we eerder al gezien dat parkeerders met het motief 'woon-werk' en natransport 'lopen' zorgen voor een oneigenlijk gebruik van de P+R terreinen. Uit tabel 3.2 valt af te lezen dat dit gedrag naar 2023 potentieel wordt versterkt.

Er zijn overigens ook diverse zaken die richting 2023 niet noemenswaardig veranderen, vooral niet wanneer we naar de aandelen kijken. De verdeling van parkeerders over de motieven, type natransport of betalingsbereidheid blijft ongeveer hetzelfde.

4 Effect betaald parkeren

4.1 Inleiding

Eén van de manieren om het parkeren op P+R terreinen te reguleren is door invoering van een manier van betaald parkeren. Om een indruk te krijgen van de effecten van betaald parkeren geven we in dit hoofdstuk een overzicht van de opgegeven betalingsbereidheid in het GO (paragraaf 4.2) en de waargenomen betalingsbereidheid op een aantal locaties in Rotterdam (paragraaf 4.3). Op basis van beide bronnen laten we zien wat het effect is van de invoering van betaald parkeren (paragraaf 4.4).

4.2 Opgegeven betalingsbereidheid

In het GO is de vraag gesteld in hoeverre men bereid is om voor het gebruik van de P+R terreinen te betalen. Tabel 4.1 geeft een overzicht van de reacties op alle terreinen in de MRHD waar men nog *niet* betaald voor het gebruik van het P+R terrein².

Tabel 4.1: Opgegeven betalingsbereidheid (Euro per dag)

Prijs	Aantal	Aandeel
0 Euro	3572	63%
1-2 Euro	901	15%
2-4 Euro	545	9%
4-6 Euro	379	6%
6-8 Euro	112	2%
8-10 Euro	107	2%
> 10 Euro	29	0%
Totaal	5645	100 %

In de tabel is te zien dat 63% zegt niet te willen betalen wanneer betaald parkeren wordt ingevoerd. De overige 37% zegt wel bereid zijn om in elk geval 1-2 Euro te betalen voor het parkeren. Afhankelijk van de hoogte van het tarief neemt het aantal mensen af dat wil betalen voor parkeren.

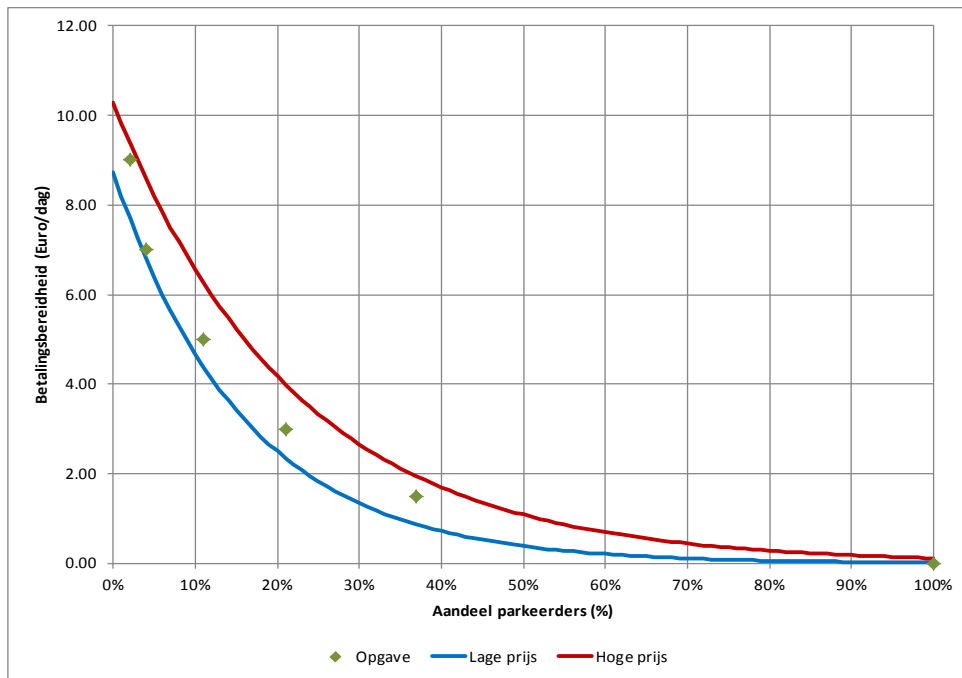
Op basis van de opgegeven betalingsbereidheid is een schatting gemaakt van de procentuele betalingsbereidheid. Onderstaande grafiek geeft dit weer. De schatting geeft steeds de onder- en bovengrens weer. Te zien is dat de waarnemingen tussen de 2 geschatte lijnen vallen. Aan de hand van deze grafiek kan men zien wat er gebeurt als een parkeertarief van bijvoorbeeld 2 Euro per dag wordt ingevoerd. Van alle parkeerders blijft er naar schatting 24%-36% over die nog op een P+R terrein wil parkeren. De rest zoekt een andere oplossing.

We moeten overigens benadrukken dat het hier gaat om een opgave door respondenten. Een bekend fenomeen bij onderzoek naar de betalingsbereidheid is dat het werkelijke gedrag van respondenten afwijkt. In de volgende paragraaf zullen we zien hoe dat in de regio Rotterdam heeft uitgepakt.

² De resultaten zijn opgehoogd en gecorrigeerd voor het antwoord 'Weet ik niet'. De originele resultaten staan in bijlage 2.



Figuur 4.1: Opgegeven en geschatte (lage en hoge) betalingsbereidheid (Euro/ dag)



Het maximaliseren van de opbrengsten heeft overigens geen prioriteit bij het instellen van betaald parkeren. Belangrijker is het garanderen van een betrouwbaar product en een capaciteit waarbij er ruimte is om eventuele pieken in vraag op te vangen. Wanneer er bijvoorbeeld gestreeft wordt naar een capaciteit van 85%, moet er volgens figuur 4.1 worden gekeken naar een tarief van minder dan 0,50 Euro per dag. Dit zou een opbrengst van circa 500 tot 1500 Euro per dag opleveren. De vraag is wel hoe betrouwbaar de opgegeven en geschatte betalingsbereidheid is. Zoals we in de volgende paragraaf zullen zien is het verschil groot. Om het daadwerkelijke effect van de invoering van tarieven te meten is voor- en na onderzoek daarom essentieel.

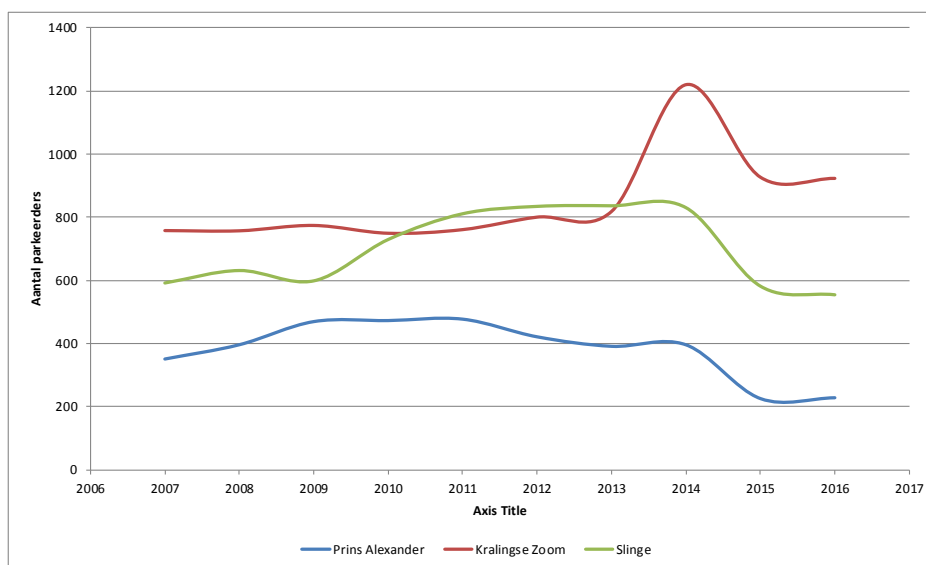
4.3 Waargenomen betalingsbereidheid

In de regio Rotterdam is in 2015 op 3 P+R locaties betaald parkeren ingevoerd. Het gaat op Alexander, Kralingse Zoom en Slinge. Op elke locatie moest 2 Euro per dag worden betaald voor het gebruik van het P+R terrein. De invoering van betaald parkeren heeft geleid tot een flinke daling van het aantal parkeerders, maar niet in die mate als opgegeven in het GO.

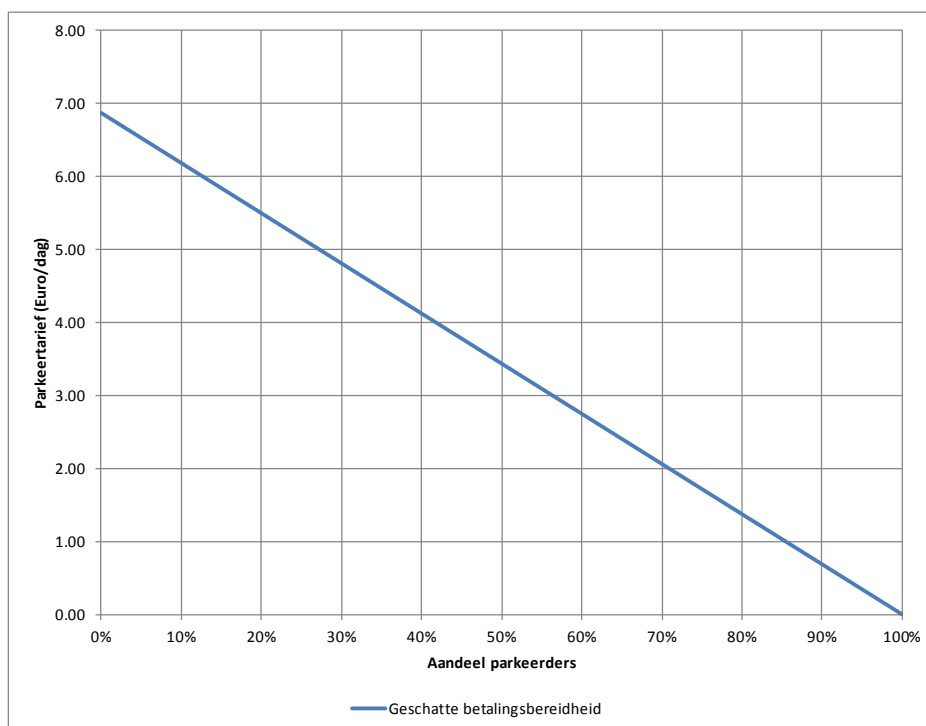
Figuur 4.3 geeft een overzicht van het aantal parkeerders voor en na de invoering van betaald parkeren op de bewuste terreinen. De grafiek laat zien dat het aantal parkeerders tussen 2007 en 2014 een betrekkelijk gelijkmatige ontwikkeling doormaakt. Alleen op de Kralingse Zoom is in 2014 de capaciteit flink toegenomen door de opening van een nieuwe garage, wat direct terug is te zien in het aantal mensen dat op dit terrein parkeert.

Tussen 2014 en 2015 is een flinke daling te zien van het aantal parkeerders. Deze daling kan vrijwel volledig worden toegeschreven aan de invoering van betaald parkeren. De afname van het aantal parkeerders varieert van 24% tot 43%. Gemiddeld over de 3 P+R terreinen komen we uit op een daling van 29% na invoering van een tarief van 2 Euro per dag. Met andere woorden, er blijven 71% parkeerders over.

Figuur 4.3: Aantal parkeerders tussen 2007 en 2016 op Prins Alexander, Kralingse Zoom en Slinge.



Figuur 4.3: Betalingsbereidheid naar tarief (Euro per dag) en aandeel parkeerders



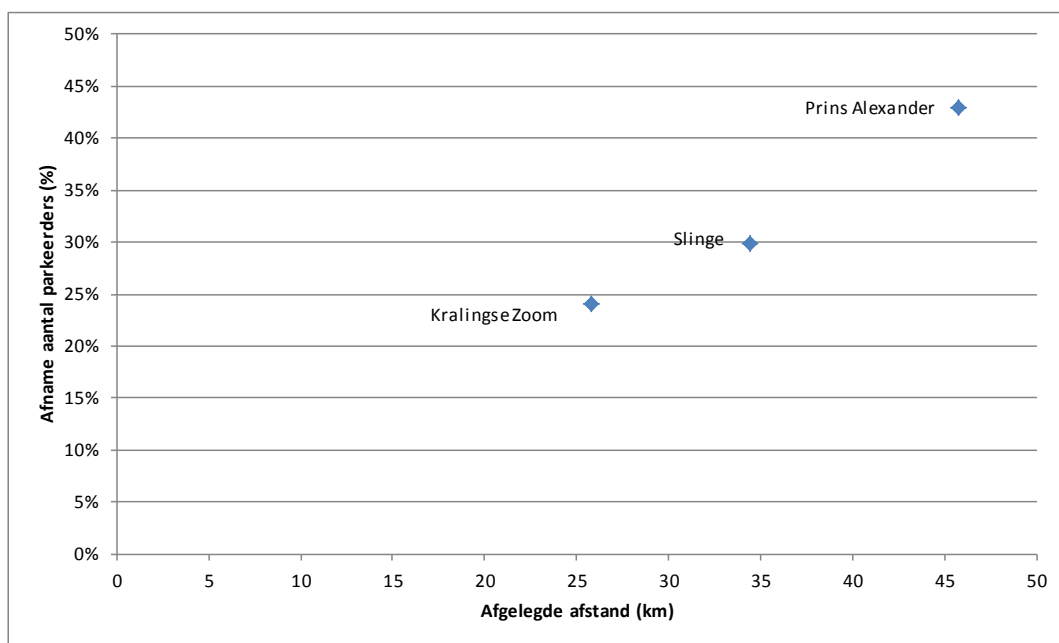
In de regio zijn nog andere locaties met betaald parkeren (Laan van NOI, Hoornwijk en Schiedam Centrum), maar van deze locaties zijn helaas geen gegevens beschikbaar over de effecten van invoering van betaald parkeren. Op basis van de afname van het aantal parkeerders kunnen we ook bij de waargenomen effecten een eenvoudige vraagcurve maken. Figuur 4.4 toont deze grafiek.



In figuur 4.4 is af te lezen wat het waargenomen effect kan zijn van een invoering van een parkeertarief. Een invoering van 2 Euro/dag blijven 71% van de parkeerders over (een daling van 29%), bij een tarief van 4 Euro/dag is dat 42% (ofwel een daling van 58%). Let wel, deze grafiek is een betrekkelijk eenvoudige benadering gebaseerd op een paar waarnemingen. De drie cases zijn helaas te weinig om hier harde conclusies aan te verbinden. Het gaat uitsluitend om vermoedens.

De vraag is nog wel waarom het verschil tussen Prins Alexander (-43%), Kralingse Zoom (-24%) en Slinge (-30%) zo ruim is. We hebben gekeken naar enkele kenmerken van deze P+R terreinen zoals die uit het GO naar voren komen. Zowel de motiefverdeling als de verdeling naar type natransport geven geen duidelijk beeld. De gemiddeld afgelegde afstand tussen de eigenlijke herkomst en bestemming lijkt daarentegen wel een mogelijke aanwijzing (zie figuur 4.4). Echter, drie cases is helaas veel te weinig om daaraan harde conclusies te verbinden. We laten het hier bij een vermoeden dat de gemiddeld afgelegde afstand tussen de eigenlijke herkomst en bestemming een rol kan spelen bij de betalingsbereidheid.

Figuur 4.4: Afname van het aantal parkeerders (%) naar afgelegde afstand (km) per P+R terrein³.



De resultaten zijn tevens contra-intuïtief. De verwachting is dat bij een groter afgelegde afstand de betalingsbereidheid juist toeneemt, omdat het aandeel van de extra kosten in de totale kosten relatief kleiner wordt bij een grotere afgelegde afstand. Figuur 4.4 laat daarentegen zien dat de betalingsbereidheid juist afneemt bij een groter afgelegde afstand. Mogelijk dat hier een rol speelt dat we kijken naar de afgelegde afstand *na* invoering van de parkeertarieven. Het kan zijn dat juist parkeerders met een korter afgelegde afstand zijn afgehaakt. We bevelen daarom aan om voor- en na-onderzoek te doen bij eventuele invoering van betaald parkeren om meer grip op deze materie te krijgen.

³ NB: Deze cijfers zijn gebaseerd op een nasituatie, waarbij we veronderstellen dat de gemiddeld afgelegde afstand niet noemenswaardig wijzigt. Dat hoeft natuurlijk niet zo te zijn. Ook is het aantal cases te beperkt om met zekerheid te stellen dat afstand en afname gecorreleerd zijn. Er is meer onderzoek nodig om dat beter in beeld te krijgen.

4.4 Effect invoering betaald parkeren

In de vorige twee paragrafen hebben we kunnen zien dat de invoering van een tarief van 2 Euro per dag verschillende resultaten geeft. De opgegeven betalingsbereidheid laat zien dat het aantal parkeerders met circa 57%-74% afneemt, terwijl de waargenomen betalingsbereidheid laat zien dat het aantal parkeerders met circa 29% afneemt. Met andere woorden het relatieve verschil tussen 'zeggen' en 'doen' is ongeveer een factor 0,4.

De waargenomen betalingsbereidheid vormt de basis voor een analyse naar de effecten van de invoering van betaald parkeren. Dit geeft een soort minimum effect in vergelijking met de opgegeven betalingsbereidheid. Voor de effecten op de invoering van betaald parkeren kijken we uitsluitend naar P+R terreinen waar nog geen vorm van betaald parkeren is ingevoerd. We laten voor zowel 2016 als 2023 zien wat de effecten zijn van de invoering voor drie varianten, Op basis hiervan is na te gaan hoe robuust de resultaten zijn:

- Variant 1 gaat uit van een daling van parkeerders van 29% bij invoering van 2 Euro per dag.
- Variant 2 gaat uit van een daling die per P+R afhankelijk is van de afgelegde afstand, aannemend dat het eerder benoemde verband tussen afstand en betalingsbereidheid valide is.

Tabel 4.2 geeft een overzicht van de resultaten per P+R terrein in de regio's Den Haag en Rotterdam. Deze resultaten zijn eerder al in hoofdstuk 2 en 3 aan bod gekomen. Voor de volledigheid en vergelijking zijn ze hier nogmaals opgenomen. Te zien is de potentieel toenemende parkeerdruk richting 2023. In werkelijkheid zal de parkeerdruk ongeveer gelijk blijven, maar de latente vraag neemt toe.

Tabel 4.3 toont het effect van invoering van een gemiddeld tarief van 2 Euro per dag op P+R terreinen waar bezettingsgraad groter dan 80% is. Aangenomen is, dat dit leidt tot een gemiddelde daling van 29,9% van de parkeerders. Te zien is dat op alle P+R terreinen de parkeerdruk sterk afneemt. In alle gevallen is de bezettingsgraad lager dan 80%, behalve bij Laan van NOI. Nogmaals, op basis van een drie cases in Rotterdam komen we uit op een daling van het gebruik van circa 30% bij een tarief van 2 Euro per dag. De effecten zijn fors en het is dan ook sterk de vraag of dit effect zich op alle P+R terreinen zich zal voordoen.

Laan van NOI is een geval apart. Hier is de parkeerdruk hoog ondanks de toch forse tarieven voor het gebruik van dit P+R terrein (6 Euro voor treinreizigers en 15 Euro voor een dagkaart). Kennelijk voorziet dit terrein in een behoefte. Een switch naar betaald parkeren is hier niet mogelijk, wellicht kan uitbreiding van de capaciteit soelaas bieden, maar de mogelijkheden daartoe lijken vooralsnog beperkt (weinig ruimte om het parkeerareaal te vergroten).

We hebben een tweede variant doorgerekend waarbij we een relatie leggen met de afgelegde afstand. Invoering van 2 Euro per dag heeft dan op elk P+R terrein een ander effect omdat de gemiddelde afstand tussen de eigenlijke herkomst en bestemming anders is (zie ook bijlage 2). Tabel 4.4 geeft een indruk van de uitkomsten.



Tabel 4.2: Overzicht van de capaciteit, absolute en relatieve (%) bezetting in 2016 en 2023 (potentieel) en de groei (%) per P+R terrein in de regio's Den Haag en Rotterdam (Bezetting groen is <80%, oranje is 80-95% en rood is > 95%).

Locatie	Cap	Bezetting Abs		Groei	Bezetting %	
		2016	2023		2016	2023
001 Hoornwijck	443	168	211	25%	38 %	48 %
002 Uithof	137	89	96	8%	65 %	70 %
003 Station Ypenburg	222	213	228	7%	96 %	103 %
004 Station Laan van NOI	156	152	176	16%	97 %	113 %
005 Mariahoeve	203	196	218	11%	97 %	108 %
006 Voorburg 't Loo	111	107	121	13%	96 %	109 %
007 Station Voorburg	144	142	157	11%	99 %	109 %
008 Station Rijswijk	65	64	72	13%	98 %	111 %
009 Halte Nootdorp	128	118	134	13%	92 %	104 %
010 Halte Pijnacker	72	47	53	13%	65 %	74 %
011 Halte Pijnacker-Zuid	147	137	152	11%	93 %	104 %
012 Station Delft-Zuid	132	126	140	11%	95 %	106 %
013 Nijverheidsplein Delft						
014 Station Zoetermeer	620	340	368	8%	55 %	59 %
015 Station Zoetermeer-Oost	143	126	133	6%	88 %	93 %
016 Zoetermeer Voorweg	289	220	232	5%	76 %	80 %
Regio Den Haag	3012	2245	2492	11%	75%	83%
101 Meijersplein	491	435	480	10%	89 %	98 %
102 Prins Alexander	480	228	235	3%	48 %	49 %
103 Capelsebrug	407	405	418	3%	99 %	103 %
104 Kralingse Zoom	1694	923	952	3%	54 %	56 %
105 P+R Schenkel	102	100	103	3%	98 %	101 %
106 Capelle De Terp	230	161	165	3%	70 %	72 %
107 Capelle Schollevaar	207	101	105	4%	49 %	51 %
108 Noorderhelling	314	210	217	3%	67 %	69 %
109 Slinge	849	554	569	3%	65 %	67 %
110 Hoogvliet Centrum	233	213	218	2%	91 %	94 %
111 Barendrecht	400	404	429	6%	101 %	107 %
112 Spijkenisse Centrum	191	197	212	8%	103 %	111 %
113 Spijkenisse Heemraadlaan	398	397	428	8%	100 %	108 %
114 Spijkenisse De Akkers	193	174	181	4%	90 %	94 %
115 Berkel Westpolder	148	106	114	8%	71 %	77 %
116 Rodenrijs	129	128	137	7%	99 %	106 %
117 Schiedam Centrum	326	153	185	21%	47 %	57 %
118 Hoogvliet Tussenwater	62	63	67	7%	101 %	108 %
119 Melanchtonweg	80	78	87	11%	98 %	108 %
120 Hoek van Holland	82	65	69	6%	79 %	84 %
121 Beverwaard	508	51	53	4%	10 %	10 %
122 Capelle Slotlaan	78	67	70	4%	86 %	89 %
123 Schiedam Nieuwland	69	67	70	5%	97 %	102 %
124 Schiedam Vijfsluizen	88	88	93	6%	100 %	106 %
125 Poortugaal	171	151	155	3%	88 %	91 %
126 Krimpen aan den IJssel	61	63	64	3%	102 %	105 %
Regio Rotterdam	7991	5578	5876	5%	70%	74%
MRDH	11003	7823	8367	7%	71%	76%

Tabel 4.3: Overzicht van de capaciteit, absolute en relatieve (%) bezetting in 2016 en geraamde absolute en relatieve (%) bezetting 2023 en de groei (%) per P+R terrein in de regio's Den Haag en Rotterdam, bij invoering van betaald parkeren (2 Euro per dag) en de aanname dat 20% van de parkeerders niet terug komt.

Locatie	Cap	Bezetting Abs		Groei	Bezetting %	
		2016	2023		2016	2023
001 Hoornwijck	443	168	211	25%	38 %	48 %
002 Uithof	137	89	96	8%	65 %	70 %
003 Station Ypenburg	222	213	182	-14%	96 %	82 %
004 Station Laan van NOI	156	152	176	16%	97 %	113 %
005 Mariahoeve	203	196	175	-11%	97 %	86 %
006 Voorburg 't Loo	111	107	97	-9%	96 %	87 %
007 Station Voorburg	144	142	126	-11%	99 %	87 %
008 Station Rijswijk	65	64	58	-10%	98 %	89 %
009 Halte Nootdorp	128	118	107	-9%	92 %	83 %
010 Halte Pijnacker	72	47	53	13%	65 %	74 %
011 Halte Pijnacker-Zuid	147	137	122	-11%	93 %	83 %
012 Station Delft-Zuid	132	126	112	-11%	95 %	85 %
013 Nijverheidsplein Delft						
014 Station Zoetermeer	620	340	368	8%	55 %	59 %
015 Station Zoetermeer-Oost	143	126	106	-16%	88 %	74 %
016 Zoetermeer Voorweg	289	220	185	-16%	76 %	64 %
Regio Den Haag	3012	2245	2174	-3%	75%	72%
101 Meijersplein	491	435	384	-12%	89 %	78 %
102 Prins Alexander	480	228	235	3%	48 %	49 %
103 Capelsebrug	407	405	335	-17%	99 %	82 %
104 Kralingse Zoom	1694	923	952	3%	54 %	56 %
105 P+R Schenkel	102	100	82	-18%	98 %	80 %
106 Capelle De Terp	230	161	165	3%	70 %	72 %
107 Capelle Schollevaar	207	101	105	4%	49 %	51 %
108 Noorderhelling	314	210	217	3%	67 %	69 %
109 Slinge	849	554	569	3%	65 %	67 %
110 Hoogvliet Centrum	233	213	174	-18%	91 %	75 %
111 Barendrecht	400	404	343	-15%	101 %	86 %
112 Spijkenisse Centrum	191	197	170	-14%	103 %	89 %
113 Spijkenisse Heemraadlaan	398	397	342	-14%	100 %	86 %
114 Spijkenisse De Akkers	193	174	145	-16%	90 %	75 %
115 Berkel Westpolder	148	106	114	8%	71 %	77 %
116 Rodenrijs	129	128	110	-14%	99 %	85 %
117 Schiedam Centrum	326	153	185	21%	47 %	57 %
118 Hoogvliet Tussenwater	62	63	53	-15%	101 %	86 %
119 Melanchtonweg	80	78	69	-11%	98 %	86 %
120 Hoek van Holland	82	65	55	-15%	79 %	67 %
121 Beverwaard	508	51	53	4%	10 %	10 %
122 Capelle Slotlaan	78	67	56	-17%	86 %	71 %
123 Schiedam Nieuwland	69	67	56	-16%	97 %	81 %
124 Schiedam Vijfsluizen	88	88	75	-15%	100 %	85 %
125 Poortugaal	171	151	124	-18%	88 %	73 %
126 Krimpen aan den IJssel	61	63	51	-18%	102 %	84 %
Regio Rotterdam	7991	5578	5219	-6%	70%	65%
MRDH	11003	7823	7394	-5%	71%	67%



Tabel 4.4: Overzicht van de capaciteit, absolute en relatieve (%) bezetting in 2016 en geraamde absolute en relatieve (%) bezetting 2023 en de groei (%) per P+R terrein in de regio's Den Haag en Rotterdam, bij invoering van betaald parkeren (2 Euro per dag) en de aanname dat 30% van de parkeerders niet terug komt.

Locatie	Cap	Bezetting Abs		Groei	Bezetting %	
		2016	2023		2016	2023
001 Hoornwijck	443	168	211	25%	38 %	48 %
002 Uithof	137	89	96	8%	65 %	70 %
003 Station Ypenburg	222	213	128	-40%	96 %	57 %
004 Station Laan van NOI	156	152	176	16%	97 %	113 %
005 Mariahoeve	203	196	122	-38%	97 %	60 %
006 Voorburg 't Loo	111	107	68	-37%	96 %	61 %
007 Station Voorburg	144	142	88	-38%	99 %	61 %
008 Station Rijswijk	65	64	40	-37%	98 %	62 %
009 Halte Nootdorp	128	118	75	-37%	92 %	58 %
010 Halte Pijnacker	72	47	53	13%	65 %	74 %
011 Halte Pijnacker-Zuid	147	137	85	-38%	93 %	58 %
012 Station Delft-Zuid	132	126	79	-38%	95 %	59 %
013 Nijverheidsplein Delft						
014 Station Zoetermeer	620	340	368	8%	55 %	59 %
015 Station Zoetermeer-Oost	143	126	106	-16%	88 %	74 %
016 Zoetermeer Voorweg	289	220	185	-16%	76 %	64 %
Regio Den Haag	3012	2245	1881	-16%	75 %	62 %
101 Meijersplein	491	435	384	-12%	89 %	78 %
102 Prins Alexander	480	228	235	3%	48 %	49 %
103 Capelsebrug	407	405	234	-42%	99 %	58 %
104 Kralingse Zoom	1694	923	952	3%	54 %	56 %
105 P+R Schenkel	102	100	57	-43%	98 %	56 %
106 Capelle De Terp	230	161	165	3%	70 %	72 %
107 Capelle Schollevaar	207	101	105	4%	49 %	51 %
108 Noorderhelling	314	210	217	3%	67 %	69 %
109 Slinge	849	554	569	3%	65 %	67 %
110 Hoogvliet Centrum	233	213	174	-18%	91 %	75 %
111 Barendrecht	400	404	240	-40%	101 %	60 %
112 Spijkenisse Centrum	191	197	119	-40%	103 %	62 %
113 Spijkenisse Heemraadlaan	398	397	240	-40%	100 %	60 %
114 Spijkenisse De Akkers	193	174	145	-16%	90 %	75 %
115 Berkel Westpolder	148	106	114	8%	71 %	77 %
116 Rodenrijs	129	128	77	-40%	99 %	59 %
117 Schiedam Centrum	326	153	185	21%	47 %	57 %
118 Hoogvliet Tussenwater	62	63	37	-40%	101 %	60 %
119 Melanchtonweg	80	78	49	-38%	98 %	61 %
120 Hoek van Holland	82	65	55	-15%	79 %	67 %
121 Beverwaard	508	51	53	4%	10 %	10 %
122 Capelle Slotlaan	78	67	56	-17%	86 %	71 %
123 Schiedam Nieuwland	69	67	39	-41%	97 %	57 %
124 Schiedam Vijfsluizen	88	88	52	-41%	100 %	59 %
125 Poortugaal	171	151	124	-18%	88 %	73 %
126 Krimpen aan den IJssel	61	63	36	-42%	102 %	59 %
Regio Rotterdam	7991	5578	4713	-15%	70 %	59 %
MRDH	11003	7823	6594	-16 %	71 %	60 %

In tabel 4.4 is te zien dat de resultaten per P+R terrein voor 2023 meer of minder effect hebben. In de regio Den Haag is een aantal terreinen dat weliswaar een daling van de parkeerdruk laat zien, maar nog steeds een bezettingsgraad heeft van meer dan 80%. Het betreft Station Voorburg, Station Rijswijk, Halte Nootdorp en Halte Pijnacker-Zuid. In de regio Rotterdam is te zien dat Spijkenisse-Centrum rood gekleurd blijft bij invoering van een tarief van 2 Euro per dag. Bij diverse andere terreinen blijft de bezettingsgraad hoog na invoering van betaald parkeren.

Andermaal de kanttekening bij de tweede variant, dat de relatie tussen de afgelegde afstand en de daling van het aantal parkeerders is gebaseerd op een vermoeden, maar ook niet meer dan dat.

4.5 Conclusie en aanbeveling

Op basis van de gevraagde betalingsbereidheid, de waargenomen betalingsbereidheid en de twee doorgerekende varianten, kunnen we stellen dat de invoering van betaald parkeren tot een daling van de parkeerdruk op de P+R terreinen leidt. In welke mate de druk afneemt is echter een punt van aandacht.

Op basis van de gevraagde betalingsbereidheid zou je bij invoering van 2 Euro per dag een forse daling van het aantal parkeerders verwachten (67%-76%). Maar observaties laten zien dat bij de invoering van betaald parkeren op 3 P+R terreinen in Rotterdam het aantal parkeerders met 24%-43% afneemt (gemiddeld 30%). Indien er inderdaad een correlatie is tussen afstand en betalingsbereidheid dan varieert het effect per P+R terrein van -4% (Poortugaal) tot -46% (Station Ypenburg). Gemiddeld genomen neemt het aantal parkeerders in de regio Den Haag in dit geval af met 20%, in de regio Rotterdam met 12%. Maar zoals eerder opgemerkt, de vraag is of deze aanname voldoende robuust is.

Invoering van betaald parkeren lijkt een belangrijk sturingsmiddel. Echter, onze aanbeveling is wel om bij eventuele invoering van betaald parkeren een voor- en na-onderzoek te doen om meer grip te krijgen op de betalingsbereidheid.



5 Effect capaciteitsverruiming

5.1 Inleiding

Eén van de vragen van dit onderzoek is of capaciteitsverruiming soelaas biedt, en zo ja, in welke mate dat dan eventueel moet gebeuren. In paragraaf 5.2 gaan we dieper in op de verruiming van de capaciteit.

5.2 Verruiming van de capaciteit

De verruiming van de capaciteit op P+R terreinen is een andere manier om de parkeerdruk te verlichten. We hebben al gezien dat de bezettingsgraad in de regio Den Haag gemiddeld 75% is en in de regio Rotterdam 70%. Op diverse P+R terreinen zonder betaald parkeren is de druk veel hoger dan dat. Capaciteitsverruiming kan uitkomst bieden, maar de vraag is dan hoeveel capaciteit extra nodig is.

De bepaling van het potentieel voor 2023 geeft daarop een antwoord. De groei tussen 2016 en 2023 is vastgesteld op 11% in de regio Den Haag en 5% in de regio Rotterdam. Daardoor neemt de gemiddelde parkeerdruk verder toe, tot 83% in de regio Den Haag en 74% in de regio Rotterdam. Op diverse P+R terreinen neemt de parkeerdruk verder toe.

Om de parkeerdruk te verlichten is het uiteraard de vraag welke maximale bezettingsgraad als acceptabel wordt gezien. Indien we bijvoorbeeld uitgaan van een bezettingsgraad van 75% per P+R terrein, dan is gemiddeld 34% extra parkeercapaciteit nodig. Per terrein variërend van 3% (Berkel Westpolder) tot 51% (Laan van NOI). Bij een maximale bezettingsgraad van 90% is gemiddeld 13% extra capaciteit nodig, variërend van 1% (Poortugaal) tot 26% (Laan van NOI).

Tabel 5.1 geeft de capaciteiten in 2016 en 2023 aan voor P+R terreinen met een maximale bezettingsgraad van 75%, die volgens de oorspronkelijke resultaten voor 2023 een bezettingsgraad groter dan 75% hebben. Tabel 5.2 laat soortgelijke resultaten zien, maar dan bij een maximale bezettingsgraad van 90%.

Bij een maximale bezettingsgraad van 75% is doorgroei dus mogelijk, waarbij de extra capaciteit gemiddeld 34% is. Bij een maximale bezettingsgraad van 90% is de extra benodigde capaciteit 13%. In het laatste geval krijgen niet alle terreinen extra capaciteit, omdat bij een aantal terreinen de potentiële bezetting in 2023 lager dan 90% is. In beide gevallen is de benodigde extra capaciteit het grootst bij Station Laan van NOI en Spijkenisse-Centrum. Bij een maximale bezettingsgraad van 75% is dat ongeveer 50% extra capaciteit, bij een maximale bezettingsgraad van 90% is dat nog steeds ongeveer 25%.

Let op: We kennen de latente vraag in 2016 niet. Gegeven wat we zien bij de Kralingse Zoom en Berkel Westpolder, kan het zijn dat de terreinen bij uitbreiding snel zullen vollopen. Bij Spijkenisse De Akkers, Rodenrijs, Capelle Slotlaan en Schiedam Nieuwland is juist latente vraag gecreeerd in het verleden. Uitbreiding hier betekent dat deze terreinen snel vollopen.

Tabel 5.1: Capaciteit in 2016 en benodigde capaciteit in 2023 gegeven de bezetting in 2016 en potentiële bezetting in 2023, alsook de bezettingsgraad (%), met een maximale bezettingsgraad in 2023 van 75%.

Locatie	Capaciteit			Bezetting Abs			Bezetting %	
	2016	2023	Groei	2016	2023	Groei	2016	2023
003 Station Ypenburg	222	304	37%	213	228	7%	96%	75%
004 Station Laan van NOI	156	235	51%	152	176	16%	97%	75%
005 Mariahoeve	203	291	43%	196	218	11%	97%	75%
006 Voorburg 't Loo	111	161	45%	107	121	13%	96%	75%
007 Station Voorburg	144	210	46%	142	157	11%	99%	75%
008 Station Rijswijk	65	96	48%	64	72	13%	98%	75%
009 Halte Nootdorp	128	178	39%	118	134	13%	92%	75%
011 Halte Pijnacker-Zuid	147	203	38%	137	152	11%	93%	75%
012 Station Delft-Zuid	132	187	42%	126	140	11%	95%	75%
015 Station Zoetermeer-Oost	143	177	24%	126	133	6%	71%	75%
016 Zoetermeer Voorweg	289	309	7%	220	232	5%	71%	75%
Regio Den Haag	1740	2352	35%	1601	1764	10%	92%	75%
101 Meijersplein	491	640	30%	435	480	10%	89%	75%
103 Capelsebrug	407	558	37%	405	418	3%	99%	75%
105 P+R Schenkel	102	137	34%	100	103	3%	98%	75%
110 Hoogvliet Centrum	233	290	25%	213	218	2%	91%	75%
111 Barendrecht	400	572	43%	404	429	6%	101%	75%
112 Spijkenisse Centrum	191	283	48%	197	212	8%	103%	75%
113 Spijkenisse Heemraadlaan	398	571	43%	397	428	8%	100%	75%
114 Spijkenisse De Akkers	193	242	25%	174	181	4%	90%	75%
115 Berkel Westpolder	148	152	3%	106	114	8%	71%	75%
116 Rodenrijs	129	183	42%	128	137	7%	99%	75%
118 Hoogvliet Tussenwater	62	89	44%	63	67	7%	101%	75%
119 Melanchtonweg	80	116	44%	78	87	11%	98%	75%
120 Hoek van Holland	82	92	12%	65	69	6%	79%	75%
122 Capelle Slotlaan	78	93	19%	67	70	4%	86%	75%
123 Schiedam Nieuwland	69	93	36%	67	70	5%	97%	75%
124 Schiedam Vijfsluizen	88	125	42%	88	93	6%	100%	75%
125 Poortugaal	171	207	21%	151	155	3%	88%	75%
126 Krimpen aan den IJssel	61	86	41%	63	64	3%	102%	75%
Regio Rotterdam	3383	4527	34%	3197	3395	6%	95%	75%
MRDH	5123	6879	34%	4798	5159	8%	94%	75%



Tabel 5.2: Capaciteit in 2016 en benodigde capaciteit in 2023 gegeven de bezetting in 2016 en potentiële bezetting in 2023, alsook de bezettingsgraad (%), met een maximale bezettingsgraad in 2023 van 90%.

Locatie	Capaciteit		Groei	Bezetting Abs		Groei	Bezetting %	
	2016	2023		2016	2023		2016	2023
003 Station Ypenburg	222	253	14%	213	228	7%	96%	90%
004 Station Laan van NOI	156	196	26%	152	176	16%	97%	90%
005 Mariahoeve	203	243	20%	196	218	11%	97%	90%
006 Voorburg 't Loo	111	134	21%	107	121	13%	96%	90%
007 Station Voorburg	144	175	21%	142	157	11%	99%	90%
008 Station Rijswijk	65	80	23%	64	72	13%	98%	90%
009 Halte Nootdorp	128	148	16%	118	134	13%	92%	90%
011 Halte Pijnacker-Zuid	147	169	15%	137	152	11%	93%	90%
012 Station Delft-Zuid	132	156	18%	126	140	11%	95%	90%
015 Station Zoetermeer-Oost	143	148	3%	126	133	6%	85%	90%
016 Zoetermeer Voorweg	289	289	0%	220	232	5%	76%	80%
Regio Den Haag	1740	1991	14%	1601	1764	10%	92%	89%
101 Meijersplein	491	533	9%	435	480	10%	89%	90%
103 Capelsebrug	407	465	14%	405	418	3%	99%	90%
105 P+R Schenkel	102	114	12%	100	103	3%	98%	90%
110 Hoogvliet Centrum	233	242	4%	213	218	2%	91%	90%
111 Barendrecht	400	477	19%	404	429	6%	101%	90%
112 Spijkenisse Centrum	191	236	24%	197	212	8%	103%	90%
113 Spijkenisse Heemraadlaan	398	476	19%	397	428	8%	100%	90%
114 Spijkenisse De Akkers	193	201	4%	174	181	4%	90%	90%
115 Berkel Westpolder	148	148	0%	106	114	8%	71%	77%
116 Rodenrijs	129	152	18%	128	137	7%	99%	90%
118 Hoogvliet Tussenwater	62	74	20%	63	67	7%	101%	90%
119 Melanchtonweg	80	96	20%	78	87	11%	98%	90%
120 Hoek van Holland	82	82	0%	65	69	6%	79%	84%
122 Capelle Slotlaan	78	78	0%	67	70	4%	86%	89%
123 Schiedam Nieuwland	69	77	13%	67	70	5%	97%	90%
124 Schiedam Vijfsluizen	88	104	18%	88	93	6%	100%	90%
125 Poortugaal	171	173	1%	151	155	3%	88%	90%
126 Krimpen aan den IJssel	61	71	17%	63	64	3%	102%	90%
Regio Rotterdam	3383	3800	12%	3197	3395	6%	95%	89%
MRDH	5123	5791	13%	4798	5159	8%	94%	89%

5.3 Conclusies en aanbeveling

Capaciteitsverruiming is in theorie een mogelijkheid om de parkeerdruk in 2023 te verminderen. Of dit in de praktijk haalbaar is, hangt af van diverse factoren. Bijvoorbeeld of er ruimte voor uitbreiding beschikbaar is en of er mogelijk andere maatregelen te nemen zijn.

Wat in elk geval nodig is, is welke bezettingsgraad als acceptabel wordt beschouwd. We hebben resultaten gepresenteerd bij een bezettingsgraad van maximaal 75% en maximaal 90%. Dit leidt tot respectievelijk 34% en 13% extra benodigde capaciteit.

Bij een aantal terreinen in Rotterdam is in het verleden een aanpassing van de capaciteit geweest. Hieraan valt af te lezen wat er mogelijk met de latente vraag gebeurt. Bij Kralingse Zoom en Berkel Westpolder is te zien dat bij extra capaciteit het terrein snel volloopt. Bij de Kralingse Zoom was dat zelfs 1 op 1 het geval. Daarnaast zijn ook een aantal terrein qua capaciteit verlaagd. Hier is juist latente vraag gecreeerd. Bij extra capaciteit op deze terreinen kunnen we stellen dat deze extra snel vollopen.

Aanbevolen wordt om bij toepassing van deze maatregel in elk geval voor- en na-onderzoek uit te voeren om meer grip op deze materie te krijgen.



6 Conclusies en aanbevelingen

6.1 Inleiding

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) heeft een beleidsuitwerking voor ketenmobiliteit aangekondigd. Als onderdeel hiervan is er behoefte aan een onderbouwde behoefte aan capaciteit voor P+R plekken. Daarvoor is een markt- en capaciteitsanalyse nodig.

Eerder heeft MRDH al een inventariserend onderzoek uitgevoerd naar het gebruik van de P+R terreinen. Hieruit blijkt dat de bezetting vaak hoog is, op een groot aantal locaties is sprake van bestemmingsparkeren (zonder gebruik te maken van OV), en een groot aantal gebruikers komt uit de directe omgeving van het P+R terrein. De vraag is hoe groot de behoefte is aan een mogelijke uitbreiding van de capaciteit.

De vraag is om inzicht te geven in:

- De benodigde capaciteit aan P+R op basis van de behoefte bij de huidige gebruiksvoorwaarden;
- De benodigde capaciteit aan P+R bij verdere beperking/tarifering van het gebruik;
- Uitwerking in scenario's van de maatregelen;
- Advies over de gewenste gebruiksvoorwaarden voor P+R terreinen en de benodigde capaciteit;
- Advies over de gewenste capaciteit P+R tegen het licht van de gebruiksvoorwaarden.

MRDH heeft voor P+R een maatregelladder om de P+R terreinen beter te benutten (MRDH – Parkeer en Reis in de metropoolregio, 2017):

1. Beter benutten van de capaciteit door 'oneigenlijk gebruik' tegen te gaan met gedragscampagnes of invoer doelgroepensysteem.
2. Stimuleren van alternatieven met gedragscampagne fietsgebruik, fietsvoorzieningen (waar nodig uitbreiden), park & bike.
3. Maatregelen in de omgeving van een P+R-locatie met blauwe zone en vergunningparkeren.
4. Invoeren van een P+R-tarief als bovengenoemde maatregelen onvoldoende effect hebben.

Op basis van de vraagstelling en de analyses die we hiervoor hebben beschreven komen we tot conclusies en aanbevelingen die in de volgende paragrafen verder zijn uitgewerkt.

6.2 Conclusies

- De parkeerdruk in de regio's Den Haag en Rotterdam is in 2016 hoog en neemt tot 2023 toe. In de regio Den Haag is neemt de potentiële vraag naar P+R locaties toe met 11%, in de regio Rotterdam met 5%.
- Het grootste deel (circa driekwart) van de parkeerders doet dat in het kader van een woon-werk verplaatsing.
- In de regio Den Haag gebruikt 59% van de parkeerders het OV als natransport, in Rotterdam is dat 84%.
- In zowel Den Haag als Rotterdam is op diverse P+R locaties sprake van bestemmingsparkeren en oneigenlijk gebruik. Dit is vooral het geval op locaties nabij kantoren en winkelcentra. In 2023 verandert dit niet.

- De opgegeven betalingsbereidheid is 24% tot 33%. De waargenomen betalingsbereidheid op enkele locaties is 57% tot 76%.
- Een vorm van betaald parkeren heeft effect op de bezetting, de omvang kan per P+R terrein variëren.
- Capaciteitsuitbreiding levert een afname van de parkeerdruk. De omvang van de uitbreiding hangt af van de locatie en de gewenste bezettingsgraad. Bij een bezettingsgraad van 75% is circa 34% extra capaciteit nodig, bij een bezettingsgraad van 90% circa 13%.
- Indien een vorm van betaald parkeren wordt ingevoerd, lijkt uitbreiding van de capaciteit op de meeste terreinen niet nodig. Uitzondering is Station Laan van NOI waar al sprake is van betaald parkeren. Hier is sprake van meer vraag dan aanbod.
- Invoering van betaald parkeren kan niet zonder het nemen van flankerende maatregelen zoals stimuleren van het fietsgebruik of het invoeren van een blauwe zone in omliggende woonwijken. Ander is de kans groot dat de parkeerdruk hier wordt vergroot. Er moet daarom ook gekeken worden naar andere maatregelen zoals fietsparkeren en maatregelen die woonwijkparkeren tegengaan.
- Op basis van de analyse kunnen we stellen dat invoering van betaald parkeren een beter sturingsinstrument is dan het uitbreiden van de capaciteit.
- Bij sommige terreinen is het oneigenlijk gebruik zo hoog dat we ons afvragen of deze het predikaat P+R terrein nog wel verdienen. Een voorbeeld is Laan van NOI.

6.3 Aanbevelingen

De aanbevelingen die we geven zijn:

- Tellingen worden jaarlijks in de regio Rotterdam gehouden. Dit moet ook in de regio Den Haag om meer grip te krijgen op de ontwikkelingen.
- Om goede en betrouwbare analyses te kunnen maken is aanvullend onderzoek nodig. Bij een belangrijke wijziging (uitbreiding capaciteit en/of invoering betaald parkeren) bevelen we aan om een voor- en na-onderzoek uit te voeren. De resultaten kunnen dienen om het P+R beleid meer onderbouwd te kunnen uitvoeren. Deze onderzoeken moeten bij voorkeur tellingen en enquêtes omvatten.
- Nagaan of het MRDH model beter met P+R vervoer kan omgaan. Nu is er sprake van een shift van auto naar OV die geen rekening houdt met parkeertarieven. Op basis van de hier gepresenteerde resultaten kan worden bekeken of het model verder kan worden aangescherpt hiervoor.





Bijlagen

Bijlage 1 Methodiek

Inleiding

Voor de Markt- en Capaciteitsanalyse P+R (MCA P+R) zijn 4 bronnen beschikbaar die gebruikt zijn als basis voor het advies. Dit zijn:

- Gebruikersonderzoek 2016
- Tellingen 2007-2016
- OV In- en uitstappers
- MRDH model

De diverse bronnen zijn (voor zover mogelijk) gecombineerd tot één geheel, zodat snel inzicht kan worden gegeven in het gebruik van de P+R terreinen nu en in de toekomst in relatie tot capaciteit en betaald parkeren.

Gebruikersonderzoek 2016

Het Gebruikersonderzoek 2016 vormt de basis voor het onderzoek. Het Gebruikersonderzoek is een enquête die in 2016 door Mobycon is uitgevoerd bij 42 P+R locaties in de regio Rotterdam Den Haag in op verschillende momenten in 2016 en begin 2017. De enquête bevat diverse vragen over het gebruik van de P+R terreinen, waaronder de herkomst- en bestemmingslocatie, het natransport, het reismotief, de frequentie waarmee P+R wordt gebruikt, de parkeerduur, het aantal personen dat mee reist, de betalingsbereidheid, leeftijd en geslacht, en de beleving van de kwaliteit en veiligheid van de locatie. Daarnaast is toegevoegd op welke dag de enquête is gehouden.

Het Gebruikersonderzoek biedt een schat aan informatie over het gebruik van de P+R terreinen. Wat echter ontbreekt zijn ophoogfactoren, waarmee een compleet beeld wordt verkregen van de P+R terreinen. Deze zijn op basis van de tellingen afgeleid, waarover verderop meer.

In totaal zijn er 2864 respondenten die óf in het weekend óf op een werkdag zijn gevraagd het gebruik van de P+R terreinen. Voor deze studie is vooral gekeken naar respondenten die op een werkdag gebruik maken van de P+R terreinen. Juist op werkdagen worden deze terreinen maximaal gebruikt, terwijl in weekenden vaak voldoende ruimte beschikbaar is. Met de selectie van respondenten voor werkdagen komen we uit op in totaal blijven er dan 1909 respondenten over.

Van de P+R terreinen is de Nijverheidsplein in Delft in februari 2017 gesloten. Het terrein maakt deel uit van een stedelijke herontwikkeling. Daarom is Nijverheidsplein verder niet meegenomen in het onderzoek. Uitsluiting van Nijverheidsplein leidt tot een totaal aantal respondenten van 1849 respondenten dat in dit onderzoek is meegenomen.

Tellingen

In de regio Rotterdam worden jaarlijks tellingen gehouden op de P+R terreinen. Voor de periode 2007-2016 zijn tellingen beschikbaar gesteld door de MRDH. De data bevatten enerzijds capaciteiten en anderzijds het gemiddeld aantal parkeerders per dag. De metingen zijn op werkdagen gehouden.



Voor de regio Den Haag zijn alleen tellingen gehouden in 2013. De veronderstelling is hier gemaakt dat deze ook geldig zijn voor 2016. Er is verder geen data beschikbaar die ons iets kan vertellen over de ontwikkeling van de capaciteit en het aantal parkeerders tussen 2016 en 2030. We realiseren ons dat dit een manco is, maar bij gebrek aan meer informatie hebben we gemeend deze aanname te mogen maken.

OV in- en uitstappers

Voor de regio Rotterdam is een uitgebreid overzicht ontvangen van het aantal OV in- en uitstappers. Dit betreft NS, RET en enkele streekvervoerders die bij de P+R terreinen een halte hebben. Hieruit valt af te leiden hoe groot het aandeel P+R gebruikers is bij de OV instappers (of uitstappers).

Voor de regio Den Haag is deze informatie niet beschikbaar. Alleen voor de metrostations en de NS stations is wat informatie beschikbaar, maar een goede analyse is hier niet mogelijk.

MRDH model

Het MRDH model biedt de mogelijkheid om een doorkijk te geven naar de nabije toekomst in 2023. Het model heeft een P+R module dat in principe informatie over P+R kan geven. Daarnaast biedt het model de mogelijkheid om de effecten van betaald parkeren door te rekenen. Het model is daarmee een belangrijke basis om het potentieel gebruik voor 2023 te berekenen.

Combinatie van informatie

Door bovenstaande informatie zoveel mogelijk te combineren hebben we een dataset kunnen maken dat het Gebruikersonderzoek 2016 verrijkt met:

- Ophoogfactoren 2016 via de tellingen
- Ophoogfactoren 2023 via het MRDH model
- Geaggregeerde herkomsten-bestemmingen (volgens MRDH model)
- Gemiddeld afgelegde afstand (uit MRDH model)

De tellingen per P+R terrein stellen ons in staat om het Gebruikersonderzoek op te hogen voor 2016 (gegeven de aanname dat de tellingen voor de regio Den Haag tussen 2013 en 2016 niet wezenlijk veranderen). Het aantal respondenten is 1849, opgehoogd gaat het om 7823 auto's en 9098 personen. Ofwel een bezetting van circa 1,16 personen per auto.

Voor 2023 zijn gegevens uit het MRDH model gehaald. Er is gekeken naar de oorspronkelijke herkomst en uiteindelijke bestemming zoals is opgegeven in het Gebruikersonderzoek 2016. Vervolgens is in de automatrix voor 2016 en 2023 gekeken wat de groei is op deze relatie. Verondersteld is dat per herkomst-bestemmingsrelatie de groei in principe het potentieel aangeeft van automobilisten die in 2023 gebruik kunnen maken van de P+R terreinen. Het resultaat voor de 1849 respondenten is dat in 2023 er potentieel 8367 auto's willen parkeren met in totaal 9718 personen. Ten opzichte van 2016 is dat gemiddeld een groei van 7%. Het aantal personen per auto blijft gelijk.

Het MRDH model bevat vele miljoenen herkomst-bestemmingsrelaties. Om hier zinvol gebruik van te kunnen maken zijn deze relaties geaggregeerd tot (clusters van) gemeenten in Zuid-Holland en (clusters van) provincies buiten Zuid-Holland. Voor deze geaggregeerde indeling is het MRDH model aangehouden, dat voor analyses zelf ook aggregaties maakt.

De informatie is bij elkaar gezet in 1 spreadsheet waardoor snel diverse analyses kunnen worden gemaakt. Hiermee is het ook na beëindiging van deze studie mogelijk om aanvullende analyses te kunnen maken. Daarvoor zijn tevens een zogenaamde pivot table en pivot chart in het spreadsheet opgenomen.





Bijlage 2 Detail resultaten 2016 en 2023

Deze bijlage bevat diverse detail resultaten die niet in de hoofdtekst zijn opgenomen. Het gaat om vele tabellen en grafieken die een indruk geven van de situatie in 2016 en de potentiële situatie in 2023. Bij de tabellen en grafieken is alleen een kop meegegeven, geen interpretatie. Waar zaken opvallen wordt in de hoofdtekst aandacht aan besteed.



Totaal aantal auto's in 2016 en 2023 en de potentiële groei per P+R terrein

MRDH	Locatie P+R	Aantal auto's 2016	Aantal auto's 2023	Groei 2016-2023
Den Haag	001 Hoornwijck	168	211	25%
	002 Uithof	89	96	8%
	003 Station Ypenburg	213	228	7%
	004 Station Laan van NOI	152	176	16%
	005 Mariahoeve	196	218	11%
	006 Voorburg t Loo	107	121	13%
	007 Station Voorburg	142	157	11%
	008 Station Rijswijk	64	72	13%
	009 Halte Nootdorp	118	134	13%
	010 Halte Pijnacker	47	53	13%
	011 Halte Pijnacker-Zuid	137	152	11%
	012 Station Delft-Zuid	126	140	11%
	014 Station Zoetermeer	340	368	8%
	015 Station Zoetermeer	126	133	6%
	016 Zoetermeer Voorweg	220	232	5%
Den Haag	Totaal	2245	2492	11%
Rotterdam	101 Meijersplein	435	480	10%
	102 Prins Alexander	228	235	3%
	103 Capelsebrug	405	418	3%
	104 Kralingse Zoom	923	952	3%
	105 P+R Schenkel	100	103	3%
	106 Capelle De Terp	161	165	3%
	107 Capelle Schollevaar	101	105	4%
	108 Noorderhelling	210	217	3%
	109 Slinge	554	569	3%
	110 Hoogvliet Centrum	213	218	2%
	111 Barendrecht	404	429	6%
	112 Spijkenisse Centrum	197	212	8%
	113 Spijkenisse Heemraadlaan	397	428	8%
	114 Spijkenisse De Akkers	174	181	4%
	115 Berkel Westpolder	106	114	8%
	116 Rodenrijs	128	137	7%
	117 Schiedam Centrum	153	185	21%
	118 Hoogvliet Tussenwater	63	67	7%
	119 Melanchtonweg	78	87	11%
	120 Hoek van Holland	65	69	6%
	121 Beverwaard	51	53	4%
	122 Capelle Slotlaan	67	70	4%
	123 Schiedam Nieuwland	67	70	5%
	124 Schiedam Vijfsluizen	88	93	6%
	125 Poortugaal	151	155	3%
	126 Krimpen aan den IJssel	63	64	3%
Rotterdam	Totaal	5578	5876	5%
Totaal		7823	8367	7%

Totaal aantal inzittenden in 2016 en 2023 en de potentiële groei per P+R terrein

MRDH	Locatie P+R	Inzittenden 2016	Inzittenden 2023	Groei 2016-2023
Den Haag	001 Hoorndijk	260	318	22%
	002 Uithof	123	132	7%
	003 Station Ypenburg	241	259	7%
	004 Station Laan van NOI	152	176	16%
	005 Mariahoeve	210	234	11%
	006 Voorburg t Loo	115	129	13%
	007 Station Voorburg	156	173	11%
	008 Station Rijswijk	71	80	12%
	009 Halte Nootdorp	124	140	13%
	010 Halte Pijnacker	67	78	16%
	011 Halte Pijnacker-Zuid	155	172	11%
	012 Station Delft-Zuid	133	148	11%
	014 Station Zoetermeer	356	385	8%
	015 Station Zoetermeer	135	143	6%
	016 Zoetermeer Voorweg	251	265	5%
Den Haag	Totaal	2551	2832	11%
Rotterdam	101 Meijersplein	459	506	10%
	102 Prins Alexander	248	256	3%
	103 Capelsebrug	430	444	3%
	104 Kralingse Zoom	1093	1128	3%
	105 P+R Schenkel	111	114	2%
	106 Capelle De Terp	202	207	2%
	107 Capelle Schollevaar	110	114	4%
	108 Noorderhelling	233	240	3%
	109 Slinge	763	782	3%
	110 Hoogvliet Centrum	266	272	2%
	111 Barendrecht	478	514	8%
	112 Spijkenisse Centrum	241	257	7%
	113 Spijkenisse Heemraadlaan	523	558	7%
	114 Spijkenisse De Akkers	193	201	4%
	115 Berkel Westpolder	115	124	8%
	116 Rodenrijs	160	173	8%
	117 Schiedam Centrum	158	192	21%
	118 Hoogvliet Tussenwater	70	75	7%
	119 Melanchtonweg	84	93	11%
	120 Hoek van Holland	75	79	6%
	121 Beverwaard	54	56	4%
	122 Capelle Slotlaan	72	75	4%
	123 Schiedam Nieuwland	87	91	5%
	124 Schiedam Vijfsluizen	101	107	6%
	125 Poortugaal	159	163	3%
	126 Krimpen aan den IJssel	63	64	3%
Rotterdam	Totaal	6547	6886	5%
Totaal		9098	9718	7%



Verdeling aantal parkeerders naar motief in de regio's Den Haag en Rotterdam in 2016

MRDH	Locatie P+R	Onbekend	Overig	Woon-Werk	Totaal
Den Haag	001 Hoornwijk	0%	43%	57%	100%
	002 Uithof	0%	31%	69%	100%
	003 Station Ypenburg	2%	28%	70%	100%
	004 Station Laan van NOI	0%	3%	97%	100%
	005 Mariahoeve	0%	12%	88%	100%
	006 Voorburg t Loo	0%	14%	86%	100%
	007 Station Voorburg	0%	27%	73%	100%
	008 Station Rijswijk	4%	46%	50%	100%
	009 Halte Nootdorp	0%	21%	79%	100%
	010 Halte Pijnacker	0%	50%	50%	100%
	011 Halte Pijnacker-Zuid	0%	13%	87%	100%
	012 Station Delft-Zuid	0%	24%	76%	100%
	014 Station Zoetermeer	0%	10%	90%	100%
	015 Station Zoetermeer	0%	19%	81%	100%
	016 Zoetermeer Voorweg	0%	21%	79%	100%
Den Haag Totaal		0 %	21 %	79 %	100 %
Rotterdam	101 Meijersplein	0%	14%	86%	100%
	102 Prins Alexander	0%	24%	76%	100%
	103 Capelsebrug	0%	13%	88%	100%
	104 Kralingse Zoom	0%	35%	65%	100%
	105 P+R Schenkel	0%	17%	83%	100%
	106 Capelle De Terp	0%	51%	49%	100%
	107 Capelle Schollevaar	0%	36%	64%	100%
	108 Noorderhelling	0%	11%	89%	100%
	109 Slinge	0%	40%	60%	100%
	110 Hoogvliet Centrum	0%	33%	67%	100%
	111 Barendrecht	0%	32%	68%	100%
	112 Spijkenisse Centrum	0%	50%	50%	100%
	113 Spijkenisse Heemraadlaan	0%	32%	68%	100%
	114 Spijkenisse De Akkers	0%	28%	72%	100%
	115 Berkel Westpolder	0%	35%	65%	100%
	116 Rodenrijs	0%	43%	57%	100%
	117 Schiedam Centrum	0%	16%	84%	100%
	118 Hoogvliet Tussenwater	0%	22%	78%	100%
	119 Melanchtonweg	0%	7%	93%	100%
	120 Hoek van Holland	0%	35%	65%	100%
	121 Beverwaard	0%	6%	94%	100%
	122 Capelle Slotlaan	0%	8%	92%	100%
	123 Schiedam Nieuwland	0%	34%	66%	100%
	124 Schiedam Vijfsluizen	0%	15%	85%	100%
	125 Poortugaal	0%	14%	86%	100%
	126 Krimpen aan den IJssel	0%	11%	89%	100%
Rotterdam Totaal		0 %	28 %	72 %	100 %
Totaal		0 %	26 %	74 %	100 %

Verdeling aantal parkeerders naar natransport in de regio's Den Haag en Rotterdam in 2016. P+R terreinen met meer dan 33 % lopen als natransport zijn geel gemarkeerd.

MRDH	Locatie P+R	Lopen	Onbekend	OV	Overig	Totaal
Den Haag	001 Hoornwijk	41%	0%	57%	2%	100%
	002 Uithof	15%	8%	69%	8%	100%
	003 Station Ypenburg	27%	2%	50%	22%	100%
	004 Station Laan van NOI	70%	0%	24%	6%	100%
	005 Mariahoeve	66%	0%	29%	5%	100%
	006 Voorburg t Loo	2%	7%	88%	2%	100%
	007 Station Voorburg	69%	0%	25%	6%	100%
	008 Station Rijswijk	62%	27%	12%	0%	100%
	009 Halte Nootdorp	2%	2%	95%	0%	100%
	010 Halte Pijnacker	21%	7%	64%	7%	100%
	011 Halte Pijnacker-Zuid	0%	0%	91%	9%	100%
	012 Station Delft-Zuid	26%	3%	68%	3%	100%
	014 Station Zoetermeer	49%	1%	48%	2%	100%
	015 Station Zoetermeer	2%	2%	95%	2%	100%
	016 Zoetermeer Voorweg	7%	2%	88%	2%	100%
Den Haag Totaal		33%	2%	59%	5%	100%
Rotterdam	101 Meijersplein	1%	0%	59%	40%	100%
	102 Prins Alexander	15%	0%	85%	0%	100%
	103 Capelsebrug	2%	0%	97%	2%	100%
	104 Kralingse Zoom	11%	0%	88%	1%	100%
	105 P+R Schenkel	20%	0%	80%	0%	100%
	106 Capelle De Terp	26%	0%	74%	0%	100%
	107 Capelle Schollevaar	55%	0%	45%	0%	100%
	108 Noorderhelling	2%	0%	98%	0%	100%
	109 Slinge	0%	0%	100%	0%	100%
	110 Hoogvliet Centrum	0%	0%	100%	0%	100%
	111 Barendrecht	3%	0%	92%	5%	100%
	112 Spijkenisse Centrum	36%	0%	58%	6%	100%
	113 Spijkenisse Heemraadlaan	0%	0%	100%	0%	100%
	114 Spijkenisse De Akkers	22%	0%	78%	0%	100%
	115 Berkel Westpolder	0%	0%	100%	0%	100%
	116 Rodenrijs	6%	0%	94%	0%	100%
	117 Schiedam Centrum	19%	0%	79%	2%	100%
	118 Hoogvliet Tussenwater	0%	0%	100%	0%	100%
	119 Melanchtonweg	0%	0%	87%	13%	100%
	120 Hoek van Holland	20%	0%	80%	0%	100%
	121 Beverwaard	24%	0%	76%	0%	100%
	122 Capelle Slotlaan	73%	0%	27%	0%	100%
	123 Schiedam Nieuwland	38%	0%	62%	0%	100%
	124 Schiedam Vijfsluizen	47%	0%	50%	3%	100%
	125 Poortugaal	30%	0%	68%	3%	100%
	126 Krimpen aan den IJssel	22%	0%	72%	6%	100%
Rotterdam Totaal		11%	0%	84%	4%	100%
Totaal		18%	1%	77%	5%	100%



Verdeling aantal parkeerders naar parkeerduur (uur) in de regio's Den Haag en Rotterdam in 2016.

MRDH	Locatie P+R	1-2	2-4	4-6	6-10	>10	n.b.	Totaal
Den Haag	001 Hoornwijck	0%	6%	24%	67%	4%	0%	100%
	002 Uithof	8%	0%	15%	69%	0%	8%	100%
	003 Station Ypenburg	13%	8%	18%	57%	2%	2%	100%
	004 Station Laan van NOI	2%	0%	3%	94%	2%	0%	100%
	005 Mariahoeve	5%	0%	7%	85%	2%	0%	100%
	006 Voorburg t Loo	10%	10%	2%	52%	21%	5%	100%
	007 Station Voorburg	21%	11%	15%	46%	7%	0%	100%
	008 Station Rijswijk	23%	12%	8%	19%	12%	27%	100%
	009 Halte Nootdorp	2%	5%	10%	71%	10%	2%	100%
	010 Halte Pijnacker	7%	21%	36%	21%	0%	14%	100%
	011 Halte Pijnacker-Zuid	4%	0%	9%	87%	0%	0%	100%
	012 Station Delft-Zuid	0%	6%	18%	71%	3%	3%	100%
	014 Station Zoetermeer	6%	6%	20%	63%	5%	1%	100%
	015 Station Zoetermeer	2%	3%	5%	76%	12%	2%	100%
	016 Zoetermeer Voorweg	10%	7%	12%	52%	17%	2%	100%
Den Haag	Totaal	7%	6%	13%	65%	6%	2%	100%
Rotterdam	101 Meijersplein	2%	3%	17%	72%	6%	0%	100%
	102 Prins Alexander	6%	6%	15%	74%	0%	0%	100%
	103 Capelsebrug	0%	13%	22%	61%	5%	0%	100%
	104 Kralingse Zoom	1%	13%	38%	44%	4%	0%	100%
	105 P+R Schenkel	3%	6%	9%	80%	3%	0%	100%
	106 Capelle De Terp	20%	17%	23%	31%	9%	0%	100%
	107 Capelle Schollevaar	18%	0%	9%	73%	0%	0%	100%
	108 Noorderhelling	7%	2%	11%	80%	0%	0%	100%
	109 Slinge	1%	12%	28%	57%	2%	0%	100%
	110 Hoogvliet Centrum	0%	17%	25%	58%	0%	0%	100%
	111 Barendrecht	8%	5%	11%	63%	13%	0%	100%
	112 Spijkenisse Centrum	11%	22%	11%	50%	6%	0%	100%
	113 Spijkenisse Heemraadlaan	9%	5%	23%	59%	5%	0%	100%
	114 Spijkenisse De Akkers	3%	3%	28%	61%	6%	0%	100%
	115 Berkel Westpolder	3%	9%	12%	76%	0%	0%	100%
	116 Rodenrijs	9%	17%	20%	51%	3%	0%	100%
	117 Schiedam Centrum	4%	5%	14%	67%	11%	0%	100%
	118 Hoogvliet Tussenwater	0%	19%	6%	75%	0%	0%	100%
	119 Melanchtonweg	0%	7%	13%	67%	13%	0%	100%
	120 Hoek van Holland	0%	15%	15%	65%	5%	0%	100%
	121 Beverwaard	3%	3%	15%	79%	0%	0%	100%
	122 Capelle Slotlaan	3%	8%	14%	73%	3%	0%	100%
	123 Schiedam Nieuwland	0%	14%	31%	52%	3%	0%	100%
	124 Schiedam Vijfsluizen	0%	15%	12%	71%	3%	0%	100%
	125 Poortugaal	0%	5%	16%	78%	0%	0%	100%
	126 Krimpen aan den IJssel	0%	0%	6%	89%	6%	0%	100%
Rotterdam	Totaal	4%	9%	21%	61%	4%	0%	100%
Totaal		5%	8%	19%	62%	5%	1%	100%

Verdeling aantal parkeerders naar betalingsbereidheid (Euro/dag) in de regio's Den Haag en Rotterdam in 2016. P+R terreinen waar al een vorm van betaald parkeren is ingevoerd, zijn geel gemarkeerd

MRDH	Locatie P+R	0	1-2	2-4	4-6	6-8	8-10	>10	?	Tot
Den Haag	001 Hoornwijck	0%	2%	18%	20%	6%	20%	6%	29%	100%
	002 Uithof	62%	15%	15%	0%	0%	0%	0%	8%	100%
	003 Station Ypenburg	42%	20%	17%	8%	3%	3%	0%	7%	100%
	004 Station Laan van NOI	3%	0%	0%	26%	2%	24%	29%	17%	100%
	005 Mariahoeve	68%	10%	7%	5%	0%	2%	0%	7%	100%
	006 Voorburg t Loo	67%	12%	12%	5%	0%	0%	0%	5%	100%
	007 Station Voorburg	49%	16%	11%	14%	0%	0%	2%	7%	100%
	008 Station Rijswijk	35%	8%	12%	0%	0%	0%	0%	46%	100%
	009 Halte Nootdorp	38%	10%	21%	14%	5%	5%	0%	7%	100%
	010 Halte Pijnacker	64%	7%	7%	0%	0%	0%	0%	21%	100%
	011 Halte Pijnacker-Zuid	74%	17%	0%	9%	0%	0%	0%	0%	100%
	012 Station Delft-Zuid	65%	12%	3%	12%	0%	3%	3%	3%	100%
	014 Station Zoetermeer	59%	10%	8%	10%	0%	2%	1%	10%	100%
	015 Station Zoetermeer	50%	10%	7%	9%	3%	3%	0%	17%	100%
	016 Zoetermeer Voorweg	83%	2%	7%	0%	0%	0%	0%	7%	100%
Den Haag	Totaal	51 %	10 %	9 %	9 %	1 %	5 %	3 %	11 %	100 %
Rotterdam	101 Meijersplein	60%	18%	7%	6%	0%	1%	1%	6%	100%
	102 Prins Alexander	21%	47%	9%	15%	0%	3%	3%	3%	100%
	103 Capelsebrug	80%	14%	3%	2%	0%	2%	0%	0%	100%
	104 Kralingse Zoom	14%	64%	11%	8%	1%	1%	0%	1%	100%
	105 P+R Schenkel	63%	9%	23%	0%	0%	0%	0%	6%	100%
	106 Capelle De Terp	31%	29%	17%	17%	0%	0%	0%	6%	100%
	107 Capelle Schollevaar	91%	0%	0%	9%	0%	0%	0%	0%	100%
	108 Noorderhelling	62%	22%	0%	7%	2%	2%	0%	5%	100%
	109 Slinge	4%	52%	19%	12%	1%	4%	0%	8%	100%
	110 Hoogvliet Centrum	78%	14%	3%	6%	0%	0%	0%	0%	100%
	111 Barendrecht	58%	29%	0%	5%	3%	3%	0%	3%	100%
	112 Spijkenisse Centrum	64%	8%	8%	0%	6%	3%	0%	11%	100%
	113 Spijkenisse Heemraadlaan	27%	14%	36%	9%	5%	5%	0%	5%	100%
	114 Spijkenisse De Akkers	83%	11%	6%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
	115 Berkel Westpolder	59%	24%	6%	12%	0%	0%	0%	0%	100%
	116 Rodenrijs	51%	23%	9%	11%	3%	0%	0%	3%	100%
	117 Schiedam Centrum	7%	14%	21%	37%	7%	0%	7%	7%	100%
	118 Hoogvliet Tussenwater	56%	8%	14%	11%	3%	0%	0%	8%	100%
	119 Melanchtonweg	33%	40%	0%	7%	13%	7%	0%	0%	100%
	120 Hoek van Holland	50%	10%	5%	0%	15%	5%	15%	0%	100%
	121 Beverwaard	85%	12%	0%	0%	0%	3%	0%	0%	100%
	122 Capelle Slotlaan	49%	38%	5%	3%	0%	0%	0%	5%	100%
	123 Schiedam Nieuwland	24%	3%	21%	10%	24%	14%	0%	3%	100%
	124 Schiedam Vijfsluizen	59%	12%	9%	15%	0%	0%	0%	6%	100%
	125 Poortugaal	84%	8%	3%	3%	0%	0%	3%	0%	100%
	126 Krimpen aan den IJssel	83%	6%	6%	0%	6%	0%	0%	0%	100%
Rotterdam	Totaal	44 %	29 %	11 %	8 %	2 %	2 %	1 %	3 %	100 %
Totaal		46 %	24 %	10 %	8 %	2 %	3 %	1 %	6 %	100 %



Verdeling aantal parkeerders naar hun voorkeur als het P+R terrein vol is in de regio's Den Haag en Rotterdam in 2016. Parkeren in woonwijk is geel gemarkeerd als dit groter is dan 33 %.

MRDH	Locatie P+R	Ander P+R	Onbekend	Overig	Wijk	Totaal
Den Haag	001 Hoornwijk	18 %	0 %	67 %	16 %	100 %
	002 Uithof	46 %	8 %	15 %	31 %	100 %
	003 Station Ypenburg	13 %	2 %	37 %	48 %	100 %
	004 Station Laan van NOI	14 %	0 %	23 %	64 %	100 %
	005 Mariahoeve	2 %	0 %	22 %	76 %	100 %
	006 Voorburg t Loo	31 %	7 %	12 %	50 %	100 %
	007 Station Voorburg	10 %	0 %	52 %	38 %	100 %
	008 Station Rijswijk	12 %	27 %	8 %	54 %	100 %
	009 Halte Nootdorp	19 %	2 %	36 %	43 %	100 %
	010 Halte Pijnacker	29 %	14 %	29 %	29 %	100 %
	011 Halte Pijnacker-Zuid	17 %	0 %	39 %	43 %	100 %
	012 Station Delft-Zuid	26 %	9 %	21 %	44 %	100 %
	014 Station Zoetermeer	9 %	1 %	54 %	37 %	100 %
	015 Station Zoetermeer	34 %	2 %	40 %	24 %	100 %
	016 Zoetermeer Voorweg	33 %	2 %	55 %	10 %	100 %
Den Haag		19 %	3 %	38 %	40 %	100 %
Rotterdam	101 Meijersplein	32 %	20 %	35 %	13 %	100 %
	102 Prins Alexander	32 %	0 %	59 %	9 %	100 %
	103 Capelsebrug	58 %	0 %	8 %	34 %	100 %
	104 Kralingse Zoom	64 %	0 %	26 %	10 %	100 %
	105 P+R Schenkel	37 %	0 %	3 %	60 %	100 %
	106 Capelle De Terp	29 %	0 %	29 %	43 %	100 %
	107 Capelle Schollevaar	0 %	0 %	0 %	100 %	100 %
	108 Noorderhelling	55 %	4 %	27 %	15 %	100 %
	109 Slinge	45 %	0 %	28 %	27 %	100 %
	110 Hoogvliet Centrum	11 %	0 %	14 %	75 %	100 %
	111 Barendrecht	29 %	0 %	13 %	58 %	100 %
	112 Spijkenisse Centrum	22 %	44 %	11 %	22 %	100 %
	113 Spijkenisse Heemraadlaan	68 %	0 %	27 %	5 %	100 %
	114 Spijkenisse De Akkers	36 %	0 %	22 %	42 %	100 %
	115 Berkel Westpolder	47 %	0 %	12 %	41 %	100 %
	116 Rodenrijs	63 %	0 %	11 %	26 %	100 %
	117 Schiedam Centrum	51 %	0 %	26 %	23 %	100 %
	118 Hoogvliet Tussenwater	36 %	0 %	6 %	58 %	100 %
	119 Melanchtonweg	87 %	0 %	0 %	13 %	100 %
	120 Hoek van Holland	40 %	0 %	45 %	15 %	100 %
	121 Beverwaard	27 %	0 %	18 %	55 %	100 %
	122 Capelle Slotlaan	16 %	0 %	8 %	76 %	100 %
	123 Schiedam Nieuwland	62 %	0 %	28 %	10 %	100 %
	124 Schiedam Vijfsluizen	53 %	0 %	12 %	35 %	100 %
	125 Poortugaal	38 %	0 %	19 %	43 %	100 %
	126 Krimpen aan den IJssel	44 %	0 %	6 %	50 %	100 %
Rotterdam		45 %	3 %	22 %	29 %	100 %
Totaal		38 %	3 %	27 %	32 %	100 %

Gemiddelde gewogen afgelegde afstand (km) tussen eigenlijke herkomst en bestemming per P+R terrein in de regio's Den Haag en Rotterdam in 2016.

MRDH	Locatie P+R	Gemiddelde afstand (km)
Den Haag	001 Hoornwijck	34
	002 Uithof	9
	003 Station Ypenburg	56
	004 Station Laan van NOI	54
	005 Mariahoeve	36
	006 Voorburg t Loo	33
	007 Station Voorburg	20
	008 Station Rijswijk	18
	009 Halte Nootdorp	22
	010 Halte Pijnacker	18
	011 Halte Pijnacker-Zuid	19
	012 Station Delft-Zuid	32
	014 Station Zoetermeer	40
	015 Station Zoetermeer Oost	55
	016 Zoetermeer Voorweg	17
Den Haag Totaal		34
Rotterdam	101 Meijersplein	22
	102 Prins Alexander	46
	103 Capelsebrug	19
	104 Kralingse Zoom	26
	105 P+R Schenkel	12
	106 Capelle De Terp	11
	107 Capelle Schollevaar	38
	108 Noorderhelling	29
	109 Slinge	34
	110 Hoogvliet Centrum	17
	111 Barendrecht	36
	112 Spijkenisse Centrum	14
	113 Spijkenisse Heemraadlaan	16
	114 Spijkenisse De Akkers	17
	115 Berkel Westpolder	15
	116 Rodenrijs	16
	117 Schiedam Centrum	31
	118 Hoogvliet Tussenwater	15
	119 Melanchtonweg	31
	120 Hoek van Holland	26
	121 Beverwaard	29
	122 Capelle Slotlaan	19
	123 Schiedam Nieuwland	18
	124 Schiedam Vijfsluizen	16
	125 Poortugaal	10
	126 Krimpen aan den IJssel	16
Rotterdam Totaal		24
Totaal		27



Verdeling aantal parkeerders naar motief en natransport in de regio Den Haag in 2016.

	Lopen	Onbekend	OV	Overig	Totaal
Onbekend	59%	41%	0%	0%	100%
Overig	21%	7%	64%	8%	100%
Woon-Werk	37%	1%	58%	5%	100%
Totaal	33 %	2 %	59 %	5 %	100 %

Verdeling aantal parkeerders naar motief en natransport in de regio Rotterdam in 2016.

	Lopen	Onbekend	OV	Overig	Totaal
Onbekend	0%	0%	0%	0%	0%
Overig	15%	0%	83%	2%	100%
Woon-Werk	10%	0%	85%	5%	100%
Totaal	11 %	0 %	84 %	4 %	100 %

Verdeling aantal parkeerders naar motief en natransport in MRDH in 2016.

	Lopen	Onbekend	OV	Overig	Totaal
Onbekend	51%	49%	0%	0%	100%
Overig	18%	2%	75%	4%	100%
Woon-Werk	25%	0%	69%	5%	100%
Totaal	24 %	1 %	70 %	5 %	100 %

Verdeling aantal parkeerders naar motief en parkeervoorkeur bij volle P+R terreinen in de regio's Den Haag en Rotterdam in 2016.

MRDH	Motief	Ander P+R	Onbekend	Overig	Woonwijk	Totaal
Den Haag	Onbekend	0%	41%	0%	59%	100%
	Overig	21%	8%	40%	31%	100%
	Woon-Werk	18%	1%	38%	42%	100%
	Totaal	19 %	3 %	38 %	40 %	100 %
Rotterdam	Onbekend	0%	0%	0%	0%	-
	Overig	42%	4%	24%	30%	100%
	Woon-Werk	46%	3%	22%	29%	100%
	Totaal	45 %	3 %	22 %	29 %	100 %
MRDH	Onbekend	0%	41%	0%	59%	100%
	Overig	37%	5%	28%	30%	100%
	Woon-Werk	38%	2%	27%	33%	100%
	Totaal	38 %	3 %	27 %	32 %	100 %