



P+Fiets in Zuid-Holland

Vraag- en aanbodverkenning



Committed to the Environment

P+Fiets in Zuid-Holland

Vraag- en aanbodverkenning

Dit rapport is geschreven door:
Jacobine Aalberts en Hans Voerknecht, CE Delft
Jan-Joost van Eeuwijk, &Morgen

Delft, CE Delft, januari 2019

Publicatienummer: 19.4P86.017

Woon-werk verkeer / Parkeren / Fietsen / Provincies / Locaties

Opdrachtgever: Provincie Zuid-Holland

Alle openbare publicaties van CE Delft zijn verkrijgbaar via www.ce.nl

Meer informatie over de studie is te verkrijgen bij de projectleider Jacobine Aalberts (CE Delft)

© copyright, CE Delft, Delft

CE Delft

Committed to the Environment

CE Delft draagt met onafhankelijk onderzoek en advies bij aan een duurzame samenleving. Wij zijn toonaangevend op het gebied van energie, transport en grondstoffen. Met onze kennis van techniek, beleid en economie helpen we overheden, NGO's en bedrijven structurele veranderingen te realiseren. Al 40 jaar werken betrokken en kundige medewerkers bij CE Delft om dit waar te maken.

Inhoud

| | | |
|---|--|----|
| | Samenvatting | 3 |
| 1 | Inleiding | 4 |
| | 1.1 Aanleiding | 4 |
| | 1.2 Doelstelling | 4 |
| | 1.3 Scope | 4 |
| | 1.4 Leeswijzer | 4 |
| 2 | Vraagverkenning | 5 |
| | 2.1 Inleiding | 5 |
| | 2.2 P&R-locatie Rotterdam Zestienhoven | 5 |
| | 2.3 Locaties in en rond Leiden | 7 |
| 3 | Aanbodverkenning | 9 |
| | 3.1 Inleiding | 9 |
| | 3.2 Opzet aanbodverkenning | 9 |
| | 3.3 Uitwerking interviews aanbieders | 9 |
| | 3.4 Conclusie aanbodverkenning | 11 |
| 4 | Conclusies en aanbevelingen | 12 |
| 5 | Literatuur | 13 |

Samenvatting

Aanleiding en doel

Aan de vaststelling van het fietsplan 2016 'Samen verder fietsen' koppelde Provinciale Staten van Zuid-Holland een motie¹ voor het stimuleren van P+Fiets (Provincie Zuid-Holland, 2016). In 2018 zijn twee haalbaarheidsstudies uitgevoerd naar geschikte locaties voor P+Fiets in de provincie Zuid-Holland, gericht op toepassing van P+Fiets op bestaande P&R-locaties in eigendom van de provincie Zuid-Holland en op de gemeente Leiden, waar een relatief hoog percentage van de autoritten een vertraging op de 'last mile' heeft. Via een verkenning van de vraag bij werkgevers/werknemers en het aanbod van verschillende aanbieders wil de provincie meer inzicht krijgen in de kansrijkheid van een pilot met P+Fiets.

Aanpak

De onderstaande locaties zijn nader onderzocht:

- P&R-locatie Rotterdam Zestienhoven nabij de A13;
- P&R-locatie Transferium in Oegstgeest nabij de A44;
- P&R-locatie Zoeterwoude nabij de A4;
- diverse locaties in en rond de gemeente Leiden.

Er zijn gesprekken gevoerd met gemeente Leiden, werkgevers nabij de P&R-locatie Rotterdam en met acht verschillende fietsaanbieders.

Conclusies

- Een pilot op de P&R-locatie Rotterdam Zestienhoven nabij de A13 is niet kansrijk. RTHA kent te weinig vertraging op de last mile en weinig parkeerproblematiek. Ook de bedrijventerreinen aan de andere kant van de snelweg geven een vergelijkbaar beeld. Werkgevers tonen weinig animo voor het P+Fiets-concept.
- Een pilot in of rond de gemeente Leiden wordt vooralsnog kansrijk geacht, vanwege de vertraging in de spits, de hoeveelheid arbeidsplaatsen en de aanwezigheid van geschikte locaties. Wel is een nadere inventarisatie van de concrete vraag bij werkgevers en werknemers nodig. De gemeente Leiden en het werkgeverscollectief 'Bedrijven 071' zijn hiervoor interessante partijen.

Aanbevelingen

- Fietsaanbieders geven aan dat zij vooral investeren in de uitbreiding van deelfiets-netwerken. Ook de gemeente Leiden wil graag een integratie van P+Fiets-pilot in het bredere (deel)fietsbeleid. Wij bevelen een nadere uitwerking en integratie aan van het P+Fiets-concept in combinatie met deelfietsnetwerken en duurzaam mobiliteitsbeleid.
- Veel partijen zijn onbekend met het P+Fiets-concept. Wij bevelen aan gemeentes en regionale partijen over de mogelijkheden van P+Fiets te informeren, zowel voor structurele oplossingen als bij werkzaamheden/evenementen.

¹ [Motie 608 Ludema \(VVD\) Auto-Fiets-Auto Overstapplaatsen \(AFA's\)](#)

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Aan de vaststelling van het fietsplan 2016 'Samen verder fietsen' koppelde Provinciale Staten van Zuid-Holland een motie² voor het stimuleren van P+Fiets. In 2018 zijn twee haalbaarheidsstudies uitgevoerd naar geschikte locaties voor P+Fiets in de provincie Zuid-Holland (CE Delft en &Morgen, 2018a en 2018b). Deze studies richtten zich op toepassing van P+Fiets op bestaande P&R-locaties in eigendom van de provincie Zuid-Holland en op de gemeente Leiden, waar een relatief hoog percentage van de autoritten een vertraging op de 'last mile' heeft (Fietsberaad CROW, 2016). Tevens is een korte verkenning uitgevoerd naar de toepassing van P+Fiets bij evenementen voor het eiland Tiengemeten (memo CE Delft en &Morgen, d.d. 25 juni 2018).

1.2 Doelstelling

Het doel van deze notitie is het verkennen van vraag en aanbod voor succesvolle toepassing van P+Fiets op locaties die als kansrijk naar voren kwamen uit de haalbaarheidsstudies voor de gemeente Leiden en de P&R-locaties van de provincie. De uitkomsten van het onderzoek wil de provincie gebruiken om op korte termijn een of meerdere pilotprojecten te starten, waarvoor een goede businesscase kan worden gecreëerd.

1.3 Scope

De verkenning van de vraagzijde richt zich op realisatie van P+Fiets op de kansrijke locaties die uit de haalbaarheidsstudies in 2018 naar voren zijn gekomen, namelijk:

- P&R-locatie Rotterdam Zestienhoven nabij de A13;
- P&R-locatie Transferium in Oegstgeest nabij de A44;
- P&R-locatie Zoeterwoude nabij de A4;
- diverse locaties in en rond de gemeente Leiden.

De verkenning van de aanbodzijde richt zich op acht (deel-)fietsaanbieders, waarvan vijf aanbieders van gewone fietsen en drie aanbieders van elektrische fietsen.

1.4 Leeswijzer

De verkenning van de vraagzijde is opgesplitst in een deel voor de gemeente Leiden (inclusief de P&R-locaties Transferium Oegstgeest A44 en Zoeterwoude A4) en een deel voor de P&R-locatie van Rotterdam Zestienhoven. Beide onderdelen zijn beschreven in Hoofdstuk 2. De verkenning van de aanbodzijde is beschreven in Hoofdstuk 3. In Hoofdstuk 4 zijn de belangrijkste conclusies samengevat.

² [Motie 608 Ludema \(VVD\) Auto-Fiets-Auto Overstapplaatsen \(AFA's\)](#)

2 Vraagverkenning

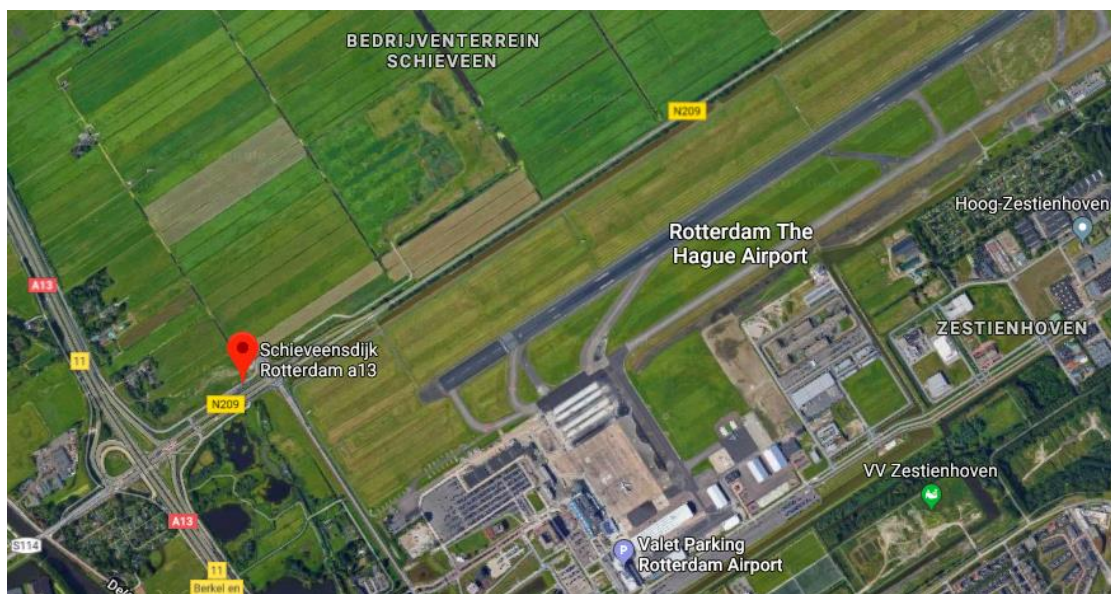
2.1 Inleiding

&Morgen en CE Delft hebben in het kader van de onderzoeksopdracht naar P+Fiets voor de provincie Zuid-Holland een verkenning uitgevoerd naar locaties waarbij P+Fiets een mogelijke oplossing zou kunnen bieden voor vertraging op de last mile. Potentiële locaties, die uit de eerste verkenningen naar voren kwamen waren de gemeente Leiden en Rotterdam The Hague Airport. In dit hoofdstuk toetsen we aan de hand van een nadere vraagverkenning of deze locaties een mogelijke proeflocatie voor P+Fiets zou kunnen zijn en voor welke gebruikers.

2.2 P&R-locatie Rotterdam Zestienhoven

De P+R-locatie bij afslag A13/N209 is een van de locaties waarin de Provincie Zuid-Holland potentie ziet om P+Fiets toe te voegen; niet zozeer vanuit de grote vertraging op de last mile (want daarvan is in dit gebied na recente aanpassing van deze snelwegafslag maar beperkt sprake), maar met name vanuit de insteek dat er rondom deze P+R-voorziening ook nog voldoende arbeidsplaatsen op fietsafstand zijn. Veel andere P+R-locaties van de provincie liggen niet op gunstige fietsafstanden van bestemmingsgebieden. Hoewel er op dit moment maar 25 parkeerplaatsen zijn op deze locatie, ziet de Provincie bij een grote vraag ook wel kansen om in meer parkeerruimte te investeren.

Figuur 1 - Ligging carpoolplaats Rotterdam N209



In eerste instantie zijn we rondom RTHA op zoek gegaan naar bedrijven die kansen zien in het P+Fiets-concept. Zij zouden voor hun bedrijfsvoering gebruik moeten willen maken van parkeren op afstand en natransport per fiets tot de bestemming. Bedrijven op en rond het vliegveld die onvoldoende parkeercapaciteit hebben, of juist vanuit andere doelstellingen

niet rond het vliegveld zelf willen parkeren en medewerkers willen stimuleren een deel van hun reis per fiets af te leggen.

&Morgen heeft contact gezocht met de Verkeersonderneming, die daar bijvoorbeeld betrokken is bij de landelijke MaaS-pilot. Zij hebben vanuit die pilot al veel contact met de bedrijven op en rond het vliegveld en hebben daar in het verleden ook al analyses en profielen gemaakt. Via deze weg hebben wij begrepen dat de bedrijven op en rond het vliegveld nauwelijks parkeerproblemen ervaren en dat er dus weinig ‘probleemgestuurde’ vraag naar P+Fiets is.

Uit het overleg kwamen echter wel twee suggesties voor mogelijke toekomstige vraag:

- Meeontwikkeling van P+Fiets als mobiliteitsoplossing voor nieuwe huurders/bedrijven via de ontwikkelaar (SRE Vastgoed). We hebben daar de interessevraag uitgezet. Er lijkt bij de contactpersoon wel enige interesse voor toekomstige ontwikkelingen vanuit een duurzaamheidsoogpunt, maar niet om nu van de huidige carpoolplaats gebruik te maken of daarin te investeren.
- Bedrijventerrein Spaanse Polder (aan de overzijde van de A13). Hierbij zouden we dan op de beperkte vertraging vanaf de snelwegafslag inspelen in en rond de spits.

Uit een mobiliteitsanalyse uit 2013 verstrekt door de Verkeersonderneming blijkt dat de werknemers op Noord-West (het bedrijventerrein dat het dichtst bij de P+R-locatie ligt) vooral uit de directe omgeving komen (zie Tabel 1)). Er blijft een relatief beperkt aandeel over (ca. 10% van de werknemers, afkomstig uit Nederland Noord-West, Noordelijke B3hoek, Den Haag, Delft Zuid-West) dat langs de P+R reist én wellicht interesse zou kunnen hebben in ketenmobiliteit; de rest woont uit de richting of te dichtbij om een overstap rendabel (of überhaupt gewenst, vanwege de beperkte reisafstand) te maken.

Tabel 1 geeft de belangrijkste herkomstgebieden van de werknemers in deelgebied Noord-West weer inclusief gebruikte vervoermiddel in de ochtendspits.

Tabel 1 - Herkomstgebieden werknemers en gebruikte vervoersmiddelen in de ochtendspits voor deelgebied Noord West Rotterdam

| Herkomst | Auto | OV-reiziger | Fietser | % van Totaal |
|---------------------------|------|-------------|---------|--------------|
| Vlaardingen | 183 | 30 | 98 | 11% |
| Delfshaven | 168 | 69 | 203 | 10% |
| Nederland Noord-West | 87 | 30 | 3 | 5% |
| Schiedam (bi) | 82 | 17 | 93 | 5% |
| Schiedam (bui) | 75 | 16 | 82 | 5% |
| Berkel en Rodenrijs | 65 | 10 | 22 | 4% |
| Nederland Zuid-Oost | 62 | 43 | 0 | 4% |
| Hoogvliet | 62 | 28 | 0 | 4% |
| Spijkenisse | 61 | 24 | 0 | 4% |
| Nederland Zuid-West | 56 | 29 | 0 | 3% |
| Noordelijk B3hoek | 53 | 8 | 4 | 3% |
| Den Haag, Delft Zuid-West | 51 | 10 | 5 | 3% |
| Centrum | 49 | 27 | 63 | 3% |
| Noord | 47 | 19 | 68 | 3% |

Vanuit de omliggende gebieden Schiedam, Vlaardingen, Overschie en Delfshaven wordt door werknemers de fiets goed gebruikt, echter het autogebruik vanuit deze gemeenten is nog relatief hoog.

Verdere navraag bij een aantal grote bedrijven die daar gevestigd zijn, laat zien dat er geen sprake is van parkeerproblemen of behoefte aan P+Fiets. Wel krijgen we vanuit een ontwikkelaar het idee om te kijken naar een toevoeging van ketenmobiliteit op en rond metrostation Meijersplein en de daar gelegen P+R, ook mede vanwege een locatie van het Albeda Collega die daar in september 2019 opent en 750 studenten in het gebied brengt. De wens om daar naartoe uit te breiden kwam ook naar voren bij een van de voor de aanbodverkenning geïnterviewde deelfietsaanbieders.

Conclusie

- RTHA kent te weinig vertraging op de last mile en weinig parkeerproblematiek. Ook de bedrijventerreinen aan de andere kant van de snelweg geven een vergelijkbaar beeld. Samen met de beperkte animo die bedrijven tonen voor het P+Fiets-concept, lijkt een pilot niet kansrijk op en rond de carpoolplaats A13/N2019.
- De ontwikkelaar van het gebied rond het vliegveld ziet kansen om P+Fiets te introduceren als onderdeel van een duurzamere gebiedsontwikkeling en duurzamere mobiliteit, maar dit speelt niet op korte termijn.
- Ketenmobiliteit wordt wel als kansrijk gezien in de vorm van een uitbreiding van de deelfietsen op de niet-provinciale P+R bij metrostation Meijersplein.

2.3 Locaties in en rond Leiden

De gemeente Leiden kent een relatief groot aandeel vertraagde ritten in de spits en is daarmee potentieel zeer kansrijk voor de toepassing van P+Fiets. In de eerste verkennende studies werden onderstaande bestaande parkeerlocaties geselecteerd als kansrijk voor P+Fiets.

Tabel 2 - Kansrijke locaties P+Fiets in en rond Leiden

| Locatie | Gemeente |
|--|-------------|
| Westkant (A44) | |
| P+R Transferium Oegstgeest A44 | Oegstgeest |
| Vossiusplein/Schaatshal | Leiden |
| Oostkant (A4) | |
| P+R Zoeterwoude A4 | Zoeterwoude |
| Leidse Dreef Leiderdorp/Baanderij Leiderdorp | Leiderdorp |
| Sportvelden RKKV Meerburg | Leiden |
| Park Matilo | Leiden |
| McDonald's Leiderdorp | Leiderdorp |

Op de P&R-locatie in Zoeterwoude is reeds een HOV-bushalte aanwezig. Het is wellicht mogelijk deelfietsen te plaatsen gekoppeld aan de OV-concessie. De bezetting van de parkeerplaats is een aandachtspunt.

Met de gemeente Leiden zijn in het najaar van 2018 diverse gesprekken gevoerd om meer inzicht te krijgen in de vraag naar P+Fiets van werkgevers en werknemers. Hierbij zijn de volgende overwegingen door de gemeente gedeeld:

- Een aantal kansrijke locaties liggen op grondgebied van buurgemeenten (Leiderdorp, Zoeterwoude), terwijl de bestemmingen in Leiden liggen - goede samenwerking is vereist.
- Benaderen van bedrijven is het meest kansrijk via het collectief 'Bedrijven 071'. In dit collectief zijn de belangrijkste werkgevers en buurgemeenten vertegenwoordigd.
- De gemeente is als werkgever zelf een interessante partij, omdat er herhuisvesting plaatsvindt en de gemeentelijke organisatie over verschillende locaties in Leiden is verdeeld. Via een werknemersenquête kan de interesse van werknemers worden gepeild.
- Recent is een pilot uitgevoerd met deelfietsen op het BioSciencePark. Deze pilot heeft niet de gewenste resultaten opgeleverd. De gemeente Leiden hecht er daarom waarde aan dat een pilot voor P+Fiets is ingebed in een bredere visie en aanpak van de inzet van (deel)fietsen in de gemeente.

3 Aanbodverkenning

3.1 Inleiding

&Morgen en CE Delft hebben een verkenning uitgevoerd onder marktpartijen om te inventariseren hoe zij tegenover exploitatie van een P+Fiets-concept staan. In overleg met de provincie Zuid-Holland en de gemeente Leiden, die we als kansrijke locatie zien, hebben we gekozen om vijf normale en drie elektrische deelfietsaanbieders een aantal vragen voor te leggen met betrekking tot hun ambities, mogelijkheden, producten en ervaringen. Het betreft de reguliere aanbieders Hello Bike, Haagsche stadsfiets, Go-bike, Uw deelfiets, Nextbike en de elektrische aanbieders Urbee, E-bike2work, E-bike-to-go.

3.2 Opzet aanbodverkenning

In korte interviews, die wij in oktober en november 2018 afnamen, bespraken wij met deze aanbieders de doelstellingen van de provincie Zuid-Holland en de gemeente Leiden en op welke wijze zij denken invulling aan het concept P+Fiets te geven. In dit rapport geven we niet van elke aanbieder een individueel beeld, maar een overzicht van hoe de markt tegen het concept aan kijkt. Daarmee brengen we het algemene marktaanbod en aandachtspunten voor een businesscase en eventuele aanbesteding in beeld.

De aanbodverkenning is een momentopname: op dit moment ontwikkelt de deelfietsmarkt zich zeer snel. Op het moment dat wordt overgegaan tot het opstellen van een businesscase, zij het voor P+Fiets bij evenementen of in en rond steden, loont het daarom alle partijen te vragen deze door te rekenen. In de businesscase kunnen dan ook (locatie)specifieke aspecten van de dienstverlening worden gevraagd, en kunnen partijen die zich in de tussentijd hebben ontwikkeld mogelijk betere dienstverlening aanbieden.

Een samenvatting van de antwoorden op de gestelde vragen staat in onderstaand overzicht.

3.3 Uitwerking interviews aanbieders

1. P+Fiets is bedoeld om vertraging op de 'last mile' op te lossen. Heeft jullie bedrijf ervaring met projecten die specifiek die vraag beantwoordt?

Specifieke marketing van het concept P+Fiets is nog niet aan de orde. Uw Deelfiets geeft wel aan op diverse P+R-locaties in het zuidwesten van Noord-Holland actief te zijn en Go-Bike plaatst binnenkort fietsen op Rotterdamse P+R-voorzieningen. Aanbieders geven allemaal aan dat ze hun bedrijfsvoering op een netwerkconcept willen baseren, waarbij als een olievlek het aantal aan te bieden deelfietsen toeneemt. Als al sprake is van vestiging op P+R-locaties, is dat altijd vanuit de koppeling met een fijnmaziger deelfietsnetwerk.

2. Wat zijn de kansrijke gebruikersgroepen die jullie met je product bereiken/de hoofdzakelijke gebruikersgroepen?

Bedrijven/werknemers zijn de primaire inkomstenbron. Alle aanbieders zoeken naar een vaste gebruikersgroep op wie ze het fundament van hun businesscase kunnen bouwen. Er komt wel wat weinig inspiratie los in de gesprekken als het gaat om het

binnenhalen van deze groepen; zij gaan er toch vanuit dat een groep bedrijven vooral vanuit een probleembeleving (op het gebied van reistijd/bereikbaarheid) de P+Fiets gedachte ziet zitten en zo wel instapt, niet vanuit een visie of duurzaamheidsgedachte met een stimuleringsplan.

Risico: Zowel bij het inpassen van het concept als het bereiken van de P+Fiets-doelgroep ontbreekt bij aanbieders het idee of de bereidheid om de marketingstrategie te voeren.

3. Wat voor innovatieve oplossingen biedt uw bedrijf als het gaat om het verbeteren van de reistijd over de 'last mile'? Wat onderscheidt jullie van andere deelfietsleveranciers?

Alle aanbieders noemen hier functionaliteiten van het concept, en zaken als maatschappelijk verantwoord ondernemen en klanttevredenheid, maar geen van de partijen komt met een unieke of sterk doordachte propositie. Eén partij geeft ook aan meer gericht te zijn op de data dan op de fietsen zelf. In samenhang met vraag 2 is het dus belangrijk om een partij zelf ook langjarig te laten committeren aan een P+Fiets-project - om een 'hit-and-run'-dienstverlening te voorkomen.

4. P+Fiets functioneert min of meer als 'lijndienst' naar een P+R-locatie met beperkt openbaar vervoeraanbod. Er is één locatie van waar een groep gebruikers zijn 'last mile' inzet en daar uiteindelijk naartoe terugkeert. Hoe kijken jullie aan tegen dit gebruikersprofiel?

Aanbieders sturen op het zo min mogelijk stilstaan van deelfietsen. Dit conflicteert met de wens om altijd fietsen beschikbaar te hebben op P+R-locaties aan de rand van een netwerk. Dit maakt de businesscase van een P+Fiets tot een fundamenteel andere dan die voor een zwerffietssysteem. Hoewel een vaste gebruikersgroep inkomsten garandeert, zijn de kosten per fiets (zowel onderhoud als administratie) voor de aanbieder hoger dan wanneer een deelfiets meerdere gebruikers per dag heeft. Pas als een parkeerprobleem of bereikbaarheidsprobleem op locatie zeer manifest is, zien aanbieders wel kansen in het schaalvoordeel.

Risico: Voor pionierende deelfietsaanbieders gaat het vooral om marktaandeel en dichtheid verwerven, zodat de economy of scale interessant wordt. P+Fiets is dan minder interessant als instaproject.

5. Wat is jullie inschatting van een minimaal aantal gebruikers om een P+Fiets-concept op te starten?

Dit hangt sterk af van de commitment vanuit de vraagzijde. Diverse bedrijven geven aan vanaf kleine aantallen te kunnen beginnen (1-5 fietsen per 'uitgiftepunt'). Over één ding zijn de aanbieders het eens: er moet een sterke marketing/communicatiestrategie klaarliggen. Opvallend: deze komt dus niet uit de koker van de aanbieders, maar uit die van de opdrachtgever. Het is echter ontegenzeggelijk waarom dat zonder concrete productmarktcombinatie de dienstverlening niet van de grond komt. De partijen houden hun kruis liever droog tot er een concrete vraag komt vanuit bedrijven of overheid.

Risico: Aanbieders zijn terughoudend om zelf P+Fiets te gaan vermarkten.

6. Hoe zou jullie ideale P+Fiets-concept eruitzien? Drie aandachtspunten: inrichting uitgifte/fietsen, gebruiksmogelijkheden, inkomsten/kosten.

Aanbieders wijden uit over vitaliteit, gebruiksgemak en comfort, toegankelijkheid en eenvoudig kunnen betalen, en het gemak van budgetteren/administratie voor bedrijven. Gebruikers zouden dezelfde vrijheid moeten ervaren als met de eigen auto of fiets. In de reacties komt duidelijk naar voren dat leveranciers zich willen focussen op een flexibele dienst waarmee mobiliteit toegankelijk wordt gemaakt (software) en niet op de vervoermiddelen zelf.

7. Op welke termijn zou een pilotproject met jullie P+Fiets-concept kunnen starten?

Meeste aanbieders rekenen hiervoor gemiddeld 2-3 maanden. Mogelijke valkuilen bij de opstartfase zijn de levering van specifieke typen fietsen, met name in grotere kwantiteiten, maar vooral de eventuele vergunningverlening/procedures aan de kant van de opdrachtgever/overheid. Er lijkt wel een overschatting te zijn van de mogelijkheden als het gaat om het aanbieden van de software/API; veel geluiden als “in principe zijn wij in 1 dag klaar”, maar dan is er nog niet getest, hardware geleverd of sprake van een lopend proces.

Aandachtspunt: Voor snelle implementatie doet de overheid er goed aan de processen rondom plaatsing te stroomlijnen via een ‘deelfietsloket’ of ambtenaar. Toch lijkt het op basis van de reacties van de aanbieders verstandig om de tijd te nemen om uitgebreidere proof of concepts te kunnen testen en de precieze dienstverlening uit te kristalliseren (met name gebruikersbeleving en de koppeling tussen software en hardware).

3.4 Conclusie aanbodverkenning

- Er lijkt vooralsnog geen partij te zijn, die zelfstandig in een P+Fiets-project wil instappen om zo de overheid en het bedrijfsleven te ontzorgen als het gaat om het beperken van vertraging op de last mile.
- Voor de businesscase en de marketing wordt nadrukkelijk naar de overheid en het bedrijfsleven gekeken. Het aanbieden van deelmobiliteit in de vorm van P+Fiets is dus niet direct in het belang van de ondernemer/aanbieder.
- Aanbieders willen marktaandeel vergaren met fijnmazige deelfietsnetwerken. Het meer lijndienstachtige karakter van P+Fiets lijkt daarom als pilotproject minder geschikt vanuit de fietsaanbieders gedacht.
- Als aanvullend concept op een bestaand netwerk zou P+Fiets succesvoller kunnen zijn, maar ook dan zetten aanbieders vraagtekens bij de potentiële gebruikersgroep als concurrent van hun primaire gebruikersgroep. Aanbieders zien vooral risico's voor hun eigen bedrijfsvoering. Het voordeel van P+Fiets-gebruikers is dat ze een vaste inkomstenbron zijn (via een contractvorm), maar dit lijkt niet op te wegen tegen eventuele nadelen (toenemende kosten per fiets ten opzichte van ‘normale klant’, minder onderdeel van verdichting van een netwerk en dus minder kans op een toename van het aantal gebruikers per fiets).
- Als het gaat om het ‘top-down’ uitrollen van een P+Fiets-concept, lijkt er onder aanbieders weinig commitment om in een project in te stappen zonder dat er een concrete vraag is uit de markt. Dit bemoeilijkt het opstarten van een succesvolle businesscase op P+Fiets alleen.

4 Conclusies en aanbevelingen

P&R-locatie Zestienhoven

Vanuit de gesprekken die zijn gevoerd met de Verkeersonderneming Rotterdam en werkgevers op en rond Zestienhoven, concluderen we dat een pilot op de P&R-locatie Rotterdam Zestienhoven nabij de A13 op korte termijn niet kansrijk is. RTHA kent te weinig vertraging op de last mile en weinig parkeerproblematiek. Ook de bedrijventerreinen aan de andere kant van de snelweg geven een vergelijkbaar beeld. Daar komt bij dat werkgevers weinig animo tonen voor het P+Fiets-concept.

Er zijn suggesties gedaan om P+Fiets op langere termijn te integreren in een duurzaam mobiliteitsconcept en ketenmobiliteit uit te breiden vanuit de P+R bij metrostation Meijersplein.

Locaties in en rond Leiden

Een pilot in of rond de gemeente Leiden wordt vooralsnog kansrijk geacht, vanwege de vertraging in de spits, de hoeveelheid arbeidsplaatsen en de aanwezigheid van geschikte locaties. Wel is een nadere inventarisatie van de concrete vraag bij werkgevers en werknemers nodig, zodat een concrete business case kan worden uitgewerkt die interessant is voor aanbieders én gebruikers. De gemeente Leiden en het werkgeverscollectief 'Bedrijven 071' zijn hiervoor interessante partijen. Nadere afspraken tussen provincie en de gemeente zijn wenselijk om dit proces vlot te trekken.

Aanbod fietsaanbieders

Fietsaanbieders geven aan dat zij vooral investeren in de uitbreiding van deelfiets-netwerken. Er lijkt vooralsnog geen partij te zijn, die zelfstandig in een P+Fiets-project wil instappen om zo de overheid en het bedrijfsleven te ontzorgen voor het beperken van vertraging op de last mile. Voor het uitrollen van een P+Fiets-concept lijkt er onder aanbieders weinig commitment om in een project in te stappen zonder dat er een concrete vraag is uit de markt en commitment vanuit de overheid/werkgevers voor marketing. Aanbieders willen marktaandeel vergaren met fijnmazige deelfietsnetwerken. Het meer lijndienstachtige karakter van P+Fiets lijkt daarom als pilotproject minder geschikt vanuit de fietsaanbieders gedacht.

Aanbeveling

Zowel uit de gesprekken met fietsaanbieders, als met gemeente Leiden en werkgevers rond Zestienhoven blijkt dat er behoefte is aan integratie van een P+Fiets-pilot in een bredere aanpak van duurzame mobiliteit of (deel)fietsbeleid. Ook is gebleken dat veel partijen niet bekend zijn met het concept. Wij bevelen aan om P+Fiets onderdeel te maken van een bredere aanpak rond duurzame mobiliteit en (deel-)fietsbeleid.

Ook bevelen wij aan gemeentes en regionale partijen over de mogelijkheden van P+Fiets te informeren, zowel voor structurele oplossingen als bij werkzaamheden/evenementen.

5 Literatuur

ANWB, 2018. *Locaties P+ Parkeerplaatsen*. [Online]

Available at: <https://www.anwb.nl/verkeer/nederland/parkeren/p-en-r>

[Geopend april 2018].

CE Delft ; &Morgen, 2018a. *P+Fiets in Zuid-Holland, haalbaarheidsanalyse in opdracht van de provincie Zuid-Holland*, sl: sn

CE Delft ; &Morgen, 2018b. *P+Fiets gemeente Leiden, haalbaarheidsnotitie*, sl: sn

Fietsberaad CROW, 2016. *P+Fiets. Snel en slim in de stad : een leidraad voor gemeenten en potentiële exploitanten van P+Fiets*, Ede: CROW.

Provincie Zuid- Holland, 2016. *Motie 608 Ludema (VVD) Auto-Fiets-Auto Overstapplaatsen (AFA's)*. [Online]

Available at: <https://staten.zuid->

[holland.nl/DMS_Import/Provinciale Staten/2016/Provinciale Staten 20 april 2016/Motie 608 Ludema VVD Auto Fiets Auto Overstapplaatsen AFA s](https://staten.zuid-holland.nl/DMS_Import/Provinciale_Staten/2016/Provinciale_Staten_20_april_2016/Motie_608_Ludema_VVD_Auto_Fiets_Auto_Overstapplaatsen_AFA_s)

[Geopend 2019].

Provincie Zuid-Holland, 2016. *Fietsplan Provincie Zuid-Holland 2016-2025 "Samen verder fietsen"*, Den Haag: Provincie Zuid-Holland.

Provincie Zuid-Holland, 2018. *Staat van Zuid-Holland : Fietsstallingen en P+R-locaties*.

[Online]

Available at: <http://staatvan.zuid-holland.nl/Paginas/Factsheets/Fietsstallingen-en-PR-locaties.aspx>

[Geopend april 2018].