



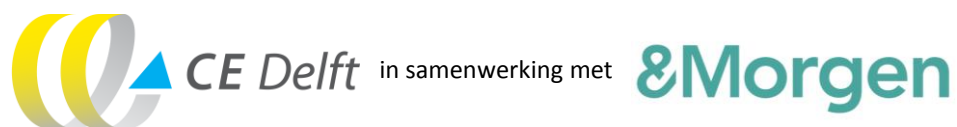
# P+Fiets in Zuid-Holland

Haalbaarheidsanalyse in opdracht van  
provincie Zuid-Holland



# P+Fiets in Zuid-Holland

Haalbaarheidsanalyse in opdracht van provincie Zuid-Holland



Delft, CE Delft, juni 2018

Publicatienummer: 18.4P86.69

Provincies / Beleid / Personenvervoer / Auto / Fiets / Parkeerbeleid / Locaties

Deze notitie is opgesteld door:

Jacobine Aalberts-Bakker, Eric Tol en Hans Voerknecht – CE Delft

Willem Snel en Jan-Joost van Eeuwijk – &Morgen

## **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.

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding .....</b>	<b>3</b>
	1.1 Aanleiding.....	3
	1.2 Doelstelling.....	3
	1.3 Leeswijzer .....	3
<b>2</b>	<b>Succesfactoren voor P+Fiets-locaties.....</b>	<b>4</b>
	2.1 Inleiding .....	4
	2.2 Vraag 1: Voor welk probleem wordt P+fiets ingezet?.....	5
	2.3 Vraag 2: Welke vorm van P+fiets is het meest geschikt? .....	6
	2.4 Vraag 3: Wat zijn geschikte overstappunten? .....	6
	2.5 Samenhang met parkeerbeleid .....	7
	2.6 Communicatie met de doelgroep.....	7
	2.7 Inzet van de provincie bij de totstandkoming van P+Fiets .....	7
<b>3</b>	<b>Kansrijke P+Fiets-locaties in de provincie Zuid-Holland.....</b>	<b>8</b>
	3.1 Kansrijke deelgebieden in de steden.....	8
	3.2 Kansen voor korte termijn: provinciale carpoolplaatsen .....	10
<b>4</b>	<b>Haalbaarheidsinschatting geselecteerde locaties .....</b>	<b>15</b>
	4.1 Inleiding .....	15
	4.2 Potentiële vraag .....	15
	4.3 Aanbod marktpartijen P+Fiets-voorzieningen en kosteninschatting .....	18
<b>5</b>	<b>Conclusies en aanbevelingen.....</b>	<b>20</b>
	5.1 Kansrijke locaties voor P+Fiets .....	20
	5.2 Aanbevelingen voor vervolg: marktverkenning .....	20
	5.3 Pilot P+Fiets voor Tiengemeten.....	21
	5.4 Mogelijk vervolgtraject: Inventarisatie marktsituatie voor mobiele P+Fiets .....	21
<b>A</b>	<b>Bijlage Gemiddelde bezettingsgraad carpoolplaatsen Provincie Zuid-Holland 2011-2016 .....</b>	<b>24</b>

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Het concept P+Fiets, waarbij de 'last mile' na een autorit wordt afgelegd met de fiets, is een kansrijk concept om de nadelige effecten van veel autoverkeer door de stad te beperken. Nadelige effecten van veel autoverkeer door de stad zijn onder andere slechte luchtkwaliteit, geluidsoverlast, onveiligheid, ruimtebeslag, congestie, parkeerproblemen en een slechtere belevingswaarde van de stad, hetgeen ook economische schade veroorzaakt. Wanneer het verkeer aan de rand van de stad wordt afgevangen en de reizigers op de fiets verder gaan, kan dat bijdragen aan het beperken van deze problemen. In enkele steden in Nederland is het P+Fiets-concept reeds succesvol beproefd.

Ook voor recreatiedoeleinden kan een P+Fiets-oplossing een duidelijke meerwaarde opleveren. Veel drukbezochte recreatieterrainen zijn slecht per OV bereikbaar en hebben ofwel een parkeerprobleem, ofwel een bereikbaarheidsprobleem. Wanneer bezoekers parkeren op een P+Fiets-locatie en dan een fiets beschikbaar hebben, kan dat grote voordelen hebben, zowel voor de eigenaar van het recreatiegebied, de omwonenden – die vaak last hebben van parkeeroverlast – en ook van de recreanten zelf die dan geen parkeerstress meer hebben.

Aan de vaststelling van het fietsplan 2016 'Samen verder fietsen' koppelde Provinciale Staten van Zuid-Holland een motie<sup>1</sup> voor het stimuleren van P+Fiets. De provincie Zuid-Holland wil nu onderzoeken op welke locaties in de provincie P+Fiets (de meeste) meerwaarde heeft. De uitkomsten van het onderzoek wil de provincie gebruiken om op korte termijn een of meerdere pilotprojecten te starten, bijvoorbeeld op de carpoolterreinen die in beheer zijn van de provincie. Vanwege de (grond)positie van de provincie op deze terreinen wordt een snelle realisatie van een pilotproject hier het meest kansrijk geacht.

## 1.2 Doelstelling

Het algemene doel van dit rapport is het verkennen van de mogelijkheden voor succesvolle toepassing van P+Fiets in de provincie Zuid-Holland, waarbij we specifiek inzoomen op de rol van de provincie. We onderzoeken ook de kansrijkheid van het realiseren van P+Fiets op een aantal concrete locaties, zodat de provincie op korte termijn een of meerdere pilotprojecten met P+Fiets kan starten en verder kan gaan met de marktverkenning op deze locaties.

## 1.3 Leeswijzer

Allereerst beschrijven we een aantal praktijkervaringen met P+Fiets en geven handvatten voor kansrijke toepassing van dit concept (Hoofdstuk 2). Voor de provincie Zuid-Holland geven we een globaal overzicht van de mogelijkheden per gemeente (Hoofdstuk 3). Vervolgens verkennen we de mogelijkheden om op een aantal locaties die in eigendom/beheer zijn van de provincie op korte termijn een P+Fiets-pilot te starten (Hoofdstuk 4). Tot slot geven we in Hoofdstuk 5 een doorkijk naar de verdere realisatie van P+Fiets op deze locaties in de volgende fase van dit project.

---

<sup>1</sup> Motie 608 m.b.t. Auto-Fiets-Auto Overstapplaatsen (AFA's).

## 2 Succesfactoren voor P+Fiets-locaties

### 2.1 Inleiding

In algemene zin is het P+Fiets-concept kansrijk op locaties wanneer het afleggen van de 'last mile' per fiets voor voldoende reizigers een beter alternatief is dan het afleggen van deze 'last mile' per auto. Dit is vooral het geval wanneer reizigers een probleem ervaren met parkeren bij de bestemming (te weinig capaciteit, lange zoektijd of hoge parkeertarieven) of als er sprake is van een hoog reistijdverlies op de 'last mile' met de auto.

Ook de 'fietsbeleving' is een belangrijke factor voor het succes van P+Fiets. Uit praktijkervaringen is gebleken dat voor werknemers de aantrekkelijkheid van een stukje fietsen en de gezondheidswinst die daarmee te behalen belangrijker vinden dan directe reistijdwinst op de 'last mile'. Voor recreatieve doeleinden zal de fietsbeleving nog sterker wegen.

#### Gerealiseerde P+Fiets-initiatieven

Landelijk zijn er de laatste jaren verschillende P+Fiets-locaties gerealiseerd. In Leeuwarden zijn er vijf P+Fiets-locaties, met in totaal ca. 200 fietsen waar werknemers via hun werkgever in Leeuwarden gebruik van kunnen maken. Op andere plekken (o.a. Maastricht, P&R Utrecht Westraven, Groningen Hoogkerk) worden OV-fietsen beschikbaar gesteld op parkeerterreinen. Deze fietsen zijn niet persoonsgebonden en de beschikbaarheid is daarom een onzekere factor. In Amsterdam bestaat er een samenwerking tussen een parkeergarage in het centrum (Amsterdam IJdock) met een fietsverhuurder – bezoekers kunnen tegen een gereduceerd tarief een hele dag parkeren en een fiets huren.

In Den Haag zijn recent twee P+Fiets-locaties geopend (Uithof en P&R Hoornwijck). De Park&Bike op de Uithof is gericht op bezoekers van de stad of het strand. Zij kopen een gezamenlijk ticket voor het parkeren en fietsverhuur. Vooraf reserveren is mogelijk. De Park&bike bij P&R Hoornwijck is gericht op woon-werkverplaatsingen en gebruik van elektrische fietsen. Het gebruik is op aanvraag en alleen bedoeld voor werknemers van werkgevers op meer dan 2,5 km van de P+R+B. Besparen op hoge parkeerkosten in het centrum van Den Haag is één van de voordelen die aan het gebruik van deze P+R+B vastzit. Deze locatie is mede tot stand gekomen door Bereikbaarheid Haaglanden en de gemeente Den Haag.

Daarnaast lopen er verschillende initiatieven van gemeenten om P+Fiets-projecten te starten, onder andere in Arnhem, Zwolle, Haarlem, Dordrecht en Amsterdam. In Dordrecht is daarbij gekozen voor een deelfietsenconcept, dat echter meer lijkt aan te sluiten bij een OV+Fiets-concept en deelfietsen dan P+Fiets.

In Amsterdam is P+Fiets (Park&Bike) in ontwikkeling als volwaardig alternatief naast P+R. In Zwolle is men ver gekomen met de realisatie van een P+Fiets-locatie. Er was een zeer geschikte locatie, waar veel partijen enthousiast over waren. Deze locatie was echter in particuliere handen en men wilde het terrein herontwikkelen naar een woningbouwlocatie. Dat is overigens een vaker voorkomend probleem. Locaties die geschikt zijn om gebruikt te worden als P+Fiets zijn vaak ook in beeld om woningbouw te ontwikkelen, zeker in (hoog-)stedelijke gebieden. Dus daarin zullen gemeenten ook op voorhand keuzes moeten maken. Daarbij is het zo, dat P+Fiets kan zorgen voor meer duurzame mobiliteit en ontlasting van het vaak overbelaste autonetwerk en extra woningen leiden tot extra mobiliteit.

In Middelburg is wel al sinds 2014 een P+Fiets-locatie: De Cycle Hub<sup>2</sup>

In volgende paragrafen beschrijven we vanuit de praktijkervaringen welke factoren van belang zijn voor het succesvol realiseren van P+Fiets.

## 2.2 Vraag 1: Voor welk probleem wordt P+Fiets ingezet?

### Verbeteren leefbaarheid, doorstroming en/of parkeren?

Voor het realiseren van een P+Fiets-locatie is het van belang na te gaan met welk doel P+Fiets wordt ingezet, zoals:

- a Minder verkeer in de stad ter wille van de leefbaarheid.
- b Het oplossen van een doorstromingsprobleem.
- c Het oplossen van een parkeerprobleem.

### Structureel of incidenteel?

De volgende vraag is: Doet het probleem zich structureel of incidenteel voor. Incidenteel is bijvoorbeeld bij evenementen of bestemmingen die speciaal bezocht worden bij mooi weer. Een attractiepark als de Efteling is eerder structureel.

### Welke bestemming en doelgroep?

De volgende vraag is: is er sprake van een gebundelde bestemming en wat is daarvan de doelgroep? Wanneer er een gebundelde bestemming is en een duidelijk gedefinieerde doelgroep is het namelijk mogelijk om deze doelgroep te benaderen. Voorbeelden:

- a Bedrijventerreinen, doelgroep woon-werkverkeer.
- b Winkel-/of stadscentra, doelgroep winkelend publiek of dagjesmensen.
- c Attractieparken, doelgroep bezoekers.
- d Evenementen (voorbeeld Vuurwerkfestival Scheveningen), doelgroep bezoekers.
- e Recreatiegebieden (w.o. strand) bij mooi weer, doelgroep recreanten.

### Probleem oplossen op de bestemming of op de route er naartoe?

Dan is de vraag: ligt het probleem op de bestemming of op de route ernaartoe? Als het probleem op de bestemming ligt is er feitelijk altijd sprake van een parkeerprobleem. In dat geval is het altijd verstandig om P+Fiets te onderzoeken; is er sprake van een probleem op de route en niet op de bestemming, dan wordt het vaak lastiger. Weliswaar kan men reistijdwinst boeken door over te stappen, maar de vraag is of die substantieel genoeg is. In deze situatie is dan vaker een argument, dat forenzen het prettig vinden om een stukje te fietsen naar het werk. Is er alleen een probleem op de route, dan is het vaak nodig om parkeerbeleid op de bestemming te voeren (zie onder de paragraaf 'Parkeerbeleid'.

### Conclusie

Kortom: Is er sprake van een parkeerprobleem op de bestemming met een duidelijke doelgroep, dan is P+Fiets in principe kansrijk (mits er met de doelgroep gecommuniceerd kan worden, zie de paragraaf 'Communicatie'), is het probleem uitsluitend op de route erheen, dan is nader onderzoek nodig (en vaak aanvullend parkeerbeleid).

---

<sup>2</sup> <http://www.cyclehub.nl/over-cycle-hub/>

## 2.3 Vraag 2: Welke vorm van P+Fiets is het meest geschikt?

### Locatiegebonden of mobiel

P+Fiets kan zowel locatiegebonden of mobiel (de fietsen worden verplaatst) worden toegepast. De laatste vorm zal vaak worden ingezet bij een incidentele toepassing van P+Fiets. Een voorbeeld hiervan is de toepassing bij Leeuwarden culturele hoofdstad van Europa, waarbij tijdelijk fietsen gestationeerd worden op de aanrijroutes, maar ook bijvoorbeeld bij recreatiegebieden met (grote) parkeerproblemen op speciale dagen of in specifieke periodes van het jaar.

Voor 'structurele' P+Fiets is het handig om fietsen op een vaste plek te stationeren; ten eerste omdat het verplaatsen van fietsen toch relatief duur is, ten tweede omdat het idee is, dat gebruikers regelmatig van deze mogelijkheid gebruik maken en dat het verwarrend is als de fietsen dan steeds op een andere parkeerplaats staan.

### Informele P+Fiets

Bij een informele P+Fiets gebruiken reizigers hun eigen fiets (vouwfiets, of meegenomen fiets via de fietsendrager) voor het afleggen van de 'last mile'. Voor incidentele P+Fiets is het informeel gebruik zeker een mogelijkheid, mits er dan gebruik gemaakt wordt van een geschikte P+Fiets-overstaplocatie (en niet in een woonwijk). Voor structurele P+Fiets is dit vaak maar een enkeling die hiervan gebruik kan maken en dus niet een structurele aanpak van het probleem.

### Deelfietsstelsel('back-to-many') of 'back-to-one'

De term deelfietsstelsel wordt meestal gebruikt voor een zogenaamde 'back-to-many'-deelfietsstelsel: een stelsel waarbij je de deelfiets op veel plaatsen terug kunt brengen/kunt parkeren en waarbij anderen deze fietsen direct kunnen gebruiken. Een dergelijk stelsel lijkt voor P+Fiets meer nadelen dan voordelen te hebben, P+Fiets is een zogenaamde 'back-to-one'-stelsel en daarbij is het van belang, dat de gebruiker zekerheid heeft een fiets ter beschikking te hebben voor de terugweg. En zeker ongeschikt voor mobiele P+Fiets.

## 2.4 Vraag 3: Wat zijn geschikte overstappunten?

Vaak vindt de redenatie plaats vanuit een parkeerplaats, een P+R-locatie of een carpoolplek. Maar dat is eigenlijk de omgekeerde weg. Als de vraag "Is P+Fiets kansrijk?" bevestigend wordt beantwoord voor de bestemming en er ook een goede vorm gevonden kan worden, is het dan pas de stap om een geschikte overstapplaats te vinden. En waarschijnlijk is dit de minst lastige stap.

Allereerst is het zo, dat het P+Fiets-gebruik voor een doelgroep nooit zeven dagen per week plaatsvindt. Het is of in het weekend of op werkdagen. Hierbij moeten we ons realiseren, dat er altijd heel veel ongebruikte parkeerplaatsen zijn (voor iedere auto zijn in Nederland gemiddeld bijna drie parkeerplaatsen). Het gaat er om deze parkeerplaatsen te identificeren:

- Op werkdagen zijn dit parkeerplaatsen bij sportverenigingen, attracties, bij horeca (denk bijv. aan de parkeerplaats bij Blijdorp, waar op werkdagen heel veel parkeerruimte beschikbaar is). Met name bij grote sportstadions is vaak veel parkeerruimte beschikbaar.
- Op weekenddagen zijn het juist de parkeerplaatsen bij werklocaties die dan beschikbaar zijn. Met name werklocaties aan de buitenkant van de stad kunnen dan zeer geschikt zijn om P+Fiets te realiseren. Voorbeeld kan zijn de parkeergarage bij het Provinciehuis van Zuid-Holland, die gebruikt zou kunnen worden voor winkelend publiek of bezoekers van Scheveningen.
- Uiteraard kan ook gedacht worden aan carpoolplaatsen of P+R-locaties, maar dan moet vooral bekeken worden of ze bruikbaar zijn op de dagen van de week, dat ze niet (over)bezet zijn.



## 2.5 Samenhang met parkeerbeleid

Parkeerbeleid is onlosmakelijk verbonden met de kansrijkheid van P+Fiets. Twee aspecten van parkeerbeleid spelen hier een rol:

### 1. De parkeernorm

Een andere toepassing van de parkeernorm is essentieel voor een structureel succes van P+Fiets. Binnen de methodiek uitgaand van de CROW-parkeerkencijfers is hier ook alle ruimte voor. Als bijv. werknemers of winkelend publiek de mogelijkheid hebben om elders te parkeren, kan de gemeente een lagere parkeernorm toepassen en het is ook van belang om daarmee ook parkeerschaarste op de bestemming te creëren. Dat is overigens vrij gunstig voor de ontwikkelaars en ook de bedrijven zelf, omdat het creëren van parkeerplaatsen op de bestemming vaak veel kostbaarder is dan op afstand

### 2. Parkeertarieven

Het blijkt dat parkeertarieven een grote invloed hebben op de mate, waarin men met de auto naar een bestemming rijdt. Zo blijkt dat in Den Haag Centrum maar 40% met de auto gaat en 80% naar Scheveningen en Kijkduin en dat heeft alles te maken met de parkeertarieven (in Kijkduin kun je altijd gratis parkeren).

In het algemeen geldt, dat voor duurzaamheids- en leefkwaliteitsdoelstellingen binnen mobiliteit een stringent parkeerbeleid essentieel is.

## 2.6 Communicatie met de doelgroep

Het is van groot belang, dat er een goede mogelijkheid is om met de doelgroep van P+Fiets te communiceren, zeker zolang P+Fiets nog geen gemeengoed is. Natuurlijk is het altijd mogelijk, dat een toevallige passant gebruik maakt van P+Fiets, maar dit is geen structurele basis voor het oplossen van de problemen die aan de basis liggen voor P+Fiets. Bij de doelgroep woon-werkverkeer is de communicatie met de doelgroep gemakkelijk te realiseren via lokale werkgevers. Bij het winkelend publiek is het vooral de bedoeling om de doelgroep voor vervolgsbezoek aan te spreken. Voor attracties is het vaak zo, dat men de website van de attractie bezoekt, hier kan dan ook de mogelijkheid van P+Fiets aan te bieden. Ook bij sommige andere evenementen is dat het geval. Maar in deze situaties kan het ook zinvol zijn om met verkeersregelaars te werken, die bij het volstromen van parkeerplaatsen of routes verwijzen naar de P+Fiets-voorziening.

## 2.7 Inzet van de provincie bij de totstandkoming van P+Fiets

Bij veel P+Fiets-initiatieven is de initiërende en/of faciliterende rol van de overheid van groot belang. Voor de provincie Zuid-Holland sluit dit ook aan bij het beleid om P+Fiets/overstapplaatsen Auto-Fiets-Auto in te willen zetten om de ketenmobiliteit te versterken en het aantal fietskilometers te laten toenemen, voor zowel woon-werk- als recreatief verkeer. Zeker nu het concept P+Fiets in de Randstad nog relatief weinig is toegepast, heeft een actieve rol van de provincie en/of betreffende gemeenten veel meerwaarde om dit concept verder te realiseren.

De uiteindelijke exploitatie van dergelijke voorzieningen ligt bij voorkeur bij marktpartijen. In de praktijk is ook steeds vaker het geval dat de P+Fiets-voorziening zelfdragend wordt geëxploiteerd. Wanneer een sluitende langlopende exploitatie niet haalbaar is, kan de overheid besluiten ook voor een langere periode een P+Fiets-initiatief financieel te ondersteunen, bijvoorbeeld omdat de doorstroming in de stad verbeterd kan worden, zonder dat daar grootschalige investeringen in infrastructuurvoorzieningen voor nodig zijn. In dat geval geeft de opdracht gevende overheid idealiter aan vanaf welk moment de opdrachtnemer de P+Fiets-voorziening zelfdragend exploiteert. Als de opdracht gevende overheid de noodzaak van P+Fiets als onderdeel van het mobiliteitsbeleid ziet, kan er ook een budget worden gelabeld waar inschrijvers rekening mee kunnen houden.



De initiërende en/of faciliterende rol van de provincie kan op verschillende manieren worden ingevuld. Op provinciaal niveau kunnen allereerst op hoofdlijnen plekken worden aangewezen die kansrijk zijn voor P+Fiets. De provincie kan hierin initiatief nemen om een aantal kansrijke locaties als pilotproject te initiëren (wat momenteel ook gebeurt). De uitwerking van P+Fiets-locaties en de bredere toepassing van het concept in de provincie ligt uiteindelijk primair bij gemeenten in samenwerking met marktpartijen. De provincie kan gemeenten hierbij ondersteunen door kennis over het P+Fiets-concept beschikbaar te maken.

Specifiek kan de provincie gemeenten helpen door:

**a Kennis beschikbaar te stellen over verschillende concepten van P+Fiets**

P+Fiets kan worden toegepast voor woon-werk- of recreatieve doeleinden, in een permanente of in een tijdelijke situatie. Met de toepassing van P+Fiets voor woon-werk is al op diverse plekken in Nederland ervaring opgedaan. Met name de toepassing van P+Fiets in tijdelijke situaties (bijv. rond werkzaamheden) is om meerdere redenen interessant om verder te verkennen: P+Fiets kan een oplossing zijn voor knelpunten tijdens werkzaamheden en de combinatie van P+Fiets en werkzaamheden kan worden ingezet om automobilisten mogelijk structureel te beïnvloeden in hun mobiliteitskeuzes, bijv. door het vertrouwd maken met het concept P+Fiets. De provincie zou hierbij de benodigde instrumenten voor gemeenten kunnen ontwikkelen en beschikbaar kunnen stellen (bijv. aanbestedingsrichtlijnen en proefprojecten).

**b Kiezen van kansrijke locaties voor P+Fiets**

Locatiekeuze is een belangrijke succesfactor voor P+Fiets. Via het fietsberaad/CROW is hierover al de nodige kennis beschikbaar. Aanvullend kan de provincie gemeenten ondersteunen door op hoofdlijnen kansrijke locaties aan te wijzen in de provincie (op basis van een verkeerskundige en ruimtelijke analyse).

**c Communicatie**

Communicatie met de doelgroep is een belangrijke succesfactor voor P+Fiets-projecten. De provincie kan in samenwerking met de initiatief-nemende gemeenten communicatie over verschillende P+Fiets-projecten bundelen, waardoor een groter bereik en een grotere bekendheid met P+Fiets ontstaat.

**d Kennisdeling op landelijk niveau**

Daarnaast is er samenwerking mogelijk met partijen (IPO, CROW, Fietsberaad) om kennis en instrumenten rond P+Fiets ook op landelijk niveau te delen.

## 3 Kansrijke P+Fiets-locaties in de provincie Zuid-Holland

### 3.1 Kansrijke deelgebieden in de steden

#### Knelpunten doorstroming in de spits

Zoals in Hoofdstuk 2 beschreven is P+Fiets bedoeld om een parkeer- en/of bereikbaarheidsprobleem van één, of meerdere bestemmingen samen, op te lossen. Het percentage vertraagde ritten in de spits per gemeente, geeft een indicatie van locaties die interessant zijn voor P+Fiets, zie Tabel 1.

Tabel 1 - Gemeenten in Zuid-Holland met meer dan 50.000 inwoners, percentage vertraagde ritten in de spits

Gemeente	Percentage
Leiden	54%
's-Gravenhage	47%
Leidschendam-Voorburg	44%
Rotterdam	43%
Schiedam	39%
Zoetermeer	31%
Gouda	28%
Westland	28%
Delft	25%
Dordrecht	24%
Capelle aan den IJssel	20%
Katwijk	20%
Spijkenisse	17%
Alphen aan den Rijn	16%
Vlaardingen	16%

Bron: CROW, 2016.

Om te bezien welke deelgebieden in Zuid-Hollandse gemeenten baat zouden hebben bij een P+Fiets-voorziening gaat het vooral om de reistijdwinst die, met name voor woon-werkverkeer, geboekt kan worden door overstap op de fiets. Ook de winst in betrouwbaarheid van de reistijd is van belang. Belangrijke maatstaf is of er voor voldoende reizigers een significante reistijd geboekt kan worden (>10 minuten).

Voor de top-5-gemeenten in de provincie met het grootste aandeel vertraagde ritten beschrijven we hieronder een eerste inschatting van de kansrijkheid van P+Fiets-locaties. Deze inschattingen zijn gebaseerd op analyses met de Mobiliteitsscan.<sup>3</sup>

## Leiden

De gemeente Leiden is vanwege het grote aantal vertraagde ritten in de spits, en de aanwezigheid van veel grote arbeidslocaties, zeer geschikt voor het toepassen van P+Fiets. Sinds februari 2018 draait een pilotproject op Leiden Bio Science Park met 125 deelfietsen, verdeeld over zeven parkeerpunten op het Science Park en drie bij station Leiden Centraal. Op dit moment wordt in samenwerking met de gemeente Leiden een verkenning uitgevoerd naar de specifieke mogelijkheden elders in de stad.

## Den Haag

In Den Haag zijn al P+Fiets-initiatieven van start gegaan, nadat de gemeente een prijsvraag hiervoor had uitgeschreven. Er zijn op dit moment twee P+Fiets-overstappunten: Den Haag Hoornwijk en De Uithof, zie Paragraaf 2.1. Ook Den Haag biedt veel kansen voor P+Fiets, vanwege de aanwezigheid van een aantal belangrijke werkgebieden, onder andere in het centrum waar in de spits veel vertraging is voor autoritten. In combinatie met beperkte parkeercapaciteit/hoge parkeertarieven, bieden P+Fiets-locaties aan de rand van de stad (bijv. Binkhorst, Schenkkade, Hubertusviaduct) kansen voor de toepassing van P+Fiets.

<sup>3</sup> <https://www.beterbenutten.nl/mobiliteitsscan>

## Leidschendam-Voorburg

Uit een analyse met de mobiliteitsscan blijkt dat veel ritten in de spits naar Leidschendam-Voorburg weliswaar vertraagd zijn, maar vaak geen woon-werkverkeer betreffen. Het aantal arbeidsplaatsen in de gemeente is beperkt. Tevens is er een relatief groot aanbod van gratis parkeerplaatsen. Deze factoren maken dat het realiseren van P+Fiets in Leidschendam-Voorburg minder kansrijk is.

## Rotterdam

Net als in Den Haag, zijn er in Rotterdam veel grote arbeidslocaties en is er beperkte/dure parkeer-gelegenheid en vertraging in de spits. Voorbeelden van interessante locaties zijn:

- Blijdorp, voor bestemmingen in Overschie, Delfshaven, Centrum of het Oude Westen;
- P+R Noorderhelling voor de Kop van Zuid en Groot IJsselmonde;
- P+R Beverwaard voor Beverwaard/Bolnes en Groot IJsselmonde.

## Schiedam

In Schiedam zijn verschillende gebieden met relatief veel arbeidsplaatsen aanwezig. Met name het gebied dat ingeklemd is tussen de A4 en de A20 kent in de spits langere reistijden vanaf de snelwegen. Het verkeer in de spits rijdt in de gehele gemeente vrij langzaam. Het realiseren van P+Fiets-locaties nabij afslagen van de A20/A4 is kansrijk. Onderzocht zal moeten worden welke specifieke arbeids-locaties in de stad parkeerproblemen ervaren en voldoende reistijdwinst opleveren bij toepassing van P+Fiets.

### 3.2 Kansen voor korte termijn: provinciale carpoolplaatsen

Voor realisatie van een P+Fiets-pilot op korte termijn wordt gedacht aan parkeerplaatsen die in beheer zijn door de provincie Zuid-Holland. Het betreft P&R-locaties en carpoolplaatsen.

#### P&R-locaties

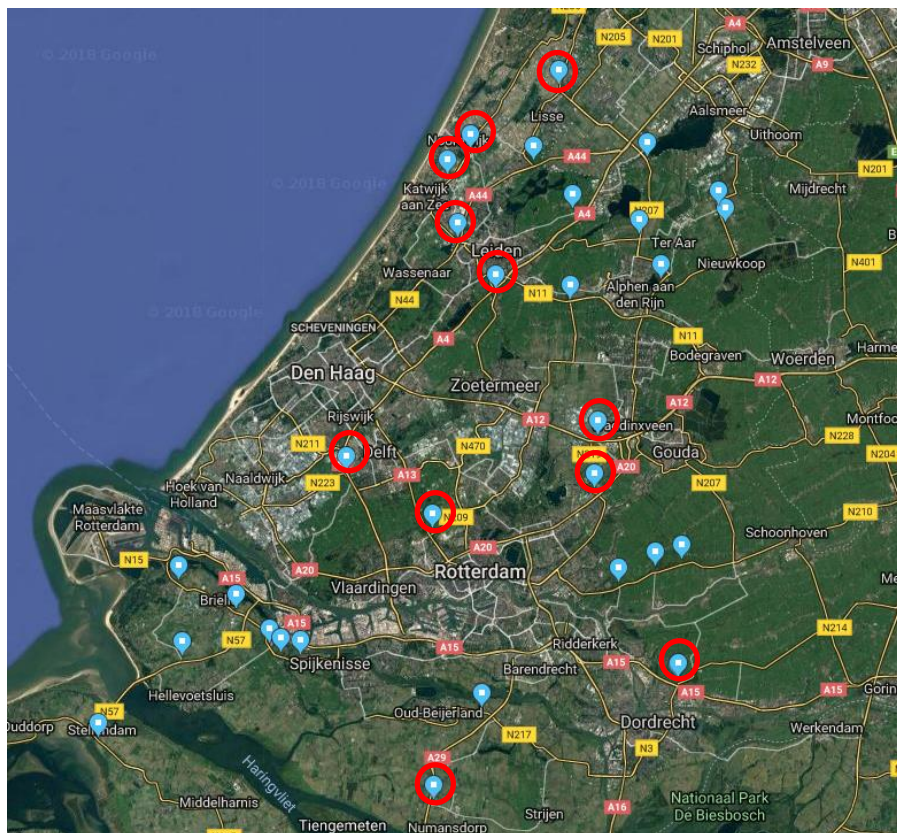
Een eerste analyse van P&R-locaties in beheer bij de provincie Zuid-Holland, laat zien dat deze locaties doorgaans gelegen zijn nabij NS-stations. Deze locaties zijn minder geschikt voor P+Fiets, omdat hier vaak al OV-fietsen aanwezig zijn en vaak niet op de route liggen van automobilisten.

P&R-locaties aan de rand van steden, nabij OV-haltes, zijn over het algemeen interessant om te onderzoeken voor P+Fiets. Echter, deze locaties zijn op dit moment niet in beheer bij de provincie en zijn vooralsnog buiten beschouwing gelaten.

#### Carpoolplaatsen

De provincie Zuid-Holland heeft 30 carpoolplaatsen in beheer. Deze carpoolplaatsen liggen alle naast snelwegen en/of N-wegen. In Figuur 1 zijn de locaties weergegeven.

Figuur 1 - Carpoolplaatsen Zuid-Holland (rood omcirkeld: meegenomen in eerste analyse)



Vanuit deze locaties zijn 11 potentieel haalbare locaties geselecteerd (rood omcirkeld in Figuur 1 en beschreven in Tabel 2) op de nabijheid van belangrijke werk/recreatie bestemmingen. In Tabel 2 beschrijven we per locatie de kansrijkheid voor P+Fiets op grond van hun nabijheid bij werk en/of recreatie bestemmingen. Allereerst worden de P&R-locaties met zowel werk als recreatieve bestemmingen behandeld. Vervolgens P&R-locaties met voornamelijk recreatieve bestemmingen. Tabel 3 biedt een overzicht in welke locaties kansrijk zijn voor een P+Fiets-installatie.

Tabel 2 - Kenmerken carpoolplaatsen en nabijgelegen bestemmingen

Locatie	Hoofd-wegen	Capaciteit (P-plaatsen)	Bestemming	Functie	Afstand [km]	Reistijd fiets [min]	Reistijdwinst weekend/week
Leiden Transferium	N206	244	Leiden Centrum	Werk/Recreatief	4	12	Beide
			LUMC	Werk	2	8	Beide
			Science Park	Werk	1	4	Vooral doordeweeks
			Naturalis	Recreatief	2	8	Vooral in het weekend
			Corpus	Recreatief	1	3	Vooral in het weekend
			Diverse musea	Recreatief	2	<10	Vooral in het weekend
Rotterdam	N209	25	St. Franciscus Gasthuis	Werk	5	15	Beide, vooral doordeweeks
			Diergaarde Blijdorp	Recreatief	4	15	Vooral weekend/feestdagen
			Bedrijvenpark Rotterdam Noord-West	Werk	2	8	Vooral doordeweeks
			Bedrijventerrein Spaanse polder	Werk	4	15	Vooral doordeweeks
Zoeterwoude	N206	64	Centrum Leiden	Werk/Recreatief	4	16	Beide
			Universiteit Leiden	Werk	4	16	Doordeweeks
			Winkelgebied Fortuinwijk	Recreatief	3	12	Beide, vooral weekend
			Industriegebied Zoeterwoude-Rijndijk	Werk	3	12	Doordeweeks
			Heineken fabriek	Werk/Recreatief	3	12	Beide
Schipmuiden	N468	30	Reinier de Graaf Gasthuis	Werk	2	8	Beide
			Delft centrum	Werk/Recreatief	4	16	Beide
			Royal Delft	Recreatief	5	18	Vooral in het weekend
			TU Delft	Werk	5	18	Vooral doordeweeks
Papendrecht	N214	101	Merwede haven (o.a. Boskalis)	Werk	3	12	Vooral doordeweeks
			Industriegebied Staart	Werk	5	18	Vooral doordeweeks
			Dordrecht centrum	Werk/recreatief	7	25	Beide
			Historisch Dordrecht	Recreatief	7	25	Vooral in het weekend
Waddinxveen	N453	63	Distributiebedrijven rond A12	Werk	2	6	Vooral doordeweeks
			Roeibaan	Recreatief	5	16	Sporadisch in weekend
Nieuwerkerk	N219	15	Bedrijventerrein Hoogeveenen	Werk	<1	1	Beide, vooral doordeweeks
Numansdorp	N487	51	Tiengemetten	Recreatief	8	26	Reistijd tot pont Nieuwendijk
Hillegom	N207	20	Keukenhof	Recreatief	3	12	Beide, vooral weekend
Noordwijk	N206	10	Strand	Recreatief	3	12	Vooral weekend/feestdagen
Katwijk	N206	10	Strand	Recreatief	3	12	Vooral weekend/feestdagen

### 3.2.1 P&R-locaties met werk/recreatieve bestemmingen

#### Leiden Transferium A44-N206

Deze carpoolplaats ligt bij afslag 8 bij de A44, aan de N206 bij het Transferium. De carpoolplaats is goed bereikbaar via de A44. Leiden centrum is op fietsafstand (4 km), alsmede het Bio Science Park (1 km). Diverse recreatieve bestemmingen, zoals Naturalis (2 km), Corpus (1 km), Volkenkunde museum (2 km), zijn goed bereikbaar per fiets vanaf de carpoolplaats. Door de ligging van deze recreatieve bestemmingen kan de fiets gebruikt worden om diverse bestemmingen te combineren op een dag. Met 244 carpoolplekken is dit de grootste carpoolplaats van Zuid-Holland. Er is daarnaast ruimte voor P+Fiets. Zeer kansrijk. De parkeerplaats bij het Transferium ligt nabij het tracé van de Rijnlandroute. Het bestaande terrein zal tijdens de werkzaamheden (deels) worden gebruikt als opslag (planning: korte termijn, einde realisatie in 2022). In de nieuwe situatie wordt een P+R-terrein gerealiseerd ca. 200 m verder van de A44 t.o.v. het huidige terrein, nabij de brug van de N206 over de Rijn. Op korte termijn is deze locatie vanwege deze geplande ontwikkelingen minder aantrekkelijk voor het realiseren van een P+Fiets-pilotproject.

#### Rotterdam N209

De carpoolplaats op de N209, naast de A13, ligt gelegen tussen Delft en Rotterdam. Rotterdam is eenvoudig te bereiken vanaf het carpoolterrein. Bedrijventerrein Rotterdam Noord-West ligt op ca. 3 km afstand. Veel congestie vormt zich in de laatste autokilometers richting het bedrijventerrein. Een vrij liggend fietspad is aanwezig. Verder is Diergaarde Blijdorp (4 km) bereikbaar per fiets. Ook Rotterdam-Den Haag Airport en het Ackerdijkse bos zijn op fietsafstand. De capaciteit met 25 parkeerplaatsen is beperkt. Zeer kansrijk, op voorwaarde dat de capaciteit kan worden uitgebreid.

#### Zoeterwoude N206

De carpoolplaats ligt aan de N206, bij de A4 afslag 7 in Zoeterwoude. Vanuit de carpoolplaats is het centrum van Leiden (incl. enkele grote Universiteitsgebouwen) 4 km fietsen. Het industriegebied Zoeterwoude-Rijndijk, met daarbij de Heinekenfabriek, is 3 km verwijderd van de carpoolplaats. Naast de bestaande 64 parkeerplekken is er ruimte voor uitbreiding voor P+Fiets. Momenteel bevindt zich ook een kleinschalige fietsparkeerplek op de carpoolplaats. Kwalificatie: kansrijk.

#### Schipluiden N468

Bij afslag 13 aan de A4 ligt de carpoolplaats bij de N468. Delft en sommige delen van Den Haag zijn bereikbaar per fiets. Vanuit het Westland is er veel congestie richting Delft. Op de N223 richting De Lier staan dagelijks in ochtend en avondspits files. Afstand tot het centrum De Lier is 5 km. Langs de N223 ligt aan beide zijde een fietspad. In de toekomst is de bouw van een parallelweg gepland. Ziekenhuis Reinier de Graaf Gasthuis (2 km) is eenvoudig te bereiken met de fiets vanuit de carpoolplaats. Het Abtswoudse bos is bereikbaar per fiets vanaf de carpoolplaats. De carpoolplaats bevat 30 parkeerplekken. Enige uitbreiding qua parkeerplekken en P+Fiets lijkt mogelijk. Kansrijk (uitbreiding noodzakelijk)

#### Papendrecht N214

Drie carpoolplaatsen liggen bij elkaar aan de N214, bij de A15 (afslag 23). In totaal zijn er 101 parkeerplekken. Diverse bedrijven en industriegebieden in Papendrecht en Dordrecht zijn bereikbaar met de fiets. Dordrecht centrum en historisch Dordrecht zijn eveneens te bereiken, bijvoorbeeld via de fast ferry. De afstand is 7 km. De drie carpoolplaatsen hebben de capaciteit tot uitbreiding tot P+Fiets. Redelijk kansrijk.

### **Waddinxveen N453**

Bij de kruising van de N453 en de A12 (afslag 10) ligt de carpoolplaats bij Waddinxveen. Diverse distributieterreinen liggen om (2 km) de carpoolplaats heen. Omdat deze bedrijven relatief weinig werknemers hebben, is het potentieel voor P+Fiets laag. De roeibaan bij de Rotte is te fietsen (5 km) vanuit de carpoolplaats, maar deze baan wordt enkel sporadisch gebruikt. Weinig kansrijk.

### **Nieuwerkerk aan den IJssel N219**

Bij de N219 en de A20 (afslag 17) ligt de carpoolplaats bij Nieuwerkerk aan den IJssel. Het bedrijventerrein Hoogeveenen ligt naast de carpoolplaats, maar dit terrein is ook goed bereikbaar per auto. Met 15 parkeerplekken is de capaciteit beperkt. Weinig kansrijk.

## **3.2.2 P&R-locaties met alleen recreatieve bestemmingen**

### **Numansdorp**

De carpoolplaats bij Numansdorp ligt aan de N214 bij de A29 (afslag 22). Deze carpoolplek kan helpen bij de ontsluiting van Tiengemeten. Op topdagen zijn er te weinig parkeerplaatsen bij de pontoprit in Nieuwendijk. Gebruik van de carpoolplek en het ter beschikking hebben van een fiets (ook op Tiengemeten zelf) maakt deze carpoolplek aantrekkelijk. Verder kan ook de combinatie met de bushalte voor bus 436 en 437 aantrekkelijk zijn in combinatie met het beschikbaar hebben van fietsen. Het zou hier gaan om een seizoensgebonden P+Fiets-voorziening. Kansrijk in samenwerking met Natuurmonumenten (en bus+fiets).

### **Hillegom N207**

De carpoolplaats ligt bij de N207 en de N208 bij Hillegom. De Keukenhof is een toeristische bestemming en goed bereikbaar per fiets (3 km) vanaf de carpoolplaats. Met 20 parkeerplekken is de capaciteit beperkt. De mogelijkheid tot P+Fiets-uitbreiding dient verder onderzocht te worden. Alleen zinvol bij uitbreiding van de capaciteit op de parkeerplaats.

### **Noordwijk N206**

De carpoolplaats ligt aan de N206, bij de N444 in Noordwijk. Het strand is 3 km verwijderd van de carpoolplaats. Vooral in de weekenden en de vakanties is reistijdwinst mogelijk. Momenteel zijn de parkeerplekken vrij beperkt. Enige uitbreiding met meer parkeerplekken, en ook P+Fiets, is wellicht mogelijk. Alleen zinvol bij uitbreiding.

### **Katwijk N206**

De carpoolplaats ligt bij de kruising van de N206 bij de N449 bij Katwijk. Net als in Noordwijk is het strand 3 km fietsen vanaf de carpoolplaats, waarbij reistijdwinst vooral in de weekenden en vakanties mogelijk is. Momenteel is het aantal parkeerplekken vrij beperkt. Enige uitbreiding met meer parkeerplekken, en ook P+Fiets, is wellicht mogelijk. Alleen zinvol bij uitbreiding.



Tabel 3 - Opsomming kansrijkheid P&R-locaties voor mogelijke P+Fiets

Locatie	Werk/recreatief	Kansrijkheid	Voorwaarde tot kansrijk
Leiden Transferium	Werk/recreatief	Zeër kansrijk	Onzeker i.v.m. werkzaamheden Rijnlandroute
Rotterdam	Werk/recreatief	Zeër kansrijk	Capaciteit dient te worden uitgebreid
Zoeterwoude	Werk/recreatief	Kansrijk	-
Schipluiden	Werk/recreatief	Kansrijk	Capaciteit dient te worden uitgebreid
Papendrecht	Werk/recreatief	Redelijk kansrijk	-
Waddinxveen	Werk/recreatief	Weinig kansrijk	-
Nieuwerkerk a.d. IJssel	Werk/recreatief	Weinig kansrijk	-
Numansdorp	Recreatief	Kansrijk	Voor seizoensgebonden (mobiele) P+Fiets en (Bus+Fiets) i.s.m. Natuurmonumenten
Hillegom	Recreatief	Redelijk kansrijk	Capaciteit dient te worden uitgebreid
Noordwijk	Recreatief	Redelijk kansrijk	Capaciteit dient te worden uitgebreid
Katwijk	Recreatief	Redelijk kansrijk	Capaciteit dient te worden uitgebreid

## 4 Haalbaarheidsinschatting geselecteerde locaties

### 4.1 Inleiding

Vanuit de analyses in het voorgaande hoofdstuk komen de volgende drie locaties als meest kansrijk voor een woon-werk- resp. recreatieve bestemming naar voren:

1. Zoeterwoude A4-N206 (woon-werk).
2. Rotterdam N209 (woon-werk).
3. Numansdorp – Tiengemetten (recreatief).

Om een succesvol P+Fiets-project op deze locaties te realiseren is het van belang dat er uiteindelijk een goede businesscase ligt, waarbij de opbrengsten van een P+Fiets-systeem (inclusief bijdragen vanuit de provincie Zuid-Holland en/of betrokken gemeenten) opwegen tegen de kosten (investeringen, onderhoud, exploitatie, vervanging fietsen). Hierbij kunnen verschillende doelgroepen interessant zijn – naast forenzen bijv. ook dagjesmensen, winkelend publiek, bezoekers van evenementen en dagrecreanten. Voor het creëren van de businesscase is een verkenning van de vraag (potentiële gebruikers van P+Fiets) en het aanbod (aanbieders/exploitanten van P+Fiets-voorzieningen) noodzakelijk.

### 4.2 Potentiële vraag

In onderstaande tabellen is op basis van de Mobiliteitsscan voor de twee geselecteerde woon-werklocaties een eerste inschatting gegeven van de potentiële vraag naar een P+Fiets-voorziening. De potentiële vraag voor deze locaties wordt vooral bepaald door het aantal reizigers met een substantiële reistijdwinst in de spits.

#### Zoeterwoude A4/N206

Voor deze locatie is te zien dat met name reizigers richting het Centrum & Noorderkwartier reistijdwinst kunnen behalen via een P+Fiets-voorziening op deze locatie. Een voldoende groot aantal (328 reizigers in de ochtendspits) heeft een reistijdwinst van meer dan 10 minuten.

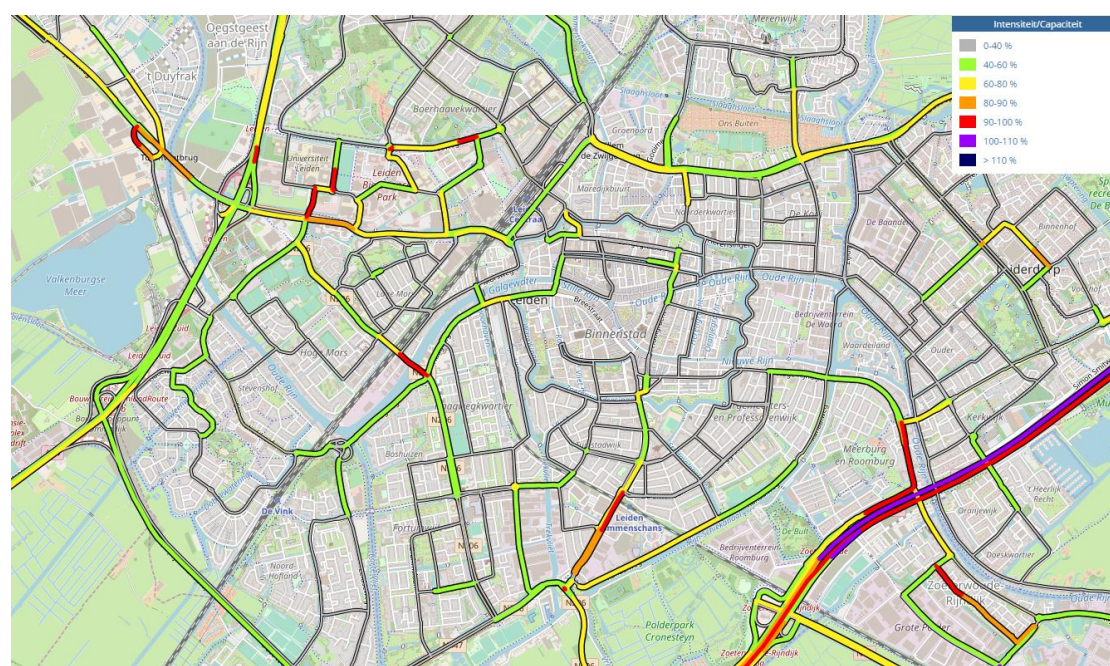
Bij de opbouw van deze tabellen is uitgegaan van een analyse met de mobiliteitsscan. Hierbij is het mogelijk om een overstaplocatie auto-fiets nabij een invalroute te projecteren en vervolgens aan de hand van een aantal aannames te berekenen hoeveel automobilisten hoeveel reiswinst zouden hebben bij invoering van P+Fiets op deze locatie met de betreffende bestemming. Deze aannames zijn: een fietssnelheid van 18 km/h, 2 minuten overstaptijd auto-fiets, gratis parkeren op de

P+Fiets-locaties en de huidige parkeertarieven op de bestemming. Dat leidt tot de volgende getallen in Tabel 4.

Tabel 4 - Locatie Zoeterwoude

P+Fiets-locatie	Bestemming	Aantal aankomsten per uur in ochtendspits			
		Totaal	Totaal aantal met reistijdwinst P+Fiets	Aantal met > 10 min. reistijdwinst P+Fiets	Aantal met > 15 min. reistijdwinst P+Fiets
Zoeterwoude A4/N206	Centrum & Noorderkwartier	1.066	642	328	191
	Bio Science Park	1.795	244	30	0
	Omgeving Trekvliet	564	338	30	0

Figuur 2 - Mobiliteitsscan van Leiden. In dit figuur is de intensiteit t.o.v. de capaciteit te zien



### Carpoolplek N209 Rotterdam

De locatie N209 in Rotterdam is vooral kansrijk voor werknemers in het gebied rond Zestienhoven. Hoewel de potentiële vraag (aantal aankomsten in de spits met > 10 min. reistijdwinst) hier kleiner is dan in Zoeterwoude, betekent dit niet dat een P+Fiets-voorziening niet kansrijk is. De uiteindelijke vraag wordt medebepaald door betrokkenheid van relevante werkgevers en aanvullende randvoorwaarden voor potentiële gebruikers van de P+Fiets-voorziening (aantrekkelijkheid van de locatie, aanvullende afspraken met werkgevers, e.d.).

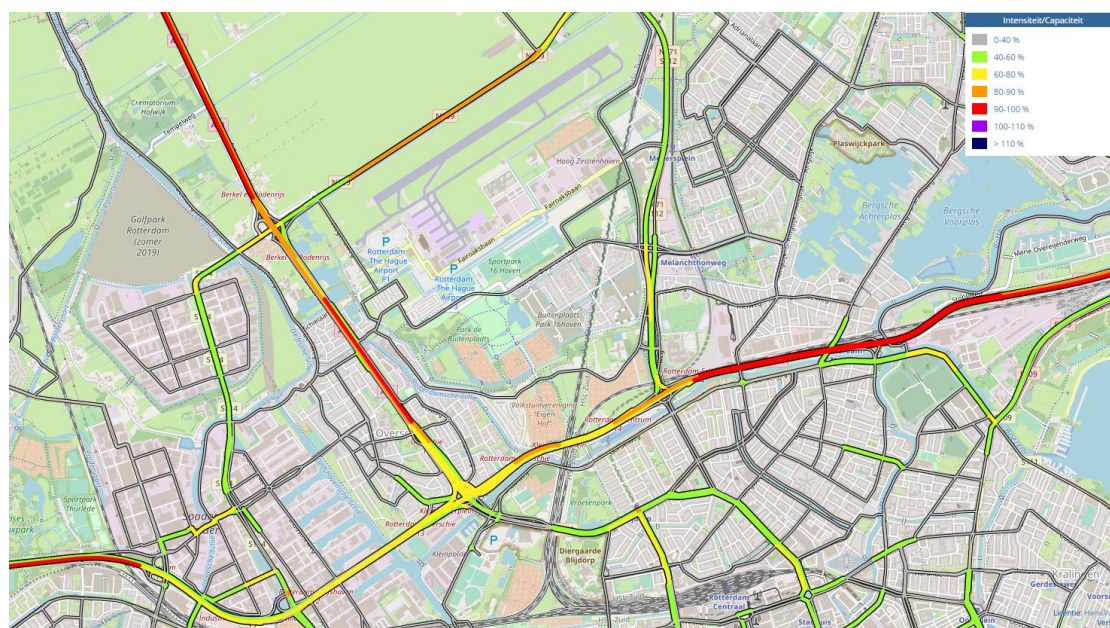
Tabel 5 - Locatie Rotterdam

P+Fiets-locatie	Bestemming	Aantal aankomsten per uur in ochtendspits			
		Totaal	Totaal aantal met reistijdwinst P+fiets	Aantal met > 10 min. reistijdwinst P+Fiets	Aantal met >15 min. reistijdwinst P+Fiets
Rotterdam N209	Bedrijventerrein Noordwest	249	230	11	-
	Spaanse Polder	419	51	-	-
	Zestienhoven (bedrijventerrein)	183	181	85	62
	Sint Fransiscus Gasthuis	236	236	97	-

De carpoolplaats ligt nabij het tracé van de nieuwe snelwegverbinding A13-A16 (planning aanleg 2019-2024). In de plannen is voorzien dat de carpoolplaats blijft bestaan. Het beheer gaat uiteindelijk over van de provincie naar een andere wegbeheerder, maar dit hoeft geen belemmering te zijn voor de realisatie van een P+Fiets-voorziening op korte termijn.

De carpoolplaats heeft een capaciteit van 30 parkeerplekken. In de huidige situatie is de bezettingsgraad ca. 60% (zie bijlage). Dit betekent dat er in de huidige situatie ruimte is voor enige uitbreiding, maar bij een groter P+Fiets-project is het wenselijk de carpoolplaats uit te breiden.

Figuur 3 - Mobiliteitsscan van Rotterdam, ook hier intensiteit t.o.v. de capaciteit



### Carpoolplek Numansdorp-Tiengemeten

De huidige situatie bij de toestroom van verkeer naar Tiengemeten op topdagen is problematisch. Niet alleen is er veel parkeeroverlast bij het dorp Nieuwendijk, vanwaar de pont naar Tiengemeten vertrekt. Ook is het zo, dat de wegen in Korendijk tussen de afslag van de A29 en Nieuwendijk onvoldoende capaciteit hebben om zoveel verkeer te verwerken. Wanneer het 'overtollige' verkeer naar Tiengemeten bij de afslag van de A29 zou parkeren en 8 km zou fietsen naar de pont, zou



hiermee een deel van deze problemen kunnen worden opgelost. Aangezien het op topdagen altijd mooi weer is, zullen bezoekers het fietstochtje naar de pont naar Tiengemeten eerder positief beleven, dan dat het een bezwaar is. Zeker wanneer er in de laatste kilometers met de auto oponthoud is als gevolg van problemen met de verkeersafwikkeling en parkeren in Nieuwendijk.

Natuurmonumenten en de provincie Zuid-Holland hebben deze locatie als speerpunt uitgekozen. Zij willen reeds in de zomer van 2018 P+Fiets realiseren bij de afslag van de A29, om zo snel mogelijk zicht op de kansrijkheid van P+Fiets als serieus alternatief voor de bereikbaarheid van Tiengemeten. Want hoe sneller dat bekend is, hoe eerder besloten kan worden om af te zien van de investeringen in een nieuwe ontsluitingsweg. In vergelijking met de hoge investeringen in een nieuwe ontsluitingsweg is het al snel goedkoper om te investeren in P+Fiets. Overigens is de verwachting niet dat al in de zomer van 2018 de parkeer- en doorstromingsproblematiek opgelost worden, maar als er voldoende grote vraag blijkt kan daarmee een serieus perspectief kan worden gecreëerd. De realisatie van deze P+Fiets vindt plaats in een vervolgproject samen met Natuurmonumenten, de gemeente Korendijk/gemeente Cromstrijen en de provincie Zuid-Holland.

### 4.3 Aanbod marktpartijen P+Fiets-voorzieningen en kosteninschatting

Voor de potentiële vraaglocaties gaan we op zoek naar een marktpartij die hier een succesvol P+Fiets-concept wil realiseren. Daarvoor moeten we een selectie maken op basis van het gewenste P+Fiets-systeem, en geven we meteen een eerste doorkijk naar hoe de exploitatie er mogelijk uit komt te zien. We kijken daarnaast ook in hoeverre het mogelijk is bestaande deelfietsconcepten in de omgeving van de geselecteerde locaties op te schalen.

#### Bruikbare deelfietsssystemen

Primaire eis aan een P+Fiets-systeem is, dat er op de locatie waar geparkeerd wordt een fiets aanwezig is, waarmee naar de bestemming gefietst kan worden en terug naar de auto. Dat kan een deelfiets zijn, maar kan, zoals in Leeuwarden, ook een 'vaste fiets en kluis' zijn die aan een gebruiker ter beschikking wordt gesteld. Voordeel daarvan is dat het technisch eenvoudig te realiseren is en er gemakkelijk aan de fietsgarantie invulling gegeven kan worden.

Er zijn ook deelfietsssystemen mogelijk (zie paragraaf 2.3), maar daar komt als eis bij dat niet alleen op het distributiepunt fietsgarantie moet zijn, maar ook op de bestemming. Wanneer een zwerffiets-systeem ('back-to-many') gehanteerd zou worden, betekent dat, dat er op de bestemming te weinig P+Fiets-deelfietsen aanwezig kunnen zijn, die op dat moment dus niet gebruikt kunnen worden als de gebruiker terug wil naar de plek waar zijn auto staat. Uitzondering hierop kan zijn dat de zwerffiets-organisatie hiervoor een redistributieproces garandeert.

Aangezien de gebruiker ook vrij wil zijn in het tijdstip dat hij terugkeert naar de auto, lijken dat toch kostentechnisch of organisatorisch onoverkomelijke problemen bij het hanteren van een zwerffiets-systeem. Handiger lijkt het om te kiezen voor een zgn. 'back-to-one'-systeem, waarbij, zoals bij de OV-fiets, de fiets verder de hele dag bij de gebruiker blijft. Een aantal leveranciers van zwerffiets-systemen is in staat is om een distributiepunt mee te leveren of de aanwezigheid van deelfietsen te garanderen, dus zij moeten zeker in staat zijn om hun concept als back-to-one-systeem te leveren. Een aantal van de exploitanten die op dit moment in Nederland actief zijn:

- Urbee (levert e-bikes. Normaliter zwerffietsstelsysteem, kan ook gesloten worden uitgevoerd. Werkt via app voor zoeken, reserveren en ontgrendelen. Actief op de Zuidas in Amsterdam).
- Mobily (levert vaste uitgiftepunten met fullservicecontract (dus verzekering, onderhoud, etc.). Opdrachtgever bepaalt welke fietsen er komen, mogelijkheden voor lease en e-bikes).
- E-bike-to-go (vergelijkbaar met Urbee).
- FlickBike (Zwerffietsstelsysteem; kan mogelijk ook lokaal uitgevoerd worden. Aandacht voor herkenbaar design. Fietsen zijn te vinden via app en GPS).

- oBike (vergelijkbaar met FlickBike).
- OV-fiets.
- Uw Deelfiets (aanbieder in Bollenstreek die weesfietsen opknappt en ze als deelfiets exploiteert. Vanaf kleine aantallen al mogelijk).

Dit zijn slechts een aantal aanbieders die nu al een marktaandeel in Nederland hebben vergaard. Er komen steeds meer startups en deelfietsconcepten bij. Deze concurrentie is een gunstige uitgangssituatie voor het aanbesteden van een P+Fiets-voorziening. Voorbeelden van partijen die op dit moment voet aan de grond proberen te krijgen in Nederland zijn Mobike, Donkey Republic en HelloVelo.

### Opschalen bestaande dienstverleners

Daarnaast zijn er al partijen die actief zijn in de buurt van de voorgestelde P+Fiets-locaties, zoals HelloBike in Leiden (op het Bio Science Park) en Gobike in Rotterdam. Dit zijn beide partijen die een distributielocatie kunnen exploiteren, en waar mogelijk een kostenvoordeel te behalen valt door reeds bestaande infrastructuur.

### Opbouw investerings- en exploitatiestructuur

In de volgende fase van dit project zal de concrete haalbaarheid van een aantal carpoollocaties worden uitgewerkt. Daarbij kiezen we voor de volgende structuur:

- Eenmalige kosten:** Denk aan realisatie parkeerplaatsen, realisatie fietsparkeervoorzieningen, aanschaf fietsen, camera's, verlichting, etc.
- Terugkerende kosten:** Beheer en onderhoud, vervanging fietsen, reparatie fietsen, toezicht, administratie, verzekering, communicatie en marketing; aan- en afvoer fietsen (bij een mobiele voorziening).
- Eenmalige baten:** Aanloopsubsidie provincie/gemeente.
- Terugkerende baten:** Inkomsten uit dagverhuur/abonnementen; doorlopende bijdrage overheden (bijv. wanneer een bereikbaarheidsprobleem elders wordt opgelost).

### Haalbaarheid businesscase

Alle genoemde partijen hanteren verschillende tarifieringen voor consument en zakelijke (vaste) gebruikers, en omdat de markt snel groeit zien we dat tarieven voor opdrachtgevers snel zakken. Uit recente aanbestedingen blijkt dat de markt ook voor kleinschalige systemen een gezonde commerciële exploitatie mogelijk acht. Dit betekent dat (eventuele) subsidie vanuit de provincie vooral gebruikt zal worden voor inpassing in de openbare ruimte of vergelijkbare eenmalige kosten. Tarifiering van de reisproducten zal sterk afhangen van de doelgroep. Bij een toeristische P+R zoals bij Tiengemeten zullen vooral dagtarieven gehanteerd worden, terwijl in Leiden en Rotterdam in het begin alleen abonnementen gebruikt kunnen worden.

Concreet lijkt er voldoende aanbod in de markt om de P+Fiets-vraag op te pakken. Het is vooral belangrijk om de functionele eisen goed inzichtelijk te maken, zodat een eventuele subsidie gebruikt kan worden om het gewenste resultaat te versnellen.

## 5 Conclusies en aanbevelingen

### 5.1 Kansrijke locaties voor P+Fiets

#### P+Fiets in steden

Naast de gemeente Leiden, waarvoor een aparte studie loopt, is de gemeente Schiedam de meest kansrijke volgende stad. Ook verdere uitbreiding in Den Haag (ook in verband met evenementen in Scheveningen) en invoering in Rotterdam (ook in verband met evenementen) worden als kansrijk gekwalificeerd. Advies is om, als de provincie in meer steden P+Fiets wil realiseren als eerstvolgende stad Schiedam te kiezen.

#### P+Fiets op carpoolplaatsen

Daarnaast heeft de provincie Zuid-Holland ons gevraagd om te onderzoeken welke carpoolplekken die in beheer zijn de provincie, kansrijk zijn als P+Fiets-locatie. De drie kansrijkste locaties worden verder op haalbaarheid getoetst. Daar zit in principe het Transferium bij Leiden langs de A4 bij (misschien wel de kansrijkste), maar deze is toch niet geselecteerd, omdat met de bouw van de Rijnlandroute aldaar een onduidelijke en onoverzichtelijke situatie is, die veel potentiële gebruikers zal afschrikken.

Blijven over:

- De carpoolplek bij de afslag Zoeterwoude Dorp (afslag 7) langs de A4 in de gemeente Zoeterwoude (A4 P+R Zoeterwoude). Weliswaar hoort deze carpoolplek ook tot het studiegebied van het P+Fiets-project Leiden, maar het is geen bezwaar om deze locatie alvast te onderzoeken en mogelijk te ontwikkelen.
- De carpoolplek bij afslag 12 bij de A13 (Spaanse Polder-Zestienhoven-N209) bij Rotterdam.
- De carpoolplek bij afslag 22 langs de A29 (Numansdorp) t.b.v. Tiengemetten. De laatste betreft in principe een mobiele P+Fiets.

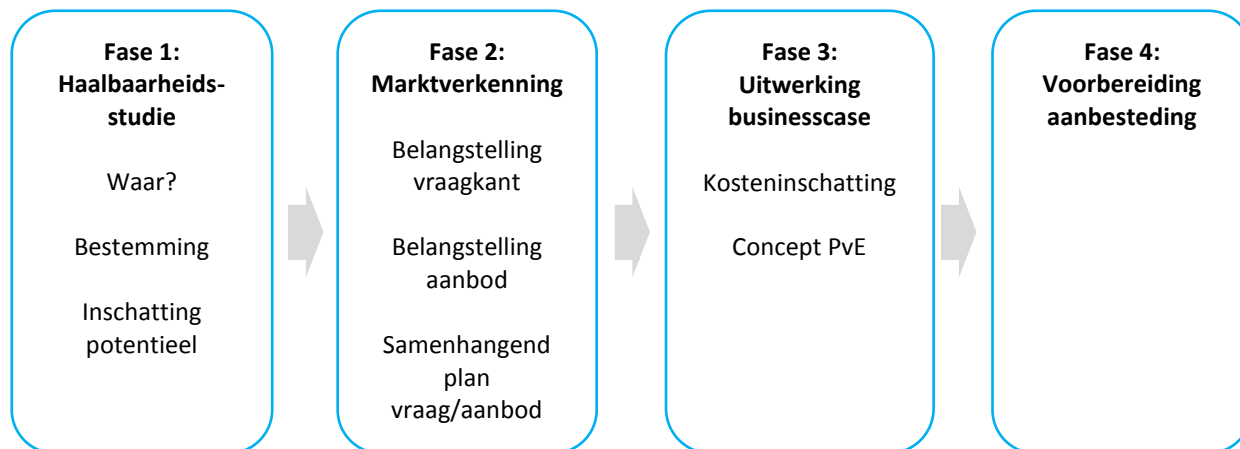
Niet-geselecteerde, maar wel kansrijke locaties (bijv Transferium Leiden, Schipluiden, Papendrecht) – worden nu niet meegenomen, maar zouden in de toekomst nader onderzocht kunnen worden om systeem uit te breiden.

### 5.2 Aanbevelingen voor vervolg: marktverkenning

Op de geselecteerde locaties wordt de potentiële vraag als voldoende hoog ingeschat, op basis van de te verwachten reistijdwinsten, en de parkeerproblemen op de bestemming. De daadwerkelijke vraag dient in de marktverkenning – in samenwerking met externe partijen (m.n. werkgevers) per locatie in beeld te worden gebracht. Wanneer deze vraag voldoende blijkt, kan over worden gegaan tot het uitwerken van de businesscase en PvE voor een aanbesteding.

De markt voor P+Fiets is momenteel gunstig, en volop in ontwikkeling. Er zijn veel aanbiedende partijen, inclusief nieuwkomers die zich een plekje in deze opkomende markt willen verwerven. Verder schatten wij in, dat de kosten voor realisatie betrekkelijk laag zijn en dat de kansen aanwezig zijn, dat de baten na een aantal jaren de kosten zouden kunnen overtreffen.

Figuur 4 - Vervolgstappen P+Fiets



Wij zien daarom voldoende potentieel in de markt om te beginnen aan Fase 2: de marktverkenning. De volgende stap van het proces houdt in dat we de vraag vanuit de te bezoeken functies in kaart gaan brengen, en daar aanbod vanuit de markt bij proberen te brengen. Dat betekent dat we in ieder geval de volgende stappen ondernemen:

- De scope van P+Fiets bepalen. Als de provincie niet diverse partijen wil contracteren op lokaal niveau, maar sprake moet zijn van een provinciebreed label, kan de aanbesteding vormgegeven worden als een raamcontract.
- Bij de locaties waar al een exploitant in de regio bezig is (Leiden/Rotterdam) bestaat wellicht de mogelijkheid op te schalen binnen een raamovereenkomst. Dit kan aanzienlijk voordeliger zijn dan een nieuw concept aanbesteden. Deze partijen gaan we sowieso benaderen in de marktverkenning, maar we willen zeker ook de kans geven aan andere partijen om met een P+Fiets-concept te komen.
- Functies waarvan de bezoekers gebruik maken van de benoemde P+R-locaties benaderen om hun invulling en mogelijke medewerking van en aan het P+Fiets-concept vorm te geven.
- Met die input een functionele uitvraag op te stellen, waarna we deze aan de markt voorleggen via een informatieronde en zij hun interesse in het project kenbaar kunnen maken.
- Aan de hand van de input uit deze marktconsultatie kunnen we een passend PvE gaan ontwikkelen.

### 5.3 Pilot P+Fiets voor Tiengemeten

In één situatie is de situatie zo nijpend en is de behoefte aan een duurzaam en aansprekend alternatief zo groot, dat wordt onderzocht of al op korte termijn een pilot met een mobiele P+Fiets kan worden uitgevoerd. Het betreft hier de carpoolplek (en mogelijk andere locaties) om de auto vlakbij de A29 te parkeren, aldaar de bezoekers van Tiengemeten van fietsen te voorzien, zodat zij het laatste stuk kunnen fietsen. Het voorstel is om eerst een pilot van een jaar te doen en om pas bij gebleken succes (en een goede inschatting van de daadwerkelijk te verwachten vraag) een plan te ontwikkelen voor een langere tijd. Een bijkomend voordeel van een pilot voor de provincie Zuid-Holland is dat de keuze voor een verdere uitrol van P+Fiets in de provincie eenvoudiger wordt, aangezien er dan al ervaring is opgedaan met de gerealiseerde P+Fiets-installatie bij Tiengemeten.

### 5.4 Mogelijk vervolgtraject: Inventarisatie marktsituatie voor mobiele P+Fiets

Zoals bij P+Fiets voor Tiengemeten, is P+Fiets juist in tijdelijke situaties met veel parkeer- en verkeersoverlast heel kansrijk: Vaak is het niet zinvol om voor enkele dagen per jaar veel extra parkeerruimte te realiseren of extra ontsluitingswegen te bouwen. In dat geval kan P+Fiets een zeer



goede uitkomst zijn, want met realisatie van soms één, soms meerdere P+Fiets-locaties kan spreiding van het verkeer en het voorkomen van overlast mogelijk zijn. Er komen steeds meer aanbieders die niet vast maar tijdelijk P+Fiets kunnen realiseren; de fietsen staan er alleen op dagen dat ze nodig zijn. Dit kan ook goed functioneren bij andere tijdelijke situaties, zoals bij wegwerkzaamheden, evenementen (denk bijv. aan het Scheveningse Vuurwerkfestival), sportwedstrijden, etc. Het is echter ondoenlijk voor de betreffende gemeenten om voldoende kennis op te doen om P+Fiets op een goede manier te realiseren. De provincie Zuid-Holland zou hierbij faciliterend kunnen zijn, door bijv. standaard aanbestedingsformats te leveren, het in kaart brengen van geschikte marktpartijen, do's en dont's voor de organisatie van P+Fiets en de keuze van de locaties.

## Bronnen

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

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

[Geopend april 2018].

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, 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].

## A Bijlage Gemiddelde bezettingsgraad carpoolplaatsen Provincie Zuid-Holland 2011-2016

Volg nr.	Locatie	Ligging, Omschrijving	Plaats, Gemeente	Capaciteit	Gemiddelde bezetting 2011	Gemiddelde bezetting 2012	Gemiddelde bezetting 2013	Gemiddelde bezetting 2014	Gemiddelde bezetting 2015	Gemiddelde bezetting 2016	Gemiddelde bezettingsgraad jaren 2011-2016 (%)
01	N206	A4, afslag 7	Zoeterwoude	64	49	38	48	57	58	61	81%
02	N211	N213	Poeldijk	7	2	<i>Geen meting</i>	1				20%
03	N208	A44, afslag 3	Sassenheim	18	14	9	13	8	9	8	57%
04	N206	N444, hmp 5.4	Noordwijk	10	3	2	2	1	2	2	21%
05	N206	N449, hmp 2,9	Katwijk	10	3	2	2	2	1	2	21%
06	N206	A44, afslag 8, transferium Het Schouw	Leiden	244	146	165	153	155	155	111	60%
07	N445	A4, afslag 5	Nieuwe Wetering/ Roelofarendsveen	16	6	3	5	18			50%
08	N223	Leeweg	Westerlee	18	<i>Geen meting</i>	19	18				101%
09	N207	N208, hmp 13,5	Hillegom	20	18	16	11	14	12	8	66%
10	N445	Zuidweg	Rijpwetering	12	4	3	3	3	2	1	22%
11	N468	A4, afslag 13	Schipluiden	30	<i>Geen meting</i>	10	14	21		15	50%
14	N209	N11, Gemeneweg	Hazerswoude - Rijndijk	29	10	15	18	12	12	16	47%
19	N453	A12, afslag 10, Beijerrincklaan	Waddinxveen	45	14	21	26	35	33	31	59%
20	N219	A20, afslag 17, 1e Tochtweg	Nieuwerkerk a/d IJssel	15	9	10	12	16	14	11	80%
33	N209	A13, Doenkadeweg, Schieveensedijk	Rotterdam	30	24	21	27	19	11	18	67%
12	N207	N446, hmp 11,1, Kruisweg	Woubrugge	14	13	15	15	16	23	21	122%
13	N207	Dr. Stapensestraat	Leimuiden	6	4	4	5	3	6	3	68%
15	N231	N207, Nieuwkoopseweg	Alphen a/d Rijn	8	5	4	6	10	5	6	75%
16	N231	Nieuwveenseweg, Zevenhovenseweg	Ter Aar	14	1	1	2	1	0	0	6%
17	N231	N462, Schoterweg	Nieuwveen	5	1	2	1	1	0	0	18%
18	N452	N207, hmp 22.3, Goudse Poort / A4, afslag 11	Gouda	49	51	50	59				109%
22	N487	A29, afslag 22	Numansdorp-O	48	24	27	35	26	34	41	65%

Volg nr.	Locatie	Ligging, Omschrijving	Plaats, Gemeente	Capaciteit	Gemiddelde bezetting 2011	Gemiddelde bezetting 2012	Gemiddelde bezetting 2013	Gemiddelde bezetting 2014	Gemiddelde bezetting 2015	Gemiddelde bezetting 2016	Gemiddelde bezettingsgraad jaren 2011-2016 (%)
24	N217	A29, afslag 21, O. Heinenoordseweg	Oud Beijerland	24	29	28	29	22	28	36	120%
25	N214	A15, afslag 23	Papendrecht W	58	46	50	50	40	48	48	81%
26	N214	A15, afslag 23	Graafstroom	16	17	17	17	17	29	19	121%
	N214	A15, afslag 23	Sliedrecht	31	27	32	29	29	27		93%
27	N210	Zuidbroekse Opweg	Berkenwoude	20	8	7	6	5	4	6	29%
28	N210	N476	Lekkerkerk	8	8	4	6	7	5	5	71%
31	N215	N57	Stellendam	10	10	6	11	13	13	10	105%
32	N210	N477	Krimpen a/d Lek	8	8	4	5	6	3	11	76%
35	N496	Zwartedijk, N57, hmp 11,9, Noorddijk	Rockanje, Hellevoetsluis	44	15	12	21	20	22	9	38%
	N218	Geervliet/Oude Singel	Bernisse	14				3	4	5	30%
38	N218	N494, Wellebrug, Groene Kruisweg	Bernisse	15	2	2	5	10	9	12	44%
40	N218	De Nolle/Groene Kruisweg	Nieuwland	24	11	11	17	19	21	10	62%
39	N494	Wellebrug/Groene kruisweg	Brielle	15		2	5	6	8	7	36%