



P+Fiets gemeente Leiden

Haalbaarheidsnotitie



P+Fiets gemeente Leiden

Haalbaarheidsnotitie

Dit rapport is geschreven door:

Jacobine Aalberts (CE Delft)

Hans Voerknecht (CE Delft)

Eric Tol (CE Delft)

Willem Snel (&Morgen)

Jan-Joost van Eeuwijk (&Morgen)

Delft, CE Delft, 19 juli 2018

Publicatienummer: 18.4P86.090

Opdrachtgever: Gemeente Leiden

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 Leeswijzer	4
2	Praktijkervaringen P+fiets	5
	2.1 Achtergrond	5
	2.2 Voorbeelden	6
	2.3 Factoren voor kansrijkheid	6
3	Locatiescan Leiden	8
	3.1 Kansrijkheid van P+fiets in Leiden	8
	3.2 Inventarisatie parkeerplekken	13
4	Conclusie	19
	4.1 Meest kansrijke locaties	19
	4.2 Doorkijk naar realisatie	21
5	Bibliografie	22

Samenvatting

P+Fiets-concept biedt kansen voor spitsvertraging in Leiden

Het P+Fiets-concept, waarbij de fiets wordt ingezet voor de 'last mile', biedt kansen om negatieve effecten van autoverkeer in de stad tegen te gaan. Parkeerproblemen, vertraging in de spits en nadelige milieueffecten kunnen worden verminderd als de auto aan de rand van de stad wordt geparkeerd en het laatste stuk naar de bestemming per fiets wordt afgelegd. In verschillende steden in Nederland is dit concept reeds succesvol beproefd.

Pilot woon-werkverkeer Bio Science Park en centrum

De provincie Zuid-Holland en de gemeente Leiden willen een pilot uitvoeren met P+Fiets gericht op woon-werkverkeer. In het Bio Science Park en het centrum (inclusief noordelijke schil rond Willem de Zwijgerlaan) zijn de meeste arbeidsplaatsen aanwezig. Analyses met de Mobiliteitsscan laten zien dat er vanuit verschillende locaties met P+Fiets relevante reistijdwinst (>10 min.) is te behalen naar deze werklocaties. Dit maakt het toepassen van P+Fiets in de gemeente Leiden kansrijk.

Tabel 1 - Voorbeelden van kansrijke locaties voor de toepassing van P+Fiets (bron cijfers: Mobiliteitsscan)

Werkbestemming	P+Fiets-locatie	Aantal spitsaankomsten p/u	Aantal met reistijdwinst	Aantal met reistijdwinst >10 min.
Bio Science Park	P+R Transferium A44	1.795	1.795	1.113
Centrum, inclusief noordelijke schil	P+R Zoeterwoude	1.066	642	328
Centrum, inclusief noordelijke schil	Leidsedreef Leiderdorp	1.066	1.017	261

Bron: cijfers: Mobiliteitsscan.

Negen locaties geselecteerd voor vervolg

In overleg met de gemeente Leiden zijn negen bestaande parkeerplaatsen geselecteerd waar de pilot met P+Fiets kansrijk is. Dit betreft tevens twee carpoolplaatsen (Transferium A44 en carpoolplaats Zoeterwoude aan de A4) die in eigendom zijn van de provincie Zuid-Holland. De volgende stap naar de realisatie van P+Fiets in Leiden is het uitvoeren van een marktverkenning. In deze marktverkenning zal samenwerking worden gezocht met werkgevers in Leiden om de inzet van P+Fiets voor woonwerkverkeer mogelijk te maken. Tevens zal het huidige aanbod van P+Fiets-dienstverlening in kaart worden gebracht.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Leiden heeft een hoog percentage vertraagde autoritten tijdens de spits. Op veel invalswegen zijn in de spits opstoppingen, wat ten koste van de bereikbaarheid en de aantrekkelijkheid van de stad. 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.

Vanwege de kansen die het P+Fiets-concept biedt, doet de provincie Zuid-Holland momenteel onderzoek naar locaties waar op korte termijn P+Fiets-voorzieningen gerealiseerd kunnen worden. Aan de vaststelling van het provinciaal fietsplan 2016 'Samen verder fietsen' koppelde Provinciale Staten van Zuid-Holland een motie 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. Omdat de kansrijkheid van P+Fiets in stedelijk gebied mede wordt bepaald door het percentage vertraagde autoritten in de spits, is in overleg met de gemeente Leiden besloten een verkenning uit te voeren naar geschikte locaties voor P+Fiets.

1.2 Doelstelling

De vraag van de provincie Zuid-Holland en de gemeente Leiden is:

Is P+Fiets voor Leiden zinvol en kansrijk, en zo ja, waar en hoe kan dat het beste gerealiseerd worden?

Het doel van deze verkenning is vast te stellen of het realiseren van P+Fiets in Leiden haalbaar is, wat geschikte overstappunten zijn en (indien het haalbaar is) de vraag en de aanbodkant te verkennen alsmede de vraag of een P+Fiets-Leiden ook qua exploitatie duurzaam houdbaar is. In deze haalbaarheidsnotitie (Fase 1 van het project) beantwoorden we de vraag op welke locaties P+Fiets in Leiden het meest kansrijk is. In de vervolgfases van het project (marktverkenning en businesscase) wordt nader ingezoomd op de haalbaarheid van de exploitatie.

1.3 Leeswijzer

In deze haalbaarheidsnotitie brengen wij in beeld voor welke zones in Leiden het concept P+Fiets meerwaarde biedt. In Hoofdstuk 2 beschrijven we allereerst wat het P+Fiets-concept inhoudt en welke factoren de kansrijkheid beïnvloeden. In Hoofdstuk 3 zoomen we met behulp van de Mobiliteitsscan in op de situatie in Leiden. We kijken hierbij naar de belangrijkste invalswegen en de locaties waar de meeste vertraging plaatsvindt. Tevens beschrijven we de locaties die in aanmerking komen voor de realisatie van P+Fiets. In Hoofdstuk 4 vatten we de conclusies samen en geven we een doorkijk naar het vervolg.

2 Praktijkervaringen P+Fiets

2.1 Achtergrond

Zoals beschreven in de inleiding is het concept P+Fiets (een kansrijk concept om de nadelige effecten van veel autoverkeer door de stad (congestie, lucht-kwaliteit, geluid, veiligheid, belevingswaarde) te beperken. De belangrijkste doelen en voordelen van P+Fiets zijn:

- doorstroming in de bebouwde kom verbeteren;
- parkeerproblematiek in centrum verminderen;
- leefbaarheid centrum verbeteren;
- aantrekkelijke oplossing voor de 'last mile';
- gezonder woon-werkverkeer;
- sneller en goedkoper dan laatste km's met de auto;
- flexibeler dan P&R, minder OV-vervoer is nodig;
- goedkopere parkeervoorziening.



In het algemeen zijn P+Fiets-voorzieningen kansrijk in steden met een hoog percentage sterk vertraagde ritten in de spits. Uit een inventarisatie van het CROW¹ blijkt dat de gemeente Leiden op dit punt het hoogste scoort van de gemeenten in Nederland. De gegevens van gemeenten in Zuid-Holland uit deze publicatie zijn samengevat in . P+Fiets zou hiervoor een goede oplossing zijn.

Tabel 2 - 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%

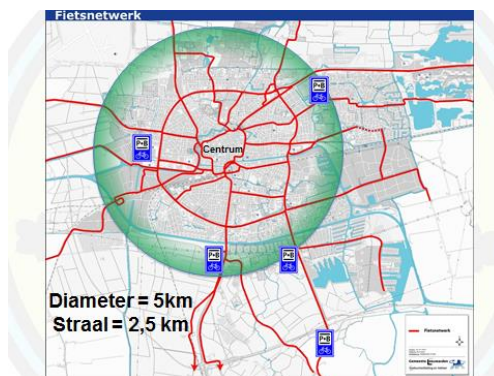
Bron: CROW, 2016.

¹ P+fiets, snel en slim in de stad. Fietsberaad CROW, 2016.

2.2 Voorbeelden

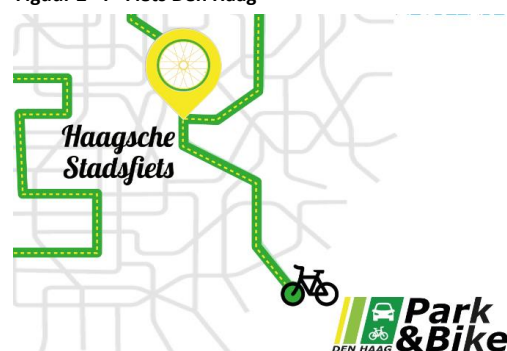
P+Fiets is inmiddels op diverse plaatsen in Nederland in gebruik. In Leeuwarden zijn er vijf P+Fiets-locaties, met in totaal circa 200 fietsen waar werknemers via hun werkgever gebruik van kunnen maken. Op andere plekken (o.a. Maastricht, P&R Utrecht Westraven) worden OV-fietsen beschikbaar gesteld op P&R-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.

Figuur 1 - P+Fiets Leeuwarden



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. In Zwolle is de ontwikkeling van P+Fiets stopgezet doordat nog geen goede locatie voorhanden was. Er was een geschikte en kansrijke locatie gevonden, die echter al was voorbeschikt voor een uitbreiding van woningbouw, waardoor realisatie op korte termijn niet mogelijk bleek.

Figuur 2 - P+Fiets Den Haag



2.3 Factoren voor kansrijkheid

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. Tabel 3 presenteert diverse randvoorwaarden voor een succesvolle P+Fiets-oprichting en -gebruik.

Tabel 3 - Randvoorwaarden voor succesvolle P+Fiets

#	Randvoorwaarde
1	Voldoende parkeercapaciteit en ruimte voor fietsstalling
2	Sociaal veilige parkeerplaats
3	Aantrekkelijke fietsroute naar bestemming. a Gewone fiets ca. <5 km van P+Fiets naar bestemming. b Elektrische fiets ca. <10 km van P+Fiets naar bestemming.
4	Logische aanrijroute naar P+Fiets-locatie vanaf invalswegen, weinig omrijtijd
5	Goede communicatie met de doelgroep.
6	Voldoende noodzaak voor gebruikers om gebruik te maken van P+Fiets. a Oplossing voor parkeerkosten en -problemen. b Oplossing voor reistijdverlies.
7	Alleen initiële investering van overheid.
Extra	Extra voorzieningen in de buurt van de parkeerplaats (bijvoorbeeld winkels, sportschool, etc.)

#	Randvoorwaarde
Extra	Flankerend parkeerbeleid bij bestemming, op capaciteit en beprijzing. Afstemming met werkgevers over parkeerkostenvergoedingen.

Voordelen voor werkgevers

Het belangrijkste voordeel voor werkgevers is het oplossen van het parkeervraagstuk. Werkgevers die onvoldoende parkeerruimte hebben bij hun bedrijf hebben nu de mogelijkheid om hun werknemers een parkeerplaats aan de rand van de stad aan te bieden, een - over het algemeen - plezierig ritje op een comfortabele fiets en goede voorzieningen voor de fietsers bij het bedrijf zelf. Voor nieuwe bedrijven kan de parkeernorm worden verlaagd, waardoor bedrijven minder hoeven te investeren in - vaak dure - parkeercapaciteit in de nabijheid van het bedrijf. Verder kan hierdoor de betrouwbaarheid van de aankomsttijd van de werknemers sterk vergroot worden, omdat de voornaamste bron van variabiliteit in de reistijd (het stuk door de stad) wordt weggenomen. Ook kan P+Fiets bijdragen aan het duurzame imago van een bedrijf. Tenslotte zijn vitale werknemers voor steeds meer bedrijven een belangrijk aandachtspunt.

Voordelen voor de gemeente

Veel gemeenten willen de hoeveelheid verkeer door de stad beperken. De nadelige effecten van veel autoverkeer door de stad zijn legio: slechte luchtkwaliteit, geluidsoverlast, onveiligheid, ruimtebeslag, congestie, 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 (mits dat op voldoende substantiële schaal gebeurt) bijdragen aan het beperken van deze problemen.

Voordelen voor werknemers

Bij eerdere ervaringen blijkt, dat veel werknemers het plezierig vinden om 15 à 20 minuten te fietsen naar en van het werk. Zij vinden het ontspannend en komen met een betere energie op het werk aan. Verder is er winst in betrouwbaarheid van de reistijd, gemiddeld een kortere reistijd en geen stress meer om een parkeerplaats te vinden.

3 Locatiescan Leiden

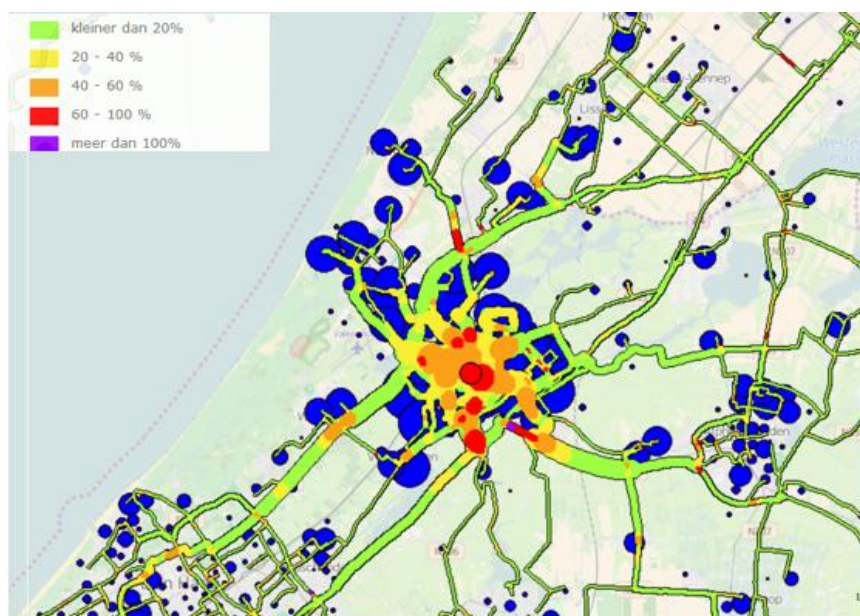
3.1 Kansrijkheid van P+Fiets in Leiden

Voor de kansrijkheid van P+Fiets in Leiden is het van belang dat de P+Fiets gezien wordt als een alternatief op het huidige autorijden van de 'last-mile' en het parkeren. P+Fiets is effectief als het een parkeer- of congestieprobleem oplost. Hierbij is het belangrijk om te kijken of het probleem zich structureel of incidenteel voordoet. Incidenteel is bijvoorbeeld bij evenementen of bestemmingen die speciaal bezocht worden bij mooi weer.

Voor de situatie in Leiden focussen we op woon-werkverkeer dat momenteel niet de spits vertraging ondervindt op de 'last mile'. De primaire doelgroep bestaat daarbij uit werknemers van Leidse werkgevers die in de huidige situatie met de auto naar het werk komen. De 'last mile' wordt voor hen vooral aantrekkelijker met de fiets als zij met P+Fiets een substantiële reistijdwinst (> 10 min.) kunnen boeken zonder hoge extra financiële kosten. Daarnaast spelen uiteraard andere factoren een rol, zoals de aantrekkelijkheid van de fietsroute, voorzieningen op de parkeerplaats en communicatie vanuit de werkgever.

Wanneer we ons focussen op Leiden zien we dat de aanvoerwegen naar het centrum veel vertraagde ritten bevatten. De Mobiliteitsscan biedt hier inzicht in, waarbij de gele, oranje en rode kleuren ernstige vertraging aangeven. In de stad zijn de vertragingen meer dan 70% (rood, 60-100%) van de normale reistijd. In de figuur is ook te zien dat voor autoritten naar Leiden het grootste deel van de vertraging niet zozeer op de snelweg, maar vooral in en rond de stad plaatsvindt. Dit maakt het voor automobilisten aantrekkelijker om een alternatieve oplossing te vinden voor de 'last mile'. P+Fiets zou in het oplossen van reistijdvertraging van de 'last-mile' een belangrijke rol kunnen vervullen.

Figuur 3 - Reistijdverliesindicatie in Leiden, met behulp van de Mobiliteitsscan. Grootste vertragingen bedragen meer dan 70% extra reistijd in de stad (tijdens de ochtendspits)



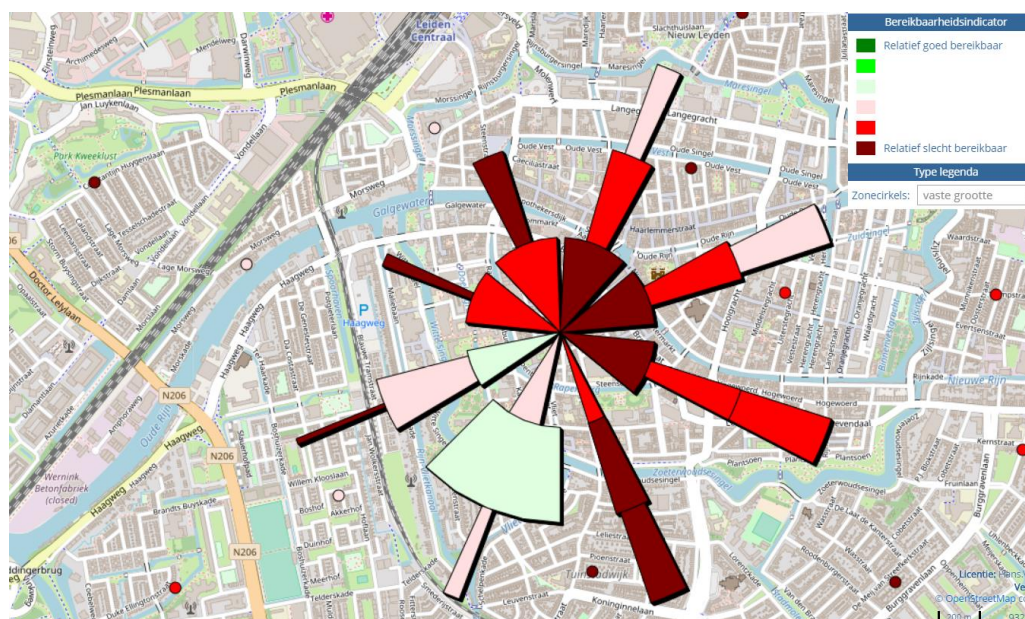
Invalswegen

Voor wat betreft de aanrijroutes ligt er een natuurlijke scheiding bij het spoor door Leiden. Locaties ten westen van het spoor worden over het algemeen bereikt via de A44, locaties ten oosten van het spoor via de A4. Voor de locatie Bio Science Park/LUMC is de voornaamste ontsluitingsroute de Plesmanlaan. Voor Leiden Centrum komt het verkeer voornamelijk vanaf de A4 met als voornaamste afslagen Afslag 7 (Zoeterwoude Dorp) en 6 (Hoogmade). Voor de schil ten noorden van het centrum is Afslag 6 (Hoogmade) de voornaamste aanvoerroute, maar ook in mindere mate Afslag 7 (Zoeterwoude Dorp). Afslag 6a vanaf de A4 (Zoeterwoude-Rijndijk) dient vooral als aansluiting op de N11 en is geen belangrijke invalsweg voor Leiden zelf.

Onderstaande figuren (gemaakt met de Mobiliteitsscan) geven een beeld van de kansen voor P+Fiets voor Leiden in het algemeen en voor een specifieke locatie. Fout! Verwijzingsbron niet gevonden. geeft aan uit welke richting en van welke afstand verkeer relatief veel of weinig vertraging heeft. En of het veel of weinig ritten betreft. De richting van de staafjes geeft aan uit welke windrichting het verkeer afkomstig is. De dikte van de staafjes geeft de relatieve omvang van het aantal ritten weer. En de kleur geeft weer of het verkeer relatief veel of weinig vertraging heeft. De binnenste ring geeft het verkeer weer met een herkomst tot 7,5 km; de buitenste ring de herkomsten verder dan 30 km en de middelste ring herkomsten tussen 7,5 en 30 km. Een bruine kleur geeft daarbij een gemiddelde reistijd die meer dan 14% langer dan de gemiddelde reistijd in Nederland in de ochtendspits over die afstand. Rood 7-14% langer, lichtrood 0-7% langer, lichtgroen 0-7% korter, middelgroen 7-14% korter en donkergroen meer dan 14% korter.

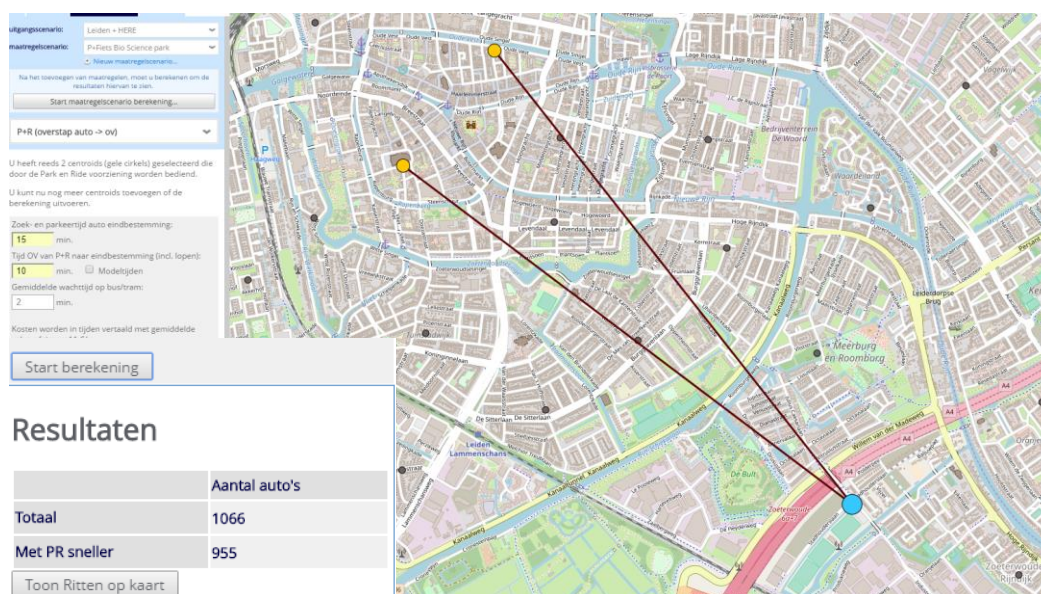
Te zien is dan in Figuur 5, dat met name verkeer uit (Noord-)oostelijke richting veel vertraging ondervindt op de laatste 7,5 km. Voor verkeer uit zuidoostelijke richting en noordwestelijke richting geldt dit in iets mindere mate. Voor deze locatie (Leiden Centrum) is P+Fiets vooral aantrekkelijk vanuit (noord-)oostelijke herkomsten, omdat vanuit die richting de meeste vertraging in de stad ondervonden, en de fiets sneller is. Voor Leiden-Centrum wordt dan ook primair gezocht voor P+Fiets-overstappunten ten oosten van het centrum.

Figuur 5 - Bereikbaarheid van Leiden-Centrum, per zone (<7,5 km, 7,5-20 km en >30 km) en richting. Verkregen via Mobiliteitsscan



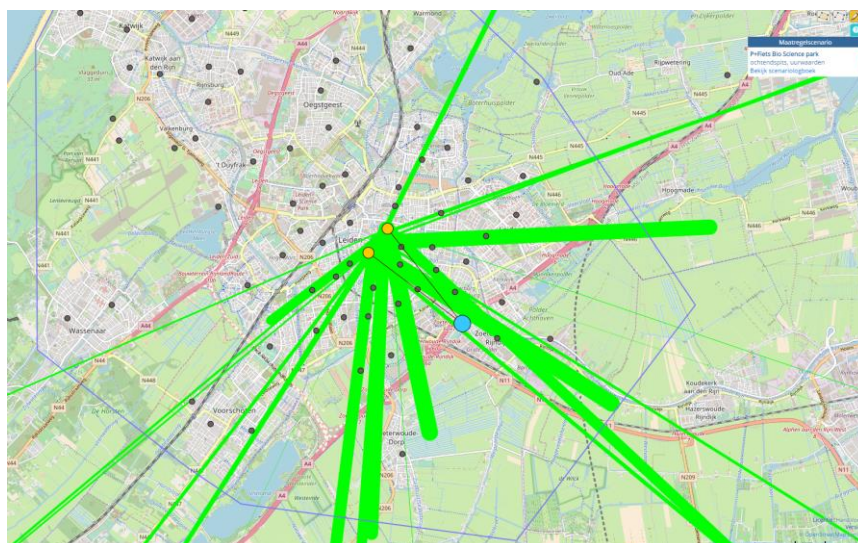
In Figuur 6 is als voorbeeld een P+Fiets-overstaplocatie weergegeven met een grote blauwe bol. De kleine gele bolletjes geven weer welke bestemmingen deze overstaplocatie zou kunnen bedienen. Te zien is dat de totale reistijd voor 955 van de 1.066 auto's (per uur in de ochtendspits) naar deze bestemmingen de totale reistijd korter wordt met P+Fiets dan wanneer de hele reis met de auto wordt gemaakt.

Figuur 6 - P+Fiets-simulatie met Mobiliteitsscan met overstappunt bij sportvelden RKKV Meerburg



In Figuur 7 is dan te zien, vanuit welke bestemmingen auto's die van P+Fiets gebruik maken een kortere reistijd hebben. Hoe dikker de lijn, hoe meer auto's vanuit de betreffende bestemming reistijdwinst boeken met P+Fiets. Zoals verwacht gaat het dan om auto's vanuit het noordoosten tot het zuidwesten, omdat deze via de A44 naar Leiden rijden.

Figuur 7 - Herkomst van automobilisten naar de binnenstad van Leiden. Geel illustreert locaties in Leiden, blauw de voorgestelde P+Fiets in Figuur 6



Op deze manier is voor iedere zone in Leiden met veel arbeidsplaatsen een aantal potentiële P+Fiets-locaties onderzocht welke reistijdwinst forenzen boeken door P+Fiets te gebruiken in plaats van het maken van de hele reis per auto. Hierbij is ook rekening gehouden met de parkeertarieven die bij sommige bestemmingen gelden, omdat gebleken is (Push&Pull Consortium, 2015) dat een verschil in parkeertarief een grote invloed heeft op de bereidheid om over te stappen naar een andere vervoerswijze dan de auto. Uit de eerste ervaringen met P+Fiets in o.a. Leeuwarden blijkt, dat er sprake moet zijn van een serieus reistijdverschil om ervoor te zorgen, dat mensen overstappen naar P+Fiets. De resultaten zijn weergegeven in Tabel 4. Te zien is, dat er voor diverse bestemmingen behoorlijke reistijdwinst kan worden geboekt. Voor arbeidsplaatsen in het centrum is de reistijdwinst vanuit het Transferium Zoeterwoude Rijndijk zelfs meer dan 20 minuten voor meer dan een derde van de reizigers.

Tabel 4 - Reistijdwinst bij P+Fiets voor verschillende werkbestemmingen en P+Fiets-locaties (gebaseerd op aantallen aankomsten met de auto per uur in de ochtendspits)

Werkbestemming	P+Fiets-locatie ²	Aantal aankomsten p/u	Aantal met reistijdwinst	Aantal met reistijdwinst >10 min.	Aantal met reistijdwinst >20 min.
Bio Science Park	P+R Zoeterwoude	1.795	244	30	0
Bio Science Park	Leidsedreef Leiderdorp	1.795	1.482	112	0
Bio Science Park	P+R Transferium A44	1.795	1.795	1.113	0
Bio Science Park	Sportvelden RKVV Meerburg	1.795	422	122	0
Centrum & Schil W de Zwijgerlaan-Schipholweg	Sportvelden RKVV Meerburg	1.066	955	527	337
Centrum & Schil W de Zwijgerlaan-Schipholweg	P+R Zoeterwoude	1.066	642	328	0
Centrum & Schil W de Zwijgerlaan-Schipholweg	Leidsedreef Leiderdorp	1.066	1.017	261	0
Centrum & Schil W de Zwijgerlaan-Schipholweg	P+R-Transferium A44	1.066	385	8	0

Bij deze analyses is uitgegaan van de bestaande situaties. Hierbij is voor het bepalen van de hoeveelheid vertraging gebruik gemaakt van de zgn. HERE-data, die gebaseerd is op actuele reistijden op grond van GSM-data. Deze zijn natuurlijk nog niet beschikbaar voor de toekomstige situatie. De nieuwe ontwikkelingen, met name de Rijnlandroute, zullen effect hebben op deze vertragingen. De Rijnlandroute zit al wel in de NRM-Modellen voor toekomstjaren. NRM staat voor Nieuw Regionaal Model en wordt ontwikkeld door Rijkswaterstaat. Bij het nader uitwerken van de kansrijke locaties zal rekening gehouden moeten worden met het feit dat de vertraging in de stad zal afnemen door de komst van de Rijnlandroute, waardoor P+Fiets-locaties mogelijk minder aantrekkelijk worden voor de gebruiker. Een nadere analyse leert echter, dat het effect van de Rijnlandroute op P+Fiets vooral zal aangrijpen op het verkeer dat vanuit het oosten en zuidoosten naar het Bio Science Park rijdt, doordat dit verkeer niet meer door de stad hoeft te rijden. Dit betreft maar een beperkt deel van het verkeer naar het Bio Science Park.

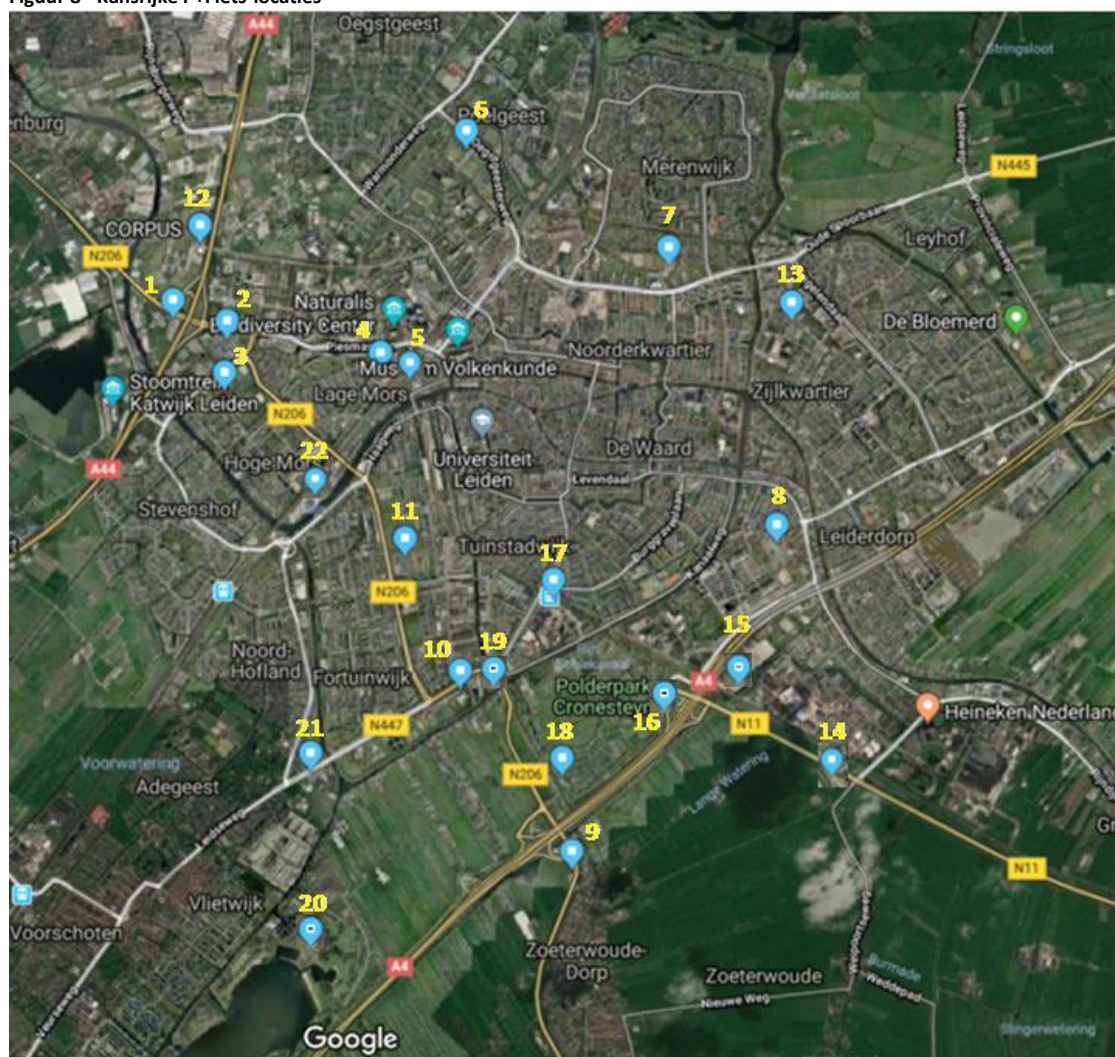
² Deze locaties zijn gekozen uit de genoemde locaties tijdens de werksessie met de gemeente Leiden, zie Paragraaf 3.2.

3.2 Inventarisatie parkeerplekken

In overleg met de gemeente Leiden is een lijst opgesteld van parkeerplaatsen die mogelijk interessant zijn voor de toepassing van P+Fiets. Deze locaties zijn weergegeven in Figuur 8.

Voor P+Fiets zijn in het algemeen locaties aan de rand van de stad (dichtbij de afslagen van snelwegen, langs invalswegen) het meest interessant. Uitgangspunt in Leiden is dat er vooralsnog wordt gekeken naar bestaande parkeerplaatsen, waarbij wordt gestreefd naar dubbelgebruik. Bijvoorbeeld parkeerplaatsen bij sportvelden blijven doordeweeks overdag vaak onbenut. Per locatie geïnventariseerd wat de huidige situatie is en welke succes- en faalfactoren er zijn voor de toepassing van P+Fiets per specifieke locatie. De resultaten hiervan zijn weergegeven in Tabel 5.

Figuur 8 - Kansrijke P+Fiets-locaties



Tabel 5 - Potentiële P+Fiets-locaties

#	Locatie	T.o.v hoofdwegen	Bestemmingen	Afstand	Huidige situatie/aanwezige voorzieningen	Succes/faalfactoren
1	P+R Transferium Leiden	A44, N206	CORPUS	<1 km	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rijnlandroute wordt aangelegd (RWS/provincie) ➤ Bushalte/OV aanwezig - Rnet ➤ Fietsvoorzieningen zijn goed ➤ Redelijk sociaal veilig ➤ Nabij McDonald's ➤ Weinig openbare P-plaatsen in omgeving ➤ 60% gemiddelde bezetting 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Zeer kansrijk ➤ Gedurende aanleg Rijnlandroute blijven P-plaatsen toegankelijk ➤ RWS moet toestemming geven voor mogelijke P+Fiets ➤ Bereikbaarheid tijdens verbouwing mogelijke barrière
			Science Park Leiden	1 km		
			LUMC	2 km		
			Naturalis, Anatomisch-, Volkenkunde museum	<3 km		
			Oud centrum Leiden	<4 km		
2	Haagse Schouwweg	A44, N206	CORPUS	1 km	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ontwikkellocatie voor woningbouw 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Niet kansrijk ➤ Nog veel onzekerheid door woningbouw
			Science Park Leiden	<1 km		
			LUMC	<4 km		
			Naturalis, Anatomisch-, Volkenkunde museum	2 km		
			Oud centrum Leiden	3 km		
3	Sportvelden/CBR Leiden	A44, N206	CORPUS	2 km	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Hal gaat dicht ➤ Bestemming is onbekend ➤ Fietsafstanden te groot ➤ Sociaal onveilig 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Niet kansrijk ➤ Onzeker en niet sociaal veilig
			Science Park Leiden	1 km		
			LUMC	2 km		
			Naturalis, Anatomisch-, Volkenkunde museum	2 km		
4	Vossiusplein	A44, N206	Science Park Leiden	1 km	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Circa 100 plekken, in beheer gemeente (betaald parkeren), overcapaciteit circa 40 plekken ➤ Veel woningen en bedrijven in de buurt ➤ Goede fietsroute naar bedrijven 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Kansrijk ➤ Geschikt voor bereiken centrum ➤ Science Park al voorbij ➤ Sociale veiligheid in het donker nog een aandachtspunt
			LUMC	1 km		
			Naturalis, Anatomisch-, Volkenkunde museum	1 km		
			Oude centrum Leiden	2 km		
5	Schaatshal Leiden	A44, N206	Science Park Leiden	1 km	<ul style="list-style-type: none"> ➤ IJshal gaat naar Voorschoterweg ➤ Is openbaar, al lijkt het niet zo 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Kansrijk ➤ Te combineren met Locatie 4 (Vossiusplein) als overloop, mits goed bewegwijzerd
			Naturalis, Anatomisch-, Volkenkunde museum	<1 km		
			LUMC	1 km		

#	Locatie	T.o.v hoofdwegen	Bestemmingen	Afstand	Huidige situatie/aanwezige voorzieningen	Succes/faalfactoren
			Oude centrum Leiden	2 km		
6	Sportvelden UVS	-	Oude centrum Leiden	3 km	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Weinig alternatieven in omgeving ➤ Zeer groot terrein ➤ Nabij Houtkwartier, Achmea, Ziekenhuis ➤ Wie is de beheerder? Sportbedrijf? Gemeente Oegstgeest? ➤ Lugdunum-terrein - veel ruiten sneuvelen (ziekenhuis) ➤ Brug naar Poelgeest, Haarlemmerweg 5 min. fietsen naar centrum 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Matig kansrijk ➤ Positief: Parkeerruimte, afstand tot bestemming ➤ Negatief: Geen logische aanrijroute bestemming, gebrekkige sociale veiligheid
7	Sportvelden VV Roodenburg	-	Winkelcentrum Leiderdorp	2 km	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aanrijroute via een lus en parallelweg, ligt erg afgelegen ➤ Sociaal matig veilig ➤ Weinig capaciteit (max 30) ➤ Eigenaar sportbedrijf? Eigen terrein? ➤ Leiderdorp lijkt geschikter 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Weinig kansrijk ➤ Te afgelegen, sociaal onveilig, weinig capaciteit
		Oude centrum Leiden	2 km			
8	Park Matilo	A4	Oude centrum Leiden	2 km	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Evenemententerrein ➤ Utrechtse jaagpad ➤ Herkenbare locatie ➤ Omgevingsparkeren is nog gratis, concurrentie met informele P+Fiets ➤ Buurt betrekken bij het P+Fiets plan ➤ Nabij woonwagenkamp ➤ Fietsen naar centrum relatief ver weg 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Redelijk kansrijk ➤ Deze locatie heeft voor- en nadelen. Een nadere verkenning is hierbij nodig
		Heineken brouwerij/museum	2 km			
9	P+R Zoeterwoude	A4, N206	Oude centrum Leiden	<5 km	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Staat erg vol, mensen stappen daar op de bus ➤ Gemiddelde bezetting 81% ➤ Wild-parkeren in omgevingen ➤ Eigendom van Zoeterwoude ➤ Oversteek is gevaarlijk, fietsen is verder weg 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Kansrijk ➤ Perfecte locatie ➤ Afstand centrum is redelijk (fiets) ➤ Is ook geselecteerd carpoolplein voor marktverkenning ➤ Uitbreiding is essentieel (overleg met Zoeterwoude)
		Heineken brouwerij/museum	<4 km			

#	Locatie	T.o.v hoofdwegen	Bestemmingen	Afstand	Huidige situatie/aanwezige voorzieningen	Succes/faalfactoren
10	Zwembad De Vliet	N206	Oude centrum Leiden	3 km	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Er komt een groot parkeerterrein, met overcapaciteit ➤ Ligt voorbij Lammenschapsplein, vooral voor Zuidwest geschikt ➤ Sportvoorzieningen - rustig, minder sociaal veilig 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Matig kansrijk ➤ Lammenschapsplein voorbij, dan zijn mensen geneigd door te rijden
11	Vijf Meihal	N206	Oude centrum Leiden	2 km	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Omrijden noodzakelijk, en niet op logische route ➤ Hal wordt verplaatst, nieuwe hal met parkeerterrein 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Niet kansrijk ➤ Niet veel automobilisten zullen vanaf hier gaan fietsen
12	CORPUS	A44	CORPUS	0 km	➤ Universiteit is de eigenaar?	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Matig kansrijk ➤ Transferium is een betere locatie, daarom niet verstandig om aan deze locatie veel tijd te spenderen
			Science Park Leiden	<1 km	➤ Slecht aanrijden	
			LUMC	2 km	➤ Bekende locatie	
			Naturalis, Anatomisch-, Volkenkunde museum	2 km	➤ Bezettingsgraad is onbekend, maar vrij vaak vol, vergelijkbaar met Naturalis	
			Oude centrum Leiden	<5 km	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Er moet een deal gesloten worden met een andere partij ➤ BSP ligt goed qua fiets 	
13	Leidse Dreef Leiderdorp	-	Winkelcentrum Leiderdorp	0 km	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Gemeente Leiderdorp is eigenaar ➤ Geen regulering aanwezig ➤ Overdag is parkeerdruk laag, veel eigen terrein van bedrijven ➤ Veel ontwikkelingen - LOI gaat weg, woningontwikkeling (70m hoog) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Kansrijk ➤ Belemmeringen zijn weg te nemen ➤ Parkeren voordat het begint vast te lopen ➤ Leiden centrum en schil noorden zijn goed bereikbaar ➤ Verdere verkenning met gemeente Leiderdorp nodig voor kansen
			Oude centrum Leiden	3 km		
14	Barrepad/N11	N11	Oude centrum Leiden	5 km	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Niet gemeente Leiden ➤ Kan aantrekkelijke zichtlocatie zijn ➤ Lange afstand tot centrum ➤ Hier ligt nog geen parkeerterrein 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Niet kansrijk ➤ Te ver fietsen naar centrum ➤ Onlogisch om hier af te slaan ➤ Nog geen parkeerterrein
			Heineken brouwerij/museum	<1 km		
15	Sportvelden RKKV Meerburg	A4, N11	Oude centrum Leiden	4 km	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nabij woonwijk, supermarkt, sportterrein ➤ Huidige sportterrein - brug over A4, gemeentegrens 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Kansrijk ➤ Mooie route, dus de fietsafstand is een minder bezwaar
			Heineken brouwerij/museum	<2 km		

#	Locatie	T.o.v hoofdwegen	Bestemmingen	Afstand	Huidige situatie/aanwezige voorzieningen	Succes/faalfactoren
					<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mooie fietsroute vanaf locatie ➤ Bedrijven Roomburg kan een bestemming zijn 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Eenmaal bekend bij woon/werkverkeer is dit een logische plek en eenvoudige te bereiken
16	ANWB	A4, N11	Oude centrum Leiden	4 km	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Eigendom van RWS en provincie ➤ Er is een goede aansluiting per auto, maar slecht voor met de fiets ➤ Fietsoversteek moet verbeterd worden ➤ Door Cronesteyn- dicht bebost, niet sociaal veilig 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Matig kansrijk ➤ Locatie is goed ➤ Bereikbaarheid fiets is problematisch ➤ Onveilige fietsroute ➤ Locatie dient openbaar te worden – veel ingrepen nodig
17	Parkeergarage Lammenschans	N206	Oude centrum Leiden	2 km	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Garage (green) hard nodig voor nieuwe ontwikkelingen (woningbouw) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Niet kansrijk ➤ Er zijn kansrijkere locaties, niet logisch aanrijden en gemeente wil woningbouw i.p.v. P+Fiets
18	Stadstuinen/ Vrouwenweg	A4, N206	Oude centrum Leiden	4 km	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Wordt nu al informeel gebruikt, omrij-aanrijroute ➤ Vrij onlogische aanrijroute ➤ Gemeente wil geen parkeerplekken op deze locatie 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Matig kansrijk ➤ Gemeente wil geen Parkeerplekken
			Heineken brouwerij/museum	5 km		
19	Lammenschans-plein	N206	Oude centrum Leiden	3 km	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Wordt ook gebruikt door ROC ➤ Restaurants klagen 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Niet kansrijk ➤ Momenteel al parkeerproblemen
20	Recreatiegebied Vlietland	A4	Recreatiegebied Vlietland	0 km	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ligt te ver weg van Leiden ➤ Niet veilig 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Niet kansrijk ➤ Onveilig
21	Hofweg	N447	Recreatiegebied Vlietland	<2 km	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ligt te ver weg van Leiden 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Niet kansrijk
22	Amphoraweg	N206	Oude centrum Leiden	<3 km	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ligt te dicht bij allerlei bestemmingen, stookt niet met P+Fiets principe ➤ Mogelijke ontwikkelingen onzeker 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Niet kansrijk ➤ Te onzeker
			Science Park Leiden	2 km		
			LUMC	3 km		
			Naturalis, Anatomisch-, Volkenkunde museum	<3 km		
23	Schipholweg	-	Oude centrum Leiden	0 km	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ligt midden in centrum, stookt niet met P+Fiets principe ➤ Eerder reinsnadeel dan voordeel 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Niet kansrijk
			Science Park Leiden	<2 km		
			LUMC	1 km		

#	Locatie	T.o.v hoofdwegen	Bestemmingen	Afstand	Huidige situatie/aanwezige voorzieningen	Succes/faalfactoren
			Naturalis, Anatomisch-, Volkenkunde museum	1 km		
24	Verbeekstraat	A44, N206	<i>Zie locatie 2</i>		➤ Er komen nieuwe studentenwoningen op deze locatie	➤ Niet kansrijk ➤ Andere ontwikkelingsplannen
25	Dekker Warmond Sauna	A44	Oude centrum Leiden	4 km	➤ Mooie fietsroute ➤ Duidelijke locatie	➤ Niet kansrijk ➤ Onlogische aanrijroute ➤ Vrij ver fietsen
			Science Park Leiden	4 km		
			LUMC	4 km		
			Naturalis, Anatomisch-, Volkenkunde museum	4 km		
26	Maalderij, Leiderdorp	A4, N445	<i>Zie Locatie 13</i>		➤ Ligt vlakbij Locatie 13	➤ Kansrijk ➤ Kan als overloop dienen bij Locatie 13 ➤ Aanrijroute is minder gunstig
27	McDonald's Leiderdorp	A4	Oude centrum Leiden	5 km	➤ Nabij A4	➤ Redelijk kansrijk ➤ Vrij ver fietsen naar bestemming
28	Lugdunum terrein	A44	Oude centrum Leiden	1 km	➤ Bij sportvelden, overdag verlaten	➤ Niet kansrijk ➤ Terrein minder sociaal veilig ➤ Geen logische aanrijroute
			Science Park Leiden	1 km		
			LUMC	1 km		
			Naturalis, Anatomisch-, Volkenkunde museum	1 km		
29	Entree Bio Science Park (Ehrenfestweg)	A44, N206	Science Park Leiden	0 km	➤ Parkeergarage	➤ Niet kansrijk ➤ Deze locatie ligt erg (te) dichtbij de bestemming op het BSP

4 Conclusie

4.1 Meest kansrijke locaties

De kansrijke locaties zijn samengevat in Tabel 6.

Tabel 6 - Kansrijke P+Fiets-locaties

#	Locatie	Gemeente	Kansrijkheid
1	P+R Transferium A44	Leiden	Zeer kansrijk
4	Vossiusplein	Leiden	Kansrijk
5	Schaatshal	Leiden	Kansrijk
8	Park Matilo	Leiden	Redelijk kansrijk
9	P+R Zoeterwoude	Zoeterwoude	Kansrijk
13 + 26	Leidse Dreef Leiderdorp/Maalderij Leiderdorp	Leiderdorp	Kansrijk
15	Sportvelden RKVV Meerburg	Leiden	Kansrijk
27	McDonald's Leiderdorp	Leiderdorp	Redelijk kansrijk

Nadere toelichting op de meest kansrijke locaties

A. Locaties ten westen van het spoor (in volgorde van kansrijkheid)

1. *P+R Transferium A44.*

Beschrijving situatie Deze locatie is al in gebruik om reizigers over te laten stappen op een andere vervoerswijze. Maar dan vooral gericht op de bereikbaarheid in Den Haag; automobilisten kunnen overstappen op een bus naar Den Haag. Rijkswaterstaat heeft deze locatie ook daarop specifiek opgezet en op dit moment is niet duidelijk of er ruimte is om ook voorzieningen voor reizigers naar het centrum te accommoderen. Dat moet dus overlegd worden met Rijkswaterstaat, omdat het neerzetten van fietsen op deze locatie niet past bij het primaire doel van Rijkswaterstaat.

Daarnaast speelt de ontwikkeling van de Rijnlandroute, de nieuwe snelweg die Katwijk, via de A44, ten zuiden van Leiden langs gaat verbinden met de A4. Door deze ontwikkelingen zal het Transferium een nieuwe locatie krijgen (en waarschijnlijk uitgebreid worden). Het Transferium blijft open. Wat in beeld gebracht moet worden is of dit Transferium gedurende deze werkzaamheden goed bereikbaar blijft per auto en ook een goede verbinding met de fiets met Leiden blijft houden. Mocht dat niet het geval zijn, dan is het verstandiger om te wachten met het ontwikkelen van deze P+Fiets-locatie totdat beide wel goed geregeld zijn. De belangrijkste ontsluitingsroute naar het Bio Science Park (A44) loopt langs dit Transferium, en is in ieder geval in de huidige situatie het logisch om de auto te parkeren bij dit Transferium met vrijwel geen omrijdtijd.

4. *Vossiusplein.*

5. *Schaatshal Leiden.*

Omdat deze locaties zeer dicht bij elkaar liggen kunnen ze als één P+Fiets-locatie beschouwd worden, zeker omdat de locatie schaatshal als overloop van de locatie Vossiusplein kan fungeren. Op het Vossiusplein zijn 100 parkeerplaatsen met een overcapaciteit van ongeveer 40 plaatsen (althoewel er 's ochtends meer plaatsen beschikbaar zijn). Bij de schaatshal zijn er meer plaatsen beschikbaar, en potentieel wellicht nog meer, gezien het feit, dat de

schaatshal gaat verhuizen. De locatie is niet geschikt voor het Bio Science Park als bestemming, omdat deze bestemming al gepasseerd is. Maar wel voor Leiden Centrum, waarheen ook een goede fietsroute ligt. Hoewel het meeste verkeer naar Leiden Centrum van de oostkant aanreist, komt met name verkeer vanuit Katwijk en Rijnsburg onderweg naar het centrum langs deze locatie. Dit maakt het in potentie ook geschikt voor een P+Fiets voor het winkelend publiek naar Leiden centrum. Specifiek aandacht zal moeten worden besteed aan de bewegwijzering, de sociale veiligheid en de zekerheid dat er een parkeerplaats beschikbaar is voor de auto.

B. Locaties ten oosten van het spoor (in volgorde van kansrijkheid)

9. *P+R Zoeterwoude.*

Qua locatie is deze zeer geschikt voor P+Fiets. Het is ook een carpoolplaats voor de provincie Zuid-Holland. Het voornaamste probleem is dat deze locatie over het algemeen al overvol is (hetgeen overigens ook een maatstaf is voor de potentie ervan). Dus voor ontwikkeling als P+Fiets-locatie moet ze fors wordt uitgebreid, want het ontbreken van een garantie voor een beschikbare parkeerplaats is funest voor P+Fiets. Deze locatie ligt op het grondgebied van Zoeterwoude. Mogelijk kan ook nog een bezwaar zijn, dat een uitbreiding ten koste gaat van groen; anderzijds lijkt het groen op deze locatie, ingeklemd tussen wegen, van beperkte waarde. In ieder geval moet de eerste stap zijn de afstemming met Zoeterwoude.

13. *Leidse Dreef Leiderdorp.*

26. *Maalderij Leiderdorp.*

Dit is de enige potentiële locatie voor P+Fiets vanaf de afslag Hoogmade van de A4. De locatie is vrijwel perfect; hij ligt op de plek waar het verkeer vaak vast gaat lopen. Bezwaar is mogelijk, dat de locatie op het grondgebied van de gemeente Leiderdorp ligt. Anderzijds zijn de belangrijkste voorzieningen aanwezig, is de parkeerdruk overdag laag. Het is echter wel belang om goede afstemming te zoeken met de gemeente Leiderdorp, omdat er ook nieuwe ontwikkelingen gepland staan.

15. *Sportvelden RKVV Meerburg*

Deze locatie is vanaf de oostkant bekeken de meest kansrijke locatie. Het grootste bezwaar is wellicht dat het ligt op grondgebied van de gemeente Zoeterwoude, die hier daarom bij betrokken moet worden. Anderzijds hoeft er qua ontwikkeling van parkeerruimte niet heel veel te gebeuren en ligt er al een mooie fietsroute naar het centrum. Het zijn op dit moment parkeerplaatsen bij een sportterrein, zodat er ook 's avonds voldoende sociale controle is. En overdag is er een woonwijk en een supermarkt. Het enige bezwaar is, dat het bij een afslag ligt (Afslag 6a, Zoeterwoude Rijndijk) die niet op de natuurlijke aanrijroute ligt voor autoverkeer naar het centrum. Dit kan ondervangen worden door een goede communicatie met gebruikers. Bovendien zullen toekomstige P+Fiets-gebruikers deze route vrijwel dagelijks gebruiken, zodat na een korte gewenning dit een logisch reisalternatief zal worden.

8. *Park Matilo*

We noemen deze locatie op deze plek in dit rapport als 'reservelocatie' is van Locatie 15. Het verdient uitsluitend aanbeveling om verder te gaan met Locatie 8, indien Locatie 15 niet door kan gaan. Hoewel de locatie van Park Matilo gunstig is, zijn er wel wat belemmeringen. Zo is het parkeren in de omgeving nog gratis, waardoor mogelijk concurrentie kan ontstaan met informele P+Fiets, dus dat mensen zelf een fiets meenemen in de auto. Verder zal de buurt betrokken moeten worden en is het niet zeker dat er geen weerstand zal ontstaan bij de buurt. Ook is de fietsroute minder aantrekkelijk.

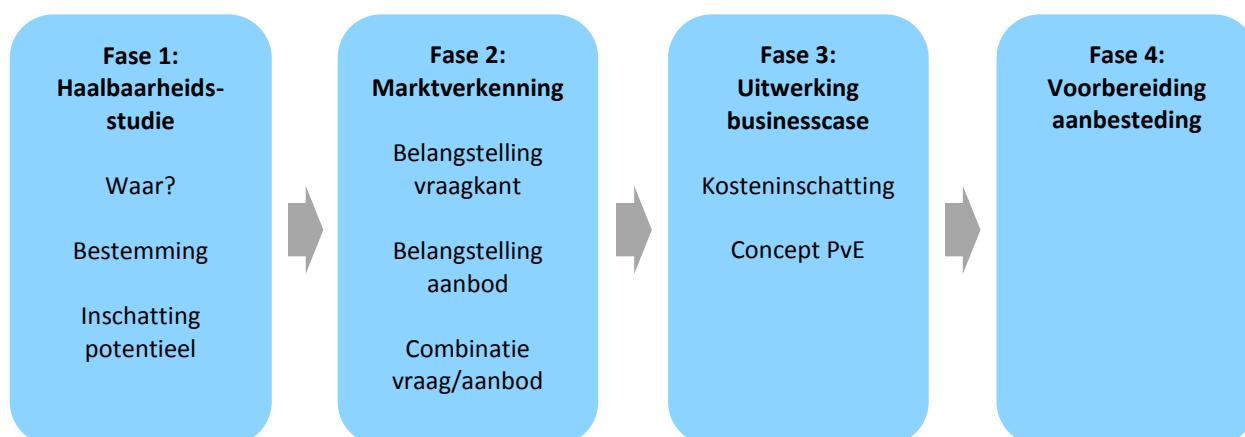
27. McDonald's Leiderdorp

Deze locatie ligt qua aanrijden ideaal vlakbij de A4. Onbekend is nog of er voldoende parkeerruimte beschikbaar is. Het is wel ver fietsen vanaf de bestemmingen, maar dit zou juist aantrekkelijk kunnen zijn voor mensen die wat verder willen fietsen en het verschil kan worden overbrugd door de inzet van e-bikes. Deze locatie kan als één van de alternatieven worden aangeboden.

4.2 Doorkijk naar realisatie

Voor de realisatie van P+Fiets is het van belang dat er geschikte locaties worden gevonden en er uiteindelijk een goede businesscase ligt, waarbij het criterium is of de opbrengsten van een P+Fiets-systeem (opbrengsten vanuit deelnemers, voornamelijk werkgevers, en bijdragen vanuit de provincie Zuid-Holland en de gemeente Leiden) opwegen tegen de kosten (investeringen, onderhoud, exploitatie, vervanging fietsen). De businesscase richt zich in eerste instantie op woon-werkverkeer, omdat deze doelgroep goed identificeerbaar en benaderbaar is (via hun werkgevers). Voor exploitatie is het uitgangspunt dat deze zoveel mogelijk in handen komt te liggen van een marktpartij. In Figuur 9 zijn de projectfasen schematisch weergegeven.

Figuur 9 - Vervolgstappen P+Fiets



Praktische inspanningen van gemeente bij realisatie P+Fiets

Naast het uitvoeren van een marktverkenning en het opstellen van de businesscase voor de fietsaanbieder zullen ook een aantal praktische zaken rondom de P+Fiets-locatie voorbereid moeten worden door de gemeente. Het gaat om:

- Reserveren van parkeerplaatsen voor P+Fiets (via bebording). Het uitgangspunt van de pilot is dat deze parkeerplaatsen in de huidige situatie al beschikbaar zijn. De reservering heeft dan vooral als doel het parkeren van P+Fiets in goede banen te leiden en de pilot herkenbaar te maken. Wanneer uitbreiding van de parkeer capaciteit nodig is, vraagt dit een aparte aanpak.
- Als er sprake is van een parkeerregime: regulering van het P+Fiets-parkeren via een parkeeronthefing/aparte P+Fietsvergunning voor de P+Fiets-gebruiker. Het uitgangspunt is dat de P+Fiets-gebruiker een all-in-prijs betaalt voor het parkeren en het gebruik van de fiets.
- Gereed maken van de (openbare) ruimte voor het plaatsen van de P+Fiets-stalling.
- Zo nodig informeren van buurtbewoners en andere belanghebbenden.

5 Bibliografie

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

Push&Pull Consortium. (2015). 16 goede redenen voor parkeerbeleid.