

P+Fiets

Snel en slim in de stad

Een leidraad voor gemeenten en
potentiële exploitanten van P+Fiets



Over CROW-KpVV


In opdracht van de gezamenlijke overheden voert CROW een KpVV-Meerjarenprogramma uit, met als doel een bijdrage leveren aan het competentier maken van de overheid op het gebied van mobiliteit. CROW-KpVV is actief op de volgende gebieden: Collectief Vervoer, Fiets (onder het merk CROW-Fietsberaad), Mobiliteit en Wegontwerp.

In een breed netwerk met andere kennisinstututen en maatschappelijke organisaties is CROW-KpVV betrokken bij actuele ontwikkelingen in het decentrale beleid en verspreidt en borgt relevante kennis. CROW-KpVV signaleert nieuwe ontwikkelingen, geeft aan wat hun betekenis is en wat de gevolgen kunnen zijn.

Over CROW

CROW bedenkt slimme en praktische oplossingen voor vraagstukken over infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer in Nederland. Dat doen we samen met externe professionals die kennis met elkaar delen en toepasbaar maken voor de praktijk.

CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winstoogmerk die investeert in kennis voor nu en in de toekomst. Wij streven naar de beste oplossingen voor vraagstukken van beleid tot en met beheer in infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid. Bovendien zijn wij experts op het gebied van aanbesteden en contracteren.



**Praktische kennis
direct toepasbaar**

P+Fiets

Snel en slim in de stad

Een leidraad voor gemeenten en
potentiële exploitanten van P+Fiets

CROW

Galvanistraat 1, 6716 AE Ede

Postbus 37, 6710 BA Ede

Telefoon (0318) 69 53 00

Fax (0318) 62 11 12

E-mail klantenservice@crow.nl

Website www.crow.nl

Februari 2016

CROW en degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, hebben de hierin opgenomen gegevens zorgvuldig verzameld naar de laatste stand van wetenschap en techniek. Desondanks kunnen er onjuistheden in deze publicatie voorkomen. Gebruikers aanvaarden het risico daarvan.

CROW sluit, mede ten behoeve van degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, iedere aansprakelijkheid uit voor schade die mocht voortvloeien uit het gebruik van de gegevens.

De inhoud van deze publicatie valt onder bescherming van de auteurswet.

De auteursrechten berusten bij CROW.

Woord vooraf

Een nieuwe loot aan de CROW-KpVV-stam: P+Fiets. Het is zo logisch in ons fietsrijke landje, dat de combinatie fiets-auto tot wasdom gaat komen. Toch heb ik gedurende dit project af en toe mijn hart vastgehouden of het wel goed zou komen. Het was zoeken naar de juiste manier om verder te komen met P+Fiets.

Anderzijds is het heel logisch: parkeerruimte in de stad is schaars en duur, milieueisen voor het verkeer in binnensteden worden strenger, leefbaarheid van de stad wordt belangrijker, zowel voor de economie als voor de bewoners. Het zijn redenen waarom onder andere P+R steeds succesvoller wordt. Voor een bestemmings-P+R heb je wel goed en vooral frequent openbaar vervoer nodig vanaf de rand van de stad en dat is er, zeker in de ogen van de automobilist, in veel steden niet. De overstap naar de fiets lijkt een goed alternatief. Het idee is dat bij een stad bij alle invalswegen een of meer (kleine) P+Fiets-locaties komen, waar je die overstap kunt maken.

Dankzij de tomeloze inzet in Maastricht en Leeuwarden en de support, zowel financieel als inhoudelijk, van het Beter Benutten-programma van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn de nodige ervaringen opgedaan. Deze ervaringen hebben we in deze leidraad samengevat. Verwacht niet te veel wetenschap: daarvoor zijn de ervaringen te nieuw. Maar het helpt gemeenten om P+Fiets vorm te geven. En daarbij de bereikbaarheid te verbeteren en het parkeervraagstuk in de stad voor een deel op te lossen. Met een juiste rol voor overheid en voor de markt – maar ook hoe die elkaar kunnen helpen P+Fiets tot een succes te maken wordt beschreven: met meer markt en minder overheid.

Wie weet wordt het in de toekomst heel gebruikelijk om het laatste stuk met de auto in de stad te vervangen door een lekker opfrissend kwartiertje fietsen.

Ik dank de mensen in Leeuwarden, Maastricht, van Beter Benutten en van de ANWB voor hun meedenken en doorzettingsvermogen.

CROW-KpVV

Wim van Tilburg
directeur

Deze Leidraad is opgesteld naar aanleiding van de ervaringen van de P+Fiets-pilots in Leeuwarden en Maastricht.

Bij de pilot Leeuwarden waren betrokken:

Martin Dijkstra, *bureau Zest*, mobiliteitsmakelaar

Frank Steijn, *Syndesmo*

Marion Patist, *&Morgen*

Hajo van der Meer, *Gemeente Leeuwarden*

Sebastiaan Mulder, *Gemeente Leeuwarden*

Bij de pilot Maastricht waren betrokken:

Joost Beenker, *Maastricht Bereikbaar*

Sebastiaan Dommeck, *Maastricht Bereikbaar*

Michiel Lamers, *Twinstone*

Linda van Dongen, *Twinstone*

Tijdens de pilots is er steeds overleg geweest met Frans de Kok en Ko Droogers van de ANWB.

Inhoud

1	Inleiding	7
2	P+Fiets: Concept en aanleiding	8
2.1	Wat is P+Fiets?	8
2.2	Exploitatie van P+Fiets	8
2.3	Pilotsteden P+Fiets: Leeuwarden en Maastricht	9
2.4	Doelgroepen	9
2.5	Doel	10
2.6	Een toekomstbeeld of een utopie?	10
2.7	"Informeel" P+Fiets	10
2.8	P+Fiets en deelfietsystemen	11
3	De voor- en nadelen van P+Fiets	12
3.1	Betere bereikbaarheid	12
3.2	Luchtkwaliteit, Veiligheid en Geluid	12
3.3	P+Fiets is flexibel	12
3.4	Minder parkeeroverlast in het centrum of bij de bestemming	13
3.5	Gezondheid en plezier	13
3.6	P+Fiets is kostenefficiënt	13
3.7	Nadeel: Het weer	13
3.8	Nadeel: Fietsparkeren in de stad	14
3.9	Alles bij elkaar opgeteld: Maatschappelijke kosten en baten	15
4	Systemen en vormen van P+Fiets	16
4.1	Systeemsoorten	16
4.2	Wijze van aanbieden van de P+Fiets (solitair of gecombineerd met P+R)	16
4.2.1	Locatie met uitsluitend P+Fiets	16
4.2.2	P+Fiets gekoppeld aan een bestemmings-P+R	17
5	Keuze van het P+Fiets-systeem	19
5.1	Succesfactoren	19
5.2	Conclusies	20
6	Welke locatie voor P+Fiets?	22
6.1	Bestemmingen in de gemeente voor P+Fiets	22
6.1.1	Mobiliteitsscan	23
6.2	Goedkoper parkeren aan de rand van de stad	23
6.3	Voorkomen parkeeroverlast	23
7	Uitbouw naar andere doelgroepen	25
7.1	Fietsparkeer Management Systeem (FMS)	25

8 De business case-benadering	26
9 Ervaringen uit de praktijk	32
Bijlagen	
A Percentage sterk vertraagde ritten in de spits in gemeenten met meer dan 50.000 inwoners	35
B Stappenplan voor selectie P+Fiets-bestemming en P+Fiets-locatie	36
C Ervaringen uit Leeuwarden en Maastricht	39
Literatuur	43

Het grootste aandeel van vertraagde autoritten ligt in de stad en niet op de snelwegen. Dit inzicht wordt steeds duidelijker¹). In de spits maken meer auto's van het stedelijk wegennet gebruik dan deze wegen kunnen accommoderen. Naast de vertraging heeft dit gevolgen voor de luchtkwaliteit, geluidsoverlast, de leefbaarheid in de woonbuurten, de kwaliteit van de openbare ruimte en de parkeermogelijkheden.

De ideale oplossing zou zijn om met de auto te reizen tot aan de rand van de stad en op een andere manier verder te gaan. Dat kan al met P+R (Park and Ride): parkeren aan de rand van de stad van bestemming en dan verder met het openbaar vervoer.

Deze leidraad toont aan dat het creëren van de mogelijkheid van natransport per fiets grote voordelen heeft. Dit concept heeft als naam P+Fiets. De fiets is flexibeler en heeft geen vaste dienstregeling. P+Fiets kan op elke gewenste locatie gerealiseerd worden en is aanzienlijk kostenefficiënter dan P+R. P+Fiets is ook kort omschreven in het Handboek P+R [3]. Deze leidraad geeft een complete beschouwing over P+Fiets. Er is in het verleden al enige ervaring opgedaan met P+Fiets, maar dat heeft nog niet geleid tot een uitgebreide toepassing van P+Fiets. De reden hiervoor is dat het concept te veel vanuit de overheid is geïnitieerd. De les die we hieruit kunnen trekken, is dat het essentieel is dat P+Fiets geëxploiteerd wordt door een marktpartij. Deze kan, veel beter dan de overheid, de markt ontginnen, klanten zoeken en flexibel inspelen op de marktvraag.

Als doelgroep richten we ons op woon-werkverkeer en zakelijk verkeer. Ten eerste, omdat het woon-werkverkeer de grootste bijdrage



levert aan het aantal vertraagde ritten. Ten tweede, omdat deze groep gemakkelijk via de werkgever te benaderen is en tot een vaste klantengroep kan leiden om P+Fiets mee te beginnen, zodat daar een business case op gebouwd kan worden.

In een tweetal steden is deze bedrijfsmatige exploitatie van P+Fiets ter hand genomen: in Leeuwarden en Maastricht. In Leeuwarden draait het al succesvol, Maastricht start in 2016. Deze leidraad geeft een doorkijkje naar de mogelijkheden voor uitbreiding naar andere doelgroepen, zoals het winkelend publiek.

P+Fiets biedt met name kansen in middelgrote steden. Met een goede aanpak. Samen met een geschikte marktpartij, in goede samenwerking, met een goed gekozen concept. Aan de hand van de ervaringen met de pilots, aangevuld met de bij CROW en elders aanwezige expertise, is deze leidraad opgesteld. Toch zal voor een groot deel met aannames worden gewerkt. Om deze te verifiëren, is het nodig het gebruik en de succes- en faalfactoren van P+Fiets te monitoren.

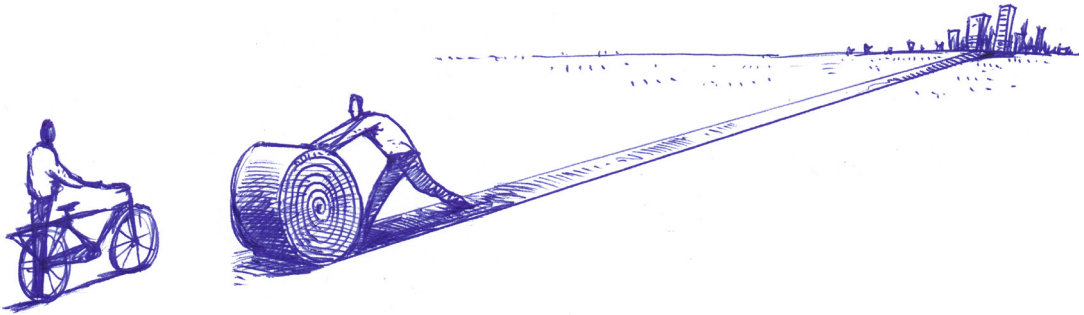
Aan de hand van ervaringen in andere steden kan de kennis en ervaring verrijkt en aangescherpt worden. Alle nieuwe ervaringen delen we via www.crow.nl.

¹ Uit een analyse met de CROW-mobiliteitsscanner blijkt dat ongeveer 70 procent van de sterk vertraagde ritten over het stedelijk verkeersnetwerk gaat en slechts 30 procent over het hoofdnetwerk.

2.1 Wat is P+Fiets?

P+Fiets is de ketenverplaatsing van auto met fiets. De auto wordt gebruikt voor de verplaatsing naar de rand van de stad en voor het laatste stuk van de reis (in de stad) is er een overstap naar de fiets. Met de auto naar de rand van

de stad en dan met het openbaar vervoer verder reizen is al een bestaand en beproefd concept in de vorm van een (bestemmings-)P+R, ten opzichte van een bestemmings-P+R heeft P+Fiets een aantal voordelen.



de stad en dan met het openbaar vervoer verder reizen is al een bestaand en beproefd concept in de vorm van een (bestemmings-)P+R, ten opzichte van een bestemmings-P+R heeft P+Fiets een aantal voordelen.

Frequentie openbaar vervoer. Bij een bestemmings-P+R is een hoge frequentie van het openbaar vervoer nodig om het aantrekkelijk te laten zijn voor automobilisten. Een automobilist zal alleen dan op het openbaar vervoer overstappen wanneer er een acceptabele wachttijd is. Een frequentie van minimaal zes keer per uur is een vereiste. Een dergelijke frequentie wordt alleen gehaald in de grote steden.

Bereik openbaar vervoer. Niet alle bestemmingen (ook in grote steden) zijn goed per openbaar vervoer te bereiken.

Aan beide bezwaren komt P+Fiets tegemoet. Het gebruik van de fiets als natransport is onafhankelijk van frequenties. De fiets vertrekt wanneer de gebruiker dat wil. En ook 's avonds kan op elk gewenst moment naar de overstaplocatie

teruggereisd worden. Verder kan de gebruiker op de fiets elke bestemming via de kortste route bereiken. P+Fiets kan ook een oplossing bieden voor hoge parkeerdruk in het centrum of bij de werkgever van de forens. Aan de rand van de stad is meer (parkeer)ruimte en zijn par-



2.2 Exploitatie van P+Fiets

Al in de jaren 90 is er sprake van P+Fiets 'avant la lettre' bij het Olympisch Stadion in Amsterdam en later in Harderwijk en in 's-Hertogenbosch. Deze projecten zijn destijds geïnitieerd door de overheid. Anno 2016 zijn er echter argumenten om te streven naar een exploitatie door een private partij. Een private partij kan gemakkelijk en flexibel inspelen op veranderende marktomstan-

digheden. En als de juiste prikkels voor de exploitant worden ingebouwd, kan deze de markt uitbreiden en nieuwe doelgroepen bedienen.

Gemeenten die aan de slag willen met P+Fiets zullen zelf goed moeten uitwerken of en hoe ze P+Fiets vorm willen geven. Hiervoor kunnen ze gebruikmaken van de business case-benadering die wordt uitgewerkt in Hoofdstuk 8.

2.3 Pilotsteden P+Fiets: Leeuwarden en Maastricht

Als gemeenten met een goed uitgevoerde business case werken, kan P+Fiets een verrijking betekenen voor de bereikbaarheid van de stad en de keuzemogelijkheden van de reiziger. Dat is gebleken in Leeuwarden en Maastricht, de pilotsteden die aan de slag zijn gegaan met P+Fiets. In Leeuwarden zijn reeds meerdere P+Fiets-locaties gerealiseerd. Maastricht is

gestart met de voorbereidingen en verwacht in 2016 de eerste twee locaties te realiseren. Deze leidraad is dan ook geschreven aan de hand van ervaringen in Leeuwarden en Maastricht.

2.4 Doelgroepen

Gebruikersdoelgroep: forensen

Er zijn veel stadsbezoekers die er baat bij hebben aan de rand van de stad te parkeren en over te stappen op de fiets. Denk aan winkelend publiek, dagjesmensen, forensen en bezoekers van evenementen. Bij de start van P+Fiets beginnen we met de deelmarkt 'forensen en zakelijk verkeer' omdat deze deelmarkt de beste kans biedt op een haalbare business case. Werkgevers kunnen namelijk contracten afsluiten met de P+Fiets-exploitant voor de afname van P+Fiets-plaatsen (en -fietsen) en daarop kan een exploitant zijn business case bouwen.



Later kan de P+Fiets ook gebruikt worden voor andere doelgroepen. Zie Hoofdstuk 7.

Doelgroep voor deze leidraad: gemeenten en potentiële exploitanten

De primaire doelgroep voor deze leidraad zijn gemeenten. Gemeenten kunnen voordelen plukken uit P+Fiets, maar moeten dat goed regelen en organiseren. Maar ook potentiële exploitanten kunnen hun voordeel doen met deze leidraad.

2.5 Doel

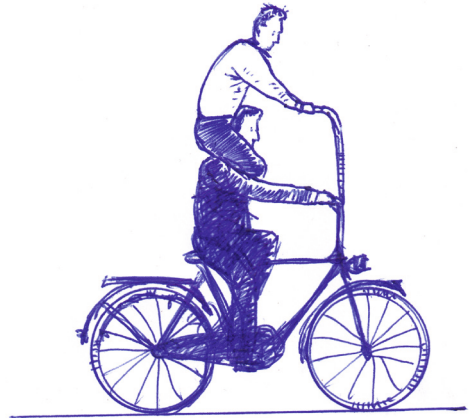
Een succesvolle P+Fiets betekent winst voor de exploitant en de gemeente. Deze leidraad heeft daarom als doel:

- Gemeenten bekend maken met het waarom en de voor- en nadelen van P+Fiets.
- Gemeenten helpen bij het opbouwen van een business case en het vinden van partijen die P+Fiets willen exploiteren.
- Overwegingen bij de keuze van de (verschijnings)vorm van P+Fiets.
- Gemeenten en exploitant ondersteunen bij het vinden van geschikte P+Fiets-locaties.
- Gemeenten en exploitant ondersteunen bij het exploreren van de markt: Wat zijn kansrijke groepen potentiële gebruikers?

2.6 Een toekomstbeeld of een utopie?

P+Fiets is een nichemarkt. De mogelijkheden en de positieve effecten van P+Fiets, voor onder andere de stedelijke bereikbaarheid, maken een massaler gebruik wenselijk en mogelijk haalbaar. Een toekomstplaatje met langs alle invalswegen van een stad diverse P+Fiets-plekken heeft een groot aantal voordelen:

- Betere doorstroming in en naar de stad.



- Betere bereikbaarheid (doordat de totale reistijd bij P+Fiets korter is dan de gehele reis per auto).
- Minder ruimtebeslag door auto's in het centrum of op de plaats van bestemming.
- Minder geluidsoverlast en betere luchtkwaliteit.
- Gezondere en productievere werknemers.
- Kostenbesparing voor gemeente, werkgever en gebruiker.

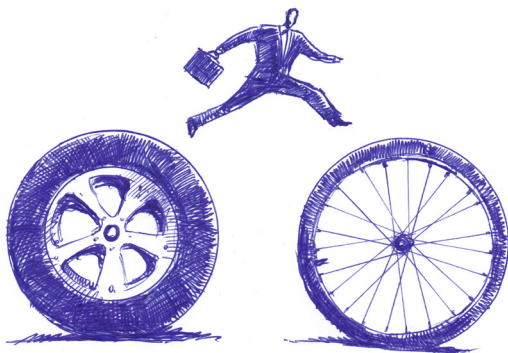
2.7 "Informeel" P+Fiets

"Informeel" P+Fiets is een vorm, waarbij als reizigers hun eigen fiets als natransport gebruiken. Dat kan een fiets zijn die men in de auto (vouwfiets) of met een fietsendrager meeneemt, of een eigen fiets die men bij de parkeerplek stalt.

In eerste instantie lijkt de situatie van een informeel P+Fiets zonder problemen. Toch raden wij gemeenten af dit te stimuleren, omdat er op sommige plaatsen al sprake is van overlast door te veel geparkeerde auto's in woonwijken of bij bedrijventerreinen.

Als het de bedoeling is dat er grote aantallen P+Fiets-gebruikers komen, neemt de overlast sterk toe. Ook zal het in toenemende mate lastig worden een parkeerplaats te vinden en wordt dit een chaotische ontwikkeling. Ook lijkt het onverstandig de informele P+Fiets in het begintraject van P+Fiets in te zetten, waarbij men in een later stadium zou kunnen overstappen op een meer formele P+Fiets, zoals beschreven in deze leidraad (bijvoorbeeld bij een uitbreiding van het aantal P+Fiets-locaties). Dan wordt de gebruiker eerst naar (vanuit de gemeente en omwonenden) ongewenst geleid, waarna het lastig zal zijn deze weer richting het gewenste gedrag te krijgen. Nog los van het feit dat een informele P+Fiets-gebruiker vaak al kosten heeft gemaakt voor bijvoorbeeld de aanschaf van een vouwfiets.

Tenslotte werkt informeel P+Fiets-gebruik contraproductief voor het opbouwen van een business case, want het weerhoudt potentiële klanten gebruik te maken van een "formele" P+Fiets. Natuurlijk is het voorkomen van dit informele fietsgebruik in gebieden waar men gratis kan parkeren niet goed mogelijk, maar een goed geregeld P+Fiets met een gegarandeerde parkeerplek én een goede fiets zou informele P+Fiets-gebruikers kunnen verleiden om van een formele P+Fiets gebruik te gaan maken.



2.8 P+Fiets en deelfietsssystemen

In feite is P+Fiets een vorm van een deelfiets-systeem. Een gedachte is dat P+Fietslocaties deel uitmaken van een veel geavanceerder deelfietsstelsel, zoals het systeem dat in Parijs (Vélib) en in vele andere buitenlandse steden functioneert.

Wanneer men een dergelijk systeem zou willen toepassen, is het van belang om voor de doelgroep forenzen aan de volgende aspecten aandacht te besteden:

- De garantie van aanwezigheid van een fiets op zowel de overstapplek auto-fiets aan de rand van de stad, als voor de terugweg is essentieel. Dat betekent, dat op de "hub" bij de P+Fietslocaties een aantal fietsen gereserveerd moeten zijn voor de forenzen met een abonnement op P+Fiets. Maar ook zal zeker moeten zijn, dat er een fiets is voor de terugweg.
- Het is belangrijk om in samenwerking met de bedrijven te zorgen voor "hubs" dicht bij de werklocatie, om lange looptijden te voorkomen.
- Of het mogelijk te maken de fiets mee te nemen naar de werklocatie.
- Een dergelijk geavanceerd systeem is beduidend duurder dan de eenvoudigere oplossingen voor P+Fiets. Zie hiervoor ook Hoofdstuk 8. Aan de andere kant kan dit systeem uiteindelijk meer opleveren doordat een veel grotere doelgroep wordt aangeboord, waardoor ook hier een rendabele business case gecreëerd kan worden.

Bij P+Fiets (voor forensen) is een aantal partijen betrokken: gemeenten, exploitanten, werkgevers en gebruikers. Zij profiteren van de voordelen van P+Fiets en moeten proberen de nadelen zoveel mogelijk te beperken. Verder zijn er ook, bij voldoende omvang, duidelijke maatschappelijke voordelen te bereiken. Hieronder een overzicht van de belangrijkste voor- en nadelen.

3.1 Betere bereikbaarheid

Het stedelijk wegennetwerk kan vaak de stroom auto's niet aan. Uit een analyse uitgevoerd op HERE-data² 2012-2014 met de mobiliteitsscans blijkt dat 70 procent van de sterk vertraagde ritten³ over wegen in de stad gaat en maar 30 procent over de snelwegen. Om dit inzichtelijker te maken: een heel drukke spits heeft zo'n 400 kilometer file op de hoofdwegen. Dat is veel minder dan de vele kilometers die in de spits in alle Nederlandse steden in totaal, vaststaan. Het programma Beter Benutten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu probeert, zoveel mogelijk met het gebruik van bestaande infrastructuur, het aantal en het percentage (sterk) vertraagde ritten te beperken. Wanneer een groot deel van het verkeer in de stad niet verder reist en dan de rand van de stad en op de fiets verder gaat, zou dat voor twee groepen voordelen betekenen:

- a Voor de P+Fiets-gebruikers zelf. De fiets is gemiddeld het snelste vervoermiddel in de stad en als het verkeer vaststaat in de stad kan de reistijdwinst oplopen tot vele minuten. Daarnaast levert het een veel betrouwbaardere reistijd op voor de P+Fiets-gebruiker;
- b Voor de overige weggebruikers. Dit is het zogenaamde tweede-orde effect. Als meer

automobilisten niet verder gaan dan de rand van de stad, wordt de doorstroming van het stedelijk netwerk beter.

3.2 Luchtkwaliteit, Veiligheid en Geluid

Minder autoverkeer in de stad en minder opstoppingen levert minder vervuiling door NO_x en (ultra)fijn stof, minder CO₂-uitstoot, minder geluidsoverlast en ook minder ongelukken op.

3.3 P+Fiets is flexibel

De fiets geeft veel flexibiliteit. Veel bestemmingen zijn lastig te bereiken per openbaar vervoer, maar met de fiets kom je altijd direct tot op de plaats van bestemming. Daarnaast is P+Fiets klantvriendelijk omdat de wachttijd op voor- of natransport niet speelt. Met de fiets kan men op elk gewenst tijdstip vertrekken en weer terugkomen. Het openbaar vervoer als voor- en natransport is alleen bruikbaar als het in een



² HERE-data worden verzameld op grond van trackinggegevens van Nokia en Garminapparatuur.

³ Meer dan 15 procent extra reistijd ten opzichte van de gemiddelde reistijd voor de betreffende afstand.

hoge frequentie beschikbaar is, omdat gebruikers niet snel een kwartier op een bus wachten. Dergelijk hoge frequenties zijn alleen in de grote steden voldoende aanwezig.

3.4 Minder parkeeroverlast in het centrum of bij de bestemming

Vaak is parkeerruimte in het centrum of bij de bestemming schaars en/of kostbaar. Aan de rand van de stad is vaak veel meer –goedkope– parkeerruimte beschikbaar (soms ook bij leegstaande bedrijventerreinen). Hoe meer auto's van P+Fiets gebruikmaken, hoe kleiner het parkeerprobleem in het centrum of bij het bedrijf van de werkgever wordt. Steeds meer werkgevers ervaren een parkeerdruk op de eigen locatie en staan open voor creatieve oplossingen als P+Fiets.

3.5 Gezondheid en plezier

Een open deur maar toch: fietsen is gezond. Uit onderzoek van de Universiteit Utrecht levert dagelijks zo'n dertig minuten fietsen een stijging van de levensverwachting met ruim zes maanden op. Fietsen maakt fitter, slanker en gezonder, zowel fysiek als mentaal. Positieve effecten wanneer je regelmatig een halfuur per dag fietst [10]:

- Fitheid neemt toe met 13 procent;
- 0,3 kg per jaar minder gewichtstoename;
- Ziekteverzuim neemt af met 1,3 dagen per jaar.

Effecten die gekapitaliseerd in investeringen van bedrijven de investeringen in P+Fiets ruimschoots terugverdienen. Veel mensen die regelmatig naar het werk fietsen geven aan dat ze dit fijn vinden: even uitwaaien, het hoofd



leeg maken in de frisse lucht. Uit een onderzoek van het KiM [5] blijkt dat het percentage van de fietsers dat fietsen associeert met plezier zeer hoog is, hoger nog dan de mate waarin automobilisten hun vervoerswijze met plezier associëren. Uit datzelfde onderzoek blijkt, dat veel mensen aversie hebben tegen het openbaar vervoer, terwijl vrijwel niemand aversie heeft tegen fietsen. Dat maakt de combinatie auto-fiets aantrekkelijk.

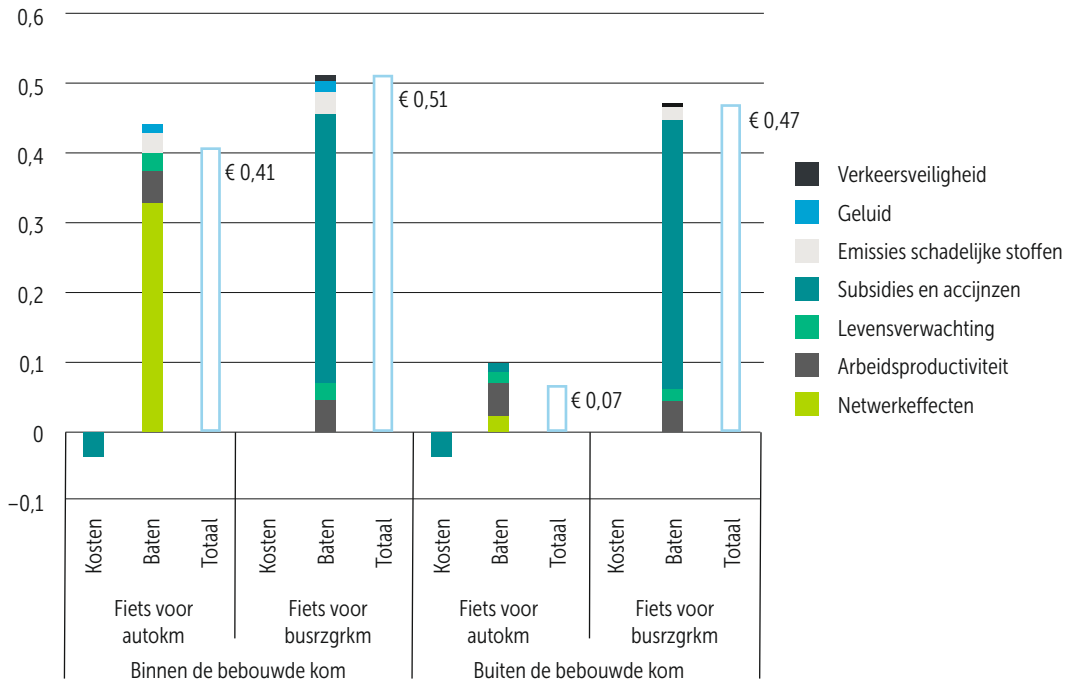
3.6 P+Fiets is kostenefficiënt

Uit de ervaringen van Leeuwarden blijkt dat voor 400 euro per jaar een P+Fiets-plaats gerealiseerd kan worden, inclusief parkeerplaats en fiets⁴. Dat is veel minder dan de meeste werkgevers betalen aan parkeerkosten en wat er vaak door overheden in P+R geïnvesteerd wordt.

3.7 Nadeel: Het weer

De kans op slecht weer weerhoudt veel mensen van het kiezen voor de fiets en dat zal ongetwijfeld ook gelden voor P+Fiets. Hoewel het maar 6 procent van de tijd regent en maar 1 procent van de tijd zodanig dat je er vervelend

4 Met deze inkomsten worden alleen de exploitatiekosten gedekt. Investerings- en vervangingskosten liggen bij de gemeente.



Maatschappelijke effecten modal shift per kilometer (netwerkeffecten cf. Alkmaar)

nat van wordt, is het toch van belang om slechtweer-alternatieven te hebben. Er zijn een aantal mogelijkheden om bij P+Fiets om te gaan met slecht weer:

- 1 Uiteraard dient bij de fietsen regenkleding beschikbaar te zijn;
- 2 Of bij slecht weer zorgen voor op het stuur te bevestigen stormparaplus, zodat gebruikers vrijwel altijd droog over kunnen komen.
- 3 Vaak ligt een P+Fiets langs een busroute. Vaak is de frequentie van een dergelijke busverbinding laag, maar die kan als terugvaloptie wel gebruikt worden;

- 4 De gebruiker krijgt de mogelijkheid op dergelijke dagen door te rijden naar (de parkeerfaciliteit van) het bedrijf. Het is van belang dat de werkgever hier ook duidelijk afspraken over maakt wat wel en niet mag. In Maastricht zijn er bedrijven die bijvoorbeeld toestaan dat werknemers die kiezen voor de fiets, een aantal dagen per jaar (bijvoorbeeld vanwege slecht weer) alsnog met de auto komen.

3.8 Nadeel: Fietsparkeren in de stad

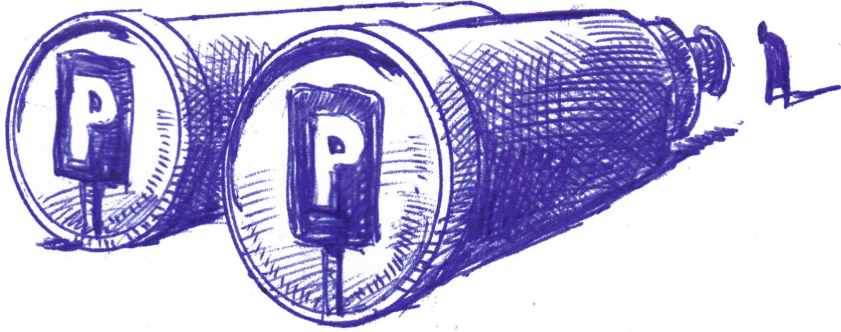
Met de toenemende populariteit van het fietsen wordt het fietsparkeerprobleem in de stad steeds nijpender. P+Fiets draagt bij aan meer fietsen in de stad en dus ook bij aan het fietsparkeerprobleem.

3.9 Alles bij elkaar opgeteld: Maatschappelijke kosten en baten

De waarde van P+Fiets is door Decisio in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in beeld gebracht in de Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA) voor de fiets [4]:

In voorgaande tabel is te zien dat in een stad als Alkmaar een vervanging van de auto door de fiets een theoretisch⁵ voordeel heeft van € 0,41 per kilometer. Dit wordt vooral veroorzaakt wordt door minder vertraging van het verkeer in de stad, maar ook door de hogere arbeidsproductiviteit en levensverwachting van fietsers versus automobilisten.

5 Theoretisch, omdat er niemand is die deze inkomsten daadwerkelijk op zijn saldo kan bijschrijven. Dit bedrag vertegenwoordigt de economische waarde van betere doorstroming, betere gezondheid, betere luchtkwaliteit enzovoort.



4.1 Systemesoorten

Er zijn drie soorten gebruikssystemen. Twee daarvan zijn geschikt voor P+Fiets.

- *Het gesloten systeem.* Hierbij is sprake van een vaste groep gebruikers die zelf of via bijvoorbeeld de werkgever een contract heeft met de P+Fiets-exploitant. Vaak heeft een gebruiker een vaste fiets. Bij dit systeem is het niet mogelijk dat anderen dan de vaste gebruikersgroep incidenteel van de betreffende locatie van P+Fiets gebruikmaken.
- *Een halfopen systeem.* Alleen fietsers die op een of andere manier geregistreerd staan, kunnen ook incidenteel van P+Fiets gebruikmaken. De OV-fiets is een voorbeeld van een halfopen systeem.

Het is in zowel een gesloten als in een halfopen systeem noodzakelijk de gebruiker te kunnen identificeren, bijvoorbeeld wanneer de fiets niet terug wordt gebracht.

- *Een open systeem.* Dit is een systeem dat voor een breed publiek toegankelijk is, volgens de principes van bijvoorbeeld deelsystemen in London en New York. Je kunt een abonnement gebruiken, maar ook incidenteel gebruik met een betaalpas is mogelijk.

Ook is het mogelijk om op een locatie een gesloten en een halfopen systeem te combineren, bijvoorbeeld: fietsen uit kluisen met vaste

parkeerplaatsen voor vaste gebruikers en een voorraad andere fietsen voor de incidentele gebruiker. Voor de exploitant van P+Fiets is het verstandig om met een gesloten systeem te beginnen. De kosten zijn dan lager en een vaste groep gebruikers geeft inkomenszekerheid.

4.2 Wijze van aanbieden van de P+Fiets (solitair of gecombineerd met P+R)

Er zijn twee verschijningsvormen van P+Fiets:

- 1 Een locatie met alleen P+Fiets;
- 2 Een P+Fietslocatie op een bestemmings-P+R

4.2.1 Locatie met uitsluitend P+Fiets

Een P+Fiets is een fietsvoorziening op een of meer (kleinere) locaties aan de rand van de stad. Daar kan men de auto parkeren en overstappen op de fiets. Fietsen worden in fietskluisen of fietsboxen aangeboden. Of kunnen wanneer er bemensing aanwezig is (bijvoorbeeld omdat de P+Fiets bij een bloemenstal, een koffietent of een restaurant staat) door een beheerder beschikbaar worden gesteld. De fiets is de gehele uitleenperiode in het bezit van de gebruiker.

Een fiets kan enkel afgenomen worden door een vaste gebruiker met een sleutel of pas. Het

gesloten systeem zou voor incidentele gebruikers (op termijn) uitgebreid kunnen worden met een halfopen systeem. Bij uitbreiding van het landelijke Fietsparkeermanagementsysteem, waar bijvoorbeeld een ANWB-pas of een OV-chipkaart gebruikt wordt voor het ontsluiten van fietsparkeervoorzieningen, zouden ook andere gebruikers hiervan gebruik kunnen maken. Gebruikers hebben hierbij geen alternatief voor de fiets als natransport.

Praktijkvoorbeelden:

Het Veluwefietstransferium bij Harderwijk

Tijdens de wegwerkzaamheden aan de N302 tussen de A28 en het centrum van Harderwijk heeft vanaf 2009 een fietstransferium gefunctioneerd. Men kon daar (na registratie bij de werkgever) gratis een fiets gebruiken. Tijdens de wegwerkzaamheden waren er ca. 150 gebruikers van dit transferium. Hoewel de meeste gebruikerservaringen positief waren [11], bleven er na beëindiging van de wegwerkzaamheden in 2010 slechts 50 gebruikers over. Inmiddels zijn er nog 40 gebruikers van deze P+Fiets over, die er onregelmatig gebruik van maken. Op dit moment zijn er wel plannen om dit transferium als P+Fiets te gebruiken voor een recreatieve doelgroep.

De eerste P+Fiets-locatie in Goutum bij Leeuwarden

Bij het P+Fiets-project in Goutum bij Leeuwarden konden in eerste instantie de fietsen via een technisch geavanceerd systeem (de Velominck) afgenomen en ingeleverd worden. Dit systeem kende echter veel technische problemen. Later is het vervangen door kluizen. Er was doorlopend redelijk veel belangstelling in Leeuwarden. De locatie Goutum is ook in het huidige P+Fiets-netwerk opgenomen.

4.2.2 P+Fiets gekoppeld aan een bestemmings-P+R

Bij een bestemmings-P+R (een P+R waarbij het de bedoeling is dat de automobilist voor de 'last mile' naar de bestemming overstapt op het openbaar vervoer) kan als aanvulling ook P+Fiets aangeboden worden. Dat kan in een gesloten systeem (bijvoorbeeld via kluizen voor de vaste gebruikers), in een halfopen systeem of een combinatie van beide. Daarmee wordt de P+R tevens een P+Fiets-locatie.

De P+R trekt verschillende doelgroepen: forensen en (dag)bezoekers. Forensen vormen over het algemeen de grootste gebruikersgroep. Na aankomst kunnen zij kiezen hoe zij hun weg vervolgen: via het openbaar vervoer of de fiets. Er zijn dus meerdere vervoerskeuzes mogelijk. Sommige eindbestemmingen zijn beter met de fiets dan met het openbaar vervoer te bereiken, terwijl ook het weer een belangrijke keuze-factor is.

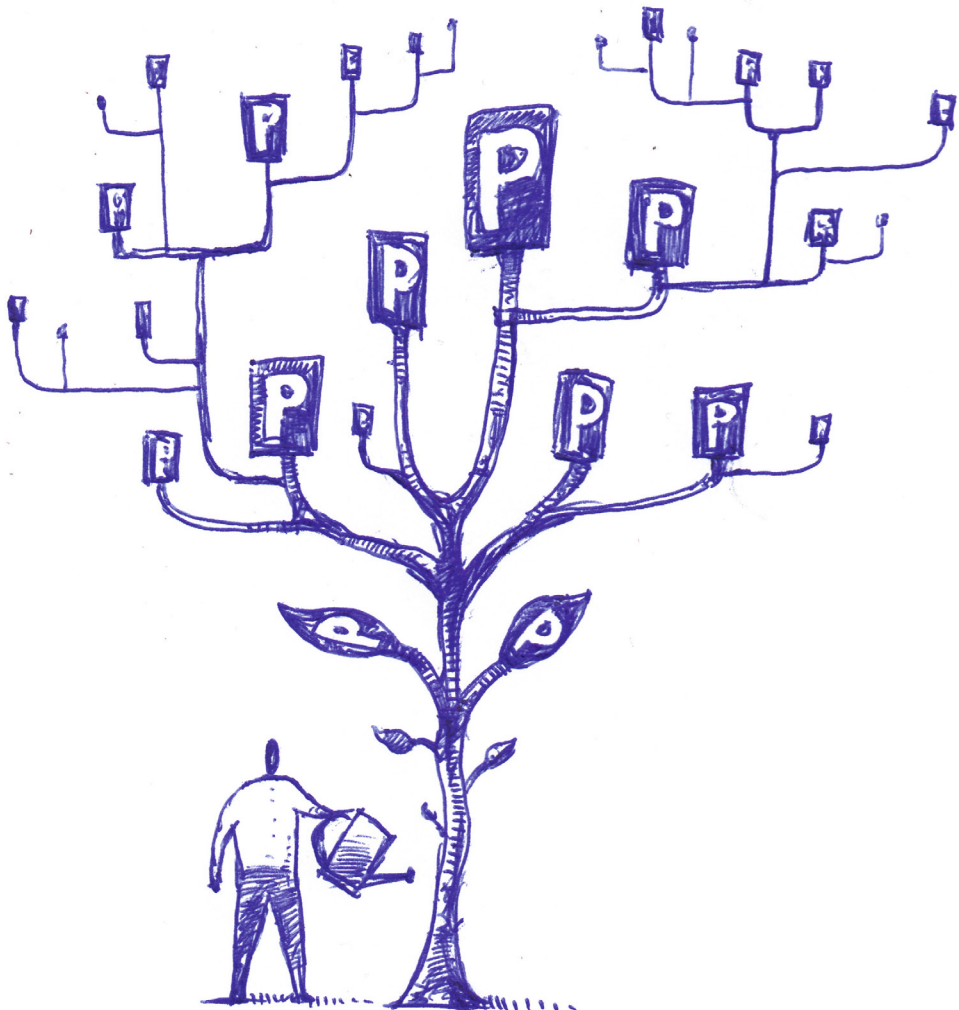
P+Fiets is alleen te combineren met een bestemmings-P+R.

Praktijkvoorbeelden:

In Utrecht zijn vier grote P+R's (Westraven, Muziektheater, De Uithof, Papendorp) aan de rand van het stadscentrum waar ook OV-fietsen te huur zijn. Bij P+R De Uithof en P+R Westraven haalt de gebruiker de OV-fiets sleutel op bij de beheerdersloge op vertoon van zijn OV-chipkaart met OV-fietsabonnement. P+R Muziektheater en Papendorp hebben een zelf-service huurlocatie met OV-fiets-kluizen.

De drie transferia aan de rand van Den Bosch (Vlijmenseweg, De Vliert, Pettelaarspark) bieden al een aantal jaar gratis enkele tientallen leenfietsen per locatie aan voor parkerende automobilisten. Op alle locaties is een beheerder aanwezig die naast toezichthouden ook de registratie van uitgeleende fietsen verzorgt en eventueel reparaties uitvoert. De leenfiets wordt vooral gebruikt voor woon-werkverkeer.

Eindhoven biedt eveneens leenfietsen aan: er staan zes gratis leenfietsen van het bedrijf Lock'n'Go klaar bij P+R Meerhoven. Gebruikers kunnen bij de beheerder van de P+R-kiosk de sleutel van de dagfiets ophalen. Ze moeten daarvoor wel eerst een (gratis) pas hebben van Lock'n'Go.



Wil P+Fiets een relevante bijdrage leveren aan een betere stedelijke bereikbaarheid en het verminderen van de verkeers- en parkeeroverlast in de stad, dan is een hoge ambitie noodzakelijk. Een ambitie die op dit moment hoog gegrepen lijkt, maar ook bij P+R heeft het lang geduurd, voordat dit een relevante factor werd in het mobiliteitsbeleid.

5.1 Succesfactoren

Voor het bepalen van de juiste vorm van P+Fiets en het aantal P+Fiets-locaties is het van belang een aantal factoren te identificeren die van invloed zijn op het succes of falen van P+Fiets.

- Factoren die van invloed zijn op de aantrekkelijkheid voor de gebruiker
- Factoren die van invloed zijn op de exploitbaarheid van het systeem
- Factoren die van invloed zijn voor de gemeente
- Factoren die van invloed zijn voor de werkgever

Factoren die voor de gebruiker van belang zijn:

Hierbij is in eerste instantie ingegaan op de forens als doelgroep, omdat deze bijdraagt aan de te grote toestroom van auto's in het stedelijk verkeersnetwerk. De belangrijkste factoren, die de keuze van de gebruiker bepalen zijn reistijd, kosten, gemak en comfort. Deze factoren laten zich in de volgende P+Fiets-termen vertalen:

- Garantie beschikbaarheid fiets
- Garantie parkeerplaats auto op de P+Fiets-locatie
- Veilig parkeren en stallen
- P+Fiets-locatie gemakkelijk en snel te bereiken vanaf de aanrijroute
- Aantrekkelijke en veilige fietsroutes van en naar de P+Fiets-locatie
- Aanvaardbare fietsafstand tot de bestemming

- Slechtweer-alternatief
- Kosten van gebruik in relatie tot alternatief

Factoren relevant voor de exploitant:

- Vaste klanten, waarmee contracten kunnen worden afgesloten (al dan niet via de werkgever)
- Gemakkelijk op te schalen of te verkleinen
- Mogelijkheid tot dubbelgebruik: parkeerplaatsen die doordeweeks tijdens werktijd onbezet zijn, kunnen ingezet worden voor P+Fiets. Denk aan parkeerterreinen bij een dierentuin of voetbalstadion, maar ook bij een bloemenstal of koffietent.
- Goedkoop te beheren (bijvoorbeeld door bemensing, maar ook door de mogelijkheid van dubbelgebruik)

Factoren voor de gemeente:

- Potentie van grote aantallen gebruikers
- Zo min mogelijk 'omrijbewegingen' om de P+Fiets te bereiken
- Geen overlast voor omwonenden of gevestigde bedrijven
- Hoeveelheid regelwerk (vergunningen enzovoort)
- Passend parkeerbeleid. Bij een strenger stedelijk parkeerbeleid is de kans op succesvolle exploitatie groter en kan de financiële bijdrage vanuit de gemeente kleiner zijn.

Factoren voor de werkgevers:

- Zo min mogelijk administratieve rompslomp
- Beperking benodigde parkeerruimte bij het eigen bedrijf
- Lage kosten.

Vervolgens kijken we hoe de vormen en systemen van P+Fiets scoren op de diverse factoren. De scores op deze tabel zijn gebaseerd op praktijkervaringen, de beschikbare literatuur, aannames en expertise bij CROW en anderen.

Factor	Eén of enkele P+Fiets-locaties		Netwerk van kleinere P+Fiets-locaties		P+Fiets bij P+R	
	Gesloten ¹⁾	Uitsluitend halfopen	Gesloten ¹⁾	Uitsluitend halfopen	Gesloten ¹⁾	Uitsluitend halfopen
<i>Gebruiker</i>						
<i>Fietsgarantie</i>	++	-	++	-	++	-
<i>Parkeergarantie</i>	++	-	++	-	++	-
<i>Veilig parkeren en stallen</i>	0	0	0	0	+	+
<i>Aanrijroutes</i>	0	0	++	++	0	0
<i>Slechtweer-alternatief</i>	- 2)	- 2)	- 2)	- 2)	++	++
<i>Verbinding fiets-bestemming</i>	0	0	++	++	0 ³⁾	0 ³⁾
<i>Kosten voor gebruik</i>	0	0	0	0	0	0
<i>Exploitant</i>						
<i>Vaste contracten</i>	++	-	++	-	++	--
<i>Opschaalbaar</i>	+	+	+	0	0	0
<i>Beheer</i>	++	+	+	0	++	++
<i>Gemeente</i>						
<i>Potentie massaal gebruik</i>	+	+	++	++	++	++
<i>Dubbelgebruik</i>	0	0	++	++	--	--
<i>Omrijbewegingen</i>	-	-	++	++	-	-
<i>Overlast omwonenden</i>	++	++	++	++	++	++
<i>Regelwerk</i>	-	-	--	--	+	+
<i>Werkgever</i>						
<i>Administratief</i>	+	-	+	-	+	-
<i>Benodigde parkeerruimte bij bedrijf</i>	+	-	++	-	++	0
<i>Kosten</i>	0	0	0	0	0	0

1) Eventueel uit te breiden met een halfopen systeem.

2) Uiteraard kunnen hiervoor oplossingen worden gecreëerd.

3) Men kan besluiten door te rijden naar de bestemming, maar met slecht weer betekent dat ook: een slechte bereikbaarheid en een beperkt aantal beschikbare parkeerplaatsen op de bestemming.

5.2 Conclusies

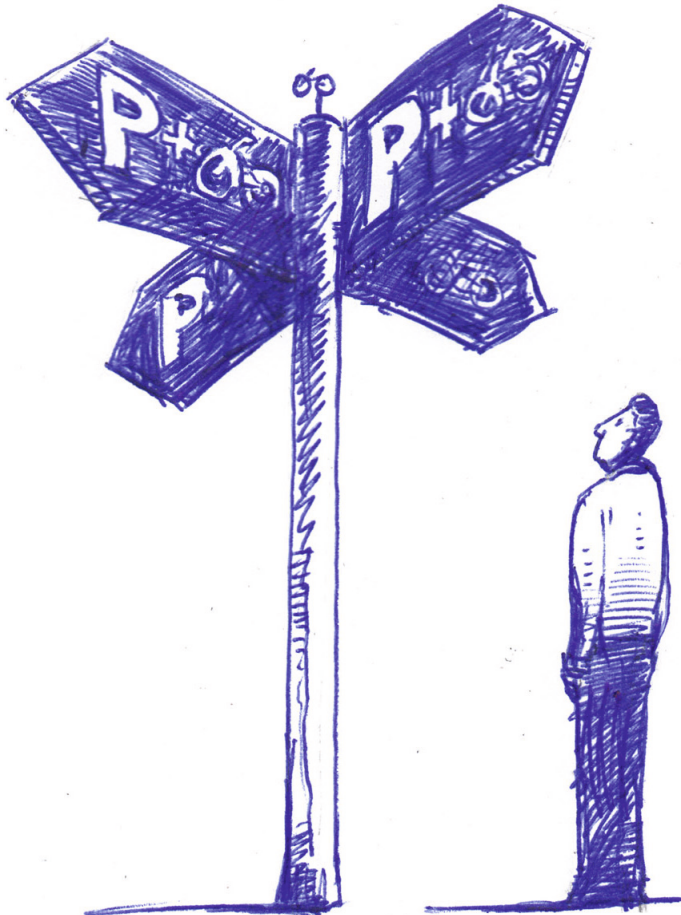
Dit leidt tot de volgende conclusies:

- Een bestemmings-P+R is kansrijker als deze dichtbij de aanrijroute ligt. Hoe minder omrijden, hoe beter.
- Datzelfde geldt nog sterker voor P+Fiets. Een netwerk van meerdere (kleine) P+Fiets-locaties

langs elke stedelijke ontsluitingsroute is daarom aan te bevelen. Op zich kunnen daar ook bestemmings-P+R's bij zijn, waarbij aanvullend op de P+R-functie P+Fiets wordt aangeboden via een gesloten systeem. Het bezwaar is dat vaak (met subsidie) het natransport per openbaar vervoer financieel

aantrekkelijk is gemaakt. Het gaat er dan om P+Fiets op P+R-locaties voor de gebruiker tegen een aantrekkelijke prijs aan te bieden (met voor forensen fietsgarantie), zonder dat er voor de gebruiker een prijsverschil ontstaat met andere P+Fietslocaties.

Het optimale systeem is een netwerk van meerdere (kleinere) P+Fiets-locaties, die pal langs de aanrijroutes liggen op redelijke fietsafstand van de bestemming, liefst nog voordat het stedelijk verkeer vastloopt.





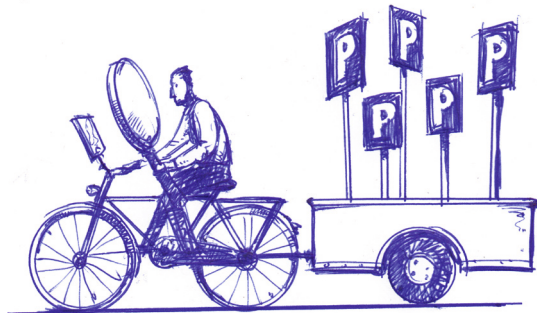
Er zijn drie kenmerken van invloed op de vraag voor welke gemeente en voor welke bestemming binnen de gemeente P+Fiets kansrijk is.

- Is er sprake van veel congestie op de laatste kilometers in en naar de gemeente en naar de bestemming? Dan is de fiets beduidend sneller.
- Het verschil in parkeertarieven aan de rand van de stad in vergelijking met het centrum.
- De parkeerdruk in de stad of bij de bestemming. P+Fiets voorkomt parkeerzoektijd en kan ook de parkeerdruk bij de bestemming helpen verminderen.

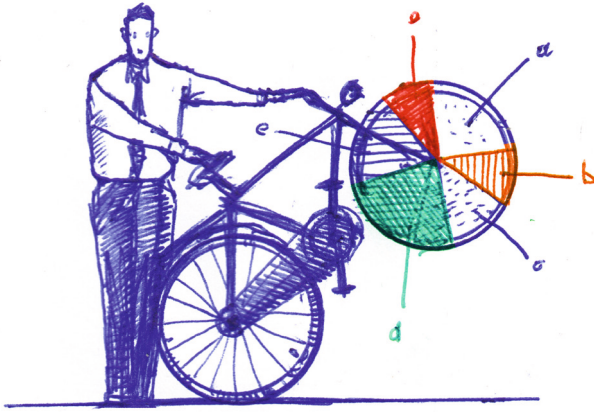
Op dit moment zijn steden met een verschil in parkeertarieven en met hoge parkeerdruk het meest kansrijk voor P+Fiets. In de nabije toekomst worden het tegengaan van congestie en de leefbaarheid steeds belangrijkere kenmerken om als gemeente te kiezen voor P+Fiets. Het parkeerbeleid van de gemeente moet dan wel afgestemd worden op de ambitie om het autoverkeer naar de stad te beperken.

6.1 Bestemmingen in de gemeente voor P+Fiets

In sommige steden komt zo veel congestie voor, dat er een duidelijke reistijdwinst te boeken valt met P+Fiets in vergelijking met de gehele rit per auto. Daarnaast blijkt dat in steden met veel congestie de reistijd erg onbetrouwbaar is. Ook dat is te voorkomen met P+Fiets. In Bijlage 1 staat een overzicht van gemeenten met meer dan 50.000 inwoners met het percentage ritten dat op de laatste 7,5 kilometer tot de bestemming sterk vertraagd is (meer dan 15 procent extra reistijd bovenop de gemiddelde reistijd). Deze tabel is met behulp van de CROW-Mobiliteitsscan en de CROW-Bereikbaarheidsindicator gemaakt. Het betreft hier waargenomen snelheden in de periode 2012-2014.



Zo is te zien dat in Leiden sprake is van veelvuldig voorkomende ernstige vertraging, terwijl in Almelo vrijwel geen ernstige vertraging voorkomt. In Almelo is de bestemming vrijwel altijd gemakkelijk per auto te bereiken, terwijl in Leiden vaak veel reistijdwinst te boeken is door het stuk door op een P+Fiets - locatie over te stappen op fiets en het laatste stuk door de stad te fietsen in plaats van de auto te gebruiken. Als vuistregel kan gelden dat vanuit het argument reistijdwinst in steden met meer dan 10 procent sterk vertraagde ritten in de spits er bestem-



mingen zijn, waar met P+Fiets relevante reistijdwinst geboekt kan worden.

6.1.1 Mobiliteitsscan

Wanneer een gemeente kansrijk is voor P+Fiets, kan de kansrijkheid per bestemming verschillen. Wanneer de bestemming bijvoorbeeld een bedrijventerrein vlak bij de snelweg is, heeft P+Fiets niet zo veel zin. Voor deze analyse kan de mobiliteitsscan uitkomst bieden. De mobiliteitsscan berekent vanuit welke richting en naar welk deel van de stad de meeste ritten vertraagd zijn in de spits. De mobiliteitsscan berekent de bereikbaarheidsindicator, waarbij rekening wordt gehouden met alle belangrijke facetten voor de vertraging. Kijk voor meer informatie over de werking van de mobiliteitsscan op de website www.crow.nl/mobiliteitsscan.

In Bijlage B is een voorbeeld opgenomen van een uitwerking voor het vinden van geschikte bestemmingen en P+Fiets-locaties met behulp van de mobiliteitsscan, aan de hand van de situaties in Leiden en Maastricht. Op grond hiervan kan de theoretische omvang van P+Fiets berekend worden, aan de hand van het aantal reizigers voor wie P+Fiets sneller is dan

de gehele reis per auto, waarin ook het voordeel van parkeerkosten en parkeerzoektijd kan worden meegenomen.

6.2 Goedkoper parkeren aan de rand van de stad

Vaak is parkeren in of dicht bij het centrum van de stad duurder dan aan de rand van de stad en daarom een reden om gebruik te maken van P+Fiets. Dit geldt vooral voor de werknemers van bedrijven in en nabij het centrum of voor bedrijven die de omvang en/of de kosten van hun parkeerareaal willen beperken. Het creëren van een P+Fiets-locatie kan een mogelijkheid zijn om een goede bereikbaarheid voor het personeel te continueren tegen geringe kosten. Anders geredeneerd: als het niet gemakkelijker of goedkoper is om aan de rand van de stad te parkeren, is een succesvolle exploitatie van een P+Fiets niet mogelijk.

6.3 Voorkomen parkeeroverlast

In veel steden is in of rond het centrum of bij subcentra, denk aan Amsterdam Zuidas, Eindhoven Strijp, sprake van parkeeroverlast. De parkeerdruk is er hoog: het is lastig een parkeerplek te vinden en vaak dreigt iedere parkeerplaats zijn eigen vraag te creëren, waardoor het verkeersnetwerk overbelast raakt. Verder is de parkeerruimte in of dicht bij het centrum kostbaarder om te realiseren; de ruimte is schaarser en de grond duurder. Als meer forensen niet naar deze gebieden met parkeeroverlast zouden doorrijden, maar gebruik zouden maken van P+Fiets, zou dat de overlast significant kunnen verminderen, tegen relatief lage kosten. Grote steden met P+R gebruiken P+R om een aantrekkelijk geprijsd alternatief te creëren voor het parkeren in de drukbezette gebieden. P+Fiets zou deze moge-

lijkheden verder kunnen uitbouwen of (in de steden zonder bestemmings-P+R): deze mogelijkheden kunnen creëren. Daarmee heeft de gemeente een tweetal mogelijkheden om de kansrijkheid van P+Fiets te beïnvloeden:

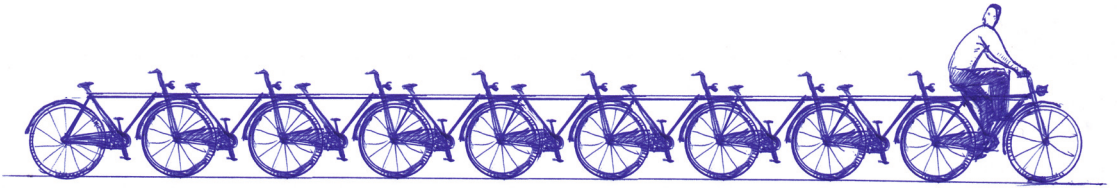
Verskil in parkeertarieven tussen de bestemming en op de P+Fiets-locatie

Wanneer de kosten van parkeren bij de bestemming hoger zijn dan op het P+Fiets-overstap-punt, kan de gebruiker of de werkgever geld besparen.

De parkeernormen

Veel gemeenten dwingen ondernemers parkeerruimte te creëren bij de onderneming om overlast voor omwonenden te voorkomen. Dit gebeurt met het vaststellen van parkeernormen. Een gemeente kan evenwel toestaan de benodigde parkeerruimte elders (in dit geval aan de rand van de stad) in te vullen. Het laatste stuk kan dan op de fiets worden afgelegd. Hierdoor is het mogelijk bij het bedrijf een lagere parkeernorm te hanteren.

Elke gemeente heeft de eigen normen in een Parkeernota staan.



Voor een aantal gemeenten die P+Fiets overwegen is juist het faciliteren van bijvoorbeeld winkelend publiek, dagjesmensen, buitenlandse toeristen of bezoekers van evenementen de aanleiding om na te denken over P+Fiets. In deze leidraad wordt primair ingestoken op de forens als klant van P+Fiets, omdat daar de grootste bijdrage verwacht kan worden in de reductie van vertragingen in het stedelijk gebied in de spits. Maar ook omdat deze groep een vaste inkomstenbron vormt voor de exploitant en relatief weinig investeringen vergt in geavanceerde toegangssystemen.

Maar er zijn wel degelijk mogelijkheden om dit concept uit te bouwen naar andere doelgroepen. Denk bijvoorbeeld aan het gebruik van P+Fiets op een ander tijdstip dan het reguliere gebruik, zoals het weekend. Ook kan een exploitant een uitbreiding van doelgroepen mogelijk maken door bijvoorbeeld extra fietsen beschikbaar te stellen op P+Fiets-locaties. Dit moet dan een halfopen systeem betreffen, omdat de identiteit van de gebruiker gekoppeld moet worden aan de "identiteit" van de fiets en de "identiteit" van de locatie. Dus bij uitbouw naar andere doelgroepen is ook een technologisch andere keuze nodig.

7.1 Fietsparkeer Management Systeem (FMS)

De ontwikkelingen rond het Fietsparkeer Management Systeem (FMS) zijn interessant voor P+Fiets-projecten. Een FMS biedt een

architectuur waarbij huur-, leen- en deelfiets-systemen (en dus ook P+Fiets) een universeel systeem hebben om de gebruiker te identificeren, met de gebruiker af te rekenen en deze eventueel te traceren wanneer de fiets niet terugkomt, door middel van breed gebruikte pasjessystemen of uiteindelijk wellicht de mobiele telefoon.

Het toepassen van een breed toepasbaar systeem van pasjes kan ook meerwaarde hebben bij een gesloten P+Fiets-systeem, omdat de vaste P+Fiets-klanten dan ook eenvoudig van huur- of leenfietsystemen elders gebruik kunnen maken.

Na het vaststellen of een gemeente geschikt is voor P+Fiets, wat geschikte locaties zijn voor P+Fiets binnen de gemeente en welk systeem het meest geschikt is, volgt de belangrijkste stap: het vinden van een exploitant én klanten. Tevens moet de gemeente vaststellen of en hoe zij een P+Fiets-project financiert en hoe zij het project uitvoert. Van belang hierbij is de aandacht voor de openbare ruimte voor het parkeren van auto's en het plaatsten van de fietsen (boxen of kluisen).

Uit de ervaringen in Leeuwarden en Maastricht blijkt het belang van een goede voorbereiding door de gemeente, zodat ze goed beslagen ten ijs komt en een realistisch project aan de gemeenteraad kan voorleggen. En vooral: zodat ze weet waarop ze een marktpartij moet toetsen, maar ook waar de gemeente zelf kan bijdragen of afdoen aan de slagingskans van P+Fiets.

Vervolgens kan er een uitvraag bij een marktpartij gedaan worden voor een betrouwbare business case, waarna de gemeente toestemming geeft voor de uitvoering. Het is wel van belang geïnteresseerde marktpartijen vanaf het begin bij het ontwikkelen van het P+Fiets-concept te betrekken. Daardoor kun je gezamenlijk werken aan concepten die commercieel interessant zijn, zoveel mogelijk beantwoorden aan de doelen van gemeenten en ook kansrijk zijn bij werkgevers en gebruikers. In sommige gevallen kan dat ook betekenen, dat eerder in het proces de marktpartij het initiatief in het proces overneemt.

Gemeenten moeten oppassen geen ongeoorloofde staatssteun te geven. Dat betekent, dat het niet is toegestaan om bij te dragen in de exploitatie van de P+Fiets, wel kunnen zij de investeringen in de hardware en de fietsen

(mee) dragen, mits deze ook aan een andere exploitant kunnen worden overgedragen.

De business case die wij hier gebruiken omvat de volgende stappen.

Stap 1: Welk probleem wil de gemeente oplossen en waarmee is de gebruiker (of diens werkgever) geholpen?

Het vaststellen van de problemen is vaak niet eenduidig: de probleemstelling loopt vaak uiteen. Over het algemeen wil een gemeente het volgende bereiken (zie eerder in deze leidraad):

- Minder congestie in de stad (door een deel van het autoverkeer af te vangen)
- Betere bereikbaarheid
- Betere luchtkwaliteit
- Minder parkeerdruk en parkeeroverlast

Voor de gebruiker (en diens werkgever) liggen de voordelen, waarmee de gemeente of de exploitant deze kan verleiden, op de volgende gebieden:

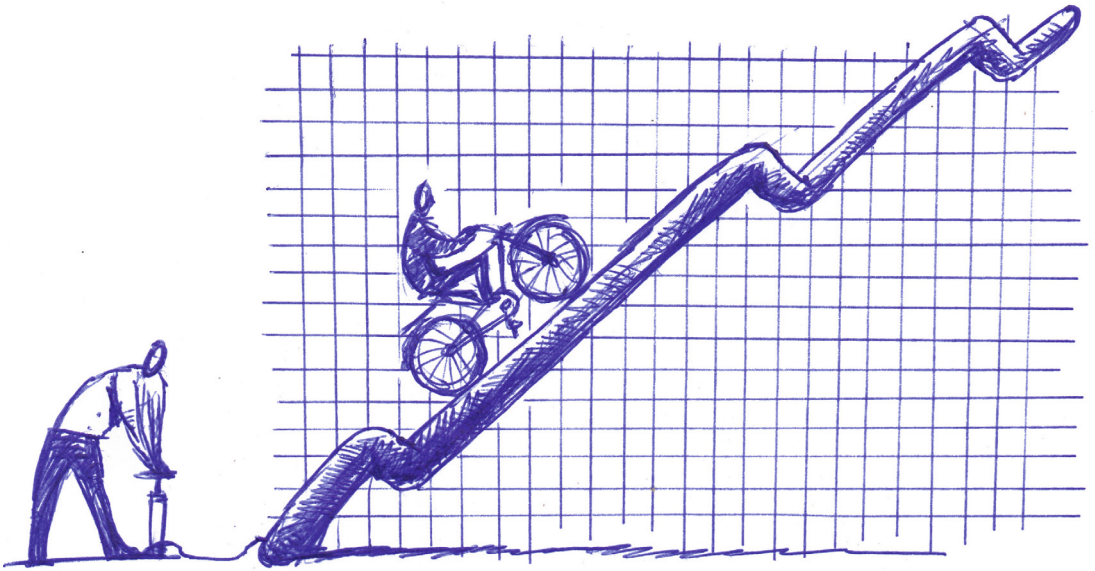
- Reistijdwinst
- Goedkoper en/of gemakkelijker parkeren
- De voordelen van de auto, maar niet de nadelen op het laatste stuk
- Gezondheid en beleving (een kwartiertje fietsen in de frisse lucht)

Voor de werkgever:

- Hogere arbeidsproductiviteit, minder arbeidsverzuim
- Lagere parkeerkosten, minder parkeerproblemen op locatie

Stap 2: Maak een P+Fiets-concept dat realistisch én ambitieus is

Het is van belang werkgevers niet te benaderen met een algemene vraag of ze belangstelling hebben voor iets als P+Fiets. Het is van belang na te denken hoe werkgevers geïnteresseerd



kunnen worden. Wat is hun intrinsieke motivatie? Welke problemen ervaren zij? Daarbij is het onvoldoende om algemene voordelen voor werkgevers te noemen. Benadruk in het concept vooral wat de betreffende bedrijven specifiek zou kunnen aanspreken. Uiteindelijk kopen ze de beleving: het gevoel dat het bij hen past. Maak het vervolgens zo concreet mogelijk: welke locaties en wat voor soort fietsen zouden er gebruikt kunnen worden. Maar vertel ook hoe ze met zo min mogelijk eigen inspanning hiervan kunnen profiteren. Maak het concept realistisch, zodat er een behoorlijke kans is dat de verwachtingen gehaald worden, maar ook ambitieus: als P+Fiets aanslaat, kan het concept meegroeien. Het is voor een gemeente uiteraard van belang om hierin B&W en de raad te betrekken. Met dit concept kunnen werkgevers benaderd worden om hun interesse te peilen.

Stap 3: Definieer de doelgroep en schat de omvang hiervan in

De gebruiker van een P+Fiets-locatie is iemand die een relatief lange afstand reist (meer dan 20 kilometer) en voor wie het openbaar vervoer geen alternatief is. Verder ervaart de gebruiker een probleem. Voor de exploitant is het prettig

In Leeuwarden ging het om een duidelijke en omvangrijke doelgroep. Medewerkers wonen op een relatief grote afstand van het werk, in een landelijk gebied waar geen goed openbaar vervoer beschikbaar is. Deze doelgroep was ook gemakkelijk benaderbaar via hun werkgevers. De meeste grote werkgevers van Leeuwarden zijn namelijk aangesloten bij het project Werk Slim, Reis Slim, Leeuwarden Vrij-Baan. Samen met de overheid werken zij aan een bereikbare stad.

dat het om een herkenbare doelgroep gaat, die veelvuldig dezelfde route reist. Deze groep is goed benaderbaar, tegen lage marketingkosten.

Vervolgens kan er begonnen worden met het bepalen van de omvang van de doelgroep. Met behulp van de mobiliteitsscanner kan de theoretische omvang van de doelgroep worden vastgesteld: de groep mensen die een relevante reistijdwinst boeken met P+Fiets of voor wie winst in parkeerkosten en/of -gemak te behalen valt. Vul dit aan met praktisch onderzoek; welke bedrijven zitten in gebieden met hoge

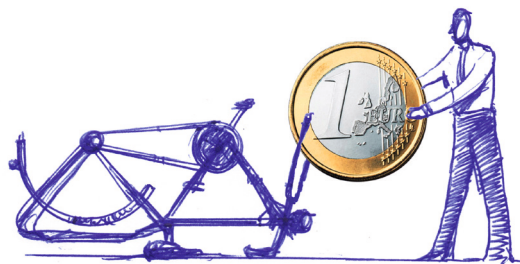
parkeerdruk en parkeertarieven? Medewerkers die daar werken zullen blij zijn met een goed alternatief. Daarna is onderzoek bij de potentiële gebruikers nodig. Welke werknemers willen nu (of eventueel later) gebruikmaken van P+Fiets? Daarbij is het van belang de voordelen te benoemen en deze zoveel mogelijk te kwantificeren (reistijdwinst, gezondheidswinst, parkeerkosten en -gemak). Eventueel kan een gemeente dit eerst inventariseren bij de eigen werknemers of bij andere overheidsorganisaties. Hiermee valt ook per bedrijf de ratio tussen de theoretische omvang van de gebruikersgroep en de daadwerkelijke hoeveelheid geïnteresseerden af te leiden.

Het is van belang om hierbij ook potentiële exploitanten te betrekken bij deze verkenning. Het kan goed zijn, dat zij kansen zien die de overheid niet ziet.

Uit een gedragsanalyse van projecten uit Beter Benutten 1 blijkt dat de effecten met een SMART geformuleerde doelgroep 2 keer zo groot zijn als projecten waarbij de doelgroep niet SMART geformuleerd is. Ook een recente bundeling van inzichten uit fietsstimuleringsprojecten [14] geeft aan dat de effectiviteit toeneemt naarmate de maatregel beter is toegesneden op een specifieke doelgroep, en biedt concrete handvatten en aandachtspunten hierbij.

Stap 4: Stel de betalingsbereidheid vast

In vergelijking met de kosten die de werkgever nu vaak al betaalt voor woon-werkverkeer (en bijvoorbeeld de investering in parkeervoorzieningen bij het bedrijf) kan de werkgever een behoorlijke kostenreductie behalen. Daarnaast kan de winst voor de werkgever in termen van winst in arbeidsproductiviteit en afname van het arbeidsverzuim gekwantificeerd worden. Dat is in feite de P+Fiets-business case voor



In Leeuwarden is uiteindelijk gekozen voor een gebruikersbijdrage van 400 euro op jaarbasis. In de praktijk lijkt vooral de werkgever bereid te zijn om deze bijdrage te betalen. Deze bijdrage is echter niet kostendeckend (exploitatie- en beheerkosten worden gedekt, de vervangingsinvesteringen niet). De overige inkomsten van de exploitant zouden moeten komen van sponsoring en adoptie van een fiets. De fietsen zouden bijvoorbeeld gesponsord kunnen worden: een sympathieke manier van reclame maken. De fiets zou zelfs de naam van een bedrijf kunnen krijgen. Een creatieve exploitant komt op deze manier best ver. Naar verwachting zal de gemeente financiële ondersteuning moeten blijven bieden, tenzij de exploitant erin slaagt andere doelgroepen of financieringsbronnen aan te boren.

werkgevers. Vaak zal deze ook voor werkgevers positief uitvallen.

Stap 5: Maak een eigen (concept) business case

Hiermee gewapend kan de gemeente de te verwachten inkomsten en uitgaven bepalen. Hierbij moet onderscheid gemaakt worden tussen de initiële investeringen en de exploitatie. De initiële investeringen betreffen de investeringen in parkeervoorzieningen voor de auto's, het stallingssysteem voor de fietsen en andere investeringen in onroerend goed (denk aan verlichting enzovoort). De exploitatie betreft de

doorlopende kosten (beheer en onderhoud, kosten van de fietsen). Het bepalen van de mogelijke financiële bijdrage van de gemeente is van belang om een realistisch verhaal richting gemeentebestuur en raad te kunnen houden, maar ook om het realiteitsgehalte van de aanbidding van een potentiële exploitant te kunnen toetsen. Pas op voor ongeoorloofde staatssteun.

Stap 6: Bepaal factoren uit het gemeentebestuur die de business case beïnvloeden

Factoren die de kansen op deelname van gebruikers of werkgevers vergroten, worden deels beïnvloed door beleidsbeslissingen bij gemeenten. Voor P+Fiets geldt een viertal zaken waarin keuzes moeten worden gemaakt:

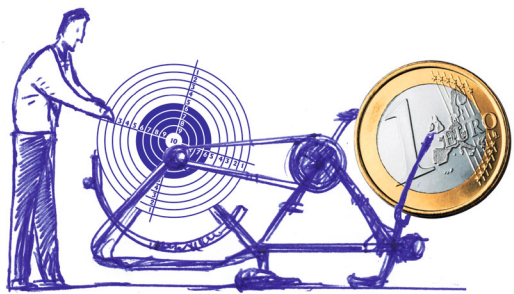
- (Het verschil in) parkeertarieven bij de bestemming en op de P+Fiets-locatie
- Het beschikbaar stellen van openbare ruimte voor P+Fiets
- De mate waarin reclame-uitingen van bijvoorbeeld werkgevers voor de P+Fiets-locatie buiten de locatie zelf worden toegestaan;
- In hoeverre de parkeernormsystematiek wordt verruimd, zodat bedrijven hun voor de norm benodigde parkeerplaatsen ook op een P+Fiets-locatie mogen invullen.

Stap 7: Selecteer een exploitant

Er zijn diverse partijen die P+Fiets kunnen exploiteren. Maar soms is een lokale partij interessanter, omdat zij de situatie ter plaatse goed kennen en beschikken over een relevant zakelijk netwerk. De aanbiedingen zullen getoetst moeten worden aan de opbrengsten en het realiteitsgehalte van hun business case. Het is zinvol om vroeg in het traject met exploitanten te praten om het concept te toetsen, maar voorkom dat zij zelfstandig contact zoeken met potentiële gebruikers. Als werkgevers in een te pril stadium worden benaderd door meerdere aanbieders, kan dat weerstand oproepen.

Aspecten die van belang zijn bij de business case en de selectie van een exploitant:

- Kosten – Baten overzicht,
- Maatschappelijke Baten & Maatschappelijke Bijdrage,
- KPI's (Key Performance Indicators) en Targets
- Risico's en Exit
- Alleenrecht of (op termijn) concurrentie
- Slechtweeralternatief



Kosten en Baten: er dient een overzicht te worden opgesteld van de kosten en baten die worden voorzien, uitgesplitst op hoofdposten. Bij voorkeur over een periode die gelijkloopt met de afschrijvingstermijn van de investeringen (bijvoorbeeld 3 tot 5 jaar).

Voorkom de verrassing van tegenvallende kosten/baten zo veel mogelijk, door eisen te stellen aan de onderbouwing, referenties en het in kaart brengen van onzekerheden.

Maatschappelijke Baten en Maatschappelijke Bijdrage: de nadruk ligt op de financiële prestaties en daarmee op het toepassen van een business case. Enerzijds, om te komen tot een meer gedegen analyse van het project. Anderzijds, om duidelijker te streven naar of te eisen dat het project een positieve business case heeft en zonder overheidssteun kan draaien.

De business case-benadering moet echter niet te eenzijdig worden. Daarom willen we de business case-benadering benutten om juist ook de economische waarde van de Maatschappelijke Baten te betrekken.

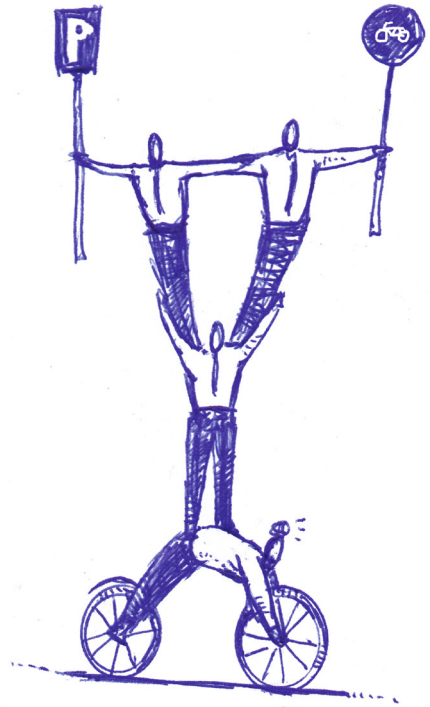
Als er sprake is van Maatschappelijke Baten, kan dat een onderbouwing zijn voor een eenmalige of continue overheidsbijdrage.

Key Performance Indicator (KPI's): het is van belang dat overheden vaststellen wat zijzelf als Key Performance Indicators beschouwen om P+Fiets als een succes te kunnen aanmerken. Let wel, dit hoeven niet dezelfde indicatoren te zijn als die van de exploitant. Zo kan doorgroei van het gebruik van een P+Fiets voor een overheid heel belangrijk zijn, terwijl een exploitant perfect tevreden kan zijn met een constant gebruik van een P+Fiets met vaste klanten: weinig stores, vaste inkomsten. Een overheid moet dus vaststellen welke Key Performance Indicators zij heeft en hoe zij de exploitant wil stimuleren om zo goed mogelijke resultaten te behalen (in termen van overheidsdoelen) of straffen bij onderpresteren.

Tot KPI's van P+Fiets kunnen bijvoorbeeld behoren:

- Aantal abonnementen
- Aantal dagelijkse ritten
- Omzet per dag (en omzetgroei)
- Aantal beschikbare parkeerplaatsen per P+Fiets-locatie
- Aantal fietsen operationeel (versus aantal fietsen uit roulatie)
- Aantal kluisen operationeel (versus aantal kluisen uit roulatie)
- Aantal klachten en klantwaarderingcijfer

Per KPI dienen streefcijfers te worden opgenomen, zodat snel blijkt of de resultaten 'op schema' liggen.



Risico's & Exit: het is van belang dat de belangrijkste risico's worden geïnventariseerd en dat wordt aangegeven hoe risicobeheersing ten aanzien van deze risico's kan worden toegepast.

Bij P+Fiets bijvoorbeeld:

Risico's van tegenvallende vraag (volume), tegenvallende inkomsten (het tarief dat kan worden gerekend) of meer uitval van fietsen (of van het systeem).

Ondanks dat alles wordt ingezet om te komen tot een goed resultaat, kan een project ook tegenvallen. Het kan zelfs noodzakelijk zijn te stoppen met het project (in dit geval met P+Fiets). Het is raadzaam om 'exit scenario's' te beschrijven waarin wordt omschreven 'hoe het project kan worden beëindigd'.

Het exit scenario kan ingaan op vragen als: Wat zijn in geval van exit de consequenties? Moet er rekening worden gehouden met de publieke opinie? En met de verhoudingen en verwachtingen van de bedrijven die als klant of als partner bij P+Fiets betrokken zijn? Wat is de eventuele schade, wat zijn de afwikkelingskosten? Voor wiens rekening komen die kosten?

Alleenrecht of (op termijn) concurrentie: nadat een exploitant is geselecteerd zal deze voor een aantal jaar het alleenrecht moeten hebben, al was het maar om de investeringen terug te verdienen. Er moet echter nagedacht worden over een termijn waarop andere partijen weer mee kunnen dingen als exploitant voor P+Fiets. Ook moeten afspraken gemaakt worden over de vraag hoe en tegen welke kosten de vaste infrastructuur van P+Fiets aan een nieuwe exploitant kan worden overgedaan.

Slechtweeralternatief: bij een deel van de potentiële gebruikers is de dreiging van slechtweersituaties voldoende om deze op voorhand af te laten haken. Het is dus van groot belang om hier in het aanbod dat aan werkgevers en werknemers gedaan wordt goed op in te gaan en een bevredigend antwoord te geven. In paragraaf 3.7 zijn een aantal mogelijkheden genoemd om met slechtweersituaties om te gaan.

In Leeuwarden is reeds een succesvol P+Fiets-project gerealiseerd. Maastricht wil in 2016 starten met tenminste twee P+Fiets-locaties en heeft het project in voorbereiding. Een uitgebreide beschrijving en analyse is te vinden in Bijlage C. De belangrijkste lessen uit Leeuwarden en Maastricht die van belang zijn voor gemeenten en potentiële exploitanten van P+Fiets vatten we hieronder samen.

- Maastricht kiest voor een flexibel en technologisch meer geavanceerdere oplossing gericht op meerdere doelgroepen, terwijl voor Leeuwarden 'eenvoud' het adagium is met focus op de doelgroep forensen. De investeringen verschillen daarbij. Een

belangrijk aspect is, dat in Maastricht P+Fiets onderdeel is van een geavanceerd deelfiets-concept dat gefaseerd gerealiseerd moet worden in samenwerking met de markt. Voor P+Fiets vereist zo'n deelfietsstelsel enkele aanpassingen (zie paragraaf 2.8).

Tips

- Probeer zo veel mogelijk een concreet plan bij mogelijk deelnemende bedrijven neer te leggen (dat kan gebeuren door de gemeente, maar zeker ook door de exploitant). Geef een goed beeld van de P+Fiets-plekken die mogelijk gerealiseerd kunnen worden, inclusief de kosten enzovoort.



- Probeer aan te sluiten bij de kernwaarden van de potentiële deelnemende bedrijven. Veel bedrijven hebben waarden als 'duurzaam ondernemen' of 'gezonde werknemers'. Daar kan P+Fiets prima bij aansluiten. Of richt je op de problemen die bedrijven ervaren met parkeren. Is er voldoende parkeergelegenheid? Zijn de parkeerkosten voor werkgever en/of werknemer hoog? Verder vallen de financiële voordelen van een stukje fietsen voor te rekenen aan bedrijven. Dat stukje fietsen, in plaats van de gehele rit per auto af te leggen, leidt tot minder arbeidsverzuim en een hogere arbeidsproductiviteit – en dat laat zich weer vertalen in bedrijfsresultaten.
- Zorg voor toonaangevende launching customers. Denk daarbij aan de overheid die als werkgever het goede voorbeeld geeft. Maar niets werkt zo goed als een toonaangevend privaat bedrijf, dat het initiatief enthousiast oppakt.
- Probeer ertoe bij te dragen dat werkgevers de werknemers vooral positief verleiden tot deelnemen. Hoewel 'parkeerruimte besparen' een argument voor een werkgever kan zijn, ligt het onvoorwaardelijk ontnemen van een parkeerplaatsen bij werknemers altijd gevoelig. Beter is het hen bijvoorbeeld twintig keer per jaar een premium-parkeerrecht te geven, waarbij ze op de beste parkeerplaatsen mogen staan. Een ander voorbeeld: een Engels bedrijf gaf twee keer per jaar een speciaal ontbijt aan de fietsers en P+Fiets-gebruikers onder de werknemers.
- Denk aan de sociale veiligheid van de P+Fiets-locaties. De locaties aan de rand van de stad zijn vaak wat desolaat, onaantrekkelijk en gevoelig voor diefstal en vandalisme. Hou daar rekening mee bij de inrichting van de P+fiets-locatie.
- Zorg voor dubbelgebruik van de locaties. Een nieuwe locatie creëren is duur. Met name aan de rand van de stad ligt vaak veel ruimte braak of is het op die uren van de dag dat P+Fiets wordt gebruikt rustig. Deze ruimte kan prima gebruikt worden voor P+Fiets, zeker als de diverse locaties klein beginnen.
- Bedenk dat technisch geavanceerde systemen meer mogelijkheden bieden en daarmee ook een hoger verdienpotentieel hebben, maar bij aanvang ook een hogere investering vergen met bijkomende risico's. Dat betekent dat het essentieel is dat er bij dit soort systeem goed gelet moet worden op de bij de doelgroepen aanwezige vraag en behoefte, zodat daar gericht op kan worden ingespeeld.
- Een bemenste P+Fiets-locatie heeft voordelen, maar kan op grond van P+Fiets alleen nooit uit. Maar: op veel plaatsen staan vis- of bloemenkramen of koffietentjes. Vaak is de beheerder van zo'n kraam of tent best bereid om klanten van P+Fiets toegang te verschaffen en een oogje in het zeil te houden.
- Maak de maatschappelijke meerwaarde van P+Fiets ook voor de gemeente helder. Bedenk daarbij dat P+R vaak behoorlijk gesubsidieerd wordt. Dat maakt een overheidsbijdrage aan een duurzamere, gezondere, flexibelere en goedkopere oplossing als P+Fiets verdedigbaar. Laat zien dat ondersteunend gemeentelijk parkeerbeleid (hoge tarieven, beperkte plaatsen) leidt tot een lagere bijdrage van de gemeente in de P+Fiets-locatie.
- Druk de voordelen van P+Fiets ook uit in meetbare eenheden. Zo blijkt P+Fiets in Leeuwarden te leiden tot 110 spitsmijdingen per dag.
- Soms zijn er ontwikkelingen die toepassing van P+Fiets als ideale oplossing kennen voor een (tijdelijk) vraagstuk, bijvoorbeeld tijdens hindergerijke werkzaamheden en wegopbrekingen.



In Maastricht zijn dat de werkzaamheden aan de Noorderbrug, waardoor een belangrijk deel van de capaciteit voor autoverkeer om de Maas over te steken tijdelijk verdwijnt. P+Fiets is dan de ideale manier om te zorgen dat de werknemers die de Maas moeten oversteken op hun werk kunnen komen. Daarbij kunnen ze gebruikmaken van de fietsverbindingen over de Maas.



Leeuwarden is Culturele Hoofdstad van Europa in 2018. Bezoekers zullen van locatie naar locatie reizen en dat kan ideaal op de fiets. Dus het zou een goede oplossing zijn, als de bezoekers van buitenaf hun auto aan de rand van de stad zouden parkeren en dan voor het laatste stukje naar het festival de

fiets gebruiken. Dit concept wordt trouwens ook gehanteerd als San Sebastian in 2016 Culturele Hoofdstad van Europa is. Weliswaar moeten er voor deze tijdelijke gebeurtenissen extra en mogelijk ook andere (bemenste) voorzieningen gerealiseerd worden, maar deze zouden tegelijk een boost kunnen geven aan P+Fiets.

- Het kan een overweging zijn om juist een jonge onderneming P+Fiets te laten exploiteren. Deze onderneming zal zeer gemotiveerd zijn om P+Fiets tot een succes te maken en dus stevig op zoek gaan naar proposities die leiden tot meer klanten. Dit vergt echter wel een extra inspanning van de gemeente voor wat betreft de screening van de business case (zie hoofdstuk 8). Zorg voor duidelijke eisen en randvoorwaarden en bedenk aan de voorkant welke ruimte de dienstverlener krijgt om zijn P+Fiets-concept uit te rollen (bijvoorbeeld in relatie tot reclame). Maak een duidelijke risicoanalyse met goede beheersmaatregelen, om het (politiek) afbreukrisico te minimaliseren.

Bijlage A Percentage sterk vertraagde ritten in de spits in gemeenten met meer dan 50.000 inwoners

Gemeente	Zwaar vertraagde ritten (>14% extra reistijd)	Gemeente	Zwaar vertraagde ritten (>14% extra reistijd)
Leiden	54%	Katwijk	20%
's-Gravenhage	47%	Lelystad	20%
Amsterdam	46%	Nieuwegein	19%
Leidschendam-Voorburg	44%	Arnhem	19%
Rotterdam	43%	Maastricht	18%
Schiedam	39%	Spijkenisse	17%
Velsen	37%	Hengelo	16%
Haarlem	37%	Vlaardingen	16%
Amersfoort	33%	Alphen aan den Rijn	16%
Alkmaar	33%	Purmerend	15%
Tilburg	32%	Deventer	15%
Breda	31%	Sittard-Geleen	15%
Zoetermeer	31%	Bergen op Zoom	14%
Venlo	31%	Eindhoven	14%
Zaanstad	29%	's-Hertogenbosch	14%
Hilversum	28%	Hoorn	14%
Amstelveen	28%	Apeldoorn	13%
Westland	28%	Heerlen	11%
Gouda	28%	Barneveld	11%
Utrecht	27%	Emmen	11%
Groningen	27%	Roermond	10%
Leeuwarden	27%	Veenendaal	10%
Oss	26%	Terneuzen	9%
Nijmegen	26%	Doetinchem	8%
Roosendaal	26%	Den Helder	8%
Delft	25%	Ede	7%
Dordrecht	24%	Smallingerland	5%
Zwolle	24%	Helmond	5%
Almere	23%	Assen	4%
Haarlemmermeer	22%	Hoogeveen	4%
Zeist	22%	Oosterhout	4%
Enschede	21%	Hardenberg	1%
Capelle aan den IJssel	20%	Almelo	0%

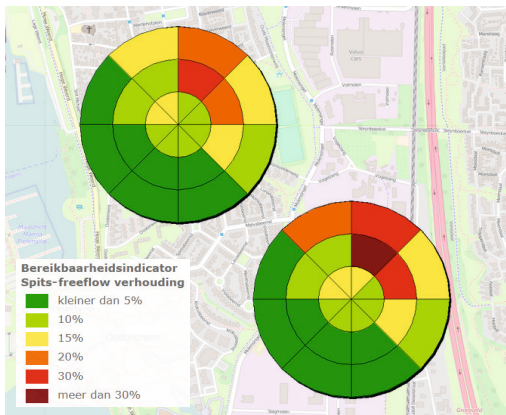
Bijlage B Stappenplan voor selectie P+Fiets-bestemming en P+Fiets-locatie

Stap 1: Is er in mijn gemeente sprake van veel vertraagde ritten in de stad (de laatste 7,5 kilometer van de bestemming)?

Hiervoor kan de tabel in Bijlage A gebruikt worden.

Stap 2: Spoor de bestemmingen op waar op het laatste stuk naar de bestemming veel vertraging is. Het kan zijn dat een bestemming bijvoorbeeld vlak bij de snelweg is of anderszins goed bereikbaar is. Dan zullen maar weinig reizigers geneigd zijn om voor het laatste stuk de auto te parkeren en op de fiets verder te gaan.

Ter illustratie: in Maastricht is de bestemming Randwyck duidelijk minder kansrijk dan Geusselt. Met behulp van de mobiliteitsscan (www.mobiliteitsscan.info) is het mogelijk het aandeel sterk vertraagde ritten voor diverse afstandsklassen en aanrijrichtingen vast te stellen. Zie hieronder het beeld voor Randwyck:

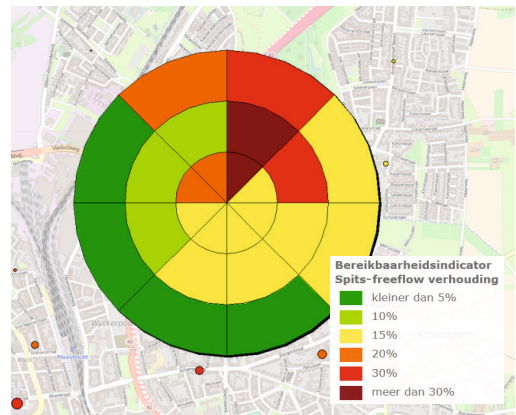


Dit beeld geeft voor alle windrichtingen de mate van vertraging in de spits ten opzichte van het dal weer. De binnenste ring geeft verplaatsingen tot 7,5 kilometer weer, de middelste ring van 7,5 tot 30 kilometer en de buitenste ring verplaatsingen groter dan 30 kilometer. Te zien

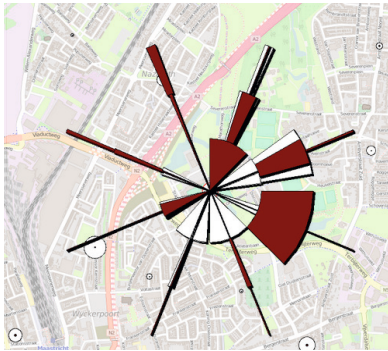


is, dat juist de korte verplaatsingen relatief weinig vertraging kennen. Als je eenmaal bij de rand van de stad bent, is het vrij gemakkelijk om met de auto bij Randwyck te komen. Dat maakt Randwyck een minder kansrijke locatie voor P+Fiets.

Als we dan kijken naar bijvoorbeeld hetzelfde beeld voor Geusselt:



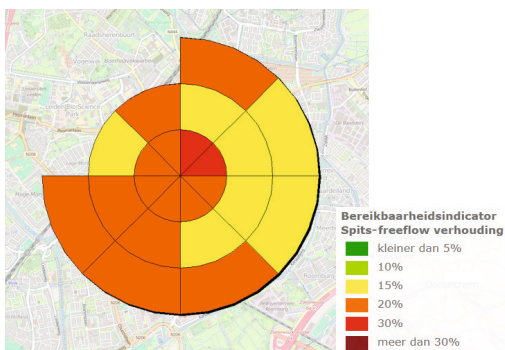
Hier zien we windrichtingen met veel vertraging op het laatste stuk. Met de bereikbaarheidsindicator is het mogelijk het aandeel sterk vertraagde ritten (meer dan 14 procent extra reistijd ten opzichte van de gemiddelde reistijd over dergelijke afstanden) in beeld te brengen.



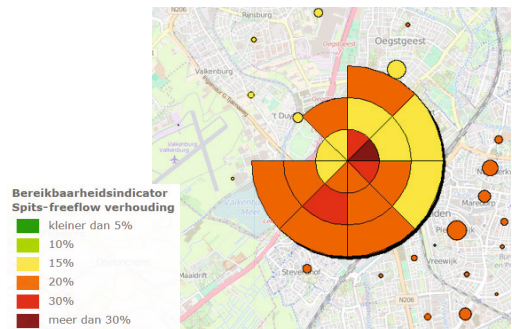
De omvang van het segment geeft het aantal ritten vanuit de betreffende windrichting en de afstandsklasse aan. Het aandeel bruin daarin geeft het percentage sterk vertraagde ritten. We zien, dat uit het noordnoordoosten vrijwel alle ritten op de kortste afstand sterk vertraagd zijn. Hier valt dus op de fiets veel reistijdwinst te behalen. Vanuit die richting zou dan ook naar een geschikte P+Fiets-locatie gezocht kunnen worden.

Stap 3: Verdere analyse naar een geschikte locatie om een P+Fiets te realiseren.

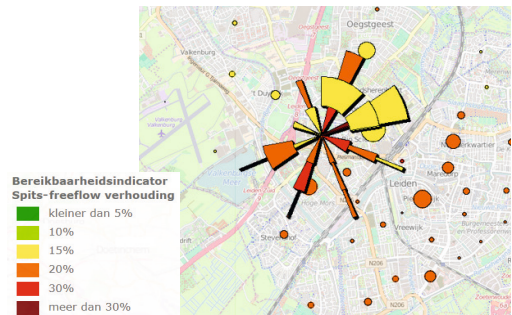
Vervolgens kan een analyse per stad gemaakt worden. Als voorbeeld nemen we Leiden. Te zien is, wanneer we kijken naar de korte afstanden (het binnenste rondje), dat voor alle windrichtingen de reistijdvertraging hoog is, maar vooral in de noordoost-kwadrant. Vanuit die richting zou gezocht moeten worden naar P+Fiets-opties.



Vervolgens kun je naar een specifiek bedrijventerrein kijken. Bijvoorbeeld het Bio Science Park.



Ook hier veel vertraging van het verkeer dat door de stad moet. En het gaat om veel ritten:



Dit vergt enige toelichting. Vanuit het noord-oosten komen veel ritten. Op de korte afstand is dat met veel vertraging. Nu zijn er maar weinig ritten die als totale reisafstand minder dan 7,5 kilometer hebben, maar die hebben wel veel vertraging. Het verkeer dat van verder weg komt, moet echter ook die laatste 7,5 kilometer afleggen en heeft ook te maken met die vertraging. Dus heeft al dit verkeer behoorlijk veel vertraging op het laatste stuk.

Vervolgens kun je een P+Fiets invoeren. Hier een voorbeeld voor het Science Park en Hoge en Lage Mors:

zoek- en parkeertijd auto eindbestemming: min.

tijd OV van P+R naar eindbestemming (inclusief lopen): min. modeltijden

gemiddelde wachttijd op bus/tram: min.

Kosten worden in tijden vertaald met gemiddelde value of time = 15 Euro /hr

parkeerkosten op bestemming: €

kosten parkeren plus ov p+r: €

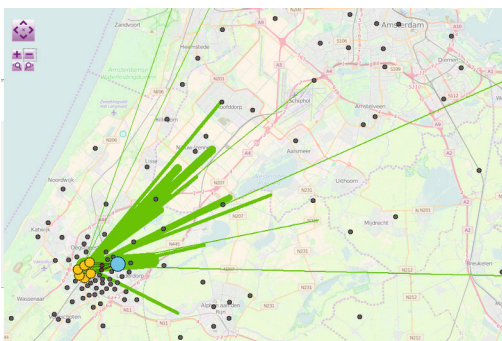
resulterende tijdtoeslag: -7 min.

Resultaten

	Aantal auto's
Totaal	3053
Met PR sneller	775

Hier is gebruikgemaakt van de P+R-module uit de mobiliteitsscan. In principe gebaseerd op het openbaar vervoer als natransport, maar je kunt ook de reistijden en dergelijke gegevens voor P+Fiets invoeren. Dan blijkt dat bijna de helft van de automobilisten sneller is als ze de fiets pakken.

Vervolgens kun je uitvinden waar de ritten vandaan komen die sneller zijn met P+Fiets:



Deze kaart geeft aan uit welke herkomstgebieden reizigers sneller af zijn met de nieuwe P+Fiets. Ook uit het zuidwesten kan het uit om via de A4 naar de nieuwe P+Fiets te reizen. Reistijdwinst is echter niet het enige argument om al dan niet te kiezen voor P+Fiets. Verschil in parkeertarieven en plezier in een stukje fietsen kunnen sterkere argumenten blijken. Bovendien leidt natuurlijk niet iedereen reistijdwinst tot gedragsverandering. Bij minder dan 5 minuten reistijdwinst zal men het verschil niet merken.

Ook voor andere steden kan een dergelijke analyse worden uitgevoerd. Om met de mobiliteitsscan een totale uitwerking te verkrijgen met geschikte bestemmingen en geschikte locaties voor P+Fiets, is ongeveer vijf uur werk nodig.

Bijlage C Ervaringen uit Leeuwarden en Maastricht

Leeuwarden: Klein en eenvoudig beginnen

Oorsprong en status

P+Fiets in Leeuwarden maakt deel uit van het project Werk Slim, Reis Slim, Leeuwarden Vrij-Baan, een samenwerking tussen gemeente Leeuwarden, provincie Fryslân en Rijkswaterstaat sinds 2010. Werk Slim, Reis Slim richt zich op de bereikbaarheid van Leeuwarden.

P+Fiets Goutum (gelegen aan de rand van Leeuwarden) is één en tevens de eerste locatie die de gemeente in 2012 opende, met 54 parkeerplekken en 30 fietskluisen. De fietskluisen werden enthousiast ontvangen door de bedrijven, waardoor er inmiddels 47 kluisen staan. De werknemers van de werkgevers die zijn aangesloten bij het project kunnen gratis hun auto parkeren op de P+Fiets Goutum en kosteloos een toegangspas aanvragen voor een fietskluis. Daarnaast zijn er nog vier P+Fiets-locaties bij

gekomen in 2015: WTC, Kalverdijkje, Wiarda en Hemriksein. Met deze uitbreiding zijn er in totaal 72 fietskluisen beschikbaar, met een uitbreidingsmogelijkheid naar 200 kluisen in 2017.

Het succes:

Er zijn diverse redenen waarom P+Fiets in Leeuwarden zo succesvol is.

In eerste instantie was het groeiende aantal files door infrastructurele werken een motivatie voor bedrijven. In tweede instantie speelde duurzaamheid en vitaliteit van medewerkers een grote rol.

Aan de andere kant voert de gemeente betaald parkeren in bij de 'kantorenhak' aan de rand van de binnenstad (en in 2016 ook op alle parkeerterreinen in de binnenstad) en wordt het aantal parkeerplaatsen minder door herinrichting.



Overzicht Park&Bike-locaties in Leeuwarden, gerealiseerd en gepland

Verder hebben de P+Fiets-locaties weinig concurrentie van de P+R-plekken, aangezien deze laatste onvoldoende aansluiten op het openbaar vervoer.

De belangrijkste reden voor het succes is het gebruik door reizigers die geen of weinig parkeerruimte op de bestemming hebben en die nu een duidelijk verbeterde reismogelijkheid hebben.

Samenwerking met bedrijven:

De animo voor P+Fiets is inmiddels dusdanig gestegen dat ook bedrijfsfietskluisen worden aangeboden. Bedrijven betalen hiervoor een eigen bijdrage. Het verschil tussen fietskluisen en bedrijfsfietskluisen is het gebruik door particulieren (waarbij de kluis en de bijbehorende fiets exclusief voor één gebruiker bestemd is) of het gebruik voor bedrijven.

Bedrijven die de nieuwe kluisen en fietsen huren, mogen zowel de kluis als de fiets voorzien van hun bedrijfslogo. Friesland Campina huurt de eerste vijftien bedrijfsfietskluisen voor de komende drie jaar. Zij huren deze vanuit hun vitaliteits-, mobiliteits- en duurzaamheidsbeleid. Voor de kluisen meldden 22 werknemers zich aan. Na een bepaald aantal ritten wordt de fiets eigendom van Friesland Campina, zij schenken deze aan de desbetreffende medewerker.

Business case P+Fiets-Leeuwarden:

Gemeente Leeuwarden had een duidelijke vraag: lukt het om een P+Fiets-concept te ontwikkelen dat voldoende inkomsten genereert om commercieel te exploiteren? Uit het programma Beter Benutten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu was een eenmalige investering beschikbaar om maximaal 200 fietsplaatsen te ontwikkelen. De exploitatiekos-

ten en vervangingsinvesteringen moeten worden gedekt uit betalingen door de gebruiker/werkgever. En dan wil een commerciële exploitant ook nog winst maken.

Voor Leeuwarden is een eenvoudig stappenplan gehanteerd, dat is verwerkt in het volgende hoofdstuk.

Feiten en cijfers

Een P+Fiets-plek kost een bedrijf in Leeuwarden 400 euro per medewerker per jaar. Daarnaast kan de werkgever de vrijkomende parkeerplek voor 500 euro per jaar verhuren en zorgt de werknemer voor een verminderde CO₂-uitstoot van 126 kilo. Bedrijven huren voor een periode van drie jaar.

De lokale overheid legt de rest van de kosten voor een P+Fiets-fietskluis + fiets bij, wat in Leeuwarden neerkomt op ongeveer 1.100 euro. Na vier jaar is de kluis + fiets, inclusief onderhouds- en beheerkosten, kostenneutraal. De vervangingsinvesteringen blijven in dit model bij de gemeente liggen.

P+Fiets levert in Leeuwarden gemiddeld zo'n 110 spitsmijdingen per dag op (uitgegaan van 62 kluisen, bezetting zo'n 90 procent, 2 ritten per dag, ochtend en avond).

Het gebruik is toegenomen van 30 (2012) naar 47 (2014) naar 72 (augustus 2015).



Maastricht: P+Fiets met opschaling naar BikeShare

Aanleiding

In Maastricht is sprake van een voor veel gemeenten herkenbare situatie. Het gemotoriseerde verkeer in en direct om de stad neemt toe, met als gevolg verdere congestie. Dit leidt onder meer tot vertragingen, meer CO₂-uitstoot en luchtvervuiling, een verminderde leefbaarheid en gerelateerde economische schade.

Dit is voor Maastricht de aanleiding geweest om via gedragsbeïnvloeding structurele gedragsverandering richting duurzame mobiliteit te bewerkstelligen. Maastricht wil 10 procent reistijdverbetering van deur tot deur in de spits in de drukste gebieden in de stad realiseren.

In aansluiting hierop bereidt Maastricht onder andere de start van P+Fiets voor, uit te breiden naar een volwaardig fietsdeelprogramma (BikeShare).

Business caseanalyse:

De business case in Maastricht is mede ingezet voor het opstellen van een projectplan, op basis waarvan de toezegging van eenmalige ondersteuning is verkregen vanuit het pro-



gramma Beter Benutten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Daarnaast is de uitwerking van de business case-analyse gebruikt in de verkennende gesprekken die hebben plaatsgevonden met gemeente, provincie en (lokale) bedrijven en instanties.

Uitgangspunt is dat P+Fiets tenminste bij aanvang een bepaalde financiële ondersteuning van de overheid vergt. Bijvoorbeeld in de vorm van startsubsidie of door het financieel ondersteunen van proposities voor gebruikers om gebruik in eerste instantie laagdrempelig te maken.

De keuze van Maastricht: Start P+Fiets, vervolgens uitbreiden naar deelfietsstelsel (BikeShare).

Maastricht maakt een specifieke keuze door te kiezen voor een uitbreidingsstrategie.

De start van twee P+Fiets-locaties wordt voorbereid. Dit zijn twee locaties buiten de stad. Op deze locaties kunnen gebruikers hun gemotoriseerde voertuig parkeren en hun reis per fiets vervolgen. Met de fiets bereiken zij hun eindbestemming.

Het uitbreiden van het aantal of de omvang (aantal parkeerplaatsen, beschikbare fietsen en/of fietsenstallingen) van de P+Fiets-locaties kan vervolgens afgewogen worden naar aanleiding van het gebruik, de waardering en andere data. Zo kan het systeem in stappen uitgroeien naar een volwaardig deelfietsstelsel (BikeShare). Er heeft een verkenning plaatsgevonden van doorgroei naar 22 hubs met circa 700 fietsen.

In Maastricht is het dus de bedoeling uiteindelijk P+Fiets in te bedden in een fietsdeelsysteem. Om daarmee, startende met de forens als doelgroep, een uitbreiding naar andere doelgroepen te vergemakkelijken. Daarmee is gekozen voor een geavanceerder fietsstelsel dan het systeem in Leeuwarden.

Opmerkelijke punten:

Inzicht in kosten: opmerkelijk is dat bij de doelgroepverkenning naar voren kwam dat verschillende werkgevers geen volledig beeld hebben van de kosten die worden gemaakt voor parkeergelegenheid, auto- en fietsvergoedingen en de kosten die werknemers voor eigen rekening maken voor parkeren (in de stad).

Zoet & Zuur: verder kwam naar voren dat het aanbieden van aanvullende fietsmobiliteit een goede functie kan vervullen in het doorvoeren van plannen die een rem zetten op autogebruik. Aanvullende fietsmobiliteit wordt dan gebruikt als 'zoet' om het 'zuur' te compenseren.

Inspelen op infrastructurele werken: de komende jaren speelt de specifieke omstandigheid dat door infrastructurele werken de congestie een bepaalde periode verder zal toenemen. Vanaf 2016 tot 2017 is er sprake van langdurige werkzaamheden aan de Noorderbrug (een van de meest intensief gebruikte bruggen). Er wordt langdurige hinder verwacht.

De werkzaamheden aan de Noorderbrug versterken de startkansen van P+Fiets en de uitbouw naar BikeShare. Daarmee is het een waardevolle kans om de doelgroepen gedurende een langere periode te laten wennen aan P+Fiets/BikeShare. Dat laatste is van belang om bij te dragen in het vasthouden van het fietsgedrag, ook na de oplevering van de gerenoveerde Noorderbrug.

Literatuur

Nummers tussen vierkante haken in de tekst – bijvoorbeeld [1] – verwijzen naar de nummers in onderstaande literatuurlijst.

Literatuur

- 1 Abeling, Martijn en Stephan Suiker, *Park & E-Bike vanuit het perspectief van de ketenreiziger*, Movares, Bijdrage CVS 2012
- 2 www.copenhagenize.com
- 3 CROW, *Handboek P+R*, Ede, 2015
- 4 Decisio, Transaction Management Centre, *Maatschappelijke kosten en baten voor de fiets*, Amsterdam, 2012
- 5 Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, *Beleving en Beeldvorming van mobiliteit*, Den Haag 2007
- 6 Kerkhof, Koos van de, *Park&Bike, Een verkennende studie naar de motieven van reizigers voor het gebruik van Park&Bike of de auto*, Masterthesis Radboud Universiteit, 2012
- 7 Meer, Haijo van der (Gemeente Leeuwarden), *Park&Bike slaat aan in Leeuwarden*, Parkeer24, November 2014
- 8 Smink, Jeroen (Grontmij) en Ko Droogers (ANWB), *Park en Bike, Auto en fiets: de vergeten combinatie!*, Bijdrage CVS 2014
- 9 Steijn, Frank (Syndesmo), *Park & Bike Leeuwarden*, rapportage van de CROW-KpVV-pilot P+Fiets in Leeuwarden, 2014
- 10 TNO, *Fietsen is groen, gezond en voordelig*, 2010
- 11 VCC-Oost, *Gebruikersonderzoek Fietstransferium Harderwijk*, 2010
- 12 Vugt, drs. Arnoud van de en dr. Ilona Bos, *Park and Bike: een nieuw concept voor congestiegevoelige gebieden?*, Radboud Universiteit Nijmegen, 2007
- 13 Wilke, Nick, *Park and Bike, De potentie van de overstap van de auto naar de fiets*, Bachelorthesis Radboud Universiteit Nijmegen, 2013
- 14 XTNT, Mu-consult, & Morgen, *Change is cool, inzichten uit fietsstimuleringsprojecten*, Utrecht, 2016

Colofon

P+Fiets – Snel en slim in de stad

uitgave

CROW-KpVV, Ede

De uitgave is gefinancierd uit het KpVV-Meerjarenprogramma da CROW uitvoert namens de gezamenlijke overheden. CROW-KpVV heeft als doel een bijdrage leveren aan het competentier maken van de overheid op het gebied van mobiliteit.

artikelnummer

K-D029

tekst en projectleiding

Hans Voerknecht (CROW-KpVV). De tekst is opgesteld op grond van een concept van Twinstone en Syndesmo, waarvan tekstbijdragen zijn overgenomen.

De tekst is becommentarieerd en aangepast door:

- Kees van der Reijden (Ministerie van I&M, RWS)
- Klaartje Arntzen (Ministerie van I&M, RWS)
- Marloes Jansen (Ministerie van I&M)

eindredactie

Imago Mediabuilders, Amersfoort

illustraties

Rhonald Blommestijn

fotografie

P+Fiets Goutum: *Gemeente Leeuwarden*

vormgeving

Inpladi bv, Cuijk

productie

CROW Media

abbonementeninformatie

Publicatie K-D029 maakt deel uit van het abonnement CROW-publicaties. Abbonementhouders ontvangen deze publicatie automatisch.

Voor informatie, aanmelding, adreswijziging of opzegging kunt u contact opnemen met CROW, afdeling Service & Realisatie. Voor informatieaanvragen en adreswijzigingen kunt u ook e-mailen naar abbonementen@crow.nl.

Opzeggen kan alleen schriftelijk voor 1 december.

Zie ook www.crow.nl/abbonementen.

bestellen

Deze uitgave is via de webshop bij CROW te bestellen.

Zie voor de actuele verkoopprijs www.crow.nl/shop.

