



Gouden kansen voor de OV-fiets in Zuid-Holland

Onderzoek door de Fietzersbond naar nieuwe
OV-fietsverhuurlocaties in opdracht
van de provincie Zuid-Holland



Gouden kansen voor de OV-fiets in Zuid-Holland

Onderzoek door de Fietzersbond naar nieuwe
OV-fietsverhuurlocaties in opdracht
van de provincie Zuid-Holland

Landelijk bureau Fietzersbond

Postbus 2828
3500 GV Utrecht
Balistraat 59
3531 PV Utrecht
Tel. 030-2918171
Fax 030-2918188
Algemeen e-mailadres: info@fietzersbond.nl

Onderzoek, rapportage en presentatie
Marc Beek, BeeWise adviesbureau, Den Haag





Snelle en gemakkelijke huurfiets voor reizigers
Uitvoerbaar ketenmobiliteitsbeleid voor de overheid
Kansrijk mobiliteitsmanagement voor het bedrijfsleven
Waardevolle aanvulling voor openbare vervoerders
Rendabele exploitatie voor fietsenstallinghouders
Milieuvriendelijk, verkeersveilig en ruimte-efficiënt
personenvervoer voor de samenleving

1.0 Inleiding

1.1 Opdracht

De OV-fiets is dé oplossing voor wie na een trein-, metro-, tram- of busrit de reis nog langer dan een enkele kilometer wil gaan vervolgen. De OV-fiets is een gemakkelijke huurfiets: snel, goedkoop en laagdrempelig. Vanaf de introductie in 2000 is de OV-fiets een landelijk succes gebleken. Op een aantal NS-stations in Zuid-Holland is de OV-fiets al niet meer weg te denken als vorm natransport. En de provincie Zuid-Holland wil als regievoerder en concessieverlener het fietsen, gebruik van openbaar vervoer en de ketenmobiliteit nog meer stimuleren.¹ Door de OV-fiets beschikbaar te maken op vervoersknooppunten in Zuid-Holland wordt het voorzieningenniveau van de betreffende stations of haltes verhoogd. Volledige dekking van de OV-fietsuitgifte op *alle* belangrijke vervoersknooppunten maakt het gebruik van de OV-fiets ook vanzelfsprekend. De som is hierbij meer dan een optelsom van de afzonderlijke delen! Vanzelfsprekendheid van OV-fietsuitgifte op vervoersknooppunten maakt de gehele openbaar vervoerketen sterker: het collectieve vervoer krijgt een aanvullende reismogelijkheid en kan de concurrentiestrijd met het individuele personenvervoer per auto nog beter aan.

De provincie heeft de Fietzersbond Zuid-Holland gevraagd een inventariserend onderzoek te verrichten naar de locaties die vanuit het oogpunt van natransport voor het woon-werkverkeer belangrijk zijn. Gevraagd is om aan te geven welk systeem voor het verhuur van de OV-fiets op een betreffende locatie de voorkeur verdient en wat de kosten daarvan zijn.

Onderzoekslocaties

Het onderzoek richt zich op drie groepen locaties:

- Huidige en toekomstige treinstations inclusief de lightrailstations van de RijnGouweLijn, Randstadrail en de nieuwe stations van de Stedenbaan;
- Bushaltes van interlokale buslijnen, zoals de ZoRo-lijn;
- Transferia (parkeergelegenheid met overstapmogelijkheid van de auto op het openbaar vervoer aan de rand van een grotere stad met de binnenstad als reisdoel) en **P+R**'s (parkeergelegenheid met overstapmogelijkheid van de auto op het openbaar vervoer aan de rand van een kleinere stad met een andere, grotere stad als reisdoel).



Verhuurvarianten

Voor de OV-fiets zijn de volgende verhuurvarianten operationeel dan wel in voorbereiding:

- A. Bemande uitgiftepunten vanuit rijwielstallingen;
- B. Geautomatiseerde NS-kluizen;
- C. Geautomatiseerde maxi-kluizen. De Stichting OV-fiets onderzoekt op dit moment samen met de provincie Gelderland diverse systemen en start met experimenten;
- D. Geautomatiseerde stallingen bij NS-stations. De Stichting OV-fiets onderzoekt op dit moment samen met Pro-Rail een mogelijke aanpassing van het huidige systeem.

¹ zie PVVP Deel A en B

1.2 OV-fiets

De fiets is voor gebruikers van het openbaar vervoer een belangrijke vorm van voor- en natransport. Bij vertrek vanuit de woning gebruikt dertig procent van de treinreizigers een eigen fiets. Bij aankomst is een eigen fiets veel minder vaak voorhanden. De OV-fiets schept de mogelijkheid om ook na gebruik van het openbaar vervoer over een fiets te beschikken. Het aantal OV-fietsen op bestaande verhuurlocaties kan variëren van drie bij de automatische OV-fietskluizen van station Den Haag Mariahoeve tot negentig OV-fietsen in de bemande stationsstalling van Den Haag Centraal. Dit laatste is dankzij een grootschalig contract met het ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij. Nieuwe verhuurlocaties beginnen in de regel met vijf OV-fietsen. Al naar gelang de vraag kan dat aantal per week worden uitgebreid.

De OV-fiets is een huurfiets die in gebruik perfect aansluit op het openbaar vervoer. Het huren van een OV-fiets gaat snel en gemakkelijk. De verhuurlocaties staan altijd in de buurt van het station of de halte. Het huren van een OV-fiets is zelfs zo aantrekkelijk dat sommige werknemers met een tijdelijk of deeltijdcontract of met wisselende werkplekken de OV-fiets prefereren boven het in de (bewaakte) fietsenstalling bewaren van een eigen fiets. De OV-fiets heeft voor deze categorie mensen de voordelen van een lease-auto: geen aanschaffkosten, geen onderhoud en geen verlies bij diefstal zonder schuld.

Ook het betalen van het gebruik van de OV-fiets gaat gemakkelijk. Gebruikers van de OV-fiets registreren zich vooraf en betalen achteraf. Hierdoor kan het ophalen en terugbrengen van de huurfiets snel gebeuren. Aanmelding en registratie gaan via de website (www.OV-fiets.nl). Een nieuw lid ontvangt binnen tien dagen de blauwe OV-fietspas. Nog sneller gaat het wanneer men ervoor kiest om de bestaande NS- of OV-jaarkaart ook als OV-fietspas te activeren. Afrekenen gebeurt automatisch en per kwartaal via incasso. Foutieve boekingen kunnen per e-mail gemeld worden.

Met de OV-fietspas of de geactiveerde NS-pas kan een OV-fiets gehuurd worden vanuit een OV-fietsenstalling. Deze zijn herkenbaar aan de speciale OV-fietsbebording. Een actuele lijst van alle uitgiftepunten is opgenomen op de website van OV-fiets. Huren gaat simpel door het krijgen of pakken van een OV-fiets uit de stalling en het laten aflezen van de pas en de fiets. Hiervoor beschikt de stallinghouder over een scan-apparaat waarmee de streepjescode op de pas en de fiets(sleutel) worden afgelezen. Vanaf dat moment is de huurperiode gestart. Het terugbrengen van de fiets gaat nog eenvoudiger, omdat hierbij alleen de streepjescode van de fiets afgelezen hoeft te worden. Vaak is het binnen neerzetten van de fiets al voldoende.

OV-fietsen kunnen ook gehuurd worden vanuit een aangepaste NS-fietskluis. Automatische OV-fietskluizen zijn vooral geschikt voor de kleinere verhuurlocaties. Het gaat om standaard NS-fietskluizen met een opgewaardeerde toegangsdeur. De kluizen kunnen eenvoudig met de OV-fietspas worden geopend. Bij het openen geeft men aan dat er een fiets opgehaald (start van de huurperiode) of teruggebracht (einde van de huurperiode) wordt. Voor het openen van de deur van een fietskluis met een NS- of OV-kaart is een extra pincode nodig. Deze pincode wordt verstrekt bij het activeren van deze pas.

Op dit moment is sprake van landelijke dekking waarbij de grotere plaatsen bijna allemaal bediend worden. De uitgiftepunten van de OV-fiets in Zuid-Holland zijn nog hoofdzakelijk gelegen bij NS-stations. Landelijk zijn in Amstelveen centrum een OV-fietsuitgiftepunt bij een busstation en in Utrecht Walraven bij een transferium gerealiseerd. Eind 2005 waren er in totaal 85 OV-fietsuitgiftepunten in Nederland in bedrijf. Alleen de provincie Noord-Holland (19) had toen nog meer OV-fietsuitgiftepunten dan de provincie Zuid-Holland (15).

1.3 Kansen en kosten

Zoals de naam al zegt is de OV-fiets niet alleen afhankelijk van een NS-station. De OV-fiets biedt een alternatieve vervoerswijze overal waar reizigers willen overstappen. Een overstap is functioneel op grensgebieden: daar waar het ene vervoersmiddel minder efficiënt of duurder wordt en het andere vervoermiddel juist efficiënter of goedkoper. De te verwachten tijdswinst of besparing door de keuze voor een efficiënter natransport moet de tijd van het overstappen meer dan compenseren om de reiziger te kunnen verleiden een overstap te maken. Zo zal een automobilist alleen gebruik maken van een transferium wanneer op de plaats van bestemming het zoeken naar een parkeerplek te lang gaat duren of te kostbaar is. Dus wanneer we de vaste combinatie OV-fiets met het NS-treinstation laten varen, dan kan de OV-fiets ook verstrekt worden op alle grotere haltes van het stadsvervoer (bus/tram/metro), op transferia en bij aanlegsteigers van het OV over water.

Op transferia wordt traditioneel nog overgestapt vanuit de auto in het openbaar vervoer, maar de OV-fiets zou hier natuurlijk ook kunnen. Zo zijn ook de aanlegsteigers van de Ferry en de Waterbussen nieuwe mogelijkheden voor de vertrekking van de OV-fiets. En tenslotte zou de OV-fiets, zoals al jaren op het Park de Hoge Veluwe gebruikelijk is, landelijk- en natuurlijk gebied op duurzame wijze kunnen ontsluiten. OV-fietsen zouden dan, in de zomermaanden, vanuit kluizen bij kleinere stations, tramhaltes of bushaltes aan de rand van landelijke gebied of op de parkeerterreinen aan de randen van natuurgebieden verstrekt kunnen worden. Zo keert de OV-fiets terug naar haar meest oorspronkelijke vorm: het Witte Fietsenplan. Maar met als meest kenmerkende verschil dat de OV-fiets bewezen uitvoerbaar is!

Kansen voor de OV-fiets

Bij elke overstap van de ene vervoerswijze in / op de andere kan de OV-fiets in beeld komen:

- I) Bij het verlaten van de trein, metro, tram of (water)bus;
- II) Bij het per auto uit- of inrijden van een stad;
- III) Bij het binnengaan van landelijk of natuurlijk gebied.

In de komende jaren wil de Stichting OV-fiets groeien naar 125 uitgiftepunten en 1.000.000 ritten per jaar. De OV-fiets heeft in dat geval een haalbaar geacht marktaandeel van bijna één procent van het totale natransport (totale aantal dagelijkse NS-reizigers). De OV-fiets is vooral interessant als natransport bij grootschalig openbaar vervoer met grotere onderlinge halteafstanden en bij knooppunten met voldoende bestemmingen op fietsafstand. De groei van het aantal uitgiftepunten zal de komende jaren te vinden zijn bij:

- NS-stations;
- Stations van lijnen uit de contractsector (NoordNed, Syntus);
- Light-railstations, metrostations en (snel)tramhaltes;
- Busstations / overstaphaltes van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), Interliner, Q-liner, e.a. sneldiensten;
- OV over water;
- P+R terreinen, transferia;
- Binnenstedelijke parkeergarages en/of fietsenstallingen;
- 'Natuurtransferia': parkeerterreinen aan de rand van landelijk gebied of natuurgebied, waarin mensen kunnen fietsen of naar een bezoekerscentrum kunnen gaan.

Kosten van de OV-fiets

In meest algemene zin zijn de kosten als volgt:

- Een OV-fiets kost € 250,- per stuk.
- ICT en bebording van een bewaakte fietsenstalling kost per nieuw uitgiftepunt eenmalig €1.950,- . De nieuwe ICT en bebording zullen naar verwachting duurder worden, maar daarmee kunnen nog meer functies geautomatiseerd worden uitgevoerd (sleutelinname).
- De OV-fietskluis is een aangepaste NS-fietskluis en wordt bij voorkeur per vier geleverd:
 - De standaard Ns-kluis kost €1.750,-
 - Een NS-fietskluis voorzien van OV-fiets telematica in de kluisdeur kost €3.000,-
 - Per vier kosten de OV-fietskluizen €19.000,-

Door de relatief hoge aanschafkosten verdienen automatische OV-fietskluizen zichzelf niet terug. Aanvullende financiering voor de plaatsing van een fietskluis door de overheid en/of het bedrijfsleven zijn nodig om de kosten te kunnen dragen. Als onderdeel van investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer, zoals het Zuidvleugelnet of de RijnGouwelijn, zijn de investeringen in de extra haltevoorziening voor de OV-fiets zeer acceptabel.

OV-fietsuitgifte vanuit een bewaakte fietsenstalling heeft echter uit kostenafweging altijd de voorkeur. Op de kleinere stations, juist waar grote behoefte aan natransport kan bestaan, is echter een bewaakte fietsenstallinghouder niet in alle gevallen beschikbaar. Zeer creatieve oplossingen, zoals combinatie van OV-fietsuitgifte met een snackbar op het stationsplein of de functie van een stationswacht , kunnen hier uitkomst bieden. De Fietzersbond streeft ernaar om stationsomgevingen in de avonduren bemensd te houden, de OV-fiets draagt hieraan bij.

1.4 Plan van aanpak

Succesvolle aanwezigheid van OV-fietsuitgiftepunten bij belangrijke vervoersknooppunten in de provincie Zuid-Holland zal de aantrekkelijkheid van het gebruik van het openbaar vervoer bevorderen omdat alleen ketenmobiliteit een bruikbaar alternatief biedt voor autogebruik.

1. Selectie

Vaststellen aan welke voorwaarden een nieuw uitgiftepunt van de OV-fiets zal moeten voldoen om kans te maken op succesvolle introductie van de OV-fiets op een locatie;

2. Inventarisatie

Welke vervoersknooppunten van OV-lijnen voldoen aan de gestelde voorwaarden en welke personen / partijen moeten bijeengebracht worden om tot realisatie te komen.

3. Motivatie

Bekendheid geven aan de naam en het fietsverhuursysteem van de OV-fiets in Zuid-Holland. Bevorderen van de opname van de OV-fiets in relevant beleid (regionale en gemeentelijke verkeer- en vervoersplannen) en creëren van het benodigde draagvlak.

4. Realisatie

Bijeenbrengen van uitvoerende partijen (Overheid, Vervoerders, fietsverhuurder en OV-fiets). Welke OV-fietsuitgiftepunt is /zijn in de loop van 2005 gerealiseerd en wat waren de voorwaarden om tot succesvolle realisatie te komen.

2.0 Selectiecriteria van uitgiftepunten

De grootste kans op succesvolle invoering van de OV-fiets heeft een grootschalig interlokaal verbindend OV-knooppunt met vanaf de locatie voldoende bestemmingen op fietsafstand².

Voor het realiseren van een nieuw OV-fietsuitgiftepunt is noodzakelijk:

- I. Een huidig of toekomstig vervoersknooppunt: station, (over)staphalte, parkeergelegenheid of stallingvoorziening zonder OV-fietsuitgiftepunt;
- II. Kwantitatief (> 1.000 uitstappers per dag) en kwalitatief (behoefte aan individueel vervoer per fiets) voldoende vraag bij (potentiële) reizigers.
- III. Voldoende aantal bestemmingen op fietsafstand. Onder de 1 kilometer gaat men lopen, boven de 5 krijgt ander natransport de voorkeur tenzij de rit zelf doel is van de verplaatsing (sportieve en/of recreatieve fietstocht). Relevante afstanden zijn: bedrijventerreinen, kantorencomplexen en woonkernen tussen de 1 en 5 kilometer, natuurgebieden tot 7,5 kilometer.
- IV. Regionale en lokale overheid met beleidsaandacht voor stallingvoorzieningen voor fietsers (aanwezigheid van ambtenaar met fietsen in het takenpakket en/of deelname station aan Ruimte voor de Fiets), ketenmobiliteit en/of vervoersmanagement.
- V. Positieve houding van het bedrijfsleven om de bereikbaarheid op een gezonde en milieuvriendelijke manier te verbeteren (aanwezigheid van een bedrijvenpark- of vervoersmanager en/of deelname van het bedrijf aan Fietsen naar het Werk).
- VI. Aanwezigheid van een meewerkende grondeigenaar (gemeente of NS) en/of fietsverhuurder of bewaakte stallinghouder, ruimte in een bestaande of toekomstige stallingvoorziening en, in geval van de OV-fietskluizen, aanvullend budget.

Voor het realiseren van een nieuw OV-fietsuitgiftepunt is bevorderlijk:

1. Geuite behoefte van reizigers of hun vertegenwoordigers aan een OV-fietsvoorziening;
2. Lokale problemen rond bereikbaarheid (filevorming, parkeeroverlast), leefbaarheid (ruimtegebruik, verkeersveiligheid) en/of milieu (luchtkwaliteit, geluidsoverlast);
3. Ontwikkeling van een nieuwe vervoersconcept: RijnGouweLijn;
4. Aanleg van fietsparkeervoorzieningen (Ruimte voor de Fiets): stations RandstadRail;
5. Bouw of renovatie van een NS-station: NS-station Ypenburg of Den Haag Centraal;
6. Bouw of herstructurering van bedrijventerreinen of kantorencomplexen: Goudse Poort;
7. Bouw van een nieuwe grote woonwijk: Zuidplaspolder;
8. Bouw van een transferia: ANWB-parkeerterrein Den Haag.

² De aanwezigheid van overblijvende (tweede) fietsen op zondagochtend op een OV-knooppunt kan fungeren als indicatie voor de aanwezigheid van woon-werkverkeer bestemmingen op fietsafstand.

3.0 Nieuwe mogelijkheden voor de OV-fiets in Zuid-Holland

Een analyse van de OV-verbindingen en -knooppunten heeft geresulteerd in 10 gouden, 10 zilveren en 10 bronzen kansen op succesvolle realisatie van de OV-fiets in Zuid-Holland.

3.1 Gouden kansen					
I	II	III	IV	V	VI
Vervoers knooppunt NS : NS-station M : metrostation T : tramhalte B : bushalte W : waterbus P+R : transferium	Aantal reizigers - : te weinig 0 : neutraal + : voldoende H: herkomst B: bestem.	Bestemmingen op fietsafstand B= bedrijven W = woningen N = natuur - : te weinig 0 : neutraal + : voldoende	Aandacht van Overheid - : te weinig 0 : neutraal + : voldoende	Belangstelling Bedrijven - : te weinig 0 : neutraal + : voldoende	Beschikbaarheid van: Grond (G) Fietsenstalling (F) Fietsenstalling met Fietskluizen (FK) Bewaakte stalling (BF) Geautomatiseerde Fietsenstalling (AS)
NS (RR), NS, P+R Zoetermeer Driemanspolder	+ H/B	B+, W+, N0	+ Haaglanden + Zoetermeer	+ Prisma + Siemens	FK op termijn BF (Biesieklette)
NS Schiedam Centraal	+ H/B	B+, W+, N+	+ Rijnmond + Schiedam	+ Spaanse Polder	AS
NS Rijswijk Centraal	+ H/B	B+, W+, N-	0 Haaglanden + Rijswijk	+ Plaspoelpolder	AS
NS Barendrecht	+ H	B+, W+, N-	+ Rijnmond + Barendrecht	+ Vaanpark + Greenery	BF (beperkte opening) FK (oud model!)
NS Zwijndrecht	+ H	B+, W+, N-	+ Zuid-Holland 0 Zwijndrecht	+ Groot Lindt	BF (beperkte opening)
NS Delft Zuid	+ H/B	B+, W+, N+	+ Zuid-Holland + Haaglanden + Delft + MiddenDelfland	+ Technopolis + Tandhof West	FK
NS (RR), T, P+R Ypenburg	+ H/B	B+, W+, N-	+ Haaglanden + Den Haag	+ Forepark	FK (gepland)
NS Vlaardingen Oost of M Vijfsluizen	+ H/B	B+, W+, N-	+ Rijnmond	0	AS of G
M + B Spijkenisse Centrum	+ H	B+, W+, N-	+ Rijnmond + Spijkenisse	0	BF (beperkte opening) G voor FK
M + B Capelse Brug of Kralingse Zoom	+ H/B	B+, W+, N-	+ Rijnmond + Capelle aan de IJssel	+ Rivum + Capelle West	F

Toelichting gouden kansen:

Zoetermeer Driemanspolder

De huidige NS-Stadslinje en toekomstige RandstadRail komt bij de halte Driemanspolder samen met de NS-linje Den Haag – Utrecht. Het aantal in- en uitstappende reizigers is dalende, waardoor het station mogelijk tegen de zin van het gemeentebestuur de intercity status kwijtraakt. De parallel gelegen A12 kent bereikbaarheidsproblemen. Op enkele kilometers afstand wordt een groot nieuw bedrijventerrein ontwikkeld: Prisma. De gemeente wil bij de halte Driemanspolder een OV-uitgiftepunt realiseren en heeft hiervoor al een stallinghouder gevonden: Biesieklette. *De OV-fiets kan hier vanuit een bewaakte stalling verstrekt worden. Vanwege de beperkte openstelling van de bewaakte stalling is aanvulling door middel van OV-fietskluizen gewenst.*

Schiedam Centraal

Het aantal reizigers op de zeer goed bezette lijn Den Haag – Rotterdam (meer dan 60.000 reizigers per dag), de herstructurering van kantoren- en bedrijventerrein de Spaanse Polder (Rotterdam Noord) en bereikbaarheid- en leefbaarheidproblematiek in en om Schiedam rechtvaardigen een snelle realisatie van de OV-fiets in deze gemeente. Echter zal voor realisatie eerst, samen met NS-fiets en OV-fiets en anderen, een oplossing gevonden moeten worden voor het verstrekken van de OV-fiets vanuit een

geautomatiseerde fietsenstalling. In Schiedam bestaat bij regio- en stadsbestuur en stallingbeheerder belangstelling voor het draaien van een pilot “OV-fiets vanuit een geautomatiseerde stalling. *Echter vooralsnog is verstrekking van de OV-fiets vanuit kluizen noodzakelijk.*

Rijswijk

Het aantal reizigers op de lijn Den Haag – Rotterdam (meer dan 60.000 reizigers per dag) en de bereikbaarheidsprobleem van kantoren- en bedrijventerrein Plaspoelpolder rechtvaardigen een snelle realisatie van de OV-fiets bij het NS station Rijswijk. Echter zal voor realisatie eerst een oplossing gevonden moeten worden voor het verstrekken van de OV-fiets uit een geautomatiseerde fietsenstalling. *Vooralsnog is verstrekking van de OV-fiets vanuit kluizen noodzakelijk.*

Barendrecht

Het aantal reizigers op de lijn Rotterdam – Dordrecht (40.000 – 60.000 reizigers per dag), nieuwbouw van het station en het stationsgebied van Barendrecht, file- (Vaanplein), bereikbaarheid- (Vaanpark) en leefbaarheidproblematiek in en om Barendrecht rechtvaardigen de realisatie van de OV-fiets. De gemeente bemand een bewaakte fietsenstalling met beperkte openingstijden. De voor OV-fietsuitgifte ongeschikte, verouderde NS-fietskluizen zijn dringend aan vervanging toe. Voor Barendrecht geldt bovendien dat de stadsregio Rijnmond relatief weinig OV-fietsuitgiftepunten bezit en momenteel hard aan **de Fiets in de Keten** werkt. Als alternatief voor het NS-station zou het eindpunt van de tramlijn 25 gebruikt kunnen worden, dit ontsluit eveneens de bedrijventerreinen in de wijk Carnisse. *De OV-fiets kan hier vanuit een bewaakte stalling verstrekt worden. Vanwege de beperkte openstelling van de bewaakte stalling is aanvulling door middel van OV-fietskluizen gewenst.*

Zwijndrecht

Het aantal reizigers op de lijn Rotterdam – Dordrecht (40.000 – 60.000 reizigers per dag), file- en de leefbaarheidproblematiek in en om Zwijndrecht rechtvaardigen de realisatie van de OV-fiets. Er is een bemande fietsenstalling, maar deze kent beperkte openingstijden. Voor Zwijndrecht telt wel dat over de brug in Dordrecht al een OV-fietsuitgiftepunt is gevestigd en van daar het bedrijvengebied Groot Lindt ook bereikt kan worden. Wel vindt in dit gebied een herstructurering plaats, wat een goed moment is om via park- en vervoersmanagement de introductie van de OV-fiets op het NS-station Zwijndrecht te introduceren. *De OV-fiets kan hier vanuit een bewaakte stalling verstrekt worden. Vanwege de beperkte openstelling van de bewaakte stalling is aanvulling door middel van OV-fietskluizen gewenst.*

Delft Zuid

De provincie Zuid-Holland, de stadsgewesten Haaglanden en Rijnmond en de gemeenten Delft en Midden-Delfland stellen belang bij het duurzaam ontsluiten van het landelijk gebied van Midden-Delfland. Er is in de natuurontwikkeling van dit gebied geïnvesteerd. In de gemeente Delft een 2^e OV-fietsuitgiftepunt kan bij NS-station Delft Zuid, waar al NS-fietskluizen staan, of bij het eindpunt van HTM-tramlijn 1 in de wijk Tandhof (met een tramverbinding met Delft Centraal en Den Haag) OV-fietsen worden verstrekt, zodat een natuurtransferium voor Midden-Delfland ontstaat. Ook worden de bedrijventerreinen Tandhof West en Technopolis dankzij OV-fietsuitgifte op Delft Zuid beter ontsloten. *Verstrekking van de OV-fiets kan door aanpassing van de reeds aanwezige NS-fietskluizen of aanvullende plaatsing van extra OV-fietskluizen.*

Den Haag Ypenburg

Het nieuwe station Ypenburg maakt deel uit van het de Stedenbaan en alle RandstadRail verbindingen zullen er stoppen. Naast het bedrijventerrein Forepark zorgen beide grote Vinex-wijken Leischnveen en Ypenburg aanvullend voor sociale gebruikers van de OV-fiets. Zowel het stadsgewest Haaglanden als de gemeente Den Haag streeft naar verstrekking van de OV-fiets op grotere stations. *Verstrekking van de OV-fiets kan door plaatsing van OV-fietskluizen.*

Vlaardingen Oost

Vlaardingen verdient als grotere gemeente met veel bedrijvigheid binnen en vlak buiten de gemeentegrenzen een eigen OV-fietsuitgiftepunt. Wanneer OV-fietsuitgifte vanuit een geautomatiseerde stalling gerealiseerd kan worden, dan is de uitgifte vanuit het NS-station Vlaardingen Oost eenvoudig en snel realiseerbaar. Ook voor reizigers lopend (5 minuten) vanaf metrohalte Vijfsluizen kan de OV-fietsuitgifte op Vlaardingen Oost in een behoefte voorzien. Sinds het opheffen van de veerpontdienst Vlaardingen – Pernis reist een OV-reiziger met een omweg. Vanuit Pernis, Hoogvliet of Spijkenisse moet men met de metro naar Schiedam Centrum om daar op de trein naar Vlaardingen te stappen. Een alternatief zou zijn om bij metrostation Vijfsluizen (of voorlopig NS-station Vlaardingen Oost) op de OV-fiets te stappen. *Zodra de verstrekking van de OV-fiets vanuit een geautomatiseerde stalling mogelijk wordt, dient dat ook hier mogelijk gemaakt te worden.*

Metrostation Spijkenisse Centrum

Het metrostation Spijkenisse Centrum is een regionaal belangrijk OV-knooppunt, hier arriveren Connexxion bussen vanuit de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden. Spijkenisse heeft ruim 75.000 inwoners en enige bedrijvigheid. De metrohalte heeft al een bewaakte fietsenstallinghouder, welke wordt gefinancierd door de gemeente, maar ook deze kent slechts beperkte openingstijden. Wel is voor de aanleg van (aanvullende) fietskluizen ruimte rond het metro- en busstation beschikbaar. *De OV-fiets kan hier vanuit een bewaakte stalling verstrekt worden. Vanwege de beperkte openstelling van de bewaakte stalling is aanvulling door middel van OV-fietskluizen gewenst.*

Metrostation Capelse Brug

Het metrostation Capelse Brug vormt een OV-knooppunt met een eigen P+R-terrein. Het kantorencomplex RIVUM ligt op enige afstand. Metrohalte Kralingse Zoom heeft al een geautomatiseerde busverbinding naar RIVUM. Vanuit metrostation Capelse Brug zal ook Krimpen aan de IJssel te bereiken zijn. Capelle aan de IJssel heeft 65.000 inwoners en relatief (te) veel uitsluitend per auto bereikbare bedrijvigheid (langs de hoofdwegen). *Verstrekking van de OV-fiets kan door plaatsing van OV-fietskluizen.*

3.2 Zilveren kansen					
I	II	III	IV	V	VI
Vervoers knooppunt NS : NS-station M : metrostation RR : RandstadRail T : tramhalte B : bushalte W : waterbus P+R : transferium	Aantal reizigers - : te weinig 0: neutraal +: voldoende	Bestemmingen op fietsafstand B= bedrijven W = woningen N = natuur - : te weinig 0 : neutraal + : voldoende	Aandacht van overheid - : te weinig 0 : neutraal + : voldoende	Belangstelling Bedrijven - : te weinig 0 : neutraal + : voldoende	Beschikbaarheid van: Grond (G) Fietsenstalling (F) Fietsenstalling met Fietskluizen (FK) Bewaakte stalling (BF) Geautomatiseerde Fietsenstalling (AS)
NS Rotterdam Lombardijen	+ H/B	B+, W+, N-	+ Rijnmond + Stadsdeel	+ Cornelisland + Stadionweg	Verouderde FK
RR Pijnacker	+ H/B	B0, W+, N0	+ Haaglanden + Pijnacker	+ Boezem + Reesloot	FK (gepland)
NS Gorinchem	+ H	B0, W0, N+	+ Zuid-Holland 0 Gorinchem	+ Oost I + II + Avelingen	FK
M + B (+ RR) Rotterdam Zuidplein of Slinge	+ H/B	B+, W+, N0	+ Rijnmond + Rotterdam	0	FV, FK Of F?
NS + B Nieuwerkerk a/d IJssel of Capelle Schollevaar	+ H	B0, W+, N0	+ Zuid-Holland 0 Nieuwerkerk + Capelle	+ Hooge Veenen	FK
NS Sliedrecht	+ H	B0, W+, N0	+ Zuid-Holland 0 Sliedrecht	+ Oosteind + NO kwadrant	FK
NS Vlaardingen Centrum	+ H/B	B+, W+, N0	+Rijnmond 0 Vlaardingen	0	FK
NS Maassluis	+ H/B	B+, W0, N0	+ Rijnmond 0 Maassluis	-	F
NS Hoek van Holland	+ H/B	B0, W0, N+	0 Rijnmond 0 H v Holland	-	F
RR + ZoRo Rodenrijs	0 H/B	B0, W0, N0	+ Rijnmond - Berkel Rodenr.	+ Oudeland + Bergweg	F

Toelichting zilveren kansen:

Rotterdam Lombardijen

Zowel de bereikbaarheid en leefbaarheidproblemen in en om het stadsdeel Lombardijen als het aantal reizigers op de lijn Rotterdam – Dordrecht (40.000 – 60.000 reizigers per dag) rechtvaardigen een realisatie van de OV-fiets. Ook liggen kantoren en bedrijven op enige afstand van het station. Voor Lombardijen geldt dat het stadsdeel graag mee wil werken aan realisatie van een OV-fietsuitgiftepunt. *Verstreking van de OV-fiets kan door plaatsing van OV-fietskluizen: de aanwezige, verouderde NS-fietskluizen zijn voor ombouw niet geschikt.*

Pijnacker

Het vernieuwde NS-station Pijnacker is reeds voorbereid op de komst van RandstadRail en heeft een hoger voorzieningenniveau gekregen. Zowel het stadsgewest Haaglanden als de gemeente Pijnacker streeft naar verstreking van de OV-fiets op het station. *Verstreking van de OV-fiets kan door aanpassing van de nieuw geplaatste NS-fietskluizen*

Gorinchem

Het NS-station Gorinchem ligt aan de kwetsbare Merwedelingelijn (minder dan 20.000 reizigers per dag). Ook is het vervoersaandeel van het OV op de verbinding Gorinchem – Rotterdam bijzonder laag. De provincie zet zwaar in op behoud van deze lijn, al of niet uitgevoerd door de NS. Het toevoegen van een extra keuzemogelijkheid in het natransport door realisatie van een OV-fiets uitgiftepunt biedt extra kansen. Zowel het stadscentrum als de bedrijventerreinen van Gorinchem liggen op afstand van het station. Per trein, OV-fiets en Waterbus ontstaat bovendien een ketenmobiliteit verbinding met Woudrichem en Sleeuwijk. Deze ketenmobiliteitverbinding is ook toeristisch bijzonder interessant.

Verstreking van de OV-fiets kan door aanpassing van de reeds aanwezige NS-fietskluizen of aanvullende plaatsing van extra OV-fietskluizen.

Nieuwerkerk aan de IJssel

Het NS-station Nieuwerkerk aan de IJssel bedient een kleine stad met 22.000 inwoners langs een redelijk rendabele OV-lijn in een gebied waar luchtvervuiling een probleem dreigt te worden. Een OV-fietsuitgiftepunt op deze locatie zou ook auto-loze, aanstaande bewoners en/of werknemers van het woningbouw- en ontwikkelingsgebied ZuidPlaspolder in een vroegtijdig stadium kunnen bedienen. Maar mogelijk is de gemeente Capelle al eerder bereid om bij Capelle Schollevaar mee te betalen aan de aanleg van OV-fietsen vanuit kluizen. *Verstreking van de OV-fiets kan door aanpassing van de reeds aanwezige NS-fietskluizen of aanvullende plaatsing van extra OV-fietskluizen.*

Rotterdam Zuidplein

Het metrostation Zuidplein vormt een OV-knooppunt van metro en regionale buslijnen. Er wordt momenteel zwaar geïnvesteerd in het verbeteren van de voorzieningen. Uitgifte van de OV-fiets kan hierbij een interessante uitbreiding zijn van de serviceverlening vanuit de bestaande bewaakte fietsenstalling. Ook zou een optie kunnen zijn het verderop in de lijn liggend metrostation Slinge: eindpunt van de RandstadRailverbinding Den Haag – Rotterdam (oude Hofpleinlijn) en P+R-terrein. Ook dit station is omgeven door woningen en bedrijvigheid. Of Zuidplein of Slinge OV-fietsuitgiftepunt moet worden hangt af van de wensen en de behoefte van de gemeente en de lokale bedrijven. *De OV-fiets kan hier vanuit een bewaakte stalling verstrekt worden. Vanwege de beperkte opstelling van de bewaakte stalling is aanvulling door middel van OV-fietskluizen gewenst.*

Slidrecht

Het NS-station Slidrecht ligt aan de kwetsbare MerwedeLingelijn (minder dan 20.000 reizigers per dag). Het vervoersaandeel van het spoor op de verbinding Slidrecht – Rotterdam is bijzonder laag. De provincie zet zwaar in op behoud van deze lijndienst, al of niet uitgevoerd door NS. Het toevoegen van een extra keuzemogelijkheid in het natransport door realisatie van een OV-fiets uitgiftepunt biedt kansen. Zowel het stadscentrum als de bedrijventerreinen liggen op enige afstand van het station. *Verstreking van de OV-fiets kan door aanpassing van de reeds aanwezige NS-fietskluizen of aanvullende plaatsing van extra OV-fietskluizen.*

Rodenrijs

Het huidige NS-station Berkel en Rodenrijs en het toekomstige RandstadRailstation Rodenrijs is een OV-knooppunt tezamen met de ZoRo-buslijn en fungeert als een ontsluiting voor een uitgestrekt achterland met meerdere woonkernen (Rodenrijs en Bergambacht) en verspreid liggende bedrijvigheid. De stadsregio Rijnmond is waarschijnlijk bereid om in OV-fietsvoorzieningen te investeren. *Verstreking van de OV-fiets kan door plaatsing van OV-fietskluizen.*

Vlaardingen

Vlaardingen verdient als grotere gemeente met veel bedrijvigheid binnen en vlak buiten de gemeentegrenzen een eigen OV-fietsuitgiftepunt. Wanneer de OV-fietsuitgifte vanuit de geautomatiseerde stalling in Vlaardingen Oost niet binnen afzienbare tijd gerealiseerd kan worden, dan is de uitgifte vanuit het NS-station Vlaardingen wenselijk. Dit station heeft veel NS-fietskluizen en OV-fietsuitgifte vanuit een centraal station zal voor veel OV-reizigers vanzelfsprekender zijn dan vanuit een “bijstation” als Vlaardingen Oost. *Verstreking van de OV-fiets kan door aanpassing van de reeds aanwezige NS-fietskluizen of aanvullende plaatsing van extra OV-fietskluizen.*

Maassluis

Het NS-station Maassluis kan dankzij verstreking van de OV-fiets een groot achterland gaan bedienen en een unieke ketenmobiliteit verbinding maken tezamen met de op enige afstand van het station gelegen veerdienst Maassluis – Rozenburg (Europoort en Botlekgebied). *Verstreking van de OV-fiets kan door aanpassing van de nieuw te plaatsen NS-fietskluizen of door aanvullende plaatsing van extra OV-fietskluizen.*

Hoek van Holland

Het NS-station Hoek van Holland, Haven biedt de mogelijkheid om een door luchtvervuiling geplaagd gebied bestaande uit de driehoek Hoek van Holland, 's-Gravenzande en Naaldwijk per OV-fiets bereikbaar te maken. Hoek van Holland Strand biedt ook de mogelijkheid voor recreatief aanvullend gebruik. In het verleden is fietsverhuur in de buurt van havens, echter nooit grootschalig opgepikt (in verband met het verdwijnen van fietsen op zeeschepen). *Verstreking van de OV-fiets kan door aanpassing van de nieuw te plaatsen NS-fietskluizen of door aanvullende plaatsing van extra OV-fietskluizen.*

3.3 Bronzen kansen					
I	II	III	IV	V	VI
Vervoers knooppunt NS : NS-station M : metrostation RGL: RijnGouwelijn T : tramhalte B : bushalte W : waterbus P+R : transferium	Aantal reizigers - : te weinig 0 : neutraal + : voldoende	Bestemmingen op fietsafstand B= bedrijven W = woningen N = natuur - : te weinig 0 : neutraal + : voldoende	Aandacht van Overheid - : te weinig 0 : neutraal + : voldoende	Belangstelling Bedrijven - : te weinig 0 : neutraal + : voldoende	Beschikbaarheid van: Fietsverhuurder (FV) Fietsenstalling zonder kluizen (F) of met kluizen (FK) Grond (G) voor (extra) fietsenstalling
NS Waddinxveen	0 H/B	B+, W+, N+	+ Zuid-Holland + Waddinxveen	+ Noordkade	FK
NS Voorschoten	+ H	B-, W0, N+	+ Zuid-Holland + Voorschoten	+ Dobbeweg	FK
B Honselaarsdijk Flora Holland (veiling)	+ B	B+, W0, N-	+ Haaglanden 0 Westland	+ Flora Holland	G
B Krimpen aan den IJssel	0 H/B	B+, W+, N0	+ Zuid-Holland	+ Stormpolder	F?
NS Voorhout	+ H	B0, W0, N+	+ Zuid-Holland 0 Voorhout	0	FK
NS Hardinxveld Giessendam	+ H	B0, W0, N0	+ Zuid-Holland	+ Nieuwe Weg + de Peulen	F?
T Scheveningen Noorderstrand of transferium ANWB	0 B	B+, W+, N+	+ Haaglanden + Den Haag	+ Duinwater ZH + Bureau Promotie Scheveningen	-
NS Bodegraven	- H	B0, W-, N+	+ Zuid-Holland + Bodegraven	+ Broekvelden + Natuurmonumenten	F?
W, P+R Ridderkerk	- H	B0, W+, N0	+ Zuid-Holland + Rijnmond + Ridderkerk	+ FastFerry	G
RGL Transferium - A44 / A4	- B	B0, W0, N0	+ Zuid-Holland + Leiden	+ Bio Science Park	F

Toelichting bronzen kansen:

Waddinxveen

De lightrail RijnGouwelijn bedient Waddinxveen (26.000 inwoners) en ligt parallel aan de provinciale weg N207 met leefbaarheid- en bereikbaarheidsproblemen. Op 1 tot 2 km afstand van het station liggen bedrijventerreinen, waar herstructurering plaatsvindt: Zuid (9 ha, herprofilering), Zuidkade (5 ha, transformatie) en Kouwehoek (9 ha, revitalisering). Het moment om park- en vervoersmanagement te introduceren. Vanuit Waddinxveen is (het bedrijventerrein) Moerkapelle per OV-fiets bereikbaar. En het plasseengebied richting Reewijk vormt een aantrekkelijk recreatief fietsgebied. *Verstreking van de OV-fiets kan door aanpassing van de bestaande NS-fietskluizen of door aanvullende plaatsing van extra OV-fietskluizen.*

Voorschoten

NS-station Voorschoten is een kleiner, maar zeer fraai uitgevoerd station langs de goed gebruikte lijn Den Haag – Leiden (meer dan 60.000 reizigers per dag). De gemeente is vaak voorloper in alles wat met duurzaamheid te maken heeft. Ondanks het geringe aantal inwoners en de beperkte bedrijvigheid vormt de bestemming van het nabijgelegen natuurgebied Vlietlanden, de Horsten en de gemeente Wassenaar mogelijk voldoende bestaansrecht voor de OV-fietsuitgifte vanuit bestaande fietskluizen. *Verstreking van de OV-fiets kan door aanpassing van de bestaande NS-fietskluizen of door aanvullende plaatsing van extra OV-fietskluizen.*

Honselaarsdijk

Flora Holland is de grootste snijbloemenveiling van de wereld. De veiling biedt werkgelegenheid aan de inwoners van Rotterdam, Spijkenisse, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis, Hoek van Holland, Den Haag en Rijswijk. Deze werknemers komen per auto of (bedrijfs)bus naar het veilingterrein. Door de uitgestrektheid van het veilingterrein zou de OV-fiets uitstekend als bedrijfsfiets inzetbaar zijn. Dit kan middels een volumecontract, zoals door OV-fiets al met het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedsel is gesloten. De vervoersmanager van Flora Holland heeft belangstelling, sinds de veiling meedoet aan het programma Fietsen naar het Werk. *Verstreking van de OV-fiets kan door plaatsing van door Flora Holland gefinancierde OV-fietskluizen.*

Krimpen aan de IJssel

De gemeente Krimpen aan de IJssel (30.000 inwoners) heeft geen NS-spoorverbinding. De regio wordt geplaagd door bereikbaarheid- en leefbaarheidproblemen. Ervaring met OV-fietsuitgifte vanuit een busstation is in de gemeente Amstelveen opgedaan. Realisatie van een OV-fiets uitgiftepunt bij het busstation Krimpen zou, tezamen met de realisatie van uitgiftepunten bij metrostation Capelse Brug en de FastFerry bij Ridderkerk, de dekking complementeren in het rivierengebied IJssel- Lek – Nieuwe Maas. De OV-fiets zou in dit gebied een aanvulling kunnen worden op het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer. *Verstreking van de OV-fiets kan door plaatsing van OV-fietskluizen.*

Voorhout

NS-station Voorhout is qua voorzieningen minder volledig uitgevoerd als het station in Voorschoten en ligt ook langs een minder frequent gebruikte lijn (20.000 – 40.000 reizigers per dag). Wel heeft het station relatief meer woonkernen en bedrijfsterreinen in de directe nabijheid (Noordwijk aan Zee, Noordwijk binnen en Noordwijkerhout). Het OV-fiets gebruik vanuit dit station zal in gebruik overeen komen met het OV-fietsgebruik vanuit de bestaande OV-fietskluizen in Hillegom en met name in de bollenbloeiperiode ook voor recreatieve doeleinden worden gebruikt. *Verstreking van de OV-fiets kan door aanpassing van de bestaande NS-fietskluizen of door plaatsing van extra OV-fietskluizen.*

Hardinxveld Giessendam

Het NS-station Hardinxveld Giessendam ligt aan de Merwedelingelijn (minder dan 20.000 reizigers per dag). Het vervoersaandeel van het OV op de verbinding Gorinchem – Rotterdam is bijzonder laag. De provincie zet zwaar in op behoud van deze lijn, al of niet uitgevoerd door NS. Het toevoegen van een extra keuzemogelijkheid in het natransport door realisatie van een OV-fiets uitgiftepunt biedt extra kansen. Bedrijventerreinen liggen op afstand van het station. Per trein, OV-fiets en Waterbus ontstaat voor OV-reizigers een snelle ketenmobiliteit verbinding met Werkendam. *Verstreking van de OV-fiets kan door aanpassing van de bestaande NS-fietskluizen of door plaatsing van OV-fietskluizen.*

Scheveningen Noorderstrand

De interlokale tramlijn 1 eindigt in Scheveningen. Op enige afstand zijn vele bedrijven en zeer veel recreatieve bestemmingen. Het zeer populaire natuurgebied, de vallei Meyendel, ligt op drie kilometer van het eindpunt van de tramhalte. *Verstreking van de OV-fiets kan vanuit de bewaakte Biesieklette-stalling op het Palaceplein. Verstreking van de OV-fiets bij eindstation Noorderstrand kan door plaatsing van OV-fietskluizen mede gefinancierd door Duinwaterbedrijf Zuid-Holland.*

Bodegraven

De lijn Alphen – Woerden vervult, door het ontbreken van een snelle autoverbinding in een duidelijke behoefte. In het gebied zal de komende jaren woningbouw plaatsvinden. Aan de ontsluitende functie van het openbaar vervoer kan een extra functie worden toegevoegd door het station tot een duurzaam natuurtransferium voor de natuur bij de Nieuwkoopse plassen te maken. Dit kan mogelijk uitgevoerd worden in samenwerking met Natuurmonumenten, die in het gebied een nieuw bezoekerscentrum wil exploiteren. Dit centrum is nu nog alleen voor automobilisten goed bereikbaar. *Verstreking van de OV-fiets kan door aanpassing van de bestaande NS-fietskluizen of door aanvullende plaatsing van extra OV-fietskluizen.*

Ridderkerk

De grotere gemeente Ridderkerk heeft geen spoorverbinding. De wegen rond de gemeente hebben problemen met de bereikbaarheid en de luchtkwaliteit. Het transferium Ridderkerk verzorgt een FastFerry verbinding met Rotterdam. Aankomend met de FastFerry of de Waterbus op het transferium zou met de OV-fiets Ridderkerk ontsloten kunnen worden. Ook zou aankomend met de auto met de OV-fiets dankzij de Waterbus ook Kinderdijk (toerisme), Alblasterdam, Krimpen aan de Lek en Lekkerkerk bereikt kunnen worden. *Verstreking van de OV-fiets kan door plaatsing van OV-fietskluizen.*

Leiden 't Schouw

Een transferium zonder fietsverhuur is niet volledig uitgerust. Door het wegvallen van de populaire fietsverhuur op het parkeerterrein Haagweg zou verstreking van de OV-fiets op het transferium langs de A44 (Leiden 't Schouw) met het Bio-Sciencepark als potentiële gebruiker, of langs de A4 met de Leidse binnenstad als eindbestemming, kans van slagen kunnen hebben. Omdat het transferium bij de A44 ook het voorlopige eindpunt van de RijnGouweLijn Oost zal zijn, lijkt dit transferium het meest veelbelovend. Ook omdat, naar voorbeeld van de situatie bij Delft Centraal, in combinatie met de reeds aanwezige Horeca-voorziening (MacDonalds) mogelijk een bewaakte fietsenstalling is te realiseren. *Verstreking van de OV-fiets kan in eerste instantie door plaatsing van OV-fietskluizen.*

Niet geselecteerd:

Rotterdam Blaak

Bij NS-station Rotterdam Blaak is een bewaakte stalling met beperkte openingstijden. Dit station heeft de meeste kantoren op loopafstand, uitstekende mogelijkheden voor natransport middels diverse OV-verbindingen (metro, tram, bus) en ondervind mogelijk concurrentie van het per intercity bereikbare OV-fietsuitgiftepunt op NS-station Rotterdam Centraal. Om deze redenen wordt Blaak niet voorgesteld als kansrijk OV-fietsuitgiftepunt.

Toch heeft de stadsregio Rijnmond het NS-station Blaak geselecteerd voor de realisatie van een OV-fietsuitgiftepunt. Hiervoor pleit dat vanaf station Blaak nu een mooie verbinding met de halte van de FastFerry bij de Leuvenhaven ontstaat. Omdat de fiets ook gratis met de FastFerry mee mag is hiermee ook het achterland van de diverse haltepunten van de FastFerry per OV-fiets ontsloten. *De OV-fiets kan vanuit een bewaakte stalling verstrekt worden. Vanwege de beperkte openstelling van de bewaakte stalling is aanvulling door middel van OV-fietskluizen gewenst.*

4.0 Aanbevelingen

4.1 Geautomatiseerde fietsenstallingen

De provincie Zuid-Holland heeft aangegeven in overleg met NS en anderen aan opschaling van het concept OV-fiets te willen werken. Hiervoor is de provincie bereid afspraken over beheer en onderhoud te maken tussen de provincie, de stadsregio's, de gemeenten en derden. NS-fiets kiest uit bezuinigingsoverweging voor geautomatiseerde fietsenstallingen op kleinere stations. In Schiedam en Rijswijk staan al zulke stallingen, waar vanuit (nog) geen OV-fietsen kunnen worden vertrekt. Door NS-fiets wordt samen met de Stichting OV-fiets een pilot voorbereid om uitgifte vanuit geautomatiseerde stallingen mogelijk te maken. Aan een eerste praktijkexperiment zou door de provincie Zuid-Holland (en de Stadsregio's) meegewerkt kunnen worden.

De NS-stations Deventer, Zwolle, Maarssen, Schiedam, Rijswijk en Vlaardingen Oost hebben een geautomatiseerde fietsenstalling. Dit systeem kan in principe op elke andere stallinglocatie geplaatst worden. Een locatie met een redelijke stalcapaciteit en een gebrek aan belangstelling door een uitbatende stallinghouder lijken de voornaamste voorwaarden te zijn. Het station van Schiedam is bijzonder, omdat daar de fietsenstalling met 1.200 plaatsen uit twee delen bestaat: een geautomatiseerd deel en een bemenst deel. De bemenste stalling kent beperkte openingstijden en is alleen toegankelijk voor abonneementhouders (driekwart van de gebruikers van een bewaakte stalling). Incidentele gebruikers moeten met de chipknip op een bankpas gebruik maken van het geautomatiseerde deel van de fietsenstalling. Het aanpassen van station Schiedam heeft € 170.000,- gekost (draaideur, installatie, camera's en software). Voor een gemiddelde geautomatiseerde fietsenstalling zijn de exploitatiekosten €45.000-.

ProRail laat onderzoeken of grotere kluizen voor automatische verhuur van OV-fietsen rendabel zijn te exploiteren. Te denken valt bijvoorbeeld aan een kluis waarin vijftig OV-fietsen passen. Het gaat dan om een compacter model OV-fiets. Pashouders zouden binnen vijftien seconden een OV-fiets kunnen huren of inleveren. ProRail denkt dat grotere kluizen te zijner tijd van pas kunnen komen op grotere knooppunten zonder bewaakte fietsenstalling of als aanvulling op bewaakte stallingen met beperkt openingstijden of ruimtegebrek. De Stichting OV-fiets juicht de ontwikkeling van efficiëntere OV-fietskluizen toe, maar stelt als voorwaarde dat ze betrouwbaar zijn voordat pashouders er OV-fietsen moeten gaan huren.

4.2 Alternatieve financiering

Een nieuwe campus van Philips lag ver buiten het centrum van Eindhoven. Ook de bushalte lag op een behoorlijke afstand van het gebouw. De auto was het populairste vervoermiddel bij de 8.000 werknemers. Als oplossing worden nu fietsen aangeboden bij de haltes van het openbaar vervoer en op plaatsen binnen de campus. Hiervoor is een Bike-dispenser, een onbemande stalling, in gebruik genomen. Met een persoonlijke chipkaart halen reizigers hun 'witte phiets' uit een kluis. Vanaf februari tot mei 2006 wordt gekeken of reizigers de auto laten staan voor een gratis fietsdienst. Philips maakt een analyse van de vervoersstromen en bij voldoende belangstelling wordt de Bike-dispenser op maat gemaakt voor de campus. Dit initiatief van een grote werkgever is een mooi voorbeeld van publiek-private samenwerking (PPS) bij de aanleg van huurfietsvoorzieningen. Contactpersoon: Niels van den Bosch, E-mail: vc-htc@philips.com

4.3 Lidmaatschap Consumentenoverleg Openbaar Vervoer

Het kabinet-Balkenende II bezuinigt op bussen en trams. Onherroepelijk leiden bezuinigingen tot het schrappen van bussen en trams en het snijden in zaken als service, toegankelijkheid, sociale veiligheid en milieu. Tot en met 2007 is een half miljard euro extra nodig, om de bezuinigingen van de kabinetten Balkenende ongedaan te maken.³

Bezuinigingen op de exploitatievergoedingen voor het stads- en streekvervoer en achterblijven van investeringen in OV-infrastructuur vormen het grootste obstakel bij het verwezenlijken van goede ketenmobiliteit. Concessieverleners geven er niet altijd blijk van over hun horizon van bevoegdheden en financiële middelen heen te willen regeren en zich noodgedwongen te beperken tot datgene waartoe zij verplicht zijn, dan wel minimaal vereist is.

Het is in de eerste plaats van belang de aandacht voor ketenmobiliteit bij de aanbesteding te vergroten. De provincie kan daaraan bijdragen door richting decentrale overheden de noodzaak van keteneisen te benadrukken, de ruimte hiervoor in relatie tot de concessies te verruimen en door het beschikbaar stellen van specifieke middelen voor ketenmobiliteit.⁴

De wet op het personenvervoer schept ruimte voor inbreng van consumentenorganisaties, zoals de Fietserbond. De Fietserbond Zuid-Holland streeft ernaar om in alle relevante concessiegebieden lid van het Consumentenoverleg Openbaar Vervoer te zijn. Hierbij worden de volgende punten ten aanzien van ketenmobiliteit ingebracht:

- Verbetering van de aanrij routes naar haltevoorzieningen. Dit heeft zowel betrekking op het bus, als rail als vervoer over water;
- Verbetering van de stallingvoorzieningen voor fietsers bij de haltes (zowel kwantitatief als kwalitatief (Fietsparkeur));
- Verbetering van de voorzieningen bij haltes bij de aankomstzijde; het bevorderen van het gebruik van bijvoorbeeld de OV-fiets;
- Verbetering van de mogelijkheden om de fiets mee te kunnen nemen;
- Bevorderen van het gebruik van de OV-chipkaart bij het betalen van bewaakte stallingen en het huren van een (OV)fiets;
- Verbetering van de communicatie over alle bovengenoemde punten.

Voor een goede belangenbehartiging zoekt de Fietserbond samenwerking met de lokale afdelingen van ROVER en/of Reiziger. Hierbij wordt ondersteuning gevraagd en verleend door het OPC: Ondersteuning collectief Personenvervoer aan Consumentenorganisaties.

4.4 Ruimte voor de OV-fiets

Het gaat bij de promotie van de OV-fiets als voorbereiding op de realisatie van OV-fietsuitgiftepunten voor zowel de lokale overheden als het bedrijfsleven soms nog om een nieuwigheid, een aanjagende rol vanuit de provincie is de komende jaren nog op zijn plaats. Criteria voor succes zijn een fietsvriendelijke infrastructuur en cultuur, een open opstelling tegenover innovatie, persoonlijk voordeel voor de reizigers en er dient informatie verstrekt te worden. Mogelijke obstakels hierbij zijn een gebrek aan middelen om de voorzieningen aan te leggen, gebrek aan belangstelling bij overheid of bedrijfsleven en het ontbreken van een partij die belast is met het verspreiden van de informatie.

Het programma 'Ruimte voor de Fiets' van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en ProRail investeert meer dan 226 miljoen euro in het verbeteren van voorzieningen voor privé-

³ Bron: **Den Haag laat het OV in de kou staan (2004)** Milieudefensie, Amsterdam

⁴ Bron: **Concessie aan de keten** Ketenmobiliteit in concessiegebieden (2003) Stichting Natuur en Milieu, Utrecht

fietsen bij stations (klemmen, kluizen, stallingen). Een 2^e-fiets gestald bij een station wordt minder efficiënt gebruikt dan de collectieve OV-fiets. De OV-fiets kan verschillende keren per dag worden verhuurd en dat op alle dagen van de week, ook in het weekend. Gemiddeld is een OV-fiets minstens twee keer zo ruimte-efficiënt als een privé-fiets die alleen voor het verkeer tussen een station en het werk wordt gebruikt. Los hiervan zal, als de OV-fiets de komende jaren in hetzelfde tempo blijft doorgroeien, op sommige huurlocaties op enig moment tekort aan stallingruimte ontstaan.

Het is op dit moment gewenst om te onderzoeken of de investeringen in 'Ruimte voor de Fiets' aanvullend kunnen worden ingezet voor een programma 'Ruimte voor de OV-fiets'.

4.5 Transferia

Een OV-fietsuitgiftepunt bij een transferium lijkt alleen kans van slagen te hebben wanneer de overheid hier, net als bij gratis busvervoer, financieel substantieel aan wil bijdragen om zo de aantrekkelijkheid van een transferium te kunnen vergroten. Reizigersaantallen zullen in bijna alle gevallen in verhouding tot OV-knooppunten ondermaats blijven. Lokale situaties, zoals de nabijheid van een historische binnenstad (Leiden, P+B Haagweg), een natuurterrein (Hoge Veluwe) of bedrijventerrein met aandacht voor vervoersmanagement kunnen de kans van slagen van een OV-fietsuitgiftepunt bij een transferium wel vergroten. Zo ligt naast het transferium t' Schouw in Leiden het Bio Science Park waar zwaar is ingezet en geïnvesteerd door de overheid in vervoersmanagementmaatregelen. Toch worden er bij het transferium nog geen OV-fietsen beschikbaar gesteld.

Grotere kans van slagen heeft OV-fietsuitgifte vanuit binnenstedelijke parkeergarages of parkeerterreinen aan de rand van een stadskern. De ervaringen met het Blauwe Fietsenplan van City Park en rijwielhandel Du Nord op het parkeerterrein aan de Haagweg in Leiden zijn al jaren zeer positief. Het parkeerterrein wordt echter in 2006 opgeheven, omdat op het braakliggende terrein (bezit van NS) bouwplannen gepland staan. De komende periode zal de OV-fietsuitgifte vanuit de fietsenstalling nabij het stadscentrum van Zoetermeer een indicatie kunnen gaan geven van de slagingskans van de OV-fietsuitgifte vanuit binnenstedelijke transferia. De OV-fiets verstreckende bewaakte Biesieklette-fietsenstalling staat namelijk in het Stadshart van Zoetermeer op enige afstand van een OV-verbinding (halte Stadhuis), maar naast een grote parkeergarage.

Natuurtransferia

Genieten van landelijk gebied of een natuurgebieden wordt aangenamer wanneer er geen geluidsoverlast en andere hinder van gemotoriseerd verkeer te bespeuren valt. Maar hoe worden deze gebieden dan ontsloten en bereikt? Al eeuwenlang rijden er seizoensgebonden bussen naar de strandopgangen in Zuid-Holland. Ook wordt er bij het plaatsen van een haltevoorziening steeds vaker rekening gehouden met de behoefte van wandelaars, die graag van de ene halte door een gebied naar een andere halte willen wandelen. En tenslotte zijn veel van de traditionele, recreatieve fietsverhuurders in Zuid-Holland gevestigd in de buurt van het landelijk gebied of een natuurgebied. Duurzame ontsluiting door middel van de combinatie trein, metro, tram of bus met de OV-fiets staat nog in de kinderschoenen, maar verdient naar de mening van de Fietsersbond een kans om beproefd te worden. Duurzame ontsluiting van landelijk gebied kan zelfs uitstekend door een snelle buslijn te combineren met de uitgifte van de OV-fiets: de Interliner 370 in Jacobswoude. In Zuid-Holland zijn Natuurmonumenten, bij de Nieuwkoopse Plassen, en de gemeente Midden-Delfland grote pleitbezorgers van de aanleg van natuurtransferia. Naar voorbeeld van Noord-Holland zouden ook enkele kustplaatsen van OV-fietsvoorziening kunnen worden voorzien. Dit zijn dan Brielle of Oost-Voorne en Scheveningen Noorderstrand.