



Aan  
Staatssecretaris Van Veldhoven

Kopie aan  
wethouders van betrokken gemeenten

## **Regionaal plan van aanpak Fietsparkeren bij stations september 2018**

Provincie Zuid-Holland en de gemeenten die een opgave voor fietsparkeren bij stations hebben, hebben gezamenlijk plannen voor de uitbreiding en aanpassing van stallingen uitgewerkt. Met deze plannen wordt een aantal stallingen beter benut en er worden 10.000 nieuwe fietsparkeerplekken, verdeeld over 16 stations gecreëerd. Tevens wordt handhaving op alle stations op passend niveau gebracht. De regio draagt veel voorbereidingskosten voor de stallingsuitbreidingen en 60% van de investeringskosten (excl Leiden centraal). Het Rijk wordt gevraagd om € 7,5 miljoen bij te dragen om de uitbreidingen mogelijk te maken en (voor Leiden centraal) voor te bereiden.

### **1 Inleiding**

Met dank voor uw aanvraag voor projecten fietsroutes en stationsstallingen dd. 15 juni 2018 bieden wij u ons plan van aanpak voor stationsstallingen aan. Deze aanpak betreft 16 stationsstallingen in provincie Zuid-Holland, met in totaal bijna 10.000 nieuwe fietsparkeerplekken. Deze kunnen op vrij korte termijn worden gerealiseerd, omdat we de eerste studies, in samenwerking met ProRail, al op eigen initiatief hebben uitgevoerd. Daarmee geven we ketenmobiliteit, en in het bijzonder de combinatie OV en fiets, een stevige impuls: er zijn tot 2030 voldoende en vaak ook verbeterde stationsstallingen.

### **2 Plan van aanpak: een actualisatie**

Voor de regionale uitwerking van het *Bestuursakkoord Fietsparkeren bij stations* (12/2016, Min I&M) heeft de Provincie Zuid-Holland in maart 2017 een plan van aanpak<sup>1</sup> aangeboden aan de toenmalige staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Daarin geeft zij aan welke acties tot en met 2019 worden uitgevoerd om het fietsparkeren bij stations in provincie Zuid-Holland op orde te krijgen. In juli 2017 en maart 2018 hebben wij u geïnformeerd over de voortgang. Nu bieden wij u,

<sup>1</sup> Plan van Aanpak Fietsparkeren bij Stations Zuid-Holland, PZH-2017-583283289, maart 2019

op uw verzoek, een herziene en geactualiseerde versie van ons Plan van Aanpak aan. Daarin presenteren we 16 projecten voor stationsstallingen.

Voor de stations binnen het MRDH-gebied ligt de regionale coördinatie bij de MRDH. Provincie Zuid-Holland stemt geregeld af met de MRDH over fietsparkeren bij stations. Wanneer in dit document wordt gesproken over Zuid-Hollandse stations, dan worden de Zuid-Hollandse stations buiten het MRDH-gebied bedoeld.

### 3 Ketenmobiliteit en fietsstimulering in provincie Zuid-Holland

Provincie Zuid-Holland is ervan overtuigd dat de fiets een goede bijdrage kan leveren aan de bereikbaarheid van de Provincie.

#### **Mobiliteitsbeleid**

In het *Fietsplan 2016-2015 Samen verder fietsen* hebben we de drie speerpunten van ons fietsbeleid benoemd:

- Optimalisatie van fietsnetwerken
- Fiets in de keten
- Innovatieve, energieneutrale fietspaden

Inmiddels zijn we enige tijd bezig om invulling aan deze speerpunten te geven. Voor ketenmobiliteit krijgt dat op verschillende manieren vorm:

Bij de tracékeuze voor snelfietsroutes hebben we als criterium het aanhaken op OV-knooppunten meegenomen, zodat de snelfietsroutes ook een goede infrastructuur bieden voor fietsers die willen overstappen op het OV.

Bijvoorbeeld de F15 IJsselmonderoute: deze sluit aan op station Barendrecht en op de veerpont naar o.a. Rotterdam en de Krimpenerwaard). De Beneden Merwederoute sluit aan op station Baanhoek. Ook de andere snelfietsroutes waar we aan werken hebben allemaal koppelingen met OV-knooppunten. Bij de snelfietsroutes zetten we ook in op gedragsbeïnvloeding middels een werkgeversaanpak die we samen met de Verkeersonderneming voorbereiden. Daarbij richten we ons zowel op werknemers die helemaal per fiets naar hun werk toe komen, als werknemers die de fiets gebruiken in combinatie met het OV.

Met gemeente Leiden zijn we gestart om de binnenstad beter bereikbaar te maken



door P+fietslocaties langs grote uitvalswegen van de stad aan te leggen. Op deze locaties kan gratis of goedkoop worden geparkeerd met de auto. Vervolgens zijn deelfietsen beschikbaar om de rest van de route af te leggen.

Bij de meest recente uitgave van een OV-concessie (in de regio Drechtsteden-Albrandswaard-Vierheerenlanden) is ketenmobiliteit als belangrijk criterium meegenomen. Aan de hand van een door Provincie Zuid-Holland opgesteld inspiratiedocument over ketenmobiliteit werden inschrijvers uitgedaagd om met een bod te komen, waarin zij niet alleen het busvervoer hadden uitgewerkt, maar de reiziger faciliteert in de gehele keten. Dit heeft geresulteerd in een winnende aanpak waarin fiets als voor- en natransport ook een belangrijke rol vervult.

Bij de beoordeling van subsidieverzoeken hanteren we een beoordelingskader waarin de bijdrage van het voorgestelde plan op ketenmobiliteit wordt meegewogen. Daarmee stimuleren we gemeenten om de fietsinfrastructuur naar OV-knooppunten te verbeteren.

De Provincie Zuid-Holland draagt bij aan de realisatie van de stationsstallingen van stations Sassenheim, Leiden Lammerschans, Voorschoten en Gorinchem. Tevens is een bijdrage aan de stationsstalling voor Gouda (zuidzijde) voorzien. Dit zijn allemaal stationsstallingen die in het kader van het Actieplan Fietsparkeren zijn opgepakt.

De Provincie zal zich komend jaar inzetten om het proces verder aan te jagen om bij online OV-reisinformatie de fiets in voor- of natransport een volwaardig alternatief te laten zijn.

In de uitvoeringsagenda is ook opgenomen dat Provincie gemeenten zal stimuleren, door middel van bijvoorbeeld kennisoverdracht, om fietsparkeernormen op te nemen in bestemmingsplannen, in het bijzonder rondom OV-knooppunten.

Voor alle aandachtsgebieden geldt dat de keuze om meer op de fiets (in combinatie met OV) te verplaatsen, uiteindelijk aan de mensen die in Zuid-Holland wonen en werken is. Daarom zet de Provincie in op doelgroepgerichte fietsstimulering. Soms is dat gerelateerd aan bijvoorbeeld de aanleg van een specifieke snelfietsroute. Maar de werkgeversaanpak kan ook los van de snelfietsroutes worden uitgerold over de provincie.

#### **4 Op naar voldoende fietsenstallingen bij stations!**

In de hierboven beschreven context achten we het van groot belang dat in Zuid-Holland de fietsparkeertekorten bij stations worden opgepakt. Immers: als mensen hun fiets niet goed en makkelijk kunnen stallen, dan wordt deze vorm van ketenmobiliteit steeds minder aantrekkelijk. En dat terwijl de potentie groot is: het aantal OV-reizigers dat fietst naar het stations neemt nog steeds sterk toe. Dit is een gevolg van een toename van het totaal aan OV-reizigers, maar ook het aandeel OV-reizigers.

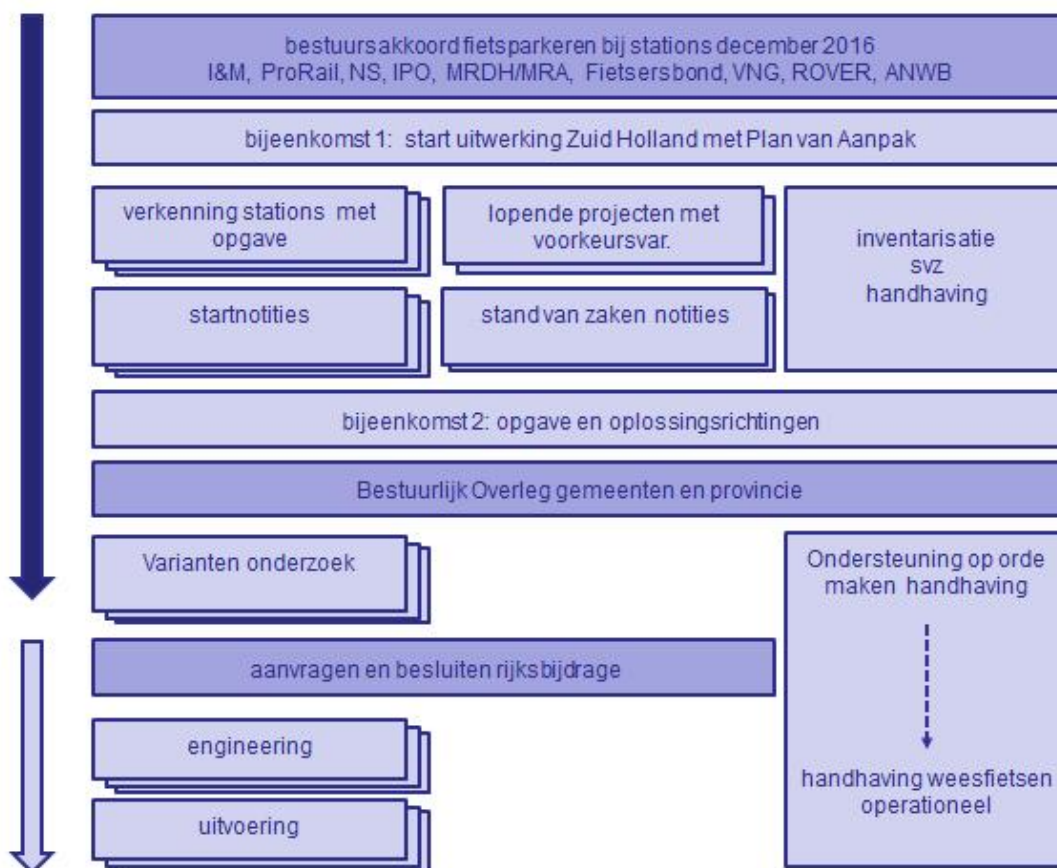
Daarom zijn we, direct na ondertekening van het Bestuursakkoord Fietsparkeren, met de gemeenten gestart om de opgave en oplossingsrichtingen in kaart te brengen. Primair wordt voor oplossingen gekeken naar het beter benutten van bestaande stallingen. In tweede instantie wordt gekeken hoe uitbreiding van het aantal stallingen kan bijdragen aan de oplossing.

Provinciale Staten hebben de beleidsvoornemens kracht bij gezet door middelen beschikbaar te stellen om bij te dragen aan beter benutten en uitbreiden van de stallingen.

## 5 Proces

In onderstaand procesoverzicht is te zien welk proces Provincie en gemeenten samen hebben doorlopen (donkere pijl links). Tevens is aangegeven welke volgende stappen nog moeten worden uitgevoerd om tot de tekorten aan fietsenstallingen op te lossen. Dit proces is afgestemd met de betrokken gemeenteambtenaren, ProRail, NS en de Fietsersbond.

### Proces uitvoering bestuursakkoord fietsparkeren bij stations in Zuid-Holland



## 6 Stations in Zuid-Holland

In 2017 zijn alle 28 stations in Zuid-Holland geanalyseerd in een startnotitie. Daarbij is samen met gemeenten en ProRail inzichtelijk gemaakt welke opgave is berekend, of er nog bijzondere omstandigheden zijn die de opgave verder kunnen opdrijven, hoe groot de urgentie is en welke oplossingsrichtingen er zijn. Ook is gekeken hoe de gemeente handhaaft op wees- en wrakfietsen. Daaruit werd geconcludeerd dat er 16 stations zijn met een nieuwe opgave. Voor overige stations wordt tot 2030 geen nieuwe opgave voorzien (4 stuks) of is reeds een uitbreiding in voorbereiding.

Geen opgave	In uitvoering/ voorbereiding	Nieuwe opgave
Arkel	Alphen aan den Rijn	Bodegraven
Boskoop	Boskoop Snijdelwijk	Dordrecht (Krispijnzijde)
Hardinxveld Blauwe Zoom	Gorinchem	Dordrecht-Zuid
Hardinxveld-Giessendam	Gouda (zuidzijde)	Dordrecht Stadspolders
	Leiden Centraal (Lorentzstalling)	Gorinchem
	Leiden Lammenschans	Gouda (noordzijde)
	Sassenheim	Gouda-Goverwelle
	Voorschoten	Boven-Hardinxveld
	Waddinxveen	Hillegom
	Waddinxveen-Noord	Leiden Centraal
	Waddinxveen-Triangel	De Vink
		Sliedrecht
		Sliedrecht Baanhoek
		Voorhout
		Nieuwerkerk aan den IJssel
		Zwijndrecht

## 7 Gemeenten en provincie willen samen aan de slag!

Gedeputeerde Vermeulen van Provincie Zuid Holland heeft in december 2017 met de wethouders van de 12 gemeenten (16 stations) met een nieuwe opgave bestuurlijk overleg gehad. Provincie Zuid-Holland en de gemeenten hebben aangegeven de fietsparkeertekorten bij stations samen aan te willen pakken. Zij doen dit in lijn met het *Bestuurakkoord fietsparkeren bij stations*, dus in het bijzonder met focus op beter benutten. In het voorjaar van 2018 zijn variantenstudies voor de meeste stations uitgevoerd. De doelstelling is om eind 2018 of begin 2019 voor elk station een voorkeursalternatief te hebben gekozen, ontworpen en geraamd.

Gemeenten en provincie kunnen samen 60% van de investeringskosten van de stations (excl. Leiden) dragen. Voor de grote en complexe opgave in Leiden wordt nog naar aanvullende middelen gezocht.

Daarnaast is de gezamenlijke ambitie om eind 2018 de verbeterde handhaving op de relevante stations operationeel te hebben. Daartoe heeft de Provincie een (proces)adviseur aangesteld die de gemeenten ondersteunt om de handhaving goed en efficiënt in te regelen.

## 8 Handhaving

Primair wordt gekeken in hoeverre (verbeterde) handhaving op wees- en wrakfietsen kan worden ingeregeld en geoperationaliseerd. Provincie heeft daartoe een (proces)adviseur op het gebied van deze handhaving aangesteld. Deze begeleidt in 2018 de gemeenten om de handhaving beter en zo mogelijk ook efficiënter georganiseerd te krijgen.

Deel is niet alleen handhaving op weesfietsen en wrakken te verbeteren, maar ook te handhaven op fietsen die buiten de stallingen staan (fout gestald) om de toegang tot de stations veilig te houden en een opgeruimde omgeving te behouden.

Vrijwel alle gemeenten kennen een vorm van handhaving. Sommige gemeenten hebben nog geen ervaring met handhaving op weesfietsen.

De gemeenten die in de APV nog geen verbod hebben opgenomen om fietsen langer dan een bepaalde periode in de stalling te laten staan hebben inmiddels het proces tot aanpassing van de APV gestart.

De doelen die de gemeenten hebben geformuleerd staan in onderstaande tabel opgenomen.

Gemeenten	Status augustus 2018	Doelen
Dordrecht	Handhaving op weesfietsen, wrakken en fout gestald is in orde. Samenwerking handhaving en fietsdepot met Zwijndrecht.	Handhaving op stations Zuid en Stadspolders intensiveren zover nodig.
Gorinchem	Regelmatig handhaven op weesfietsen en fout gestald. Coach wijst fietsers de weg	Samenwerking met andere gemeenten en daarmee efficiency.
Gouda	Handhaving op fout gestalde fietsen. Handhavingsplan is vrijwel gereed. Ruimte voor groter depot is gevonden. Uit recente telling blijkt dat er enkele honderden weesfietsen in de stalling op centraal aanwezig zijn.	Plan handhaving gereed, max stallingsduur 2 weken. In 2018 eerste grote opruimactie weesfietsen. Vervolgens regelmatige handhaving weesfietsen en fout gestalde fietsen.
Leiden CS	Leiden handhaaft op fout gestalde en op weesfietsen (max stallingsduur 2 weken). Toezichhouders dagelijks aanwezig; zij wijzen fietsers de weg en voorkomen fout stallen	Ambitie om het gebied waar men niet buiten de stalling mag parkeren uit te breiden.
Bodegraven-Reeuwijk	Gemeente heeft een pragmatische aanpak: 2 tot 3 keer per jaar worden wrakken en langstaanders verwijderd. Wijziging APV is ver gevorderd.	APV gewijzigd. Handhavingsplan gereed
Hardinxveld-Giessendam	Handhaving fietswrakken en langstaanders	Handhavingsplan gereed en samenwerking met andere gemeenten gewenst.
Hillegom en Voorhout	APV biedt geen mogelijkheid te handhaven op weesfietsen	De ambities ten aanzien van handhaving moeten nog worden geformuleerd.
Sliedrecht	Alleen handhaving op fietswrakken. APV biedt niet de mogelijkheid tot handhaving	Noodzakelijke wijziging APV gereed. Handhavingsplan gereed. In 2019

	op weesfietsen	handhaving weesfietsen operationeel
Voorschoten en de Vink	Alleen handhaving fietswrakken. APV moet worden aangepast.	APV gewijzigd. Handhavingsplan gereed en operationeel.
Nieuwerkerk aan den IJssel (Zuidplas)	Actie om inzicht te krijgen in aantallen weesfietsen. APV moet worden gewijzigd.	APV gewijzigd. Handhavingsplan gereed en in 2019 operationeel.
Zwijndrecht	Gemeente handhaaft op weesfietsen. Samenwerking met Dordrecht.	Bekorten max stallingsduur van 28 dagen naar 14 dagen

## 9 De uitbreidingsopgave

De oorspronkelijke opgave op basis van de prognose van ProRail, zoals die in de eerdere versie van het provinciale Plan van Aanpak opgenomen, is met gemeenten en ProRail heroverwogen in het licht van tellingen, handhavingsresultaten en gebiedsinformatie. Daaruit volgt onderstaande lijst. Hierin is tevens voor zover mogelijk opgenomen hoe groot de totale te bouwen capaciteit per locatie is (i.v.m. noodzakelijke vervanging bestaande stallingen).

Station/stallinglocatie	Prognose absoluut tekort	Prognose relatief tekort	Te bouwen extra capaciteit per project/locatie	opmerkingen
Bodegraven	160	17%	160	Deze prognose is gebaseerd op een dienstregeling met 2 treinen per uur.
Dordrecht (Krispijnzijde)	1380	81%	2100	Bezetting is reeds >100%
Dordrecht Stadspolders	200	92%	200	Bezetting is reeds >150%
Dordrecht Zuid	250	125%	250	
Gorinchem	170	15%	476	Extra verplaatsingen van bestaande capaciteit ivm herinrichting stationsplein.
Gouda (noordzijde)	-	-	-	Opgave kan worden ingelost door opstarten handhaving én bewaakte stalling in eerste-24-uur-gratis.
Gouda-Goverwelle	180	23%	180	
Boven-Hardinxveld	70	40%	70	Bezetting is reeds >100%
Hillegom	114	13%	48	De grootste winst kan op korte termijn worden gemaakt met toevoeging van BMF-plaatsen.
Leiden CS	6000	53%	6000*	Bezetting is reeds >100%
De Vink	400	56%	400	
Nieuwerkerk aan den IJssel	-	-	-	In Nieuwerkerk worden beteren benuttenmaatregelen voor de

				bestaande fietsenstalling voorbereid. In tranche 2 wordt een rijksbijdrage op RK gevraagd.
Sliedrecht	110	20%	150	Prognose is incl. effecten van introductie Rnet-bus.
Sliedrecht Baanhoek	200	132%	224	Prognose is incl. effecten van nieuwbouw en introductie Rnet-bus. Bezetting is reeds >140%.
Voorhout	170	26%	232	Bezetting is reeds >95%
Zwijndrecht	450	25%	1000	550 rekken in de bewaakte stalling vallen sinds kort onder regime 1e 24 uur gratis. De benutting van deze ruimte kan echter sterk worden verbeterd door deze te moderniseren.
<b>Totaal</b>	<b>9854</b>		<b>11490</b>	
*) De te bouwen capaciteit in Leiden kan afhankelijk van het voorkeursalternatief nog toenemen ivm noodzakelijke vervanging van bestaande capaciteit.				

## 10 Snel naar realisatie!

Voor alle Zuid-Hollandse station werken gemeenten, ProRail en Provincie reeds samen aan de voorbereidingen.

Voor station Dordrecht Krispijnzijde (zie ook bijlage 2) is kort geleden een ontwerp aan uw Stuurgroep AFP voorgelegd. Gestuurd wordt op afronden DO in mei 2019. Er is reeds in de dekking van 60% van de voorbereidings- en realisatiekosten (obv de huidige raming) voorzien. Naar verwachting kunnen aanbesteding en realisatie eind 2019 worden gestart.

Voor station Leiden Centraal (zie ook bijlage 10) wordt de komende tijd een variantenstudie doorlopen. In mei 2019 wordt verwacht een DO af te kunnen ronden, waarmee de realisatiekosten kunnen worden aangevraagd in de 2<sup>e</sup> tranche.

Om tot snelle uitvoering van het *Bestuursakkoord* te komen heeft Provincie Zuid Holland in het voorjaar van 2018 aan ProRail opdracht gegeven om voor de overige 14 stations met een nieuwe opgave reeds variantenonderzoek te doen en de voorkeursvariant uit te werken tot SO+.

Gemeenten, ProRail en Provincie zitten nu midden in dat proces. Voor een aantal stations is de voorkeursvariant reeds helder en zijn de kosten nauwkeuriger geschat. Voor andere stations zijn de mogelijke varianten in beeld gebracht en wordt de voorkeursvariant binnenkort gekozen. Voor al deze stations (met zogeheten "maaiveldoplossingen") geldt dat verdere uitwerking naar DO in de eerste helft van 2019 kan plaatsvinden. Tevens is 60% van de kosten gedekt door de regio. Aanbesteding en start realisatie worden daarom grotendeels eind 2019 voorzien.



## 11 Toelichting opgave en aanpak per station

In bijlage 1 tot en met 17 staat per station het volgende beschreven:

- Beschrijving station, knooppuntfunctie en huidige stallingssituatie;
- Aandachtspunten ten aanzien van inhoud of proces;
- Aanpak, met aandacht voor handhaving, overige benuttingsmaatregelen en uitbreidingsmogelijkheden;
- Ontwerpen;
- Geschatte kosten en dekking hiervan;
- Het te doorlopen proces en bijbehorende planning.

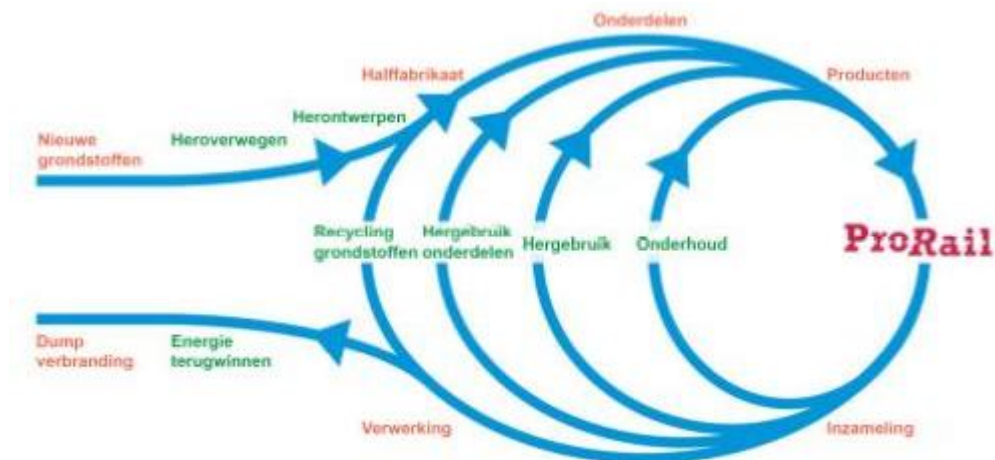
### *Circulair bouwen*

Alle stations worden in afstemming met ProRail en conform de standaard werkwijze van ProRail geleverd. De overheidsinstanties kunnen vanuit hun maatschappelijke taak het voortouw nemen bij circulair bouwen, daarom heeft ProRail circulair bouwen hoog op de agenda staan. Het percentage materialen waarmee ze niets anders meer kunnen dan verbranden of storten, is in 2030 nog maar 5% maximaal. Ook komt ten minste 10% van de materialen na demontage weer ter beschikking voor hergebruik.

Gedurende de plan-/ontwerpfase zal ProRail in ieder geval sturen op de onderstaande eisen en in samenwerking met de provincie en gemeente zoeken naar additionele eisen voor het (ver)bouwen van de circulaire fietsenstalling op locatie.

- De nieuwe/ bestaande fietsenstalling dient energieneutraal te worden en circulair materiaalgebruik gestimuleerd, waarmee de CO<sub>2</sub>-uitstoot geminimaliseerd wordt.
- Het elektriciteitsverbruik van de nieuwe fietsenstalling dient minimaal 15% per m<sup>2</sup> lager te zijn dan de benchmark van de fietsenstalling (ca. 19 kWh/m<sup>2</sup>), en het elektriciteitsverbruik van de verbouwde fietsenstalling dient minimaal 5% per m<sup>2</sup> lager te zijn dan het actuele elektriciteitsverbruik in de huidige fietsenstalling.
- De daken op de nieuwe/ bestaande fietsenstalling dienen zonne-energie op te wekken als de investering zichzelf terugverdient binnen 25 jaar (de business case is dus minimaal neutraal).
- Bij een bestaande fietsenstalling dient hergebruik van materialen aantoonbaar gemaximaliseerd te worden. In de planfase dienen projecten te verkennen welk hergebruik van materialen mogelijk is. De prioritering is: hergebruik van objecten, hergebruik van onderdelen, recycling van materialen en ten slotte energierugwinning bij verbranding. Hergebruik binnen het project heeft de voorkeur boven hergebruik op een andere locatie.

De figuur hieronder laat de verschillende vormen van hergebruik zien. Hoe kleiner de cirkel, des te kleiner de verloren waarde.



Indien nodig zal Provincie (een minimaal niveau van) circulair bouwen extra stimuleren door hierover een aanvullende voorwaarde in de beschikking over de provinciale gelden op te nemen.

## 12 Kosten en kostendekking (overzicht)

Voor de 16 stations die in dit Plan van Aanpak worden besproken zijn kostenschattingen gemaakt op basis van de beschikbare ontwerpen. Tevens is een dekkingsvoorstel opgesteld.

Uitgangspunt is dat de regio garant kan staan voor 60% van de voorbereidingskosten en investeringskosten op grond van de vastgestelde *Uitvoeringsagenda Fiets* van Provincie Zuid-Holland en het *Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur* (meerjareninvesteringsprogramma). Voor station Dordrecht draagt ook gemeente Dordrecht bij aan deze garantstelling middels de reserveringen die zij reeds hebben gedaan.

Voor vrijwel alle stations worden voorbereidings- en realisatiekosten (VKRK) aangevraagd.

Hierbij wordt opgemerkt:

- De kosten zijn geraamd inclusief beheer en onderhoud om voor u het totale kostenplaatje inzichtelijk te krijgen. Zoals in uw uitvraag toegezegd betaalt de regio bij maaiveldoplossingen niet mee aan deze kosten.
- De kosten zijn opgegeven inclusief kostprijsverhogende BTW.
- Indien meerdere varianten zijn geraamd, maar er nog geen voorkeursvariant is gekozen, dan is veelal de hoogste raming opgenomen (tenzij deze significant hoger was terwijl de toegevoegde waarde niet evenzeer toenam).
- Ramingen zijn exclusief vastgoedkosten, NGCE, saneringen, draagkracht en overige onvoorzien.

De kostenschattingen en dekkingsvoorstellen zijn opgenomen in de separate financiële bijlage.

## **Bijlage 1      Station Bodegraven**

### *Aandachtspunten*

Station Bodegraven ligt op de lijn Leiden-Utrecht. Het station trekt reizigers aan uit een groot buitengebied. Deze komen deels met de fiets, maar ook de auto blijkt (voor de grotere afstanden) populair.

Voor dit station geldt een fietsparkeeropgave van 160 rekken. De bezetting ligt momenteel op ruim 75%. De stallingen aan de zuidzijde zijn grotendeels hoog bezet, maar een aantal rekken is slecht bereikbaar (donker, smal, doodlopend pad) waardoor die rekken erg leeg blijven. Bij een eerdere uitbreiding is op een naastgelegen stuk grond reeds fundering aangebracht met het oog op een eventuele verdere uitbreiding. Er zijn iets meer dan 4 kluizen onbezet. Bodegraven-Reeuwijk wenst deze in te zetten voor OV-fietsen, zodat stalling van een "tweede fiets" wordt teruggedrongen. Hierover is gemeente in gesprek met NS.

Aan de noordzijde zijn de kluizen vrijwel allemaal bezet.

Er wordt nagedacht om op de spoorlijn Leiden-Utrecht een versnelde intercity te laten rijden. Deze zal station Bodegraven niet aandoen, maar wel passeren. Dat zal dan gevolgen hebben voor de stationsinrichting: de gelijkvloerse spoorovergangen moeten dan verdwijnen en er zal dan mogelijk een traverse voor voetgangers (en misschien ook fietsers) worden gerealiseerd. Daarnaast is er een tekort aan autoparkeerplaatsen bij het station. Gemeente Bodegraven overweegt om een parkeerdek te bouwen op de plaats van de huidige P+R.

Er zijn in de omgeving weinig functies die veel fietsparkeerders aantrekken. Tevens is een nieuwe nota *Parkeernormen* in voorbereiding waarin normen voor fietsparkeren worden opgenomen.

Handhaving op wrak- en weesfietsen vindt reeds voldoende plaats.

### *Aanpak*

Om tot een betere benutting van de zuidelijke stalling te komen wordt de bereikbaarheid van een aantal stallingen verbeterd. Gedacht wordt aan het verbreden van het pad door toepassing van kerende voorzieningen en het realiseren van een nieuwe entree van de stalling middels een fietsbruggetje.

Vervolgens worden in het ontwerp conform opgave 160 rekken toegevoegd. Op de plaats waar de fundering reeds is aangelegd kunnen vrij eenvoudig 64 rekken worden toegevoegd.

Aan de noordzijde ontbreekt het aan uitbreidingsruimte om met enkellaags rekken uit te breiden. De situatie leent zich echter erg goed voor het toepassen van etagerekken die middels het modulair systeem op de bestaande rekken kunnen worden gebouwd. Dat kan 96 extra rekken opleveren. Tevens zijn 40 plekken voor buitenmodelfietsen en kluizen voor OV-fietsen meewontworpen.



*Kosten(dekking), planning en proces*

Er is een aantal ontwerpen met elkaar vergeleken in een variantenstudie. Daarbij is een kostenschatting van de voorkeursvariant gemaakt.

De regio heeft reeds de voorbereidingskosten tot en met SO+ volledig gedekt. Daarnaast staat de regio garant voor 60% van de resterende voorbereidingskosten en de realisatiekosten op grond van de vastgestelde *Uitvoeringsagenda Fiets* van Provincie Zuid-Holland en het *Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur* (meerjareninvesteringsprogramma).

Het Rijk wordt gevraagd 40% van de resterende voorbereidingskosten en realisatiekosten bij te dragen. De geraamde kosten en gevraagde bijdragen zijn opgenomen in de financiële bijlage bij dit Plan van Aanpak.

In voorjaar 2019 kan het definitief ontwerp worden gemaakt en vastgesteld. Er hoeven geen gronden te worden verworven en geen vergunningen te worden afgegeven. Bij een positief investeringsbesluit door de stuurgroep in november 2018 kunnen aanbesteding en realisatie in 2019 starten.

## **Bijlage 2      Station Dordrecht (Krispijnzijde)**

### *Aandachtspunten*

De huidige situatie voor station Dordrecht laat zien dat voor het fietsparkeren een flinke capaciteitsuitbreiding aan de zuidzijde van het station nodig is. Voor de toekomstige situatie in 2030 en 2040 zorgt ervoor dat de opdruk met name aan deze kant van het station nog groter wordt. Hierom zijn gemeente Dordrecht, provincie Zuid-Holland en ProRail met elkaar in gesprek gegaan en hebben we samen een plan opgesteld om dit tekort op te lossen.

Het voorgestelde plan behelst een fietsenstalling van ruim 2.100 fietsparkeerplaatsen (een uitbreiding van ruim 1.500 fietsparkeerplaatsen) en is door ruimtegebrek inventief gesitueerd boven de entree van het station. De aandachtspunten voor deze stalling liggen met name op integraliteit, duurzaamheid en sociale veiligheid.

- De **integraliteit** wordt geborgd doordat niet alleen vanuit stationsfunctionaliteit het ontwerp is afgestemd, maar ook met de naastgelegen projecten zoals het park en de routing van fietspaden.
- De **duurzaamheids**component is in dit ontwerp groot, dit ontwerp is uitgerust met zonnepanelen voor energieopwekking en we kunnen dermate veel zonnepanelen kwijt dat we hier niet spreken over energieneutraliteit maar zelf over opwekking. Daarnaast wordt met dit ontwerp ingezet op circulariteit en nog belangrijker: toekomstvastheid. Namelijk door het inzicht van verschillende ambities over dit ontwerp heen te leggen, is getoetst of het gewenste ontwerp hierin past.
- **Sociale veiligheid** is geen aandachtspunt maar een vereiste waar we aan moeten voldoen. Vanuit structurele lasten is de wens om een onbemenste stalling te realiseren, hierom is in het ontwerp veel aandacht besteed aan het voorkomen van onveilige situaties. Hierdoor zijn zichtlijnen, daglichtinval en cameratoezicht in het ontwerp opgenomen.

De huidige functies op het plot waar het ontwerp is voorzien, krijgen in de nieuwe situatie ook weer een plaats, zodat de andere bestaande processen niet worden gehinderd.

### *Aanpak*

Op dit moment hebben de partijen het plan gebracht tot aan een voorkeursalternatief op SO-niveau. In [bijlage 17](#) is het rapport *fietsPARKeren in Dordrecht, alternatievenstudie en schetsontwerp* opgenomen. In dit rapport zijn de integrale opgave en de aanpak uitgebreid beschreven en in beeld gebracht, met daarbij in het bijzonder aandacht voor:

- Adaptief, Duurzaam en Circulair bouwen
- Functioneel en doelmatig ontwerp



#### *Kosten(dekking), planning en proces*

In de Stuurgroep Actieplan Fietsparkeren van september 2018 zal naar verwachting het voorkeursalternatief voor deze stalling worden vastgesteld. Daarbij is een kostenraming (P85) meegeleverd. In deze kostenraming zijn ook de geschatte voorbereidingskosten om dit voorkeursalternatief uit te werken tot een DO opgenomen (€ 500.000).

De regio heeft reeds 66% van de voorbereidingskosten tot en met vaststelling van het voorkeursalternatief gefinancierd. Daarnaast staat de regio reeds garant voor 60% van de investeringskosten op basis van de P50-raming. Provincie Zuid-Holland heeft op grond van de vastgestelde *Uitvoeringsagenda Fiets* van Provincie Zuid-Holland en het *Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur* (meerjareninvesteringsprogramma) € 2 miljoen gereserveerd. Gemeente Dordrecht heeft €2 miljoen gereserveerd met instemming van de portefeuillehouders. Naar verwachting zal de gemeenteraad in oktober hier een formeel besluit over nemen. Het Rijk wordt gevraagd 40% van de resterende voorbereidingskosten (€ 200.000) en investeringskosten bij te dragen.

De geraamde kosten en gevraagde bijdragen zijn opgenomen in de financiële bijlage bij dit Plan van Aanpak.

Op dit moment hebben de partijen het plan gebracht tot aan een voorkeursalternatief op SO-niveau, hetgeen betekent dat de scope in beeld is gebracht en dat kan worden begonnen met de planuitwerkingsfase om een VO en DO te realiseren. Dit proces willen we laten beginnen op 1 oktober 2018 en zal naar verwachting een jaar in beslag nemen. In 2019 zal het definitief ontwerp worden vastgesteld.

Gronden zijn in handen van ProRail en NS. Over de NS-gronden dienen afspraken te worden gemaakt. Er is tenminste een omgevingsvergunning voor bouwen nodig. Bij een positief investeringsbesluit door de stuurgroepen in november 2018 en eventueel juni 2019 kunnen aanbesteding en realisatie tweede helft 2019 starten.

### **Bijlage 3      Station Dordrecht Stadspolders**

#### *Aandachtspunten*

Station Stadspolders is onderdeel van de MerwedeLingeLijn. Het station is omgeven door woonwijken en een aantal meer wijkgebonden voorzieningen. De woonwijken zijn via noordzuidgerichte en oostwestgerichte fietsinfrastructuur met overwegend vrijliggende fietspaden goed aangesloten op het station.

Voor dit station geldt een opgave van 200 rekken. De bezetting is momenteel vaak veel meer dan 100%. Momenteel zijn alle rekken aan de zuidzijde van het station gesitueerd. Daardoor worden aan de noordzijde veel fietsen illegaal neergezet op het pleintje. Dit levert een zeer rommelig beeld op en is hardnekkig. Ook aan de zuidzijde blijkt het pleintje een interessante plaats om fietsen te parkeren, die het geregeld wint van de meest ver gelegen stallingen. Handhaving op wees- en wrakfietsen wordt geregeld gedaan. Handhaven op foutgeparkeerde fietsen is nu vanwege de hoge bezetting lastig.

In de huidige situatie zijn geen plekken beschikbaar voor buitenmodelfietsen. De 16 aanwezige kluisen worden goed gebruikt en wordt dus gehandhaafd, maar verder van de stationsopgang geplaatst om het zicht op de andere stallingsruimte te verbeteren.

Medegebruik door omliggende functies ligt niet voor de hand omdat deze eigen stallingsvoorzieningen hebben.

#### *Aanpak*

De stalling wordt goed benut, daar kan geen verdere winst op worden gemaakt.

In de voorkeursvariant, die reeds ambtelijk door gemeente Dordrecht en ProRail is onderschreven, worden 88 fietsenrekken (etagerrekken, enkelzijdig) aan de noordzijde toegevoegd (zie onderstaande figuur). Aan de zuidzijde worden in totaal 112 fietsenrekken toegevoegd. Er wordt een gat in de configuratie opgevuld, waar ooit een boom heeft gestaan. De rekken meest dicht bij de stationsopgang om te bouwen tot etagerrekken. Dit kan relatief eenvoudig omdat de onderste rekken en de kap kunnen worden hergebruikt. De fietskluisen worden naar achteren geplaatst, zodat het zicht op de stalling verbetert. Tevens worden 16 plaatsen voor buitenmodelfietsen toegevoegd.

De pleintjes die dicht bij de stationsopgang liggen worden minder aantrekkelijk voor foutparkeerders gemaakt door er een verblijfsfunctie aan te geven. Hiertoe worden ze ingericht met groen en zitelementen. Na oplevering wordt de handhaving op wrak/ en weesfietsen gecontinueerd en de handhaving op foutparkeerders opgepakt.

#### *Kosten(dekking), planning en proces*

Er is een aantal ontwerpen met elkaar vergeleken in een variantenstudie. Daarbij is een kostenschatting van de voorkeursvariant gemaakt.

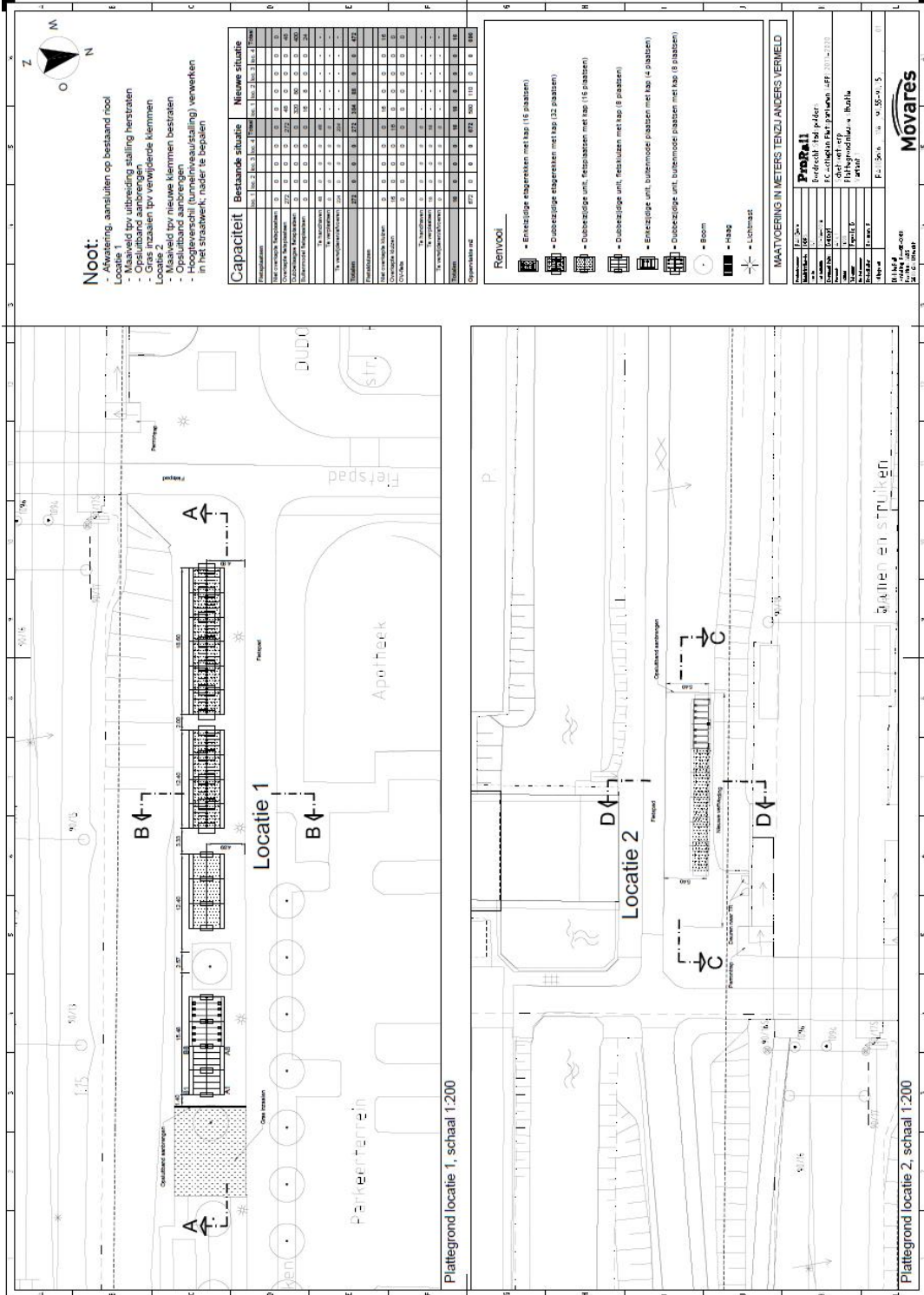
De regio heeft reeds de voorbereidingskosten tot en met SO+ volledig gedekt (zie overzicht onder *Kosten en kostendekking*). Daarnaast staat de regio garant voor 60% van de resterende voorbereidingskosten en de realisatiekosten op grond van de vastgestelde *Uitvoeringsagenda Fiets* van Provincie Zuid-Holland en het *Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur* (meerjareninvesteringsprogramma).

Het Rijk wordt gevraagd 40% van de resterende voorbereidingskosten en realisatiekosten bij te dragen.



De geraamde kosten en gevraagde bijdragen zijn opgenomen in de financiële bijlage bij dit Plan van Aanpak.

In voorjaar 2019 kan het definitief ontwerp worden gemaakt en vastgesteld. Er hoeven geen gronden te worden verworven. Er is een omgevingsvergunning voor bouwen nodig. Bij een positief investeringsbesluit door de stuurgroep in november 2018 kunnen aanbesteding en realisatie in 2019 starten.



## Bijlage 4 Station Dordrecht Zuid

### *Aandachtspunten*

Station Dordrecht Zuid is aan een upgrade toe. ProRail maakt hier samen met de gemeente plannen voor. Naast het plaatsen van liften en het op de goede hoogte brengen van de perrons, zit er meer in de plannen. Eén van de doelen is om het station beter bereikbaar te maken, met name voor de fiets. Fietsparkeren hoort daar naadloos bij. Naast het beter aansluiten van het station op de bestaande fietsroutes, wordt er serieus onderzocht of er een nieuwe snelfietsroute aangelegd kan worden parallel op het spoor (haaks op bestaande fietsroutes). Hiermee krijgt het station een knooppuntfunctie en wordt het aantrekkelijker met de fiets naar dit station te gaan. In de genoemde plannen (waar nog verschillende varianten van zijn) liggen de huidige fietsparkeerplaatsen niet altijd op de goede plek. Ondanks dat er nog geen voorkeursvariant is gekozen, lijkt het er sterk op dat de variant met de hoofdentree aan de Spirea uitgewerkt gaat worden. In dat plan worden 450 fietsparkeerplaatsen ingepast (250 nieuwe en 200 bestaande). De bestaande stallingen aan de Piersonstraat en Cereslaan worden dan verplaatst. Voor zowel de 250 nieuwe rekken als de te verplaatsen bestaande rekken is reeds een raming gemaakt. Momenteel is er geen regeling die handhaving mogelijk maakt. Er zijn in de nabijheid van het station geen functies aanwezig waardoor ongewenst medegebruik van de fietsenstalling kan optreden.

### *Aanpak*

Bij de aanpassingen aan station Dordrecht Zuid is het beter benutten van de bestaande fietsenrekken niet aan de orde, omdat deze in de plannen op een andere, betere plek komen te liggen. Door een meer logische plek te kiezen zullen bij voorbaat de stallingen beter worden benut. De verwachting is ook dat er meer fietsers gebruik gaan maken van de stalling, omdat het station een knooppunt gaat worden.

De verplaatsing van 200 bestaande rekken is onderdeel van de stationsaanpak en wordt derhalve hier verder buiten beschouwing gelaten. De raming voor 250 nieuwe rekken komt uit op € 523.000.

Parallel aan het realiseren van de genoemde plannen wordt, conform de regeling bij het station Dordrecht Centraal, handhaving op weefietsen en foutparkeren ingeregeld en operationeel gemaakt.

Het verplaatsen van de bestaande fietskluizen aan de Cereslaan is nog niet concreet uitgewerkt in de plannen, maar hier is wel ruimte voor. In de raming is dit nog niet opgenomen.

Bij de keuze voor het type fietsenrek wordt beoordeeld of deze geschikt zijn voor fietsen met kratjes. Voor buitenmodelfietsen komt een aparte plaats bij het station. Dat is nog niet concreet uitgewerkt en derhalve nog niet meegenomen in de raming.



### **Kosten(dekking), planning en proces**

Er is een aantal ontwerpen met elkaar vergeleken in een variantenstudie. Daarbij is een raming (excl BTW) van de waarschijnlijke voorkeursvariant gemaakt. De regio staat garant voor 60% van de resterende voorbereidingskosten en de investeringskosten op grond van de vastgestelde *Uitvoeringsagenda Fiets* van Provincie Zuid-Holland en het *Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur* (meerjareninvesteringsprogramma).

Het Rijk wordt gevraagd 40% van de resterende voorbereidingskosten en realisatiekosten bij te dragen.

De geraamde kosten en gevraagde bijdragen zijn opgenomen in de financiële bijlage bij dit Plan van Aanpak.

Eind 2018/begin 2019 kan het definitief ontwerp worden gemaakt en vastgesteld. Er hoeven geen gronden te worden verworven. Er is een omgevingsvergunning voor bouwen nodig.

Bij een positief investeringsbesluit door de stuurgroep in november 2018 kunnen aanbesteding en realisatie in de periode 2019-2021 plaatsvinden. Eén en ander afhankelijk van de planning en fasering van de overige aanpassingen aan het station en omgeving, van zowel ProRail als gemeente.

## Bijlage 5 Station Gorinchem

### *Aandachtspunten*

Station Gorinchem is gelegen aan de MerwedelingeLijn. Het is een gecombineerd train-busstation, gelegen tussen centrum en woongebieden.

Voor dit station geldt een opgave van 170 rekken. De bezetting van de stallingen aan de centrumzijde is ruim 100%. De bezettinggraad van de stalling bij het Lindelaantje ligt iets lager, maar is eveneens erg hoog. Gorinchem voert een actief handhavingsbeleid op wees- en wrakfietsen. Aan Centrumzijde staan ook veel scooters geparkeerd op een plaats die daar niet voor is aangewezen. Al met al is daarom sprake van een urgent probleem.

Op het station zijn 70 kluizen aanwezig. Alleen aan het Lindelaantje is er een aantal vrij. Aan de centrumzijde is sprake van een kleine wachtlijst.

Het station krijgt in 2019 een nieuwe reizigerstunnel. Met deze nieuwe tunnel wordt het station goed bereikbaar voor mindervaliden. De voorbereidende werkzaamheden zijn hiervoor gestart. Er is onder andere een aantal fietsenstallingen weggehaald om ruimte te creëren en er zijn tijdelijke fietsenstallingen op het P+R-terrein geplaatst.

Gemeente Gorinchem, ProRail en Provincie Zuid-Holland zijn tevens met elkaar in gesprek over een herinrichting van het voorplein van het station, waardoor het busstation beter kan functioneren. Hiertoe is een variantenstudie doorlopen en is een voorkeursvariant bepaald. In deze voorkeursvariant is ook een fietsenstalling opgenomen (zie figuur). Naar verwachting duurt het nog een aantal jaren voordat het gehele voorplein daadwerkelijk kan worden aangepakt.

Enige tijd geleden is voor station Gorinchem een plan van aanpak in het kader van het Actieplan Fietsparkeren ingediend om een klein aantal fietsenstallingen bij te bouwen. Tevens heeft de Provincie middelen beschikbaar gesteld. Dit plan van aanpak is tot nu toe niet uitgevoerd omdat dit werd doorkruist door de variantenstudie voor het voorplein.

Een toezichthouder ter plaatse voorkomt foutparkeren en ongewenst medegebruik van de stallingen.

### *Aanpak*

Aan de zijde van het Lindenlaantje moet het zwaartepunt van de stalling worden verlegd naar aanleiding van de nieuwe reizigerstunnel. Dit kan direct worden gecombineerd met een kleine uitbreiding.

Aan de centrumzijde biedt de herinrichting van het voorplein de mogelijkheid om een goede fietsenstalling te bouwen. Dit laat echter te lang op zich wachten gezien de reeds hoge bezetting. Gemeente en ProRail nemen zich voor om de gelden die in het kader van het Actieplan Fietsparkeren reeds beschikbaar zijn gesteld in te zetten voor een korte termijnoplossing: de fietsenstalling aan het Lindenlaantje wordt aangepast aan de nieuwe tunnel en uitgebreid met ongeveer 32 rekken. Aan de centrumzijde wordt op de plaats van de oude reizigerstunnel tijdelijk een extra dubbellaags rek geplaatst waarmee tijdelijk ongeveer 100 extra plekken worden gecreeërd. Tevens is een tijdelijke stalling van ongeveer 100 rekken op 4 parkeerplaatsen van de P+R geplaatst.



Parallel aan het plaatsen van de tijdelijke oplossing wordt de fietsenstalling uit de voorkeursvariant verder ontworpen. Deze fietsenstalling biedt plaats aan ongeveer 170 extra fietsen, waaronder 24 buitenmodelfietsen. De stalling is beter bereikbaar vanuit de aanliggende fietsinfrastructuur en is dichtbij de nieuwe stationstunnel gelegen. Omdat het voorplein in huidige omvang te weinig ruimte biedt voor uitbreiding van de fietsenstalling, zal dit ten koste gaan van enkele parkeerplaatsen van de P+R. De bezetting van deze P+R is, conform opgave van de gemeente, doorgaans erg laag (<40%), dus verkleining lijkt legitiem. Hierover zijn gemeente en ProRail met NS in gesprek. Dit betekent tevens een verplaatsing van 304 bestaande rekken.

#### *Kosten(dekking), planning en proces*

De uitbreiding en wijziging aan het Lindelaantje kan worden uitgevoerd met reeds beschikbare middelen. Dit geldt ook voor de tijdelijke uitbreiding aan centrumzijde. Deze kunnen in 2019, tegelijk met de aanleg van de nieuwe reizigerstunnel worden gerealiseerd.

Voor de definitieve situatie aan de centrumzijde is variantenstudie gedaan waarbij rekening is gehouden met de veranderende stationsomgeving. Daarbij is ook een kostenschatting gedaan. De regio heeft reeds de voorbereidingskosten tot en met SO+ gedekt (zie overzicht onder *Kosten en kostendekking*). Daarnaast staat de regio garant voor 60% van de realisatiekosten van het uitbreidingsdeel van de definitieve situatie op grond van de vastgestelde *Uitvoeringsagenda Fiets* van Provincie Zuid-Holland en het meerjareninvesteringsprogramma voor *Zuid-Hollandse Infrastructuur*.

Het Rijk wordt gevraagd 40% van de resterende voorbereidingskosten en realisatiekosten bij te dragen.

De geraamde kosten en gevraagde bijdragen zijn opgenomen in de financiële bijlage bij dit Plan van Aanpak.

Naar verwachting kan de fietsenstalling grotendeels worden gebouwd vooruitlopend op en los van de het ontwerp voor het stationsplein ("no regret").

In 2019 kan het definitief ontwerp voor de stalling worden gemaakt en vastgesteld. Er moet duidelijkheid komen of de gronden van de NS, die nu in gebruik zijn als P+R, kunnen worden ingezet ten bate van de fietsenstalling. Afhankelijk van de voortgang op dit deel kan 2019/2020 de aanbesteding en realisatie worden ingezet.

## **Bijlage 6      Station Gouda (noordzijde)**

### *Aandachtspunten*

Station Gouda is een intercitystation met directe verbindingen naar onder andere Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Amsterdam.

Voor dit station is momenteel een fietsenstalling in voorbereiding: aan de zuidzijde wordt een fietsflat gebouwd voor ruim 3200 fietsen (waarvan een deel vervanging van bestaand). Daarnaast is de bestaande bewaakte stalling overgegaan naar eerste-24-uur-gratis. Daarmee wordt een sterke impuls gegeven aan de zuidzijde.

Aan de noordzijde van het station is echter inmiddels ook sprake van een tekort. Oorspronkelijk bedroeg het berekende tekort 1000 rekken. Gemeente Gouda heeft tot nu toe weinig gehandhaafd op weesfietsen. De eerste weesfietsentelling die recent is uitgevoerd heeft uitgewezen dat er enkele honderden weesfietsen in de noordelijke stalling staan. Vanwege dit zeer hoge aantal wordt in september een nieuwe telling gedaan om dit aantal te bevestigen. Gemeente Gouda bereidt momenteel de operationalisering van de handhaving op wees-, wrak en foutgeparkeerde fietsen voor.

Op het voorplein is een parkeervak voor scooters geïntroduceerd, maar dat wordt niet erg efficiënt benut.

De bewaakte stalling aan de noordzijde is niet volledig bezet (schatting: 60%). NS is voornemens ook deze stalling naar het regime van eerste-24-uur-gratis over te zetten. De stalling biedt ook ruimte aan buitenmodelfietsen en scooters.

### *Aanpak*

Gemeente Gouda bereidt momenteel intensivering en verbetering van de handhaving op wees- en wrakfietsen voor. Tevens is er een groter depot gevonden dat voor de tijdelijke stalling van de weggehaalde weesfietsen kan worden ingezet.

Indien de bewaakte stalling wordt omgezet naar een eerste-24-uur-gratis-regime worden naar verwachting ongeveer 600 plekken gewonnen.

Naar verwachting kunnen deze twee maatregelen gezamenlijk voorlopig voorzien in de stallingsbehoefte. Er worden in Gouda op dit moment geen fysieke stallingsuitbreidingen voorzien.

### *Kosten(dekking), planning en proces*

n.v.t.



## **Bijlage 7      Station Gouda Goverwelle**

### *Aandachtspunten*

Station Gouda-Goverwelle beschikt momenteel over 784 rekken en 140 kluizen. Er zijn geen buitenmodelplaatsen. Scooters worden veel op het voorplein geparkeerd. De bezetting ligt tegen 80%. Voor dit station geldt een opgave van 180 plekken voor fietsparkeren.

Aan de noordzijde van het station zijn momenteel geen rekken beschikbaar. Hier is wel recent een nieuwe woonwijk opgeleverd.

Er zijn nauwelijks omliggende functies waarvan ongewenst medegebruik is te verwachten.

### *Aanpak*

De variantenstudie en het ontwerpen moet voor dit station nog worden opgestart.

Gemeente Gouda wil eind 2018 de handhaving ingeregeld en geoperationaliseerd hebben.

De kluizen zijn niet allemaal in gebruik. Een deel ervan kan worden vervangen door gewone rekken.

Er is een paar varianten in beeld die zich voornamelijk van elkaar onderscheiden door al dan niet een stalling aan de noordzijde, nabij de nieuwe woonwijk, te bouwen. Tevens dienen plekken voor buitenmodelfietsen te worden aangelegd.

### *Kosten(dekking), planning en proces*

In de startnotitie is op basis van de kentallen van ProRail een inschatting gemaakt van de realisatiekosten van de rekken.

De regio heeft reeds de voorbereidingskosten tot en met SO+ volledig gedekt (zie overzicht onder *Kosten en kostendekking*). Daarnaast staat de regio garant voor 60% van de resterende voorbereidingskosten en de realisatiekosten op grond van de vastgestelde *Uitvoeringsagenda Fiets* van Provincie Zuid-Holland en het *Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur* (meerjareninvesteringsprogramma).

Het Rijk wordt gevraagd 40% van de resterende voorbereidingskosten en realisatiekosten bij te dragen.

De geraamde kosten en gevraagde bijdragen zijn opgenomen in de financiële bijlage bij dit Plan van Aanpak.

In voorjaar 2019 kan het definitief ontwerp worden gemaakt en vastgesteld. Afhankelijk van de voorkeursvariant dienen gronden te worden verworven. Er is tenminste een omgevingsvergunning voor bouwen nodig. Bij een positief investeringsbesluit door de stuurgroep in november 2018 kunnen aanbesteding en realisatie naar verwachting in 2020 starten.

## Bijlage 8 Station Boven-Hardinxveld

### *Aandachtspunten*

Station Boven-Hardinxveld ligt aan de Merwede-Lingelijn. Het station bedient de kernen Boven-Hardinxveld en Giessenburg en het buitengebied.

Momenteel beschikt het station over 176 rekken en 16 kluizen. Er zijn geen buitenmodelplekken. De bezetting ligt rond de 100%. De opgave bedraagt 70 rekken. Van de fietskluizen zijn er 4 bezet.

In het ontwerp van de oorspronkelijke stalling en onderliggende verharding is reeds rekening gehouden met een mogelijke uitbreiding.

In het verharde deel staat een drietal bomen.

Gemeente Hardinxveld-Giessendam heeft een Plan van Aanpak opgesteld om in samenwerking met de andere gemeenten met stations langs de MerwedeLingeLijn de handhaving efficiënt en uniform op te pakken.

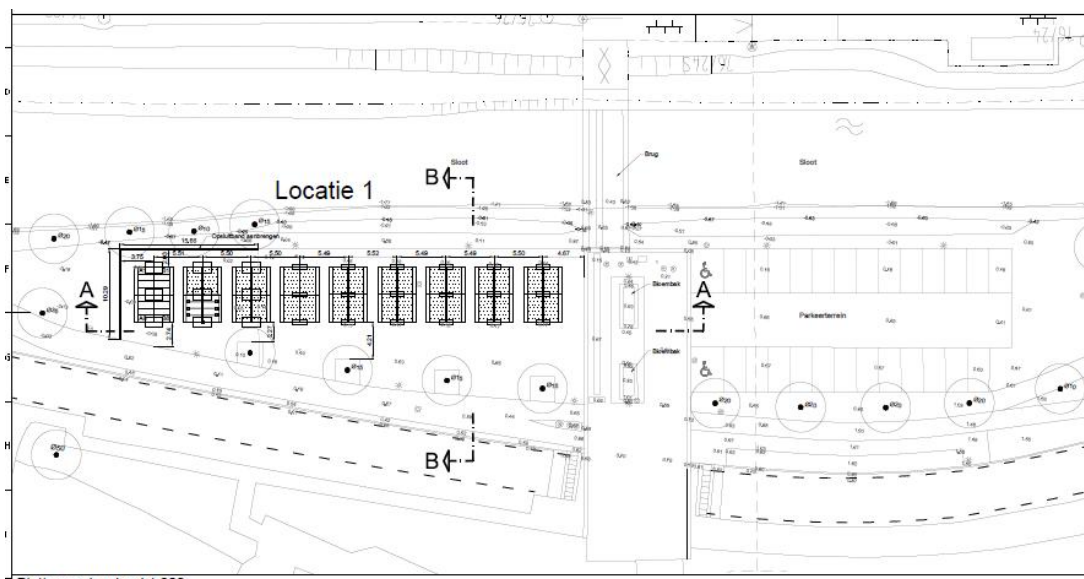
Er zijn geen functies in de omgeving die logelijk tot ongewenst medegebruik van de stalling leiden.

### *Aanpak*

Gemeente Hardinxveld-Giessendam operationaliseert het handhavingsplan naar verwachting in 2019.

In de ontworpen varianten zijn 72 rekken toegevoegd, waaronder 8 buitenmodelfietsplaatsen. De ruimte die reeds eerder is gereserveerd voor een uitbreiding kan nu worden benut met een enkellaags uitbreiding. De varianten onderscheiden zich erin dat de bestaande bomen wel of niet ontzien worden.

In de ontwerpen zijn tevens 16 kluizen gehandhaafd.



### *Kosten(dekking), planning en proces*

Er is een aantal ontwerpen met elkaar vergeleken in een variantenstudie. Daarbij is een kostenschatting van gemaakt.

De regio heeft reeds de voorbereidingskosten tot en met SO+ volledig gedekt (zie overzicht onder *Kosten en kostendekking*). Daarnaast staat de regio garant voor 60% van de resterende voorbereidingskosten en de realisatiekosten op grond van de vastgestelde *Uitvoeringsagenda Fiets* van Provincie Zuid-Holland en het *Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur* (meerjareninvesteringsprogramma).

Het Rijk wordt gevraagd 40% van de resterende voorbereidingskosten en realisatiekosten bij te dragen.

De geraamde kosten en gevraagde bijdragen zijn opgenomen in de financiële bijlage bij dit Plan van Aanpak.

In voorjaar 2019 kan het definitief ontwerp worden gemaakt en vastgesteld. Er hoeven geen gronden te worden verworven. Er is een omgevingsvergunning voor bouwen nodig. Bij een positief investeringsbesluit door de stuurgroep in november 2018 kunnen aanbesteding en realisatie in 2019 starten.

## Bijlage 9 Station Hillegom

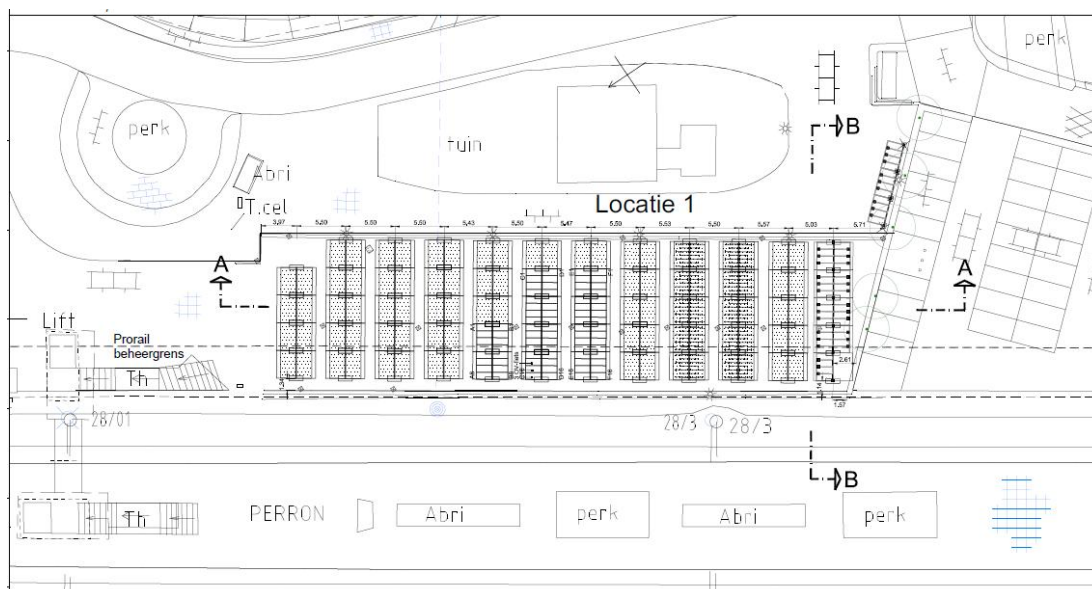
### Aandachtspunten

Voor station Hillegom is een opgave van ruim 100 plekken in 2030 berekend. De huidige bezetting laat echter zien dat uitbreiding nog niet urgent is. Er is wel sprake van een rommelig beeld omdat er geen ruimte is gecreëerd voor buitenmodelfietsen.

### Aanpak

In Hillegom kan op korte termijn een beter toegankelijke stalling worden gecreëerd door voor de buitenmodelfietsen een aparte stalling te maken. Daarmee wordt de stationsomgeving netter en zullen bestaande rekken beter kunnen worden benut.

In de voorkeursvariant is daarom ruimte gecreëerd voor 48 buitenmodelfietsen.



### Kosten(dekking), planning en proces

Er is nu één variant ontworpen en daarbij is een kostenschatting van gemaakt.

De regio heeft reeds de voorbereidingskosten tot en met SO+ volledig gedekt (zie overzicht onder *Kosten en kostendekking*). Daarnaast staat de regio garant voor 60% van de resterende voorbereidingskosten en de realisatiekosten op grond van de vastgestelde *Uitvoeringsagenda Fiets* van Provincie Zuid-Holland en het *Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur* (meerjareninvesteringsprogramma).

Het Rijk wordt gevraagd 40% van de resterende voorbereidingskosten en realisatiekosten bij te dragen.

De geraamde kosten en gevraagde bijdragen zijn opgenomen in de financiële bijlage bij dit Plan van Aanpak.

In voorjaar 2019 kan het definitief ontwerp worden gemaakt en vastgesteld. Er hoeven geen gronden te worden verworven. Er zijn geen vergunningen nodig. Bij een positief investeringsbesluit door de sturgroep in november 2018 kunnen aanbesteding en realisatie in 2019 starten.

## **Bijlage 10      Station Leiden**

### *Aandachtspunten*

Station Leiden Centraal is een intercitystation gelegen aan de “oude lijn”, met directe intercity verbindingen richting Den Haag, Rotterdam, Haarlem, Amsterdam en Utrecht. Het station is het zesde station van Nederland met op werkdagen ca. 76.000 in- en uitstappers. Ook de busterminal bij Leiden Centraal heeft een belangrijke plaats in het regionale vervoersnetwerk met lijnen naar Den Haag, Katwijk, Noordwijk en het Groene Hart. Van de in- en uitstappers komt een belangrijk deel met de fiets. Het direct naast het station gelegen Bio Science Park is een van de economische motoren van de Leidse regio, naast het LUMC en de Universiteit Leiden. Momenteel werken er op het Bio Science Park zo'n 18.000 mensen en dit zal in 10 jaar naar verwachting groeien naar 28.000 werknemers.

### Leiden Fietsstad

Leiden is een echte fietsstad. Van de ruim 124.000 inwoners gebruikt 67% dagelijks de fiets. Fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer zijn in het kader van de Duurzame Mobiliteit belangrijke onderdelen van het Beleidsakkoord 2018-2022 'Samen maken we de stad' dat in mei is gepresenteerd door het nieuwe college. Zij krijgen ruim baan in Leiden. In het in 2013 vastgestelde fietsbeleid had de gemeente Leiden als doelstelling om in 2020 10% meer fietsgebruik de in de regio te hebben. In 2016 was deze doelstelling al behaald. Inmiddels fietsen ruim 72.000 fietsers dagelijks van en naar Leiden over één van de zeven regionale fietscorridors, beschreven in het fietsbeleid van Leiden. Leiden Centraal Station is één van de belangrijkste herkomst- en bestemmingspunten voor veel van die (regionale) fietsers. Het optimaliseren van de fietsroutes naar- en de voorzieningen bij Leiden Centraal Station heeft daarmee, naast een lokaal belang, ook een groot regionaal en provinciaal belang. Ook het gezondheids- en duurzaamheidsbeleid van Leiden is gericht op het stimuleren van fietsgebruik en zal dus ook bijdragen aan de groei hiervan.

### Aantal en gebruik fietsparkeerplaatsen

In 2030 is er volgens de prognose uit 2015 van ProRail behoefte aan zo'n 19.000 fietsparkeerplaatsen rondom Leiden Centraal. Momenteel zijn er 13.000 fietsparkeerplaatsen, waarvan 8.300 definitieve, bewaakte plaatsen, verdeeld over 4 stallingen. In alle stallingen zijn plekken voor buitenmodelfietsen aanwezig. Voor scooters/brommer en bakfietsen zijn zo'n 340 plaatsen beschikbaar.

Begin 2019 wordt de nieuwe stalling Lorentz opgeleverd, waarmee 4.800 fietsparkeerplaatsen beschikbaar komen. Hierna moeten rondom Leiden Centraal nog zo'n 6.000 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden. Zelfs indien de Lorentzstalling wordt meegerekend zien we nu reeds een bezetting van meer dan 100%.

In de stationsstallingen wordt alleen geparkeerd door mensen die het openbaar vervoer gebruiken, en dan met name de trein. De gebouwen rondom het station, met woningen of bedrijven, hebben hun eigen parkeervoorzieningen. In de nieuwe bestemmingsplannen is opgenomen dat in de nog te realiseren gebouwen fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd moeten worden voor bewoners of werknemers.

### Business case fietsparkeren

In 2015 is door gemeente, NS en ProRail een business case opgesteld waarin de integrale kosten van het fietsparkeren rondom Leiden Centraal in kaart zijn gebracht. Dit zijn de kosten voor de bouw, inrichting, en exploitatie (o.a. bemensing en beheer en onderhoud) van gebouwde fietsenstallingen en de handhaving op straat. Hieruit blijkt dat het fietsparkeren in de periode 2015 – 2025 € 45 mln. (NCW) kost, oftewel in 2015 was er ca. € 45 mln. nodig om alle uitgaven voor de voorliggende 10 jaar te kunnen betalen. De business case is gedragen – betrokken partijen zijn het eens over (de hoogte van) de kosten – maar er is nog geen akkoord op de verdeling van de kosten.

In deze business case is 8 miljoen investeringskosten voor de nieuwe Lorentzstalling opgenomen. Gemeente Leiden en Ministerie dragen hier beiden 50% aan bij. Hierover is reeds een investeringsbesluit van het Ministerie genomen. Realisatie zal in 2019 worden voltooid.

Gemeente Leiden draagt de exploitatiekosten van de gemeentelijke stallingen: per 2019 (met openen Lorentzstalling) ruim € 1.000.000 per jaar. Daarnaast draagt de gemeente de kosten voor handhaving op straat waar €300.000 per jaar aan uitgegeven wordt. Indien nieuwe stallingen worden gerealiseerd zal naar verwachting tenminste een extra bedrag van € 500.000 per jaar moeten worden gefinancierd door de gemeente om de exploitatie daarvan te bekostigen. Daarmee komt de bijdrage van Leiden op de totale businesscase op ongeveer 15 miljoen.

NS draagt de exploitatielasten van haar eigen stallingen.

In de businesscase wordt, op basis van kentallen ProRail, uitgegaan van **€ 22 miljoen** voorbereidings- en investeringskosten om 6000-7000 stallingen extra te realiseren bij Leiden centraal. Voor deze kosten is nog geen dekking.

### OV- en deelfietsen

Om de vervolgreis in Leiden van de trein- en busreizigers te vergemakkelijken, zijn er op Leiden Centraal OV-fietsen beschikbaar. Dit zijn er op dit moment circa 400. Daarnaast loopt er momenteel vanuit de gemeente een proef met deelfietsen. Een van de aanleidingen hiervoor is om het Bio Science Park nog beter te ontsluiten vanaf het station. Deze wens voor een deelfietssysteem komt vanuit de bedrijven. Zij zijn dan ook betrokken bij de uitwerking, implementatie en marketing van het deelfietsensysteem. Er zijn momenteel 100 deelfietsen beschikbaar, zowel aan de stadszijde als aan de zijde van het Bio Science Park. Deze staan verspreid over een aantal stallingen geparkeerd. Als de proef slaagt zal dit aantal uitgebreid worden. De verwachting is dat de deelfiets het aandeel 2<sup>e</sup> fiets in de stallingen zal terugdringen.

### Fiets Fout = Fiets Weg

Leiden heeft een zeer uitgebreid handhavingsprogramma, Fiets Fout = Fiets Weg (FFFW). Rondom Leiden Centraal geldt een restrictiegebied waarbij alleen in de rekken of vakken geparkeerd mag worden. De maximale parkeerduur is 2 weken, zowel in de stallingen als op het maaiveld. Dagelijks zijn toezichthouders aanwezig om fietsers te verwijzen naar beschikbare parkeerplaatsen, foutparkeren tegen te gaan en te handhaven op weesfietsen. Te lang gestalde fietsen op het maaiveld en in de stallingen worden wekelijks verwijderd. Controle op weesfietsen

wordt dus structureel ingevuld. Dat betekent dat de handhaving op weesfietsen geen extra oplevert. Daarmee is de bouw van meer stallingsruimte zeer urgent.

#### Planstudie 2016 niet uitvoerbaar

In het verleden is de urgentie naar meer stallingsplaatsen onderkend door de Stuurgroep Actieplan Fietsparkeren. In 2016 is in de Stuurgroep akkoord gegeven op de voorkeursvariant voor een uitbreiding van de fietsenstalling onder het zogeheten *Alphen's Perron*. De keuze voor de uitbreiding onder Alphen's Perron is destijds gebaseerd op een integrale afweging van de locatie op de volgende criteria: capaciteit, constructie, bereikbaarheid, logistiek, sociale veiligheid, toegankelijkheid, ligging, (on)afhankelijk zijn van een opstalontwikkeling, investerings- en exploitatiekosten. Bij de keuze voor de locatie is uitgegaan van het in 2012 vastgestelde stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied. Hierbij werd uitgegaan van het verplaatsen van het huidige busstation naar de zijde van het Bio Science Park. In 2017 is er besloten om het busstation in principe aan de stadszijde te handhaven. Afgelopen driekwart jaar is onderzocht of dit gerealiseerd kan worden met behoud van de overige uitgangspunten van het stedenbouwkundig plan. Recent is gebleken dat het behoud van het busstation aan de stadszijde mogelijk is op de huidige locatie. Hiermee komt echter wel de voorkeursvariant voor uitbreiding van stallingruimte onder het Alphen's Perron te vervallen, doordat niet meer voldaan kan worden aan het criterium bereikbaarheid; de toegang van de stalling zou plaatsvinden via de Walenkamptunnel die na verplaatsing van het busstation een langzaamverkeerverbinding zou worden. Met het behoud van het busstation aan de stadszijde zullen de bussen blijven rijden via de Walenkamptunnel en kan deze niet gebruikt gaan worden als ingang van een stalling.

#### Aanpak

De komende jaren zal fietsparkeren rondom het station een belangrijk aandachtspunt zijn van de gemeente. Zoals eerder gemeld is het een van de speerpunten in het Leids Bestuursakkoord 2018-2022. Een ander speerpunt is duurzaamheid. Leiden heeft hoge duurzaamheidsambities, waarbij ingezet wordt op een klimaatneutrale, groene en circulaire stad. Deze principes zullen ook toegepast worden bij de ontwikkelingen in het stationsgebied.

#### Investerings fietsnetwerk

Leiden stimuleert het fietsgebruik door te investeren in fietsprojecten: zoals de aanleg van snelfietsroutes, ontbrekende schakels in het fietsnetwerk en fietsstraten, het verbeteren van de fietsveiligheid, de doorstroming bij verkeerslichten en het realiseren van fietsparkeren, bewegwijzering en promotie. De gemeente Leiden trekt hiervoor ruim € 32 miljoen euro uit. Het fietsbeleid van Leiden sluit aan op de speerpunten uit het fietsbeleid van provincie Zuid – Holland: het optimaliseren van de fietsnetwerken en de fiets in de keten. De keten fiets – openbaar vervoer vraagt om goede faciliteiten bij onder andere Leiden CS. Naast de verdere uitrol van het deelfietsensysteem en de OV-fiets, is het voor een succesvolle keten fiets – openbaar vervoer van groot belang dat er ruim voldoende, veilige en kwalitatief hoogwaardige stallingsplaatsen voor fietsen aanwezig zijn bij Leiden CS. Een uitbreiding van het bestaande areaal stallingsplaatsen is daarbij noodzaak.

#### Benutting huidige fietsparkeerplaatsen

De Lorentz-stalling wordt opgeleverd met HBF (handhaven en benutten fietsenstallingen). Dit detectiesysteem houdt bij hoe lang een fiets geparkeerd staat en welke plek bezet is. Dit

vergemakkelijkt enerzijds de exploitatie. Daarnaast kan op een simpele manier voor de parkeerder inzichtelijk gemaakt worden welke plaatsen nog beschikbaar zijn. Met ProRail zal de komende tijd verkend worden in welke andere stallingen HBF geïmplementeerd kan worden. ProRail heeft hiervoor budget beschikbaar. De gemeente heeft niet de indruk dat het gebruik van de plaatsen in de huidige stalling nog verder zal stijgen. In de piek is het gebruik van de stallingen rondom het station nagenoeg 100%.

Om het HBF-systeem verder te optimaliseren zou het gekoppeld kunnen worden aan een systeem dat al op de fietsroutes richting het station aangeeft waar plaats is, een fietsverwijssysteem. Hierdoor kan de fietsparkeerder direct naar de stalling fietsen waar nog plaatsen beschikbaar zijn. Door het aanbod van stallingen versnipperd is fietsen reizigers vaak naar een stalling die al vol blijkt te zijn. Dit voorkomt ontevreden reizigers die hun trein missen doordat de stalling vol is en hiermee veel foutparkeerders. Voor de aanschaf van dit systeem is de gemeente op zoek naar cofinanciering.

#### Invoeren regime in stallingen

De gemeente is voornemens om een betaalregime in te gaan voeren waarbij de eerste 24 uur gratis geparkeerd gaat worden en daarna betaald moet gaan worden. Dit sluit aan bij het landelijke beleid van de NS. Hiermee hoopt de gemeente om langparkeerders tegen te gaan en de doorstroom op de parkeerplaatsen te vergroten. Hiervoor zal echter geïnvesteerd moeten worden in een toegangssysteem en mogelijk aanpassingen aan de bestaande stallingen om dit mogelijk te maken. De gemeente is momenteel bezig met het in kaart brengen van de verschillende mogelijkheden en de bijkomende kosten.

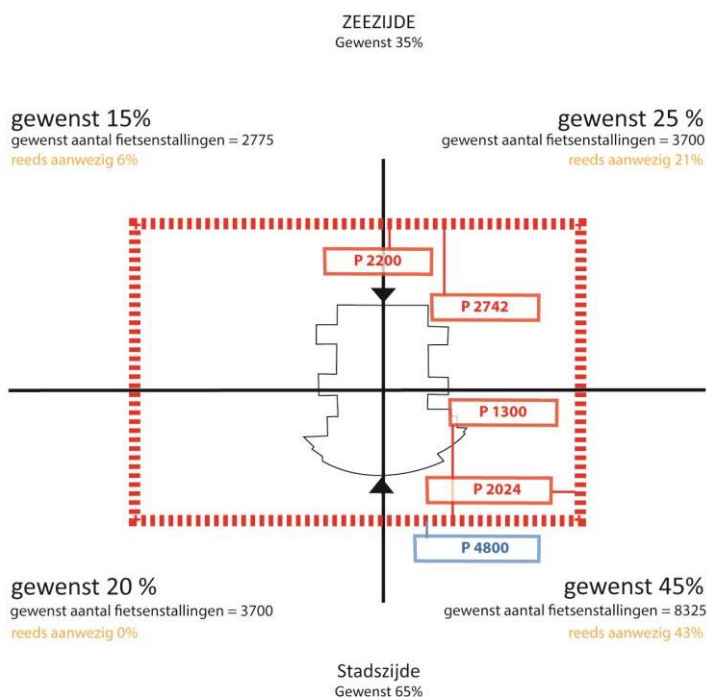
#### Optimaliseren handhaving

Het zo optimaal mogelijk benutten van de stallingen wordt ook ondersteund door de inzet van handhaving. De toezichthouders spelen hierin een belangrijke rol. Recent heeft de raad structureel geld beschikbaar gesteld om hun inzet te kunnen continueren. Het FFFW-beleid binnen het restrictiegebied rondom het station zal de komende jaren ook doorgezet worden. Recent heeft de aanbesteding plaatsgevonden van een nieuwe wagen die gebruikt wordt om de fietsen weg te halen. Verder wordt het gehele proces van handhaving momenteel bekeken in het kader van LEAN om te kijken of het nog efficiënter, doelmatiger en goedkoper kan worden uitgevoerd.

#### Uitbreiding fietsparkeerplaatsen

De uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen wordt een lastige klus. Geconstateerd is dat Leiden een grotere opgave heeft dan het financieel aankan. Als 22<sup>e</sup> stad van Nederland heeft het een opgave die thuis hoort in de top 3 zonder dat er een stads- of metropoolregio is om financieel op kunnen terug te vallen. Daarnaast is de beschikbare ruimte rondom Leiden Centraal schaars, zit de ondergrond vol en is niet alle grond in eigendom van de gemeente. Dit maakt het zoeken naar uitbreidingslocaties ingewikkeld. Stallingen kunnen hierdoor niet altijd in het gewenste kwadrant (herkomst fietser 2016, zie afbeelding hieronder) gerealiseerd worden. Nu reeds is het aanbod versnipperd; na opening van de stalling onder Lorentz heeft Leiden 5 verschillende locaties, met bijbehorende exploitatiekosten. Ondanks dat ingezet wordt op uitbreiding van de bestaande stallingen - indien mogelijk - zal Leiden er waarschijnlijk niet aan ontkomen ook nog een 6<sup>e</sup> stalling te realiseren.





### Te onderzoeken varianten

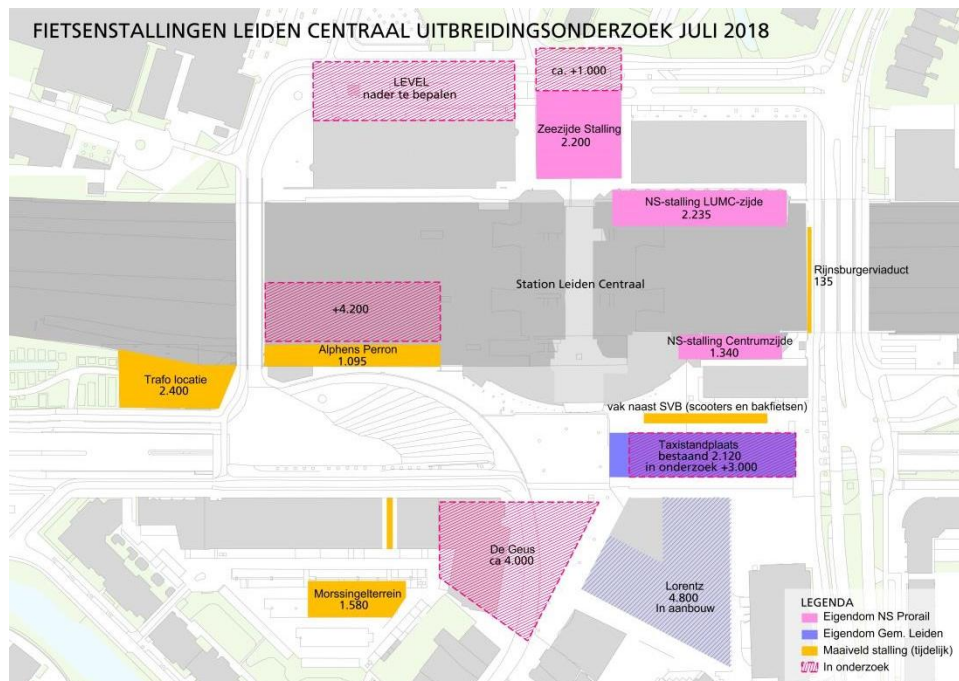
In de planstudie uit 2016 zijn vijf locaties onderzocht op de eerder genoemde criteria. Voor het zoekgebied is een straal van 200 meter gehanteerd vanaf de ingang van het station. Een aantal locaties hoeft niet wederom onderzocht worden doordat:

- ze te weinig plaatsen opleveren/te duur zijn (uitbreiding bestaande NS-stallingen)
- ze inmiddels ingehaald zijn door besluitvorming omtrent de uitgangspunten stedenbouwkundig plan Stationsgebied en omgeving (stalling onder nieuwe busterminal Bio Science Park-zijde)
- ze niet meer (goed) te ontsluiten zijn (voorkeursvariant Alphen's Perron of stalling onder toekomstige bebouwing huidige busstation)

Hiermee blijft van alle onderzochte opties uit de planstudie 2016 alleen de uitbreiding van de taxistandplaats over. Verder zijn er recent door diverse ontwikkelingen een aantal andere opties naar voren gekomen. Deze varianten moeten de komende maanden verder verkend worden:

- vergroten zeezijdestalling: door het behouden van het busstation op de huidige locatie moeten fietsers de Bargelaan kruisen om naar de ingang van de stalling te komen. Daarom is het idee ontstaan om de huidige stalling onder het stationsplein te vergroten, zodat de ingang aan de overzijde van de Bargelaan komt te liggen.
- fietsenstalling onder De Geus: onder De Geus, het gebouw dat binnen enkele jaren gebouwd gaat worden op de locatie van de bestaande Jumbo, zou initieel een parkeergarage komen. Nu wordt onderzocht of dit ook een fietsenkelder kan worden;
- gebruik van parkeergarage LEVEL: recent heeft de gemeente een huurcontract ondertekend waarmee de centrale ambtenarenhuisvesting ondergebracht wordt in LEVEL. Dit gebouw kent twee parkeerlagen voor auto's. Wellicht dat een van deze lagen ingezet kan worden voor fietsparkeren.

Op onderstaande afbeelding zijn de mogelijke opties in kaart gebracht. Let op, de aantallen sluiten niet geheel aan bij de getallen uit de herkomstmatrix door aanpassingen in de stallingen:



Bestaande stallingen en mogelijke locaties voor uitbreidingen

Hieronder wordt kort ingegaan op de varianten. Alle onderzoeken bevinden zich nog in een verkennend stadium. Gepoogd is zoveel mogelijk relevante informatie op hoofdlijnen inzichtelijk te maken. Een aantal zaken vooraf:

- Er is niet een variant waarmee de totale restopgave in één keer opgelost kan worden.
- Per stalling zal een bedrag per fietsparkeerplaats inzichtelijk gemaakt worden. In de planstudie Alphen's Perron was dit een bedrag van € 4.700,-/parkeerplaats. De Taxistandplaats en De Geus lijken daar (ver) onder te blijven.
- Voor alle stallingen geldt dat er geen grondverwerving hoeft plaats te vinden.
- Onderzocht moet worden of er een omgevingsvergunning of aanpassing bestemmingsplan nodig is.

De stalling Taxistandplaats is een populaire stalling, gelegen dichtbij het station, met ca. 2.100 parkeerplaatsen. In het voorjaar van 2018 is door Maxwan in opdracht van ProRail en de gemeente een verkenning gedaan naar het uitbreiden van de Taxistandplaats. Waar in het verleden door Movares in de planstudie 2016 werd uitgegaan van uitbreiding onder de grond, waarmee het een erg kostbare variant werd, is nu onderzocht of er verdiepingen opgezet kunnen worden. De studie laat zien dat er 2 verdiepingen toegevoegd kunnen worden, waarmee het aantal fietsparkeerplaatsen naar maximaal 6.000 kan worden opgehoogd. Een toevoeging van zo'n 4.000 plaatsen. De investeringskosten worden ingeschat op zo'n € 5,3 mln. (20% onzekerheidsmarge), omgerekend € 1.300,- per extra gerealiseerde fietsparkeerplek.

De stalling kent een aantal voordelen. De stalling is gunstig gelegen en wordt nu veel gebruikt. De bouwkosten liggen relatief laag. Verder zullen de exploitatiekosten met de uitbreiding van de bestaande stalling niet sterk stijgen. De stalling nu relatief open, waarmee fietsen en medewerkers nog steeds in weer en wind staan. Dit zal met een ombouw niet meer het geval zijn. Tot slot is de stalling eigendom van de gemeente en kan op relatief korte termijn gestart worden met de ombouw.

Nadeel van de stalling is dat deze in een kwadrant ligt waar al meerdere fietsenstallingen liggen. Hiermee zal het aantal fietsparkeerplaatsen uitkomen (net) boven het gewenste percentage. Deze variant past in principe niet in het stedenbouwkundig plan STEO, waar werd uitgegaan van het vervallen van de taxistandplaats. Daarnaast is nog niet bekend hoe de ontwikkelaar van Lorentz aankijkt tegen een gebouw naast zijn nieuwbouw.

#### De Geus

Momenteel wordt door de ontwikkelaar van De Geus onderzocht of de geplande parkeergarage onder het gebouw omgezet kan worden naar een fietsparkeerkelder. Naast de gemeentelijk projectmanager is ook ProRail betrokken bij deze verkenning. De verkenning heeft plaatsgevonden op hoofdlijnen. Belangrijk hierbij is dat er een andere oplossing wordt gevonden voor het autoparkeren van De Geus. Het realiseren van autoparkeren in een laag onder het fietsparkeren heeft meerdere nadelen, zoals kosten en bereikbaarheid.

Vooralsnog laat een eerste studie zien dat er zo'n 4.500 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden (hierin is het PvE ProRail nog niet toegepast). Geschatte kosten per fietsparkeerplaats worden nu geraamd tussen de € 2.200,- en € 2.800,- per fietsparkeerplaats, met een kostenonnauwkeurigheid van 25%.

Voordeel van deze stalling is dat deze in een kwadrant ligt waar nog geen (definitieve) stallingen liggen en waar de behoefte 20% is. Verder zullen de werkzaamheden voor De Geus binnen enkele jaren van start gaan. Hiermee is zicht op de relatief snelle realisatie van de stalling. Nadeel van de stalling is dat deze geen uitbreiding is van een bestaande stalling en aanvullende exploitatielasten met zich meebrengt. Hiertegenover kan worden gezet dat de stalling een fundamentele toevoeging is op de bestaande voorraad. De variant kent nog veel onzekerheden, zoals o.a.:

- er moet een oplossing gevonden worden voor het autoparkeren buiten het project;;
- de bak blijft in principe eigendom van de eigenaar van het pand, waarmee een leaseconstructie voorgesteld wordt, hetgeen niet gebruikelijk is;
- de fiscaliteit is nog niet duidelijk.

#### Zeezijdestalling

Naar aanleiding van het behoud van het busstation aan de stadszijde wordt onderzocht of de ingang van de stalling aan de zeezijde aan de LUMC-zijde van de Bargelaan gesitueerd kan worden. Hiermee wordt tevens voorkomen dat fietsers die gebruik van de stalling willen maken, de busbaan moeten kruisen. De verkenning naar deze uitbreiding is met name ruimtelijk. Ingeschat wordt dat er zo'n 1.000 stallingen extra gerealiseerd kunnen worden. Een globale kostenraming voor deze uitbreiding is nog niet beschikbaar.

Voordeel van deze stalling is dat het een uitbreiding van een bestaande stalling met relatief weinig plekken (2.200) die daarna een redelijke omvang krijgt. Hiermee kunnen de exploitatielasten gedrukt worden. Daarnaast bedient deze variant twee kwadranten waarin de

gewenste hoeveelheid parkeerplaatsen nog niet gerealiseerd is. Een mogelijk nadeel kunnen de hoge kosten zijn die aan de extra 1.000 plekken verbonden zijn om een bestaande ondergrondse bak uit te breiden onder een doorgaande busbaan. Daarnaast zal de bestaande ingang aangepast moeten worden.

### LEVEL

Onder LEVEL liggen twee parkeerlagen die nu niet volledig gebruikt worden. Ook als de gemeente haar intrek neemt in dit pand zal dit niet veranderen, aangezien de gemeente een beperkt aantal parkeerplaatsen in haar huurcontract heeft zitten. Hiermee liggen er wellicht mogelijkheden om van de bestaande parkeergarage een fietsenkelder te maken t.b.v. het station. Verder dan het idee valt over deze stalling nog niets te zeggen. De eigenaar is benaderd, maar heeft vooralsnog niet gereageerd. Er kan dus nog geen uitspraak gedaan worden over het aantal fietsparkeerplaatsen dat gerealiseerd kan worden of welke kosten hiermee gemoeid zijn. Ook is niet bekend of de eigenaar open staat voor een dergelijk initiatief.

Voordelen van deze stalling zijn de volgende: de stalling is reeds gerealiseerd. Daarnaast ligt de stalling in een kwadrant waarin nog behoefte is aan parkeerplaatsen.

Een nadeel is dat de ingang nu aan de stationszijde van de Bargelaan ligt, mogelijk kan deze ingang ook verlegd worden naar de andere zijde van de Bargelaan. Daarnaast zal er ook autoparkeren plaatsvinden onder LEVEL waarmee mogelijke menging van fietsen en auto's plaatsvindt.

### Kosten(dekking), planning en proces

Op grond van de gedragen businesscase kunnen de realisatiekosten voor de bouw van de stallingen voorlopig worden ingeschat op € 22 miljoen. De planstudie die het komende jaar wordt doorlopen moet leiden tot een aanscherping van deze schatting.

De planstudie wordt in september 2018 gestart. In het najaar worden bovenstaande varianten samen met ProRail besproken en op hoofdlijnen uitgewerkt. Hiervoor wordt een projectgroep ingericht bestaande uit ProRail, gemeente en NS en –indien gewenst andere partijen – die zeer regelmatig samenkomt. Hieruit zal een keuze gemaakt worden van varianten die nader onderzocht worden. In de verdere uitwerking zal voor alle stallingen het aantal plekken per stalling inzichtelijk worden gemaakt, net als de kosten. Daarnaast zal ook een globale toets plaatsvinden op de eerder in de planstudie gehanteerde criteria.

De planning ziet er als volgt uit:

tijdvak	actie
Sep – nov '18	Verkenning varianten
Nov '18	Keuze varianten die uitgewerkt gaan worden
Dec '18 – apr '19	Uitwerking varianten (planstudie)
Apr '19	Opstellen integraal voorstel uitwerkingen voor vaststelling
Mei '19	Vaststelling uitwerkingen ProRail en gemeente voor tranche 2
Jun '19	Opmaken tussenstand in Stuurgroep Tranche 2, inbrengen voorstel Leiden
Okt '19	Stuurgroep en advies staatssecretaris Tranche 2, inclusief voorstel Leiden
Vanaf 2020	Vorbereiding en uitvoering

Vooruitlopend op de variantenstudie kunnen we concluderen dat er 2 of meer stallingen nodig zullen zijn. De kosten hiervoor zijn in overleg met ProRail ingeschat op:

- Uitwerking tot een voorlopig ontwerp is €50.000 per stalling.
- Uitwerking tot een definitief ontwerp is €150.000 per stalling.

Kortom, de benodigde kosten voor de fase tot aan mei 2019 worden ingeschat op totaal € 400.000,- (2 x 50.000 + 2 x 150.000).

De regio staat garant voor 60% (€ 240.000) van de voorbereidingskosten op grond van de vastgestelde *Uitvoeringsagenda Fiets* van Provincie Zuid-Holland en het meerjareninvesteringsprogramma voor *Programma voor Zuid-Hollandse Infrastructuur* (meerjareninvesteringsprogramma). Op grond van het bestuursakkoord 2014-2018 en raadsbesluit RV 13.0114 van gemeente Leiden staat Leiden garant voor haar deel van de kosten (bijdrage voorbereidingskosten, exploitatie stallingen en handhaving).

Het Rijk wordt gevraagd 40% van de resterende voorbereidingskosten bij de dragen, te weten € 160.000.

In tranche 2 zullen gemeente Leiden, ProRail en Provincie Zuid-Holland met een dekkingsvoorstel komen voor de realisatiekosten van de benodigde stallingen.

## **Bijlage 11 Station De Vink**

### *Aandachtspunten*

Station de Vink ligt langs de snelfietsroute Velostrada. Er loopt momenteel een actie vanuit gemeenten Leidschendam-Voorburg, Voorschoten en Provincie Zuid Holland om de knelpunten op de Velostrada op te lossen. Daarmee wordt het station De Vink nóg beter bereikbaar op de fiets.

Bij station De vink halteren ook de Leidse stadslijnen 3 en 5.

De aanstaande komst van de zeer grote Katwijkse nieuwbouwwijk Valkenburg zorgt vermoedelijk voor een hogere vervoerwaarde van station de Vink.

Dit station ligt zowel in gemeente Leiden als in gemeente Voorschoten. Momenteel zijn er in totaal 720 rekken en 80 kluizen. Er zijn 4 OV-fietsen beschikbaar. Er geldt een opgave van 400 plekken, grofweg evenredig verdeeld over beide zijden van het station. De bezetting is momenteel ruim 90% en daarmee is de opgave urgent te noemen.

Handhaving van fietswrakken vindt op structurele wijze plaats door beiden gemeenten.

Gemeente Voorschoten is voornemens ook te gaan handhaven op weesfietsen en foutgeparkeerde fietsen.

Er zijn momenteel geen plekken voor buitenmodelfietsen aanwezig.

Aan de Voorschotense zijde zijn de kluizen nabij de stationsopgang gesitueerd. Dat zorgt voor een onoverzichtelijke stalling.

Met name op de P+R in Voorschoten is de bezetting erg hoog. In de omliggende wijk is parkeren gratis. Het heeft dus de voorkeur om een oplossing te zoeken die niet ten koste gaat van autoparkeren, omdat de parkeerdruk zich dan naar de woonwijk zal verplaatsen.

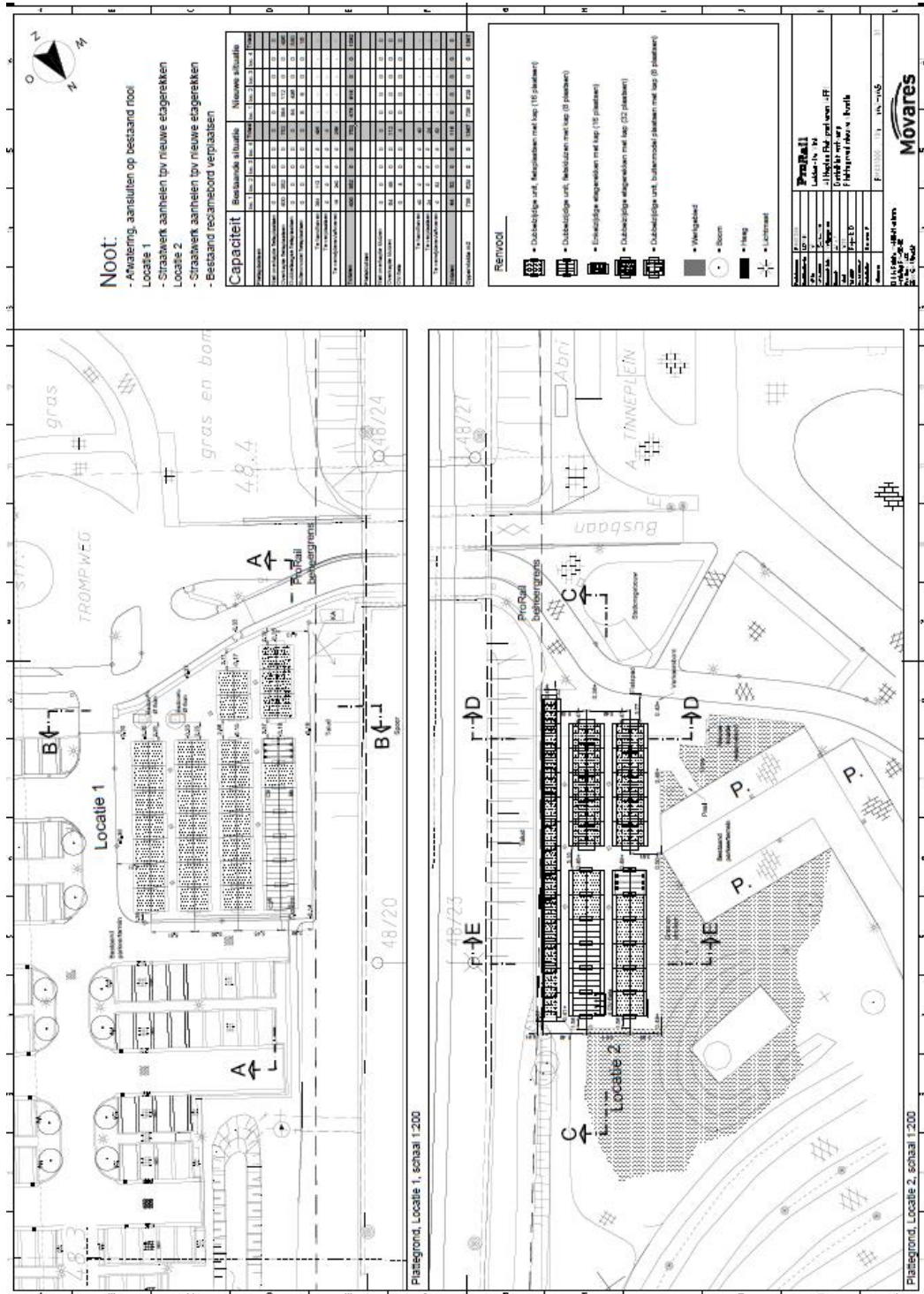
Rondom het station zijn voornamelijk woningen gevestigd, waardoor ongewenst medegebruik niet aan de orde is.

### *Aanpak*

Verkend wordt of handhaving in samenwerking efficiënter kan worden opgetuigd.

Aan de Voorschotense zijde worden de kluizen verplaatst en worden buitenmodelplekken geïntroduceerd. Een deel van de rekken zal worden uitgebreid tot etagerekken.

Aan Leidse zijde wordt de enkelzijdige rij (kluizen) tegen het spoortalud vervangen door enkelzijdige etagerekken. Ook de dubbelzijdige rekken meest dicht bij de stationsopgang worden etagerekken. Er worden 8 buitenmodelplaatsen geïntroduceerd.



**Kosten(dekking), planning en proces**

Er zijn twee varianten ontworpen en vergeleken en daarbij is een kostenschätzung gemaakt. Eén van beide varianten was significant duurder en kwalitatief niet bijzonder veel beter. In dit Plan van Aanpak gaan we daarom uit van de goedkopere variant.

De regio heeft reeds de voorbereidingskosten tot en met SO+ volledig gedekt (zie overzicht onder *Kosten en kostendekking*). Daarnaast staat de regio garant voor 60% van de resterende

voorbereidingskosten en de realisatiekosten op grond van de vastgestelde *Uitvoeringsagenda Fiets* van Provincie Zuid-Holland en het *Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur* (meerjareninvesteringsprogramma).

Het Rijk wordt gevraagd 40% van de resterende voorbereidingskosten en realisatiekosten bij te dragen.

De geraamde kosten en gevraagde bijdragen zijn opgenomen in de financiële bijlage bij dit Plan van Aanpak.

In voorjaar 2019 kan het definitief ontwerp worden gemaakt en vastgesteld. Er hoeven geen gronden te worden verworven. Er is een omgevingsvergunning voor bouwen nodig. Bij een positief investeringsbesluit door de stuurgroep in november 2018 kunnen aanbesteding en realisatie in 2019 starten.



## **Bijlage 12      Station Nieuwerkerk aan den IJssel**

### *Aandachtspunten*

Dit station is gelegen op de lijn Rotterdam-Gouda. Het station sluit via de Kerklaan aan op het voorkeurstracé van de snelfietsroute Rotterdam-Gouda. Via de Oostringdijk wordt de verbinding met de achterliggende wijken gelegd.

Voor dit station is een opgave van bijna 500 plekken berekend. Er zijn twijfels bij de omvang van deze opgave, gezien de huidige bezetting van ongeveer 70%. De bezetting aan de zuidzijde en zuidwestzijde is beduidend hoger dan in de andere twee kwadranten. Met name de benutting van de stalling aan de Doortocht kan naar verwachting omhoog.

Daarnaast zijn er op dit station veel foutparkeerders die de bereikbaarheid van het station negatief beïnvloeden.

### *Aanpak*

De aanpak op dit station is gericht op beter benutten van de bestaande stalling, met name aan de Doortocht. Omdat het station door rails en Ringvaart in 4 kwadranten is verdeeld waartussen men zich lastig verplaatst is het van belang dat de routing naar de diverse stallingen (soms al op grotere afstand van het station) helder en gericht is. Deze aanpak begint met een herkomst- en bestemmingsonderzoek dit najaar.

Tevens werkt gemeente Zuidplas aan een verbetertraject voor de handhaving.

### *Kosten(dekking), planning en proces*

Voor dit station wordt het herkomst- en bestemmingsonderzoek dit najaar opgestart. Op basis daarvan zullen maatregelen worden geformuleerd die moeten leiden tot een betere vindbaarheid en daarmee betere benutting van de bestaande stalling.

De regio heeft reeds de voorbereidingskosten tot en met SO+ volledig gedekt (zie overzicht onder *Kosten en kostendekking*). Daarnaast staat de regio garant voor 60% van de resterende voorbereidingskosten en de realisatiekosten op grond van de vastgestelde *Uitvoeringsagenda Fiets* van Provincie Zuid-Holland en het *Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur* (meerjareninvesteringsprogramma).

In tranche 2 zal het Rijk worden gevraagd 40% van de resterende voorbereidingskosten en realisatiekosten bij te dragen.

Naar verwachting kunnen de beter benuttenmaatregelen op korte termijn worden uitgevoerd.

## **Bijlage 13      Station Sliedrecht**

### *Aandachtspunten*

Station Sliedrecht is een knooppunt met onder andere een aantal Rnet-bussen (Snelbuzz). Provincie Zuid-Holland heeft in de recente aanbesteding van de OV-concessie in deze regio de continuering en verdere introductie van Rnet-bussen gestimuleerd. Verbindingen richting Rotterdam en Utrecht worden vanaf december 2018 met een frequentie van 2 keer per uur aangeboden (4x uur in de ochtendspits). Tevens is in de concessie hoog ingezet op ketenmobiliteit, waarbij de combinatie met fiets de belangrijkste is. Goede en voldoende fietsenstallingen zijn dan ook essentieel.

Het station is met veelal vrijliggende fietspaden aangesloten op de wijken eromheen. Provincie Zuid-Holland verkent samen met de gemeenten de mogelijkheid om de snelfietsroute F15 Beneden-Merwede door te trekken naar Gorinchem. Station Baanhoek ligt reeds aan de bestaande snelfietsroute en station Sliedrecht ligt op korte afstand. De gemeente investeert de komende jaren in het opwaarderen van de fietsroute tussen station Sliedrecht en de F15. Voor station Sliedrecht is een opgave van 110 rekken voor 2030 voorzien. De bezetting is momenteel rond de 70%.

De APV van gemeente Sliedrecht voorziet momenteel niet voldoende in de mogelijkheid om te handhaven op weesfietsen. Er wordt wel gehandhaafd op fietswrakken. De indruk is dat het aantal weesfietsen beperkt is.

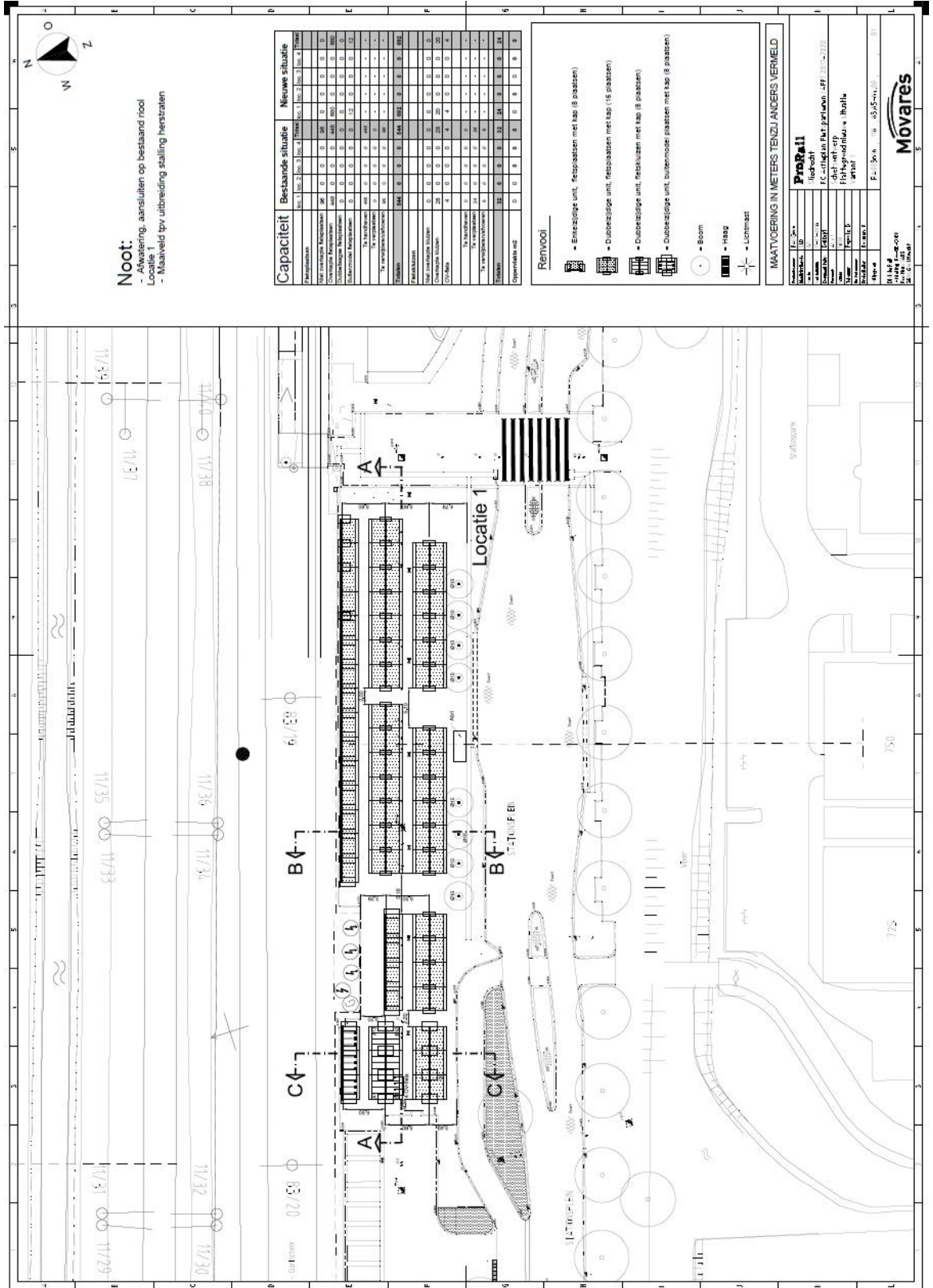
Er zijn momenteel 32 kluizen beschikbaar. Hiervan zijn er 4 in gebruik voor OV-fietsen. Er zijn iets minder dan 20 kluizen verhuurd. De locatie van de kluizen is ongelukkig, omdat ze het zicht blokkeren op de achterste stallingen. Deze stallingen worden hierdoor niet optimaal benut. Bovendien zijn de achterste stallingen niet overkapt en daarmee nog minder aantrekkelijk. Er zijn geen plekken voor buitenmodelfietsen beschikbaar.

In de directe omgeving van de stations liggen geen andere bestemmingen met een hoge vraag naar fietsenstallingen. Het is dan ook niet aannemelijk dat de fietsenstalling door niet OV-reizigers worden gebruikt.

### *Aanpak*

Om tot een betere benutting van de bestaande rekken te komen worden de kluizen verder van de stationsopgang geplaatst. Daardoor wordt het overzicht over de stalling en de vrije plaatsen vergroot. De plaats waar voorheen kluizen stonden kan nu worden ingevuld met reguliere stallingen. Vlakbij de kluizen wordt, in lijn met het oostelijk deel van de stalling, een enkelzijdige stalling tegen de spoorzijde aan gezet met daarin plaats voor buitenmodelfietsen. Op lege plaatsen in het midden van de stalling wordt het bestaande stramien ook doorgezet met enkelzijdige stallingen.

Gemeente Sliedrecht bereidt een APV-wijziging voor om handhaving op wees- en wrakfietsen mogelijk te maken. Tevens wordt nu gewerkt aan een plan van aanpak voor de implementatie van de handhaving.



*Kosten(dekking), planning en proces*

Er is een ontwerp en daarbij een kostenschatting van de door ProRail en gemeente gedragen voorkeursvariant.

De regio heeft reeds de voorbereidingskosten tot en met SO+ volledig gedekt (zie overzicht onder *Kosten en kostendekking*). Daarnaast staat de regio garant voor 60% van de resterende voorbereidingskosten en de investeringskosten op grond van de vastgestelde *Uitvoeringsagenda Fiets* van Provincie Zuid-Holland en het *Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur* (meerjareninvesteringsprogramma).

Het Rijk wordt gevraagd 40% van de resterende voorbereidingskosten en realisatiekosten bij te dragen.

De geraamde kosten en gevraagde bijdragen zijn opgenomen in de financiële bijlage bij dit Plan van Aanpak.

In najaar 2018 zullen het schetsontwerp en raming worden versterkt door aanvullende conditionerende onderzoeken ten aanzien van kabels en leidingen en een aantal milieuaspecten (bodem, archeologie etc). Er hoeven geen gronden te worden verworven en geen planologische wijzigingen te worden doorgevoerd. Er zal wel een eenvoudige omgevingsvergunning ten aanzien van bouwen bij gemeente moeten worden aangevraagd. Bij een positief investeringsbesluit door de stuurgroep in november 2018 kunnen aanbesteding en realisatie in 2019 plaatsvinden.

## Bijlage 14 Station Sliedrecht Baanhoek

### *Aandachtspunten*

Sliedrecht Baanhoek is een station op de Merwedelinglijn die Dordrecht en Gorinchem met elkaar verbindt. Bij het station halteren ook Rnet-bussen naar Utrecht en Rotterdam. In het kader van het stimuleren van ketenmobiliteit zal bij inwerkingtreding van de concessie (waarschijnlijk) een zogeheten “hubbel” worden neergezet. Dit kleine mobiele gebouw maakt het mogelijk (online) te werken of overleggen nabij het station. Het station trekt veel reizigers vanuit Sliedrecht, in het bijzonder de woonwijk in aanbouw “Baanhoek-west”. Maar ook vanuit Papendrecht is het station aantrekkelijk gelegen en middels de F15 BenedenMerwede (snelfietsroute) zeer goed per fiets bereikbaar.

Voor dit station geldt een opgave van ongeveer 200 rekken. Hierbij is reeds rekening gehouden met groei van het aantal fietsparkeerders door de toename van Rnet-bussen (30-50 extra rekken) en door de aanbouw van de grote nieuwe woonwijk (50 extra rekken). De bezetting is reeds meer dan 140% en daarmee is de opgave zeer urgent.

Provincie Zuid-Holland moet eind 2018 bij de inwerkingtreding van de concessie een aantal fietsparkeerplaatsen realiseren zodat deze faciliteit voor de Rnet-busreizigers gewaarborgd is. In Papendrecht worden bij een busstation ProRail-fietsenrekken met kap (totaal 160 fietsen) vervangen door Rnet-fietsenrekken. Deze kunnen bij station Baanhoek worden hergebruikt.

Op station Baanhoek zijn momenteel 22 van de 32 fietskluizen leeg. Er zijn geen buitenmodelfietsparkeerplekken. Fietsparkeren vindt plaats aan één zijde van het station die vanaf beiden zijden goed bereikbaar is.

Er zijn geen omliggende functies die tot ongewenst medegebruik van de stallingen kunnen leiden. De APV van gemeente Sliedrecht voorziet momenteel niet voldoende in de mogelijkheid om te handhaven op weesfietsen. Er wordt wel gehandhaafd op fietswrakken. De indruk is dat het aantal weesfietsen beperkt is.

### *Aanpak*

Naast de P+R is nu een rij enkelzijdige stallingen, waaronder veel kluizen, gelegen. Het aantal kluizen wordt teruggebracht naar 24, waardoor er ruimte ontstaat voor 8 plaatsen voor buitenmodelfietsen (quickwins). Tevens wordt de rij met reguliere fietsenstallingen uitgebreid in de richting van de stationsopgang (quickwin). Dit wordt uitgevoerd met de (gereviseerde) rekken uit Papendrecht. Door 8 autoparkeerplekken te verplaatsen naar de keerlus kan ruimte worden gemaakt voor een extra enkelzijdige rij dichtbij de stationsopgang.

Aan de zuidzijde van de Sonate kan het bestaande fietsparkeren worden uitgebreid door de rekken op een tweetal punten te verlengen met de Papendrechtse rekken (quickwin). Daarnaast wordt uitbreiding achter de bestaande stalling of aan de andere zijde van het noord-zuidfietspad verkend.

Omdat Provincie Zuid-Holland fietsparkeren wil garanderen voor onder andere de Rnet-busreizigers is gezocht naar quickwins (hierboven aangegeven). Deze zal Provincie, in afstemming met ProRail en gemeente, reeds dit najaar met eigen middelen realiseren. Parallel daaraan zullen de verdere voorbereidingen voor de resterende uitbreidingen worden getroffen.



*Kosten(dekking), planning en proces*

Er is een ontwerp en daarbij een kostenschatting van de door ProRail en gemeente gedragen voorkeursvariant.

De regio heeft reeds de voorbereidingskosten tot en met SO+ volledig gedekt (zie overzicht onder *Kosten en kostendekking*). Daarnaast staat de regio garant voor 60% van de resterende voorbereidingskosten en de investeringskosten op grond van de vastgestelde *Uitvoeringsagenda Fiets* van Provincie Zuid-Holland en het *Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur* (meerjareninvesteringsprogramma).

Het Rijk wordt gevraagd 40% van de resterende voorbereidingskosten en realisatiekosten bij te dragen.

De geraamde kosten en gevraagde bijdragen zijn opgenomen in de financiële bijlage bij dit Plan van Aanpak.

In najaar 2018 zullen het ontwerp en raming worden verstevigd door aanvullende conditionerende onderzoeken ten aanzien van kabels en leidingen en een aantal milieuaspecten (bodem, archeologie etc). Er hoeven geen gronden te worden verworven en geen planologische wijzigingen te worden doorgevoerd. Er zal wel een eenvoudige omgevingsvergunning ten aanzien van bouwen bij gemeente moeten worden aangevraagd. Bij een positief investeringsbesluit door de stuurgroep in november 2018 kunnen aanbesteding en realisatie in 2019 starten.

## **Bijlage 15      Station Voorhout**

### *Aandachtspunten*

Station Voorhout is gelegen op de lijn Den Haag Centraal-Haarlem. Het station trekt veel reizigers vanuit Voorhout, maar ook voor de nabijgelegen dorpen Sassenheim, Teylingen en Noordwijk vervult het station een vervoersrol.

Voor dit station geldt een opgave van ongeveer 170 rekken. De bezetting is reeds rond de 95% en daarmee is de opgave urgent.

Medegebruik door omliggende functies wordt niet verwacht.

### *Aanpak*

Voor dit station is een schetsontwerp gemaakt waarmee 200 extra plekken beschikbaar komen, waaronder 44 voor buitenmodelfietsen.

De extra plekken worden enkel op locatie 1 toegevoegd middels het introduceren van etagerekken. Deze locatie, parallel aan en dichtbij het spoor leent zich daar bijzonder goed voor.

### *Kosten(dekking), planning en proces*

Er varianten ontworpen en vergeleken en daaruit is een voorkeursvariant gekomen. Daarbij is een kostenschatting gemaakt.

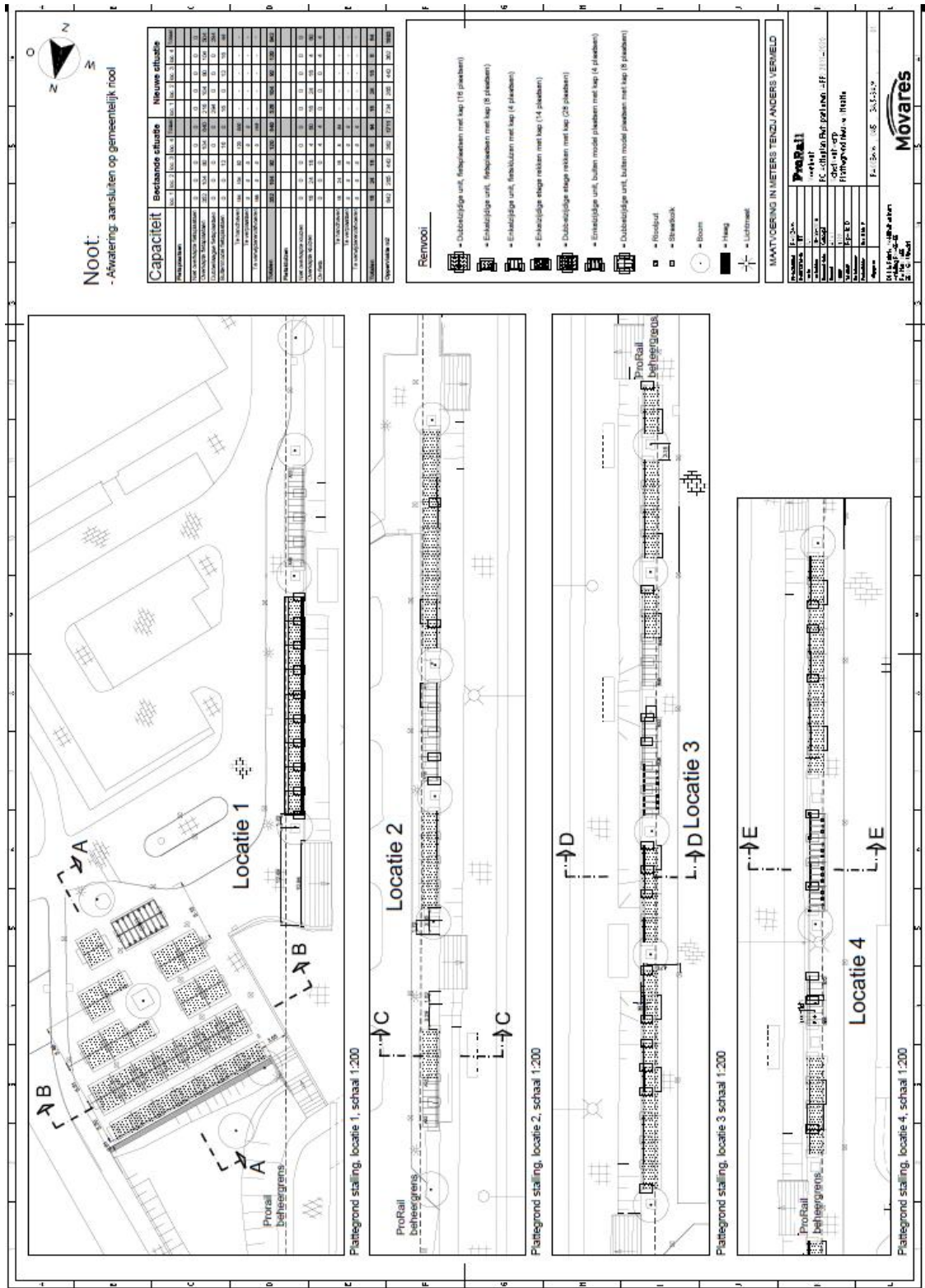
De regio heeft reeds de voorbereidingskosten tot en met SO+ volledig gedekt (zie overzicht onder *Kosten en kostendekking*). Daarnaast staat de regio garant voor 60% van de resterende voorbereidingskosten en de realisatiekosten op grond van de vastgestelde *Uitvoeringsagenda Fiets* van Provincie Zuid-Holland en het *Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur* (meerjareninvesteringsprogramma).

Het Rijk wordt gevraagd 40% van de resterende voorbereidingskosten en realisatiekosten bij te dragen.

De geraamde kosten en gevraagde bijdragen zijn opgenomen in de financiële bijlage bij dit Plan van Aanpak.

In voorjaar 2019 kan het definitief ontwerp worden gemaakt en vastgesteld. Er hoeven geen gronden te worden verworven. Er is een omgevingsvergunning voor bouwen nodig. Bij een positief investeringsbesluit door de stuurgroep in november 2018 kunnen aanbesteding en realisatie in 2019 starten.





## **Bijlage 16      Station Zwijndrecht**

### *Aandachtspunten*

Station Zwijndrecht is gelegen op de lijn Rotterdam-Dordrecht. Het station is gecombineerd met een busstation en is centraal in Zwijndrecht gelegen. Via (grotendeels) vrijliggende fietspaden zijn de omliggende wijken op het station aangesloten. Op het station zijn OV-fietsen te huur. Gemeente Zwijndrecht heeft de handhaving goed op orde.

Momenteel zijn er 1265 onbewaakte rekken op het station, verdeeld over de centrumzijde en de achterzijde. De opgave bedroeg hier 750 rekken. De bezetting is rond de 85%.

Daarnaast zijn er 375 plekken in de bewaakte stalling. Deze is recent overgegaan op het eerste-24-uur-gratis regime. Met een behoefteprognose van 250 bewaakte stallingplekken, kunnen de 125 resterende plekken worden ingezet ter verhoging van de beschikbare reguliere rekken.

Daarmee resteert een opgave van 625 nieuwe stallingen.

De bewaakte stalling blijkt nog erg slecht te worden benut. De stalling is niet goed zichtbaar, ook het eerste-24-uur-gratis regime is niet duidelijk geëtaleerd. De stalling zelf is verouderd en niet erg efficiënt en sociaal-veilig ingericht.

De stalling aan de centrumzijde ligt ingesloten tussen gebouwen en een hoog gelegen spoor. Tevens zijn er etagerekken in gebruik. De stalling is daardoor erg onoverzichtelijk en geeft ook een gevoel van sociale onveiligheid. De (etage)rekken achterin worden niet goed benut. Bij de ingang van de stalling zijn veel scooters geparkeerd, wat de situatie nog onoverzichtelijker maakt. Er zijn ook veel etagerekken toe aan groot onderhoud, waardoor ze weer gebruiksvriendelijker kunnen worden.

Aan de achterzijde van het station zijn twee enkelzijdige rijen met rekken aanwezig. Er is geen eenvoudige uitbreidingsruimte hier omheen.

Er zijn voldoende (openbare) fietsenrekken in het stationsgebied om aan de vraag van de naastgelegen functies te voldoen. Ongewenst medegebruik is hier dus niet gaande.

### *Aanpak*

Allereerst moeten maatregelen worden genomen om de bewaakte (eerste-24-uur-gratis) stalling beter te benutten. Daartoe moet de stalling zichtbaarder en sociaal veiliger worden. Tevens wordt de stalling worden gemoderniseerd en uitgebreid. Dit gebeurt door extra gangpaden en ruimte te creëren waardoor er geen doodlopende paden zijn. Tevens worden de oude etagerekken vervangen door nieuwe die makkelijker in gebruik zijn. Verwachting is dat door deze ingrepen de stalling beter benut zal worden en daarmee dus een deel (300 rekken) van de opgave kan worden ingelost.

Daarnaast worden in de bewaakte stallingen enkellaagsrekken uitgebreid met de onderste helft van het bovenrek of, indien de vloerconstructie het toelaat, met het gehele bovenrek. De toegangspoort wordt naar achteren geplaatst en de naastgelegen voormalige beheerdersruimtes kunnen bij de stalling worden betrokken. Daarmee kunnen naar verwachting 150 extra rekken worden gecreëerd. De resterende opgave van 475 rekken moet op de onbewaakte plekken worden gemaakt.

In de onbewaakte stalling aan de voorzijde worden 24 buitenmodelplekkengemaakt. Daarmee wordt meer overzicht en ruimte bij de ingang van de stalling bereikt. Enkele etagerekken worden



*Kosten(dekking), planning en proces*

De herinrichting van de bewaakte stalling teneinde deze aantrekkelijker te maken is ontworpen en geschat.

Er zijn varianten ontworpen en vergeleken en daaruit is gebleken dat deze sterk uiteen lopen. Indien 20 parkeerplaatsen voor auto's worden opgeheven is dat ruim € 1.000.000 lager geraamd dan de varianten met het slaan van een damwand in het talud bij het spoor. Voor dit moment houden we de variant met de damwand aan.

De regio heeft reeds de voorbereidingskosten tot en met SO+ volledig gedekt (zie overzicht onder *Kosten en kostendekking*). Daarnaast staat de regio garant voor 60% van de resterende voorbereidingskosten en de realisatiekosten op grond van de vastgestelde *Uitvoeringsagenda Fiets* van Provincie Zuid-Holland en het *Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur* (meerjareninvesteringsprogramma).

Het Rijk wordt gevraagd 40% van de resterende voorbereidingskosten en realisatiekosten bij te dragen.

De geraamde kosten en gevraagde bijdragen zijn opgenomen in de financiële bijlage bij dit Plan van Aanpak.

In 2019 kan het definitief ontwerp worden gemaakt en vastgesteld. Er hoeven geen gronden te worden verworven. Er is een omgevingsvergunning nodig. Bij een positief investeringsbesluit door de stuurgroep in november 2018 kunnen aanbesteding en realisatie in 2020 starten.

**Bijlage 17**      **fietsPARKeren Dordrecht, alternatievenstudie en schetsontwerp**