

Bestuursakkoord fietsparkeren bij stations regionaal plan van aanpak provincie Zuid-Holland

24-02-2017

1. Aanleiding

Steeds meer treinreizigers komen met de fiets naar het station. Was dat in 1990 nog 6% van de reizigers, momenteel is dat al meer dan 40%. Het gebruik van de fiets in het vortransport heeft belangrijk bijgedragen aan de groei van het treingebruik. Ketenmobiliteit blijkt succesvol en dat is goed nieuws.

Uit de evaluatie van het Actieplan Fietsparkeren (AFP) bij stations is gebleken dat de vraag van reizigers naar fietsparkeerplaatsen blijft toenemen en dat het budget voor het Actieplan ontoereikend is om de fietsparkeerplaatsen uit te breiden op basis van de toenemende vraag van reizigers. Bovendien blijkt uit deze evaluatie dat na uitputting van het Actieplan Fietsparkeren zonder extra inspanningen er nog een stijgend tekort aan fietsparkeerplaatsen wordt voorzien.

Zuid-Holland wil de best bereikbare provincie ook per fiets zijn. Maar voor grote afstanden kan de fiets het niet alleen af. Samen met het OV kan met de fiets makkelijk en snel een grote afstand worden overbrugd. Met het speerpunt 'fiets in de keten' sluiten we nadrukkelijk aan bij het beleidsveld OV. Ketenmobiliteit met meerdere modaliteiten vereist naast voldoende fietsparkeerplaatsen voor fietsen ook slimme reisinformatie waarin die modaliteiten samenkomen.

Daarom zijn wij verheugd dat met het Bestuursakkoord Fietsparkeren bij stations (hierna bestuursakkoord) afspraken gemaakt zijn over de gezamenlijke aanpak om het gebruik van de fiets in het voor- en natransport van treinreizen te blijven faciliteren. De uitbreiding van stallingsvoorzieningen heeft weliswaar veel geld gekost – maar ten opzichte van investeringen in weg- of spoorinfrastructuur of de exploitatie van openbaar vervoer gaat het niet om enorme bedragen. Zuid-Holland heeft het als speerpunt aangewezen en heeft er middelen voor gereserveerd binnen de Uitvoeringsagenda Samen Verder Fietsen.

Het bestuursakkoord is op 12 december 2016 door het Interprovinciaal Overleg (IPO) ondertekend. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu bij brief van 11 november 2016¹ bevestigd dat zij het bestuursakkoord onderschrijven. Met dit bestuursakkoord willen alle partijen een proces in gang zetten om een structurele oplossing te zoeken voor het faciliteren van het gebruik van de fiets in het voor- en natransport van treinreizen.

¹ Kenmerk PZH-2016-569678866 DOS-2015-0005312

Dit bestuursakkoord heeft tot doel om voor zowel de zeer korte als voor de langere termijn het tekort aan fietsparkeerplekken aan te pakken en een route uit te zetten om het tekort aan fietsparkeerplekken en de dekking van de integrale kosten het hoofd te bieden. Partijen hebben afgesproken om op manieren – voor zover dat binnen hun beïnvloedingsmogelijkheden ligt – te willen meewerken aan dit doel:

- a. door maatregelen te nemen waarmee de behoefte aan fietsparkeerplaatsen kan worden verminderd, bijvoorbeeld door een betere benutting van bestaande fietsparkeercapaciteit;
- b. door kostenbesparing toe te passen, waarmee de behoefte aan extra financiële middelen kleiner wordt;
- c. door (extra) financiële middelen ter beschikking te stellen voor de bouw van extra stallingruimte en voor Exploitatie, Handhaving en BOV;
- d. door een beroep te doen op derden, waaronder werkgevers en gebruikers, om bij te dragen aan de oplossing van de tekorten.

Het bestuursakkoord onderscheidt 3 fasen:

Fase 1: 2017-2020

Vanwege de beperkte middelen wordt in 2017/2018 voorrang gegeven aan uitvoering van de meest urgente plannen waarvan de planvorming in voldoende mate is afgerond. In Zuid-Holland zijn dat Gorinchem, Gouda-zuidzijde, Leiden Lammenschans, Sassenheim en Voorschoten.

Er wordt een bedrag beschikbaar gehouden voor planvorming van projecten die in fase 1 of op een later moment (in deze of een andere fase) voor uitvoering in aanmerking komen. Drie majeure aandachtspunten fungeren als noodzakelijke voorwaarden: efficiënte benutting, kostenbesparing en financiering. Er wordt een landelijk innovatieprogramma opgezet om deze ontwikkelingen te ondersteunen.

Fase 2: 2021-2025

Op basis van de regionale plannen worden nieuwe afspraken gemaakt over het oplossen van de resterende tekorten, uitgaande van voortzetting van cofinanciering van het rijk en de decentrale overheden.

Fase 3: 2026-2030

Bij het maken van afspraken voor deze periode worden de inzichten over benutting, kostenbesparing en exploitatie vertaald in een nieuw model van bekostiging en aansturing van fietsparkeren bij stations.

De provincie Zuid-Holland wil zich inspannen om samen met alle partners uitvoering te geven aan de uitgangspunten van het bestuursakkoord. Met het voorliggende plan van aanpak wordt beschreven op welke wijze in onze provincie door de regionale partners in de komende jaren uitvoering gegeven zal worden aan de artikelen 2 t/m 10 van het bestuursakkoord Fietsparkeren bij stations van 12 december 2016. Maatwerk is hierbij het uitgangspunt.

2. Omvang opgave

De omvang van de benodigde investeringen is gebaseerd op prognoses van ProRail, die een goed beeld geven van de opgave. Bij de geprognosticeerde behoefte 2030 is gekeken naar de totale tekorten. Hier is geen onderscheid gemaakt naar het soort stalling. Voor enkele stations geldt dat in 2030 een tekort aan bewaakt óf gratis stallen zal ontstaan, terwijl de totale capaciteit met bewaakt en betaald stallen voldoende is. Ook zijn nog geen maatregelen toegepast in de prognoses die de efficiency van de stalling kunnen verhogen (bv. HBF of 24-uur gratis). In dit plan van aanpak wordt mede om deze reden gekomen tot afspraken over de actualisatie van de cijfers en monitoring van gebruik en behoefte.

Voor het in beeld brengen van de opgave baseren wij ons op de meest actuele bezettingscijfers. De Provincie Zuid-Holland verricht sinds 2008 tellingen op diverse treinstations en een aantal grotere ov-knooppunten. Sinds 2013 worden de tellingen op alle treinstations gedaan en tweemaal per jaar (april en september). Door de beschikbaarheid over zo'n lange periode hebben wij een goed inzicht in de ontwikkelingen. De prognoses zoals ProRail die in samenwerking met NS opstelt zijn reëel en bieden een betrouwbaar ijkpunt voor toekomstvast oplossingen. Het tempo waarin de verwachte groei zich manifesteert, verschilt echter per station. Zo is de groei op station Nieuwerkerk gestaag, terwijl die op Sliedrecht Baanhoek heel hard gaat. In de prioritering van de projecten houden we daar rekening mee.

Voldoende capaciteit betekent dat de fietsende treinreiziger zonder al te veel tijdverlies een plek kan vinden. Wij hanteren daarbij een streefwaarde voor de bezettingsgraad van 80% of lager. Boven de 80% dient nagegaan te worden welke mogelijke maatregelen dienen te worden getroffen. Boven de 100% is er sprake van een acuut tekort en is capaciteitsuitbreiding zeer urgent.

Op het grondgebied waar de provincie Zuid-Holland voor verantwoordelijk is, bevinden zich 27 bestaande treinstations. Daarvan is ultimo 2016 bij slechts 10 stations de capaciteit op orde. Zorgelijk is dat het aantal zeer urgente stations hardnekkig hoog blijft².

	jaar	2013	2014	2015	2016
aantal stations		27	27	27	26
aantal onder 80% (op orde)		8	10	10	10
aantal 80-90%% (hoog)		6	4	4	2
aantal boven 90-100% (acuut tekort)		4	1	4	4
aantal boven 100% (zeer urgent)		9	12	9	10

Uit prognose 2015 van ProRail blijken tekorten van ruim 15.000 fietsparkeerplekken tot 2030. Na realisatie van de uitbreidingen die voor 2017 inmiddels zijn overeengekomen, resteert nog een tekort van ca. 11.500³ (zie bijlage). Niet voor alle stations is de uitvoeringsindicatie bekend. Over het algemeen zijn gemakkelijke en goedkope oplossingen al snel uitgeput en is het noodzakelijk om bijvoorbeeld enkellaags plekken te vervangen door etagerekken. Soms zal het goedkoper kunnen maar op enkele stations waaronder Dordrecht en Leiden Centraal zijn complexe oplossingen onvermijdelijk.

Op een aantal stations is de uitvoeringswijze bekend en is een voorkeursvariant vastgesteld. In de periode 2017-2020 worden veelal met provinciale bijdrage extra fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd op de stations Gorinchem (200), Gouda Zuidzijde (2.000), Leiden Lammenschans (900), Sassenheim (500) en Voorschoten (800).

Met de uitvoering van deze projecten stijgt het aantal stations met voldoende capaciteit van tien naar vijftien. Dat betekent dat er nog steeds een groot aantal stations met tekorten te kampen hebben. Daar komt bij dat op een aantal stations nieuwe tekorten verwacht worden. Voor de periode 2030 resteren er nog 18 met een opgave:

² zie de bijlage voor een overzicht van stations met de ontwikkeling in capaciteit, bezettingsgraad en opgave 2030

³ Deze schatting is aan de lage kant. De berekende tekorten per station zijn gebaseerd op het totaal van de deellocaties. Het komt veel voor dat er aan de ene zijde van een station nog restcapaciteit is maar aan de andere zijde een tekort. In deze cijfers is dat effect gesaldeerd, terwijl in de praktijk door de barrièrewerking van het spoor fietsers niet omrijden om op een andere locatie te parkeren. In de uitwerking van plannen per locatie wordt hier wel rekening mee gehouden.

Station	Behoeft 2020- 2030	huidig capaciteit	Tekort totaal	Kosten (voorlopige grote indicatie normkost)	benodigde extra middelen Rijk = 50%	Reeds beschikbaar budget decentraal	Planvorming kwalitatief
Alphen aan den Rijn	4.063	2 589	1.594	2.391.000	1.195.500		alternatievenstudie loopt
Bodegraven	1.094	1.000	158	237.000	118.500		
Boskoop	560	520	40	44.800	22.400		
Boven-Hardinxveld	246	176	70	78.400	39.200		
Dordrecht CS	2.732	1.976	1.020	1.581.000	790.500	gemeenteraad heeft budget vrijgemaakt	alternatievenstudie loopt
Dordrecht Stadspolders	431	224	207	10.500	155.250		startnotitie
Dordrecht Zuid	458	208	250	375.000	187.500		startnotitie
Gouda Goverwelle	965	784	181	271.500	135.750		
Hillegom	1.026	880	114	171.000	85.500		
Leiden Centraal	11.318	5.600	5.718	12.579.600	6.289.800		alternatievenstudie afgerond
Leiden De Vink	1.122	752	402	325.620	162.810		alternatievenstudie afgerond
Nieuwerkerk aan den IJssel	1.456	976	480	388.800	194.400		
Sliedrecht	606	576	62	69.440	34.720		
Sliedrecht Baanhoek	252	152	100	150.000	75.000		
Voorhout	817	648	169	136.890	68.445		ontwerp gereed
Waddinxveen	617	608	9	12.780	6.390		
Waddinxveen Noord	192	152	40	44.800	22.400		
Zwijndrecht	2.012	1.265	747	1.120.500	560.250		
totaal	29.967	16.497	11.361	20.288.630	10.144.315		

3. Proces

Onze inzet is erop gericht voldoende fietsparkeervoorzieningen ter beschikking te stellen om daarmee de deur-tot-deur reis met de fiets als ketenelement te faciliteren.

Uitgangspunt is urgente opgaven aan te pakken waarbij actueel gebruik leidt tot 80 % benutting van beschikbare plaatsen, in combinatie met een groeiverwachting in de behoefte aan stallingsplaatsen tot 2030. Het overzicht (onder punt 2) dient als vertrekpunt om met partijen vast te stellen waar en wanneer dit tot planvorming moet leiden. Daarbij is behoefte geconstateerd aan een proces dat leidt tot:

- meer en betere informatie en monitoring en daarmee een scherp beeld van de opgave per station;
- nadere duiding van de kennis- en onderzoeksvragen;
- het vertalen van mogelijkheden voortkomend uit de landelijke inventarisatie m.b.t. benutten, besparen en innoveren naar de praktijk in de provincie Zuid-Holland
- waar opportuun komen tot concrete planvorming en besluitvorming per station;
- Een duidelijke rol- en taakverdeling in het totale proces en rond de integrale financiering van de opgave.

4. Aanpak

Met het plan van aanpak zijn wij voornemens om samen met partners een doorlopend proces in te richten:

- Voorjaar 2017 opstart nieuwe aanpak
De provincie Zuid-Holland neemt het voortouw om draagvlak te verkrijgen voor de aanpak en de uitgangspunten van het Bestuursakkoord.
- Opzetten periodiek regio/ provincieoverleg met: gemeenten, NS, ProRail, andere vervoerders en andere relevante partners
- Organisatie overleg en besluitvorming per locatie, gericht op het uitwerken van plannen, incl. maatregelen voor benutten, besparen en innoveren
- Medio 2017 is van alle stations met een opgave een startnotitie vastgesteld met een uitwerking van de opgave, mogelijke oplossingsrichtingen
- Ultimo 2017 is voor alle stations met een opgave een plan voor weesfietsenaanpak vastgesteld
- Medio 2018 is bij alle stations met een opgave een structurele aanpak van weesfietsen operationeel
- Voortzetten van de monitoring, onderzoek en evaluatie van de resultaten en de samenwerking
- Deelname aan landelijk innovatieprogramma
- Evaluatie en aanbevelingen voor de review 2019

4.1. Eerste uitwerking onderzoeksvragen

De provincie Zuid-Holland is van mening dat het groeiende aandeel van fietsers in voor en natransport en de voortschrijdende inzichten en ontwikkelingen en innovaties overleg met landelijke partners noodzakelijk maakt. Daarom wil de provincie deelnemen aan een landelijke overleggroep op het gebied van fietsparkeren.

De provincie hecht veel belang aan de initiërende en faciliterende rol van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu om samenwerking te bevorderen en gezamenlijk kansen voor Europese samenwerking te verkennen en te benutten.

Per station is een maatwerkeraanpak nodig en daarvoor wordt onderzocht hoe de stallingscapaciteit zo efficiënt mogelijk kan worden aangeboden aan de reiziger. Op basis van de door de Provincie Zuid-Holland in de afgelopen tien jaren verzamelde bezettingsgegevens van de bestaande fietsparkeerplekken wordt in samenwerking met gemeenten, NS en ProRail een regionaal onderzoek gestart. Daarbij worden de factoren gebruik en organisatie onderzocht.

4.2. Samen innoveren

De opgaven en uitdagingen worden complexer en kostbaarder. Op de meeste stations zijn de eenvoudige en goedkope maatregelen al wel genomen. De ruimte rond stations wordt intensief benut en steeds schaarser. Daardoor worden oplossingen steeds verticaler en daarmee complexer, met hogere uitvoeringsrisico's en hogere kosten. De beschikbare middelen nemen echter niet evenredig toe; integendeel de budgetten bij zowel het rijk als bij provincies en gemeenten staan onder druk. Het is daarom absoluut noodzakelijk om de beschikbare capaciteit maximaal te benutten en kosten voor aanleg, exploitatie en toezicht structureel te verlagen. Innovatie is hiervoor het sleutelbegrip. De volgende thema's bieden naar onze mening kansen:

- Nieuwe serviceformules: bewaakte stallingen zijn soms slecht bezet terwijl er een groot tekort is aan onbewaakte (gratis) plaatsen. Nieuwe serviceformules als 'eerste 24 uur gratis' kunnen er aan bijdragen dat ongebruikte plekken alsnog

worden gebruikt en kostbare uitbreiding op straat niet of veel minder nodig is. Wij willen op een Zuid-Hollands treinstation met een slecht bezette bewaakte stalling de bezetting verhogen met de nieuwe serviceformule 'eerste 24 uur gratis'. Het gaat om een van de bewaakte stallingen bij de stations Alphen (bezetting 39%), Dordrecht (35%), Gouda (37%), Leiden (97%) en Zwijndrecht (30%).

- Nieuwe serviceformules: automatische bewaakte stallingen: Voor bewaakte stallingen zijn dislocaties problematisch voor de kosten van personele bezetting, terwijl de belangstelling voor bewaakt/beveiligd stallen aan beide zijden van het station bestaat. Op stations zonder bewaakte stalling voorzien kluizen vaak in deze behoefte, alleen leggen die een relatief groot beslag op de beschikbare ruimte. Wij willen op een of meer stations een beveiligde stalling met automatische toegang zonder direct toezicht uittesten.
- Verwijzingssystemen: bij een hoge bezetting gaat veel tijd verloren met zoeken naar de resterende vrije plaatsen. In Utrecht loopt een proef waarbij het aantal vrije plaatsen per vak wordt weergegeven zodat een plek vinden gemakkelijker en sneller gaat en het ongewenst 'wild' parkeren wordt voorkomen. Hiermee zou de streefwaarde van 80% kunnen worden verhoogd waardoor de uitbreidingsopgave omlaag kan.
- Buitenmodel-fietsen: de innovaties in de fietsindustrie hebben tal van nieuwe verschijningsvormen van fietsen opgeleverd: bakfietsen, ligfietsen en fietskratjes kennen een maatvoering die niet past in de standaardafmetingen van de stallingen. Er wordt op een aantal stations ervaring opgedaan met aparte plekken voor buitenmaatse fietsen.
- Organisatie: in pandige stallingen vragen om menselijk toezicht, ter plekke of met camera's vanaf afstand. Om de kosten daarvan beheersbaar te maken en te houden zijn efficiënte technieken en organisatievormen nodig. Ook voor handhaving afhandeling zijn effectieve samenwerkingsvormen gewenst, bijvoorbeeld gezamenlijke fietsdepots van samenwerkende gemeenten. Zuid-Holland wil gemeenten ondersteunen bij het opzetten van zulke samenwerking.
- Versobering: de eenheidsprijzen van stallingen zijn gebaseerd op zware kwaliteit die robuust, storingsvrij en onderhoudsarm is. De totale kostprijs moet ook integraal bekeken worden over de gehele levensduur. Wij willen niettemin nadenken over mogelijkheden van versobering van de ontwerpeisen, bijvoorbeeld door een deel van de opgave zonder overkapping te realiseren.
- Elektrische fietsen: De toenemende populariteit van de elektrische fiets is nog maar beperkt waarneembaar op de stations. Deels komt dat om de voortransportafstanden naar stations nu eenmaal niet groot zijn (1,5 tot 2,5 km). Maar het heeft waarschijnlijk ook te maken met het risico op diefstal en/of beschadiging van de e-fiets in de publieke stallingen. Wij willen onderzoek doen naar de specifieke stallingenbehoeften van elektrische fietsers.

Samen met onze partners in de regio gaan wij zoeken naar efficiënte oplossingen, waarbij iedereen zijn rol wil pakken en gebruik gemaakt wordt van innovatieve oplossingen die het fietsparkeren bij stations voor de reizigers gemakkelijker maakt en voor de overheden kosteneffectief.

Wij hechten waarde aan het tot stand komen van een landelijk innovatieprogramma waar kennis en kunde met elkaar op een gestructureerde wijze uitgewisseld kan worden. De resultaten van pilots in onze regio willen wij daarin met elkaar delen en evalueren.

Tot en met 2020 werkt de provincie Zuid-Holland samen met gemeenten, NS, ProRail en Metropoolregio Rotterdam-Den Haag aan de maatwerk toepassing van de principes van efficiënter benutten, kosten besparing en het inschakelen van (nieuwe) partijen die baat hebben bij fietsstallingen.

- Daartoe initieert en organiseert de Provincie (2 x per jaar) afstemmingsoverleg met: gemeenten, NS, ProRail, andere vervoerders en andere relevante partners

- De provincie organiseert 2 x per jaar kennisoverdracht(sessies) om actief de kennis opgedaan in pilots, experimenten en onderzoeken te communiceren
- De provincie stimuleert gemeenten om kaders te stellen voor het fietsparkeren waarin voorwaarden en fietsparkeernormen worden opgenomen en deze kaders op te nemen in bestemmingsplannen of omgevingsplan.

4.3. Plannen

De meeste aandacht zal moeten worden besteed aan de planvorming en realisatie op de afzonderlijke stations. De provincie Zuid-Holland wil daarbij gestructureerd te werken gaan om zo praktisch mogelijk en niettemin integraal plannen te (doen) ontwikkelen die recht doen aan optimale benutting, kostenbesparing, integrale financiering en adequate inzet van de betrokken partijen.

- Projectplannen per station

Startnotities

Medio 2017 is voor alle stations met een opgave een startnotitie gemaakt met een verkenning van de situatie, mogelijke oplossingsrichtingen en te onderzoeken alternatieven. De oplossingsrichtingen worden integraal geanalyseerd, d.w.z. inclusief de mogelijkheden van benutting, besparing en financiering. De beleidsmatige uitgangspunten en randvoorwaarden zoals verwoordt in het Bestuursakkoord staan daarbij centraal. De notitie wordt opgesteld in nauwe samenwerking tussen provincie, gemeente, ProRail, spoorvervoerder/stallingsexploitant.

Alternatievenstudies

De provincie neemt het initiatief om op basis van de startnotities een programma van alternatievenstudies op te dragen aan ProRail. Bij de prioritering van de studies spelen onder andere de urgentie, de haalbaarheid van maatregelen, de aanpak van langparkeren en uitzicht op cofinanciering een rol. Bij de uitwerking en beoordeling van de alternatieven spelen de uitgangspunten van benutting, kostenbesparing en financiering een zwaarwegende rol. Het resultaat van elk van deze studies is een gedragen voorkeursalternatief inclusief exploitatie en handhaving met uitzicht op cofinanciering.

Engineering en realisatie

Vooralsnog is er geen zicht op financiële middelen voor de realisatie van de projecten. Extra middelen vanuit het rijk, vast te leggen in het regeerakkoord van het nieuwe kabinet, zijn daarvoor onontbeerlijk. Daarom is het nu nog niet opportuun om voorkeursalternatieven gedetailleerd in engineering uit te werken. Wij willen daartoe overgaan zodra zicht op financiering ontstaat of wanneer samenloop met aanpalende projecten op of rond het station dat opportuun maken.

- Regionaal Fietsparkeeroverleg

Vanaf medio 2017 willen wij twee keer per jaar een programmaoverleg houden met de provincie, gemeenten, ProRail, NS en Arriva. Wij zullen verkennen welk schaalniveau voor de deelnemers het best werkbaar is. Dat kan provinciaal zijn of in subregio's; ook een gezamenlijke aanpak samen met de MRDH behoort tot de mogelijkheden. De bedoeling is om praktische kennis en ervaringen tussen de gemeenten uit te wisselen en tevens opgedane inzichten in landelijke proefprojecten te verspreiden.

Het bestuurlijk overleg over de samenwerking in dit dossier zal de provincie voeren in het kader van de regionale mobiliteitsconvenanten.

6 Evaluatie & besluitvorming 2019

- monitoring en projectevaluatie

De monitoringsinzet met halfjaarlijkse metingen van de bezetting wordt voortgezet. Om de inzichten en ervaringen van de proefprojecten maximaal te benutten, worden alle pilots gemonitord en na afloop geëvalueerd. De ijkpunten voor de evaluatie worden al in het projectplannen vastgelegd, waarbij de uitgangspunten van benutting, kostenbesparing en financiering een zwaarwegende rol spelen. Alle uitkomsten worden actief gedeeld met proefprojecten die in andere landsdelen plaatsvinden.

- programma evaluatie

Aan het einde van fase 1 zullen wij in 2019 met de regionale partners gezamenlijk onze aanpak en de behaalde resultaten evalueren. Deze evaluatie zal zich enerzijds richten op de gerealiseerde uitbreidingen en behaalde resultaten op die drie gebieden benutting, kostenbesparing en financiering. Anderzijds zullen wij aandacht besteden aan de onderlinge rolverdeling in de regio en de procesmatige aspecten van de samenwerking. De nieuwe verworven inzichten van de programma evaluatie zullen een belangrijke rol spelen bij het bepalen van onze inzet voor fase 2 en verder.

Bijlage:

Capaciteit, bezettingsgraad en opgave fietsparkeren bij stations Zuid-Holland

Station	Capaciteit ¹⁾				Bezettingsgraad ¹⁾				Opgave ²⁾
	2013	2014	2015	2016	2013	2014	2015	2016	2030
Alphen aan den Rijn	2.371	2.627	2.589	2.589	100%	85%	86%	80%	1.594
Arkel	112	112	112	112	76%	67%	64%	63%	-
Bodegraven	784	872	1.000	1.000	99%	79%	74%	70%	158
Boskoop	204	520	520	520	187%	74%	71%	63%	40
Boven-Hardinxveld	176	176	176	176	86%	104%	111%	108%	70
Dordrecht CS	1.834	1.976	1.976	1.976	104%	107%	99%	90%	1.020
Dordrecht Stadspolders	224	224	224	224	150%	146%	167%	156%	207
Dordrecht Zuid	208	208	208	208	76%	106%	122%	132%	250
Gorinchem	1.020	1.020	1.168	1.168	95%	110%	109%	94%	169
Gouda	3.395	3.395	3.395	3.395	107%	121%	122%	133%	³⁾
Gouda Goverwelle	784	784	784	784	86%	89%	82%	74%	181
Hardinxveld Blauwe Zoom	232	232	232	232	7%	19%	15%	18%	-
Hardinxveld-Giessendam	504	504	504	504	59%	62%	61%	55%	-
Hillegom	888	888	888	880	81%	86%	72%	83%	114
Leerdam	544	544	544	544	85%	74%	88%	90%	-
Leiden Centraal	9.137	9.068	9.720	10.404	107%	115%	98%	101%	5.718
Leiden De Vink	752	752	752	752	71%	75%	79%	90%	402
Leiden Lammenschans	560	560	560	560	128%	133%	131%	139%	794
Nieuwerkerk aan den IJssel	976	976	976	976	70%	66%	65%	73%	480
Sassenheim	680	696	894	894	87%	127%	102%	99%	543
Sliedrecht	496	496	576	576	77%	88%	86%	⁴⁾	62
Sliedrecht Baanhoek	152	152	152	152	99%	110%	128%	160%	100
Voorhout	648	648	648	648	91%	98%	95%	115%	169
Voorschoten	424	424	424	424	119%	122%	143%	149%	805
Waddinxveen	432	608	608	608	84%	67%	62%	61%	9
Waddinxveen Noord	144	152	152	152	73%	59%	65%	55%	40
Zwijndrecht	1.208	1.202	1.202	1.202	103%	108%	98%	104%	747
TOTAAL	28.889	29.816	30.984	31.660	98%	102%	95%	97%	13.673
netto uitbreiding	262	927	1.168	676					
stations met opgave					19	17	17	17	22

¹⁾ Bron: PZH, Staat van Zuid-Holland (september metingen)

²⁾ Bron: ProRail, prognose 2030

⁴⁾ Sliedrecht: wegens herinrichting in 2016 niet geteld

³⁾ Gouda: complexe opgave, inmiddels planvorming afgerond en gehonoreerd