



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Handreiking Ketenmob- iliteit op OV-Knooppunten

Naar zorgeloos overstappen in de regio



Vastgesteld d.d. oktober 2023

Handreiking Ketenmobiliteit op OV-knooppunten

De Metropoolregio brengt het regionaal verkeersbeleid tot uitvoering onder andere via het subsidiëren van projecten met een regionaal belang, zoals die zijn opgenomen in het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa). Het regionaal belang is verwoord in de Strategische Agenda van de MRDH. Hierin is het Regionaal mobiliteitsnetwerk opgenomen met knooppunten als belangrijke schakel tussen het OV-netwerk en andere modaliteiten. Het formele kader voor subsidieverlening is de Subsidieverordening Vervoersautoriteit en de Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit. Daarin zijn de procedures en voorwaarden beschreven op basis waarvan subsidies voor projecten worden verleend. Zo ook voor ketenmobiliteit. Dit document is een toelichting op het planproces en de beoordeling van projecten ketenmobiliteit in de programma's grote projecten en kleine projecten van het IPVa.

Inhoudsopgave

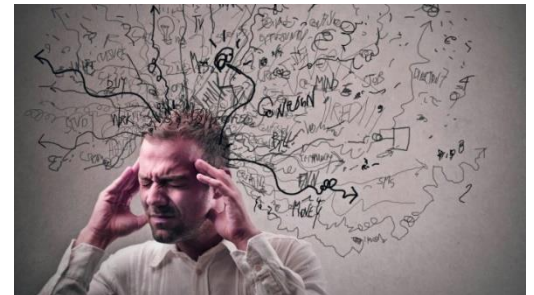
Handreiking Ketenmobiliteit op OV-knooppunten	1
Inhoudsopgave	1
Inleiding	2
Planproces.....	3
Samenwerking gemeente, beheerders en vervoerders	4
Samenhang in de planuitwerking	4
Lokale ontsluiting.....	4
Fietsparkeren	4
P+R	5
Kwaliteitsbeleving	5
Mobiliteitsdiensten	5
Beheer, toezicht en instandhouding	5
Fietsenstalling	6
Langparkeren:	6
Fietsdepot:.....	7
P+R-terrein.....	7
Subsidievoorwaarden	8
Inhoudelijke samenhang.....	8
Samenwerking.....	8
Investeren en goed beheren.....	8
Werk-met-werk-maken	8
Sober en doelmatig	9
Subsidiepercentage.....	9
Lijst van OV-knooppunten.....	9
Ketenmobiliteit buiten OV-knooppunten.....	9
Bijlage 1: Lijst met knooppunten	12
Bijlage 2: Rolverdeling op knooppunten	14
Bijlage 3: P+R-ladder	15

METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

Inleiding

Op 26 mei 2023 is de Strategische Agenda 2023 – 2026 (SA) vastgesteld. Daarin is het regionale mobiliteitsnetwerk 2023 – 2026 opgenomen, met 18 knooppunten die in ontwikkeling zijn of verbeterd moeten worden. De knooppunten zijn de schakel tussen het OV-netwerk en andere modaliteiten. Dit bouwt voort op 84 eerder benoemde knooppunten met netwerkeisen en streefdoelen. Als uitwerking van het P+R-beleid is in 2017 de visie 'Parkeer en Reis in de Metropoolregio' vastgesteld.

Het doel van het beleid voor ketenmobiliteit is om reizen gemakkelijk te maken waarin OV een deel van de verplaatsing verzorgt en andere modaliteiten het voor- en/of natransport. Overstappen op OV moet gemakkelijk en betrouwbaar zijn, zodat het een vanzelfsprekende gewoonte wordt voor alledaagse verplaatsingen. Bij het reizen met OV kom je veel onzekerheden tegen waarvoor je informatie moet verwerken en keuzes maken. Dat is een onderschatte barrière voor OV-gebruik: *“waar kan ik mijn fiets kwijt – is er nog plek en waar dan – haal ik dan nog mijn trein – welk perron vertrekt die vandaag – waar kan ik uit de wind en regen staan wachten – staat mijn fiets wel veilig?”* Met ons beleid voor ketenmobiliteit beogen we dat proces soepel, prettig en zorgeloos te laten verlopen. Het reizen met openbaar vervoer wordt daarmee gemakkelijk en eenvoudig en wordt dan al snel een vaste gewoonte voor dagelijkse verplaatsingen.



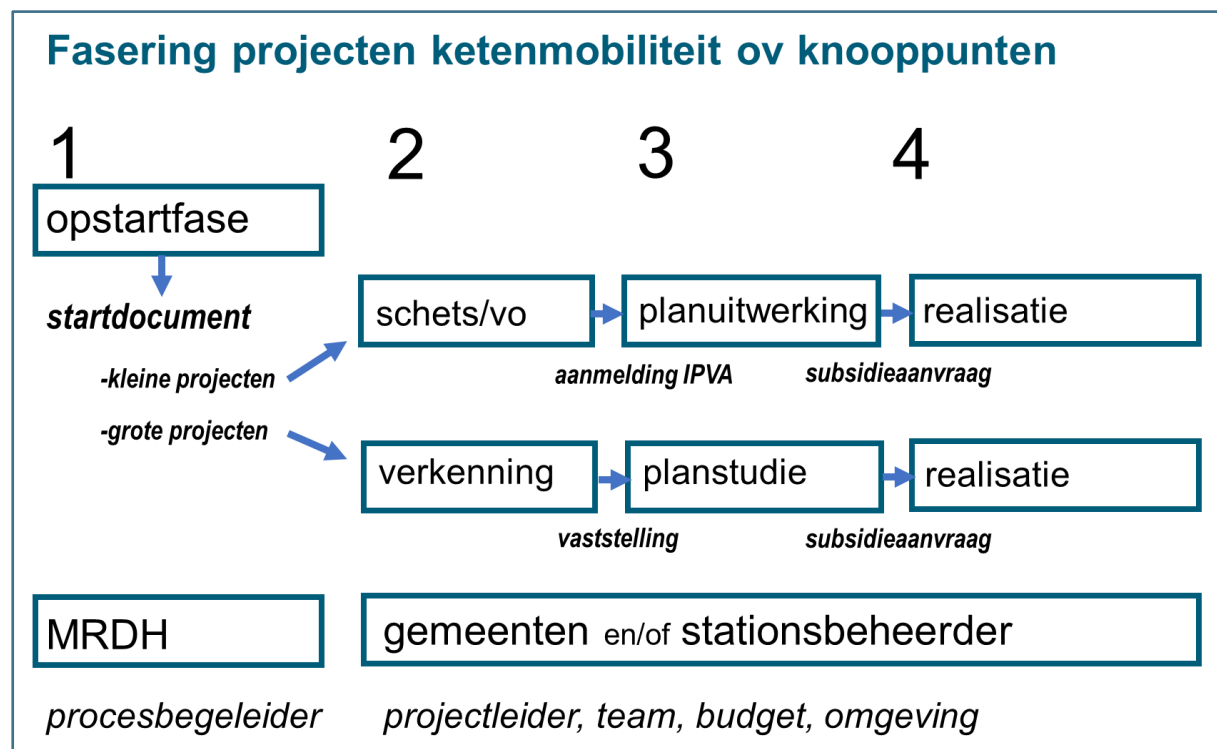
MRDH richt zich op de 84 knooppunten, daar gebeurt het allemaal. Daarbij zijn er vijf aandachtsgebieden van belang:

1. Lokale ontsluiting (microbereikbaarheid)
Het knooppunt moet uit de directe omgeving goed bereikbaar zijn te voet en met de fiets via logische en veilige en vlotte routes met weinig barrières.
2. Fietsparkeren
Veilige en voldoende fietsplekken op logische plekken in de aanrijdroutes. We willen de behoefte vraagvolgend faciliteren mits wrakken en weesfietsen worden verwijderd en langparkeren wordt tegengegaan.
3. P+R
Goed functionerende P+R betekent tegengaan van oneigenlijk gebruik en bevorderen van fietsen op korte afstand. We kunnen de behoefte niet vraagvolgend faciliteren, daarvoor ontbreken de ruimte en de middelen.
4. Kwaliteitsbeleving
Het klantoordeel is minimaal een 7 en op metropolitane en nationale knooppunten respectievelijk een 7½ en een 8. Tevredenheid is de beste klantenbinding en reclame voor het OV.
5. Mobiliteitsdiensten
Fiets in het natransport heeft veel potentie voor de bereikbaarheid. Niet iedereen wil een tweede stationsfiets en daar is ook geen ruimte voor. De OV-fiets is bij treinstations succesvol, deelfietsen bij overige knooppunten staan we nog aan het begin van nieuwe ontwikkelingen in de markt. De rol van deelscooters en deelauto's in combinatie met openbaar vervoer is vooralsnog beperkt.



Planproces

Aan het begin van het proces is het nog niet duidelijk wat precies doel en omvang van het project op het knooppunt is. Bovendien is dan nog niet duidelijk welke partijen daarbij betrokken moeten worden en wie het voortouw zou moeten pakken. De MRDH en de gemeente(n) bepalen samen op basis van de kwaliteitsscan welke knooppunten aangepakt gaan worden. Vervolgens helpt de MRDH te zorgen dat de opgave kan worden uitgewerkt, de onderlinge raakvlakken (tussen modaliteiten onderling en met de ruimtelijke omgeving) worden besproken, de relevante partijen erbij worden betrokken en oplossingsrichtingen worden verkend. Dit levert een helder beeld op wat er in grote lijnen moet gebeuren (ordegrootte inzet en kosten) en wie als projectleider gaat optreden voor de planuitwerking. Dit wordt vastgelegd in een startdocument.



Met het vaststellen van het startdocument wordt duidelijk of het project volgens de Subsidieverordening aangemerkt moet worden als een groot dan wel een klein project. Dat heeft gevolgen voor de manier waarop de MRDH zich in de begroting voorbereidt op mogelijke subsidieverlening aan het project. Grote projecten worden vanaf dit stadium aangemeld en ter toetsing voorgelegd aan de bestuurscommissie met het oog op adequate reserveringen in de begroting. Kleine projecten worden aangemeld via de jaarlijkse cyclus van het IPVa waarmee zij in de begrotingscyclus worden opgenomen. Aanmelding vindt dan plaats na vaststelling van de voorkeursvariant, (minimaal) schetsontwerp, kostenraming en dekkingsplan met indicatieve planning.

Na vaststelling van het startdocument nemen gemeente en/of stationsbeheerder het voortouw. De rol van de MRDH verandert in begeleider en subsidieverlener. In goede samenspraak met de relevante betrokkenen werken zij het plan uit tot een voorkeursvariant. Zodra het ontwerp gereed is op het niveau van schetsontwerp/voorlopig ontwerp inclusief bijbehorende kostenraming en fasering, kan het worden aangemeld voor het IPVa. Na globale toetsing en opname in de begroting volgt uitwerking tot definitief ontwerp en subsidieaanvraag. Na finale planbeoordeling en toekenning van de subsidie start de realisatie buiten op straat.

METROPOOLREGIO

ROTTERDAM DEN HAAG

Samenwerking gemeente, beheerders en vervoerders

Op OV-knooppunten komen niet alleen vervoerstromen samen maar ook beheerdomeinen van diverse partijen. Voor de reizigers zijn de beheergrenzen niet relevant; het OV-knooppunt moet als geheel goed functioneren, ongeacht wie voor welk onderdeel verantwoordelijk is. Daarom moet een plan ook in samenwerking met *alle* beheerders gemaakt worden. Alleen zo kan het knooppunt als geheel een goed product worden voor de reizigers worden. In de opstartfase zal MRDH alle partijen actief betrekken bij het bepalen van de opgave. Bij voorkeur wordt het project in samenhang en in één werkstroom uitgevoerd. Indien uitvoering in afzonderlijke deelprojecten plaatsvindt, maken beheerders onderling afspraken over het waarborgen van de samenhang, bijvoorbeeld door middel van een samenwerkingsovereenkomst.

Samenhang in de planuitwerking

In de opstartfase wordt de opgave voor ketenmobiliteit op het knooppunt beschreven in de volle breedte van de functies op het knooppunt. In de volgende fase wordt een plan uitgewerkt dat zich rekenschap geeft van de samenhang tussen lokale ontsluiting, fietsparkeren, P+R, kwaliteitsbeleving en mobiliteitsdiensten. Bij het vaststellen van de benodigde capaciteit voor ketenvoorzieningen wordt rekenschap gegeven van:

- Aard, omvang en knelpunten in het huidige gebruik.
- Het in stand houden en bevorderen van een betrouwbare en kosteneffectieve dienstuitvoering van het openbaar vervoer.
- Relevante gebiedsontwikkeling met woningen, arbeidsplaatsen en publiekstrekkende voorzieningen in het invloedsgebied van het OV-knooppunt.
- Verwachte ontwikkeling van het aantal reizigers op het knooppunt met een tijdshorizon van circa tien jaar.
- Het bevorderen van de transitie naar duurzame mobiliteit, waaronder de elektrificatie van de busvloot en benodigde laadvoorzieningen.
- Verstandig gebruik van de schaarse ruimte rond het knooppunt.

Vakinhoudelijke aandachtspunten

Lokale ontsluiting

Het belang van lopen naar en vanaf stations en haltes wordt nog te vaak onderschat. In de planuitwerking verwachten wij dat de looproutes rond het knooppunten worden gezien op het wegnemen van barrières en het aanvullen van ontbrekende schakels. In de scope van het plan kunnen worden opgenomen:

- Binnen het stationsdomein: de volledige loop- en fietsroutes.
- Buiten het stationsdomein: alleen het slechten van barrières in loop- en fietsroutes en het toevoegen van ontbrekende schakels binnen het invloedsgebied van circa 0,4 kilometer vanaf de (hoofd)entree. Bestaande looproutes vallen buiten de scope; bestaande fietsroutes komen in aanmerking voor verbeteringen als zij onderdeel zijn van het basisnetwerk fiets en de daarvoor geldende regels.

Uiteraard geldt voor alle looproutes dat deze geschikt, toegankelijk en bruikbaar zijn voor reizigers met een beperking. Daarvoor worden de uitgangspunten van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022–2032 aanbevolen.

Fietsparkeren

De MRDH laat jaarlijks de bezetting van fietsparkeren bij stations en OV-haltes meten. Bij het bepalen van de benodigde capaciteit kijkt het plan naar de huidige bezetting (uitgaande van adequaat beheer gericht op voorkomen van langparkeren), de verwachte reizigersgroei met een tijdshorizon van circa tien jaar. Bij het zoeken naar plekken voor de fiets speelt een evenwichtige verdeling van de capaciteit over de verschillende herkomst- en aanrijdroutes van fietsers een belangrijke rol. De situering houdt rekening met zichtlijnen in de stalling voor voldoende sociale veiligheid. De stalling biedt aanbindmogelijkheid ter preventie van diefstal

METROPOOLREGIO

ROTTERDAM DEN HAAG

en is robuust met het oog op voorkomen van schade bij plaatsen en uitnemen van fietsen. Beugels en rekken voldoen aan de eisen van Stichting FietsParKeur. Het plan houdt rekening met de te verwachten aantallen buitenmodel-fietsen. Fysieke maatregelen/ investeringen ten behoeve van toezicht en/of bewaking kunnen onderdeel zijn van de scope (camera's, personeelsruimte).

P+R

Het beleid zoals verwoord in de P+R visie van 2017 blijft ongewijzigd van kracht. De behoefte aan P+R-plaatsen kan niet vraagvolgend worden gefaciliteerd, daarvoor ontbreekt de ruimte op de knooppunten en ook de financiële middelen. Zo vraagt een geparkeerde fiets circa 2 m² en kost de plek tussen de € 600,- en € 3.000,-. Een autoparkeerplaats vraagt al gauw 20 m² en kost op maaiveld circa € 6.000,- en in een garage zeker € 30.000,-. Voordat uitbreiding een passende maatregel is, dienen eerst de eerste vier sporten van de P+R-ladder te worden gevolgd: weren van oneigenlijk gebruik door niet-OV-reizigers, verbeteren van alternatieven, gedragsbeïnvloeding en tarifiering van het gebruik.

Kwaliteitsbeleving

Bij het inventariserende onderzoek van 2019 is voor de OV-knooppunten een kwaliteitsbeoordeling van reizigers opgesteld. We stellen als eis dat die voor het algemeen oordeel tenminste het gemiddeld rapportcijfer 7 krijgen, op metropolitane knooppunten tenminste een 7½ en op de internationale knooppunten een 8. De rapportages daarvan geven gedetailleerd inzicht in de aspecten die op elk knooppunt relatief sterk en zwak scoren.

Als de score achterblijft bij de eis, gaat de planuitwerking specifiek in op het wegnemen van de geconstateerde tekorten. Ook op knooppunten waar de score al wel voldoet, kan kwaliteitsbeleving onderdeel van de opgave zijn, mits dit proportioneel is en sober en doelmatig wordt uitgewerkt.

Mobiliteitsdiensten

Diensten als deelfietsen, -scooters en zelfs -auto's kunnen van toegevoegde waarde zijn voor het maken van OV-reizen, vooral in het natransport naar bestemmingen die op wat grote afstanden van stations gelegen zijn. In het plan kunnen hiervoor plekken worden gereserveerd en fysieke voorzieningen met budgetraming worden opgenomen. Daarbij moet wel aannemelijk gemaakt worden dat er exploitanten zijn die belangstellingen hebben om daar hun diensten aan te bieden specifiek gericht op hoofdzakelijk OV-reizigers op het knooppunt. Diensten die zich richten op andere doelgroepen zoals bewoners of medewerkers van bedrijven vallen buiten de scope. Gecombineerde arrangementen voor brede doelgroepen zijn niet uitgesloten, mits de investeringskosten evenredig worden toegedeeld aan de betreffende doelgroepen en het gebruik door OV-reizigers gewaarborgd is.

Beheer, toezicht en instandhouding

De beleving van de reiziger wordt niet alleen bepaald door een goed en prettig ontwerp. Wat mooi is moet ook mooi blijven en dat vraagt dagelijks inspanning in beheer, toezicht en handhaving. MRDH heeft in 2019 de reizigers waardering van 56 knooppunten in beeld gebracht. Reizigers zijn kritisch als het gaat om de waardering voor reinheid, uitstraling en veiligheidsbeleving van de knooppunten. Daarom is het belangrijk dat er bij verbeteringen op knooppunten ook aandacht wordt besteed aan de beheerfase: dagelijks beheer, toezicht en handhaving. Bij de subsidieaanvraag maken de aanvrager inzichtelijk hoe in de beheerfase de instandhouding van de kwaliteit gegarandeerd wordt. De aanvrager kan hierbij mogelijkheden om over de hele levensloop van investeringen en beheer kosten te besparen bespreekbaar maken. De MRDH draagt bijvoorbeeld via kennisontwikkeling bij aan meer inzicht in de mogelijkheden kosten te besparen in de beheerfase.

METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

Fietsenstalling

Toezicht en handhaving vraagt nadrukkelijk aandacht. Zonder toezicht zal uiteindelijk een vijfde van de plekken bezet gehouden worden door fietsen die niet gebruikt worden. Bovendien hebben verwaarloosde fietsen en wrakken een slechte invloed op de uitstraling en beleving van de omgeving. Uitbreiding van de capaciteit van de stalling heeft geen zin als ongebruikte fietsen niet met enige regelmaat worden verwijderd.

Planmatig toezicht en handhaving is een voorwaarde voor een goed functionerende openbare stalling. Planmatig betekent niet direct arbeidsintensief; wanneer het goed georganiseerd is, zal de handhavingsinspanning uiteindelijk verminderen tot een aanvaardbaar niveau.

De volgende stappen zijn daarbij belangrijk:

1. Duidelijk aangeven van de gebruiksregels in de stalling
2. Beperken van de stallingsduur
3. Afvoeren van fietswrakken en weesfietsen naar fietsdepot
4. Verbod op stallen buiten de rekken
5. Fout geplaatste fietsen waarschuwen en zo nodig verwijderen
6. Regelmatig bijhouden van acties 3 en 5.

Toezicht en handhaving van fietsparkeren in de openbare ruimte is een exclusieve bevoegdheid van de gemeente. Het vindt zijn grondslag in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). De gemeente wijst dan gebieden aan waar een beperkte stallingsduur geldt en/of waar fietsen alleen in de daarvoor bestemde rekken mogen worden geplaatst. Om het effectief en doelmatig uit te voeren is een zekere mate van routine gewenst. Enkele gemeenten hebben hiervoor een gezamenlijke uitvoeringsorganisatie inclusief depot ingericht. Zo werkt het Fietsdepot Haaglanden voor de gemeenten Den Haag, Delft, Leidschendam-Voorburg en Pijnacker-Nootdorp. Het team voert het beheer uit op zowel OV-knooppunten, stadscentra en winkelcentra.

Het Fietsberaad heeft de kennis over fietsbeheer beschikbaar gemaakt in diverse publicaties (<https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank>). De belangrijkste is het in 2012 geactualiseerde Handboek Weesfietsenaanpak. Uit onderzoek blijkt dat de meeste fietsen worden achterlaten, omdat mensen niet goed weten wat ze met een afgedankte fiets moeten doen. Voorlichting over het inleveren of laten ophalen van afgedankte fietsen, voorkomt het achterlaten in de openbare ruimte.

Langparkeren:

Voor openbare, niet-bewaakte stallingen bij openbaar vervoer is een maximale stallingsduur van 7 dagen aan te raden. Hiermee wordt het dagelijks gebruik van openbaar vervoer voldoende ondersteund en zijn ook weekenduitstapjes probleemloos mogelijk. Het is niet wenselijk dat fietsen wekenlang ongebruikt de stalling bezet houden. Voordelen van maximaal 7dagen zijn:

- Ontmoedigen van weinig gebruikte 'stationsfietsen': wie zo'n tweede fiets maar incidenteel gebruikt kan beter een deelfiets gebruiken.
- Weren van langparkeerders, bijvoorbeeld voor een langere vakantie. Vakantiegangers kunnen voor hun fiets een andere oplossing zoeken.
- Vergemakkelijken van effectieve handhaving: gelabelde fietsen kunnen de daaropvolgende week al worden verwijderd. Dit is een goed signaal naar dagelijkse gebruikers die zo merken dat handhaving serieus wordt genomen. Het is ergerlijk om wekenlang gelabelde ongebruikte fietsen te zien staan terwijl je zelf lang moeten zoeken naar het laatste overgebleven plekje. Snel ruimen heeft een preventieve werking: blijf opletten anders verdwijnt je fiets naar het depot.



Fietsdepot:

Het afvoeren van fietsen is aan regels en procedures gebonden. De fietsen moeten worden geregistreerd en gecontroleerd op diefstalmelding. De eigenaar krijgt een redelijk termijn om de fiets te komen ophalen (tegen betaling van administratieve kosten), die tijd wordt de fiets in depot gehouden. Het is niet nodig om hiervoor een overdekte fietsenstalling in te richten. Een door omheining afgeschermd buitenterrein volstaat. Het is niet noodzakelijk om alle fietsen tenminste 13 weken te bewaren, dat is een misvatting. Als de bewaarkosten groter zijn dan de economische waarde van de fiets, is een korte bewaartermijn redelijk. Omdat vooral van weesfietsen de waarde verwaarloosbaar is, hoeven deze ook niet langdurig kostbare depotruimte in beslag te nemen. (zie <https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Bewaartermijnen-verwijderde-fietsen>).

P+R-terrein

De belangstelling om met de auto naar het OV te komen, is onuitputtelijk groot. Veel P+R terreinen staan om half acht 's ochtends al vol. De auto lijkt weliswaar een populair vervoer, we zien liever dat mensen te voet, met de fiets of met de bus naar het station komen. Maar voor sommige mensen is dat geen optie en dan is P+R een uitkomst. Deze typen parkeerders zien we liever niet op de P+R:

- Parkeerders die niet verder reizen maar hun bestemming op een kantoor of bedrijf hebben in de directe omgeving van het station (deze bedrijven moeten op eigen terrein in hun parkeerbehoefte voorzien)
- Bewoners van nabijgelegen appartementen (deze complexen moeten op eigen terrein in hun parkeerbehoefte voorzien).
- Parkeerders die op korte afstand wonen en ook met de fiets kunnen komen (stalling neemt minder plek in dan parkeerplek).

Als deze groepen geweerd of ontmoedigd kunnen worden, komt er plek vrij voor reizigers waarvoor de P+R bedoeld is en meerwaarde biedt voor het reizen met het openbaar vervoer. Jaarlijks laat de MRDH metingen van het gebruik van P+R uitvoeren. Met die uitkomsten kan gevolgd worden hoe het gebruik zich in aard en omvang ontwikkelt. In de visie 'Parkeer en Reis in de Metropoolregio' (2017) is vastgelegd dat de MRDH aan uitbreiding alleen financieel bijdraagt als de vijf sporten van de "P+R-ladder" worden gevolgd (zie bijlage 3).

METROPOOLREGIO

ROTTERDAM DEN HAAG

Subsidievoorwaarden

Bij de beoordeling van subsidieaanvragen wordt het plan beoordeeld op en getoetst aan onder andere de volgende aspecten:

- Inhoudelijke samenhang
- Samenwerking van de betrokken beheerder
- Niet alleen investeren maar ook goed beheren
- Werk-met-werk-maken
- Sober en doelmatig
- Subsidiepercentage

Het door de gemeente in samenspraak met andere belanghebbenden inclusief de MRDH vast te stellen startdocument biedt inzicht in deze aspecten.

Inhoudelijke samenhang

Voor een goed functionerend OV-knooppunt moeten de verschillende aandachtsgebieden *in onderlinge samenhang* worden gezien. De ruimte is schaars en de middelen zijn beperkt. Dat de P+R vol staat, kan veroorzaakt worden doordat de fietsenstalling onvoldoende is en mensen uit omliggende buurten toch maar de auto pakken. De samenhang voorkomt dat een oplossing voor het ene probleem een andere oplossing in de weg zich of een nieuw probleem oproept.

Het voordeel van deze benadering is dat niet alleen bijvoorbeeld de uitbreiding van fietsenstalling aan de orde is maar bijvoorbeeld ook aandacht is voor de oversteekbaarheid van wegen voor voetgangers.

Samenwerking

In een OV-knooppunten komen niet alleen vervoersstromen samen, het zijn ook knooppunten van beheerdomeinen. Voor sommige delen is de gemeente verantwoordelijk (wegen en buitenruimte), voor andere de stationsbeheerder (ProRail, RET, HTM) of vervoerders (dienstuitvoering, reisinformatie). Ook kunnen er diverse diensten worden aangeboden zoals bewaakte fietsenstalling, kiosken en andere detailhandel, mobiliteitsdiensten als deelfietsen et cetera. Al die verschillende belangen moeten evenwichtig tot hun recht komen. Het plan moet niet van één partij afkomstig zijn maar door de samenwerkende beheerders gedragen worden. De rolverdeling op knooppunten kan ingewikkeld zijn; soms vervullen partijen meerdere rollen en is het goed om daar duidelijk over te zijn en onderscheid in te maken. Een overzicht van verschillende rollen is opgenomen in bijlage 2.

Investeren en goed beheren

Investeringsvoorstellen zullen niet goed “renderen” als het beheer, het toezicht en de instandhouding niet goed geregeld zijn. Wat mooi gemaakt is moet ook heel en schoon kunnen blijven, fiets- en parkeerplekken beschikbaar voor de juiste doelgroepen reizigers. Bij het investeringsvoorstel is het daarom ook van belang om aan te geven op welke manier het beheer en toezicht de kwaliteit voor de reizigers garandeert. De volgende aspecten worden daarbij in ieder geval aangegeven:

- De maximale stallingsduur voor fietsen en de regelmaat waarmee fietswrakken, te lang geparkeerde fietsen en weesfietsen worden gelabeld en afgevoerd;
- De wijze waarop oneigenlijk gebruik van de P+R wordt tegengegaan, de maximale parkeerduur en indien nodig het doelgroep gebonden tarief
- De wijze waarop de beheerders het dagelijks beheer en het toezicht hebben geregeld en op elkaar hebben afgestemd.

Werk-met-werk-maken

Zoals alle infrastructuur hebben ook haltes, stations en stationspleinen met enige regelmaat onderhoud en renovatie nodig. Dit kan een goede aanleiding zijn om gelijktijdig functionele

METROPOOLREGIO

ROTTERDAM DEN HAAG

verbeteringen te realiseren. Door werk-met-werk-maken zijn de totale gezamenlijke kosten lager dan wanneer onderhoud en verbetering afzonderlijk worden uitgevoerd. Bij de bepaling van de subsidie wordt onder andere op basis van het profijtbeginsel (artikel 25 van de subsidieverordening) een kostentoedeling gemaakt.

Sober en doelmatig

Voor een verantwoorde besteding van publieke middelen is het uitgangspunt dat maatregelen sober en doelmatig worden uitgevoerd. Dat betekent dat de maatregelen aantoonbaar bijdragen aan de geconstateerde functionele tekortkomingen en dat daarvoor de meest kosteneffectieve maatregel wordt uitgevoerd. Dat wil niet zeggen dat altijd voor de allergeoedkoopste variant gekozen wordt (“*billig*”) maar voor de beste prijs-kwaliteit verhouding (“*preiswert*”). Bij bijvoorbeeld materiaalkeuze wordt ook de kwaliteitsbeleving betrokken, zeker op locaties waar dat een geconstateerde tekortkoming is. Tegelijkertijd speelt ook mee wat de verwachte beheer- en instandhoudingskosten zijn. De afweging wat een verstandige keuze is, wordt bij voorkeur op basis van de gehele levenscyclus afgewogen. Maatregelen die aantoonbaar bijdragen aan aanvaardbare en beheersbare kosten van beheer, toezicht en instandhouding in de levenscyclus, zijn een verstandige investering.

Subsidiepercentage

De Subsidieverordening kent voor de categorie ‘ketenmobiliteit’ een subsidiepercentage van maximaal 50%. Voor openbaar vervoerinfrastructuur geldt een percentage van maximaal 100%. Voor projecten in deze handreiking worden uitsluitend de volgende onderdelen aangemerkt als OV-infrastructuur:

- Haltes en stations van de regionale railinfrastructuur
- Bushaltes en -perrons met bijbehorend meubilair, busbanen en bufferplaatsen exclusief voor OV-diensten binnen de eigen concessies van de MRDH
- Reisinformatiesystemen

Lijst van OV-knooppunten

Deze handreiking heeft betrekking op 84 knooppunten (zie bijlage 1) waarin vijf typen worden onderscheiden:

- (inter)nationale knooppunten (2 knooppunten)
- Metropolitane knooppunten (9)
- Bovenlokale knooppunten (13)
- Lokale knooppunten (32)
- Opstappunten (28)

Er wordt onderscheid gemaakt tussen lokale en bovenlokale knooppunten. Lokale knooppunten ontsluiten vooral een lokaal gebied, bovenlokale knooppunten hebben ook een functie voor een groter gebied, bijvoorbeeld een busstation met een regionale functie zoals Spijkenisse Centrum waar alle buslijnen uit Voorne-Putten samenkomen bij de metro en Leyenburg waar de bussen uit het Westland aanhaken op tram 4 van RandstadRail. De bovenlokale knooppunten vragen extra aandacht in de prioritering; deze zijn immers ook van belang voor andere gemeenten dan waar ze gelegen zijn.

Daarnaast is er de categorie opstappunten. Dit zijn de P+R-terreinen, zoals Poortugaal in Albrandswaard, en belangrijke haltes van metro, tram en doorgaande buslijnen (R-net) waar de fiets in het vortransport belangrijk is, zoals Randstadrailhalte Oosterheem in Zoetermeer of de R-net halte bij Brielle centrum. Op deze opstappunten ligt de nadruk vooral, maar niet uitsluitend, op de overstapvoorzieningen.

Ketenmobiliteit buiten OV-knooppunten

Ketenmobiliteit beperkt zich niet tot de 84 knooppunten in deze handreiking. Ook op andere treinstations en haltes van metro, RandstadRail en R-net speelt de fiets in het vortransport

METROPOOLREGIO

ROTTERDAM DEN HAAG

een rol van betekenis. Als daar tekorten zijn, kunnen gemeenten subsidie aanvragen om de stallingsmogelijkheden uit te breiden. Uiteraard geldt ook hier de aanname dat er adequaat gehandhaafd wordt op het weren van ongewenst langparkeren.

Een ander redelijk nieuw verschijnsel is overstappen van auto op fiets, "*Park+Bike*".

Vooralsnog is het een nichemarkt. Voor zover hiervoor specifieke voorzieningen nodig zijn, bijvoorbeeld fietsenstalling voor eigen fietsen of opstelplaatsen voor deelfietsen en bijbehorende systemen, dan kunnen de fysieke maatregelen daarvoor in beginsel in aanmerking komen voor een bijdrage. De initiatiefnemer dient aan te tonen dat de voorziening voorziet in een behoefte en dat adequate maatregelen gelden om ongewenst langparkeren tegen te gaan.

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Bijlagen:

1. Lijst met 84 knooppunten
2. Rolverdeling op knooppunten
3. P+R ladder

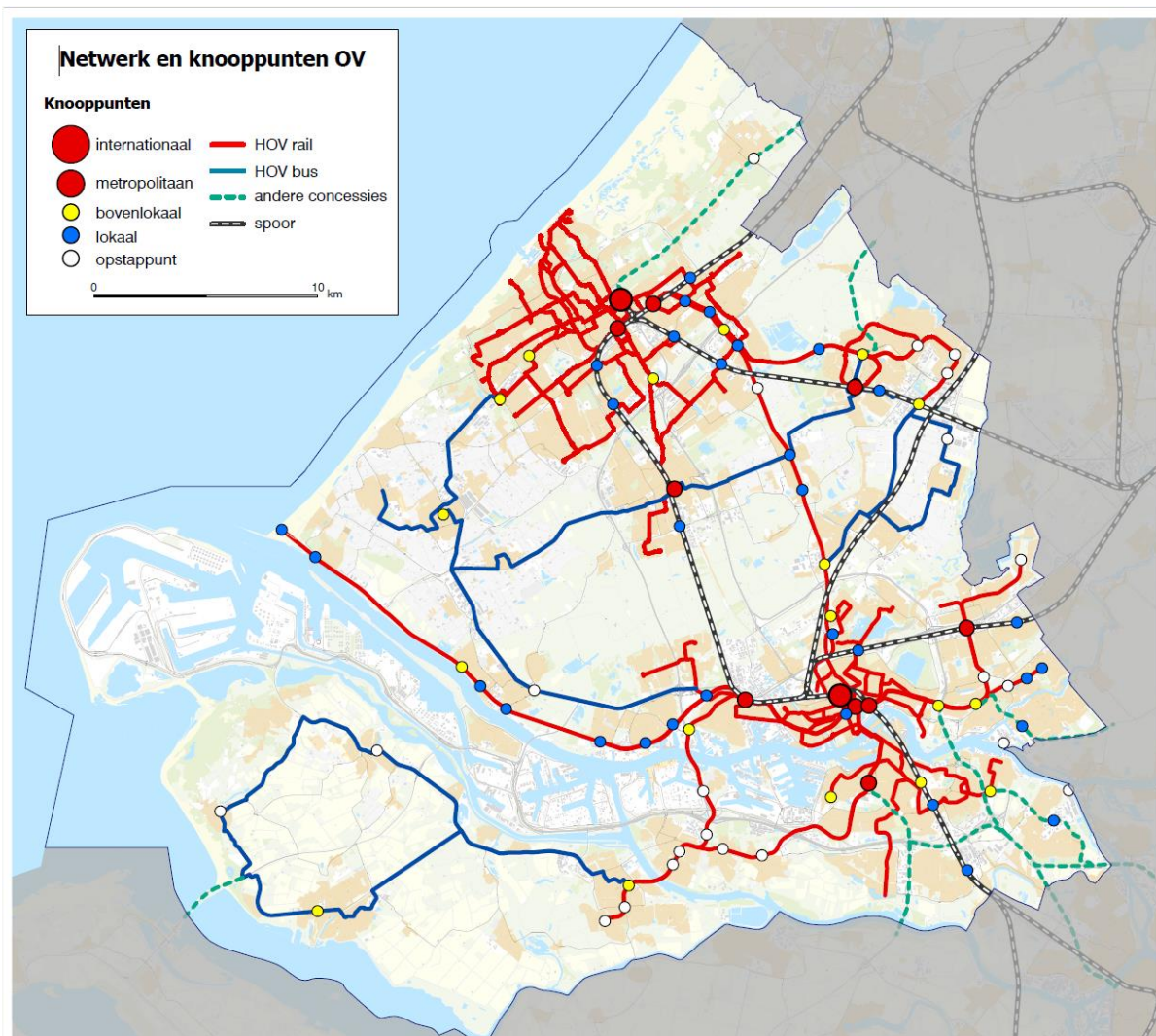
METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

Bijlage 1: Lijst met knooppunten

Er worden vijf typen OV-knooppunten onderscheiden:

- Internationale knooppunten (2 knooppunten)
Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal
- Metropolitane knooppunten (9)
belangrijke knooppunten in het metropolitane OV-netwerk
- Bovenlokale knooppunten (18)
knooppunten met overstapfunctie voor een bovenlokaal verzorgingsgebied
- Lokale knooppunten (32)
knooppunten met overstapfunctie voor een lokaal verzorgingsgebied
- Opstappunten (23)
knooppunten met een P+R-functie, R-net- en centrumhaltes met belangrijke fietsparkeerfunctie

Voor handreiking worden de volgende OV-knooppunten aangewezen. Deze lijst is op alfabetisch volgorde per gemeente. Sommige knooppunten liggen op of nabij een gemeentegrens en staan dan bij beide gemeenten opgenomen.



**METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG**

knooppunt	status
Albrandswaard	
Metro Poortugaal	opstappunt
Metro Rhoon	opstappunt
Barendrecht	
Station Barendrecht	lokaal
Capelle aan den IJssel	
Capelsebrug	bovenlokaal
Capelle Centrum	lokaal
Capelle Schollevaar	lokaal
Slotlaan	opstappunt
De Terp	lokaal
Den Haag	
Den Haag Centraal	internationaal
Forepark	bovenlokaal
Hollands Spoor	metropolitaan
Hoorwijk	bovenlokaal
Leyenburg	bovenlokaal
Laan van NOI	metropolitaan
Leidschenveen	lokaal
Mariahoeve	lokaal
Moerwijk	lokaal
Uithof	bovenlokaal
Ypenburg	lokaal
Delft	
Delft Campus	lokaal
Station Delft	metropolitaan
Krimpen aan den IJssel	
Krimpen Centrum	lokaal
Stormpolder	opstappunt
Lansingerland	
Lansingerland-Zoetermeer	bovenlokaal
Rodenrijs	bovenlokaal
Veiling Bleiswijk	opstappunt
Leidschendam-Voorburg	
Laan van NOI	metropolitaan
Leidschendam-Voorburg	lokaal
Mariahoeve	lokaal
Voorburg	lokaal
Voorburg-'t Loo	lokaal
Midden Delfland	
Maasland viaduct	opstappunt
Maassluis	
Maassluis Centrum	lokaal
Maassluis West	lokaal
Steendijkpolder	bovenlokaal
Nissewaard	
De Akkers	opstappunt
Heemraadlaan	opstappunt
Spijkenisse Centrum	bovenlokaal
Pijnacker-Nootdorp	
Nootdorp	opstappunt
Pijnacker Centrum	lokaal
Pijnacker Zuid	lokaal
Ridderkerk	
Ridderkerk Centrum	lokaal
De Schans	opstappunt

Rotterdam	
Alexander	metropolitaan
Blaak	metropolitaan
Beurs	metropolitaan
Beverwaard	bovenlokaal
Capelsebrug	bovenlokaal
Eendrachtsplein	lokaal
Hoek van Holland Haven	lokaal
Hoek van Holland Strand	lokaal
Hoogvliet	opstappunt
Kralingse Zoom	bovenlokaal
Lombardijen	lokaal
Melanchthonweg	lokaal
Meijersplein	bovenlokaal
Nesseland	opstappunt
Noorderhelling/Stadionpark	bovenlokaal
Rotterdam Centraal	internationaal
Station Noord	lokaal
Pernis	opstappunt
Schenkel	opstappunt
Slinge	bovenlokaal
Tussenwater	opstappunt
Zalmplaat	opstappunt
Zuidplein	metropolitaan
Rijswijk	
Station Rijswijk	lokaal
Schiedam	
Nieuwland	lokaal
Schiedam Centrum	metropolitaan
Vijfsluizen	bovenlokaal
Vlaardingen	
Vijfsluizen	bovenlokaal
Vlaardingen Centrum	lokaal
Vlaardingen Oost	lokaal
Vlaardingen West	lokaal
Voorne aan Zee	
Amnesty Internationallaan	bovenlokaal
Brielle Centrum	opstappunt
Rockanje Dorpsplein	opstappunt
Wassenaar	
Van Oldebarneveltweg	opstappunt
Westland	
Naaldwijk busstation	bovenlokaal
Zoetermeer	
Centrum-West	bovenlokaal
Driemanspolder	lokaal
Javalaan	opstappunt
Lansingerland-Zoetermeer	bovenlokaal
Oosterheem	opstappunt
Station Zoetermeer	metropolitaan
Voorweg	lokaal
Willem Dreeslaan	opstappunt
Zoetermeer Oost	lokaal

Bijlage 2: Rolverdeling op knooppunten

Op OV-knooppunten zijn diverse partijen actief en zij moeten in samenwerking met elkaar een goede en naadloze reiservaring leveren. Sommige partijen vervullen meerdere rollen en het is daarom goed om deze afzonderlijk te benoemen.

A. Vervoersautoriteit

MRDH heeft als vervoersautoriteit verschillende rollen

- A1. Beleidsmaker
- A2. Subsidieverlener infrastructuur
- A3. Concessieverlener openbaar vervoerdiensten
- A4. Concessieverlener instandhouding railinfrastructuur
- A5. Toezichthouder veiligheid railvervoer

B. Gemeenten

- B1. Beleidsmaker
- B2. Wegbeheerder
- B3. Beheerder buitenruimte
- B4. Toezichthouder en handhaver openbare orde

C. Infrabeheerder

- C1. Beheerder railinfrastructuur
- C2. Stationsbeheerder
- C3. Stationsexploitant

D. Vervoerder

- D1. Exploitant van vervoerdiensten in kader van OV-concessie

E. Overige dienstverleners

- E1. Beheerder/exploitant bewaakte fietsenstalling
- E2. Beheerder/exploitant parkeerterrein/-garage
- E3. Retailers
- E4. Mobiliteitsdiensten

Bijlage 3: P+R-ladder
P+R ladder


5. Capaciteit uitbreiden
4. Tarief invoeren
3. Gedragsverandering
2. Alternatieven fiets, lopen, ov
1. Bestemmingsparkeren weren

Sport 1: Bestemmingsparkeren weren (scheefparkeren)

De capaciteit is bedoeld om OV-reizigers een parkeerplek te bieden. Bestemmingsparkeren zonder dat men verder reist met OV, kan worden geweerd bijvoorbeeld door een doelgroepsysteem in te voeren. OV-reizigers kunnen dan zonder kosten parkeren, anderen moeten een vol tarief betalen.

Sport 2: Alternatieven op orde

Uit het gebruikersonderzoek van 2016 is gebleken dat een forse groep op korte afstand van het knooppunt toch met de auto komt. Uit de proeftuinen blijkt dat voor een deel van deze groep de fiets een goed alternatief kan zijn. De voorzieningen voor het stallen van de fiets moeten dan wel genoeg ruimte bieden en voldoende veilig zijn. Hier is nog een flinke verbetering mogelijk.

Sport 3: Gedragsverandering bevorderen

Uit de proeftuinen blijkt dat P+R gebruikers open staan voor het uitproberen van alternatieven. Publieksacties zijn een nuttig instrument om reizigers te ondersteunen bij het vormen van nieuwe gewoontes.

Sport 4: Tarief

Tarief invoeren is pas de vierde sport op de P+R ladder. Ongewenste effecten als parkeeroverlast in omliggende wijken en verlies van OV-reizigers kunnen dan worden voorkomen.

Sport 5: Uitbreiding

Dit is de laatste sport, nadat de mogelijkheden van de vorige vier sporten zijn toegepast. Het is belangrijk deze afgesproken volgorde aan te houden. Het zonder meer uitbreiden van de capaciteit zonder de voorliggende stappen te zetten, zal niet bijdragen aan de regionale bereikbaarheid maar ook niet aan een betrouwbaar P+R-product. Het lokt oneigenlijk gebruik uit, verwaarloost de aandacht voor kosteneffectievere alternatieven en uiteindelijk is er dan nog steeds onvoldoende plek de specifieke groep waarvoor P+R de meeste meerwaarde heeft: reizigers van buiten het centraal stedelijk gebied met beperkte OV-bediening en op te grote fietsafstand. De ladderbenadering is nodig om P+R effectief te laten zijn voor bereikbaarheid, leefbaarheid en ook voor klimaataanpak.

Bron: Parkeer en Reis in de Metropoolregio. MRDH, september 2017



Colofon

Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam
088 5445 100
informatie@mrhd.nl
www.mrdh.nl

Datum

oktober 2023

Redactie

MRDH

Vormgeving

MRDH

Fotografie

MRDH

