



Fietsparkeren in het nieuwe stationsgebied van Utrecht

**Randvoorwaarden, flexibiliteit
en optimale benutting**



Tekst: Marjolein Terpstra, Jan van Embden, Ria Glas (Fietsersbond afdeling Utrecht)
Wim Bot (Landelijke Fietsersbond)

Eindredactie: Marjolein Terpstra

Foto omslag: Ria Glas

Opmerkingen en reacties: Ria Glas (e-mail: pali31@hotmail.com)

De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. Dat kan dankzij de steun van onze leden. De Fietsersbond heeft 35.000 leden, 150 afdelingen en 1500 actieve vrijwilligers, verspreid over heel Nederland.

Copyright Fietsersbond 2011

Overname van teksten is toegestaan met bronvermelding.

Fietsersbond
Postbus 2828
3500 GV Utrecht
www.fietsersbond.nl
Telefoon 030-2918171
Fax 030-2918188
E-mail info@fietsersbond.nl

Inhoud

1	Samenvatting.....	4
2	Inleiding	5
3	Randvoorwaarden	7
4	Consequenties voor het beheer van een stationsstalling	12
5	Voorbeeld voor de inrichting van een stationsstalling	16
6	Verwijzingen	18

1 Samenvatting

Uit het oogpunt van leefbaarheid, gezondheid en milieu is het wenselijk dat zoveel mogelijk OV-reizigers per fiets naar het Utrechtse stationsgebied komen. Om een fietsvriendelijk klimaat te stimuleren en tegelijkertijd de gewenste uitstraling van een maaiveld zonder (wild)geparkeerde fietsen te bewerkstelligen, zullen er in het nieuwe stationsgebied van Utrecht voldoende (inbandige) fietsparkeervoorzieningen van goede kwaliteit aangeboden moeten worden die de fietser verleiden om die ook te gebruiken. Overheden dienen daarom fors te investeren in fietsparkeren bij stations.

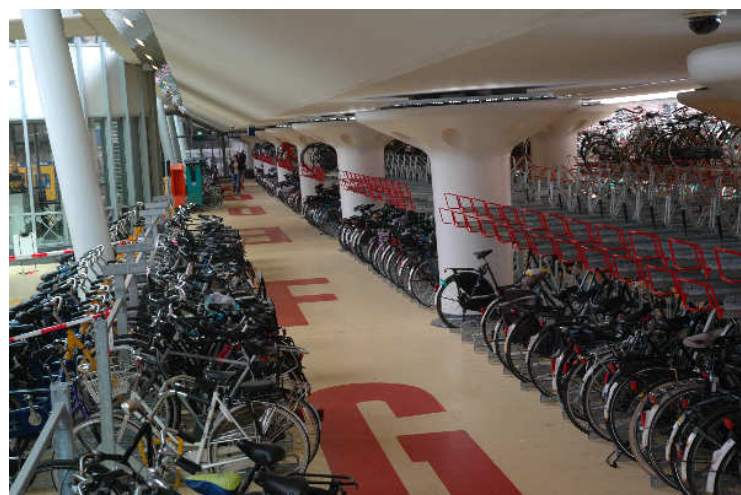
De belangrijkste randvoorwaarde is dat er een voldoende aantal stallingsplaatsen gerealiseerd moet worden, waarvan een voldoende aantal gratis. Ook op het drukste moment van de drukste dag moet er makkelijk een betaalde en een gratis plaats gevonden kunnen worden. De geplande 22.000 inbandige stallingsplaatsen zijn hiervoor naar verwachting beslist onvoldoende. Daarnaast is flexibiliteit in capaciteit en inrichting nodig om toekomstige groei en andere veranderingen op te kunnen vangen. Dit geldt voor het aantal stallingsplaatsen, maar ook voor de capaciteit van toegangen, trappen en dergelijke van een stalling. In de huidige plannen is dat niet het geval.

De Fietsersbond is voorstander van een combinatie van gratis en betaald parkeren met tariefdifferentiatie, waarbij het tarief bepaald wordt door de kwaliteit: parkeerduur, afstand tot het perron, gebruiksgemak en aanwezige faciliteiten. In het rapport is een mogelijke, concrete variant van zo'n gedifferentieerd systeem uitgewerkt: voor plaatsen met een korte loopafstand een hoog tarief, verder weg gelegen plaatsen een laag tarief en de verst weg gelegen plaatsen zijn de eerste twee dagen gratis. Stallen bovenin het etagerek mag goedkoper zijn dan onderin. Met een elektronisch stallingssysteem is zo'n tariefsysteem goed te handhaven. Langparkeren, tot 28 dagen, moet mogelijk blijven, maar tegelijk ontmoedigd worden door sterk oplopende tarieven na een aantal dagen stallen en een ongunstige locatie. OV-gerelateerd kortparkeren, bijvoorbeeld om iemand op te halen van de trein, moet mogelijk blijven op het maaiveld dichtbij de perrons en de stationshal.

Sociale veiligheid, gebruiksgemak en ruime openingstijden van de inbandige stallingen inclusief het elektronische stallingssysteem moeten gewaarborgd zijn. De fietsenstallingen moeten vlot bereikbaar zijn vanaf de (hoofd)fietsroutes en met goede, korte looproutes aansluiten op trein, bus en tram. De "Rabobrug" en de huidige middentunnel moeten daarom aansluiten op de fietsenstallingen en de perrons.

2 Inleiding

Al meer dan vier decennia is het fietsparkeren bij het Centraal Station in Utrecht een probleem. Met de aankomende grote metamorfose van het stationsgebied is dit hét juiste moment én een goede kans om het probleem definitief op te lossen. Daarvoor moeten zowel fietsparkeervoorzieningen van goede kwaliteit aangeboden worden als ook fietsers verleid worden om van deze voorzieningen gebruik te maken. Dit is niet alleen van belang voor de fietsers, maar ook voor de uitstraling van het hele stationsgebied. Slecht fietsparkeerbeleid leidt tot lukraak gestalde fietsen die overlast, lelijkheid en criminaliteit (diefstal) veroorzaken. Het is beter dit zoveel mogelijk te voorkomen dan achteraf dit te moeten bestrijden met duur handhavingsbeleid, inclusief de overlast net buiten het stationsgebied. Daarnaast zorgt goed fietsparkeerbeleid er voor dat zoveel mogelijk OV-reizigers met de fiets naar het stationsgebied komen en de ruimteslurpende auto of zwaar-gesubsidieerde bus en tram laten staan. Dit is zeer wenselijk vanuit het oogpunt van leefbaarheid, gezondheid en milieu voor de hele gemeente Utrecht. Ter vergelijking, er worden in het kader van de luchtkwaliteitsproblemen 8.000 P+R parkeerplaatsen voor auto's gerealiseerd, voor € 200.000.000,-[1]. Iemand die met fiets en trein reist bespaart de stad meer luchtvervuiling dan een gebruiker van zo'n P+R plaats die met het



Huidige stalling en een voorbeeld van een nieuwe fietsenstalling: uitschuifrekken, duidelijke bewegwijzering en veel licht zijn belangrijk (foto Noorderstalling: Flickr/Lambert Wolterbeek Muller; foto stalling Houten: Jan van Embden)

aansluitende openbaar vervoer verder reist. De Fietsersbond vindt het dan ook niet meer dan normaal dat de overheden fors investeren in het fietsparkeren bij stations, zie ook "Actieplan fietsparkeren bij stations onvoldoende" door de Fietsersbond (2011) [2].

Door de complexiteit van het stationsgebied is het een uitdaging om het fietsparkeren goed te regelen. Utrecht wordt een proeftuin voor fietsparkeren en de gekozen uitwerking wordt een voorbeeld voor fietsparkeren bij andere grote stations. In het door minister Schultz van Haegen onlangs gepubliceerde "Nieuw actieplan fietsparkeren bij stations" (2011, [3]) wordt expliciet naar de Utrechtse plannen verwezen. Station Utrecht Centraal is qua reizigersaantallen het grootste station van Nederland met 200.000 in- en uitstappers per dag. Een groot deel van die reizigers komt en gaat per fiets. Utrecht heeft de ambitie uitgesproken om dé fietsstad van Nederland te worden. De gemeenteraad heeft besloten dat er geen fietsen geparkeerd mogen worden op het maaiveld in het nieuwe stationsgebied. Daarom zullen alle fietsenstallingen inpandig worden gerealiseerd. Op maaiveld gestalde fietsen zullen worden verwijderd. De Fietsersbond vindt dat de gemeente dan dus ook moet zorgen voor voldoende, geschikte inpandige stallingsplaatsen. Het is onterecht om de hogere kosten die hiervan het gevolg zijn alleen op de fietsende gebruiker af te wentelen.

In dit rapport beschrijft de Fietsersbond afdeling Utrecht haar visie op het OV-gerelateerde fietsparkeren in het nieuwe stationsgebied van Utrecht. Het eerste deel van dit rapport beschrijft de randvoorwaarden waaraan voldaan moet worden voor fietsparkeren in het nieuwe stationsgebied. In het tweede deel wordt een uitwerking van de randvoorwaarden beschreven om te komen tot flexibele inrichting en optimale benutting van de stationsstallingen. De Fietsersbond gaat graag met alle partijen in discussie over deze voorstellen. Een belangrijk uitgangspunt is dat wij vinden dat gratis stallen altijd mogelijk dient te zijn (zie ook “Standpunt fietsparkeren bij stations” door de Fietsersbond, 2009 [4]). In de praktijk blijkt dat in steden waar niet gratis kan worden gestald bij het station juist buiten het handhavingsgebied grote aantallen fietsen wildgeparkeerd staan. In een aantal andere steden zijn succesvolle bewaakte fietsenstallingen geopend, waarin alle stallingsplaatsen gratis zijn. Houten is daarvan het meest recente voorbeeld. Ook voor Utrecht is dit een aantrekkelijke optie. Nadeel ervan is dat er in de praktijk met 22.000 plaatsen grote kwaliteitsverschillen tussen plaatsen gaan ontstaan door erg verschillende loopafstanden. De Fietsersbond zet daarom in op een variant met een combinatie van gratis en betaalde plaatsen met differentiatie op grond van kwaliteit en parkeerduur. De verdeling tussen betaalde en gratis plaatsen moet daarbij in de praktijk zó zijn dat er altijd zowel betaald als gratis gestald kan worden.

Naast de inrichting van het nieuwe stationsgebied is het ook van belang om te kijken naar de komende periode waar al bouwend en slopend het huidige stationsgebied met al z'n voorzieningen op de schop gaat. Ook in deze dynamische periode vol veranderingen is het essentieel dat er in elke fase voldoende stallingsplaatsen aanwezig zijn in het stationsgebied. Deze moeten voldoen aan de eisen van goede aansluiting op aanrijroutes en looproutes, sociale veiligheid, gebruiksgemak en ruime openingstijden. Deze overgangperiode kan extra meerwaarde gegeven worden door nieuw fietsparkeerbeleid en beheer alvast te introduceren, zodat ervaring wordt opgedaan en er de mogelijkheid is om nieuw beleid en beheer te toetsen voordat de definitieve stallingen klaar zijn. Ook kunnen de gebruikers op deze manier toegroeien naar de nieuwe situatie.

3 Randvoorwaarden

Om het (OV-gerelateerde) fietsparkeren goed te regelen moet er aan de volgende randvoorwaarden worden voldaan:

- Er moet een voldoende aantal stallingsplaatsen zijn, waarvan een voldoende aantal gratis
- De fietsenstallingen moeten flexibel zijn ingericht en georganiseerd, zodat zij duurzaam zijn bij veranderingen in de toekomst
- Sociale veiligheid, gebruiksgemak en ruime openingstijden moeten gewaarborgd zijn
- De stallingen moeten vlot bereikbaar zijn vanaf de (hoofd)fietsroutes
- De stallingen moeten met goede looproutes aansluiten op trein, bus en tram
- De fietser moet keuze hebben uit verschillende kwaliteitsniveaus als het bijvoorbeeld gaat om afstand tot het perron, parkeerduur, gebruiksgemak en aanwezige faciliteiten. Deze verschillen kunnen uitgedrukt worden in tariefverschillen.
- Langparkeerders moeten ontmoedigd worden, maar zij moeten wel de mogelijkheid hebben om hun fiets voor langere tijd (maximaal 28 dagen) te stallen.
- OV-gerelateerde kortparkeerders moeten op korte afstand van het perron en stationshal makkelijk hun fiets even kunnen stallen.

1. Voldoende aantal stallingsplaatsen, waarvan voldoende gratis

Er moeten voldoende stallingsplaatsen zijn. De gemeente en ProRail gaan uit van een totale capaciteit van 22.000 stallingsplaatsen. Deze schatting is in 2006 gemaakt en de groei van het reizigersvervoer is groter geweest dan de schattingen van destijds. In 2010 werden er bijna 30% meer fietsen geteld dan op basis van de schatting van vier jaar eerder werd verwacht [5]. Het is dus niet onmogelijk dat de behoefte in 2020 het dubbele bedraagt van de nu geplande 22.000 stallingsplaatsen. Daarom moeten de ramingen bijgesteld worden op basis van de huidige groei en pleiten wij tevens voor flexibilisering van de capaciteit. Te allen tijde dienen er voldoende inpandige stallingsplaatsen aanwezig te zijn; stallen op het maaiveld is immers niet meer mogelijk. Ook op het drukste moment van de dag in het hoogseizoen moet de fietser nog een plaats van het door hem/haar gewenste type kunnen vinden. Het is daarom noodzakelijk voldoende reserveruimte in te plannen.



Er moeten altijd voldoende stallingsplaatsen zijn (foto: Ria Glas)

Een voldoende aantal van de stallingsplaatsen moet gratis zijn. Dit kan door alle stallingsplaatsen gratis te maken of door alleen een deel betaald te maken. Een systeem met een combinatie van gratis en betaalde plaatsen vindt de Fietsersbond het meest realistisch. Alle plaatsen gratis, zou ook prima zijn, zolang dan ook aan de andere randvoorwaarden wordt voldaan. Echter, in de Utrechtse situatie zullen er kwaliteitsverschillen zijn tussen en binnen de fietsenstallingen (de "slechtste" plaatsen liggen op relatief grote loopafstand van de perrons) en daarom is een combinatie van gratis en betaald het meest voor de hand liggend. Daarentegen zal het uitsluitend aanbieden van betaalde plaatsen leiden tot grote handhavingproblemen en -kosten. Bovendien wordt het fietsen naar het station erdoor ontmoedigd. De Fietsersbond vindt het van groot belang dat er altijd gratis plaatsen worden aangeboden. Om een idee te geven van de benodigde verhouding gratis/betaald: Bij een telling van de gemeente in 2010 [6] stonden er 11.000 fietsen gratis gestald in de openlucht en waren er 3.900 betaalde plaatsen, een verhouding van 3:1. Deze verhouding moet niet gezien worden als een strikte eis, maar als een basiswaarde waar

vanuit flexibel geschoven kan worden om aan de veranderende vraag te voldoen. Ook op het drukste moment van de drukste dagen moeten er voldoende gratis plaatsen beschikbaar zijn.

Er moeten ook voldoende speciale stallingsplaatsen worden gecreëerd voor afwijkende fietsen, die niet in de reguliere stallingsrekken passen. De verwachting is dat dit soort fietsen in aantal gaat toenemen. In de huidige plannen voor het nieuw stationsgebied wordt uitgegaan van slechts 2% afwijkende fietsen, terwijl landelijk 5 à 6% wordt gehanteerd [7]. Hoewel dit mogelijk verklaard kan worden door ruimere stalplekken in de nieuwe stalling waardoor minder fietsen afwijkend zullen zijn, dient er kritisch naar de onderbouwing van dit percentage gekeken te worden. Brommers en scooters horen niet thuis in een fietsenstalling omdat ze erg groot zijn en in de meeste gevallen uitlaatgassen produceren en brandgevaarlijk zijn. Een geschikte stallingsplaats voor deze voertuigen is bij de auto's in de parkeergarage.



Onvoldoende stallingsplaatsen voor afwijkende fietsen leidt tot blokkering van de gangpaden (foto: Ria Glas)

Voor fietsers die een andere bestemming in het stationsgebied hebben, zoals kantoor, winkel, vrije tijd, stadskantoor en bibliotheek moeten er ook voldoende (publieke en niet-publieke) stallingsplaatsen worden gerealiseerd. Dit voorkomt overloop naar de OV-gerelateerde fietsenstalling. Deze stallingen moeten op de juiste locaties worden gerealiseerd, dus op zeer korte loopafstand van de bestemming. Op dit moment gaat de gemeente uit van 11.000 niet-OV gerelateerde stallingsplaatsen. Deze zijn slechts deels publiek en dus slechts deels toegankelijk voor de bezoekers van de genoemde bestemmingen. Uit berekeningen van de Fietsersbond Utrecht blijkt dat dit aantal veel te krap is; dit zal ten koste gaan van de OV-gerelateerde stallingsplaatsen en tevens leiden tot op het maaiveld geparkeerde fietsen.

De Fietsersbond is er voor om de niet-OV gerelateerde fietsenstallingen toegankelijk te maken voor OV-stallers en vice versa. Een strikte scheiding tussen beide bestemmingen is voor de gebruiker niet altijd duidelijk te maken en moeilijk te handhaven. Daarnaast is het mengen wenselijk voor een optimale benutting van de stallingscapaciteit, vooral in situaties met zeer verschillende momenten van piekgebruik. Het is dan wel essentieel dat er voor beide doelgroepen voldoende stallingscapaciteit gepland is, en op de juiste locaties. Door de grote loopafstanden kunnen de stallingen niet als één grote stalling worden gezien; in alle delen van het stationsgebied moet voldoende stallingsruimte zijn. Het mengen van de fietsenstallingen mag geen vrijbrief zijn om het aantal stallingplaatsen in te perken.

2. Flexibel ingericht en georganiseerd

Het aantal gratis en bewaakte stallingsplaatsen moet robuust zijn en bestand tegen veranderingen in de toekomst. Het is te verwachten dat het OV-gerelateerde fietsgebruik op kortere en/of langere termijn zal veranderen. Dit betekent dat er een scenario dient te bestaan voor een toekomstige krimp of groei van de benodigde capaciteit aan stallingsplaatsen. Dit kan door de ruimte voor de "fietsflat" in reserve te houden. Ook andere veranderingen, zoals een veranderende vraag naar gratis versus bewaakte fietsenstallingen of wijzigingen in de aansluiting op het OV maken aanpassingen nodig. Daarom dienen de fietsparkeervoorzieningen flexibel ingericht te zijn. Dit geldt niet alleen voor de fysieke capaciteit, maar ook voor de stallingsvoorwaarden en organisatie. Het aandeel van elektrische en andere (grote) afwijkende

fietsen moet toe kunnen nemen zonder dat dit tot problemen in de fietsenstalling leidt. Aan de andere kant kan de mogelijke populariteit van fietsen met draaibaar stuur [8] ruimte geven om veel meer fietsen in een stalling te bergen. Bij een bezetting boven de 100% mogen de capaciteit van de in- en uitgang, het elektronische stallingssysteem, loopruimte, looproutes tot het perron, etcetera dan niet beperkend zijn. Het is dus belangrijk deze capaciteiten royaal in te plannen. In de huidige plannen zijn de capaciteiten van de toegangen, trappen en fietsgoten berekend voor een bezettingsgraad van 70% [9]. Dit is dus te weinig. Bij gemengd gebruik van OV- en niet-OV gerelateerde fietsenstallingen dient er voor gezorgd te worden dat ook bij toekomstige veranderingen er altijd voldoende stallingplaatsen zijn voor OV-gerelateerde gebruikers in de OV-gerelateerde fietsenstallingen.

Flexibiliteit moet worden ingepast binnen het totale parkeerbeleid, zodat bij extra vraag naar niet-OV gerelateerde fietsenstallingen gebruik kan worden gemaakt van ruimte in autoparkeergarages. De parkeergarages in het stationsgebied moeten voor het stallen van brommers al een voor hen geschikte toegang krijgen. Daarmee ontstaat tevens de mogelijkheid om de stallingscapaciteit uit te breiden als er meer dan de verwachte aantallen fietsen worden gestald. De parkeergarages liggen te ver van het station om voor het OV-gerelateerd fietsparkeren een serieuze uitwijkmogelijkheid te bieden.

3. Sociale veiligheid, gebruiksgemak en ruime openingstijden

De Fietsersbond is enthousiast over de keuze van de gemeente voor het Fietsparkeurplus kwaliteitsniveau voor sociale veiligheid van de stallingsruimte en gebruiksgemak van de stallingsplaats. Vooral sociale veiligheid in de inpandige fietsenstallingen is belangrijk. Menselijk toezicht, juist ook tijdens avond- en nachtelijke openingsuren is noodzakelijk. Wat betreft het gebruiksgemak is het belangrijk dat de elektronische stallingssystemen voor registratie en betalen makkelijk, snel en storingsvrij zijn, en bovendien voldoende capaciteit hebben om de spitsdrukke aan te kunnen. Bij de stallingsplaatsen moeten de bovenste plaatsen in etagerekken ook door personen van minder dan gemiddelde lengte en kracht gebruikt kunnen worden. Ruimere afmetingen van de stallingsplaatsen, zoals die gelden binnen het FietsParKeur plus niveau, leiden tot minder fietsen die teveel afwijken om in het rek te passen en waarvoor speciale stallingsplaatsen moeten worden gecreëerd. Ruime openingstijden zijn van doorslaggevend belang voor fietsers om hun fiets inpandig te stallen. Om goed aan te sluiten op het NS-nachtnet en gebruikers die meerdere bestemmingen combineren toegang te garanderen tot hun fiets is het noodzakelijk dat minstens één OV-gerelateerde fietsenstalling 24 uur per dag geopend is. Het ligt het meest voor de hand om hier de Oost-stalling voor te kiezen. Voor de openingstijden van andere fietsenstallingen is het huidige regime van een half uur voor en na de eerste en laatste reguliere trein voldoende.

4. Goed bereikbaar

De verschillende fietsenstallingen moeten goed, snel en veilig bereikbaar zijn vanaf de hoofdfietsroutes in en door het stationsgebied. De fietsroutes moeten een goede samenhang hebben, direct naar de bestemming leiden en comfortabel, veilig en aantrekkelijk zijn. Dit wordt mede bereikt door het gebruik van asfalt. Daarnaast is een goede doorstroming belangrijk, onder andere door het vermijden van kruispunten met ander verkeer en, als dat niet mogelijk is, een vlotte en veilige verkeersregeling. De fietsroute en ingang van de fietsenstalling moeten berekend zijn op de drukte tijdens spitsuren.

5. Goed aansluiten

De afstand tussen fietsenstalling en perron is een belangrijke factor in de acceptatie van een stallingslocatie. Na het stallen van de fiets moet de reiziger snel en gemakkelijk de perrons kunnen bereiken. Afstanden tussen stalling en perron moeten klein zijn en de looproutes moeten efficiënt en duidelijk zijn en voldoende capaciteit hebben. Het geheel van looproutes naar het



Directe toegang vanuit de stalling naar het perron, Houten (foto: Jan van Embden)

perron moet zo ingericht worden dat een goede, efficiënte doorstroming wordt gerealiseerd. Door de complexiteit van het stationsgebied dreigen de loopafstanden groter te worden dan de afstanden die door fietsers acceptabel worden gevonden. Het is daarom noodzakelijk dat de "Rabobrug" direct toegang geeft tot de perrons, zodat de fietsenstallingen bij de Knoopkazerne en eventueel de "fietsflat" aansluiting krijgen op het OV. Voor de reiziger vormt dit een snelle, directe route naar de perrons door het vermijden van de drukte in de stationshal. Daarnaast

ontlast deze verbinding de route door de stationshal, waar met name tijdens de spitsuren doorstroming een probleem kan vormen. Om dezelfde redenen is het belangrijk om de stallingen aan de oostzijde een snelle toegang te geven tot de perrons; de Oost-stalling dient daarom aan te sluiten op de middentunnel onder de perrons. In de huidige situatie speelt de middentunnel ook al een belangrijke rol als doorvoerroute naar de perrons. Een nog betere doorstroming wordt bereikt door de middentunnel door te laten lopen naar de westzijde van het station. Wanneer deze randvoorwaarde niet bevredigend wordt ingevuld, zal het moeilijk zijn om het stallen op maaiveld met succes en duurzaam tegen te gaan.

6. Keuze uit kwaliteitsniveaus

Er zullen tussen en binnen de fietsenstallingen verschillende niveaus in kwaliteit voor de gebruikers zijn, zoals loopafstand tot het perron en gebruiksgemak (onder versus boven stallen in etagerekken). Ook verschillen in openingstijden, parkeerduur en/of bepaalde faciliteiten leiden tot verschillen in kwaliteit in tussen of binnen de stallingen. Deze kwaliteitsverschillen kunnen tot uitdrukking komen in verschillende gehanteerde tarieven. Gebruikers zijn bereid om voor een hogere kwaliteit te betalen. De Fietsersbond is voor tariefdifferentiatie, onder voorwaarde dat er binnen het tariefsysteem ook de mogelijkheid is voor gratis parkeren en er altijd voldoende gratis stallingen zijn, ook op het drukste moment. Voor alle tarieven moeten altijd voldoende plaatsen zijn. Door de tarieven op termijn te variëren kan dat bereikt worden.

7. Beperkte mogelijkheden voor langparkeerders

Om ruimte te besparen in de OV-gerelateerde fietsenstallingen is het belangrijk om langparkeren, ook voor OV-gebruik, zoveel mogelijk te beperken. Wel moet er een mogelijkheid blijven om de fiets voor langere tijd achter te laten, maar dit langparkeren (maximaal 28 dagen) dient ontmoedigd te worden door de opbouw van het parkeertarief en door langparkeren alleen mogelijk te maken op de minst gunstig gelegen plaatsen.

8. Beperkte mogelijkheden voor kortparkeeders

Naast de grote groep OV-gerelateerde fietsers die hun fiets voor enkele dagdelen of meer wil stallen, is er nog een kleine groep die zijn fiets slechts kort kwijt wil. Bijvoorbeeld om andere OV-reizigers op te halen of uit te zwaaien, of om alvast een kaartje te kopen bij het (internationale) stationsloket. Voor deze groep zijn de geplande OV-stallingen te ver weg van de bestemming en te omslachtig. Daarom moet er een mogelijkheid worden gecreëerd om voor korte termijn

(bijvoorbeeld 1 uur maximaal) dichtbij de perrons en de stationshal te kunnen parkeren. Dit zou, bij uitzondering, op het maaiveld kunnen. Het toepassen van specifieke technische, robuuste oplossingen en/of handhaving moeten misbruik van deze kortparkeerplaatsen tegengaan.



Technische oplossing voor stalling met maximale termijn voor kortparkeeders (foto: Flickr/Fietsberaad)

4 Consequenties voor het beheer van een stationsstalling

De komende twee hoofdstukken geven een uitwerking van de randvoorwaarden om te komen tot een optimale en flexibele benutting van de stationsstallingen. Hieronder worden de consequenties voor het beheer van zulke stallingen geschetst.

1. Scenario's voor flexibele capaciteit

De benodigde capaciteit van de fietsenstallingen is moeilijk in te schatten voor de lange termijn. Als de capaciteit groter blijkt dan nodig dan dient de ruimte zonder grote aanpassingen of verbouwingen voor andere doeleinden geëxploiteerd te kunnen worden. Blijkt de capaciteit te klein dan dient een scenario klaar te liggen voor snelle aanpassing van gereserveerde ruimte voor fietsparkeren. Flexibiliteit kan op de volgende manieren worden gecreëerd:



Meer fietsen in de beschikbare ruimte in geval van draaibare sturen (foto: X-fiX-bedrijf, Leiden)

- Een goed elektronisch verwijzingsstelsel naar lege plekken
 - Het beheren van de niet-OV stallingen en de OV-gerelateerde stallingen onder hetzelfde regime. Daarmee kunnen over en weer piekmomenten (deels) worden opgevangen.
 - Zorgen dat de in- en uitgangen, het elektronische stallingssysteem, loopruimte, looproutes tot het perron, etcetera berekend zijn op intensiever gebruik. Mochten de draaibare sturen vaker worden toegepast dan kan het aantal rekken in de stalling eenvoudig worden uitgebreid.
 - Het reserveren van de ruimte van de "fietsflat" voor het geval dat er meer stallingsplaatsen nodig zijn dan nu geprojecteerd
 - De parkeergarages toegankelijk maken voor fietsen. (Laat brommers er van meet af aan stallen). Daarmee kan voor niet-OV gerelateerde plekken capaciteit worden gecreëerd zodra dat nodig is. Voor de OV-gerelateerde plekken liggen deze parkeergarages te ver van het station.
- 2. Gratis stallen**
is altijd mogelijk voor een bepaalde periode maar heeft een andere, niet-financiële prijs:
- De gratis stallingsduur wordt beperkt tot 2 etmalen, daarna moet er betaald worden
 - Gratis stallingsplaatsen zijn verder verwijderd van de ingang en de perrons of onhandiger in het gebruik dan de betaalde plaatsen
- 3. De hoogte van het tarief is sterk gedifferentieerd** en wordt bepaald door:
- De duur van het stallen. Hoe langer de fiets achter elkaar gestald wordt, hoe hoger het stallingstarief per dag. Een deel van de stallingen is de eerste 2 dagen gratis. Wordt de fiets langer dan een week achtereen gestald dan loopt het tarief sterk op (bijvoorbeeld de tweede week dubbel tarief).
 - De looptijd tot de in- en uitgang en tot de perrons
 - Het gemak van het stallen: begane grond of boven in het etagerak
 - Het type fiets; standaard versus afwijkende, meer ruimtevragende fiets
 - Zie ook onderstaande tabel

Tabel 1. Tariefsopbouw voor niet-afwijkende fietsen

	Kleine loopafstand	Gemiddelde afstand	Ver weg
Onderste etagerekken	Betalen hoog tarief*	Betalen standaard tarief*	2 dagen gratis, daarna standaard tarief*
Bovenste etagerekken	Betalen standaard tarief*	2 dagen gratis, daarna standaard tarief*	2 dagen gratis, daarna laag tarief*

*Voor alle tarieven geldt dat zij na een aantal dagen stallen sterk oplopen

Voor de te hanteren lage, standaard en hoge tarieven moet gedacht worden aan bedragen tussen de € 0,50 (huidig U-stal tarief) en € 1,20 (huidig NS-tarief) per dag in de eerste week. Voor de meest gunstige plaatsen is het een overweging om een tarief per uur te hanteren. Door deze wijze van tariefopbouw is er voor kortparkeerders altijd voldoende ruimte op een handige plek. De totale door de reizigers af te leggen loopafstand wordt met deze tariefopbouw geminimaliseerd omdat langparkeerders de onhandig gelegen plaatsen benutten.

4. De indeling in gratis en betaald stallen is flexibel

Het is onmogelijk te voorspellen wat het kwantitatieve effect is van de hoogte van het tarief op de bezettingsgraad. Dat effect kan bovendien veranderen in de tijd. Daarom wordt een optimale benutting experimenteel bepaald: als dure stallingsplaatsen te veel leeg blijven, dan wordt het tarief verlaagd. Zijn gratis stallingsplaatsen te snel vol dan worden deze uitgebreid ten koste van betaalde plaatsen. Uitgangspunt is dat er op elk moment van de dag voldoende plaatsen zijn en er altijd keus is tussen gratis en betaald stallen.

5. Informatie over vrije stallingsplaatsen, tarieven en openingstijden

Vrije stallingsplaatsen zijn direct bij de ingang zichtbaar op een scherm en ook op elke verdieping. De fietser kan zelf kiezen welk van deze vrije plaatsen hij gebruikt. Dit werkt beter dan het toewijzen van één specifieke stallingsplaats, omdat de fietser in dat geval de kans loopt op een stallingsplaats waar de fietsen in het rek ernaast zo breed zijn (tassen, zitjes, spiegels, remhendels) dat de fiets er fysiek niet past. Verder kan de benutting van alle fietsenstallingen in het stationsgebied geoptimaliseerd worden door op de toeleidende fietsroutes schermen te plaatsen met informatie in welke stalling er nog gratis en betaalde plaatsen vrij zijn. Zo gaan de stallingen deel uitmaken van één groot geheel. Sensoren op elke stallingsplaats, zoals nu op het Smakkelaarsveld, zijn hiervoor een vereiste. Bij fietsenstallingen die niet het gehele etmaal open zijn dient zeer duidelijk aangegeven te worden wanneer ze sluiten.



Duidelijke informatievoorziening (foto: Ria Glas)

6. Snelle afhandeling van plaatsbewijs en vinden van vrije stallingsplaats

Voor een fietser, zeker indien op weg naar de trein, is snelheid het allerbelangrijkste, anders zou hij of zij ook wel met het OV kunnen gaan. Met elektronische stallingssysteem en de OV-chipkaart is dit nu in principe mogelijk. Zo'n systeem biedt ook veel extra mogelijkheden zoals tariefdifferentiatie op stallingsplaats en parkeerduur en het laten terugvinden van je fiets. Mochten er onverhoopt storingen in het elektronische stallingssysteem ontstaan dan is het systeem zo ontworpen dat het niet alles blokkeert en de stallingen blijven werken. Een terugvalplan voor deze situaties en een snelle reparatieservice zorgen ervoor dat de fietsenstalling toch blijven functioneren.

7. Strakke handhaving op fietsen die te lang of fout gestald staan

Er dient een maximum parkeertijd en een progressief tarief te komen om het oneigenlijk en oneconomisch gebruik van de fietsenstalling te voorkomen. Fietsen die er langer dan de maximale termijn staan worden verwijderd door de beheerder. Op deze manier blijft het mogelijk om fietsen voor langere tijd te stallen, maar dan tegen hoge kosten en op een minder aantrekkelijke locatie.



Weesfietsenbeleid (foto: Jan van Embden)

8. Stallen van de fiets dient aangenaam/aantrekkelijk te zijn

Dit is te bereiken door onder andere:

- Sociale veiligheid; zichtbare aanwezigheid van personeel en goede verlichting
- Recruitering van personeel met goede sociale vaardigheden en hen hierin trainen
- Properheid van de fietsenstalling
- Verkoop van kleine fietsbenodigdheden (verlichting, bellen, regenkleding, parapluies, fietskaarten van stad en omgeving) en consumpties (koffie, thee, frisdrank, snacks)
- Mogelijkheid tot gebruik van een fietspomp, oplaadpunt voor de elektrische fiets
- Mogelijkheid tot kleine fietsreparaties en verhuur van fietsslots
- Aanwezigheid van een oplaadpunt voor OV-chip, geldautomaat
- Aanwezigheid van een toilet
- Aanwezigheid van kluisjes voor bagage, buggyverhuur
- Mogelijkheid om als fietseigenaar een email te krijgen minimaal 1 dag voordat je fiets verwijderd wordt wegens te lang stallen

9. Abonnementen

Abonnementhouders kunnen in het huidige systeem hun fiets zo lang laten staan als zij willen. Zo worden plaatsen ingenomen door bijvoorbeeld stallers die op vakantie zijn en door part-time werkers. Een dergelijke slechte benutting is niet wenselijk. Het is daarom te overwegen om het abonnementssysteem aan te passen of af te schaffen. Het idee moet zijn dat vaak stallen beloofd wordt met korting, zonder het bevorderen van langparkeren. Daarom moet ook voor de abonnementhouders de weesfietsentermijn van 28 dagen gelden. Na 1 of 2 weken aaneengesloten stallen stijgt het tarief tot het normale, progressieve tarief. Een andere mogelijkheid is het opheffen van het abonnementensysteem en het invoeren van een soort strippenkaarttarief. Hierbij krijgen veelgebruikers een gereduceerd tarief, waarbij zij een zelfde toegangprocedure krijgen als de andere stallers. Door het vervallen van afdelingen voor abonnementen en voor dagstallers zal de fietsenstalling effectiever worden gebruikt.



(foto: Jan van Embden)

Een aparte categorie onder de abonneementhouders zijn de reizigers die een fiets in de stalling parkeren om af en toe te kunnen gebruiken. Dit zijn vooral natransporters, forensen die per openbaar vervoer naar Utrecht reizen en daar een fiets aanhouden om verder naar hun werk of andere bestemmingen te reizen. Als zij deze fiets niet dagelijks gebruiken (bijvoorbeeld parttime werk of mooi-weer fietsers) ontstaat een onwenselijke situatie omdat de fiets het grootste deel van de tijd, ook overdag, een plaats bezet houdt. Deze specifieke groep moet daarom verleid worden om de eigen fiets voor de OV-fiets om te ruilen. Dit kan door te zorgen dat het stallen voor langere tijd duurder is dan de kosten van af en toe een OV-fiets. Dit betekent tevens dat het aantal OV-fietsen zo groot moet zijn dat forensen nooit misgrijpen voor een OV-fiets.

10. OV-fietsen

OV-fietsen kunnen aanzienlijk compacter gestald worden dan die van reguliere stallers volgens het systeem van first in last out, zoals dat bijvoorbeeld op Den Haag CS gebeurt. De fietsen staan niet in klemmen, maar los tegen elkaar en nemen circa 3 maal minder ruimte in vergeleken met dagstalplaatsen. De capaciteit voor OV-fietsen is flexibel net zoals die voor gratis en bewaakte plaatsen. De OV-fiets kan efficiënter gebruikt worden door forensen te stimuleren de OV-fiets aan het einde van de middag bij het natransport mee naar huis te nemen (deze nemen dan geen plaats in op het CS) en deze OV-fietsen s'ochtends weer te stallen op het CS (zodat deze weer gebruikt kunnen worden door anderen). Dit levert een aanzienlijke besparing op van het aantal benodigde stallingsplaatsen. In Utrecht is het nu al mogelijk om de OV-fiets mee te nemen naar huis [10]. In principe kan een dergelijk systeem ook opgezet worden voor particuliere fietsen.

5 Voorbeeld voor de inrichting van een stationsstalling

Een optimale en flexibele stationsstalling zou als volgt ingericht kunnen worden:

1. Elektronische registratie van:

- Tijdstip van binnenkomst
- OV-chipkaart
- Stallingsplaats
- Tijdstip van vertrek
- Stallingstarief
- Eigenaar van de fiets (op basis van vrijwilligheid); zodat bij te lang stallen de eigenaar (per e-mail) gewaarschuwd kan worden dat de fiets verweesd gaat worden. Deze optie is facultatief in verband met de privacy.

2. Infrastructuur:

- Beeldschermen voor het aangeven van vrije plaatsen en tarieven. Er worden geen plaatsen toegewezen, de fietser zoekt zelf een stallingsplaats uit.
- Led-lampjes bij de stallingsplaatsen die aangeven dat een stallingsplaats vrij is en die de fietser bij het uitchecken bij terugkeer aangeven waar zijn/haar fiets staat.
- Sensoren in de stallingsplaatsen voor detectie van fietsen in het rek
- Een blokkering in de stallingsplaats, bijvoorbeeld een ringslot om het achterwiel, die voorkomt dat de fietser zonder betaling zijn/haar fiets kan meenemen. Deze sluit zich bij het inchecken aan de zuil en opent zich bij het uitchecken.
- Zuilen die als in- en uitcheckpunt fungeren, handig gepositioneerd ten opzichte van de stallingsplaats en de looproutes. Beeldschermen die aangeven waar je fiets staat als je met je OV chipkaart aangeeft dat je je fiets op komt halen.
- Software die automatisch de beheerder waarschuwt bij dreigende overschrijding van de maximale parkeerduur en die automatisch de eigenaar kan waarschuwen per email. Ook bij gestalde fietsen waarvoor niet is ingecheckt krijgt de beheerder een seintje.

3. Beheer

De taken van de beheerder worden aanzienlijk eenvoudiger vergeleken met het huidige regime van betaald parkeren: de uitgave en inname van kaartjes verdwijnt en het betalen gaat automatisch via afschrijving van de OV-chipkaart. Omdat de fietsenstalling vrij toegankelijk is blijft toezicht in de stalling nodig, zowel door camera's als door mensen van vlees en bloed. De beheerder heeft meer tijd voor toezicht, hulp bij moeilijk te stallen fietsen, hulp aan ouderen of gehandicapten, hulp bij afwijkende fietsen, uitreiking van OV-fietsen, schoonhouden van de fietsenstalling, klein onderhoud, etcetera.

De beheerder dient een scenario voorhanden te hebben voor het geval dat de techniek het laat afweten. In dat geval zou het huidige systeem van het uitgeven van kaartjes weer gehanteerd kunnen worden met de inzet van extra personeel. Dit personeel dient ingewerkt te zijn en permanent in te zetten in geval van zulke calamiteiten. Men zou kunnen denken aan bijzondere opsporingsambtenaren BOA's (stadswachten), met een inwerkstage. Als er aan de kant van de fietser iets fout gaat (bijvoorbeeld de OV-chipkaart functioneert niet meer) kan een fiets alleen worden meegenomen na vertoon van een legitimatiebewijs.

4. Voordelen van deze inrichting

- Optimale benutting van stallingsplaatsen; er is altijd plaats en altijd keus
- Evenwichtige bezetting van gratis versus kwalitatief aantrekkelijker stallingsplaatsen en van de plaatsen onder versus boven in de etagerelken

- Men betaalt voor de mate van kwaliteit; handige stallingsplaatsen zijn het duurst en worden vooral voor kortparkeren gebruikt. Onhandige plaatsen zijn goedkoop en worden door langparkeerders gebruikt. De totale looptijd voor alle gebruikers wordt zo geminimaliseerd.
- Gratis stallen is mogelijk voor kortparkeerders (2 dagen)
- De fietser heeft een grote stimulans om de fiets niet te lang te laten staan
- Weesfietsen komen niet meer voor: deze worden direct door de computer herkend en worden verwijderd
- Fietzers kunnen zeer snel hun fiets stallen: geen kaartjes, vrije plaatsen zijn direct te vinden
- De fiets is bij terugkomst eenvoudig te vinden
- De fiets wordt echt bewaakt, alleen degene die hem stalde kan hem meenemen zonder zich te legitimeren
- Er gaat geen tijd verloren aan kaartjes uitreiken
- Eenvoudige administratie en goed inzicht financiële exploitatie
- De beheerder heeft meer tijd voor klantvriendelijkheid
- Doorlopend inzicht in fietsparkeergedrag en daardoor mogelijkheid tot anticiperen
- Snel inspelen op veranderingen in reizigersgedrag en onvoorziene capaciteitsproblemen



(foto: Flickr/Judy van der Velden)

6 Verwijzingen

- [1] “Samenvatting Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht”, Gemeente Utrecht, december 2009, www.utrecht.nl/images/DSO/Utrechtselucht/Samenvatting%20Actieplan%20Luchtkwaliteit%202009.pdf.
- [2] “Actieplan fietsparkeren bij stations: onvoldoende” – Reactie van de Fietsersbond op Nieuw actieplan fietsparkeren bij stations door minister Schultz van Haegen, Fietsersbond, 2011, www.fietsersbond.nl/nieuws/2011/06/actieplan-fietsparkeren-bij-stations-onvoldoende.
- [3] “Nieuw actieplan fietsparkeren bij stations”, minister Schultz van Haegen, juni 2011, www.rijksoverheid.nl/bestanden/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2011/06/28/nieuw-actieplan-fietsparkeren-bij-stations/201135807.pdf.
- [4] “Standpunt fietsparkeren bij stations”, Fietsersbond, september 2009, www.fietsersbond.nl.
- [5] “Voortgangsrapportage stationsgebied”, blz. 13, Gemeente Utrecht, februari 2011, www.cu2030.nl/assets/Image/CONT/V/voortgangsrapportage_stationsgebied_februari_2011.pdf.
- [6] “Voortgangsrapportage stationsgebied”, blz. 13-14, Gemeente Utrecht, februari 2011, www.cu2030.nl/assets/Image/CONT/V/voortgangsrapportage_stationsgebied_februari_2011.pdf.
- [7] “Leidraad Fietsparkeren”, CROW, december 2010, www.crow.nl.
- [8] Nu al verkrijgbaar op een aantal modellen van Batavus en als los systeem (www.x-fix.nl).
- [9] Loopstromen onderzoek fietsenstalling Stationsplein West, “Rapportage resultaten voor de projectgroep”, Incontrol Simulation Solutions, juli 2010.
- [10] OV-fiets@home, www.ov-fiets.nl/extras/ov-fiets-at-home#Index.