

(Bijdragenr. 38)

## **Naar een schaa sprong bij het fietsparkeren bij stations**

Wim Bot  
*Fietsersbond*

### ***Samenvatting***

Steeds meer treinreizigers komen met de fiets naar het station. Er zijn structureel te weinig plekken en de kwaliteit staat onder druk. Er is een schaa sprong nodig, die rond een aantal stations al gestalte krijgt. Voor het slagen daarvan moet aan belangrijke verkeerskundige en andere randvoorwaarden worden voldaan.

## **Aanleiding**

De afgelopen jaren is de combinatie fiets-trein een gouden gebleken. Het percentage treinreizigers dat met de fiets naar het station komt is gestegen tot 40% bij een groeiend aantal reizigers en NS verwacht een verdere groei.

## **Aantallen**

Er zijn vanaf 1999 in het kader van het programma Ruimte voor de fiets 250.000 fietsparkeerplekken bijgebouwd dan wel opgeknapt. Tot eind 2012 komen er nog zo'n 40.000 bij. In totaal zijn er dan 400.000 plaatsen. Om in 2020 aan de vraag te kunnen voldoen zijn er volgens de prognoses echter maar liefst nog eens 180.000 tot 260.000 extra plekken nodig. De grootste tekorten doen zich voor in de grote en middelgrote steden en met name in steden met universitaire en/of hbo-opleidingen.

## **Kwantitatieve en kwalitatieve problemen**

De groei leidt in de praktijk tot problemen. Fietsers hebben grote moeite om een plek te vinden, vooral in de onbewaakte stallingen. De stationsomgeving verrommelt door enorme fietsenzeeën. De rolverdeling tussen NS, Prorail en gemeenten is onduidelijk. Het onderscheid tussen gratis onbewaakt parkeren en betaald bewaakt parkeren verwatert en is niet altijd functioneel. Vooral bij de grotere stations is het moeilijk om duizenden extra plekken te realiseren. Oplossingen in kelders of garages zijn bovendien duur; de kosten lopen op tot 2500 euro per fietsparkeerplek. Berenschot heeft in het rapport *Fietsparkeren bij stations: Oplossingsrichtingen voor een systeemsprong* daarom gepleit voor een systeemsprong in het fietsparkeren bij stations. Minister Schultz heeft de hoofdlijnen daarvan overgenomen in een actieplan dat in het najaar in de Tweede Kamer zal worden besproken.

## **Schaalsprong in de praktijk**

Bij een aantal stations heeft de schaal- en systeemsprong in de praktijk al vorm gekregen. Zutphen kent geen fietsparkeren op maaiveld meer en heeft een gratis ondergrondse stalling. Groningen kent zijn halfverdiepte Stadsbalkon met ruim 5000 plekken, direct aan de fietsroute. Bij Amsterdam-Zuid/WTC is een via een brede hellingbaan bereikbare ondergrondse stalling, die 24 uur gratis is. In Haarlem werd vorig jaar een gratis bewaakte fietsenkelder met 5000 plekken geopend. Alphen aan den Rijn kent zijn architectonisch prachtige gratis Fietsappel. Dordrecht opende een moderne bewaakte stalling, met een onbewaakt deel op het dak. Houten opende zijn fietstransferium onder het nieuwe station voor 3200 plekken, met directe opgang naar de perrons. In Arnhem is het eerste deel van de nieuwe stallingen geopend en wordt geëxperimenteerd met verschillende betaalregiems, waaronder valetparking en vaste premiumplekken.

## **Grootse plannen rond grote stations**

In andere steden staan grote ontwikkelingen op stapel: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Breda, Delft, Alkmaar. Het meest ambitieuze stationsproject is dat rond Utrecht Centraal, waar minimaal 22.000 fietsparkeerplekken voor ov-gebruikers en minimaal 11.000

plekken voor andere functies rond het station zullen worden gerealiseerd. Deze plekken zullen in verschillende gebouwen worden gerealiseerd; maaiveldparkeren van fietsen zal volgens de plannen in het gehele Utrechtse stationsgebied verleden tijd zijn.

## **Knelpunten**

Probleem bij deze grote projecten is dat de bouwplannen en de daarbij behorende financiering uitgaan van verouderde prognoses en daarmee van onvoldoende plekken. Ook lijkt in de planvorming bij deze grote stationsprojecten de fiets vaak onvoldoende op het netvlies van de ontwerpers en verkeerskundigen te staan en is het niet altijd transparant welke (vastgoed)belangen overheersen in de planontwikkeling. Dat terwijl vanuit mobiliteit, ruimtelijk ordening en financiën bezien de fiets als voor/natransportmiddel efficiënter is dan de auto of de bus. In het geval van Breda is in het ontwerp evident onvoldoende rekening gehouden met de fietsers; dankzij actie van de Fietsersbond wordt er nu alsnog naar andere oplossingen gezocht.

## ***Verkeerskundige en andere randvoorwaarden***

Om de gewenste schaa sprong tot een succes te kunnen maken moet aan een aantal belangrijke verkeerskundige en andere randvoorwaarden worden voldaan:

- voldoende plekken en afdoende financiering;
- direct en logisch aansluiten van de (verschillende) stallingen op de toeleidende fietsroutes;
- voorkom dat het stationsgebied een barrière wordt voor fietsers, zorg voor doorgaande fietsroutes, waardoor ook stallingen op verschillende locaties snel bereikbaar blijven;
- goede dynamische verwijssystemen op de fietsroute naar de beschikbare plekken;
- directe opgang naar de perrons vanuit de stallingen, voorkom dat fietsers te ver moeten lopen;
- comfortabele stallingen, die plaats bieden aan verschillende typen fietsen;
- een prettige en sociaal veilige stallingsomgeving, in gebouwde omgeving is altijd menselijk toezicht nodig;
- vanzelfsprekende regelmatige en technisch/logistiek eenvoudige verwijdering van weesfietsen;
- onmiddellijk en consequente verwijdering van fietsen die echt hinderlijk geparkeerd staan en de toegang van het station voor andere gebruikers belemmeren;
- onderzoek andere mogelijkheden om tot een betere benutting van de capaciteit te komen, bijvoorbeeld door dubbel gebruik van fietsen;
- stallingen zijn open van de eerste tot en met laatste trein, bij verbod op maaiveldparkeren wordt dit nog belangrijker (met inbegrip van nachtnettreinen);
- richt de openbare ruimte bij een verbod op maaiveldparkeren zo in, dat vastzetten van een fiets aan de vaste wereld onmogelijk is;
- gebruik moderne technieken en media in de organisatie, inrichting en logistiek van de stallingen, het fietsparkeren loopt nu nog hopeloos achter bij het autoparkeren;
- zorg er daarbij voor dat de stallingen in hun logistiek ook de piekbelasting in de spits aankunnen;
- ga niet over tot een systeem met uitsluitend betaalde fietsparkeerplekken; een dergelijk systeem ontmoedigt het fietsen en heeft geen draagvlak bij de meerderheid van de

fietsers. Kies net als Zutphen en Houten voor alleen maar gratis plekken of ontwikkel slimme systemen die op basis van parkeerduur- en/of kwaliteit verschillende tarieven (inclusief nultarief) mogelijk maken;

- zorg ervoor dat binnen het stationsgebied ook toekomstige groei van de vraag opgevangen kan worden;
- richt het systeem flexibel in, zodat de specifieke inrichting op grond van de ervaring kan worden aangepast;
- organiseer het fietsparkeren bij stations eenduidig, met betrokkenheid van de belangrijkste stakeholders (inclusief gebruikers!).