

Fietsforens overspoelt station

Elke dag fietsen er meer mensen naar het station. Het gevolg: overvolle en rommelige rekken. 'En het treinverkeer blijft maar groeien, jaarlijks met vijf procent.' Over drie jaar is er al een tekort van 150.000 plaatsen.

Tekst:
Michiel Slütter
Foto's:
Michiel Slütter

Het is een probleem, maar eigenlijk een ongelofelijk succesverhaal: de chaotisch gestalde fietsen bij treinstations. Die fietsen zijn van een kwart miljoen forensen die elke ochtend op de fiets naar het station rijden. En het aantal blijft maar stijgen.

'Die groei heeft mij verrast', zegt Wim Bot van de Fietsersbond. 'Misschien ligt het aan de aanleg van goede voorzieningen. Want als er bij een station nieuwe rekken komen, stromen ze meteen vol. En de verwachting is dat de vraag alleen maar zal toenemen. Spoorbeheerder ProRail gaat ervan uit dat de komende tien jaar de vraag naar fietsparkeerplaatsen met dertig procent zal groeien. In 2012 is er al een tekort van 95.000 plaatsen. En dan heb ik de grote steden niet meegerekend. Tel je die erbij dan zijn er over drie jaar 150.000 plaatsen te weinig. Verkeer en Waterstaat heeft bij de begrotingsbehandeling 15 miljoen euro extra uitgetrokken voor fietsparkeren bij het station. Een groot deel van die 95.000 plekken kunnen

daarmee geregeld worden. Maar voor de oplossing van de problemen is meer nodig.'

Half miljard gulden

Er zal dus flink geïnvesteerd moeten worden, net zoals tien jaar geleden gebeurde. Toen maakte Verkeer en Waterstaat bijna een half miljard gulden vrij om de stationsstallingen aan te pakken. Dat leek indertijd een reusachtig bedrag. 'Iedereen had de indruk dat hiermee alles spic en span zou worden opgelost', zegt Kees Miedema van de NS. Hij is bij de NS

'De groei heeft mij verrast'

bezig met de verbetering en ontwikkeling van de reisketen. Daarmee bedoelt de NS de reis van deur tot deur. Het fietsritje naar het station is voor de NS een belangrijk onderdeel van de keten.

'Met dat halve miljard werd de suggestie gewekt', zegt Miedema, 'dat gemeenten niets hoefden bij te dragen aan stallingen bij stations.' En dat is volgens Miedema een misrekening geweest. Want al snel bleek dat het halve miljard niet genoeg was. Het aantal reizigers dat met de fiets naar het station komt is - ook tot verbazing van de NS - de laatste jaren veel sterker gestegen dan voorspeld.

Veertig procent van de treinreizigers komt inmiddels per fiets. 'En in plaatsen waar het stallingen goed is geregeld, komt al vijftig procent op de fiets', zegt Miedema. Dat is prachtig, maar het is wel dringen bij de fietsenrekken, vooral in de grote steden. 'Voor de kleine stations zijn er niet zulke grote problemen. Maar voor de grote stations zijn er ruimte- en financieringsproblemen.'

Eén miljard euro

Miedema heeft zitten cijferen. Hij schat dat er de komende tien jaar één miljard euro nodig is voor het stallingen van fietsen bij het station. Jaarlijks





‘Fietsparkeren wordt bedrijfstak’

Het fietsparkeren gaat een bedrijfstak worden, denkt Otto van Boggelen van het Fietsberaad (een kennisinstituut voor gemeenten). ‘De afgelopen tien jaar is er vooral geïnvesteerd in de hardware. Maar voor het beheer en het goed informeren van fietsers is er nu een inhaalslag nodig.’ Het parkeren van auto’s kan als voorbeeld dienen, denkt Van Boggelen. Automobilisten worden met elektronische borden naar lege parkeergarages gedirigeerd. Fietsers zouden op een vergelijkbare manier naar lege klemmen geleid moeten worden. Van Boggelen heeft hiervoor onderzoekers naar vier stations gestuurd om het gedrag van fietsers te observeren. ‘Op veel stations zijn nog wel lege plekken. Het blijkt dat fietsers een fuik inrijden. Ze fietsen naar de ingang en speuren onderweg naar een vrije klem. Maar hoe dichterbij de ingang, hoe minder plek er is. Toch keert de fietser bijna nooit om. Tenslotte zetten ze de fiets dan maar buiten de rekken neer.’ Hoopgevend is dat men zo netjes mogelijk wil parkeert. ‘De meeste foutparkeerders plaatsen hun fiets wel tussen of bij de rekken. De parkeervoorzieningen sturen sterk het gedrag, ook al stalt men fout.’ Volgens Van Boggelen is het eigenlijk niet zo ingewikkeld om fietsers tot goed gedrag aan te sporen. Naderende fietsers moet je volgens Van Boggelen vroegtijdig opvangen en naar de lege plekken sturen. Dat kan met een elektronisch verwijsstelsel. Of een paar keer per jaar fietsparkeerwachten in de spits inzetten die de fietser met zachte hand bijsturen. ‘De fietser vertoont gewoontegedrag. Het liefst stalt hij zijn fiets elke dag op dezelfde plek. Als de fietser eenmaal ervaren heeft dat er reële alternatieven zijn, ontstaat nieuw gewoontegedrag.’ Ook verwacht Van Boggelen veel van het opzetten van één organisatie die alle parkeervoorzieningen bij een station onder haar hoede heeft. Nu vallen de betaalde stallingen onder de NS, en net buiten het station is de gemeente verantwoordelijk. Twee verschillende organisaties is niet handig. Vaak staat de betaalde stalling deels leeg, terwijl de rekken uitpuilen. Door de prijs, service of de looproute naar het station aan te passen, kan de parkeerorganisatie de betaalde stalling beter vullen zodat er weer ruimte komt in de onbewaakte rekken. Een andere taak is het consequent opruimen van weesfietsen. En het netjes houden van de rekken. ‘De fietser moet zich welkom voelen.’

zou er dan zestig miljoen aan stallingen moeten worden gebouwd, en veertig miljoen zou er voor exploitatie, handhaving en beheer moeten worden gereserveerd.

En waar moet al dat geld vandaan komen? ‘Iedereen vindt het geweldig dat mensen op de fiets naar het station komen, want fietsen is gezond, het vergt weinig ruimte en het is milieuvriendelijk. Maar ondanks al die voordelen staat de financiering van fietsvoorzieningen niet hoog op de politieke agenda. Ik wil niet zeggen dat de aanleg van infrastructuur als wegen en bruggen niet belangrijk is, maar de fiets krijgt – een aantal goede lokale overheden niet te na gesproken – te weinig aandacht en geld.’

Geld voor meer en betere stallingen levert meteen tevreden treinreizigers op. Miedema: ‘Het klantoordeel over de stations die zijn aangepakt, is behoorlijk gestegen. Uit onderzoek weten we dat de mensen de veiligheid van de eigen fiets minstens zo belangrijk vinden als de sociale veiligheid.’

Samenwerken

Investeringen alleen zijn overigens niet genoeg. Miedema vindt dat gemeenten, ProRail en de NS nieuwe vormen van intensieve samenwerking moeten zoeken. Hij noemt het voorbeeld van Groningen. Daar bouwde de gemeente een grote gratis bewaakte stalling. Het gevolg was dat de betaalde NS-stalling leegliep. De gemeente en de NS hebben vervolgens de handen ineengeslagen en

bieden de Groningers in het week-einde een kortingsregeling voor de NS-stalling. ‘Op die manier kun je de totale capaciteit zo effectief mogelijk benutten’, aldus Miedema. Ook pleit Miedema voor het gezamenlijk oplossen van het probleem van de weesfietsen. Als achtergelaten fietsen zo snel mogelijk worden opgeruimd, komt er weer meer capaciteit beschikbaar. ‘Het probleem van die weesfietsen moeten we echt serieus

nemen, en daar heeft de NS de hulp van gemeenten voor nodig.’

Tapis roulants

De Fietsersbond vindt dat gemeenten opvallend goed hun best doen om de tekorten aan stallingplaatsen weg te werken. ‘Ik hield rekening met een patstelling’, zegt Bot. ‘Ik was bang dat gemeenten niet zouden willen betalen’ Die vrees is niet bewaarheid en Bot somt moeiteloos de goede

voorbeelden op. Delft bijvoorbeeld. Daar komt een bewaakte ondergrondse stalling van 5000 plaatsen. Kosten: 10 miljoen euro. De gemeente betaalt daar de helft van en de landelijke overheid via ProRail de andere helft. Dit is een succesvolle regeling die gemeenten verleidt om in stallingvoorzieningen te investeren. Houten heeft ook al voor een prijzige ondergrondse oplossing gekozen. 'En Arnhem, Rotterdam, Den Haag en Alkmaar hebben vergelijkbare plannen', aldus Bot.

Megastalling

Het grootste stallingenproject gaat binnenkort in Utrecht beginnen, het spoor knooppunt van Nederland. Twee enorme fietsparkeergarages moeten er verrijzen aan weerszijden van het station. Aan de westzijde komt er één met 5.000 plaatsen, aan de oostzijde komt een stalling met 9.000 plaatsen. De bewaakte NS-stallingen worden ook meteen opgeknapt. In totaal hebben de Utrechtse fietsers in 2014 de keus uit 22.000 plaatsen. Nu zijn er 14.000 plekken in de rekken. De stalling aan de oostzijde zal boven het busstation gebouwd worden en drie verdiepingen tellen. Om als fietser op hoogte te komen, heeft de gemeente gekozen voor *tapis roulants* komen. Dat zijn rollende trottoirs waarmee je met fiets en al drie meter hoogteverschil kunt overbruggen. Maar dan zit je nog met de vraag waar precies in de 9000 plaatsen tellende stalling een plekje is. Utrecht studeert nog op een vorm van bewegwijzering, zegt woordvoerder Erik Suik. 'We weten het nog niet, maar je zou kunnen denken aan een interactief kaartje.'

Nog meer

Een andere vraag die zich opdringt, is of 22.000 plaatsen wel voldoende is. Marianne Bakker van de afdeling Utrecht van Fietsersbond denkt van niet. 'Het is natuurlijk geweldig dat er grote stallingen komen. Maar wij vermoeden dat het niet genoeg is; er is een grote latente behoefte. Als

er goede voorzieningen zijn, worden ze meteen gebruikt. Dat zag je ook in Groningen waar een grote nieuwe stalling onmiddellijk vol stond. De tijdelijke fietsflat hebben ze toen maar laten staan.' Maar over tekorten hoeft ze zich volgens de gemeente echt geen zorgen te maken. Wordvoerder Suik: 'Als er een tekort is, moet er worden bijgebouwd. En dat kan ook nog, want het stationsgebied is de komende twintig jaar in ontwikkeling.'

Fijn voor Utrecht, maar in de meeste

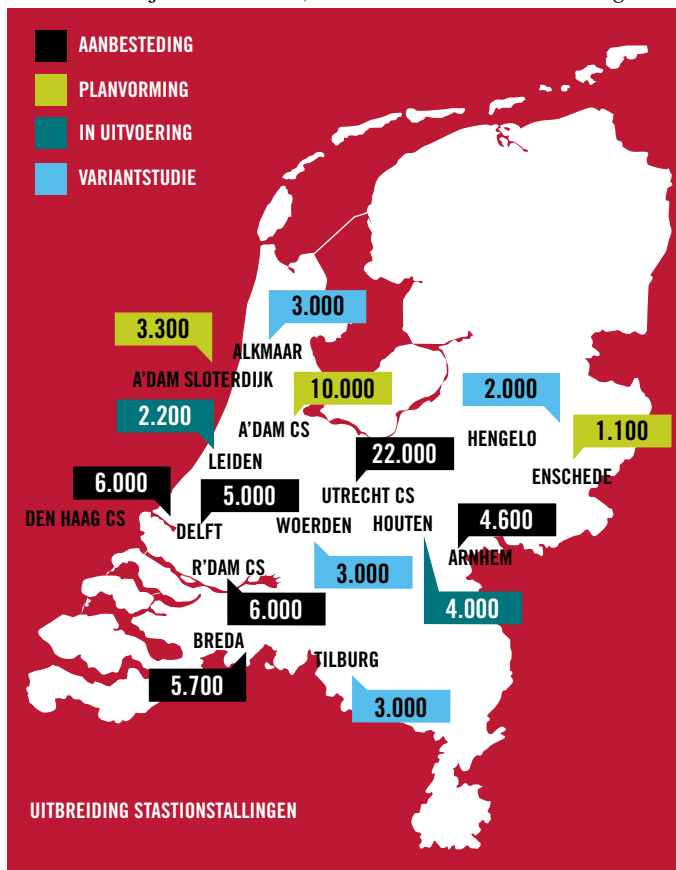
vrije Fietser. Bot begrijpt dat die discussie speelt. 'Vroeger was het simpel. Je had onbewaakte rekken of de bewaakte NS-stalling waar je voor moet betalen. Maar er is veel veranderd de laatste jaren. In veel gemeenten zijn er gratis bewaakte stallingen gekomen. Gemeenten willen namelijk geen fietsen meer op het voorplein van het station. De oplossing is dan de bouw van een ondergrondse bewaakte stalling. Dat zijn dure stallingplaatsen. Een ondergrondse plek kost 2100 euro en

is zeven keer zo duur als een bovengrondse plek. Als zo'n dure kelder volloopt met fietsen die er heel lang blijven staan, wat doe je dan? Als aantoonbaar is dat langstallers de capaciteit sterk verminderen, zou je een regime kunnen invoeren waarbij een aantal dagen gratis is. Na zo'n periode zou je moeten betalen. Maar ik zou wel eerst cijfers willen zien over het daadwerkelijke aantal langstallers.'

Heikel thema

Het wel of niet betalen voor een parkeerplekje is een heikel thema, dat voor verhitte discussies zorgt. De Fietsersbond heeft besloten om deze kwestie voor te leggen

aan de plaatselijke afdelingen en vervolgens wordt in juni door het bestuur van de Fietsersbond een officieel standpunt bepaald. Een ander onderwerp waarover de afdelingen hun mening over mogen geven, is de kwestie van de weesfietsen. Na hoeveel weken zou een gemeente achtergelaten fietsen weg mogen slepen? 'Dat verschilt per locatie. In grote steden zou je kunnen overwegen om onder strikte voorwaarden een maximale parkeerduur van een week vast te stellen. Bij kleinere stations met meer ruimte zou je aan de gebruikelijke duur van 28 dagen moeten vasthouden. Wij willen graag een formeel standpunt innemen, omdat maatschappelijke partners - NS en de gemeenten - daarom vragen.'



steden zijn er niet veel mogelijkheden om achteraf bij te bouwen, zegt Bot van de Fietsersbond. 'In Delft komt een ondergrondse bewaakte stalling van 5000 plaatsen. Maar wat nou als die vanaf dag 1 helemaal vol staat? Als de bouw klaar is, wat kun je dan nog? Het probleem van veel projecten is dat er veel tijd zit tussen het maken van de plannen en de uiteindelijke voltooiing. En in de tussentijd blijft het treinverkeer maar groeien, jaarlijks met vijf procent.'

Langstallers

Om de capaciteitsproblemen op te lossen, is betaald parkeren over vijf of tien jaar onafwendbaar stelde Herman Gelissen van NS Fiets in het januarinumnummer van de Vogel-