

Gratis én bewaakt fietsen stallen bij station Zutphen

Ton Lubbers, gemeente Zutphen

Welke gemeente wordt er niet geconfronteerd met een chaos aan geparkeerde fietsen rondom het station? Hoe is dit te voorkomen, voor welke fietsparkeeroplossing is in Zutphen gekozen, wie waren daarbij betrokken, wat heeft het opgeleverd en wat kan beter?

NS, ProRail en de gemeente Zutphen hebben alle drie een aantal wensen ten aanzien van de stationsomgeving in Zutphen. Zo wil de gemeente graag vanuit het station een herkenbare betere aansluiting met het mooie historische centrum van Zutphen, en hierin is geen ruimte voor een stationsplein vol met fietsen. Om ideeën op te doen heeft een fractie in de gemeenteraad in 1994 een prijsvraag uitgeschreven waaraan veel particulieren maar ook professionals hebben deelgenomen. In een later stadium zijn NS-en ProRail bij dit proces betrokken. De gemeente heeft in het begin al aangegeven dat zij bereid was te investeren in een kwalitatief mooie, goed functionerende openbare ruimte.

NS wil de bereikbaarheid van het station in Zutphen verbeteren voor met name voetgangers, maar ook voor fietsers, ov- en autogebruikers. Verder moet er een andere stationsinrichting komen en moeten de aanwezige gronden beter worden benut, door onder meer kantoorbouw aan de voorzijde van het station.

ProRail zoekt naar mogelijkheden om de bestaande fietsparkeervoorzieningen rondom het station te updaten tot de nu geldende standaard, zoals rondom alle stations in Nederland is gebeurd.

Hoe kunnen we nu al die wensen met elkaar combineren, waar vinden we elkaar en waar moeten we concessies doen? Wie wordt eigenaar waarvan en wie is waarvoor verantwoordelijk?

Fietsparkeervoorzieningen station Zutphen

Station Zutphen had een bewaakte, betaalde en overdekte fietsenstalling met 900 plaatsen. Deze stalling bevond zich in een zijvleugel van het stationsgebouw. Er was een rechtstreekse doorloopmogelijkheid naar de stationshal. Verder stonden er op het voorplein ouderwetse stallingen zonder afdakje. Om ook in de toekomst aan de behoefte te voldoen heeft ProRail op basis van tellingen en een toekomstvisie een prognose gemaakt. Deze prognose is vanwege de gekozen oplossing nog iets opgeplust en uiteindelijk is bepaald dat er 3000 fietsparkeerplaatsen (bewaakt en onbewaakt) nodig zijn gericht op 2020-2030.

Uit recente publicaties in vakbladen blijkt dat de destijds gemaakte prognose door de praktijk is achterhaald ofwel ingehaald. Aanleiding voor ProRail om de capaciteit van fietsenstallingen bij stations te inventariseren. De resultaten daarvan zullen in februari 2008 bekend zijn.

Op zoek naar samenwerking

In 2000 hebben de partijen de handen ineengeslagen en vervolgens is bepaald dat er een totaalplan voor het gehele gebied zou moeten komen, rekening houdend met de wensen van de verschillende partijen. Er is een gezamenlijke projectleider aangetrokken, een stuurgroep samengesteld met beslisbevoegdheid (gemeenteraad beslist uiteindelijk over de gemeentelijke financiën) en een projectgroep geformeerd waarin alle partijen waren vertegenwoordigd, aangevuld met onder meer de busmaatschappij. Gezamenlijk is een programma van eisen opgesteld en vervolgens zijn externe deskundigen, S2-architecten en Khandekar Stadsontwerp en Landschapsarchitectuur aan het werk gegaan om het programma van eisen uit te werken in een voorlopig ontwerp.

Het ontwerp

In het voorlopige ontwerp is gekozen voor een centrale fietsparkeerkelder onder de grond, recht voor het station, met 3000 fiets- en 40 bromfietsstallingsplaatsen, één centrale ingang en één centrale uitgang op het voorplein van het station.

De fietsparkeerkelder is gesplitst in twee gedeelten. Eén gedeelte is vrij toegankelijk voor iedereen. Dit gedeelte wordt bewaakt door middel van toezicht, ondersteund door camera's. Dit gedeelte bevat 1640 fietsstallingsplaatsen. Voor het andere gedeelte met 1360 fietsstallingsplaatsen heeft men een extra toegangspasje nodig. Voor het toegangspasje moet een borgsom worden betaald. Wanneer men er geen gebruik meer van maakt wordt de betaalde borg terugbetaald. Inmiddels hebben zo'n 1000 gebruikers een pasje aangeschaft. In andere fietsparkeerkelders in Nederland wordt geld gevraagd voor zo'n pasje.

Bij het definitieve ontwerp is er uiteindelijk voor gekozen om de centrale uitgaande trap niet op het stationsplein, maar in de stationshal te laten uitkomen.

Verder is in de fietsparkeerkelder een fietswinkel ondergebracht, inclusief OV-fiets. Ook is er een beheerdersruimte, voorzien van een geavanceerd camerapaneel, waarop beelden worden getoond van plekken in de fietsparkeerkelder waar door de 40 flexibel draaiende camera's bewegingen zijn waargenomen.

Discussiepunten

De bouw van de gratis bewaakte overdekte fietsparkeerkelder heeft felle discussiepunten opgeleverd. De fietsparkeerkelder is gebouwd en wordt beheerd door ProRail. De grond is eigendom van NS en de gemeente beheert de openbare ruimte.

Het eerste belangrijke discussiepunt is het draagvermogen van het dek en welke gevolgen dit heeft voor het fietsenstalling eronder. Voor ProRail is het laagste niveau voldoende, maar de vraag was of de gemeente hiermee uit de voeten kon of behoefte had aan een hogere gewichtsklasse, waardoor ook gemotoriseerd verkeer over de fietsenstalling heen kon rijden. Uiteindelijk is bepaald dat het dek een voertuig van maximaal 12 ton moet kunnen dragen. Het dek is voorzien van een balustrade, lichtmasten, paaltjes met daaromheen bomen en prullenbakken, zodat het bijna onmogelijk is om over het dek van de fietsparkeerkelder te rijden.

Een ander discussiepunt was de trap, in eerste instantie de *lengte* ervan. Het was niet mogelijk om aan de CROW-richtlijnen te voldoen, maar de gemeente heeft wel geprobeerd deze richtlijn zo dicht mogelijk te benaderen en daarbij ook gekeken naar de toegepaste trappen in Deventer en Nijmegen. De gemaakte trap voldoet net niet aan de richtlijn maar is minder steil dan de trappen in Deventer en Nijmegen. In Zutphen zijn tot nu toe geen klachten binnengekomen dat de trap te steil is.

Naast de lengte van de trap, met net voldoende opstelruimte voor de fietsers beneden in de kelder en boven op het Stationsplein, was ook de *capaciteit* van de trap een lastig vraagstuk. Gekozen is voor vier lijngoten, die zich 2 aan 2 in het midden van de trap bevinden. Op deze manier kan zowel links- als rechtshandig via een lijngoot worden afgedaald of naar boven geklommen. Aan deze keuze ligt geen modelstudie ten grondslag, maar ervaringen van ProRail.

Verder is gediscussieerd over de vraag of het verstandig was om aan te geven welke lijngoten voor de ingaande fietsers zijn bedoeld en welke voor de uitgaande fietsers. Uiteindelijk is ervan afgezien en is dit overgelaten aan de praktijk.

Naast de fietstrap was ook de locatie en de uitgang van de 'looptrap' een heikel punt. Al heel snel waren alle projectgroepleden het er over eens dat de looptrap - de verbinding vanuit de fietskelder - rechtstreeks moest uitkomen in de stationshal. Binnen NS bleken echter hele andere partijen met sterke belangen te zijn (dit had te maken met verlies aan commerciële- en transferruimte), waardoor deze beslissing alsmaar werd uitgesteld. De bouw van de fietsparkeerkelder was al in volle gang toen dit nog steeds onderwerp van discussie was. Op het allerlaatste moment hebben ook de andere NS-partijen ingestemd om de looptrap te laten uitkomen in de stationshal.

Vanuit de bevolking is gedurende het project de vraag gekomen of er geen lift in de fietsparkeerkelder kon komen. Hoe meer je erover nadenkt, hoe logischer de vraag, zeker gezien de vergrijzingsproblematiek en de wens om steeds langer zelfstandig aan de maatschappij te kunnen deelnemen; daarbij hoort ook het reizen met het openbaar vervoer. Aan de andere kant komt dan het kosten/batenverhaal aan de orde: hoeveel personen kunnen geen gebruik maken van de trap en moeten met de lift, en/of is er een alternatief voor deze doelgroep? Bij de vaststelling van het programma van eisen voor de bouw van de stalling was de optie van een lift al komen te vervallen, uit kostenoverwegingen maar ook om precedentwerking te voorkomen vanwege reeds gerealiseerde en nog te realiseren fietsparkeerkelders en het spel om de daarbij behorende financiën. Uiteindelijk is er geen lift gebouwd, maar ik verwacht dat bij één van de volgende fietsparkeerkelderprojecten daarin een andere keuze wordt gemaakt. Een ander discussiepunt, maar van minder belang, was de kleurstelling. Nu is de gehele fietsparkeerkelder gemaakt in een tweekleurencomponent, namelijk wit en oranje, terwijl het ook een optie was om elk gangpad van een andere kleur te voorzien.

Resultaten tot nu toe

Het concept 'gratis stallen' werkt zo goed dat de kelder nu al bijna helemaal vol is. We mogen nu al gaan nadenken over alternatieven. De eerste tweedeling is inmiddels al bijgesteld naar 2000 om 1000, en ook deze tweedeling staat sterk onder druk. Als naast de vrije gebruikers alle pasjesgebruikers tegelijk aanwezig zouden zijn, is er al een tekort aan stallingsplaatsen.

Het systeem van toezicht, bestaande uit beheerders in combinatie met de flexibele camera's, voorkomt vandalisme en diefstal. Voor zover bekend zijn er twee fietsen weggehaald, waarvan er één is terugbezorgd bij de eigenaar.

De wijze van beheer in combinatie met één centrale fietstrap en één centrale 'looptrap' die in de fietsparkeerkelder op één punt samenkomen/vertrekken, maakt het concept alleen maar vele malen sterker. De fietstrap met de vier lijngoten werkt uitstekend en heeft voldoende capaciteit om ook in de spits (tijdsduur van een uur) de ongeveer 900 fietsers (in- en uitgaand) te verwerken. Doordat de treinen te Zutphen ongeveer allemaal tegelijk aankomen en daarna ook weer tegelijk vertrekken zijn er nagenoeg geen conflicten met het gebruik van de fietstrap tussen een inkomende en een vertrekkende fietser.

Fietsparkeerverbod

Op het Stationsplein is een fietsparkeerverbod ingesteld rondom de ingang van het station en elke daar geparkeerde fiets wordt direct zonder pardon weggesleept. Dit gebeurt op basis van de algemene plaatselijke verordening en is op dit moment de enige manier om het probleem van fout gestalde fietsen aan te pakken. Of deze gekozen methodiek de juridische toets doorstaat, daar heb ik zo mijn vraagtekens bij, maar we gaan er gewoon voor om het op deze manier te doen.

Verbeterpunten

Geen enkele fietsparkeerkelder is perfect, ook die in Zutphen niet, dus wat kan er beter? In de praktijk blijkt dat sommige fietsers vanwege een handicap de fietstrap niet kunnen gebruiken, terwijl zij in het verleden wel de fiets konden parkeren in de stationsomgeving. Verder blijkt dat niet alle typen fietsen (zoals bijvoorbeeld bakfietsen, maar ook scootmobielen) gebruik kunnen maken van deze trap met zijn lijngotenprofiel. In Zutphen is er uiteindelijk voor gekozen om deze groep gebruikers een alternatieve locatie aan te bieden. Een gedeelte van de oude bewaakte fietsenstalling is daarvoor omgebouwd en er zijn beleidsregels opgesteld waaraan men moet voldoen om voor het gebruik van deze alternatieve locatie in aanmerking te komen. Een andere optie is een lift. Helaas zullen er altijd mensen zijn die geen gebruik kunnen maken van de aangeboden voorziening. De stalling is, zeker aan de stationskant, net iets te laag waardoor verschillende typen fietsen niet kunnen worden gestald. Het betreft fietsen die afwijken van de standaardmaatvoering (met kinderzitjes, opzetstuurtes, extra brede sturen, extra brede banden en andere

bijzondere verfraaiingen). Naast de hoogte geldt dit ook voor de afstanden tussen de standaardstallingen. Het blijkt dat steeds meer fietsen afwijken van de standaardmaatvoering. De plek die in eerste instantie bedoeld was voor 40 bromfietsen wordt nu door dit soort fietsen in beslag genomen.

De gekozen tweedeling in 'vrij' en 'extra bewaakt' is niet nodig; ga voor het concept van een vrije, gratis, bewaakte, overdekte stalling (zonder pasjes en tournigets). Een wenselijke aanvulling is dynamische reizigersinformatie in de fietsparkeerkelder voor de fietsstallende reiziger, waardoor hij of zij weet of haast geboden is of niet. In Zutphen wordt dit binnenkort gebruik van gemaakt. Een andere wens van de fietsers is ruimte om tassen, regenpakken of andere waardevolle spullen in achter te kunnen laten (bagageboxen of kluisjes). Deze ontbreken op het station in Zutphen.

Advies

Gratis, bewaakt, overdekt fietsparkeren werkt altijd. Denk aan het begin van het traject heel goed na over wie wel en wie geen gebruik kan of mag maken van de fietsparkeerkelder en welke alternatieven er geboden kunnen worden voor deze mogelijke niet-gebruikers. Een goede locatie van de stallingsvoorziening moet uiteraard niet worden vergeten.

Steek in op strenge fietsparkeerhandhaving, op voorwaarde dat er voldoende stallingscapaciteit wordt geboden. Aan de andere kant de kanttekening dat de fietser juridisch gezien te goed wordt beschermd als deze de fiets zomaar ergens stalt; dit vraagt om aanpassingen in de wetgeving op dit gebied. Verder is fietsen natuurlijk gezond, en hoe meer mensen van en naar het station fietsen, hoe gunstiger dit is voor het milieu (fijnstof en geluid). Niets let ons om veel meer van deze gratis, bewaakte, overdekte fietsparkeervoorzieningen te realiseren.