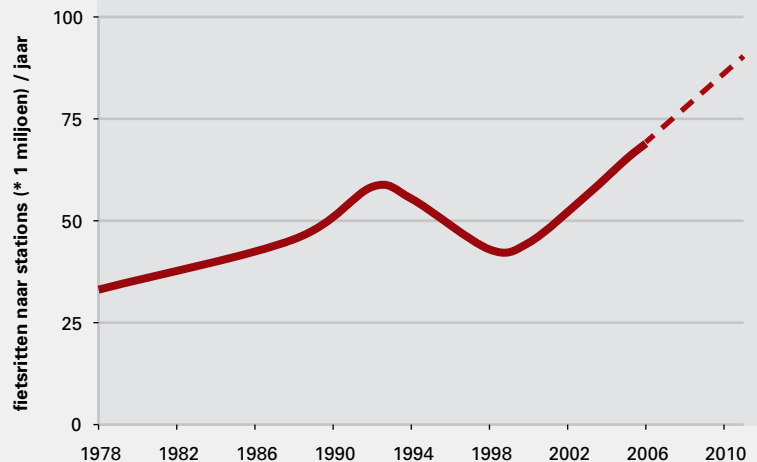


# De evolutie van de **stationsstalling**

Ron Hendriks

Net als bij de auto geeft het parkeren van de fiets vaak meer problemen dan het rijden. Vooral rond stations stapelden de fietsen zich in de afgelopen tien jaar steeds hoger op. Maar ook in de stadscentra moeten oplossingen worden gezocht voor de stilstaande fiets, zeker nu die vaak niet meer welkom is in het steeds uitdijende voetgangersgebied.



Toch is er fors geïnvesteerd in betere voorzieningen. Via het programma Ruimte voor de fiets is door de rijksoverheid sinds het begin van deze eeuw zo'n 200 miljoen euro besteed aan het verbeteren en uitbreiden van bestaande stallingen en het bouwen van nieuwe boven- en ondergrondse stallingen bij stations. En zeker waar provincies en gemeenten daar zelf nog een schepje bovenop deden, ontstonden mooie stationsstallingen. Want gemeenten laten ook steeds vaker in de vormgeving van stallingen zien de fiets serieus te nemen. Kortom, de tijd van de bedompte fietsenkelder is anno 2011 wel voorbij. Die evolutie van stallingen is echter lang niet altijd zonder slag of stoot gegaan. Want meer nog dan bij andere infrastructuurele projecten geldt bij de fiets – ondanks dat het om relatief kleine bedragen gaat – de vraag: wie betaalt wat? En dan gaat het niet alleen over de bouw, ook het beheer en de exploitatie leveren meestal financiële pijnpunten op. Want fietsers vinden het de normaalste zaak van de wereld om gratis te parkeren. Zowel rond stations als in de stadscentra is daar op ingespeeld door gratis bewaakte stallingen te realiseren. Met posi-

tieve effecten, want het gebruik van de stallingen nam fors toe. Maar door de bezuinigingen lijkt daar nu enigszins een kentering in te komen. Volgens een recent rapport van Berenschot is alleen al voor de stationsstallingen jaarlijks 50 tot 60 miljoen euro nodig. Een deel van die kosten is volgens het rapport terug te verdienen door hogere stallingstarieven. Volgens het Fietsberaad is dat geen goede optie. Het Fietsberaad vindt dat het tarievenbeleid moet worden ingezet om de capaciteit optimaal te benutten en niet om de exploitatie rond te krijgen. We stelden de vraag ook aan de leden van de LinkedIn-groep van Verkeersnet, grotendeels bestaande uit verkeersprofessionals. Daarop kwam een groot aantal reacties binnen (zie kader). Conclusie: over het algemeen is er een zekere huiver om betaald parkeren door te voeren. Het maatschappelijk nut van de fiets is groot en daarmee is het een taak van de overheid om voor voldoende voorzieningen te zorgen, zo vinden velen. Maar men is over het algemeen wel bereid om betaald parkeren door te voeren als stallingen iets extra's bieden, bijvoorbeeld in de vorm van meer voorzieningen of korte loopafstanden.

## Gratis of betaald?

We legden een aantal verkeerskundigen de vraag voor of een fietsenstalling altijd gratis moet zijn.



**Wim Bot - Fietsersbond** • Groningen, Zutphen, Alphen, Haarlem en Houten hebben kwalitatief goede nieuwe voorzieningen met toezicht in gebouwde voorzieningen gerealiseerd. Deze steden hebben er blijkbaar geld voor over om fietsen te stimuleren. In gemeenten waar dat niet haalbaar blijkt, kan er in nieuwe voorzieningen veel slimmer worden omgegaan met combinaties van betaald en onbetaald parkeren. Uitgangspunt is dan dat degene die het meest wil betalen ook de beste kwaliteit krijgt en de kortste loopafstand naar de perrons.

## 2001 - 2011



oktober 2001

### Start Ruimte voor de fiets

Voor het programma Ruimte voor de fiets gaat de schop de grond in. Het project heeft tot doel de fietsparkeervoorzieningen van alle 380 stations in Nederland te moderniseren. Hiervoor wordt ruim 200 miljoen euro uitgetrokken. De hele operatie moest in 2007 zijn afgerond (inmiddels loopt het programma door tot 2012). Het was in eerste instantie vooral een kwaliteitsslag die niet zozeer meer als wel betere voorzieningen moest opleveren. Gemikt werd op 270.000 stallingsplaatsen. Inmiddels is het doel om 400.000 stallingsplaatsen in 2012 gerealiseerd te hebben.



juni 2002

### Een problematisch succes

Op de eerste 93 stations zijn de onbeveiligde fietsparkeervoorzieningen en kluisen vernieuwd en uitgebreid in het kader van het programma Ruimte voor de Fiets. Nu al blijkt dat bij zestien vernieuwde stations het aantal fietsen al weer groter is dan de capaciteit. Een onverwacht snelle toename van het gebruik, een hoge waardering voor de voorzieningen en zelfs signalen dat er enig effect is op de vervoerwijzekeuze leiden tot de voorzichtige conclusie dat Ruimte voor de Fiets vruchten gaat afwerpen, aldus een evaluatie-rapport.



juni 2004

### Gemeenten moeten bijdragen aan Ruimte voor de fiets

De ruim 200 miljoen die voorbestemd was binnen het programma Ruimte voor de fiets blijkt niet genoeg. V&W besluit daarom dat gemeenten zelf moeten gaan bijdragen. In principe wordt van nieuwe projecten nog maar 50 procent gesubsidieerd.



oktober 2006

### Zutphen opent eerste gratis bewaakte NS-stationsstalling

'De komende jaren gaat iedereen in Zutphen kijken. De stationsstalling daar is een belangrijke ontwikkeling. Ik denk en hoop echt dat het een nieuwe trend wordt.' Dat zei Ben van Westing, directeur van NS Fiets bij de opening van de 3.000 plaatsen tellende stalling onder het voorplein van station Zutphen. 'Gratis bewaakt' en 'gratis onbewaakt' zijn er gecombineerd. Ook de financiering is nieuw. De stalling kostte 5,5 miljoen waarvan 1,9 miljoen voor rekening kwam van de gemeente. Die betaalt jaarlijks 250.000 euro aan de NS voor de exploitatie.



**Jolanda van Oijen - Senior adviseur bij XTNT** • Mensen willen best betalen, mits zij daar ook service voor krijgen en het hun reis gemakkelijker maakt. Het doel bepaalt volgens mij wie de kosten van de stalling moet dragen: de overheid die zijn straatbeeld wil wijzigen, de NS die haar klanten wil faciliteren en wil verleiden de trein te nemen of de fietser die zijn fiets op een toplocatie wil stallen.



**Michiel van der Meulen - Adviseur Mobycon** • Degenen die er baat bij hebben dat de fietser ergens parkeert moeten ook meebetalen. Ik denk aan stations en winkelcentra waar veel fietsen geconcentreerd staan. Partijen die aan de fietser geld verdienen zijn ook indirect de veroorzakers van 'het probleem' en toch ook gebaat bij goede stallingen?

februari 2007



### **Sterke groei fietsgebruik in voortransport trein**

Het fietsgebruik in het voortransport naar de trein is in vijf jaar tijd met bijna 50 procent gestegen, blijkt uit onderzoek van het Fietsberaad. In 2005 komt 39% van de treinreizigers met de fiets naar het station. Door de sterke groei van het fietsgebruik is het tekort aan stallingvoorzieningen op grote stations nog verder toegenomen. Dat geldt vooral onbewaakte plaatsen. Bij 80% van de (middel)grote centrumstations is in 2005/2006 een aanzienlijk tekort.

Uit tellingen van het Fietsberaad in Haarlem, Nijmegen, Eindhoven en Leiden blijkt dat gemiddeld 23% van de klemmen bezet wordt gehouden door fietsen die niet meer opgehaald worden, de zogenaamde weesfietsen.

februari 2008



### **Restcapaciteit beter benutten**

De groei van het fietsgebruik richting stations vertaalt zich vooral in een grotere vraag naar onbewaakte stallingplekken. De bewaakte stallingen profiteren nauwelijks van de toegenomen populariteit van de fiets. In Haarlem zijn (in 2006) ruim 2.500 onbewaakte plekken te weinig. Bij andere stations (Leiden, Eindhoven en Nijmegen) is de situatie minder dramatisch. Sterker nog, er zou daar geen capaciteitstekort zijn als alle stallingplaatsen – ook de bewaakte – zouden worden benut. Het Fietsberaad pleit voor acties om de restcapaciteit in bewaakte stallingen en de verderaf gelegen plaatsen te benutten. En voor de aanpak van het weesfietsenprobleem.

september 2009



### **Weesfietsen aanpakken**

Het weesfietsenteam is aan de slag gegaan. In opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de NS staat dit team gemeenten bij die weesfietsen structureel willen opruimen. Er verschijnt een Handboek weesfietsen, gebaseerd op ervaringen in Amsterdam, Groningen, Haarlem, Delft en Zutphen.

oktober 2009



### **Betalen bij het station**

Misschien moet men wel gaan betalen voor het stallen van de fiets bij een station, oppert Herman Gelissen van NS Fiets. Inmiddels gaat 40% met de fiets naar het station en de NS rekent erop dat dit kan oplopen tot 50%. Zijn opmerking doet nogal wat stof opwaaien. Maar Gelissen stelt dat de combinatie gratis én betaald in één stalling niet werkt. 'Ik denk dat de eerste-twee-dagen-gratis-optie ingang gaat vinden.'



#### **Ben Luinge - Beleidsmedewerker verkeer gemeente Slochteren**

• Mensen met een nieuwe (elektrische) fiets zullen bereid zijn meer te betalen, mensen met een tweedehands zijn bereid om iets verder te lopen. Conclusie: voor een stalling met veel voorzieningen mag best worden betaald en houd daarnaast een gratis terrein voor het overige fietsparkeren.



#### **Jaap Rijnsburger - Fietslab / Metropolitan Cycling Lab**

• Als de 'subjectieve bereikbaarheid' beter wordt neemt ook de bereidheid om te betalen toe. Andersom geldt dat (meer) betalen voor gelijkblijvende of afnemende bereikbaarheid door fietsers wordt beleefd als boete voor goed gedrag. En dat werkt beslist door in ritmotieven en voertuigkeuze.



#### **Roel Effting - Verkeerskundige gemeente Zoetermeer**

• In Zoetermeer gebeurt het al jaren: naast gratis parkeren (eerste 3 uur) ook gratis bewaakte en overdekte fietsstallingen bij stations en stadscentra. Het fietsgebruik is hier sterk door toegenomen, met name in de keten fiets-OV en van en naar de bestemming Stadshart.



#### **Bas Wilmink - Senior adviseur / directeur Delft Infra Advies**

• Betaald parkeren kan alleen als daar wat extra's tegenover staat. Bijvoorbeeld een veilige of een overdekte voorziening, aanvullende (gratis) diensten, zoals een bandenservice of oplaadpunten voor e-fietsen, of een combinatiekorting met de treinreis.





december 2010

### Roep om één organisatie voor beheer fietsparkeren

Bureau Berenschot brengt advies uit over de toekomst van het fietsparkeren bij treinstations. Berenschot wijst erop dat bevoegdheden en middelen nog steeds versnipperd zijn en dat kostendekkende exploitatie steeds moeilijker wordt. Het bureau beveelt onder meer aan om per station één organisatie aan te wijzen die de integrale verantwoordelijkheid heeft voor de fietsparkeermogelijkheden rond een station. Volgens het Fietsberaad moet dat de gemeente worden.



april 2011

### ProRail start proef fietsparkeersysteem in Utrecht en Groningen

In de strijd tegen het tekort aan fietsplekken op stations, is ProRail gestart met proeven met een nieuw fietsparkeersysteem in Utrecht en Groningen. Treinreizigers die op de fiets naar het station komen zien bij aankomst in de stalling op een scherm waar vrije plaatsen zijn en kunnen zo makkelijker een plek vinden. Fietsen die te lang gestald staan – en dan gaat het vooral om weesfietsen – worden weggehaald.



mei 2011

### Openbare aanbesteding Houten

Station Houten is compleet vernieuwd met een fietstransferium met ruimte voor 3100 stallingsplaatsen. De stalling is gratis en – min of meer – bewaakt (in ieder geval is er regelmatig toezicht). Bijzonder is vooral de manier waarop de exploitatie van de stalling – totale kosten circa €10 miljoen – tot stand kwam, namelijk via een openbare aanbesteding waarbij NS Fiets en U-stal samen tot een aanbieder kwamen en de gemeente goedkoper uit was.



juli 2011

### Gedifferentieerde parkeertarieven in nieuwe fietsenstalling bij station Arnhem

Op 2 juli gaat de nieuwe fietsenstalling van station Arnhem in bedrijf. De ruimte met een transparante, moderne uitstraling biedt plaats aan meer dan 2.200 fietsen. Voor het eerst worden gedifferentieerde tarieven gehanteerd, variërend van gratis tot dubbel tarief voor een privé-plek. En met extra service als een scherm met de dienstregeling en een fietshop.



#### Menno de Lange - Parkeermanager gemeente Gouda •

Op zich is een uitgangspunt dat de gebruiker gaat betalen voor de diensten/producten goed. Alleen in dit geval verwacht ik inderdaad dat de gevolgen zijn dat mensen de fietsen weer op allerlei andere locaties gaat stallen (of je moet dit strak handhaven), waar je ze niet wil hebben. Of inderdaad dat ze weer meer de auto gaan gebruiken en ook dat willen de meeste gemeenten niet. Als je maar een deel van de kosten gaat doorberekenen, dan zie je dat dit voor veel fietsenstallingen tot gevolg heeft dat je bijna net zoveel middelen kwijt bent voor controle en geldverwerking als dat er opbrengsten zijn.

Voorlopig denk ik dus dat je fietsenstallingen grotendeels beter gratis kunt houden en de kosten vanuit algemene middelen of parkeeropbrengsten (van auto's) kunt betalen.



#### Koen van Waes - Verkeersplanoloog gemeente 's-Hertogenbosch •

Een extra keuzemogelijkheid door (duurdere) luxere fietsenstallingen te realiseren, lijkt me een prima idee. Net als bij autoparkeren groeit het fietsparkeren steeds meer naar een doelgroepsysteem met differentiatie. Overigens is het een peulenschil om het gratis fietsparkeren te bekostigen vanuit de auto-parkeerexploitatie.



#### Paul Rood - Beleidsmedewerker provincie Limburg •

De fietser maakt gratis gebruik van deze voorzieningen, terwijl de overige weggebruikers wel betalen voor het gebruik van parkeervoorzieningen. Fietsers mogen wat mij betreft best betalen voor een goed verzorgde voorziening.