



Fietsparkeren bij station Groningen

Zo kan het ook!

Enorme aantallen fietsen bij het station een probleem? Zeker, het is lastig op een goede manier ruimtelijk te verwerken. Dat het toch primair als een succes gezien kan worden, toont Groningen. Realisatie, organisatie en gebruik van het nieuwe Stadsbalkon als schoolvoorbeeld voor Nederland.

Dirk Ligtemoet

Na de verkeersroutes en het busstation verdienen de fietsparkeervoorzieningen en het voorplein van station Groningen nog een grote opknappbeurt. Dubbel grondgebruik was noodzakelijk om alle functies in het krappe stationsgebied kwijt te kunnen. Recht voor het stationsgebouw, op minimale afstand van de perrontoeegangen, is een bijzonder plein ontworpen, met daaronder een stalling voor 4150 fietsen: het Stadsbalkon. Kosten ruim 10 miljoen euro. In de herfst van 2006 was het werk grotendeels klaar; het laatste deel van de stalling is in januari 2007 open gegaan.

Fietsen onder het plein

Het plein is uitzonderlijk. Welvend naar alle kanten, opvallende kleuren, bomen die in de stalling staan en 'door de grond heen groeien', in 'niets' oplopende uiteinden aan de zijkanten van het plein. De stalling eronder is zo minstens zo bijzonder. De enorme ruimte, met fietsen in twee lagen en ruime paden, is indrukwekkend. Heel bijzonder is de fietsroute, inclusief een soort minirotonde, die voor het station langs dwars door de stalling loopt. Fietsers van oost naar west en andersom hoeven nu niet meer over te steken naar de noordkant van de Stationsweg.

De stalling van het Stadsbalkon ligt onder maaiveld, maar kan zeker niet 'inpandig' genoemd worden. Het is geen fietsenkelder - daarvoor is het te zeer een open toegankelijke ruimte aan de oost- en westkant. Maar vooral de dichte kanten richting stationsgebouw en Stationsweg maken het toch wel enigszins een afgesloten ruimte. In Groningen is dan ook al vroegtijdig besloten dat er intensief toezicht zou komen.

Beheer

En dat is er ook gekomen, op een voor Nederland ongekende schaal. Cor van der Klaauw, beleidsmedewerker fiets bij de gemeente Groningen: "In totaal zijn er meer dan 15 beheerders bij betrokken; op elk moment zijn er 2 of 3 beheerders aanwezig." Het 24 uur toezicht wordt deels gefinancierd uit het Parkeerbonds van de gemeente en deels uit een veiligheidsbudget. Het intensieve beheer heeft al duidelijk effect. Klachten zijn er niet en de stalling is enorm in trek. Volgens de politie is het aantal aangiften van fietsdiefstal bij het station drastisch verminderd (van ongeveer 6 naar 1 à 2 fietsen per dag).

Het intensieve beheer, dat bijna ook sterk preventief

en dienstverlenend is geworden in de hectische praktijk, leidt ook tot een extreem laag percentage fout geplaatste fietsen. Ogen dwingen, en de handen van de beheerders zijn er ook nog om fietsen simpelweg te verplaatsen. Het goede beheer is nog scherper zichtbaar bij weesfietsen. In het Stadsbalkon wordt elke week gestickerd en elke week worden fietsen die er langer dan 4 weken staan opzij gezet. Het zijn er slechts enkele; hoogstens 3%.

Het minpunt in de Groningse aanpak zit op dit moment bij de laatste schakel in de handhavingketen: De capaciteit van depots. Doordat er geen plaats meer is voor geruimde fietsen, worden er toch wat minder hinderlijke en weesfietsen geruimd dan gewenst.

Onverwacht gebruik

De stalling van het Stadsbalkon was ten tijde van de besluitvorming in 2001 bedoeld als oplossing voor alle onbewaakt geparkeerde fietsen. Tijdens de bouw zijn er verschillende noodvoorzieningen gebouwd, met de fietsflat in de westelijke hoek van het stationsplein als belangrijkste: twee verdiepingen met dubbellaags parkeren boden plaats aan zo'n 1000 fietsen. Na de gedeeltelijke oplevering in september 2006 bleken de op dat moment 2700 plaatsen onder het Stadsbalkon op de drukste momenten al weer volledig vol te staan – naast de 1000 plaatsen in de fietsflat. Wim Geerdink van de Werkprojecten Groep die het beheer verzorgt: "We hebben toen een paar keer nieuwe fietsers tegengehouden; ze mochten er pas weer in als een andere vertrokken was. Maar vooral proberen we ze elders, in de fietsflat, hun geluk te laten beproeven."

Het station van studentenstad Groningen heeft een uitzonderlijk 'piekmoment'. Geerdink: "Vanaf het begin van de vrijdagmiddag loopt het storm. Tot ver op de maandag kan er echt nergens meer een fiets bij en hebben de beheerders hun handen vol aan het helpen van fietsers om plaatsen te vinden en de fiets niet achter te laten op ongewenste plekken."

Oorzaken voor drukte

De fietsflat zou direct na de openstelling van de Stadsbalkon-stalling afgebroken worden. In december heeft B&W besloten de fietsflat 'voorlopig' te handhaven. Want de laatste tellingen wijzen uit dat er bij het station inmiddels ruim 6.000 fietsen staan, waarvoor diverse rekken her en der (800 plaatsen) en de 'volledige' Stadsbalkon-stalling (4150) tezamen al lang niet meer volstaan.

De vraag is natuurlijk wel waarom de prognose uit 2000, met als conclusie dat het Stadsbalkon zou volstaan voor alle fietsen, 6 jaar later alweer zo overschreden wordt. De gemeente noemt zelf als belangrijkste oorzaak de toename van het aantal studenten en daarbinnen een toenemend aandeel thuiswonende studenten (die vaak per trein naar Groningen reizen): 27% meer studenten in 6 jaar; ruim 30% meer thuiswonende studenten. Verder

wordt gewezen op geschrapte streekbussen met meer treinreizigers als gevolg. Het past zeker ook in de algemene trend van fietsgebruik naar het station zoals in deze Fietsverkeer beschreven (pagina 16).

Toezicht of bewaking?

Een semi-inpandige ruimte met intensief toezicht vanuit een beheerdersruimte op het centrale punt in de stalling – is dat nog 'onbewaakt'? Fietsers zullen het minstens als een mengvorm zien. Ook in het spraakgebruik is de verwarring te zien. Illustratief: Een gemeenteraadslid heeft het in haar weblog over 'de halfverdiepte, grote gratis bewaakte fietsenstalling' en over '24-uursbewaking'. De praktijk wint het van de theorie: Fietsers ervaren de Stadsbalkon-stalling toch wel een beetje als gratis-bewaakt. En dan is er direct het gevaar dat het de bewaakte stalling klanten kost en er dus elders capaciteit slechter benut wordt. In Groningen is dat temeer relevant omdat de bewaakte stalling –evenzeer perfect gelegen- groot is en aardig gebruikt wordt. De gemeente schat de capaciteit op 2700 en de gemiddelde bezetting op 2000.

Sinds september lijkt de bewaakte stalling de opening van het Stadsbalkon ook echt te merken. NS Fiets meldt over de maand november 2006 aanzienlijke dalingen t.o.v. november 2005, zowel in dagkaarten (20% minder) en weekendkaarten (40%) als maandabonnementen. Behalve in studentenaantallen en een algemene groei in fietsgebruik, zou dus ook deze aantrekkingskracht op voormalige bewaakte stallers een belangrijke verklaring voor het onverwachte gebruik van de Stadsbalkon-stalling kunnen zijn.

