

Nieuwe ontwikkelingen en kansen voor gemeenten

“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 zegt Ben van Westing, directeur van NS Fiets. Bij station Zutphen wordt in oktober een inpandige gratis stalling met 3.000 plaatsen geopend. Het is de eerste NS-stalling met bewaking, beveiliging of toezicht zonder dat de klant ervoor hoeft te betalen. De trend van ‘gratis bewaakt’, die het laatste jaar Nederlandse stadscentra overspoelt, zet nu misschien ook door naar NS-stallingen.

Dirk Ligtermoet

‘Gratis bewaakt bij NS-stations’ is zeker al sinds het midden van de jaren negentig onderwerp van discussie. Steeds vaker kwamen plannen op tafel om bij grotere stations niet langer (alleen) in de open lucht en op maaiveldniveau voor de ingang plaats in te ruimen voor onbewaakt gestalde fietsen. Reden was veelal dat men de nogal chaotische aanblik van zo’n fietsenzee lelijk vond. Ook was er vaak te weinig ruimte om al die fietsen goed kwijt te kunnen. Niet op het voorplein betekent, als loopafstanden kort moeten zijn, al snel inpandig en als het even kan ook nog ondergronds. Als fietsers hun rijwiel inpandig moeten stallen, is er voor de sociale veiligheid toezicht nodig. Toezichthouders bij de ingang van een (onbewaakte) inpandige stalling, dat lijkt wel erg op een bewaakte stalling. Als dat ‘onbewaakt met toezicht’ dan gratis blijft, zou - zo werd vaak gevreesd - de bewaakte stalling leeg geconcurrereerd worden. Zodat er weer te weinig plaatsen zijn.

Moeizame gesprekken

Deze vrees was in verschillende projecten aanleiding voor gemeenten om met NS te gaan praten over een betere afstemming tussen, of zelfs combinatie van, de bewaakte en (toekomstig inpandige) onbewaakte stallingen. Vele jaren bleven dat moeizame gesprekken. Lokaal afwijkende - lees: lagere - tarieven wees NS af; NS-stallingen moesten een landelijke formule blijven. Het bewaakte deel ook gratis maken, was in principe wel bespreekbaar, maar op een weinig realistische manier: de omzetsderving moest ruimschoots afgekocht worden. Daarmee werd het voor een gemeente al snel onbetaalbaar. Zo bleven bijvoorbeeld bij Leiden Centraal uiteindelijk bewaakt en onbewaakt duidelijk gescheiden.

In Apeldoorn wordt een nieuwe ondergrondse bewaakte stalling gerealiseerd, waaraan de gemeente stevig meebetaalt (ca. 4 miljoen van de 9 miljoen euro bouwkosten). Juist in Apeldoorn, de voorbeeldstad als het om ‘gratis bewaakt’ in het stadshart gaat, kwam natuurlijk ook het idee bovendrijven om die kelder gratis te maken. Wim Mulder van de gemeente Apeldoorn: “Het was al snel duidelijk dat de jaarlijkse omzet die wij dan zouden moeten compenseren,

voor ons veel te hoog zou zijn. Die bedragen stonden in geen verhouding tot het bedrag dat de exploitatie van alle gratis bewaakte stallingen in het centrum ons kost.”

Onderscheid behouden

De instandhouding van een zeker kwaliteitsverschil tussen bewaakt en onbewaakt was in alle plannen steeds een kernpunt. Bij Leiden Centraal is dat verschil er nu in de praktijk, omdat de nieuwe onbewaakte, halfverdiepte stalling op het voorplein duidelijk meer risico’s voor de gestalde fietsen oplevert (vandalisme, diefstal) dan de bewaakte stalling. Mede omdat er in de praktijk van geregeld toezicht geen sprake is. In Groningen gaat het misschien lastiger worden om voldoende onderscheid te behouden. De fietsenstalling onder het nieuwe Stadsbalkon, in juli 2006 al grotendeels opengesteld, zal uiteindelijk plaats bieden aan 4.000 fietsen in een ruimte onder het maaiveld. Het voorplein wordt dan voetgangersdomein. De gemeente wil niet spreken van een ‘fietsenkelder’, een ‘gebouw’, want: “Elke fietser die het stationsgebied van oost naar west of in tegengestelde richting passeert, komt door de fietsenstalling. Het nieuwe centrale fietspad door het stationsgebied maakt deel uit van de fietsenstalling.” Maar er zal wel sprake zijn van ‘dagelijks toezicht’, met toezichthouders in een centrale ruimte - en dat lijkt dan toch weer op bewaking.

Echt lastig zal het worden aan bijvoorbeeld de achterkant van Leiden Centraal (zijde LUMC), als de gemeente het plan doorzet om daar op een perfecte locatie een grote onbewaakte kelder te bouwen, met een sterke mate van toezicht. Daar dreigt leegzuigen van de bewaakte stalling ten eerste, omdat - in tegenstelling tot de ‘bak’ op het voorplein in Leiden of het Stadsbalkon in Groningen - hier echt sprake is van een inpandige stalling met één toegang voor fietsen. Als dat leegzuigen werkelijkheid wordt, zijn de problemen groot: dan is er direct weer te weinig ruimte in het onbewaakte of gratis deel en wordt de exploitatie van de bewaakte stalling aangetast.

Zutphen combineert

Kwaliteitsverschil handhaven tussen ‘gratis inpandig onbewaakt’ (met noodzakelijkerwijs toezicht) en ‘betaald inpandig bewaakt’, zal altijd lastig blijven. Zutphen is het eerste voorbeeld van een andere oplossing: als onderscheid te moeilijk wordt, voeg ze dan samen! Het slimme van de Zutphense oplossing is dat de bewaakte en onbewaakte

THEMABIJEENKOMST

FIETS BERAAD

Het Fietsberaad organiseert over gratis inpandig stallen bij stations een themabijeenkomst op 2 november 2006, met bezoek aan de nieuwe stalling van station Zutphen. De bijeenkomst (vanaf 12.30 uur) is zoals altijd gratis en is bedoeld voor verkeersambtenaren en -adviseurs die betrokken zijn bij fietsbeleid. Zie voor meer informatie www.fietsberaad.nl.



De nieuwe fietsenkelder bij station Zutphen. In de tijdelijke situatie (rechtsboven) is het behelpen.

delen ruimtelijk gezien samengevoegd worden, maar dat er toch een zeker veiligheidsonderscheid blijft. Want volledig gelijkschakelen zouden klanten niet waarderen. Immers, het bewakingsniveau van de huidige NS-stallingen is verbonden aan het systeem van 'kaartjes kopen': een controle op de toegang en op het bij elkaar horen van staller en fiets. Slechts ingangstoezicht zonder die controle betekent een lager beveiligingsniveau. Daar zal niet elke bewaakte staller blij mee zijn. Andersom zal de extra rompslomp van kaartjes kopen en controleren, ook al is het gratis, veel onbewaakte stallers afschrikken.

In de Zutphense stallingskelder wordt ruim de helft van de plaatsen 'vrij toegankelijk' en iets minder dan de helft 'geautomatiseerd toegankelijk' - en allemaal gratis (deze nieuwe aanduidingen voor onderscheid zijn nodig, omdat de oude woorden 'bewaakt' en 'onbewaakt' niet meer passen). De kelder heeft één toegang. Continu zijn er twee toezichthouders. In de lengterichting van de kelder staat een hekwerk dat de beide delen scheidt. Via het vrij toegankelijke deel kunnen de stallers via drie tourniquets naar het geautomatiseerd toegankelijke deel. Daarvoor hebben zij een op naam gesteld pasje nodig, dat gratis verkrijgbaar is (wel met borg). Het geautomatiseerd toegankelijke deel heeft zo een wat hoger beveiligingsniveau, eigenlijk een dubbele beveiliging (eerst de toezichthouders, daarna de automati-

sche toegang). De initiators zijn niet bang dat een van beide delen alle stallers trekt. John Immink van de gemeente Zutphen: "Sommige mensen zullen die extra beveiliging wensen, vooral degenen die nu bewaakte stallen. Anderen zullen dat, mede door de extra loopafstand, teveel gedoe vinden. Als de verhouding tussen die twee groepen anders is dan we nu verwachten, kunnen we simpel het scheidende hekwerk wat naar links of rechts verplaatsen."

De bouw van de stalling kostte ca. 5,5 miljoen euro. Daarvan betaalde het rijk 3,6 miljoen en Zutphen 1,9 miljoen. Daar komen nog de jaarlijkse exploitatiekosten bij, voor de gemeente zo'n 250.000 euro. De stalling kent ruime openingstijden: er wordt uitgegaan van negentien tot twintig uur per dag. De gemeente wil steeds twee toezichthouders ter plekke hebben, waarbij overdag personeel gecombineerd wordt met de fietswinkel in de stalling.

Lokaal maatwerk

Het hoeft natuurlijk niet zo positief af te lopen als in Zutphen. Over een gratis bewaakte stalling in Houten praten gemeente en NS al langere tijd, maar vooralsnog zonder resultaat. Onder het nieuwe station Houten komt een grote ruimte voor fietsen, met een capaciteit van minstens 2.200 en mogelijk 2.900 fietsen: een 'fietstransferium'. De gemeente heeft dit mogelijk gemaakt door de extra kosten te betalen

van het één meter hoger aanleggen van de nieuwe spoorbaan (viersporig). Herbert Tiemens van de gemeente Houten: "Momenteel is er een bewaakte stalling bij het station, maar die heeft niets met NS te maken. In de gesprekken met NS Fiets zien we te weinig lokaal maatwerk en kwaliteit terug. Dan ligt het voor de hand om het op een andere manier uit te werken en op te lossen, zo nodig zonder NS Fiets." De gemeente weet echter nog niet hoe de indeling en het beveiligingsregiem van het fietstransferium precies gaan worden.

De Zutphense innovatie is er overigens ook niet zonder slag of stoot gekomen. Onderhandelingen waren langdurig en vaak moeizaam. Maar wethouder Kees Luesink, al vele jaren in functie, heeft al die tijd volgehouden om zijn geesteskind tot leven te brengen. Omdat het een mooi voetgangersgebied op maaiveldniveau oplevert, maar ook omdat het fietsers de ideale stalling geeft. En nu er één schaap over de dam is, lijken er meer te volgen. Ook NS Fiets is enthousiast over deze oplossing en ziet die op veel meer plaatsen toegepast gaan worden.

Dat ook station Delft iets dergelijks gaat krijgen in het nieuwe station, als de spoorbaan ondergronds is gebracht, staat al vast. Ook daar speelde mee dat een wethouder, Rik Grashoff, het belang ervan inzag. Grashoff, wethouder tot april 2006: "Vanaf 2012 hebben we een 'stationsfietsgarage', die 24 uur per etmaal open is en 5.000 fietsen kan herbergen, waarvan 3.400 op gratis stallingsplaatsen." Bij Utrecht CS komt er een groot fietsengebouw van enkele verdiepingen met, volgens de laatste plannen, plaats voor 9.000 fietsen. Gratis plaatsen; het gebouw vervangt de rekken in de stationsomgeving. Er blijven bewaakte stallingen op aparte locaties, maar in die nieuwe superstalling is natuurlijk ook een sterk toezicht nodig. Bij Rotterdam CS komt eveneens één grote ruimte voor alle fietsen. Bij station Haarlem wordt erover gedacht.

NS Fiets positief

NS Fiets staat er in ieder geval positief tegenover. Al blijft het een feit dat de NS gebonden is aan de vervoerconcessie:

voldoende beveiligde plaatsen van begin tot eind van de treindienst aanbieden, en wel zodanig dat alle stallingen opgeteld kostendekkend geëxploiteerd kunnen worden. Om die reden zou de NS graag zien dat gemeenten juist voor stations met kleinere stallingen dit soort plannen realiseren. Want als de stallingen nu verliesgevend zijn of om en nabij quitte spelen, is het gesprek beduidend eenvoudiger dan wanneer een goed draaiende stalling gratis zou moeten worden. Ben van Westing van NS Fiets: "Als men in een kleinere stalling bijvoorbeeld van 7 tot 19 uur toezicht wil en op de andere tijden geautomatiseerde toegang, zou dat een gemeente echt niet meer dan zo'n 90.000 euro per jaar hoeven te kosten. Natuurlijk zullen er vaak wel investeringskosten zijn, want degenen die nu onbewaakt stallingen moeten ook plaats hebben. Maar het hoeft bij kleine stations lang niet altijd in een dure kelder."

Automatisering van NS-stallingen

De geautomatiseerde toegang tot een deel van de gratis stalling speelt in het plan voor station Zutphen een cruciale rol. In 2000 maakte NS ingrijpende plannen bekend om een groot aantal stallingen te automatiseren: de 31 kleinste volledig automatisch, 26 grotere buiten de spitsuren en 30 nog grotere (600-1.100 fietsen) 's avonds. In die tijd waren en werden ook de eerste praktijkproeven gedaan. Op dit moment zijn de plannen wat minder verregaand. Zo'n 15 stallingen zijn reeds geautomatiseerd en dat moeten er van NS zo'n 50 worden, om de exploitatie van alle stallingen ongeveer quitte te laten draaien. Vlakbij Zutphen is in Deventer in 2002 een nieuwe fietsenkelder onder het station geopend, met ruimte voor 1.200 fietsen. In 2004 is deze stalling geautomatiseerd. Enigszins vergelijkbaar met Zutphen dus, maar puur 'betaald bewaakt'.



Deventer: een nieuwe stalling met geautomatiseerde toegang, maar verder een klassieke betaald-bewaakte stalling.