

# Stationsstalling Houten: **gemeente** baas in eigen huis

Ron Hendriks

**Deze maand gaat de nieuwe fietsenstalling in Houten Centrum open. Fiets-transferium zeggen ze daar, want je stapt zo van de fiets in de trein. Het nieuwe transferium telt nu 3100 plaatsen en kan worden opgeschaald naar 4200 plaatsen. Dat biedt Houten, toch al niet slecht bedeed als het om de fiets gaat, de mogelijkheid het fietsgebruik nog verder op de voeren. En – aardig detail in deze tijd van bezuinigingen – dankzij een Europese aanbesteding pakken de exploitatiekosten gunstig uit.**

Het project kent een lange voorgeschiedenis waarbij uiteraard de financiering een heikel punt was. Zoals dat gaat bij dergelijke projecten was er flink wat vergaderen voor nodig om de financiering rond te krijgen. Deelnemende partijen waren onder meer Bestuur Regio Utrecht (BRU), NS en Prorail. De complete stalling staat er nu. Kosten: 10 miljoen euro, dat betekent zo'n € 2500 per plek. Maar omdat de stalling onderdeel uitmaakt van de ingrijpende herstructurering van het centrum van Houten – plus de bouw van station Houten Castellum – is het dus maar de vraag of die 10 miljoen precies de werkelijke kosten weergeeft. Want het transferium kon er komen



Herbert Tiemens:

*'We combineren de voordelen van een lokale exploitant met die van de landelijk herkenbare NS-formule.'*

omdat het spoor in het centrum van Houten werd verdubbeld en er een compleet nieuw station werd gebouwd. Daarbij werd het spoor 1,8 m opgetild, waaraan weer door de gemeente werd meebetaald. Naast het feit dat de fietsers aanzienlijk beter doorzicht hebben, ontstond ruimte om onder het station een transferium te realiseren. Het transferium is uiteindelijk voor een belangrijk deel betaald vanuit het BRU, goed voor ruim 50 procent van de kosten. Houten en Prorail deelden de overige kosten.

### Europese aanbesteding

Gratis en bewaakt was de insteek van Houten. Gratis en beheerd noemt Herbert Tiemens van de gemeente het liever, hoewel de aanwezigheid van tientallen camera's in de stalling en een centraal gelegen beheerdersruimte doet vermoeden dat het met het toezicht wel goed komt.



### Raad van State beperkt weer mogelijkheden voor wegslepen fiets

Een uitspraak van de Raad van State maakt opnieuw duidelijk dat het verwijderen van foutgeparkeerde fietsen met de nodige zorgvuldigheid moet gebeuren. Alleen als zo'n fiets echt overlast veroorzaakt, mag deze meteen worden weggehaald.

### Fietsvoorzieningen vaak sluitpost bij basisscholen

Fietsparkeren is vaak een sluitpost bij de bouw van basisscholen. En ook de bouwvoorschriften op dit terrein bieden nauwelijks een stimulans om te kiezen voor kwalitatief goede voorzieningen.

### Gratis bewaakte stalling in Hoofddorp dicht

Of het een teken aan de wand is, valt nog niet te zeggen. Maar in Hoofddorp wordt eind dit jaar de gratis bewaakte stalling in het centrum gesloten. De gemeente kan de kosten, een ton per jaar, in de toekomst niet meer ophoesten.

Het station van Houten werd 1,8 meter opgetild, waardoor er meer doorzicht is voor de fietsers en ruimte voor een stalling.



Zo van de fiets in de trein. Er wordt nu de laatste hand gelegd aan de nieuwe stalling, hier dus nog op een artist impression.



Bijzonder is de manier waarop Houten de exploitatie en het beheer heeft aangepakt. Gewoonlijk zijn fietsenstallingen bij stations in handen van de NS. Vaak gaat het dan om bewaakte betaalde stallingen dan wel geautomatiseerde stallingen. De exploitatie gebeurt door NS Fiets, die ook partij is voor gemeenten als er gepraat moet worden over het financieringsmodel. Bijvoorbeeld of een stalling gratis kan worden gemaakt. Daarnaast is Prorail een belangrijke partij, want die gaat over de bouw van stallingen bij nieuwe stations en de projecten die voortkomen uit Ruimte voor de Fiets. Maar in dit geval liep het wat anders. De oude stationsstalling werd niet geëxploiteerd door NS-fiets BV, maar door een particulier. In de concessie die NS heeft voor het hoofdrailnet is Houten dan ook niet opgenomen als locatie waar NS een bewaakte stalling moet exploiteren. Houten greep dat aan om het project naar zich toe te trekken. Als medefinancier van de stalling wist de gemeente Prorail zover te krijgen om het recht van opstal aan Houten te gunnen. En dat opende de weg om zelf op zoek te gaan naar een exploitant. In plaats van direct in zee te gaan met NS Fiets, koos Houten voor een Europese aanbesteding in de hoop een gunstige prijs te kunnen bedingen en toch invulling te kunnen geven aan de kwaliteitsambitie.

De gemeente verwachtte dat er afzonderlijke aanbiedingen zouden komen van verschillende partijen, zoals van U-stal, de exploitant van de tijdelijke stalling. Echter, NS Fiets en U-stal besloten de handen ineen te slaan en te komen tot één aanbesteding. 'En eigenlijk zijn we daar best gelukkig mee', aldus Tiemens. 'We combineren zo de voordelen van een lokale exploitant met die van de landelijk herkenbare NS-formule. Er ligt nu een goed aanbod, met bijvoorbeeld een duidelijke kwaliteitsborging. Als NS en U-stal bijvoorbeeld een goede klanttevredenheid scoren, hebben ze recht op een bonus.' Hoeveel Houten nu precies moet bijdragen aan de exploitatie, mag de verkeersman van Houten niet zeggen. 'We hadden twee ton per jaar op de begroting staan, voor Houten en Castellum samen. We moeten nog bekijken hoeveel we daar van overhouden om ook Castellum een goede invulling te geven', wil Tiemens nog wel loslaten. Maar ingewijden menen dat de aanbesteding in ieder geval heeft geleid tot een flink lagere prijs dan wanneer er direct met NS zou moeten worden onderhandeld. 'Maar dat komt ook doordat NS er zelf veel aan gelegen is van Houten een uitnemend voorbeeld te maken', aldus Tiemens ten slotte.

*RH*

#### **Eerste praktijktest Utrecht en Den Haag op weg naar fietsersairbag**

Een jaar lang rijden vijf KPN-serviceauto's in Utrecht en Den Haag rond om een sensorsysteem te testen dat ervoor moet zorgen dat de zogenaamde fietsersairbag alleen opengaat bij een daadwerkelijke botsing met een fietser of voetganger.

#### **RO-beleid moet meer rekening houden met persoonlijke voorkeuren van bewoners**

Bij het opzetten van nieuwe woonlocaties moet meer rekening worden gehouden met het feit dat niet alleen de locatie maar ook de attitudes ten opzichte van verplaatsingsgedrag een rol spelen. Dat is de kern van een doctoraalstudie van Wendy Bohte aan de TU Delft.

> Lees verder: [fietsberaad.nl/nieuws](http://fietsberaad.nl/nieuws)