

Tien jaar Bike & Ride in Keulen



foto: Ursula Lehner-Lierz

Station Keulen-Zuendorf.

Sinds 1994 heeft Keulen de kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen bij stations, metro-, tram- en sneltramhaltes continu verbeterd en het aantal fietsparkeerplaatsen met tweederde uitgebreid. Met succes: de gemiddelde bezettingsgraad blijft schommelen rond 80%. Vergeleken met Nederlandse omstandigheden zijn de inmiddels ruim 11.000 stallingsplaatsen bij stations en ov-haltes in deze miljoenenstad wellicht niet zo opvallend. Het gehele projectmanagement van het Keulse Bike & Ride-programma is dat wel.

Ursula Lehner-Lierz, velo:consult

Tot in de jaren '70 volgde de gemeente Keulen het ideaal van de *autogerechte* stad en was er letterlijk geen ruimte voor de fiets. Sinds begin jaren '90 heeft de fiets weer een vaste plaats op de politieke agenda. Fietsparkeren speelt een centrale rol in het fietsbeleid.

Een van de bouwstenen is het in 1994 gestarte Bike & Ride-programma (B&R) met als doelstelling de vervoerketen ov-fiets binnen tien jaar duidelijk te verbeteren. Daarvoor

zouden alle stations en alle relevante haltes voorzien worden van een gedifferentieerd aanbod aan voldoende fietsparkeervoorzieningen. Het potentieel is groot: Keulen is een van de grote spoorwegknooppunten in Duitsland en heeft een dicht (snel)tram- en metronetwerk. Bijna ieder punt in de stad heeft een station, een (snel)tram- of metrohalte binnen 1 km.

Nieuw terrein ontsluiten

Met haar B&R-programma is de gemeente vooruitstrevend, want Keulen is de eerste grote Duitse stad met zo'n veelomvattende en systematische aanpak. Het project vergde veel discussie en afstemming, want al met al waren er meer dan twintig diensten, afdelingen, ov-bedrijven, belang- en vakorganisaties bij betrokken.

Het programma startte met een systematische inventarisatie van alle 210 stations, (snel)tram- en metrohaltes. Daarbij hoorden aantal, kwaliteit en bezettingsgraad van fietsparkeervoorzieningen, hun bereikbaarheid met de fiets, en vooral een beoordeling van de overstapfunctie van ieder station, onderscheiden naar voor- en natransport. Uit deze analyse bleek dat er een totale behoefte van 6.000 fietsparkeerplaatsen was en dat bestaande fietsparkeervoorzieningen bij de helft van de haltes moesten worden vervangen, omdat ze niet meer aan de kwaliteitseisen voldeden. Gemiddeld hadden de bestaande fietsparkeer-

voorzieningen een bezettingsgraad van 80%. Vol dus, maar vooral in de binnenstad was er een aanzienlijk capaciteitstekort. Van de 210 stations en haltes werden er 94 geclassificeerd als B&R-relevant, met een totaalbehoefte aan 10.500 B&R-parkeerplaatsen alsmede 2.160 parkeerplaatsen bij niet B&R-relevante haltes. Voor de investeringen werd een budget geraamd van € 9,11 miljoen.

B&R-handboek

Om een hoge kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen te waarborgen (ze moeten voldoen aan de eisen die elke locatie met haar specifieke gebruikersprofiel stelt) en een vlotte, efficiënte realisering van het programma te garanderen, werden kwaliteitsstandaards gedefinieerd en in een B&R-handboek gedocumenteerd. Daarnaast zijn voor iedere halte analyseresultaten beschikbaar: het aandeel zwerf-fietsen en fietswrakken, kenmerken, aanbevelingen, kostenraming, detailplannen en de resultaten van monitoring. Bij de fietsparkeervoorzieningen zelf is gekozen voor een paar standaardtypen, die geschikt zijn voor grote B&R-locaties, maar ook voor kleine, stedenbouwkundig gevoelige locaties. Studenten van de Keulse International School of Design hebben in 2003 in het kader van een designcompetitie de 'Keulse fietskluis' ontwikkeld, waarvan de eerste inmiddels geplaatst zijn. Bij het centraal station werd eind 2003 de eerste stationsfietsstalling opengesteld met bijna 1.000 stallingsplaatsen en met fietsverhuur en fietsreparatie, die door een werkgelegenheidsorganisatie worden geëxploiteerd. Er bestaan plannen voor bewaakt fietsparkeren bij andere stations met veel forenzen.

B&R-beleid werkt

Eind 2004 was 83% van het B&R-programma gerealiseerd. Een aanzienlijk deel ervan betreft de vervanging van fietsenrekken die niet meer aan de hoge kwaliteitseisen voldoen door voorzieningen met aanbindmogelijkheid en overkapping. Regelmatige monitoring met jaarlijkse totaal- en maandelijks deelinventarisaties houdt de projectgroep steeds op de hoogte van de actuele behoefte en optredende problemen, zodat flexibel en snel gereageerd kan worden. In 2003 hadden de fietsparkeervoorzieningen een gemiddelde bezettingsgraad van 87%; negentien locaties waren bijna vol (iets onder de 80%), maar 64 waren er ten volle



foto: Stadt Köln

'Keulse fietskluis'.

benut of hadden een aanzienlijke onder-capaciteit. Ook al is het totale aantal fietsparkeerplaatsen sinds 1994 met tweederde toegenomen, de gemiddelde bezettingsgraad ligt nog steeds boven 80%. Dat betekent dus een flinke toename van de vraag.

Meer draagvlak

De fietsparkeervoorzieningen hebben de fiets zichtbaarder in het stadsbeeld gemaakt en ze trekken steeds meer fietsers. Na tien jaar ervaring was het daarom ook voor het ov-bedrijf vanzelfsprekend dat bij de aanleg van een nieuwe metrolijn van meet af aan rekening moest worden gehouden met de fiets. Ook het bestuurlijke draagvlak is duidelijk toegenomen. Ervaringen en cijfers spreken klare taal. Uit de cijfers blijkt bovendien dat investeringen in B&R effectiever en efficiënter zijn dan in P&R. Eind 2003 heeft de gemeenteraad voor B&R € 500.000 extra beschikbaar gesteld.

Bron: Stadt Köln, Stadtplanungsamt, 2004

Station Flehbachstraße.

