

# Ruimte voor de fietsklem in Utrecht



Jan van Embden  
Jan van der Horst



November 2006

## 1. Inleiding

Het tekort aan fietsklemmen op de openbare weg rond het Centraal Station is een van de klemmendste verkeersproblemen in Utrecht en het werkt sterk negatief op het gebruik van de fiets van en naar de trein en ook op het gebruik van de trein.

In deze notitie is bedoeld om een aanzet gegeven voor een duurzame oplossing van het reeds decennia bestaande probleem, dat de politiek, de bestuurders van de stad en de Spoorwegen tot op heden niet hebben weten op te lossen. Omdat er geen concrete plannen met voldoende capaciteit geformuleerd zijn in de "Aanpak Stationsgebied" dreigt het fietsparkeren bij het CS wederom een ondergeschoven kindje te worden.

De Fietzersbond is van mening dat de fiets een essentieel onderdeel is van de ketenmobiliteit. Het tekort aan stalplaatsen rond het CS in Utrecht bedraagt momenteel minstens 7.000. De gemeente heeft toegezegd naarstig te zoeken naar zowel een korte- als een langetermijn oplossing. De Fietzersbond hoopt de gemeente met deze studie te helpen bij het zoeken naar oplossingen voor het acute probleem van nu en naar een gedegen oplossing voor de komende 50 jaar.

## 2. Hoeveel ruimte neemt een fiets in bij gebruik van de diverse soorten klemmen?

De ruimte per fiets werd voor 4 soorten klemmen bekeken (zie tabel 1 en foto 1-3). Per fiets werd een ruimte ingenomen van 0.59 tot 1.18 m<sup>2</sup>, afhankelijk van het type rek.

Tabel 1. Fietsklemmen gebruik bij het CS te Utrecht: ruimte per fiets

Type rek	Aantal strekkende meter/ fiets	Diepte in m, incl. gangpad <sup>1)</sup>	Aantal m <sup>2</sup> /fiets
DSB	0.461	2.55	1.18
Etagerekken	0.200	2.95	0.59
Nieuw type 1	0.375	2.25	0.84
Nieuw Type 2	0.382	2.40	0.92

<sup>1)</sup> Indien veel rekken parallel geplaatst zouden zijn, zoals bij DSB-rekken veelal het geval is

## 3. Potentiële nieuwe fietsparkeerplekken rond het CS en betere benutting van betaalde parkeerplaatsen.

### Parkeerterreinen langs de Mineurslaan.

Langs de Mineurslaan staan de volgende gebouwen van Zuid naar Noord: Jaarbeurs, Sporthal, Leeuwesteijn, Cranenborgh en Sijpesteijn. Het gebied direct aan de Westkant van de Mineurslaan bestaat uit 2 parkeerterreinen voor auto's:

Een zeer groot terrein van Q-park (ca. 6300 m<sup>2</sup> en een kleiner NS parkeerterrein van ProRail.

- **Het Q-parkeerterrein.** Het aantal auto's op 30 juni 2006 op het Q-park-terrein bedroeg 284 en het aantal parkeerplaatsen bedroeg 523. Dus de bezetting bedroeg 54%.

Ca. 20% van het Q-parkterrein was overgroeid met gras en dus vrijwel nooit gebruikt voor parkeren en 30% was matig overgroeid met gras, waar kennelijk niet vaak auto's geparkeerd werden. Dus het Q-park-terrein heeft een overcapaciteit van ca. 50%, als verdere metingen deze bezettingsgraad bevestigen. Dit betekent dat zo'n 3115 m<sup>2</sup> beschikbaar is voor fietsparkeren, zonder noemenswaardig verlies aan autoparkeerplaatsen. Het Q-park-terrein zou plaats kunnen bieden voor 2.640 tot 5280 fietsen, bij een dichtheid van 1.18, resp. 0.59 m<sup>2</sup>/fiets.

De toegankelijkheid van het Q-park-terrein naar het CS is optimaal: de stationstraverse heeft een trap die uitkomt op het Q-park-terrein. Hiermee is gegarandeerd dat fietsers ook daadwerkelijk dit terrein zouden gebruiken, mits het geschikt gemaakt wordt voor fietsparkeren. Een zeer opvallende bewegwijzering zou overigens een absolute vereiste zijn om fietsers van de Oostzijde van het CS naar de Westzijde te lokken.

- **Het NS parkeerterrein.** De bezetting van het NS parkeerterrein (NS, naast de van Sijpesteijnkade) had een bezettingsgraad van ca. 30%. Als verdere metingen uitwijzen dat dit de gemiddelde bezettingsgraad is dan zou ook een deel van dit terrein voor fietsparkeren ingericht kunnen worden. Ruw geschat is er plaats voor ca. 700 - 1400 fietsen.



#### 4. Het gebruik van etagerekken.

Tegen de wand van Hoog Catharijne kunnen etagerekken geplaatst worden. Sinds juli 2006 staan er twee (zie foto 2). Dit kan een extra capaciteit opleveren van 500 a 1.000 klemmen, afhankelijk van de manier van plaatsing en de combinatie met andere klemmen.

#### 5. Parkeergarages rond het CS

In Utrecht zijn - in en net buiten het centrum – twaalf openbare parkeergarages (Paardenveld, La Vie, Kruisstraat, Vredenburg, Rijnkade, Springweg, Radboud, Stationsstraat, Godebald, Moreelsepark, Grifthoek (sinds 2005) en Jaarbeursplein). Het totaal aantal parkeerplaatsen in deze garages is 4.855. Het grootste deel hiervan is openbaar. Met de opening van de Grifthoekgarage zijn er in 2004 320 parkeerplaatsen bijgekomen.

Bij het CS liggen de parkeergarages Rijnkade, Radboud, Stationsstraat en Godebald. Deze hebben een capaciteit van 1599 auto's (tabel 2). Een auto heeft gemiddeld 25 m<sup>2</sup> nodig in een parkeergarage (persoonlijke mededeling Hans Bonfrer, POS, gemeente Utrecht), dus voor elke 1.000 fietsen in een parkeergarage zouden 40 autoparkeerplaatsen moeten worden opgeheven. Bij gebruik van etagerekken zijn voor elke 1.000 fietsen 24 autoparkeerplaatsen nodig.

Tabel 2 Parkeergarages bij het CS en capaciteit

Parkeergarage	Max. capaciteit (aantal auto's)	Geschatte inkomsten per jaar (in miljoen €) <sup>2)</sup>	Aantal fietsparkeer- equivalenten <sup>1)</sup>
Rijnkade	375	2.25	9.375
Radboud	465	2.79	11.625
Stationsstraat	428	2.57	10.700
Godebald	331	1.99	8.275
<b>Totaal</b>	<b>1599</b>	<b>9.6</b>	<b>39.975</b>

Voor 3.000 fietsparkeerplekken zouden tijdelijk 60 – 120 autoparkeerplaatsen opgeheven moeten worden en dit gaat gepaard met een derving van € 360.000 - € 720.000 per jaar.

De plaatsing van 3000 fietsklemmen in 1 of meer van de 4 parkeergarages gaat gepaard met een tijdelijke vermindering in autoparkeercapaciteit van 3.7 -7.5% in deze 4 parkeergarages. Door de tarieven tijdelijk met deze percentages te verhogen zou een kosten-neutrale oplossing verkregen zijn voor een extra capaciteit van 3.000 fietsparkeerplekken.

De Fietsersbond zou een dergelijke tijdelijke oplossing van het fietsparkeerprobleem van harte toejuichen. Mocht de verhoging van parkeertarieven te hoog zijn dan kan overwogen worden de tijdelijke verhoging door te voeren bij alle Utrechtse parkeergarages (capaciteit 4.855 auto's). In dat geval kan met een tijdelijke tariefverhoging van 1.2 – 2.5% volstaan worden

## 6. Een etage in de “Plint” van het Stationsplein en het Smakkelaarsveld.

De “Plint” is een overdekte strook waar heel veel fietsen staan. Een dergelijke strook bevindt zich ook aan het Smakkelaarsveld. Op zich is dit gebied ideaal voor fietsparkeren omdat het overdekt is. In dit gebied bevinden zich 1.438 klemmen.

De hoogte van de Plint is voldoende om een etage aan te leggen waar fietsen op zouden kunnen rijden om hun fiets te parkeren. De etage zou zelfs deels de rijweg kunnen overkappen waardoor nog meer fietsen gestald kunnen worden. Afhankelijk van de constructie zouden naar schatting 1.000 tot 2.000 klemmen geplaatst kunnen worden. Uiteraard kost dit veel geld en tijd.

## 7. Het gebruik van perronoverkappingen als fietsparkeergelegenheid.

De Fietsersbond denkt dat perronoverkappingen een ideale lokatie zijn voor fietsklemmen: dichtbij je fiets stallen is niet mogelijk. Deze oplossing kost tijd en geld, temeer omdat er trappen moeten komen in en buiten het station voor het vervoer van de fiets. Gezien de enorme nood lijkt het de moeite waard dit idee te exploreren. In tabel 3 staan de strekkende lengtes van de huidige perronoverkappingen en de oppervlakken.

Tabel 3. Lengtes, breedtes en oppervlakken van de huidige perronoverkappingen op het CS Utrecht

Perron	Lengte Noordzijde	Breedte Noordzijde	Oppervlak Noordzijde	Lengte Zuidzijde	Breedte Zuidzijde	Oppervlak Zuidzijde	Oppervlak Noord plus Zuid
1,2	300	9,6	1728	0	0	0	1728
3,4	300	9,6	1728	0	0	0	1728
5,7	300	13,8	2484	0	0	0	2484
8,9	250	10,8	2700	200	10,8	2160	4860
11,12	250	10,8	2700	200	10,8	2160	4860
14,15	280	10,2	2856	200	10,2	2040	4896
18,19	80	10,2	816	270	10,2	2754	3570
<b>Totaal</b>	<b>1760 m</b>		<b>15.012 m<sup>2</sup></b>	<b>870 m</b>		<b>9.114 m<sup>2</sup></b>	<b>24.126 m<sup>2</sup></b>

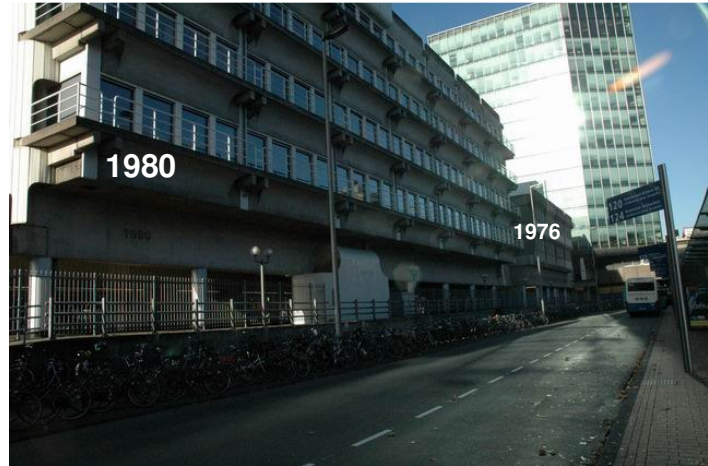
Totaal gaat het om ca. 24.000 m<sup>2</sup>. Dit is voldoende voor ca. 25.000 fietsen. Aannemende dat er 30% niet benut kan worden i.v.m. trappen en de nieuwe overkapping van de OV-Terminal, dan blijft er ruimte over voor het plaatsen van ca.17.000 fietsen.

## 8. Twee kantorgebouwen van de Spoorwegen

De Zuidzijde van de perrons 5 en 7 worden overkapt door 2 kantorgebouwen van de Spoorwegen welke gebouwd zijn in 1976 en 1980, zoals te

lezen is op de gevels. Deze gebouwen blijven staan, ook na de verbouwing van het Station (persoonlijke mededeling van Rene Welters, NS-gebouwen). Deze gebouwen liggen op een ideale plaats voor fietsparkeren:

dichtbij het station kan het niet. De Spoorwegkantoren zouden dan elders gehuisvest moeten worden. Aangenomen mag worden dat een groot deel van de kantoorruimte niet heel dicht bij de perrons hoeft te liggen i.t.t. fietsenstallingen. In tabel 4 is een schatting gemaakt van de daarmee gemoeide oppervlakken. Het gezamenlijke vloeroppervlak van deze kantoren bedraagt ca. 12.000 m<sup>2</sup> en zou plaats kunnen geven aan 12.000 – 18.000 fietsen, afhankelijk van de te gebruiken fietsrekken en de pakkingsdichtheid.



Tabel 4. Kantooroppervlakte in de Spoorwegkantoren boven perrons 5 en 7.

Bouwjaar kantoorgebouw	Lengte in m	Breedte in m	Oppervlak per etage in m <sup>2</sup>	Aantal etages	Totale vloeroppervlak in m <sup>2</sup>
1980	120	18	2160	5	10.800
1976	32	18	583	3	1.749
<b>Totaal</b>					<b>12.549</b>

## 7. Potentieel effectiever en “eerlijker” gebruik van etagerekken in betaalde stallingen

Een vrij ernstig probleem in alle bewaakte stallingen is dat voor veel vrouwen en ouderen het tillen van de fiets in een etagerek te zwaar is. In sommige buurtstallingen in Utrecht wordt al jarenlang een lager abonnementstarief gehanteerd voor bovenplaatsen dan voor onderplaatsen. Door dit gedifferentieerde tarief staan ook de bovenplaatsen in de etagerekken vol en is er vooral ook parkeerplek voor de fysiek zwakkeren.

## 8. Kosten toezicht versus “handhaving”.

Tweemaal per week worden hinderlijk en gevaarlijk geplaatste fietsen verwijderd en eenmaal per maand worden wrakken en weesfietsen verwijderd in het kader van de “handhaving” van de orde bij het CS. De Fietsersbond heeft enkele weken deze activiteiten gadeslagen en zij schat dat voor deze activiteiten

minimaal 3.2 fte's nodig zijn (tabel 5). Bij voldoende stallingruimte zou waarschijnlijk 80% werklust bezuinigd worden, d.w.z. 2.6 fte. Deze menskracht zou dan ingezet kunnen worden voor toezicht i.p.v. de tamelijk repressief overkomende "handhaving" van nu. Dit zou ook de sociale veiligheid ten goede komen, incl. een afname van echte fietsdiefstal, terwijl het budgettair neutraal zou zijn.

Tabel 5. Schatting menskracht "handhaving" bij het CS Utrecht

Soort activiteit	Uren/week	fte
Stadstoezicht (aanwijzen, stickers en fotograferen van te verwijderen fietsen)	24	0.7
Fietsverwijderaars (slijpers en slepers)	64	1.8
Depot Kanaalweg (140 fietsen/week)	50	1.4
Adminstratie gemeente i.v.m. bezwaarschriften en juridische procedures	10	0.3
<b>Totaal</b>	<b>148</b>	<b>3.2</b>

## 9. Samenvatting

In tabel 6 is een samenvatting gegeven van de mogelijkheden om op korte termijn het capaciteitsprobleem tijdelijk op te lossen. Ruw geschat denkt de Fietsersbond dat er tot ruwweg maximaal 15.000 fietsparkeerplaatsen bijgeplaatst kunnen worden. De meest voor de hand liggende oplossing is autoparkeerplaatsen in te wisselen voor fietsparkeerplaatsen, want daarmee is de sociale veiligheid redelijk gewaarborgd. Op de terreinen langs de Mineurslaan zal sociale veiligheid een probleem zijn en daarom zou toezicht noodzakelijk zijn gecombineerd met een pasjesregeling. Toezicht op een relatief compacte fietsenstalling aan de Mineurslaan is waarschijnlijk gemakkelijker te realiseren dan op het onoverzichtelijke en uitgestrekte Stationsplein al zou het daar ook wenselijk zijn. Bij voldoende fietsparkeerimte is er veel minder geld nodig is voor de publieksonvriendelijke "handhaving" en dan kan "toezicht houden" wellicht budget-neutraal zijn. De terreinen aan de Mineurslaan laten een redelijk compacte stalling toe. De toegang zou kunnen geschieden met b.v. pasjes en elektronische sloten zoals dat ook gebruikelijk is bij NS-stations in andere steden.

Voor een permanente oplossing zonder grote infrastructurele werken lijkt het gebruik van de kantoorgebouwen boven perrons 5 en 7 zeer aantrekkelijk: de fiets komt a.h.w. boven de trein te staan. Ook zullen de kosten niet extreem hoog zijn: het kantoorpersoneel in de huidige gebouwen kan naar een andere locatie en afhankelijk van hun functie iets of veel verder weg verhuizen.

Ook het gebruik van de perronoverkappingen is zeer aantrekkelijk: er wordt geen extra ruimte onttrokken aan de dure grond bij het CS, er is geen sprake van stadsontsiering en de fiets staat zo dicht mogelijk bij de trein. Wel zal het project kostbaar zijn omdat infrastructurele wijzigingen nodig zijn aan het CS. Maar als het concept "meegenomen" wordt in de planning van de nieuwe OV-Terminal



zullen de kosten acceptabel zijn. Een bijkomend voordeel kan zijn dat een snelle ontruiming in geval van noodsituaties als brand- en terreuralarm veel beter gewaarborgd is. ROCOV Utrecht denkt dat in de huidige plannen van de OV-Terminal de vluchtwegen erg krap bemeten zijn. Met extra in- en uitgangen voor de fiets is dit probleem opgelost.

Tabel 6 . Locaties en capaciteitsuitbreiding fietsparkeren rondom het CS

Lokatie	Aantal klemmen minimaal	Aantal fietsen maximaal	Permanent/ Tijdelijk	Opmerking	Tijdpad
Plaatsing klemmen in 2006	2.000	2.000	tijdelijk	733 reeds geplaatst	direct
Fietsplatform Groningen	900	900	tijdelijk		2006
Etagerekken op Stationsplein	500	1.000	tijdelijk	Tijdelijk	Eerste helft 2007
Verdieping onder de huidige U-stal Hoog Catharijne	900	900	permanent	Kosten gering	2007
Extra etage in "de Plint"	1000	2000	tijdelijk of permanent		2008
Q-park parkeerterrein Mineurslaan	2.600	5.300	tijdelijk	Toezicht/ pasjesregeling nodig ivm sociale veiligheid	direct
NS parkeerterrein Mineurslaan	700	1.400	tijdelijk	Idem	direct
Parkeergarage Stationsstraat	3.000	3.000	tijdelijk	Ten koste van 60-120 autoparkeerplaatsen; kostbaar	direct
Spoorweg kantoorgebouwen	12.000	18.000	permanent	Kostbaar	2013
Overkappingen perrons	17.000	25.000		Kostbaar	2013
<b>Totaal tijdelijk</b>	<b>10.700</b>	<b>16.700</b>			
<b>Totaal permanent</b>	<b>29.900</b>	<b>43.900</b>			

**10. Conclusie:** De Fietsersbond is van mening dat het gebruik van de perronoverkappingen en de NS kantoorgebouwen een zeer groot deel van het Stationsgebied kan ontlasten van de huidige fietsparkeer(over)last en dat daarmee bovendien voldoende reserve capaciteit overblijft om aan de door de Fietsersbond gesignaleerde moeilijk te schatten "verborgen" behoefte te voldoen.



Fig. 1 DSB-rekken



Etagerekken

Figuur 2  
Nieuw type fietsrekken  
op het Stationsplein

Type 1 rekken



Fig. 3  
Type 2 rekken