

dossier

Stallingen

Het stallen van je fiets in een tochtige kelder is wel verleden tijd. Maar er valt nog heel wat in te halen als je het vergelijkt met het parkeren van de auto. Daar wordt hard aan gewerkt. In Utrecht verrijst de grootste en wellicht ook de modernste fietsparkeergarage van ons land. Voor fietsvoorzieningen bij bushaltes en dergelijke zijn kwaliteitseisen gemaakt en de chipkaart maakt betalen en reserveren van een parkeerplek mogelijk.

pag 30

Utrecht CS: Fietsend de stalling in

In 2019 rijden fietsers via een ondergrondse rotonde naar hun stallingsplek en wandelen daarna direct het station binnen.



pag 36

Experiment met chipkluisen

Een chipkluis zonder al te veel gedoe. Dat is wat fietsers willen en dat krijgen ze ook, in de vorm van een proef met een nieuwe chipkluis met een nieuw reserveringssysteem.



pag 37

Nieuw toegangscontrolesysteem in stalling station Helmond

Bewaakt stallen met behulp van de (OV-) chipkaart. Eenvoudig voor de fietsers én de beheerder.



pag 38

Fietsgebruik naar de bushalte zal groeien

Veel ov-reizigers beginnen hun reis als fietser, en dat geldt ook steeds meer voor busreizigers. Tijd om de stallingen op orde te brengen.



Utrecht CS

Fietsend de stalling in

Karin Broer

In Utrecht zal een stalling worden gebouwd met 12.500 plekken, zo groot is nog nooit vertoond. Welke problemen kom je dan tegen? Stijn Rademakers van Ector Hoogstad architecten ontwierp een stalling waar je doorheen kunt fietsen.

Alleen de capaciteit al maakt het ontwerp van de stalling aan de oostzijde van Utrecht CS bijzonder: 12.500 fietsen is ruim twee keer zo veel als de huidige grote stallingen kunnen herbergen. Daarnaast moest rekening worden gehouden met een aantal bijzondere eisen. Architect Stijn Rademakers: 'De doorlooptijd binnen de stalling, dus van binnenkomst tot de ingang van de openbaarvervoerterminal, moest hetzelfde zijn als die van de fietsenstalling aan de westkant. Dat betekent dat je het niet redt als je op de traditionele manier mensen zou laten afstappen bij binnenkomst van de stalling. Het traditionele idee van een fietsenstalling met een balie en een mannetje die je tegenhoudt, dat kan niet. Daarvoor worden de afstanden te groot.'

Verder moest de huidige doorgaande fietsroute, die noord-zuid parallel aan de sporen loopt, behouden blijven. Rademakers: 'Auto's hoefden gelukkig niet door de straat, er was nog even sprake van dat de hulpdiensten een doorgaande verbinding nodig hadden maar dat is uiteindelijk anders op gelost. Maar wel fietsers, want anders wordt het op de Catharijnesingel (een alternatieve route red.) te druk.'

De locatie van de stalling onder het zeven meter hoge plein dat tussen de ingang van de openbaarvervoerterminal en Hoog Catharijne komt was een gegeven. 'We hebben gezocht naar een oplossing waarbij één plus één drie is. Het moest een oplossing zijn waar je fietsend je stallingsplek kon bereiken.' En zo ontstonden er vragen die nog nooit bij het ontwerpen van een fietsenstalling werden gesteld. Rademakers: 'Een belangrijke vraag was ontkoppelen we de doorgaande fietsroute van het stallingsfietspad of niet? We moesten daarbij rekening houden met stallen op drie verdiepingen, dat kon niet anders met deze hoeveelheden. We zouden dus hellingbanen nodig hebben en ook liefst geen kruisingen tussen fietsers en voetgangers.'

Een grote fietsrotonde

Zo ontstond het idee voor een breed fietspad aan de buitenkant van de stalling, dat een grote fietsrotonde vormt. De centrale as van de stalling wordt gevormd door het looppad, waar het fietsen onmogelijk is gemaakt door een aantal treden.

Een fietser die de stalling inrijdt, komt bij een splitsing waar hij altijd rechts afslaat want in de stalling geldt eenrichtingsverkeer. Dan gaat hij op zoek naar een plekje. Vindt hij dat op dit middelste niveau dan kan hij ergens in de - aan de linkerzijde gelegen - afstapstrook afstappen, parkeren, naar het middenpad lopen en de trap pakken bijvoorbeeld naar beneden waar een directe verbinding is naar de perrons. Is er nu geen





Stijn Rademakers van Ector Hoogstad architecten:

'Het traditionele idee van een fietsenstalling met een balie en een mannetje die je tegenhoudt, dat kan niet.'

plek op de tussenverdieping dan kan hij met een hellingbaan omhoog, of naar de kelder.

De stalling is een fietsparkeermachine die nog het meest geïnspireerd is door de autoparkeergarage. 'Het heeft dezelfde logica', zegt Rademakers. De enige onder een stationsplein verstopte fietsenstalling, het Stadsbalkon van Groningen, kent de architect alleen van foto's. 'Dat is denk ik meer een stalling

die aan het zicht onttrokken moest worden door er een plein overheen te leggen. Hier komt bovenop de stalling echt een stadsstraat, waar straks duizenden mensen over het dak lopen. Onder die straat is toevallig ruimte voor fietsen.'

Eenrichtingsverkeer voor fietsen

Op papier bevat het ontwerp de nodige risico's: hoe gaan fiet-





sers zich gedragen op bijvoorbeeld de hellingbanen en houdt men zich aan het eenrichtingsverkeer?

Rademakers: 'Misschien zal niet 100 procent van de mensen zich houden aan het eenrichtingsverkeer, maar we hebben het wel zo ontworpen dat het gunstig is om het systeem te gebruiken.'

Stijn Rademakers van Ector Hoogstad architecten:

**'Ons doel is om voldoende
ruimtelijke kwaliteit
te realiseren zodat je je niet
te veel in een tunnel waant.
Of dat lukt is wel
het spannende.'**

Als verkeerskundige is Wim van der Wijk van DHV Haskoning nauw bij het ontwerp betrokken: 'Onze verwachting is dat mensen toch wel de rijrichting zullen volgen. Er is wel overwogen om er een tweerichtingspad van te maken maar dan wordt het te gevoelig voor opstoppingen. Met deze hoeveelheid fietsers in de spits moet je niet hebben dat de boel geblokkeerd wordt.'

De berekeningen gaan uit van 4000 fietsen per uur in de spits die uit het noorden naar de stalling komen en 2000 uit zuidelijke richting. Fietsers die niet gaan parkeren maar de route als doorgaande fietsroute gebruiken zullen er niet veel zijn, verwacht Van der Wijk. 'In de stalling is altijd toch wat reuring dus dat wordt nooit een echt prettige route om door te rijden.'

De breedte van de fietspaden is voldoende denkt Van der Wijk. Buiten de stalling is het zelfs 5 meter. In de stalling inclusief afstapstrook 4,2 meter voor één richting.

Ook bij de hellingbanen en op de punten waar fietsers die van



de hellingbanen invoegen in de fietsersstroom is er ruimte genoeg, denkt Van der Wijk. 'De hellingen zijn zo flauw mogelijk gemaakt, vier procent. We verwachten niet dat mensen echt gaan racen. Natuurlijk zijn er mensen die drie minuten te laat van huis zijn vertrokken en die haast hebben. Met dit soort scenario's hebben we ook wel rekening gehouden. Mensen die daar stallen zullen alert zijn op dat gedrag. Van der Wijk: 'Richtlijnen voor hellingbanen in fietsenstallingen zijn er niet, maar we hebben steeds CROW-publicaties erbij gepakt en bedacht wat het betekent als je dat toepast in een gebouw.'

Afstapstrook

De afstapstrook in de stalling aan de linkerzijde van het fietspad zal wellicht wennen zijn. Mensen zijn gewend aan de rechterzijde te stoppen. Volgens Van der Wijk was dat onvermijdelijk. 'Het alternatief was het eenrichtingsverkeer omdraaien, dat zou nog onnatuurlijker zijn.'

Wim van der Wijk van DHVHaskoning:

'Het is heel belangrijk dat de stroom fietsers zoveel mogelijk kan doorgaan.'



De fietser die gaat parkeren en op het fietspad vol in de remmen knijpt omdat hij een plek ziet, is een risico. Maar behalve de afstapstrook wordt dat voorkomen door een signaleringssysteem. Architect Rademakers bedacht een verwijssysteem met rode en groene ledlichtjes op de kopse kant van de rekken zodat in een oogopslag duidelijk wordt of een rek nog lege plekken heeft.

Beheer noodzakelijk

Sociale veiligheid is uiteraard een belangrijk onderwerp. Rademakers: 'Bij de gemeente Utrecht is men daar heel fel op. Men is ontzettend bang dat er weer een situatie ontstaat zoals die er ooit was in de expeditietunnel van Hoog Catharijne, de zogenaamde junkentunnel. Dat is destijds opgelost door het gebied deels af te sluiten en te beheren. Je zult deze stalling moeten beheren, dat is absoluut noodzakelijk. Een fiets die niet in het rek staat, moet worden weggehaald, anders wordt het problematisch. Op elke verdieping is een beheerder die zorgt dat het netjes blijft, daarnaast hangen er camera's.' Maar ook in het ontwerp is rekening gehouden met sociale veiligheid. Door fietspaden aan de buitenkant te situeren, ontstaan er geen doodlopende paden. Rademakers: 'We wilden vooral een gevoel van ruimtelijkheid creëren. Dat is moeilijk genoeg. Het zijn heel veel fietsen, allemaal in dubbele rekken. Waar we extra hoogte of vides tussen verdiepingen konden maken, hebben we dat gedaan. Boven de hellingbanen is het soms wel 9 meter hoog, boven de trappenhuisen komt daglicht naar binnen, er zijn grote vensters die zicht bieden op de trams, bussen en het spoor. Dat geeft ook gevoel voor oriëntatie in de stalling.'

Verder is het volgens Rademakers 'gewoon een fietsenstalling'. Er is geen verwarming of extra ventilatie. 'Wel worden de wanden met hout bekleed. Dat heeft een veel aangamere uitstraling dan alleen maar beton. En hout is duurzaam, relatief goedkoop en biedt akoestische isolatie. We kunnen brommers niet tegenhouden en met alleen kale beton zou het een onaangename galmbak worden.'

De brommers en scooters zijn nog wel een punt van zorg, maar voorlopig is er voor gekozen 'eerst eens te kijken hoe het gaat in de praktijk', aldus verkeerskundige Van der Wijk.

Wim van der Wijk van DHVHaskoning:

**'De hellingen zijn
zo f auw mogelijk gemaakt,
vier procent.'**

Hoe betalen?

Eén belangrijke vraag is nog niet beantwoord: hoe gaat het straks met betalen? In de nieuwe stalling aan de westzijde (Jaarbeurszijde) van Utrecht CS, die in begin 2014 opengaat, zal een proef starten waarbij altijd betaald wordt voor het stallen. Alleen op enige afstand van de ingang van het station zijn aan deze zijde nog gratis fietsparkeerplekken te vinden. De gemeente wil de resultaten van de proef aan de westzijde gebruiken voor de nieuwe megastalling aan de oostzijde. Maar het invoeren van een betaalsysteem kan consequenties hebben voor het ontwerp. Rademakers: 'Als er echt een plek moet komen waar mensen afstappen om te betalen, is dat lastig. Voor ons ontwerp is het wel van belang dat er voldoende doorstroming is.'

Ook Van der Wijk waarschuwt: 'Zo gauw er een handeling door de fietser moet worden gedaan, past het niet. Stel, maar dat is heel optimistisch, dat straks 80 procent van de bezoekers een abonnement heeft. Die zouden dan heel snel toegang hebben bijvoorbeeld door de chipkaart voor een lezer te houden. Maar dan heb je nog 20 procent zonder abonnement waar je iets mee moet. En je hebt mensen die denken "hé, ik had mijn chipkaart toch in mijn zak, oh, hij zit toch in mijn tas." Die houden de hele boel op. Het is heel belangrijk dat de stroom fietsers zoveel mogelijk kan doorgaan. Als er een systeem wordt gebouwd waar fietsers in een rijtje achter elkaar een chipkaart voor moeten houden, is dat vragen om problemen.' De voorbereidingen voor de bouw zijn inmiddels begonnen. Maar pas over vijf jaar wordt de stalling ingericht. Het kan goed zijn dat er dan weer nieuwe technische mogelijkheden beschikbaar zijn.

Rademakers heeft vertrouwen in zijn ontwerp, zijn enige zorg is dat de 'leuke dingen' overleefd blijven bij de uitvoering. 'Het is toch een ondergrondse wereld, met een enorme hoeveelheid fietsen. Ons doel is om voldoende ruimtelijke kwaliteit te realiseren zodat je je niet teveel in een tunnel waant. Of dat lukt is wel het spannende. Wat dat betreft zijn alle leuke dingen in de stalling, het daglicht, de ruimte boven de hellingbanen en het uitzicht naar buiten echt noodzakelijk.'





Eén betaalregime voor de stalling Jaarbeursplein

In de nieuwe inpandige stalling aan de westzijde van Utrecht CS, die volgend jaar al open gaat, komt één betaalregime. De OV-chipkaart gaat, net als voor de OV-fiets, een rol spelen als drager voor een abonnement.

In de ruim 5000 plaatsen tellende stalling die in maart opengaat, zijn er straks drie mogelijkheden, vertelt Remco Wieland, directeur ketenbeheer van NS. Jaarabonnementhouders krijgen een sticker op de fiets en mogen gewoon - net als de huidige abonnementhouders van NS-stallingen - zonder enige handeling doorlopen en stallen. De 'infrequente' stallers kunnen op hun OV-chipkaart een abonnementsvorm laten zetten. Zij houden de pas voor een lezer bij vertrek en een bedrag voor het stallen wordt automatisch afgeschreven van hun rekening. Dit werkt net als het abonnement van de OV-fiets. En dan zijn er mensen die per keer willen betalen. Zij zullen een betaalhandeling in de stalling moeten doen. Anders dan eerder is aangekondigd zal er in stalling niet geëxperimenteerd worden met verschillende tarieven en kwaliteitsniveaus. Er komt één betalingsregime. Eerdere experimenten met Eerste Klas-stallen bij station Arnhem zijn mislukt. Daar kregen stallers die meer betaalden bijvoorbeeld een vaste plek of extra onderhoudsservice. Wieland: 'De belangrijkste beweegredenen van de klant

zijn gemak, afstand tot de perrons en prijs. De invloed van anders toeters en bellen zijn te verwaarlozen.'

Ook het combineren van de betaalde stalling met onbetaald stallen met toezicht, zoals dat een tijd bij station Zutphen bestond, is volgens Wieland definitief afgeschoten. 'Je kunt niet twee regimes in een stalling hebben, dat is helder. Het verschil tussen betaald bewaakt en onbewaakt met toezicht is te klein.' Dat geldt overigens niet voor de nieuwe stalling in Rotterdam CS, die net in gebruik is genomen. Op grond van oude afspraken is daar toch een gedeelte gratis met toezicht en een gedeelte betaald bewaakt.

Welke tarieven er aan het stallen in de nieuwe stalling aan de westzijde van Utrecht CS zullen hangen, is nog onbekend. Eerder spraken NS, Prorail en de gemeente Utrecht wel af dat er betaald gaat worden in de inpandige stalling. Op grotere afstand van het station komen wel 2000 gratis plekken. Het betalen is onderdeel van een twee jaar durende proef. Wieland: 'Over de bandbreedte van het starttarief worden nadere afspraken gemaakt'. De gemeente Utrecht heeft eerder tarieven tussen € 0,50 en € 1,50 per dag genoemd.

Met de gemeente is afgesproken dat een deel van de stalling gebruikt zal worden door medewerkers van het nieuwe stadskantoor op het Westplein.

Een systeem met variabele tarieven en 'eerste klas stallen' is geen optie meer voor de nieuwe stalling aan de westzijde van Utrecht CS.



Een proefopstelling met de chipkluis is op het Nationale Fietscongres, 21 november in Helmond, te zien.

Veilig stallen

Experiment met chipkluizen



Bestuur Regio Utrecht en het Fietsberaad bereiden een proef voor met fietskluizen die gemakkelijk per dag zijn te huren, bijvoorbeeld met een OV-chipkaart. De proef met acht kluizen bij een bushalte in Zeist start begin volgend jaar.

Bestuur Regio Utrecht (BRU) is al langer bezig fietsvoorzieningen bij ov-haltes te verbeteren. Men verwacht dat chipkluizen die per dag te huren zijn beter zullen aanslaan bij busreizigers. Herbert Tiemens, beleidsmedewerker van BRU: 'Op de locatie in Zeist stonden al kluizen, van die hondenhokken noem ik ze maar. Het was vrij ingewikkeld om die te huren, dat kon alleen via een jaarabonnement. We hopen dat dit systeem - waarbij je gemakkelijk kunt reserveren - beter gaat werken. Als je zeker weet dat je je fiets bij de halte in een kluis kunt zetten, durf je er op een duurdere, betere fiets naar toe te rijden.'

OV-chipkaart

De chipkluis werkt met identificatie via een OV-chipkaart of een andere kaart met een RFID-chip, betaling gaat achteraf. Daarvoor moet de potentiële huurder wel een account hebben gemaakt via

de website van het project, dat de naam 'Veilig stallen' heeft gekregen. Ook moet men een machtiging afgeven om de daghuur af te schrijven.

Het systeem draait op de Fiets&Win-server van het Fietsberaad, die ook gebruikt wordt voor het toegangscontrolesysteem van de nieuwe bewaakte stalling bij station Helmond (zie elders in dit artikel). Otto van Boggelen, coördinator van het Fietsberaad: 'We waren op zoek naar een model dat simpel werkt en gebruiksvriendelijk is. Het slot van de kluis werkt net als afvalcontainers in sommige gemeenten, waar je met een pasje de container opent.'

Eén van de sterke punten van het systeem is dat je kunt reserveren. 'Het slot heeft een rechtstreekse verbinding met de webserver. Als je reserveert, gaat hij alleen open voor jou.' Voor overheden heeft het nieuwe systeem grote voordelen. Van Boggelen: 'Je kunt de tarieven

variëren, bijvoorbeeld de eerste 8 uur gratis en daarna betaald.'

Zoeken naar de goede formule

De verwachting is dat fietsers geïnteresseerd zullen zijn in het huren van een kluis voor een korte periode. Maar een eerder experiment mislukte. ProRail voerde in 2011 een proef uit met daghuur van fietskluizen op de stations Arnhem-Zuid, Didam, Leerdam, Beilen en Vleuten. Betaling was mogelijk met een pinpas of chipknip. Folkert Piersma van ProRail: 'De kosten waren extreem hoog en het gebruik was extreem laag. Op één locatie was het gebruik 5 procent van alle potentiële verhuurdagen en op andere locaties was het minder dan 1 procent. Toen hebben we de conclusie getrokken: dit is niet de oplossing. Het is te duur om er gemeenschapsgeld aan te besteden. Daarna hebben we nog een marktconsultatie gedaan, maar de oplossing die daar uit kwam voldeed niet aan onze eisen op het gebied van kosten en onderhoud.' De proef kwam er mede door een lange wens van de Fietsersbond en Rover die op elk station een vorm van bewaakte stalling willen. Piersma begrijpt die wens. Hij is benieuwd hoe de proef van het Fietsberaad en BRU gaat verlopen. Zelf ziet hij een oplossingsrichting in het aansluiten bij OV-fiets. 'OV-fiets heeft bijvoorbeeld de OV-fietsbox, een geautomatiseerde kluis, misschien is het mogelijk daar een dagstalsysteem bij aan te laten sluiten.'

Van Boggelen heeft vertrouwen dat de proef in Zeist slaagt: 'De oude fietskluisformule was een omslachtig en ouderwets systeem. Je kon een kluis alleen voor langere periode huren en dan kreeg je een sleutel opgestuurd. De proef met daghuur van ProRail was inderdaad geen succes, maar ik denk dat daar de communicatie en marketing niet optimaal was. En dat dat nu beter zal gaan.'

Nieuw toegangscontrolesysteem stalling station Helmond

In de nieuwe stalling bij station Helmond komt een nieuw toegangscontrolesysteem dat ook mogelijkheden biedt om fietsers te laten betalen. Het nieuwe systeem is in opdracht van het Fietsberaad en de gemeente Helmond ontwikkeld en wordt gemaakt door dezelfde partijen die verantwoordelijk zijn voor het Fiets&Win-systeem.

De nieuwe bewaakte stalling bij station Helmond komt op de plek van de oude bewaakte stalling. De stalling krijgt een capaciteit voor 2000 fietsen en 50 brommers en is de komende twee jaar, net als andere bewaakte gemeentelijke stallingen, helemaal gratis.

De stalling krijgt een nieuw 'toegangscontrolesysteem' dat op een snelle manier informatie biedt over vrije plekken, het mogelijk maakt langparkeerders en weesfietsen op te sporen én dat gebruikt kan worden om fietsers in een later stadium wel te laten betalen.

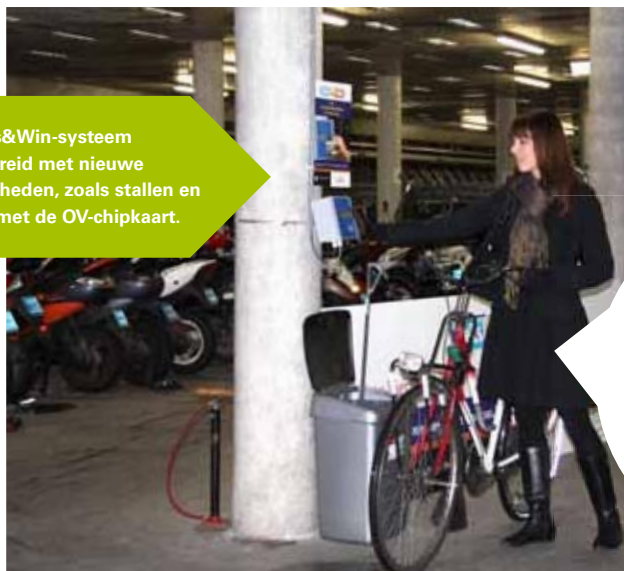
Het is een uitbreiding van het Fiets&Win-systeem, zoals dat inmiddels al enige jaren functioneert in stallingen van de gemeenten Apeldoorn, Eindhoven en Helmond. Dat systeem is een toegangscontrolesysteem (het vervangt de oude bonnetjes) én een marketinginstrument om fietsers te verleiden hun fiets in de stalling te zetten, ze kunnen namelijk prijzen winnen.

In- en uitboeken

Net als bij dit systeem moeten fietsers voor gebruik van de stalling bij station Helmond wel 'lid' worden door zich te registreren op internet. Daarnaast hebben ze een pas met een RFID-chip nodig, dat kan een OV-chipkaart zijn, of een speciale stallingspas. De fiets krijgt een barcodesticker die gekoppeld is aan de stallingspas.

Net als bij het in- en uitchecken voor de trein, houdt iemand die de stalling binnenkomt zijn pas voor een zuil, boekt zo in en parkeert. Bij vertrek houdt hij zijn pas weer voor de zuil en boekt uit.

Het Fiets&Win-systeem is uitgebreid met nieuwe mogelijkheden, zoals stallen en betalen met de OV-chipkaart.



De stalling in Helmond gaat dit najaar open en is te bezoeken tijdens het Nationale Fietscongres op 21 november in Helmond.



De stalling in Helmond is in vijf sectoren verdeeld, die ieder hun eigen zuil hebben. Zo kan de beheerder per sector zien hoeveel fietsers zich hebben aangemeld en heeft hij overzicht over de bezettingsgraad. Via een beeldscherm in de stalling kunnen fietsers zien in welke sector nog ruimte is.

De beheerder gaat periodiek met een barcodepistool langs de fietsen en kan controleren of iedereen goed heeft ingeboekt. Weesfietsen en langparkeerders zijn zo gemakkelijk op te sporen.

Betaalmodule

De gemeente Helmond heeft afgesproken dat de stalling de komende twee jaar gratis is, maar het is eenvoudig een 'betaalmodule' erbij te zetten. Klanten kunnen op hun kaart saldo zetten voor de stalling. Dat moet wel een apart saldo zijn en kan niet hetzelfde OV-chipkaart-saldo zijn, want dat mag alleen voor OV-reizen gebruikt worden. Een gemeente kan ook bepalen dat de eerste 24 uur gratis zijn en dat er daarna betaald moet worden. Bij stallers die later dan 24 uur weer uitboeken, wordt dan een bedrag afgeschreven.

De technische man die dit systeem heeft uitgedacht is Johan Kuiper van LogIn BV uit Goor. Kuiper somt de voordelen op: 'Het systeem biedt beheerdersinformatie over bezettingsgraad, gemiddelde verblijfsduur, en het is mogelijk weesfietsen op te sporen. Je hoeft bovendien geen aanpassingen aan de rekken te doen.'

Volgens Kuiper is zijn systeem daarom een goedkoper alternatief voor het systeem met de verklikkers in de rekken, zoals dat is toegepast in de stalling bij station Zutphen. Hier geeft een schakelaar in het rek aan of de plek in gebruik is. Die informatie is te gebruiken voor het verwijzingsstelsel voor de fietsers en de beheerder kan zien hoe lang een fiets er al staat. Waardevolle informatie, want in Zutphen bleek dat er zo'n 30 procent weesfietsen en langparkeerders de stalling bezet hielden. Dit BPC-systeem van de firma Klaver zal worden toegepast in de nieuwe stalling Utrecht CS westzijde, en waarschijnlijk ook in nieuwe stallingen van Delft en Rotterdam.



Kwaliteitssprong noodzakelijk

Fietsgebruik

naar de bushalte zal groeien

Vergeleken met fietsparkeren bij stations is fietsparkeren bij bushaltes een vrijwel onontgonnen gebied. De verwachting is dat de behoefte zal groeien, zeker bij HOV-haltes. Het Fietsberaad heeft kwaliteitsnormen opgesteld.

De stadsregio Amsterdam is een voorloper. Als een van de weinige overheden is men daar al enige jaren bezig met het verbeteren van fietsparkeervoorzieningen bij bus-, tram- en metro (BTM)-haltes. De stadsregio was daarom ook nauw betrokken bij het opstellen van kwaliteitsnormen door het Fietsberaad, de Fietsersbond en het OV-bureau Randstad. Maarten Bakker, beleidsmedewerker infrastructuur: 'Dit onderwerp past bij de taken van de stadsregio. Het gaat over regionale verbindingen en de regionale bereikbaarheid. Voor deze thema's kunnen wij als stadsregio een verschil maken, door de fiets bij het ov te faciliteren en de combinatie fiets en ov te versterken.'

Samen met gemeente Amstelveen werden de haltes van de Amstelveenlijn verbeterd, samen met de provincie Noord-Holland de haltes van de Zuidtangent. En nu werkt de stadsregio aan het verbeteren van alle haltes van R-net in de regio (zie kader). R-net is het netwerk van snelle buslijnen in de Randstad.

Twee jaar geleden werden daarom alle 533 haltes in dit gebied geïnventariseerd door Goudappel Coffeng. Die becijferde het tekort op 1730, waarvan het grootste deel (1200) bij NS-stations. Voor de rest waren er vooral tekorten bij de grotere haltes. Rico Andriess van Goudappel Coffeng: 'De grootste tekorten vonden we bij bushaltes bij NS-stations, dat is op zich wel logisch. Het station is natuurlijk ook een plek waar veel bussen vertrekken.'

R-net in stijl

'Het blijkt dus dat het mogelijk is om de grenzen van de verschillende partijen te overschrijden. Dat is voor mij een van meest opvallende lessen die er uit het R-net project zijn te trekken,' zegt Michiel Meurs. Zijn bureau Brandes en Meurs industrial design bepaalde het beeld van R-net, een samenwerkingsproject van overheden

en vervoerders in de Randstad op het gebied van hoogwaardig openbaar vervoer. Die samenwerking uit zich onder andere in de vorm van een kenmerkende rood-grijze huisstijl en in de vormgeving van bijvoorbeeld de halteplaatsen én de fietsenstallingen. 'Verschillende ov-maatschappijen rijden met verschillende

modaliteiten door verschillende gemeenten met verschillende reclamecontracten rond de abri's. En toch heeft het één gezicht.'

De eerste fietsenstallingen werden geplaatst langs de ZuidTangent. In mei van dit jaar werden bij busstation Edam 360 R-net-fietsparkeerplekken neergezet. Bij andere R-net-haltes in de gemeente Edam-Volendam volgen nog 240 plekken. Komende tijd worden haltes in de Haarlemmermeer, langs de busbaan Uithoorn-Schiphol, in Zaanstad en Purmerend aangepakt.

Meurs: 'Overdag staan ze vol, 's nachts staan ze leeg. Zo zijn ze ook bedoeld. En zo zijn ze ook ontworpen. Transparant en 's avonds helder verlicht. Zodat de late fietser zijn sleutel in het slot krijgt, maar ook dat mensen met kwade bedoeling zich nog een keer bedenken. Met slechts twee poten op de grond, zodat de veegmachine er makkelijk bij kan en de stallingen altijd een opgeruimde indruk maken.'

'In het buitengebied is dat vaak ook goed te realiseren, in de stad lang niet altijd,' erkent Meurs. 'Dan moet je soms schipperen met de ruimte, of maar gebruik maken van andere bestaande of nieuwe stallingen in de buurt maar dan niet in de R-net-huisstijl.'



20 procent komt met de fiets

Die tekorten vallen enigszins mee als je dat vergelijkt met cijfers van ProRail over stations, daar gaat het al gauw over tekorten van duizenden plekken. Voor een Fietsberaad-bijeenkomst over het onderwerp werd daarom al eens de prikkelende stelling geponeerd dat 'overheden zich op maar beter op treinstations konden concentreren.'

Maarten Bakker van de Stadsregio is het daar niet mee eens. 'Voor overheden in het algemeen kan ik mij daar nog wel in vinden, al vind ik het iets te stellig. Maar voor stadsregio's ligt het zeker anders. De stations krijgen al aandacht van het Rijk, van ProRail en van de NS. Het is goed dat regio's dit oppikken. Juist voor HOV kan het verbeteren van de combinatie HOV-fiets heel veel opleveren.'

Inventarisatietool fietsvoorzieningen

Voor het inventariseren van fietsvoorzieningen bij BTM-haltes heeft Goudappel in opdracht van het Fietsberaad een Inventarisatietool gemaakt. Geïnteresseerden kunnen contact opnemen met heilmann@fietsberaad.nl.

De publicatie *Kwaliteitsnormen fietsparkeervoorzieningen bus-, tram- en metrohaltes* is te vinden op de site van het Fietsberaad, www.fietsberaad.nl (zoek op *Kwaliteitsnormen*).



In de nieuwe publicatie 'Kwaliteitsnormen fietsparkeervoorzieningen bus-, tram- en metrohaltes' wordt berekend dat Nederland ongeveer 50.000 bus-, tram- en metrohaltes (BTM-haltes) heeft waar op dit moment een behoefte is aan parkeervoorzieningen voor naar schatting 140.000 fietsen. Het is de verwachting dat die behoefte zal toenemen door het strekken van lijnen, investeringen in HOV en toenemend fietsgebruik in het stedelijk gebied.

Het fietsgebruik naar de bushalte blijkt afhankelijk te zijn van het soort busvervoer dat er stopt. Onderzoek van Transtec

Stadsregio Amsterdam geeft fietsenstalling bijna cadeau

De stadsregio is zelf geen wegbeheerder, het zijn de gemeenten of waterschappen die de fietsparkeervoorzieningen bij BTM-haltes daadwerkelijk aanleggen. De stadsregio stimuleert met een forse subsidie. Bakker: 'We subsidiëren 95 procent. Nu is dat zelfs meer met wat geld uit het budget van Beter Benutten erbij. Dan zit je op een subsidiepercentage van 97,5 procent. Dat is bijna voor niks.'

uit 2010 wees uit dat 0,9 procent van de instappers in een stadsbus de fiets pakt om de halte te bereiken, voor HOV ligt dat heel anders. Daar komt 20 procent op de fiets naar de halte.

Buslijnen worden de laatste jaren vaker 'gestrekt', dat wil zeggen bussen stoppen alleen bij de halte aan de grote weg in de buurt van het dorp en rijden geen rondje meer door het dorp. Dat betekent grotere afstanden tot de halte en de fiets kan daardoor aantrekkelijker worden. Bakker: 'Een fietsenstalling is daarom niet een soort luxe, het is ook noodzakelijk.' Bakker verwacht voor de toekomst een zelfde soort groei van de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen bij BTM-haltes als bij stations. 'De tendens is hetzelfde al is de groei niet zo groot als op het spoor. Bij het spoor is het aandeel fiets in het vervoer inmiddels 43 procent. Bij de snelle buslijnen ligt dat nu rond de 20 procent, dat kan gemakkelijk groeien.'

Aandacht voor sociale veiligheid

Overheden die het fietsparkeren bij haltes willen verbeteren hebben nu een publicatie die houvast biedt. De nota volgt in grote lijnen de systematiek die ook bekend is van de aanpak van fietsparkeren bij stations: uitgaan van de wensen van fietsers, inventariseren van huidige voorzieningen en tekorten, er staan richtlijnen in voor het bepalen van capaciteit bij nieuwe locaties.

Toch zijn er wel verschillen met treinstations. Locatie lijkt nog belangrijker. Bakker: 'De bereidheid om te parkeren en nog een stukje te lopen is bij stations groter dan bij bushaltes. Dus het is belangrijk om dicht bij de halte ruimte te vinden.' Verder heeft sociale veiligheid meer aandacht. Bakker: 'Bij bushaltes is vaak wat minder reuring dan rond stations.' Rico Andriessse van Goudappel Coffeng adviseert overheden vooral goed de fietsroutes naar de halte in beeld te brengen. 'Dat is bij bushaltes nog belangrijker dan bij stations.' Andriessse merkte bij zijn inventarisatie dat rekken soms op heel onlogische plekken staan ten opzichte van de routes naar de halte. 'Bushaltes staan nogal eens langs hele drukke wegen waar hard wordt gereden. Dan is even oversteken lastig en soms gevaarlijk.'

De vertrek- en aankomsthalte liggen soms een stukje uit elkaar, en dan is de keuze voor de goede locatie van fietsparkeervoorzieningen ingewikkeld. In de publicatie is aandacht voor dit probleem, waarbij soms de verplaatsing van de halte een oplossing biedt.

Bescherming tegen weer en wind

Fietsenrekken zijn niet altijd het belangrijkste, zegt Otto van Boggelen, coördinator van het Fietsberaad, en medeopsteller van de kwaliteitsnormen. 'Fietsenrekken zijn eigenlijk bedoeld voor het ordenen van grote hoeveelheden fietsen. Bij kleine haltes waar heel weinig fietsen staan, daar hoeft je niet zozeer te investeren in fietsenrekken, maar daar kun je beter kijken of er bijvoorbeeld voldoende ruimte voor fietsen is en voldoende bescherming tegen weersinvloeden. Fietsen staan bij een halte wel vaak een hele dag in weer en wind.'

Bij kleine haltes met heel weinig fietsen gaat het vooral om voldoende bescherming tegen weersinvloeden.

