

[Chapea]ProRail start detectiesysteem

[Kop]Stationsgebied Utrecht Centraal straks weesfietsvrij

[Intro]Om het aantal weesfietsen in fietsenstallingen terug te dringen, is ProRail in Utrecht een proef met een fietsdetectiesysteem gestart. Behalve uitbreiding van capaciteit is het efficiënter benutten van stallingen het antwoord op parkeerproblemen. Weg met de weesfiets.

[platte tekst]Donderdagochtend kwart voor acht. Een onophoudelijke stroom fietsers spoedt zich vanuit de stad richting Utrecht Centraal. De stoplichten bij de Catharijnesingel kunnen het lange lint van fietsers nauwelijks verwerken. Langs de bouwput, waar de herstelwerkzaamheden van de oude singel in volle gang zijn, verspreiden treinreizigers zich over de verschillende fietsenstallingen. Vanuit de stallingen komt een tegengestelde stroom forenzen en studenten richting stad op gang.

De fietsenstallingen rond Utrecht Centraal bieden circa 14.000 bewaakte en onbewaakte plaatsen. Behalve drie bewaakte stallingen (waarvan één gratis) bieden dubbeldeks fietsenrekken ruimte aan duizenden fietsen. Die capaciteit is niet toereikend. Utrecht is het grootste OV-knooppunt in Nederland. Naar schatting 40 procent van de treinreizigers komt met de fiets naar het station. Met de verbouwing van het stationsgebied tot OV-terminal zullen in 2018 vijf inpandige bewaakte fietsenstallingen aan 22.000 fietsen ruimte bieden. Ter indicatie: de kosten van een ondergrondse stallingplek bedragen omgerekend al snel 2000 euro per stallingsplaats, los van beheer en exploitatie van de stalling. De eerste vernieuwde inpandige stalling aan de Jaarbeurszijde wordt begin 2014 opgeleverd.

[Tussenkop]Puinhoop

Bij de gratis bewaakte stalling aan het Smakkelaarsveld staat sinds 25 maart een groot scherm waarop in rode letters is aangegeven in welke sectie hoeveel plaatsen vrij zijn. Op dit tijdstip gaat het om zo'n dertig plaatsen. "Het is handig voor de fietser dat hij in één oogopslag kan zien, of en waar plaatsen vrij zijn", vertelt een bereidwillige bewaker. "Maar het belangrijkste is het detectiesysteem. De fietsenrekken zijn voorzien van speciale klemmen die meten hoelang de fiets er staat. Staat een fiets er langer dan veertien dagen dan haalt de gemeente hem weg en mag de eigenaar zijn fiets tegen betaling van 12,50 euro bij het depot ophalen." De toezichthouder loopt door de stalling. Fietsen die niet in de fietsklemmen staan, geeft hij een oranje label met de mededeling dat de fiets na 24 uur zal worden verwijderd. De gemeente is in het begin coulant: te lang geparkeerde fietsen worden niet direct verwijderd. "Als je niet goed handhaaft, wordt het hier een puinhoop. Mensen hebben haast, willen snel hun fiets kwijt. Voordat ProRail met deze proef begon, was het meer werk om te handhaven. Omdat mensen nu zien dat we fout geparkeerde fietsen na 24 uur weghalen, houden ze zich beter aan de regels. En het scherm laat duidelijk zien of er plaatsen vrij zijn."

ProRail heeft de afgelopen jaren werk gemaakt van de fietsenstallingen bij stations. Sinds de start van het programma Ruimte voor de fiets in 1999 zijn fietsenstallingen verbeterd. Capaciteitsproblemen zijn of worden grotendeels opgelost door vervanging en uitbreiding van bestaande stallingen en nieuwbouw. In 2012 als het programma afloopt, zijn landelijk 350.000 fietsparkeerplaatsen vervangen en vernieuwd - met subsidie van het ministerie. Landelijk

moet het totaal in 2020 op 500.000 stallingplaatsen uitkomen. Op de 300 kleinere stations gaat het vooral om gratis fietsenrekken, lange rijen klemmen onder glazen overkappingen. Op de top vijftig-stations kiest ProRail steeds vaker voor integrale concepten, zoals fietskelders en flats. Grote stations die momenteel op de schop gaan, zoals Utrecht, Amsterdam, Arnhem, Rotterdam, Delft en Breda hebben straks hoofdzakelijk in pandige en ondergrondse stallingen. “Gedwongen door ruimtegebrek maken we de keuze voor fietskelders en flats”, zegt Mark Wienbelt, projectleider bij ProRail. “Daarnaast is het een esthetische stedenbouwkundige overweging: bij een mooi ruimtelijk stationsgebied passen geen her en der geparkeerde fietsen.” Vanuit zijn kantoor kijkt hij uit over het streekbusstation en de trambaan, waar overall fietsen staan. Wienbelt: “Door een strikter handhavingsbeleid van de gemeente is het aantal weesfietsen de afgelopen tijd van 20 naar minder dan 10 procent gedaald.”

[Tussenkop]Eindeloos bouwen

Eind maart is ProRail in Utrecht een proef begonnen met een nieuw fietsdetectiesysteem. Ook in Groningen, waar veel studenten gebruikmaken van de stallingen, gaat in mei een proef bij het zogeheten Stadsbalkon van start. Gekozen is voor twee studentensteden, omdat hier het aantal langparkeerders het hoogste wordt geschat. Kern van het proefproject is dat gemeten kan worden hoe lang fietsen gestald staan. Met deze informatie kunnen langparkeerders worden opgespoord. Bovendien kan ProRail op deze manier testen hoe het fietsdetectiesysteem werkt. Handmatige controle, het labelen van fietsen door de gemeente voordat ze worden verwijderd, kan dan tot het verleden gaan behoren. In het najaar wordt de proef geëvalueerd. “Eindeloos fietsenstallingen bij bouwen, is niet de oplossing”, weet Mark Wienbelt. “We leggen nu vooral de nadruk op goede benutting.” Volgens Wienbelt zijn efficiënt beheren de sleutelwoorden. “De gratis fietsenstallingen bij het station zijn bedoeld voor treinreizigers die een of hooguit een paar dagen hun fiets kwijt willen. Weesfietsen, fietsen die niet of pas na lange tijd worden opgehaald, houden nu onnodig plaatsen bezet. Maar ook de fiets van een student die in de zomer zes weken naar huis gaat, willen we niet in de gratis stallingen. Die kan terecht in de betaalde NS-stalling. Of hij laat zijn fiets gewoon thuis.”

Bij het tunneltje dat naast de NS-fietsenstalling richting Van Sijpesteijnkade voert, is een bijna-botsing als een fietser plotseling links een gaatje langs het hek induikt. Vlak voor de trap die naar de perrons gaat, zet hij zijn fiets aan de ketting. “Ik werk in Leiden en op deze plek ben ik in een paar seconden bij spoor 19. Elke minuut telt ’s morgens. Als ik hem een paar meter naar rechts zet, wordt hij verwijderd. Maar hier mag het.” Wat hij ervan vindt als straks, na 2018, geen enkele fiets op het stationsgebied meer boven het maaiveld mag staan, weet hij niet. “Als de stallingen maar gratis zijn en dichtbij de perrons”, zegt hij gehaast. “Een grotere puinhoop dan dat het nu is kan het niet worden.”

[Tussenkop]Eerste klas

De Fietsersbond is nauw betrokken bij de plannen van ProRail (bouw), NS-Fiets (beheer betaalde stallingen) en de gemeente Utrecht (handhaving). Die partijen zitten samen in de Adviesgroep Fiets en hebben de opdracht te adviseren over de realisatie van de 22.000 fietsparkeerplaatsen en een fietsvrij maaiveld. De discussie over de capaciteit en het al dan niet betaald parkeren is in volle gang en moet deze zomer zijn afgerond. De Fietsersbond

volgt en beïnvloedt de plannen via de klankbordgroep fietsparkeren stationsgebied Utrecht. Als in 2018 de vijf inbandige stallingen een feit zijn, pleit de bond voor gratis parkeren. In Houten, Zutphen, Groningen en Haarlem is dat het geval. “Die keuze voor gratis, betaald of een mix is aan de betreffende gemeente”, zegt Mark Wienbelt. “Als in 2018 fietsen niet meer gratis rond het stationsgebied mogen worden gestald, vraag ik me af of je mensen kunt verplichten tegen betaling hun fiets te parkeren”, reageert Wim Bot van de Fietsersbond. “Nu zijn er op Utrecht Centraal zo’n 10.000 van de huidige 14.000 plekken gratis. Je kunt kiezen tussen betaald of onbetaald stallen. Met de nieuwe inbandige stallingen is het onderscheid tussen betaald en onbetaald parkeren nauwelijks meer houdbaar. Utrecht wil zich profileren als dé OV- en fietsstad van Nederland. Dan zul je moeten investeren.” Bot refereert aan de geschatte 3 miljoen aan jaarlijkse beheerskosten. “Als gratis parkeren echter niet haalbaar blijkt, is een gecombineerd systeem een optie. Je kunt dan denken aan eerste klas, tweede klas en gratis plaatsen. Je betaalt voor meer comfort: dichter bij het station dus of voor langer parkeren. Als het systeem maar doordacht en logisch is. Belangrijk is dat fietsgebruik in combinatie met het openbaar vervoer gestimuleerd wordt. En niet vanwege kosten ontmoedigd.”

In het plan van aanpak dat Rijk, NS, ProRail en gemeente Utrecht nog aan het realiseren zijn, is de doelstelling een duurzaam, beheersbaar en kostendekkend fietsparkeersysteem op basis van 22.000 inbandige plaatsen. Kosten voor strengere handhaving op wildparkeren op straat worden in het plan, dat financieel sluitend moet zijn, meegenomen.” Betaald, gratis of een gecombineerd systeem? Wethouder Victor Everhardt (D66 Stationsgebied): “Iemand moet het betalen. Op dit moment zijn we samen met de andere partijen en de klankbordgroep alle scenario’s aan het doorrekenen.” Volgens de notitie ‘fietsparkeren Stationsgebied’ (november 2010) zou een parkeertarief van 50 eurocent per dag het beheer kostendekkend kunnen maken. Everhardt wil niet op de feiten vooruit open. “In de zomer hakken we de knoop door.”

[Tussenkop]Onnodig zoeken

Als het proefproject met het fietsdetectiesysteem een succes is, zal het bij nieuw te bouwen inbandige stallingen worden geïntroduceerd. Er zijn volgens Wienbelt van ProRail allerlei varianten mogelijk. Omdat het systeem de stallingduur meet, kan er bijvoorbeeld na een of meer dagen gratis parkeren, automatisch een vast tarief ingaan. Met een capaciteit van 22.000 fietsen, is dat niet meer handmatig te doen. Bovendien bespaart het systeem met secties en beschikbare plaatsen de fietser onnodig zoeken naar een vrije plek. De Utrechtse verkeerswethouder Frits Lintmeijer (GroenLinks) is positief over de proef. “Het systeem geeft belangrijke informatie over het parkeergedrag en stallingduur van fietsers. Deze informatie is van belang bij het bepalen welke behoefte er bij fietsers is als het om lang of kort parkeren gaat. En het is een mooi middel om het weesfietsprobleem in de stalling aan te pakken.” Lintmeijer erkent het huidige tekort aan fietsparkeerplaatsen. “Het tekort is inmiddels teruggelopen van 4.100 naar 2.500. Er zijn meer fietsklemmen bijgeplaatst en de tweede helft van 2010 hebben we bijna 3000 weesfietsen verwijderd. Dat geeft ruimte.”

Wim Bot van de Fietsersbond vindt de proef die ProRail nu in Utrecht doet om het aantal weesfietsen en langparkeeders uit de stallingen te weren, nuttig. “Het is een goede zaak dat de stallingen optimaal worden benut waarvoor ze bedoeld zijn.” Bot doelt op de wrakken en gestolen fietsen die volgens hem niet in een stalling thuishoren. “Maar we twijfelen of de

toekomstige capaciteit van 22.000 plaatsen ook als deze efficiënt wordt benut, voldoende zal blijken. Op dit moment staan al zo'n 19.000 fietsen in en rond het station gestald - inclusief oud ijzer. Gezien het stijgende aantal treinreizigers, zou bij de bouw rekening moeten worden gehouden met mogelijke uitbreiding

De gemeente hanteert bij de plannen het uitgangspunt de fietser zo dicht mogelijk bij het station te laten parkeren en de weg richting OV met zo minder mogelijk obstakels in te richten. "Alle partijen willen het reizen van deur tot deur en met de fiets naar het station zoveel mogelijk stimuleren", zegt wethouder Victor Everhardt. "Vandaar de grote stallingen onder zowel het toekomstige Stationsplein Oost als Stationsplein West. Om het fietsparkeren toekomstbestendig te maken zijn we nu nog volop bezig met het onderzoeken van een nieuwe aanpak.

[Tussenkop]Hinderlijk parkeren

Mark Wienbelt zei het al eerder. "Fietzers parkeren het liefst hun fiets op het perron." De lange rij dubbele fietsenrekken die parallel aan het Stationsplein loopt, is vooral op die plekken overbezet waar oversteekplaatsen zijn richting station. Daar wordt elke centimeter ingenomen door ijzer en staal. Aan sommige fietsen zijn blauwe labels bevestigd. Zij zullen worden verwijderd. Op verschillende borden is te lezen dat volgens de plaatselijke verordening fietsen niet langer dan 28 dagen mogen worden gestald. De gemeente Utrecht verwijdert jaarlijks zo'n 2000 weesfietsen en ongeveer 5000 hinderlijke geparkeerde fietsen uit het Utrechtse stationsgebied

Een vrouw haalt na enige tijd gezocht te hebben haar fiets van het slot. Ze reist vier dagen per week vanuit haar woonplaats Zwolle naar de Uithof. "Vroeger stalde ik m'n fiets altijd in de betaalde NS-stalling. Maar sinds deze rekken er zijn, vind ik dat zonde van het geld. De gratis bewaakte stalling op het Smakkelaarsveld is altijd propvol. Het liefst zou ik hem daar stallen. Maar rond kwart voor negen 's morgens maak ik daar geen enkel kans. Zeker nu ze met die proef heel streng zijn op het parkeren buiten de rekken. Wat mij betreft mogen ze veel meer van dat soort bewaakte stallingen bouwen. Want het valt niet mee een plek te vinden."