

**Tussenrapportage  
onderzoek handreiking  
stations en stallingen**

**Amsterdam, 16 augustus 1995  
Van Dijk, Van Someren en Partners  
H.J. Gossink  
A.G. van Dijk**

# Inhoudsopgave

	<b>pagina</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>1</b>
1.1 Stand van zaken	1
1.2 Leeswijzer	3
<b>2 Stallingsproblemen rond het station</b>	<b>4</b>
2.1 Het belang van goede stallingsvoorzieningen	4
2.2 Problemen rond het plaatsen van fietsen	4
2.3 Signalering en analyse van stallingsproblemen	5
2.3.1 Inzicht krijgen in actuele problemen	5
2.3.2 Inzicht krijgen in toekomstige ontwikkelingen	7
<b>3 Van stallingsproblemen naar oplossingen</b>	<b>9</b>
3.1 Inleiding	9
3.2 Mogelijke maatregelen	9
3.2.1 Kwakkers	9
3.2.2 Zwerffietsen	10
3.2.3 Diefstal en vandalisme	10
3.2.3 Exploitatie van de bewaakte stalling	11

# 1 Inleiding

## 1.1 Stand van zaken

### Selectie van de stations

De stations zijn op basis van twee criteria geselecteerd:

- de grootte van de stations dient te variëren. Hierbij is gekeken naar het aantal in- en uitstappers;
- planning of uitvoering van maatregelen om de stallingssituatie te verbeteren. Hierbij is gekeken naar de fase waarin de verbeteringsmaatregelen zich bevinden. Er zijn stations in het planstadium, stations die onlangs gereed zijn gekomen en een categorie overige geselecteerd. Voor deze laatste categorie geldt dat de stallingssituatie al wat langere tijd hetzelfde is.

Uiteindelijk is gekozen voor negen cases te weten: Enschede, Den Bosch, Arnhem CS, Hilversumse Sportpark, Amsterdam RAI, Eindhoven, Rotterdam CS, Delft en Wijchen. Op het voorstel van DSP voor deze selectie is één wijzigingsvoorstel gekomen, te weten het toevoegen van station Rotterdam Alexander. De reden hiervoor is dat de bewaakte stalling in feite niet bij het NS Station behoort, maar bij het nabij gelegen winkelcentrum. Aangezien reeds een Rotterdams station (CS) was geselecteerd is in overleg met de opdrachtgever gekozen om Rotterdam Alexander niet als aparte case op te nemen. Wel zal door middel van een telefonisch gesprek met de business manager in dat gebied de ervaringen met de bewaakte stalling aldaar als achtergrondinformatie worden meegenomen. Bij het station Delft werd de aanmerking gemaakt dat hier op korte termijn het voorplein zal veranderen. Aangezien station Delft het enige geselecteerde 'studenten-station' is, blijft het bij de geselecteerde stations.

### Methode

Het beleid ten aanzien van fietsenstallingen op de stations is in kaart gebracht aan de hand van interviews waarbij gekeken is naar vijf verschillende elementen van het beleid:

- probleemanalyse voor de huidige situatie;
- signalering toekomstige problemen (prognoses, veranderingen in de situatie ten aanzien van openbare ruimte en dergelijke);
- beleid van NS-Stations in termen van doelstellingen en probleemdefiniëring;
- maatregelen en knelpunten bij uitvoering beleid. Hieronder wordt tevens de exploitatie van de stallingen begrepen;
- samenwerking met de gemeente en andere belanghebbenden (gebruikersorganisatie, streekvervoer).

### Voortgang onderzoek

Bij het opstellen van deze tussenrapportage hebben zes gesprekken plaatsgevonden met vijf businessmanagers en één marketingsmanager. Zes stations zijn daarmee redelijk in kaart gebracht. Tijdens de gesprekken bleek evenwel dat het beleid ten aanzien van de vrije stallingen<sup>1</sup> (de rekken en klemmen) voornamelijk een gemeentelijke aangelegenheid is. Dat wil zeggen dat over het beleid ten aanzien van deze categorie stallingen een aantal extra gesprekken met de verantwoordelijke

---

<sup>1</sup> Onder vrije stallingen worden de stallingsvoorzieningen anders dan bewaakt begrepen. Dit kunnen rekken en klemmen zijn, maar bijvoorbeeld ook de zogenaamde fibrocaps (overdekte rekken). Fietskluizen vormen een aparte categorie.

functionaris van de gemeente dient plaats te vinden. De drie overige stations (Arnhem, Wijchen en Den Bosch) zullen aan het einde van de maand augustus worden onderzocht.

### Algemeen beeld van de onderzochte stations

De variatie die bij de selectie van de stations werd nagestreefd, blijkt in het onderzoek bij de zes stations in sterke mate gehandhaafd te blijven. Uit tabel 1.1 blijkt dat zowel aantallen reizigers, stallingsmogelijkheden en verdeling voorvervoer de stations sterk uiteen lopen.

**Tabel 1.1: Stations in beeld**

	Amsterdam RAI	Delft	Eindhoven	Enschede	Hilversum Sportpark	Rotterdam
<i>Aantal in- en uitstappers</i>	6.000	20.000	47.000	13.000	3.000	82.895
<i>Voorvervoer:</i>						
. lopend	onbekend	16%	5%	31%	41%	13%
. auto	onbekend	2%	17%	7%	4%	7%
. fiets	±30%	43%	38%	25%	55%**	12%
. O.V.*	onbekend	26%	40%	34%	—	67%
. overig	onbekend	13%	0%	3%	—	2%
<i>Stallingsmogelijkheden en capaciteit</i>						
. vrij	200	±1.000	onbekend	onbekend	78	onbekend
. bewaakt	600	2.350	4.300	900	200***	1.660
. kluisen	geen	geen	geen	geen	75	geen

\* Dat wil zeggen bus, tram of metro, trein op trein wordt buiten beschouwing gelaten.

\*\* Het betreft een schatting op basis van het algemene beeld van Gooiland waarbij rekening gehouden wordt met het feit dat er geen openbaar vervoer in de directe omgeving is. Voor kleinere stations wordt geen apart onderzoek naar het vervoer gedaan.

\*\*\* Dit betreft het camerabewaakte systeem.

Daarnaast hebben de stations nog een aantal specifieke kenmerken:

- **Amsterdam RAI** heeft een bewaakte stalling die wordt geëxploiteerd door het stadsdeel Rivierenbuurt. Daarnaast heeft station RAI te maken met een uitbreiding van het aantal reizigers door toename van het aantal metrolijnen. Het totaal aantal reizigers op station Rai zal hierdoor sterk toenemen, terwijl het aantal NS-reizigers eerder daalt dan stijgt.
- **Delft** heeft op dit moment te kampen met een ernstig probleem met zwerffietsen en kwakkers. Het grote aantal studenten in de stad gaat relatief nonchalant met de fiets om. Het komende jaar zal het voorplein rond station Delft veranderen. De gemeente gaat het voorplein herinrichten. Ook de wijze waarop de rekken en klemmen op dat moment geplaatst zullen worden zal dan veranderen.
- **Eindhoven CS** kent twee bewaakte stallingen die beiden een zeer goede bezetting kennen. Bovendien is het 'kwakprobleem' rond het station redelijk onder controle. Bij de herinrichting van het voorplein zijn de aanrijroute van de fietsen en de vrije en bewaakte stallingen op elkaar afgestemd.
- **Station Enschede** zal in de komende periode gaan experimenteren met de automatische stalling. Dit zal gebeuren bij de verbouwing van het station. Bovendien wordt in samenwerking met de gemeente de automatische stalling ook

- elders in de gemeente uitgeprobeerd.
- **Hilversumse Sportpark** heeft een automatische camerabewaakte stalling. De verkoop van de stallingspasjes wordt verzorgd door het NS-personeel.
  - **Rotterdam CS** is één van de grootste stations van Nederland en kent twee bewaakte stallingen. De situatie met betrekking tot kwakken is - zeker in vergelijking met stations als Amsterdam en Utrecht CS - redelijk onder controle.

## 1.2 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk zullen de problemen rond het stallen van fietsen op en rond het station worden besproken. Hierbij zal niet specifiek worden ingegaan op de diverse situaties rond de verschillende stations, maar zal een algemeen beeld worden gegeven. In hoofdstuk 3 zullen vervolgens mogelijke oplossingen voor de problemen worden aangegeven en besproken op hun voor- en nadelen.

## 2 Stallingsproblemen rond het station

### 2.1 Het belang van goede stallingsvoorzieningen

De fiets vormt een zeer belangrijke schakel als voor- en natransportmiddel van de treinreiziger. De fietser wil op het station zo snel mogelijk zijn fiets bewaakt of onbewaakt kunnen stallen. Beide voorzieningen moeten daarom adequaat zijn. Bovendien leveren gebrekkige voorzieningen verschillende problemen op. Reizigers kiezen uit onvrede een ander vervoersmiddel dat meer ruimte in beslag neemt (de auto) of verkiezen de auto zelfs boven de trein. Daarnaast is een goede stallingsvoorziening van groot belang voor het aanzicht van het station en haar omgeving. Indien de stallingsvoorzieningen onvoldoende zijn, levert dit problemen op met betrekking tot de bereikbaarheid van het station (mensen moeten door losstaande fietsen laveren) en een station met gebrekkige stallingsvoorzieningen vervuilt sneller.

Veel gemeenten kennen een actief beleid om het autoverkeer in de stad terug te dringen. Met name op plaatsen binnen de gemeente waar weinig ruimte is, wordt getracht de fiets als vervanger voor de auto te bevorderen. De ruimte rond stations kenmerkt zich vaak door ruimtegebrek. Bij dit beleid passen goede fietsparkeervoorzieningen. Veilig, schoon en snel zijn hierbij sleutelwoorden. Ook wanneer iemand ervoor kiest de fiets niet bewaakt te parkeren moet aan deze voorwaarden zijn voldaan, wil de fiets een aantrekkelijke plaatsvervanger van de auto zijn.

### 2.2 Problemen rond het plaatsen van fietsen

Het stallen van de fiets gaat gepaard met een aantal problemen indien het stallingsbeleid op niet adequaat is. Wij onderscheiden op deze plaats vier verschillende problemen. De eerste twee hebben te maken met de kwaliteit van de ruimte op en rond het station. De derde is gerelateerd aan de vriendelijkheid van het station voor de gebruiker en de vierde betreft de exploitatie van de bewaakte stalling. Hoewel deze laatste van een iets andere orde is, heeft zij indirect gevolgen voor de kwaliteit van de parkeervoorzieningen voor de fiets. Exploitatieproblemen rond bewaakte stallingen kunnen deze voorziening uiteindelijk onder druk zetten.

- **Kwakken**, het plaatsen van de fiets buiten de daartoe bestemde rekken, legt beslag op de schaarse ruimte op en rond het station die daarvoor niet bestemd is. Wanneer er veel gekwakt wordt, raakt de doorgang bekneld. Bovendien vormen de rondslingerende fietsen een lelijk aanzicht van het station op. Oorzaken voor kwakken kunnen zijn: onvoldoende rekken en klemmen, ongunstige ligging van de rekken en klemmen en betere aanbindmogelijkheden bij paaltjes en dergelijke dan bij de klemmen.
- **Zwerffietsen** staan weliswaar binnen de rekken, maar worden niet gebruikt. De fietsen leggen een beslag op de stallingscapaciteit zonder dat fietsers daar enig voordeel van hebben. Op den duur worden veel zwerffietsen wrakken. Dat wil zeggen dat zij niet meer bereden kunnen worden. De wrakken vormen een lelijk element in de openbare ruimte. Bovendien zijn zij slecht voor het imago van de fiets en de omgeving van het station.
- **Diefstal en vandalisme** hebben een zeer nadelige invloed op de fietsvriendelijkheid van een station. Wie zijn fiets op het station neerzet, moet er vanuit kunnen gaan dat deze er bij terugkeer op het station nog steeds in

dezelfde toestand staat. Diefstal is een belangrijke reden om af te zien van het vervoermiddel fiets op weg naar het station.

- **Exploitatieproblemen bewaakte stallingen:** De meeste bewaakte stallingen bij NS-stations (ongeveer 60%) draaien met verlies. Dat wil zeggen dat het onderhoud en de loonkosten niet met de inkomsten vergoed kunnen worden. De kosten van het casco en de grond worden hierbij niet meegerekend. De oorzaken hiervoor zijn drieledig:
  - . een lage bezettingsgraad;
  - . hoge arbeidskosten;
  - . lage inkomsten per fiets.

### 2.3 Signalering en analyse van stallingsproblemen

Een accuraat beeld van situatie rond het stallen van fietsen is een eerste stap naar een adequaat beleid. Een belangrijke voorwaarde voor een goed beeld is goede contacten met hen die zicht hebben op de situatie ter plekke. Dit zijn de medewerkers op het station zelf, de (spoorweg)politie, de gemeente en de fietsers. Over het algemeen zullen contacten op incidentele basis hierbij voldoen. Structurele overleggen nemen veel tijd in beslag en het kan zijn dat er door zo'n vast overleg naar onderwerpen gezocht gaat worden. Beter is het om te zorgen dat er eenvoudig overleg kan plaatsvinden wanneer onderwerpen met betrekking tot stallingsproblemen. Dat betekent dat bij gemeente, politie en fietsers aanspreekpunten moeten zijn. Voor de fietsers is de Enfb daarbij de meest aangewezen organisatie.

#### 2.3.1 Inzicht krijgen in actuele problemen

##### **Kwakken**

De oorzaak voor het kwakken van fietsen is grotendeels gelegen in het feit dat de mogelijkheden om te stallen in de rekken en klemmen te wensen overlaten. Het gaat hierbij om de volgende mogelijke gebreken:

- er is eenvoudigweg te weinig capaciteit in de rekken en klemmen;
- de aanbindmogelijkheden voldoen niet;
- de ligging ten opzichte van de aanrijroute en de loketten is ongunstig.

Om er achter te komen of de **capaciteit** onvoldoende is, kan allereerst naar de bezetting van de rekken en klemmen worden gekeken. Het feit dat de rekken vol staan wil echter niet per definitie zeggen dat het aantal rekken onvoldoende is. Het kan zijn dat de rekken voor een deel worden bezet door fietsen die niet meer worden gebruikt, de zogenaamde zwerffietsen (zie het volgende kopje).

Onvoldoende **aanbindmogelijkheid** is een tweede reden waarom fietsen niet in rekken worden gezet. Hierbij kan enerzijds een gebruikersenquête waarin hier naar wordt gevraagd inzicht bieden. Aan de andere kant kan ook objectief naar de aanbindmogelijkheden worden gekeken. Criterium hierbij is of de kwakplekken wel de mogelijkheid tot aanbinden van het frame bieden, terwijl de rekken en klemmen hiertoe niet de mogelijkheid bieden. Ook klachten die bij het klachtenmeldpunt binnenkomen, kunnen voor dit probleem een signaal vormen.

De **ligging** van de rekken ten opzichte van de aanrijroute en de loketten kan eenvoudig worden beoordeeld door de looptijd naar het loket te bepalen en de afwijking van de aanrijroute te bepalen. Ook de Enfb kan hierbij een bron van

informatie vormen<sup>2</sup>.

### **Zwerffietsen**

Om hier inzicht in te krijgen is het nodig om het aantal fietsen te tellen en te beoordelen welke fietsen wrakken zijn. Onder wrakken worden fietsen verstaan die niet meer bereden kunnen worden. Over het algemeen kan dit in één oogopslag gesignaleerd worden: een wiel is verbogen of ontbreekt, het zadel is eraf of de ketting is gebroken. Daarnaast staan er ook bruikbare fietsen op het station die niet meer benut worden. Soms zijn deze fietsen gestolen voor een rit naar het station en blijven daar geparkeerd staan. Om hier inzicht in te krijgen, dienen de fietsen gemerkt te worden met een datum. Als stelregel kan gelden dat een fiets die langer dan een maand staat, een zwerffiets is.

N.B.: Hier informatie toevoegen over de tijd die dergelijke tellingen in beslag nemen en hoe deze tellingen georganiseerd kunnen worden.

### **Diefstal en vandalisme**

Diefstal van fietsen kan inzichtelijk worden gemaakt door de aangiftegegevens bij de politie op te vragen. Er moet hier bij rekening worden gehouden met een verschil tussen aangifte en daadwerkelijke diefstal. Naarmate diefstal van fietsen vaker voorkomt, zal het aangiftepercentage ook lager zijn. Dit vertroebelt het beeld nog sterker. Als aanvulling kan een slachtofferenquête onder NS-reizigers uitkomst bieden.

Vernielingen van fietsen kunnen in beeld gebracht worden door het aantal vernielde fietsen te tellen. Hierbij moet er rekening mee gehouden worden dat niet alle fietsen op de stallingsplaats vernield zijn. Een achterlicht kan overal kapotgeslagen zijn. Ook hier kan een slachtofferenquête het beeld wat verder aanscherpen. Waar vernielingen en diefstal plaatsvindt, is het niet voldoende om alleen te kijken naar aantallen. Er zal ook moeten worden gekeken naar oorzaken. Mogelijke oorzaken zijn aanwezigheid van junks. Hier heeft de (spoorweg)politie zicht op. Onvoldoende aanwezigheid van 'sociale' ogen is een tweede oorzaak voor diefstal en vernielingen. Daarnaast speelt de verlichting van de stallingsplaats een belangrijke rol. Al deze aspecten tezamen werken diefstal en vernieling in de hand. Deze oorzaken brengen een tweede onderdeel van de gebruiksvriendelijkheid in gevaar, te weten de sociale veiligheid.

### **Exploitatieproblemen**

Exploitatieproblemen bij bewaakte stallingen kunnen zowel kwalitatief als kwantitatief van aard zijn. Gebruikersenquêtes zullen hierbij weinig verrassingen opleveren. De klachten betreffen meestal de tarieven (te hoog) en de sluitings-tijden. Bij stallingen die van de eerste tot de laatste reguliere<sup>3</sup> trein geopend zijn, is de klacht meestal dat bij vertraging de fiets niet meer kan worden opgehaald. Een tweede (en goedkopere) mogelijkheid om de kwaliteit van de voorziening in beeld te brengen is 'de mysterie-shopper'. Dit is een persoon die met een professioneel oog gebruik maakt van de voorziening. Er kan daarbij gelet worden op de wachttijd, de service en de ambiance. Onder ambiance wordt onder andere de toegang tot de stalling verstaan, de verlichting en de schoonheid van de stalling. Op basis

---

2 Hier moet nog bepaald worden wat de acceptabele looptijd naar loketten of perrons precies is. Aangenomen mag worden dat de Enfb hier een mening over heeft.

3 Het nachtnet wordt hierbij buiten beschouwing gelaten.



van de bevindingen van de mysterie-shopper kan vervolgens in gesprek worden gegaan met de exploitant van de bewaakte stalling.

Daarnaast zal frequent met de exploitant gesproken moeten worden over de ontwikkelingen in de verkoop van stallingsplaatsen en aanvullende activiteiten zoals reparatie en fietsverhuur. Een belangrijk criterium hierbij is de suppletie die al dan niet aan de stallingshouder moet worden betaald. Ruim 60% van de stallingen zouden niet geëxploiteerd kunnen worden zonder suppletie.

N.B.: De in dit hoofdstuk gekozen indeling heeft een bezwaar, namelijk dat de mix van stallingsvoorzieningen (bewaakt, kluizen en rekken) onbesproken blijft. Het verhaal gaat daardoor vooral over rekken en klemmen; terwijl de kluizen geheel buiten beeld blijven en de bewaakte stallingen alleen wat betreft exploitatieproblemen aan bod komen. Een oplossing zou kunnen zijn om totale capaciteit en verdeling van capaciteit als onderdeel van de analyse in een aparte paragraaf op te nemen.

### **2.3.2 Inzicht krijgen in toekomstige ontwikkelingen**

#### **Verandering in aantal stallers**

Er zijn drie mogelijke oorzaken van verandering van het aantal stallers.

- De eerste is het veranderen van het aantal reizigers door verandering in dienstregeling. Hiervoor is het van belang dat de communicatie binnen de NS goed georganiseerd is. Het aantal fietsers kan hierbij als percentage<sup>4</sup> van toename of afname van het aantal reizigersbewegingen gelden. Daarnaast zou de landelijke ontwikkeling in reizigersaantallen een signaal kunnen zijn. Deze veranderingen zijn echter zeer gering. De algemene tendens is dat het personenvervoer licht afneemt.
- De tweede verandering betreft de vorm van voorvervoer. Veel gemeenten kennen een actief beleid om het autogebruik terug te dringen. Waar stations met de auto daadwerkelijk moeilijker te bereiken zijn, zal bus/tram en metro en de fiets toenemen. Veel hangt hierbij af van het flankerende beleid op het terrein van openbaar vervoer. Om hier een goed inzicht in te krijgen is een goed overleg met B.T.M-maatschappijen van essentieel belang.
- De derde verandering betreft bestemmingsveranderingen in de omgeving van het station. De komst van een nieuwe school of de bouw van kantoren in de directe omgeving zijn hiervan voorbeelden. Van belang hierbij is een goed overleg met de gemeente die als handhaver van het bestemmingsplan zicht heeft op dit soort wijzigingen. NS-Reizigers B.V. maken bij grotere veranderingen vaak een profiel van de gebruikers van de nieuwe bestemming. Op basis hiervan kan worden voorspeld hoeveel extra treinreizigers verwacht mogen worden. Afgeleid van het aantal nieuwe reizigers kan vervolgens het aantal fietsers en dus het aantal stallers worden voorspeld.

Naast nieuwe bestemmingen kunnen natuurlijk ook oude bestemmingen vervallen. Hiervoor worden geen nieuwe prognoses gemaakt<sup>5</sup>. Dit maakt het moeilijker om gewenste stallingscapaciteit te bepalen. Bij (mogelijke) afname van de capaciteitsbehoefte is geen directe actie nodig. Wel is het van belang dat

---

4 In de regel kan hierbij het actuele percentage in het voorvervoer worden genomen. Indien dit niet beschikbaar is, kan het landelijk gemiddelde worden genomen.

5 Althans voor zover bekend.

plannen voor uitbreiding van stallingscapaciteit of verandering van stallingsvoorzieningen in de ijskast worden gezet totdat duidelijk is in welke mate het aantal reizigers dat op de fiets komt is afgenomen.

### **Verandering directe omgeving station**

Naast veranderingen in voorvervoer en aantallen reizigers, kan ook de omgeving van het station of het station zelf veranderd worden. Voor de fiets ontstaan op dat moment kansen om de stallingssituatie te verbeteren. Naast het scheiden van de verkeersstromen zodat de fiets ongehinderd het station kan bereiken, bestaat de mogelijkheid om de vrije stallingen bij de aanrijroute te zetten en de bewaakte stalling in het verlengde daarvan, dicht bij de loketten en het perron. Voor het uitoefenen van invloed op de herinrichtingsplannen is het van belang om een structureel overleg met de gemeente te hebben. Op basis van de voorpleinovereenkomst zal de NS geraadpleegd moeten worden over wijzigingen. Als regel vindt dit overleg plaats met NS Vastgoed. Het echter essentieel dat NS Stations (mede) in het overleg participeert<sup>6</sup>.

N.B.: Uitbreiden met verhaal over rolverdeling tussen NS en gemeente in dit soort processen.

---

<sup>6</sup> Bij de herinrichting van station Delft en Enschede is dit ook het geval.

## 3 Van stallingsproblemen naar oplossingen

### 3.1 Inleiding

Op grond van de probleemanalyse kan gewerkt gaan worden aan oplossingen. In dit hoofdstuk worden een aantal categorieën van oplossingen besproken. Hoewel ieder station zijn eigen 'probleem-mix' zal hebben, kan wel uit de aangegeven oplossingen worden geput. De aangereikte oplossingen moeten dan ook niet als een recept worden opgevat, maar als een aantal ingrediënten waar de beleidsmaker uit kan kiezen.

De gekozen oplossingen zullen moeten passen binnen een aantal randvoorwaarden. Het belangrijkste is wel dat de maatregelen binnen de beschikbare ruimte moeten passen. Met name de keuze van het type stalling en de optimale lokatie zijn sterk afhankelijk van de ruimte. Zo kan het aantal fietskluizen veelal niet worden uitgebreid vanwege de beperkte ruimte.

Daarnaast vormen de beschikbare financiën een belangrijke randvoorwaarde. Tenslotte zal het stallingsbeleid binnen het algemene NS-beleid moeten passen. De tarieven die in de bewaakte stallingen worden gehanteerd zijn bijvoorbeeld uniform. Dit betekent dat marktbeleid middels prijsstelling niet tot de mogelijkheden behoort.

Even als bij het signaleren van problemen is bij het formuleren van oplossingen goed overleg met betrokkenen van groot belang. In de uitvoering van het stallingsbeleid is de NS nu eenmaal vaak aangewezen op de medewerking van derden. Bovendien is het goed om een zeker draagvlak onder de fietsers zelf te hebben voor het gevoerde beleid.

### 3.2 Mogelijke maatregelen

#### 3.2.1 Kwakkers

Een eerste voorwaarde voor fietsers om goed te stallen is dat er voldoende stallingsmogelijkheden zijn. De bezetting van de rekken en klemmen en de bewaakte stalling vormen hiervoor een belangrijke indicatie. Indien deze volledig benut worden (exclusief zwerffietsen), dan ligt het voor de hand om nieuwe klemmen en rekken bij te plaatsen en de capaciteit van de bewaakte stalling uit te breiden. Indien in de bewaakte stalling hiertoe geen ruimte meer is, kan gedacht worden aan een camerabewaakte dependance elders op het station.

Een belangrijke reden om te kwakken is de ongunstige ligging van de (bewaakte en onbewaakte) stallingen. In principe dienen de bewaakte stallingen de meest gunstige ligging te hebben ten opzicht van het station in verband met de exploitatie. Voor beide categorieën geldt echter dat zij bij de aanrijroute op redelijke loopafstand van perrons en loketten moeten zijn geplaatst. Bovendien moeten de rekken zo worden geplaatst dat het inrijden en aanbinden van de fiets weinig tijd kost.

Het kwakken kan daarnaast ontmoedigd worden door het verwijderen van aanbindmogelijkheden buiten de rekken. Dit betekent dat paaltjes worden weggehaald, verlichting wordt bevestigd aan muren en op plaatsen waar palen niet kunnen worden weggehaald, gekozen wordt voor bredere pilaren zodat het slot er niet omheen past.

Fietsen buiten de rekken mogen worden weggehaald wanneer er een bord geplaatst

is waar het plaatsen van fietsen wordt verboden (met uitzondering van de rekken). In de praktijk wordt nog niet consequent 'geveegd'. Meestal worden fietsen slechts verwijderd wanneer de overlast te groot wordt. Om een ander stallingsgedrag bij de kwakkers aan te leren, verdient een consequenter beleid echter de voorkeur. Men moet ervan uit kunnen gaan dat de fiets verdwijnt indien deze gekwakt wordt. Hiervoor is echter wel medewerking van de politie vereist. Waar geen spoorweg-politie beschikbaar is, is men aangewezen op de regiopolitie. De politie geeft echter geen prioriteit aan dit soort taken. Via tussenkomst van de gemeente kan worden bereikt dat de politie hier toch aandacht aan besteed. Ook hier blijkt weer het belang van een goed overleg met de gemeente en de politie. Voor het verwijderen van fietsen gelden drie voorwaarden<sup>7</sup>:

- er dient bekend te worden gemaakt dat er een veegactie gaat plaatsvinden;
- de kwakker moet voldoende mogelijkheden hebben om binnen de vrije rekken te plaatsen;
- er dient voldoende opslagruimte te zijn voor de verwijderde fietsen.

Een mogelijkheid hiervoor is de bewaakte stalling, indien er nog voldoende capaciteit is. De kwakker kan dan tegelijk worden gewezen op de mogelijkheid om bewaakt te stallen. Indien hier geen mogelijkheid is, dan is men aangewezen op depots van gemeente of politie. Ook in dit opzicht geldt dus dat veegacties goed gecoördineerd dienen te zijn met andere betrokkenen.

### **3.2.2 Zwerffietsen**

Wanneer de rekken voor een groot deel bezet worden door zwerffietsen is het tijd voor een opruimactie. In eerste instantie kunnen hierbij alleen de wrakken worden verwijderd. Voor het losmaken van de sloten is medewerking van de (spoorweg)-politie vereist. Op basis van een fietsparkeerduur-verordening zouden ook overige zwerffietsen kunnen worden verwijderd. Dit houdt in dat de gemeente een algemene plaatselijke verordening dient te hebben waarin staat dat op plekken waar een parkeerduurbepanking geldt, de fietsen na verloop van tijd verwijderd kunnen worden<sup>8</sup>.

N.B.: Deze paragraaf is erg mager. Hier moet informatie over het verkrijgen van medewerking van politie worden opgenomen. Tevens kan worden gewezen op de rol die een pleinconciërge zou kunnen spelen (zoals in Eindhoven ingevoerd gaat worden).

### **3.2.3 Diefstal en vandalisme**

Diefstal en vandalisme vormen twee belangrijke redenen voor trein-reizigers om af te zien van de fiets als voorvervoermiddel. Waar andere voorvervoermiddelen geen goed alternatief vormen, kan dit zelfs invloed hebben op het totaal aantal trein-reizigers.

Goede stallingsvoorzieningen vormen een eerste maatregel om deze problemen te

---

<sup>7</sup> Voor het verwijderen van de fiets gelden daarnaast een heel aantal juridische voorwaarden. Hier is een deel-onderzoek van het SGBO relevant. Overigens is bij een toevallige ontmoeting tijdens het veldwerk de onderzoeker van het SGBO ook op het spoor gezet van de juridische kanten van de parkeerduur-bepanking.

<sup>8</sup> In Regio Apeldoorn/Enschede probeert de NS zo'n verordening van de gemeente gedaan te krijgen. Het is vooralsnog geen regulier NS-beleid. De meningen over zo'n systeem lopen overigens sterk uiteen.

ondervangen. In de eerste plaats dienen fietsen voldoende bewaakt gestald kunnen worden. De fietskluis is bij kleinere stations hiervoor een goed alternatief. Gezien, de ruimte die de fietskluis in beslag neemt, geldt hier echter een maximum van ongeveer 300 fietskluizen<sup>9</sup>. Boven dit aantal biedt de camerabewaakte stalling een goede mogelijkheid. Goede ervaringen zijn hiermee opgedaan op station Hilversumse Sportpark.

Vanaf ongeveer 800 bewaakte plaatsen behoort de persoonsbewaakte stalling tot de mogelijkheden. Het bijkomend voordeel van een persoonsbewaakte stalling is dat aanvullende service kan worden aangeboden, zoals verhuur van fietsen (voor natransport en recreatie) en reparatie. Bovendien bevordert de aanwezigheid van een toezichthouder de veiligheidsgevoelens van de reizigers. Zeker wanneer 's avonds laat de fiets nog moet worden opgehaald.

Ook de vrije rekken kunnen een belangrijke preventieve werking hebben ten aanzien van vernieling en diefstal.

In de eerste plaats gaat het daarbij om de keuze van het type rek. Het rek dient een goede aanbindmogelijkheid te hebben. Dat wil zeggen dat de fiets met het frame vastgezet moet kunnen worden<sup>10</sup>. Het nieuwe 'Amsterdamse rek' is hiervoor geschikt<sup>11</sup>.

In de tweede plaats is de lokatie van de rekken van belang. De rekken moeten goed 'in het zicht' staan zodat diefstal en vandalisme opgemerkt wordt. 's Avonds en 's nachts dienen de rekken goed verlicht te zijn. Bijkomend voordeel is dat de fietser veilig zijn fiets kan ophalen.

Naast goede stallingsvoorzieningen is een goed toezicht van belang. Regelmatig surveilleren van politie en stadswacht is een pré. Een andere wijze om toezicht te vergroten is door middel van een pleinconciërge.

### 3.2.3 Exploitatie van de bewaakte stalling

Veel persoons-bewaakte stallingen zijn aangewezen op subsidie (welke in NS-kringen suppletie wordt genoemd) om geëxploiteerd te kunnen worden. Bovendien is de algemene tendens dat het bewaakt stallen van de fiets terugloopt. De exploitatie van de stalling stuit dus op een belangrijk financieel probleem. Eenvoudig doch simpel komt het erop neer dat de inkomsten onvoldoende zijn om de kosten te dekken.

Aan de inkomstzijde spelen twee factoren een hoofdrol: de inkomsten per fiets en de bezettingsgraad van de stalling. De tarieven kunnen volgens NS niet verder verhoogd worden. De afname van het aantal stallers zou niet opwegen tegen de toename van de inkomsten per fiets<sup>12</sup>. De bezettingsgraad zou wel verhoogd kunnen worden. Dit kan door de kwaliteit van het aanbod te verhogen.

---

9 Mede afhankelijk van de ruimte rond het station.

10 Overigens voldoen de meeste klemmen en rekken rond stations hier niet aan.

11 Aangezien NS-Stations over het algemeen niet zelf de rekken plaatsen, maar de gemeente hiervoor verantwoordelijk is zal op basis van gesprekken met die gemeenten dit aangevuld moeten worden.

12 Overigens is de prijsstelling door de NS wel een bron van discussie. Hier en daar wordt gepleit voor variatie van de prijs per gemeente zoals ook per stad de prijs voor een auto-parkeerplaats kan verschillen. Daarnaast menen sommigen dat de dagtarieven automatisch zouden moeten overgaan in een weektarief wanneer een fiets meer dan 7 dagen staat. Men zou kunnen overwegen om over te gaan op een soort krantenabonnement-systeem. In principe loopt het abonnement door, maar er wordt wel per maand betaald. Zeker wanneer men voor de maand en jaarstallers een nieuw pasjessysteem wil invoeren kan dit vrij eenvoudig worden ingevoerd. Deze discussie heeft in een handleiding natuurlijk geen plaats, maar is wel van groot belang voor de exploitatie van bewaakte stallingen.

Een eerste voorwaarde hiervoor is dat de bewaakte stalling makkelijk toegankelijk, dichtbij de loketten en de perrons in de aanrijroute van de fiets ligt. Bij het opnieuw inrichten van het station zijn er nadrukkelijke mogelijkheden om hier verbeteringen in te brengen.

Een tweede voorwaarde is dat de stalling vriendelijk is voor de gebruikers.

- Dat betekent in de eerste plaats dat de reiziger zijn fiets niet boven hoeft te stallen. Waar dit onvermijdelijk is, kan de 'benedenverdieping' wat verlaagd worden zodat men minder boven zijn macht hoeft te tillen.
- In de tweede plaats dient de stalling vriendelijk te ogen. Dat betekent goed verlicht, overzichtelijk en vooral schoon. Ook de ingang dient aan deze voorwaarden te voldoen. De fietser moet niet het gevoel hebben een donker hol te betreden.
- In de derde plaats dient de bediening in de stalling vriendelijk te zijn. Fietsers moeten niet het gevoel hebben dat zij onwelkom zijn. Klachten over vriendelijkheid dienen dan ook serieus doorgesproken te worden met de beheerder.
- In de vierde plaats dienen de openingstijden zoveel mogelijk aan te sluiten bij het treinvervoer. Dit betekent dat bij een vertraging van de laatste trein de beheerder op de hoogte wordt gebracht en de stalling langer openhoudt. De fietser moet hiervan uit kunnen gaan.

Een derde voorwaarde is een goede marketing van de bewaakte stalling. Dat wil zeggen dat de stalling goed zichtbaar moet zijn en dat de mogelijkheid tot bewaakt stallen en aanverwante service bekend moet zijn bij de reiziger. Bovendien kan voor specifieke groepen wellicht acties worden ondernomen. Zo overweegt men in Delft om een soort studentenabonnement in te voeren<sup>13</sup>.

De inkomstzijde kan verder worden aangevuld door de exploitatie van een rijwielshop. Fietsverkoop, -verhuur en reparatie vormen hierbij belangrijke neven-inkomsten.

Aan de kostenzijde zijn met name de loonkosten van belang. Om de loonkosten omlaag te kunnen brengen en toch de service op een aanvaardbaar niveau te houden verdient het systeem met een gescheiden stalling voor maand en jaar-abonnementen aanbeveling. Hierbij kan voor de regelmatige NS-reiziger door middel van een automatisch toegangssysteem<sup>14</sup> 24 uur per dag de stalling beschikbaar worden gesteld, terwijl dagstallers bijvoorbeeld van 7 uur a.m. tot 10 uur p.m. in de stalling terecht kunnen. Hierdoor hoeft de stalling gedurende de dure avond- en nachturen niet geopend te zijn.

Een geheel andere mogelijkheid is om de exploitatie van de stalling uit te besteden aan de gemeente. In Amsterdam heeft het stadsdeel Rivierenbuurt de exploitatie van de stalling bij station RAI op zich genomen.

Het belangrijkste voordeel is dat de NS geen bedrijfsrisico loopt en geen suppletie hoeft uit te betalen. De gemeente is als overheidsinstelling bovendien in staat om de loonkosten te verlagen door te werken met gesubsidieerde banen. Hierdoor kan een stalling in handen van de gemeente eerder rendabel zijn. Een bijkomend voordeel is dat daarmee het beheer over alle stallingsvoorzieningen in en rond het station in een hand komt te liggen.

---

<sup>13</sup> De marketing van een stalling is mede afhankelijk van de NS-landelijk. Denk maar aan de uitgave van RAILS waarin de stalling gepromoot zou kunnen worden, het ontwikkelen van posters en de uitgave van brochures.

<sup>14</sup> Eventueel aangevuld met een camerabewaking.