

Fietsparkeerbalans

Stationsgebied Utrecht

2013



Samenvatting

Deze vijfde fietsparkeerbalans in het Stationsgebied beschrijft de ontwikkelingen rond het fietsparkeren (aantal fietsen en stallingsplekken) tussen 2007 en 2020. Met dit instrument is het mogelijk te monitoren en te sturen, vooral tijdens de realisatie. De eerste balans was bij het begin van de werkzaamheden (een fors tekort aan fietsklemmen om in te parkeren). Sindsdien is de situatie tijdens de realisatiefase jaarlijks geactualiseerd en is de informatie gebruikt om tijdig knelpunten te signaleren en oplossingen te realiseren voor het fietsparkeren.

Daarnaast worden ook de knelpunten gesignaleerd die nog oplossing behoeven. De balans wordt gerelateerd aan de huidige APS planning (Indicatieve Uitvoeringsplanning Stationsgebied Utrecht 2013.1).

Doelstelling is de situatie aan het begin van de ontwikkelingen – een fors tekort van 4.900 fietsparkeerplaatsen – te verbeteren of minimaal te handhaven. Aan de hand van tellingen, en aan de hand van de planning wordt minimaal 1 maal per jaar een stand van zaken weergegeven.

Aantal fietsklemmen en fietsen

Sinds 2007, het startjaar van de fietsparkeerbalans is het aantal fietsen dat parkeert in de openbare ruimte flink toegenomen. In 2007 stonden er 8.070 fietsen in de openbare ruimte. In 2013 staan er 11.801 fietsen in het gebied; dit is een groei van bijna 50%. Er zijn verschillende maatregelen genomen, zoals het bijplaatsen van klemmen (bijvoorbeeld op het Smakkelaarsveld en het Jaarbeursplein) om de groei op te vangen.

Maar onderdeel van het aantal geparkeerde fietsen in het Stationsgebied blijft het tekort aan fietsparkeerplekken. Uit de laatste telling in het gebied, juni 2013, blijkt dat het tekort licht is toegenomen ten opzichte van 2007. Op een piekmoment stonden er 3.636 fietsen los in het OVT-gerelateerde gebied. Ondanks dat het tekort niet veel is toegenomen, is de overlast van los staande fietsen groot. Omdat er minder openbare ruimte beschikbaar vanwege de verschillende bouwprojecten, wordt de druk op de resterende openbare ruimte groter voor de gebruikers zoals fietsers en voetgangers.

Het tekort aan fietsklemmen wordt door toekomstige, al dan niet tijdelijke, projecten het komende jaar weggenomen. Deze projecten zijn, onder andere een tijdelijk extra stalling op het Smakkelaarsveld (gereed eind 2014), in gebruik name van Stationsplein-west (maart 2014 gereed) en het Westplein (eind 2013 gereed). De verwachting is dat hiermee voldoende fietsparkeerruimte is.

Knelpunten

In de fietsparkeerbalans komen 2 knelpunten naar voren:

- De tijdelijke sluiting van de Sijpesteijnstalling van de NS in 2015 als gevolg van renovatie. Op dit moment is niet duidelijk waar de fietsparkeerplekken uit deze fietsenstalling tijdelijk worden gecompenseerd.

- De in gebruik name van TivoliVredenburg heeft effect op het aantal geparkeerde fietsen. Afhankelijk van de programmering, is de verwachting dat de fietsenstalling onder het woonwinkelgebouw de Vredenburg onvoldoende capaciteit biedt. De eventuele extra fietsenstalling (onder het Poortgebouw) is pas later beschikbaar.

Aandachtspunt

- In de huidige situatie is er op verschillende plaatsen (veel) overlast van fietsen die hinderlijk of gevaarlijk geparkeerd staan. Bijvoorbeeld op de stoep bij de Noordertunnel, rond Busstation West en bij het Moreelsepark. Vooruitlopend op extra fietsenstallingen zijn/worden maatregelen genomen om de overlast te beperken. Een voorbeeld hiervan is te zien bij de Noordertunnel. Aan beide zijde van de tunnel zijn fietsparkeervakken aangebracht.
- Daarnaast is in het openbare gebied duidelijk zichtbaar dat scooters en brommers niet in fietsenstallingen kunnen parkeren maar vaak op de stoep worden geparkeerd. Exacte cijfers over het aantal scooters en brommers is niet in de balans opgenomen. Meer inzicht is wenselijk zodat ook kan worden bekeken of in de toekomstige voorzieningen meer rekening moet worden gehouden met deze gebruikers.

Inhoud

1 Inleiding	5
2 Fietsparkeerbalans	6
2.1 Balans OVT–gerelateerde fietsen	6
2.2 Balans niet OVT–gerelateerde fietsen	11
3 Uitgangspunten fietsparkeerbalans	13
3.1 Het Stationsgebied	13
3.2 Fietsen gerelateerd aan functies in het POS gebied	13
3.3 Actoren en verantwoordelijkheden	14
3.4 Beginsituatie meting, rekken Stationsgebied 2007	15
3.5 Voorbehoud bij de cijfers	15

1 Inleiding

Het is bekend dat er een tekort aan stallingsplaatsen op straat is in het Stationsgebied. Sinds de start van de bouwwerkzaamheden in 2007 is dit tekort door verschillende maatregelen, zoals het bijplaatsen van klemmen waar mogelijk en het regelmatig verwijderen van weesfietsen, niet veel toegenomen. Het tekort aan stallingsplaatsen blijkt onder andere uit de vele los geplaatste fietsen in het Stationsgebied, zoals bijvoorbeeld bij de ingang van de Noordertunnel, Sijpesteijntunnel en het Smakkelaarsveld.

Fietsparkeren is een majeur onderwerp voor gebruikers, politiek, belangenorganisaties als Fietzersbond, ROVER en studentenorganisaties en de media. Het heeft een feitelijke component (aantallen, beschikbare ruimte) maar een ook gedrags- en zelfs cultuurcomponent. Omdat het over enorme aantallen gaat, leidt dit tot ongewenste en zelfs gevaarlijke situaties. Bijvoorbeeld wanneer doorgangen of nooduitgangen worden geblokkeerd. In die gevallen worden fietsen volgens de afgesproken regels verwijderd.

In deze fietsparkeerbalans worden de ontwikkelingen rond het fietsparkeren beschreven tussen 2007 en 2020. Met dit instrument wordt sturing gegeven aan fietsparkeren en worden de ontwikkelingen in het stationgebied, vooral tijdens de realisatie gevolgd. Per onderdeel wordt beschreven:

- over hoeveel fietsen het gaat;
- hoeveel rekken / fietsplaatsen beschikbaar zijn;
- wat de verwachting / ontwikkelingen in de tijd zijn;
- wat de uitgangspunten zijn.

Door middel van de fietsparkeerbalans kan er worden gestuurd op het oplossen van knelpunten die worden voorzien aan de hand van de planning en de balans.

2 Fietsparkeerbalans

Om licht te werpen op de werkelijke kwantitatieve omvang van het tekort aan stallingsplaatsen, nu en voor de toekomst, is een fietsparkeerbalans gemaakt. Deze fietsparkeerbalans is erg cijfermatig, en gaat over grote hoeveelheden fietsen, dit alles vertaald in cijfers. Dit vergt behoorlijke bestudering om deze te doorgronden. Daarom is de hier voorliggende rapportage geschreven.

In het Stationsgebied wordt onderscheid gemaakt tussen OVT-gerelateerde fietsen en fietsen voor overige voorzieningen en functies (niet OVT-gerelateerde fietsen). Meer verdieping over het verschil tussen deze fietsen en over de uitgangspunten van de fietsparkeerbalans is te lezen in hoofdstuk 3.

Een overzicht van de fietsenstallingen in de tijdelijke situatie en de definitieve situatie is te zien op de 2 kaarten in de bijlage.

2.1 Balans OVT gerelateerde fietsen

Sinds 2007, het startjaar van de fietsparkeerbalans is het aantal fietsen dat parkeert in de openbare ruimte flink toegenomen. In 2007 stonden er 8.070 fietsen in de openbare ruimte en in 2013 staan er 11.801 fietsen in het gebied, dit is een groei van 50%. Er zijn verschillende maatregelen genomen, zoals het bijplaatsen van klemmen waar mogelijk (bijvoorbeeld op het Smakkelaarsveld en het Jaarbeursplein) om de groei op te vangen. Maar onderdeel van het aantal geparkeerde fietsen in het Stationsgebied blijft het tekort aan fietsparkeerplekken. Zowel in 2007 als nu in 2013 is er een tekort aan fietsparkeerplekken. In 2007 is er een tekort geteld van 3.400 los geplaatste fietsen. Met 20 % piek in de piek ruimte¹ was het formele tekort 4.100 klemmen. Uit de laatste telling in het gebied, juni 2013, blijkt dat het tekort licht is toegenomen ten opzichte van 2007. Op een piekmoment stonden er 3.636 fietsen los in het OVT-gerelateerde gebied. Tel je hier de 20% bij voor de zoekruimte, dan is het tekort 4.363 fietsplaatsen voor het gehele gebied op straat.

Ondanks dat het tekort niet veel is toegenomen is de overlast van los staande fietsen groot. Er is minder openbare ruimte beschikbaar vanwege de verschillende in uitvoering zijnde bouwprojecten en hiermee wordt de druk op de resterende openbare ruimte groter voor de gebruikers zoals fietsers en voetgangers. Daarnaast is de druk ook toegenomen op de bewaakte fietsenstallingen. Ter illustratie: stond in 2007 nog niet de helft van de bewaakte fietsenstallingen vol, kunnen de bewaakte stallingen dit jaar regelmatig het bord 'vol' buiten zetten.

¹ Om te voorkomen dat een fietser zijn fiets 'dan maar ergens parkeert' schrijft de CROW-norm voor fietsparkeren voor dat er, bovenop de getelde behoefte 20% 'piek in de piek' zoekruimte noodzakelijk is. Dan ben je verzekerd dat er op bijna elk moment vlot een plek in een rek beschikbaar is.

Het tekort aan fietsklemmen wordt door toekomstige, al dan niet tijdelijke, projecten het komende jaar weggenomen. Maar het betekent dat er op dit moment veel overlast is van fietsen die hinderlijk of gevaarlijk geparkeerd staan. Bijvoorbeeld op de stoep bij de Noordertunnel, rond Busstation West en bij het Moreelsepark.

Vooruitlopend op de extra fietsenstallingen zijn/worden maatregelen genomen om de overlast te beperken. Een voorbeeld hiervan is te zien bij de Noordertunnel. Aan beide zijde van de tunnel zijn fietsparkeervakken aangebracht. Dit zijn markeringen op de stoep die aangeven waar een fiets wel los geparkeerd mag worden, zonder dat deze gevaarlijk of hinderlijk staat. Buiten deze fietsparkeervakken is handhaving actief om gevaarlijk en zeer hinderlijk gestalde fietsen weg te halen.

*Foto 1: Toegang / uitgang
Noordertunnel oostzijde*



Daarnaast is in het openbare gebied duidelijk zichtbaar dat scooters en brommers niet in fietsenstallingen kunnen parkeren maar vaak op de stoep worden geparkeerd. Exacte cijfers over het aantal scooters en brommers zijn niet in de balans opgenomen. Meer inzicht is wenselijk zodat ook kan worden bekeken of in de toekomstig voorzieningen meer rekening moet worden gehouden met deze parkeerders.

Onderstaande tekst gaat in op de veranderingen in het Stationsgebied de komende jaren in chronologische volgorde. Voorafgaand wordt er teruggeblikt op het afgelopen jaar.

Afgelopen jaar & 2013

In het eerste kwartaal van 2012 is gestart met het slopen van de parkeergarage op het Jaarbeursplein. Voordat de werkzaamheden van start gingen zijn de fietsenklemmen tijdelijk weggehaald (370 fietsparkeerplekken). Deze klemmen zijn in de loop van 2012 weer terug geplaatst op het Jaarbeursplein naast de tijdelijke eindhalte van de tram. Ook de fietsklemmen die voorheen voor het gesloopte Cranenborgh gebouw stonden zijn hier naar toe verplaatst.

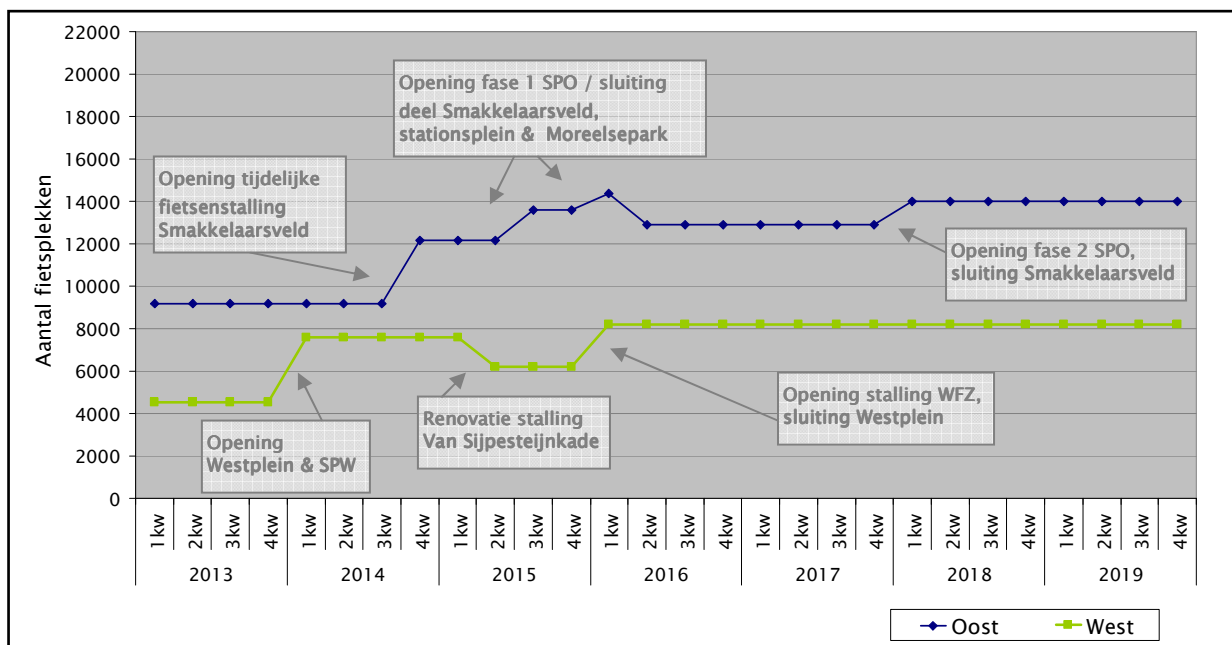
Voor de bouw van Stationsplein-oost zijn de conditionerende werkzaamheden gestart, dit houdt onder andere in dat fietsklemmen worden verplaatst. De fietsklemmen worden verplaatst naar de voormalige tramhalte bij Busstation Oost, en worden zo geplaatst dat ze goed bereikbaar zijn voor fietsers en de bouwwerkzaamheden niet in de weg staan. Het gaat in totaal om ruim 1.300 fietsklemmen die gefaseerd verplaatst gaan worden. De nieuwe

locaties liggen gunstig ten opzichte van de Noordertunnel en de Middentunnel (beide een looproute naar de perrons).

De klemmen op de Van Sijpesteijnkade zijn in het derde kwartaal van 2013 weggehaald vanwege de start van de voorbereidende werkzaamheden voor het HOV-viaduct en de ontwikkeling van Westflank Noord. De circa 800 fietsklemmen zijn verplaatst naar het Jaarbeursplein en het Westplein. De bovenstaande beschreven projecten hebben geen effect op de fietsparkeerbalans omdat de fietsklemmen zijn verplaatst naar een andere locatie en niet zijn opgeheven.

In de grafiek en tabel zijn de ontwikkelingen van het aantal fietsklemmen voor komende periode van 2013 tot 2019 weergegeven.

Grafiek 1: aantal OVT-gerelateerde fietsklemmen in het Stationsgebied (oost & west)



Tabel 1: aantal klemmen en de vraag op basis van de prognose (einde van het jaar)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Oost	8.714	9.168	12.168	12.073	12.917	12.917	14.000	14.000
West	4.469	4.547	7.600	6.200	8.200	8.200	8.200	8.200
Totaal	13.183	13.715	19.768	18.273	21.117	21.117	22.200	22.200
Vraag o.b.v. prognose*	15.961	16.360	16.769	17.188	17.619	18.059	18.510	18.973
Verschil totaal - prognose	-2.778	-2.645	2.999	2.585	3.498	3.058	3.690	3.227

* Het verwachte totaal aantal fietsen zowel op straat als in de in pandige stallingen.

Stationsplein-west

Stationsplein-west wordt in het eerste kwartaal van 2014 in gebruik genomen. Deze stalling biedt ruimte aan 4.200 fietsen. Met de oplevering van de nieuwe stalling onder Stationsplein-west ontstaat aan de westzijde van het station een unieke proeftuin om een nieuwe aanpak van beheer én handhaving toe te passen. Eén van de uitgangspunten is dat er een maaiveld fietsenstalling op maximaal 5 minuten loopafstand (hemelsbreed 400 meter) van en naar de OV-terminal komt. Het gaat om een tijdelijke fietsenstalling op het Westplein voor 2.000 fietsen. De stalling is voorzien op het Westplein (in de middenberm) waar voorheen de tram reed. Deze stalling is gelijktijdig met Stationsplein-west gereed en is onderdeel van de pilot rond Stationsplein-west waar ook handhaving een grote rol in speelt. De verantwoordelijkheid voor de pilot ligt bij de afdeling Milieu en Mobiliteit.

Met de in gebruik name van deze twee stallingen wordt verwacht dat deze stallingen voldoende ruimte bieden om je fiets te parkeren. Ter vergelijking: op dit moment zijn er ruim 4.500 fietsparkeerplekken aan de westzijde. Op het moment dat de nieuwe stallingen open gaan en de losse fietsklemmen in de openbare ruimte komen te vervallen zijn er 7.600 fietsparkeerplekken aan de westzijde van het Stationsgebied.

Smakkelaarsveld

De fietsparkeerbalans van 2012 heeft laten zien dat er aan de oostzijde van het Stationsgebied een groot fietsparkeerprobleem is in de periode 2014 tot en met 2016. Naar aanleiding daarvan is voorgesteld om een tijdelijke fietsenstalling te bouwen welke gebruikt wordt tot dat Stationsplein-oost volledig in gebruik kan worden genomen. Hierdoor ontstaat er 'lucht' in het fietsparkeren en ruimte voor het schuiven van fietsparkeerplekken voor onder andere de bouw van de Bibliotheek en Stationsplein-oost. De planning is dat deze extra fietsenstalling in de tweede helft van 2014 gereed is en plaats biedt aan 3.000 extra fietsen. Het ontwerptraject voor deze stalling is momenteel gestart. Door toevoeging van deze stalling komt de balans meer in evenwicht en vervalt het tekort van ruim 3.000 fietsklemmen.

Start bouw Bibliotheek opening Stationsplein Oost en Noorderstalling

In 2015 en 2016 gaan een aantal fietsklemmen vanwege verschillende projecten aan de oostzijde schuiven. Een belangrijk mijlpaal voor de fietsparkeerbalans is de oplevering van fase 1 Stationsplein-oost, deze fase biedt plaats aan 5.500 fietsen. Daarnaast wordt de Noorderstalling na de bouw van de buurtsporen en de renovatie van de stalling in 2016 ook weer in gebruik genomen. Deze stalling biedt ruimte aan circa 1.500 fietsen. De opening van de stalling is gelijktijdig met de opening van Stationsplein-oost.

Deze twee stallingen zorgen er voor dat op verschillende plekken aan de oostzijde fietsklemmen uit de openbare ruimte kunnen worden weggehaald. De loods op het Smakkelaarsveld, losse klemmen op het Smakkelaarsveld, fietsklemmen rond het bouwterrein van Stationsplein-oost en fietsklemmen aan de zijde van Moreelsepark krijgen

een plek in de fietsenstalling onder Stationsplein-oost. De grafiek laat een kleine daling zien omdat er nog fietsklemmen weg worden gehaald op het moment dat Stationsplein-oost fase 1 al in gebruik is. Deze fasering wordt binnen het project nog verder uitgewerkt en geoptimaliseerd.

Op het moment dat fase 1 van Stationsplein-oost in gebruik is genomen kan worden gestart met de voorbereidende werkzaamheden voor de Bibliotheek op het Smakkelaarsveld.

Renovatie Van Sijpesteijnstalling NS

De Sijpesteijnstalling van de NS wordt in 2015 gerenoveerd. De stalling wordt daarvoor tijdelijk gesloten. Bij het opstellen van de fietsparkeerbalans is niet helder waar de fietsparkeerplekken uit deze fietsenstalling tijdelijk worden gecompenseerd. Dit is een knelpunt in de fietsparkeerbalans.

Knoopkazerne & afloop pilot westzijde

In januari 2016 is gepland dat de fietsenstalling bij de Knoopkazerne Westflank Zuid wordt geopend. De fietsenstalling ligt naast de Rabobrug en wordt ontsloten via het toekomstige Forum. Daarnaast is in 2016 de pilot met de tijdelijke fietsenstalling op het Westplein afgerond. In de fietsparkeerbalans is opgenomen dat de stalling op het Westplein wordt gesloten als de pilot is afgerond.

Omdat de opening van de fietsenstalling bij de Knoopkazerne Westflank Zuid (3.500) en de sluiting van de tijdelijke fietsenstalling op Westplein gelijktijdig valt is in de bovenstaande grafiek alleen een stijging zichtbaar van 1.500 fietsklemmen. In de huidige planning valt de planning en sluiting van deze stallingen samen. Vanuit de fietsparkeerbalans is het gunstig dat dit zo loopt.

Fase 2 Stationsplein-oost

Stationsplein-oost wordt begin 2018 geheel in gebruik genomen en biedt plek aan 12.500 fietsen. Hierdoor kan de tijdelijke fietsenstalling op het Smakkelaarsveld worden opgeheven, hetzelfde geldt voor de andere fietsenstallingen in de openbare ruimte.

Met de in gebruik name van Stationsplein-oost zijn er voldoende parkeermogelijkheden voor fietsen in het Stationsgebied. Vanaf dit moment is er voldaan aan de opgave van 22.000 fietsplaatsen aan de oost- en westzijde in gebouwde voorzieningen.

2.2 Balans niet OVT-gerelateerde fietsen

Naast de OV Terminal bestaan in het Stationsgebied natuurlijk vele andere functies, zoals het Beatrixtheater, Hoog Catharijne en kantoren. Voor woningen en kantoren geldt nu over het algemeen dat deze hun fietsen op eigen terrein parkeren. Hier is overigens geen apart onderzoek naar gedaan, maar dit geldt in ieder geval voor de Rabobank, NS en ProRail en kantoren als Movares en de FGH bank. Fietsers die in Hoog Catharijne (HC) werken maken gebruik van de betaalde stallingen in HC. De woningen in HC hebben eigen bergingen en voor de woningen in het centrum gelden andere regelingen.

Om een beeld te schetsen van het aantal fietsklemmen dat beschikbaar is voor niet OVT-gerelateerde fietsen is onderstaande rapportage opgesteld met een actueel beeld van de omvang van het fietsparkeren in het Stationsgebied voor niet OVT-gerelateerde fietsen.

Afgelopen jaar

Begin 2013 is de Vredenburgstalling geopend. Deze stalling biedt plek aan ongeveer 700 fietsen. Deze bewaakte fietsenstalling is de eerste dag gratis te gebruiken. In de openbare ruimte staan aan de op dit moment 699 niet OVT-gerelateerde fietsklemmen. Bijvoorbeeld langs het Vredenburg, de Catharijnesingel en de Hagelstraat. De niet OVT-gerelateerde betaalde fietsenstalling staan zo goed als vol, in deze stallingen is plek voor ruim 2.800 fietsen. Ook hier geldt de problematiek rond scooters en brommers zoals eerder gemeld in paragraaf 2.1.

In onderstaande tabel zijn de ontwikkelingen van het aantal fietsklemmen voor periode van 2013 tot 2019 weergegeven.

Tabel 2: aantal klemmen niet OVT-gerelateerde fietsen (einde van het jaar)

		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Oost	openbare stalling	3.919	3.535	3.535	3.535	3.535	4.535	4.535
	kantoor / privaat	400	400	400	400	400	760	1.210
West	openbare stalling	315	315	315	1.190	1.190	1.190	1.190
	kantoor / privaat	2.000	4.200	4.200	4.200	4.200	5.370	5.370
Totaal		6.634	8.450	8.450	9.325	9.325	11.855	12.305

Vredenburg

De fietsenrekken aan het Vredenburg worden voor de werkzaamheden aan de openbare ruimte weggehaald. Dit sluit aan bij het uitgangspunt uit het Masterplan dat fietsparkeren wordt opgelost in gebouwen. Uitgangspunt voor het nieuwe ontwerp voorziet niet in het

plaatsen van fietsklemmen. Het inpassen van enkele plekken voor winkels voor kort parkeren wordt onderzocht. Er wordt nog bekeken of de klemmen ergens anders in de binnenstad (buiten het Stationsgebied) kunnen worden hergebruikt.

TivoliVredenburg

De in gebruik name van TivoliVredenburg heeft effect op het aantal geparkeerde fietsen. Afhankelijk van de programmering, is de verwachting dat de fietsenstalling onder het woonwinkelgebouw de Vredenburg onvoldoende capaciteit biedt. De eventuele extra fietsenstalling (onder het Poortgebouw) is pas later beschikbaar. Dit is een knelpunt in de fietsparkeerbalans

Stadskantoor

Met de opening van het Stadskantoor in het derde kwartaal van 2013 komen er 2.200 fietsparkeerplekken bij. Deze fietsplekken zijn voor werknemers van het Stadskantoor. Bezoekers kunnen gebruik maken van de fietsenstalling onder Stationsplein-west aan het Jaarbeursplein.

Overige ontwikkelingen

Met de oplevering van de Bibliotheek in 2018 komen er 1.000 fietsplekken bij voor niet OVT-gerelateerde fietsparkeerders.

In de fietsparkeerbalans zijn ook de vastgoedontwikkelingen Knoopkazerne (720), Megabioscoop (875), Noordgebouw (450), Zuidgebouw (360) en het Jaarbeurspleingebouw (450) opgenomen. Voor Hoog Catharijne ligt er een afspraak dat er nog minimaal 1.000 plekken extra worden gerealiseerd. In het bestemmingsplan Nieuw Hoog Catharijne is hiervoor de basis gelegd².

Voor enkele andere vastgoedontwikkelingen is nog niet bekend wanneer er meer stallingen worden geopend. Bij de ontwikkelingen op het Jaarbeursterrein en andere kantoorontwikkelingen moeten nog afspraken worden gemaakt over fietsenstallingen.

² Zie motie 1 Fietsenstalling Vredenburg

3 Uitgangspunten fietsparkeerbalans

De Planningsanalyse Stationsgebied (versie 2013.1) is gehanteerd als uitgangspunt voor alle projectplanningen die van invloed zijn op mutatie in aantallen fietsen. Het 'Fietsparkeeronderzoek (juni 2013)' dat is opgesteld door Groen Licht Verkeersadviezen in opdracht van de gemeente en de basis is voor de cijfers van de voorliggende fietsparkeerbalans voor het Stationsgebied.

Achtereenvolgens worden besproken:

- het gebied waar het omgaat;
- de verdeling van de fietsen over de functies;
- de partijen die met het onderwerp van doen hebben;
- de startsituatie van de uitvoeringsperiode POS, 1 april 2007 als ijkpunt voor de fietsbalans.

3.1 Het Stationsgebied

Het Stationsgebied omvat een gebied vanaf het Vredenburg tot en met de Jaarbeurs van Moreelsepark tot Lombok. Dit gebied heeft qua fietsparkeren raakvlakken met het centrum en met het westelijk deel van de stad.

Voor de fietsbalans wordt een opdeling gemaakt tussen ten oosten en ten westen van het spoor. Dit heeft te maken met de verdeling van oudsher die ontstaan is vanuit de herkomst van de fietsers die naar het gebied komen. Het grootste deel van de fietsplaatsen is en wordt gerealiseerd aan de oostzijde van het spoor.

3.2 Fietsen gerelateerd aan functies in het POS gebied

In het Stationsgebied wordt onderscheid gemaakt tussen OVT-gerelateerde fietsen en fietsen voor overige voorzieningen en functies (niet OVT-gerelateerde fietsen).

OVT-gerelateerde fietsen

Binnen het plangebied ligt het station Utrecht Centraal, het OVT project. Vanuit het OVT project liggen er plannen voor het ontwikkelen van 22.000 OVT-gerelateerde fietsplaatsen in gebouwde (of ondergrondse) stallingen.

De opgaven voor de OVT is in 2006 gesteld op 22.000 fietsplekken in gebouwde voorzieningen. Dit aantal is gebaseerd op een prognose van de ontwikkelingen van de OVT tot het jaar 2025, en is door ProRail (samen met gemeente en Fietzersbond) opgesteld middels onderstaande berekeningen. In 2005 bleek de groeiprognose geheel in lijn te zijn met de eerdere prognose uit 1995, die gericht was op 2025. Hieruit volgt dat er een verwachte groei in 2005 – 2025 OVT-gerelateerde fietsplaatsen is van nog eens 60%, ofwel ca. 2,38% per jaar (cumulatief).

In juni 2006 is er een telling gehouden, die uitkwam op 11.500 fietsen, in een gebied wat globaal overeen komt met de begrenzing van het Stationsgebied, exclusief het Smakkelaarsveld en het Vredenburg. Bij genoemd aantal is 20% 'piek in de piek' zoekruimte

gesteld, conform eisen uit het programma 'ruimte voor de fiets' van ProRail. Uitgangspunt in 2006 was daarmee dat er 13.800 OVT-gerelateerde fietsplaatsen waren.

Wordt dit aantal gekoppeld aan de verwachte groei 2005 – 2025 van OVT-gerelateerde fietsplaatsen, 60%, ofwel ca. 2,38% per jaar (cumulatief), Dan kunnen de volgende aantallen voor het jaar 2025 in acht worden genomen:

- Stallingplaatsen $13.800 + 60\% = 22.080$ fietsplaatsen in het jaar 2025.
- Verdeling oost / west is gemaakt op 60% – 40%.
- Westzijde in totaal 8.000 klemmen
- Oostzijde in totaal 14.000 klemmen

Volgens het PvE OVT en het Materplan Stationsgebied zullen al deze fietsplaatsen worden voorzien in gebouwde stallingsvoorzieningen. De planningen geven aan dat bij oplevering van de OVT (medio 2016) een groot aantal stallingsplaatsen opgeleverd zijn in gebouwde voorzieningen.

AT Osborne heeft in 2011 gedegen onderzoek gedaan naar de juistheid van de in 2006 vastgestelde prognose van ProRail. De belangrijkste conclusie is dat de berekening van 22.000 OV-gerelateerde fietsparkeerplekken de best denkbare prognose is maar dat deze een grote bandbreedte kent. De bandbreedte wordt met name bepaald door de latente vraag en het betalingsregime: hoe meer gratis fietsparkeerplekken, hoe meer aanbod.

Niet OVT-gerelateerde fietsen

Daarnaast zijn er fietsers voor overige functies in het gebied en zijn er raakvlakken met onder andere het centrum. Qua aantal in afnemende volgorde: Hoog Catharijne, centrum / Vredenburg, Jaarbeurs, kantoren, overige functies en woningen. De fietsbalans gaat over de grote functies, waarbij de Jaarbeurs nog niet in beeld is (omdat dit tot op nu toe op eigen terrein wordt opgelost).

Ten aanzien van het totale aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen in het Stationsgebied (niet OVT-gerelateerd) bestaat onduidelijkheid. Er is in de relevante beslisdocumenten (Masterplan en Structuurvisie) geen duidelijk antwoord op de vraag of het aantal niet OVT-gerelateerde fietsparkeerplaatsen 11.000 of 15.500 moet zijn. Wel is aangegeven dat het de verantwoordelijkheid van de bouwers van de kantoren deze plaatsen te realiseren. Voor woningen en kantoren geldt nu over het algemeen dat deze hun fietsen op eigen terrein oplossen.

3.3 Actoren en verantwoordelijkheden

Binnen het Stationsgebied zijn diverse partijen betrokken bij het fietsparkeren.

- Gemeente als regievoerder, die een belang heeft bij de ontwikkelingen en te zorgen voor een goed verloop van bouwprojecten waarbij veiligheid en bereikbaarheid directe zorg zijn. Wanneer er gebouwd moet worden, moeten er bijna altijd eerst (honderden) fietsen aan de kant.

- Gemeente Utrecht als verantwoordelijke voor de realisatie van openbare ruimte in het Stationsgebied. In het Masterplan voor het Stationsgebied is vastgelegd dat op termijn alle fietsklemmen uit de openbare ruimte moeten verdwijnen, en dat fietsen gestald dienen te worden in stallingen cq gebouwde voorzieningen.
- ProRail als ontwikkelaar van het vernieuwde OVT. Volgens prognoses is op termijn (2025) een behoefte aanwezig van 22.000 fietsplaatsen; dit aantal is als eis opgenomen in het Plan van Eisen van de OVT.
- Gemeente Utrecht als feitelijk verantwoordelijke voor de gemeentelijke parkeervoorzieningen en beleid daarover binnen de gemeente. Binnen het Stationsgebied denkt de afdeling M&M mee met het opstellen van nieuw beleid. De tellingen komen tevens tot stand onder opdracht en verantwoordelijkheid van de afdeling M&M.
- Gemeente Utrecht / is verantwoordelijk voor de handhaving van het bestaande beleid. En is onder andere verantwoordelijk voor de handhaving op verkeerd gestalde fietsen.
- NS-Fiets als beheerder en exploitant van alle stationsgerelateerde bewaakte / betaalde stallingen.
- ProRail als beheerder van alle stationsgerelateerde (on)bewaakte gratis stallingen.
- U-stal als beheerder van alle gemeentelijke stallingen (bewaakt / betaald) & de beheerde stalling op het Smakkelaarsveld.
- Corio als ontwikkelaar en vastgoedeigenaar / -verhuurder met fietsplaatsen voor winkelend publiek en eigen gebruikers.
- Firma Warmerdam als particuliere beheerder van een fietsenstalling.

Het Stationsgebied is groter dan het gebied waar de OVT fietsen staan, en waar de prognoses van ProRail op zijn gebaseerd. Er zijn meer raakvlakken en gedeelde verantwoordelijkheden met het centrumgebied.

3.4 Beginsituatie meting, rekken Stationsgebied 2007

Begin tweede kwartaal 2007 is gestart met de fysieke werkzaamheden in het Stationsgebied, de werkzaamheden aan het Vredenburg. De op het Vredenburg aanwezige stalling is op dat ogenblik gesloten. Het aantal rekken dat in deze stalling kon, is toen gecompenseerd in de Laag Catharijne stalling en in wijk C. 2007 is ook de start van het beleid over aantallen rekken, bij te plaatsen rekken en compensatie van opgeheven plaatsen.

3.5 Voorbehoud bij de cijfers

Veel zorg is besteed aan het compleet krijgen van alle cijfers. Dit is gebeurd aan de hand van de eerdere tellingen van het Stationsgebied, bekende cijfers over bijplaatsen van klemmen in de afgelopen jaren, en door eigen controletellingen op de verschillende locaties. Soms was dit lastig, vaak ontbraken complete gegevens of zijn alleen fietsen geteld en niet de beschikbare klemmen, zoals in 2006. Er is gebruik gemaakt van verschillende bronnen, en zo is toch een compleet beeld ontstaan over de afgelopen 7 jaren. Vanaf 2011 zijn de

klemmen zeer specifiek geteld en daardoor zijn er kleine afwijkingen ten opzichte van voorgaande jaren ontstaan.

Voor de ontwikkelingen is gebruik gemaakt van de bekende planningen van de verschillende projecten. Zo ontstaat een goede prognose per fase / jaar. Van belang is dat bij grote veranderingen in bouwvolgorde en fasering steeds naar de cijfers van de fietsen ter plaatse wordt gekeken.

In bovenstaande uitgangspunten is nog geen rekening gehouden met externe factoren zoals bijvoorbeeld het ALU-besluit en de verkeersknips, waardoor wellicht meer mensen geneigd zullen zijn met de fiets of het openbaar vervoer naar het Stationsgebied te komen. Wel moet worden meegenomen dat het onbeperkt bijplaatsen zowel fysiek niet kan, maar ook nog een aanzuigende werking heeft op fietsers.

In het Stationsgebied van Utrecht wordt hard gewerkt aan de toekomst van onze stad. Verschillende partners werken samen in een megaproject van vele jaren. Jaren waarin het Stationsgebied ingrijpend zal veranderen. De ambities zijn groot. Het gebied biedt straks een betere mix tussen werken, wonen en recreëren. Het nieuwe Stationsgebied en de historische binnenstad zullen weer één levendig geheel gaan vormen.

Website

Op cu2030.nl vindt u alle actuele informatie over de plannen, inclusief foto's, tekeningen en impressies van het toekomstige Stationsgebied. Hoe ziet het nieuwe station eruit? Hoe verloopt de transformatie van muziekcentrum Vredenburg tot Muziekpaleis? Surf naar de site voor actuele info.

Infocentrum

Hoe ziet het Stationsgebied er straks uit? Welke sfeer en uitstraling krijgt de stad? Hoe zit het met de bereikbaarheid? Waar komen woningen, winkels en kantoren? Loop eens binnen bij het infocentrum (Vredenburg 40). Daar ziet u de toekomst van het Stationsgebied met eigen ogen. We organiseren ook ontvangsten voor groepen.

Adres Infocentrum

Adres Vredenburg 40
Telefoon 030-286 96 00
E-mail stationsgebied@utrecht.nl
Open maandag – vrijdag van 13.00 – 17.30 uur
zaterdag van 13.00 – 17.00 uur.

cu2030.nl

