

Addendum

Aan	College van B & W, Gemeenteraad Utrecht	Datum	1 september 2011
Onderwerp	Toevoeging bij het rapport Fietsparkeren OV Terminal Utrecht, AT Osborne, 11 juli 2011	Van	
		Doorkiesnummer	
		E-mail	

Geachte lezer,

In het rapport Fietsparkeren OV Terminal Utrecht (11 juli 2011, AT Osborne) staat op bladzijde 31 vermeld dat bij station Utrecht Vaartsche Rijn ca. 800 stallingsplaatsen voor fietsen worden gerealiseerd. Deze informatie is niet geheel volledig, om de volgende redenen:

- De te bouwen stallingen bij Utrecht Vaartsche Rijn zullen plaats bieden voor 847 fietsen. Dit is nog exclusief de ruimte voor scooters en bakfietsen.
- Er wordt ruimte gereserveerd aan de Vondellaan om 350 fietsklemmen te realiseren. Hierover wordt naar verwachting in september een B&W-besluit genomen.
- Van deze 350 fietsklemmen plaatst ProRail in eerste instantie 200 fietsklemmen bij station Vaartsche Rijn.

Bij opening van het station zijn er dus circa 1050 plaatsen. Uitbreiding tot 1200 is vervolgens mogelijk zonder aanpassingen aan het station of de openbare ruimte.

Fietsparkeren OV-Terminal Utrecht

J.F. Kennedylaan 100
3741 EH Baarn
Postbus 168
3740 AD Baarn

Plaats Baarn
Datum 11 juli 2011
Referentie OPSU-SFP-IGM/JBL/LHI/F00265

T 035 543 43 43
F 035 543 43 44
info@atosborne.nl
www.atosborne.nl

Fietsparkeren OV-Terminal Utrecht

Inhoudsopgave

1	Samenvatting	4
2	Inleiding	6
2.1	Achtergrond	6
2.2	Vraagstelling	6
2.3	Aanpak onderzoek	7
3	Onderbouwing huidige prognose aantal fietsparkeerplaatsen	8
3.1	Beslisdocumenten	8
3.1.1	Gemeente Utrecht.....	8
3.1.2	ProRail	9
3.1.3	Resumé analyse beslisdocumenten	10
3.2	Onderbouwing van de berekening van het aantal fietsparkeerplaatsen	10
3.2.1	Getelde onbetaald gestalde fietsen.....	11
3.2.2	Getelde betaald gestalde fietsen	12
3.2.3	Piek-in-piek en zoekruimte	13
3.2.4	Groei tussen 2005 en 2025.....	13
3.2.5	Resumé onderbouwing berekening	14
4	Tellingen en enquêtes	16
4.1	Uitkomsten tellingen in stationsgebied	16
4.1.1	Uitgangspunten tellingen.....	16
4.1.2	Aanpak tellingen	16
4.1.3	Resultaten tellingen	17
4.1.4	Resumé totale fietstelling	18
4.2	Uitkomsten parkeerduurmeting gekoppeld aan weesfietsacties	19
4.2.1	Aanpak parkeerduurmeting	19
4.2.2	Resultaten parkeerduurmeting	20
4.2.3	Résume parkeerduurmeting gekoppeld aan weesfietsenactie.....	22
4.3	Uitkomsten enquêtes.....	22
4.3.1	Uitgangspunten enquêtes.....	23
4.3.2	Aanpak enquêtes	23
4.3.3	Resultaten enquêtes.....	23
4.3.4	Resumé uitkomsten enquêtes	30
5	Ontwikkelingen	31
5.1	OV-gerelateerde ontwikkelingen.....	31
5.2	Niet OV-gerelateerde ontwikkelingen	32
5.3	Resumé.....	33
6	Analyse bandbreedte fietsparkeervraag	35
6.1	Methodische onderbouwing	35
6.2	Kwantificering 'plussen' en 'minnen'	35
6.3	Resultaten en bandbreedtes	37
6.4	Resumé.....	39

7	Conclusies en aanbevelingen	40
7.1	Beantwoording deelvragen	40
7.2	Beantwoording hoofdvraag	41
7.3	Aanbevelingen	41

Bijlagen:

Bijlage 1: Tellingen 6 juli 2006

Bijlage 2: Resultaten weesfietsenacties

Bijlage 3: Matrix overstapstromen

Bijlage 4: Zone-indeling gemeente Utrecht

Bijlage 5: Vragenlijst

Bijlage 6: Overzicht interviewdagen en -locaties

Bijlage 7: Geraadpleegde documenten

1 Samenvatting

Aanleiding

De Projectorganisatie Stationsgebied van de Gemeente Utrecht heeft AT Osborne gevraagd een onderzoek uit te voeren naar de (on)zekerheid omtrent de 22.000 OV-Terminalgerelateerde fietsparkeerplaatsen die in de huidige plannen voor het stationsgebied Utrecht zijn vastgelegd. Dit rapport licht de onderbouwing van de huidige prognose toe, beschrijft de kenmerken van de huidige gebruikers en fietsparkeervraag, beschrijft de belangrijkste ontwikkelingen die van invloed zijn op de fietsparkeervraag en bevat een analyse van de bandbreedte van de fietsparkeervraag in 2025.

Bevindingen en aanbevelingen

Hieronder staan op hoofdlijnen per onderzoeksvraag de bevindingen met *cursief* de belangrijkste aanbevelingen.

Op dit moment zijn in de plannen voor het stationsgebied Utrecht ten behoeve van de OV-Terminal 22.000 fietsparkeerplaatsen voorzien. Dit aantal is gebaseerd op het maximaal aantal getelde fietsen in het stationsgebied in 2006, een ophoging van 20% voor zoekruimte en piek-in-piek en een ophoging van 60% voor de verwachte groei van het aantal treinreizigers.

- *Beschouw het fietsparkeervraagstuk als één vraagstuk. Kijken naar een deel van de vraag is in een multifunctioneel gebied als het stationsgebied slechts een theoretische exercitie.*

Het maximale aantal fietsparkeerders in de openbare ruimte en de bewaakte fietsstallingen van het stationsgebied is op dit moment circa 16.500. Dit zijn voornamelijk forensen. Van de huidige fietsparkeerders komt 77% voor de trein, 8% voor bus of tram en 15% voor overige functies in het gebied. Van het maximale aantal fietsparkeerders op een dag parkeert 85% korter dan 24 uur en 4% langer dan 14 dagen.

- *Initieer een monitoringsprogramma waarin alle relevante gegevens over fietsparkeren consequent en consistent worden verzameld en vastgelegd.*
- *Inventariseer mogelijkheden om specifieke groepen zoals forensen efficiënter te laten fietsparkeren, omdat dit een forse invloed kan hebben op de omvang van de vraag.*

De ontwikkeling in het stationsgebied met de grootste invloed op de omvang van de fietsparkeervraag is het nieuwe exploitatieregime. Ook het realiseren van meer fietsparkeervoorzieningen heeft veel invloed op de vraag, doordat er een grote latente vraag aanwezig lijkt te zijn. Van beide ontwikkelingen is echter het effect nog onduidelijk. Andere relevante ontwikkelingen hebben vooral betrekking op de ontwikkeling van de 'modal split'.

- *Doe onderzoek naar de prijselasticiteit van de fietsparkeervraag, de omvang van de latente fietsparkeervraag en de ontwikkeling van de 'modal split'. Deze onbekenden hebben een grote invloed op de fietsparkeervraag.*

De belangrijkste factoren die de bandbreedte van de fietsparkeervraag bepalen zijn het exploitatieregime en de latente vraag. De omvang van deze bandbreedtes is onbekend.

Belangrijke correcties op de omvang van de fietsparkeervraag zijn het gevolg van een forse groei van het maximale aantal getelde fietsen tussen 2006 en 2011, het uitsluiten van weesfietsen en het uitsluiten van niet OVT-gerelateerde fietsen.

- *Maak op korte termijn een keuze voor een vraagsturende of een vraagvolgende aanpak.*
- *Kies voor een gefaseerde en flexibele realisatie van fietsparkeervoorzieningen omdat nu niet kan worden bepaald hoe groot de omvang van de fietsparkeervraag in 2025 is.*
- *Ontwerp een kwantitatief en dynamisch ontwikkel- en exploitatiemodel, waarin de omvang van de parkeervraag, de omvang van de aangeboden fietsparkeervoorzieningen en het toegepaste exploitatieregime als variabelen in de tijd en in onderlinge samenhang worden gebruikt om tot een samenhangend kwantitatief ontwikkel- en exploitatiebeeld te komen voor het fietsparkeren.*

2 Inleiding

2.1 Achtergrond

Voor de toekomstige gebruikers van de OV-Terminal Utrecht worden volgens de huidige plannen 22.000 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Dit aantal zou voldoende moeten zijn om te voorzien in de vraag naar fietsparkeerplaatsen in 2025. De financiële en ruimtelijke impact van het realiseren van 22.000 fietsparkeerplaatsen is bijzonder groot. Om diverse redenen worden deze fietsparkeerplaatsen aangeboden in gebouwde voorzieningen en zijn in de eindfase geen maaiveldplaatsen meer beschikbaar. Het totaal aan benodigde investeringen in deze voorzieningen bedraagt meer dan € 50 miljoen. Ruimte rondom het station is schaars en de fietsenstallingen concurreren fors met openbare ruimte en (commerciële) voorzieningen. Tegelijkertijd is het goed inpassen van fietsparkeerders in het gebied essentieel voor de kwaliteit van deze openbare ruimte en voor het goed functioneren van het OV-knooppunt. Hierbij speelt het aanbieden van voldoende fietsparkeerplaatsen een belangrijke rol, maar tegelijkertijd is het, gezien de schaarste van ruimte en de omvang van de benodigde financiële middelen voor zowel ontwikkeling als exploitatie en beheer, ook niet de bedoeling om meer fietsparkeerplaatsen te realiseren dan nodig. Een onderbouwde keuze ten aanzien van de aantallen te realiseren fietsparkeerplaatsen is dan ook wenselijk.

2.2 Vraagstelling

De prognose van het benodigde aantal plaatsen is al enige jaren geleden opgesteld en inmiddels is sprake van gewijzigde omstandigheden, zoals bijvoorbeeld het besluit om één betaal- en beheerregime te gaan hanteren voor het gehele gebied. Ook bestaat het vermoeden dat bij het schatten van dit aantal onvoldoende rekening is gehouden met een aantal ontwikkelingen in het Stationsgebied dat van invloed kan zijn op de vraag. Voorbeelden zijn het realiseren van de HOV om de Zuid, het Stads-kantoor en Randstadspoor. Bovendien blijkt uit recente 'weesfietsacties' dat er sprake is van een substantieel aantal langparkeerders (28 dagen of langer). Die langparkeerders zullen in de toekomst niet meer kosteloos worden gefaciliteerd. Tenslotte is in zekere mate onbekend welke gebruikers de stalling benutten, wat hun herkomst en bestemming is, en hoe lang zij gebruik maken van de stallingsvoorziening.

AT Osborne is gevraagd een onderzoek uit te voeren naar het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen. Voorliggend document bevat de rapportage van dit onderzoek. Hierin wordt antwoord gegeven op de volgende vragen:

- 1 Wat is de onderbouwing van de huidige aannames?
- 2 Hoeveel fietsen worden er momenteel geparkeerd in het stationsgebied?
- 3 Wat is de herkomst en bestemming van de huidige gebruikers?
- 4 Wat is de parkeerduur van de huidige gebruikers?
- 5 Welke toekomstige ontwikkelingen hebben een substantieel effect op de parkeervraag?
- 6 Wat is gegeven bovenstaande antwoorden de bandbreedte in de parkeervraag in 2025?
- 7 Door welke factoren wordt deze bandbreedte bepaald?

2.3 Aanpak onderzoek

Het onderzoek is gesplitst in vier onderdelen:

- 1 Onderbouwing van de huidige prognose, oftewel historisch onderzoek.
Hiermee wordt inzicht verkregen in de betrouwbaarheid en het actualiteitsgehalte van de prognose die tot nu toe is gehanteerd. Om dit inzicht te verkrijgen is een documentenstudie uitgevoerd en zijn interviews afgenomen met de bij de opstelling van deze prognose betrokken partijen. De uitkomsten hiervan zijn te lezen in hoofdstuk 3.
- 2 Marktonderzoek om inzicht te krijgen in het type gebruik van fietsparkeerplaatsen en de gebruikers.
Dit marktonderzoek is uitgevoerd door middel van enquêtes en tellingen. De precieze aanpak en de uitkomsten zijn te lezen in hoofdstuk 4.
- 3 Een analyse van de mogelijke effecten van ontwikkelingen in het stationsgebied en de omgeving.
Hiermee wordt inzicht gegeven in de niet-autonome ontwikkelingen en de (mogelijke) effecten hiervan. De resultaten van deze analyse is weergegeven in hoofdstuk 5.
- 4 Simulatie door middel van een rekenmodel, waarmee een bandbreedte rond de OVT-gerelateerde fietsparkeerplaatsen is bepaald.
De resultaten hiervan zijn weergegeven in hoofdstuk 6.

Gezamenlijk leiden de verschillende stappen tot een aantal conclusies en aanbevelingen, die zijn weergegeven in hoofdstuk 7.

Conform de Leidraad Fietsparkeren van CROW extrapoleert dit onderzoek de bestaande situatie en wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen. Het onderzoeksgebied is voortdurend in ontwikkeling. Dat geldt dus ook voor de aanwezige fietsparkeervoorzieningen. Resultaten van eerdere (en toekomstige) onderzoeken zijn slechts in beperkte mate vergelijkbaar, omdat ze uitgaan van een andere referentiesituatie.

3 Onderbouwing huidige prognose aantal fietsparkeerplaatsen

Volgens de huidige plannen worden in het stationsgebied Utrecht ten behoeve van de OV-Terminal 22.000 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. In dit hoofdstuk worden de beslisdocumenten en de berekening die ten grondslag liggen aan de 22.000 fietsparkeerplaatsen geanalyseerd.

3.1 Beslisdocumenten

De OV-Terminal maakt deel uit van het Masterplan Stationsgebied Utrecht van de gemeente Utrecht. ProRail is gedelegeerd opdrachtgever voor de realisatie van de nieuwe OV-Terminal. ProRail werkt daarbij nauw samen met verschillende partijen waaronder de gemeente Utrecht en NS. In deze paragraaf zijn relevante passages uit beslisdocumenten van de gemeente Utrecht en ProRail met betrekking tot het aantal OVT-gerelateerde fietsparkeerplaatsen verzameld en van kanttekeningen voorzien. Vervolgens wordt hieruit een conclusie getrokken ten behoeve van de overall analyse.

3.1.1 Gemeente Utrecht

In het Masterplan Stationsgebied Utrecht¹ is aangegeven dat het aantal fietsparkeerplaatsen voor de OV-Terminal 17.500 is:

“In het gebied komen voldoende stallingplaatsen in de openbare ruimte. De totale behoefte aan fietsparkeerplaatsen is circa 33.000 plaatsen. Het merendeel wordt gerealiseerd bij de OV-Terminal, waar het aantal plaatsen groeit van 10.000 naar 17.500. Het aantal plaatsen voor de kantoren in het gebied groeit van 8.000 naar 11.500. Het is de verantwoordelijkheid van de bouwers van de kantoren deze plaatsen te realiseren. Voor de overige functies komen er nog eens circa 4.000 fietsparkeerplaatsen.”

In het Structuurplan Stationsgebied² is ten aanzien van het aantal fietsparkeerplaatsen de volgende passage opgenomen.

“In het gebied komen voldoende parkeervoorzieningen in de openbare ruimte. De totale behoefte is circa 33.000 stallingsplaatsen. Het merendeel van de toevoeging wordt gerealiseerd bij de OV-Terminal, waar het aantal plaatsen kan groeien van 8.800 naar 17.500. Het aantal plaatsen voor kantoren in het gebied groeit van 8.000 naar 11.500. Het is de verantwoordelijkheid van de bouwers van de kantoren deze plaatsen te realiseren. Voor de overige functies zullen minstens 4.000 stallingsplaatsen nodig zijn.”

Het is opvallend dat deze passage vrijwel gelijk is aan de passage in het Masterplan uit 2003. In de oplegnotitie³ bij het Structuurplan is een aantal wijzigingen opgenomen. Eén van deze wijzigingen luidt als volgt:

“blz. 36: aantal fietsstallingsplaatsen gewijzigd van 17.500 in 22.000”

¹ POS, 2003

² DSO, 2006

³ Utrecht, 2006

Kanttekening 1: In het masterplan staat dat het aantal stallingsplaatsen groeit van 10.000 naar 17.500 en in het structuurplan staat dat het aantal groeit van 8.800 naar 17.500. Voor het verschil tussen beide getallen is geen onderbouwing aangetroffen.

Kanttekening 2: Tijdens de raadsvergadering zijn geen vragen gesteld over het wijzigen van het aantal fietsstallingsplaatsen. Ook zijn geen vragen gesteld over het feit dat de totale behoefte van circa 33.000 stallingsplaatsen niet is opgehoogd naar aanleiding van de ophoging van het aantal OVT-gerelateerde fietsparkeerplaatsen. Als dit wel gebeurt komt het totaal uit op 37.500 plaatsen.

Kanttekening 3: In de Leidraad Fietsparkeren van het CROW wordt aangegeven dat de fietsparkeervraag in gebieden met meerdere functies integraal dient te worden beschouwd. Het splitsen van de fietsparkeervraag in een OVT-gerelateerd deel en een niet-OVT-gerelateerd deel komt niet overeen met die aanpak.

In de Bestuursrapportage Stationsgebied⁴ (september 2007) wordt tenslotte nog een opmerking gemaakt over het aantal fietsparkeerplaatsen:

“Voorafgaande aan de subsidiebeschikking, heeft de gemeente met het Ministerie van Verkeer & Waterstaat over drie nog resterende onderwerpen afspraken gemaakt.

1. De extra kosten van de grotere fietsenstalling (22.000 in plaats van 17.500 fietsparkeerplaatsen); de extra kosten van 8 miljoen EUR worden verwerkt in de beschikkingsverlening van V&W.”

3.1.2 ProRail

In het Programma van Eisen (PvE) Project OVT-Utrecht Versie 6.3, 20 december 2005⁵ is in eis 5.3.2 opgenomen dat de OV-Terminal geschikt dient te zijn voor het stallen van 17.500 fietsen.

Nr.	Eis titel	Beschrijving Toelichting	Eis / Wens	Eigenaar	Type Status	ID	Bron	Status Eis
5.3	Fietsmodaliteit	De terminal dient circa 22.000 reizigers per dag te accommoderen komend of gaand per fiets.	Eis	Utrecht / Rijk / BRU	3.1. Fietsen stallingen	23 1		Vrijgegeven
5.3.2	Capaciteit fietsenstallingen	De OV-Terminal dient geschikt te zijn voor het stallen van 17.500 fietsen van reizigers van de OV-Terminal.	Eis	Utrecht Rijk BRU	3.1. Fietsen stallingen	23 3	Bron: Railned	Vrijgegeven

⁴ Utrecht, 2007

⁵ HRC, 2005

De Stuurgroep Uitvoeringsovereenkomst Utrecht Stationsgebied heeft op 24 april 2007 het verzoek tot wijziging (VTW nr.3) op PvE versie 6.3 vastgesteld. In VTW nr. 3⁶ is de volgende scope aangegeven: “Wijziging totaal aantal fietsenstallingplaatsen”. Voor de beschrijving en motivatie van de wijziging wordt verwezen naar de spreadsheet behorend bij de VTW (bijlage; nummers 6 + 7). In die bijlage⁷ is het volgende opgenomen.

Eisnr.	Titel	Beschrijving OUD	Beschrijving NIEUW	Toelichting
5.3.2	Capaciteit Fietsenstallingen	De OV-Terminal dient geschikt te zijn voor het stallen van 17.500 fietsen van reizigers van de OV-Terminal	De OV-Terminal dient geschikt te zijn voor het stallen van 22.000 fietsen van reizigers van de OV-Terminal	

Kanttekening 4: In de bijlage bij het VTW nr. 3 is geen motivatie opgenomen voor de wijziging van 17.500 naar 22.000.

Kanttekening 5: Eis 5.3 is voor zover bekend niet aangepast. Oftewel, in het Programma van Eisen inclusief VTW's staat dat de OV-Terminal circa 22.000 reizigers per dag dient te accommoderen komend of gaand per fiets en dat de OV-Terminal geschikt dient te zijn voor het stallen van 22.000 fietsen van reizigers van de OV-Terminal. Het is opvallend dat het aantal te stallen fietsen wordt opgehoogd, zonder dat het aantal reizigers komend en gaand per fiets is aangepast. Van dubbelgebruik lijkt dan geen sprake meer te zijn. Opmerkelijk is het toeval dat het getal 22.000 in het Programma van Eisen Project OVT-Utrecht Versie 6.3 als eis voor het aantal te accommoderen reizigers per dag komend of gaand per fiets is opgenomen.

3.1.3 Resumé analyse beslisdocumenten

In de relevante beslisdocumenten van zowel de gemeente Utrecht als ProRail is vastgelegd dat het aantal fietsparkeerplaatsen ten behoeve van de OV-Terminal 22.000 is. Een motivatie voor de ophoging van 17.500 naar 22.000 hebben wij in de genoemde stukken niet aangetroffen. Ten aanzien van het totale aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen in het stationsgebied bestaat onduidelijkheid. Er is geen eenduidig antwoord gevonden op de vraag of het aantal niet-OVT-gerelateerde fietsparkeerplaatsen 11.000 of 15.500 moet zijn.

3.2 Onderbouwing van de berekening van het aantal fietsparkeerplaatsen

ProRail heeft op 21 augustus 2006 een memo verzonden met de titel ‘Vaststelling benodigde fietsparkeerplaatsen 2025 OVT Utrecht’⁸. In dat memo is aangegeven dat in 2025 in totaal 22.000 stallingsplaatsen nodig zijn.

⁶ ProRail, 2007a

⁷ ProRail, 2007b

⁸ ProRail, 2006

ProRail heeft op 17 juni 2009 een memo aan Gemeente Utrecht, NS Fiets en ROCOV doen toekomen met de titel 'Onderbouwing benodigde fietsparkeerplaatsen 2025 OVT Utrecht'⁹. In dat memo geeft ProRail aan dat het aantal van 22.000 stallingsplaatsen wat betreft ProRail niet hoeft te worden gewijzigd.

In het document uit 2006 is de berekening van de 22.000 aangegeven. In het document uit 2009 is de berekening toegelicht. Tevens is in 2009 een berekening gemaakt op basis van een andere methodiek. Die methodiek leidde tot een uitkomst die niet significant afweek van de in 2006 gehanteerde methodiek. De berekening uit 2006 is daarom gehandhaafd. Deze berekening ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:

Getelde onbetaald gestalde fietsen	7.900	
Getelde betaald gestalde fietsen	<u>3.600</u>	+
Totaal geteld aantal gestalde fietsen	11.500	
piek-in-piek en zoekruimte	<u>2.300</u>	+
Totaal inclusief piek-in-piek en zoekruimte	13.800	
groei tussen 2006 en 2025	<u>8.280</u>	+
Totaal inclusief groei, piek-in-piek en zoekruimte	22.080	

In onderstaande subparagrafen gaan wij in op de verschillende elementen van de berekening:

- getelde onbetaald gestalde fietsen (3.2.1);
- getelde betaald gestalde fietsen (3.2.2);
- piek-in-piek en zoekruimte (3.2.3);
- groei tussen 2006 en 2025 (3.2.4).

3.2.1 Getelde onbetaald gestalde fietsen

Op een onbekend aantal dagen in mei, juni en juli 2006 is het aantal onbetaald gestalde fietsen door ProRail geteld. Het telresultaat van de telling die gehouden was op de drukste dag voor wat betreft de betaalde stallingen wordt door ProRail gezien als de maatgevende situatie. Dit kwam volgens ProRail neer op een aantal van 7.900 fietsen in de onbetaalde stallingen (exclusief wrakken). De telling van 6 juli 2006 had een resultaat van 7.975 fietsen. Volgens ProRail is telgebied 4C (zie voor een overzicht van de telgebieden bijlage 1 telling 6 juli 2006) vanwege de grote afstand tot de OV-Terminal van het totaal afgetrokken. Daarnaast is het totale aantal getelde fietsen (naar beneden) afgerond.

Kanttekening 6: Gebied 4C (Noordzijde van noordelijk deel Mineurslaan en Oostzijde Croeselaan van Jaarbeursplein tot Mineurslaan) is van het totaal aantal getelde fietsen afgetrokken. Hierdoor wordt gerekend met een lager aantal fietsen dan dat geteld is. Daarnaast is het totale aantal getelde fietsen naar beneden afgerond. Gecombineerd leidt dit tot het wegvallen van 75 getelde fietsen uit de berekening.

⁹ ProRail, 2009

Kanttekening 7: In de memo's worden de specifieke dagen waarop er geteld is niet vermeld. Tevens is niet aangegeven welke dag maatgevend was. Volgens ProRail was dit de telling van 6 juli 2006 (zie bijlage 1 telling 6 juli 2006). Deze telling is zeer dicht op de schoolvakantie uitgevoerd die in dat jaar begon op 8 juli. Dat kan invloed hebben gehad op de representativiteit van het telresultaat.

Kanttekening 8: Bij de telling zijn de wrakken niet meegeteld in het totaal aantal fietsen. Het aantal wrakken is wel vermeld (10 stuks). Dat aantal is zeer klein. Onder wrakken worden volgens ProRail fietsen (of restanten daarvan) verstaan die niet meer berijdbaar zijn. Het voorgaande impliceert dat weesfietsen (fietsen die meer dan 28 dagen niet zijn gebruikt) wel voor een zeer groot deel zijn meegeteld. Resultaten van weesfietsenacties voor 2009 zijn niet beschikbaar. Recente weesfietsenacties in de openbare stallingen (behalve de nieuwe Smakkelaarsveldstalling) van het stationsgebied Utrecht (zie bijlage 2 resultaten weesfietsenacties) hebben uitgewezen dat dit hierbij tussen de 800 en 1500 geparkeerde fietsen betreft. Afhankelijk van het moment (dag of nacht) van labelen betreft het tussen de 9% (overdag) en 31% ('s nachts) van de gelabelde fietsen.

Kanttekening 9: De brom- en snorfietsen zijn buiten de telling gehouden. Het is niet aannemelijk dat de parkeerbehoefte voor brom- en snorfietsen zal verdwijnen. In het document 'Programma van Eisen Project OVT-Utrecht Versie 6.3'¹⁰ is deze specifieke parkeerbehoefte niet benoemd.

3.2.2 Getelde betaald gestalde fietsen

De telling in de betaalde stallingen is op een willekeurige dag uitgevoerd (22 juni 2006). Op die dag zijn alle fietsen in de betaalde stallingen geteld. Op basis van het verschil tussen de kaartverkoop op de teldag en de kaartverkoop op de drukste dag van het afgelopen jaar is het resultaat van de telling met een onbekend percentage opgehoogd om de maximale parkeerbehoefte in de betaalde stallingen te bepalen. Na de procentuele ophoging is de huidige maximale parkeerbehoefte 3.383 betaald gestalde fietsen. Daarnaast zijn 84 huurfietsen, 44 koopfietsen, 38 reparatiefietsen en 35 brom-/snorfietsen geteld. Dit is afgerond naar 3.600 fietsen.

Kanttekening 10: De drukste dag in de betaalde stalling is aangehouden als maatgevend. In de notitie is niet aangegeven welke dag dit is. Eveneens is niet aangegeven wat het verschil is tussen het aantal verkochte kaartjes op de teldag en de drukste dag. De gehanteerde procentuele ophoging is daarmee eveneens niet bekend.

Kanttekening 11: Het aantal verkochte kaartjes zegt niet alles over het aantal geparkeerde fietsen. Abonnementhouders kopen immers geen kaartjes en ook de effecten van de stallingsduur en dubbelgebruik worden niet meegenomen als slechts het aantal kaartjes op de teldag en het aantal kaartjes op de drukste kaartverkoopdag worden meegenomen. De gekozen aanpak is echter pragmatisch en leidt waarschijnlijk tot een goede indicatie.

Kanttekening 12: In de tellingen in de onbetaalde stallingen zijn de brom- en snorfietsen wel geteld, maar niet meegenomen in het totaal aantal fietsen. In de tellingen in de betaalde stallingen zijn huur-, koop-, reparatie- en brom-/snorfietsen wel meegenomen. In het 'Programma van Eisen Project OVT-Utrecht Versie 6.3' zijn in eis 5.3.5.3 fietspoints meegenomen.

¹⁰ HRC, 2005

Het is niet duidelijk of in deze fietspoints ruimte is gereserveerd voor huur, koop- en reparatiefietsen. Bij de betaalde stallingen is evenals bij de onbetaalde stallingen in het Programma van Eisen niet expliciet rekening gehouden met brom- en snorfietsen.

Kanttekening 13: Het gaan hanteren van één betaal- en beheerregime leidt tot het verdwijnen van het onderscheid tussen betaald en onbetaald fietsparkeren. Omdat nog geen nieuw betaal- en beheerregime is vastgesteld gaat dit onderzoek uit van extrapolatie van de bestaande situatie.

3.2.3 Piek-in-piek en zoekruimte

In de notitie 'Vaststelling benodigde fietsparkeerplaatsen 2025 OVT Utrecht' is aangegeven dat het aantal gestalde fietsen is opgehoogd met 20% voor de piek-in-de-piek en de zoekruimte zoals in het programma Ruimte voor de Fiets. Dit percentage is terug te vinden in het document 'Met de fiets naar de trein'¹¹. In dat document staat:

“Voor de bepaling van het aantal fietsparkeerplaatsen – zowel beveiligd als onbeveiligd - dienen de volgende gegevens als uitgangspunt:

- a. het huidige aantal stallers en*
- b. de toekomstige extra vraag naar fietsparkeerplaatsen.*

De cijfers van deze onderzoeken bij elkaar opgeteld, vermeerderd met 20% overcapaciteit geven de gewenste capaciteit van de fietsparkeervoorzieningen bij een station.”

Bij de onbetaalde stallingen is het percentage piek-in-de-piek en zoekruimte toegepast op alle getelde fietsen. Bij de betaalde stallingen is het percentage piek-in-de-piek en zoekruimte niet toegepast op de huur-, koop-, reparatie- en brom-/snorfietsen. Dit resulteert in 9.500 onbetaalde en 4.300 betaalde benodigde stallingsplaatsen per 2006.

Kanttekening 14: Het toepassen van het 20% overcapaciteit sluit aan bij het document 'Met de fiets naar de trein' uit 1998. In de Leidraad Fietsparkeren (CROW, 2010) is aangegeven dat het niet verantwoord is een parkeerdruk van meer dan 80% te accepteren. Dit betekent dat aan het maximale aantal getelde fietsen 25% moet worden toegevoegd om te komen tot de gewenste capaciteit. Dit is aanzienlijk meer dan de toegepaste 20%.

Kanttekening 15: Het niet toepassen van het percentage piek-in-de-piek en zoekruimte op de huur-, koop-, reparatie- en brom-/snorfietsen is niet gemotiveerd. De juistheid van die aanname is daarom niet te beoordelen. Gezien het relatief beperkte aantal huur-, koop-, reparatie- en brom-/snorfietsen is het effect van de procentuele ophoging van deze specifieke typen op het totaal marginaal.

3.2.4 Groei tussen 2005 en 2025

Volgens de notitie 'Vaststelling benodigde fietsparkeerplaatsen 2025 OVT Utrecht' is het aantal gestalde fietsen na de ophoging voor piek-in-de-piek en zoekruimte nog opgehoogd met 60% in verband met de verwachte groei van 60% van het aantal treinreizigers in de periode 2005-2025.

¹¹ V&W, 1998

Het percentage is gebaseerd op de matrix overstapstromen in het document 'Specificaties transfer OV-Terminal Utrecht Centraal'¹². Die matrix is opgenomen in bijlage 3 matrix overstapstromen. Op basis van interpolatie is bepaald dat in 2005 het aantal overstappers trein-fiets per werkdag 26.000 is. In 2025 is dit 42.000. Dat is een stijging van afgerond 60%. Het toepassen van de 60% op de 9.500 onbetaalde en 4.300 betaalde benodigde stallingsplaatsen leidt tot een fietsparkeerbehoefte in 2025 van 22.000 plaatsen.

Kanttekening 16: In het document 'Onderbouwing benodigde fietsparkeerplaatsen 2025 OVT Utrecht' staat dat "dit groeipercentage is ontleend aan een model van Goudappel Coffeng, dat de groei van alle vervoersmodaliteiten gerelateerd aan Utrecht CS in onderlinge samenhang beschouwt". Dit blijkt niet zo te zijn. Het percentage is weliswaar ontleend aan het document 'Specificaties transfer OV-Terminal Utrecht Centraal', maar de matrix overstapstromen, bijlage 1 van het document, is door ProRail aangeleverd als input voor het transferonderzoek en was dus geen output van een model van Goudappel Coffeng,

Kanttekening 17: In het document 'Onderbouwing benodigde fietsparkeerplaatsen 2025 OVT Utrecht' staat dat het percentage fietsgebruik in het stationsgebied van Utrecht ten opzichte van andere modaliteiten een relatieve toename zal laten zien. Wanneer we ons beperken tot de treingerelateerde transferstromen is het aandeel fiets in 2005 13,5% en in 2025 13,4%. Van een relatieve toename van het fietsgebruik lijkt volgens de overstapmatrix dus geen sprake te zijn.

Kanttekening 18: De matrix overstapstromen is niet ingevuld voor transfers stadsbus-fiets, tram-fiets en streekbus-fiets. De veronderstelling dat deze stromen nul zijn is opmerkelijk. De Leidraad Fietsparkeren¹³ geeft in de tabel fietsparkeerkcijfers voor overstapplaatsen het kencijfer 42 fietsen per buslijn. Gezien de tientallen buslijnen die in het stationsgebied halteren achten wij het niet aannemelijk dat het aantal transfers te verwaarlozen is. Het groeipercentage is dus gebaseerd op enkel de groei van treinreizigers en dit is vervolgens van toepassing verklaard op alle andere gebruikers.

Kanttekening 19: Het percentage 60% is gebaseerd op de periode 2005-2025. De telling waarop het percentage wordt toegepast is uit 2006. Het groeipercentage zou dus lager moeten zijn, namelijk 57%.

3.2.5 Resumé onderbouwing berekening

De kanttekeningen bij de berekening van de 22.000 benodigde fietsparkeerplaatsen voor de OV-Terminal leiden tot een aantal veronderstelde 'plussen en minnen'. In onderstaande tabel zijn deze plussen en minnen benoemd. Vetgedrukt zijn de 'plussen en minnen' met een mogelijk effect op het resultaat groter dan 500 fietsen.

¹² GC, 2006

¹³ CROW, 2010

	Min	Plus
Correcties huidige berekening met majeure effecten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ weesfietsen uitsluiten ▪ toepassen 57% groei in plaats van 60% 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ groei aandeel fiets ▪ toepassen 25% overcapaciteit in plaats van 20%
Correcties huidige berekening met marginale effecten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ huur-, koop-, reparatie, brom-/snorfietsen bij getelde betaald gestalde fietsen uitsluiten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ brom- en snorfietsen toevoegen bij getelde onbetaald gestalde fietsen ▪ niet afronden telresultaat bij getelde onbetaald gestalde fietsen ▪ niet uitsluiten gebied 4C bij getelde onbetaald gestalde fietsen ▪ piek in piek en zoekruimte toepassen op huur-, koop-, reparatie- en brom-/snorfietsen

4 Tellingen en enquêtes

Om inzicht te krijgen in het gebruik van fietsparkeerplaatsen en de gebruikers zelf is marktonderzoek verricht door de Dienst Onderzoek en Statistiek (O+S) van de gemeente Amsterdam. Hierbij is zowel gekeken naar het aantal fietsen dat geparkeerd staat op piekmomenten, als naar parkeerduur, als naar het type gebruiker. De resultaten van dit onderzoek zijn in dit hoofdstuk weergegeven.

4.1 Uitkomsten tellingen in stationsgebied

4.1.1 Uitgangspunten tellingen

Om inzicht te krijgen in het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen zijn op enkele piekmomenten integrale tellingen uitgevoerd van alle fietsen die in het stationsgebied staan geparkeerd. Hierbij is uitgegaan van de CROW-leidraad fietsparkeren. Dit houdt in dat:

- in overleg met de verantwoordelijke medewerkers van de gemeente Utrecht en de Project Organisatie Stationsgebied het onderzoeksgebied is afgebakend, dat vervolgens is opgedeeld in secties;
- inzichtelijk is gemaakt hoeveel fietsklemmen er in dit gebied aanwezig waren op het moment van tellen;
- toestemming is gevraagd aan de eigenaren van de diverse stallingen in het gebied om te mogen tellen;
- geteld is buiten de schoolvakanties op de maatgevende momenten uit de richtlijn voor zowel centrumgebied (donderdag of zaterdag rond 15.00 uur) als trein-/busstation (dinsdag of donderdag rond 11.00), aangezien dit een locatie is die kenmerken heeft van beiden;
- geteld is bij mooi weer;
- alle fietsen in het gebied steeds geteld zijn binnen een periode van 1 tot 1,5 uur om een representatief beeld te krijgen;
- de tellingen twee weken achter elkaar zijn herhaald om de betrouwbaarheid te verhogen.

4.1.2 Aanpak tellingen

Concreet hebben de hierboven genoemde uitgangspunten ertoe geleid dat geteld is op:

- donderdag 7 april tussen 10:00 uur en 11:30 uur;
- zaterdag 9 april tussen 14:00 uur en 15:15 uur;
- donderdag 14 april tussen 10:00 uur en 11:15 uur;
- zaterdag 16 april tussen 14:00 uur en 15:00 uur.

Om het grote stationsgebied binnen 1½ uur geteld te krijgen, is het hele gebied opgedeeld in 8 telgebieden, zie hieronder. Ieder telgebied is door één teller gedaan. Een telling is dus door 8 tellers gelijktijdig uitgevoerd.

De openbare ruimte van het stationsgebied is opgedeeld in 4 telgebieden, waarbij gebruik is gemaakt van de zone-indeling van de gemeente (zie bijlage 4 zone-indeling gemeente Utrecht):

- 1 oostzijde zone 1 t/m 10;
- 2 oostzijde zone 11 t/m 27 met uitzondering van zone 23;

- 3 westzijde zone 28 t/m 32 en zone 23;
- 4 westzijde zone 33 t/m 41.

Daarnaast zijn er vijf bewaakte fietsstallingen die de overige 4 telgebieden vormen (zie bijlagen):

- 5 Fietsstalling Smakkelaarsveld (A);
- 6 Openbare fietsstalling Hoog Catharijne (B) en Openbare fietsstalling Stationsplein (C);
- 7 NS Noorderstalling (D);
- 8 NS Van Seijpesteijnstalling (E).

In deze acht secties waren ten tijde van de tellingen 13.531 fietsklemmen aanwezig.

Alle fietsen die in een telgebied stonden geparkeerd, zijn daarbij geteld. Bakfietsen, ligfietsen en fietswrakken zijn ook geteld (al zal dit aantal gezien de recent uitgevoerde weesfietsacties, zie ook paragraaf 4.2, verwaarloosbaar zijn), bromfietsen, scooters en motoren niet. Fietsen die buiten fietsrekken zijn geparkeerd (bijvoorbeeld tegen een paal/muur of op de grond) zijn ook geteld. Fietsers op de fiets of met de fiets aan de hand zijn niet geteld. In de bewaakte fietsstallingen zijn fietsen die te koop of te huur staan niet meegenomen in de telling, dit geldt dus ook voor OV-fietsen bij de NS-stallingen.

Het telgebied 2011 komt zoveel mogelijk overeen met het telgebied 2006. Het verwijderen, verplaatsen en toevoegen van fietsklemmen maakt echter dat de telresultaten slechts onder voorbehoud vergelijkbaar zijn.

4.1.3 Resultaten tellingen

In onderstaande tabel staan de resultaten van de integrale fietstelling in het stationsgebied. Op de vier teldagen was het weer droog en zonnig. De resultaten zijn uitgesplitst naar de volgende negen deelgebieden:

- deelgebied 1 – oostzijde zone 1 t/m 10;
- deelgebied 2 – oostzijde zone 11 t/m 27 met uitzondering van zone 23;
- deelgebied 3 – westzijde zone 28 t/m 32 en zone 23;
- deelgebied 4 – westzijde zone 33 t/m 41;
- stalling A – Fietsstalling Smakkelaarsveld;
- stalling B – Openbare fietsstalling Hoog Catharijne;
- stalling C – Openbare fietsstalling Stationsplein;
- stalling D – NS Noorderstalling;
- stalling E – NS Van Seijpesteijnstalling.

Tabel 1 aantal geparkeerde fietsen per deelgebied

	do 7 april	za 9 april	do 14 april	za 16 april
deelgebied 1	2648	2390	2758	2471
deelgebied 2	3249	2435	2887	2598
deelgebied 3	2171	1479	2240	1574
deelgebied 4	2644	2276	2752	2376
stalling A	2134	2461	2240	2570
stalling B	570	593	591	614
stalling C	382	0	381	0
stalling D	1560	1295	1652	1340
stalling E	1064	846	1064	877
totaal	16422	13775	16565	14420

Noot: stalling C is op zaterdag gesloten.

4.1.4 Resumé totale fietstelling

De telling van het totale aantal gestalde fietsen in het stationsgebied was in het kader van dit onderzoek bedoeld om te verifiëren of de voorspellingen qua groei, zoals opgenomen in de berekening van de 22.000, kloppen met de realiteit tot nu toe. In de resultaten is te zien dat het maximaal aantal getelde fietsen tussen 2006 en 2011 is toegenomen van 11.500 tot 16.595. Dat is een toename van 5.095. Op basis van de matrix overstapstromen kon een toename van 9,7% $(=(31/24)*(2011-2006)/(2015-2000))$ oftewel 1.118 worden verwacht. De gerealiseerde groei die uit de tellingen blijkt is echter al ruim 44%. De groeioprognose klopt dus voor de afgelopen periode van 5 jaar niet.

Een belangrijke en tegelijkertijd ongrijpbare factor in de fietsparkeerbehoefte, die deze grote groei zou kunnen verklaren, is de latente vraag. Deze verborgen vraag naar fietsparkeerplaatsen wordt aangeboord op het moment dat het parkeren van de fiets aantrekkelijker wordt gemaakt, bijvoorbeeld door meer of betere parkeervoorzieningen.

In de periode 2006-2011 is het aantal fietsparkeerplekken in het stationsgebied van Utrecht substantieel uitgebreid, onder andere door het realiseren van de Smakkelaarsveldstalling (2691 plaatsen). Daardoor is de parkeerdruk in het gebied afgenomen. Volgens de Leidraad Fietsparkeren leidt een afname van de parkeerdruk tot het effectueren van latente vraag. Uit de totale fietstelling blijkt dat de fietsparkeerdruk op piekmomenten momenteel 122,6% $(=16.595/13.531)$ is. Het is dus zeer aannemelijk dat het verder terugbrengen van de fietsparkeerdruk (streven naar 80%) zal leiden tot het effectueren van meer latente vraag. Die vraag is uiteraard eindig, maar waar dat einde zit is niet bekend en gezien de huidige parkeerdruk nog niet uitgeput.

De latente vraag is dus een grote onbekende, maar is tegelijkertijd een factor die sterk beïnvloed wordt door prijsbeleid. Deze gebruikers hebben nu immers ook alternatieven waardoor ze hun fiets niet in het stationsgebied parkeren, die ze bij invoering van betaald parkeren weer kunnen gebruiken.

4.2 Uitkomsten parkeerduurmeting gekoppeld aan weesfietsacties

Om inzicht te krijgen in de parkeerduur van fietsparkeerders is ten eerste een vraag opgenomen in de enquêtes. Tijdens het afnemen van enquêtes is de kans om mensen tegen te komen die kort en vaak parkeren groter dan de kans om mensen tegen te komen die lang parkeren. Om een representatief beeld te krijgen van de parkeerduur is de koppeling gemaakt tussen dit onderzoek en een geplande 28-dagen actie van de gemeente Utrecht, ook wel weesfietsactie genoemd. Hieronder zijn de aanpak en de uitkomsten van deze parkeerduurmeting door middel van weesfietsentelling weergegeven.

4.2.1 Aanpak parkeerduurmeting

Bij een labelactie voorziet de gemeente alle fietsen die in de openbare ruimte staan geparkeerd van een label. Fietsen en fietswrakken buiten de fietsrekken (bijvoorbeeld tegen een paal/muur of op de grond) worden ook gelabeld. Fietsen in de betaalde fietsstallingen en in de grote bewaakte fietsstalling op het Smakkelaarsveld worden niet gelabeld, omdat dit niet het handhavinggebied van de gemeente is.

De gemeente Utrecht heeft in de maand maart 2011 een labelactie in het stationsgebied uitgevoerd. Daarbij zijn alle fietsen in het stationsgebied voorzien van een blauw label met daarop de waarschuwing dat het verboden is langer dan 28 dagen een fiets in een fietsenrek te stallen en dat de fiets verwijderd wordt, als deze na 28 dagen niet verplaatst is. Het gebied is daarbij opgedeeld in vier deelgebieden. Elk deelgebied is op een andere dag gelabeld, telkens in de nachtelijke uren van 24:00 uur – 8:00 uur.

De vier deelgebieden zijn samengesteld op basis van de zone-indeling van de gemeente:

- deelgebied 1 – oostzijde zone 1 t/m 10;
- deelgebied 2 – oostzijde zone 11 t/m 27 met uitzondering van zone 23;
- deelgebied C – westzijde zone 31 t/m 41;
- deelgebied D – westzijde zone 23 en zone 28 t/m 30.

Wij hebben van de labelactie van de gemeente gebruik gemaakt om inzicht te krijgen in de parkeerduur van de parkeerders in het stationsgebied. Hiertoe hebben we op zes verschillende meetmomenten na de labelactie het aantal resterende fietsen met een label geteld. Voor elk deelgebied is een telling uitgevoerd na 1, 2, 3, 5, 7 en 14 dagen. Dit zijn bij elkaar dus 24 tellingen. Al deze tellingen vonden in de ochtend plaats. Op deze manier wordt een beeld verkregen van de parkeerduur van de door de gemeente gelabelde fietsen. Bij het tellen van de gelabelde fietsen hebben de tellers zich strikt aan de gebiedsindeling gehouden. Fietsen buiten de deelgebieden zijn niet meegenomen in de telling.

Het veldwerk van de weesfietsentelling is zoals gezegd afgestemd op de labelacties van de gemeente. De gemeente heeft de fietsen in de volgende vier blokken gelabeld: op 7, 8, 28 en 29 maart in bovenstaande volgorde van de deelgebieden. Het veldwerk liep dientengevolge van 8 maart tot en met 12 april.

4.2.2 Resultaten parkeerduurmeting

In tabel 1 (Aantal gelabelde fietsen naar deelgebied) staan de resultaten van de weesfietsentelling. De eerste rij geeft het aantal fietsen dat gelabeld is, conform de opgave van de gemeente. Mogelijk zijn in deze aantallen ook fietsen meegenomen die buiten de opgegeven grenzen van het stationsgebied zijn gelabeld. Bij de daaropvolgende tellingen zijn de grenzen wel strikt gehanteerd.

De labelacties hebben 's nachts plaatsgevonden, terwijl de tellingen in de ochtend zijn uitgevoerd. De aantallen bij telling 1 hebben daarmee betrekking op de gelabelde fietsen die *ruim* 1 dag stonden geparkeerd na de labelactie. Het is natuurlijk onbekend hoe lang de fietsen al stonden geparkeerd op het moment dat ze een label kregen.

Tabel 2 Aantal gelabelde fietsen naar deelgebied

	deelgebied 1	deelgebied 2	deelgebied C	deelgebied D
labelactie	1825	1909	1520	743
telling 1 – na 1 dag	943	731	676	272
telling 2 – na 2 dagen	659	563	484	226
telling 3 – na 3 dagen	531	491	368	190
telling 4 – na 5 dagen	398	423	340	148
telling 5 – na 7 dagen	354	363	304	123
telling 6 – na 14 dagen	211	233	188	83

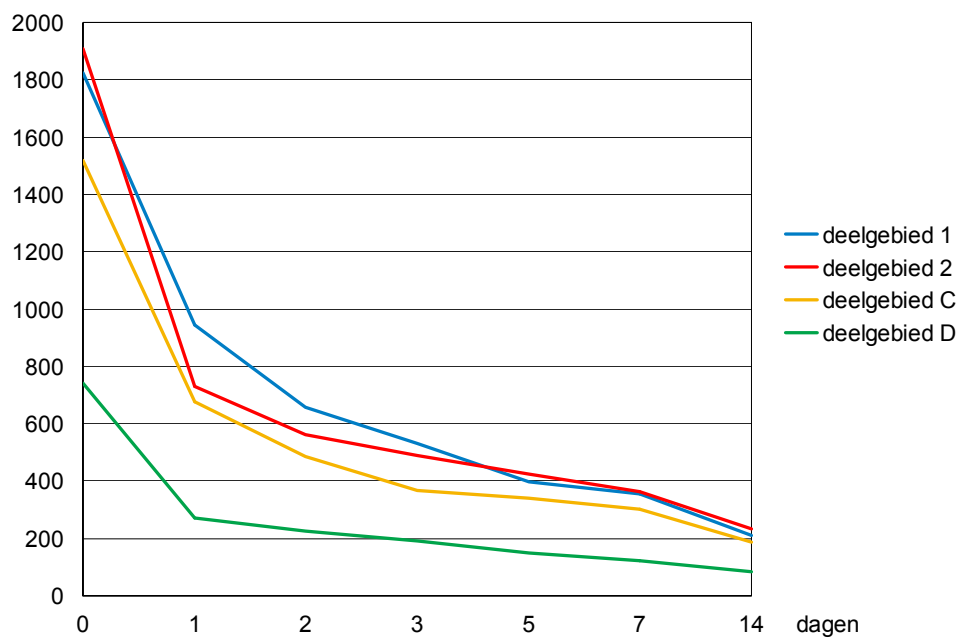
Om een beter beeld te krijgen van het verloop van de tellingen, is het aantal fietsen tijdens de labelactie (de nulmeting) op 100 geïndexeerd. De reeksen die daaruit volgen staan in tabel 3 (aantal gelabelde fietsen naar deelgebied (index: nulmeting = 100)). In deze tabel kan direct worden afgelezen dat 12% van de fietsen die in deelgebied 1 zijn gelabeld, er na 14 dagen nog steeds staat. Hierbij willen we nogmaals de kanttekening maken dat we niet zeker weten of bij de labelactie dezelfde strikte gebiedsafbakening is gebruikt als bij de tellingen. De zes tellingen zijn wat dat betreft in ieder geval wel onderling vergelijkbaar.

Tabel 3 Aantal gelabelde fietsen naar deelgebied (index: nulmeting = 100)

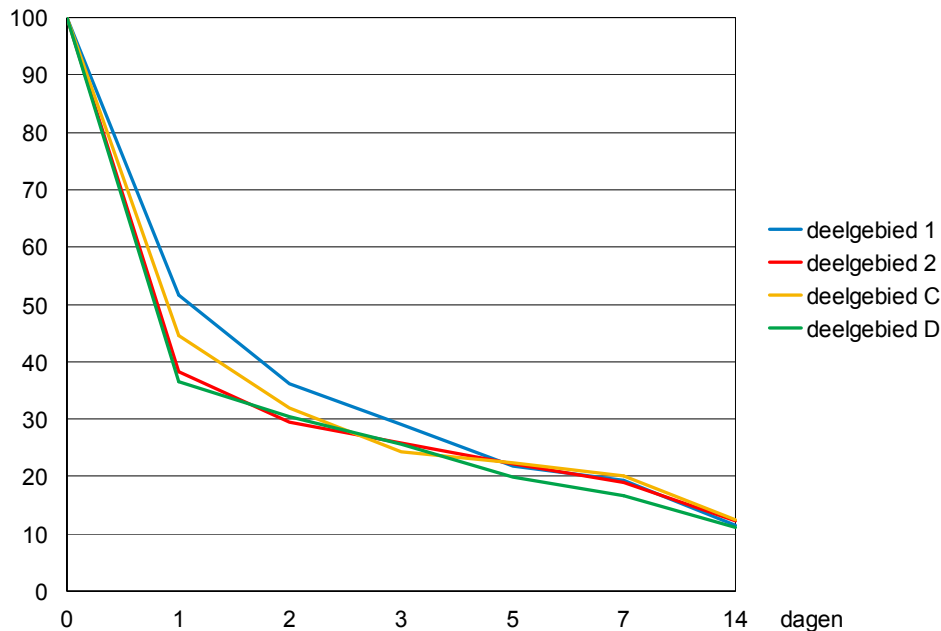
	deelgebied 1	deelgebied 2	deelgebied C	deelgebied D
labelactie	100	100	100	100
telling 1 – na 1 dag	52	38	44	37
telling 2 – na 2 dagen	36	29	32	30
telling 3 – na 3 dagen	29	26	24	26
telling 4 – na 5 dagen	22	22	22	20
telling 5 – na 7 dagen	19	19	20	17
telling 6 – na 14 dagen	12	12	12	11

In de onderstaande figuren zijn de voorgaande cijfers in grafieklijnen uitgezet.

Figuur 1 Aantal gelabelde fietsen naar deelgebied



Figuur 2 Aantal gelabelde fietsen naar deelgebied (index: nulmeting = 100)



4.2.3 Resumé parkeerduurmeting gekoppeld aan weesfietsenactie

De onderlinge vergelijkbaarheid van de tellingen leidt tot een relatief betrouwbaar beeld van de parkeerduur. Op basis van dat beeld kan een aantal conclusies worden getrokken:

- ongeveer 12% van de fietsen die 's nachts in het stationsgebied geparkeerd staan, staat hier minimaal langer dan 14 dagen. Deze fietsen zouden bij een beleid van maximaal 14 dagen parkeren dus niet meer langdurig een groot aantal fietsparkeerplekken in het stationsgebied bezet houden. Op een totaal van 'rond de 6.000 gelabelde fietsen leidt dit tot 720 fietsen, die niet meer dermate lang geparkeerd zouden kunnen worden in de nieuwe situatie;
- van de fietsen die 's nachts in het stationsgebied geparkeerd staan, staan er 2.622 langer dan 24 uur, oftewel zo'n 44%. Ongeveer 32% van deze fietsen staat langer dan 2 nachten;
- ongeveer 19% van de 's nachts geparkeerd staande fietsen staat langer dan een week geparkeerd;
- de parkeerduur is gemeten in absolute aantallen. De aantallen zijn gedeeld door het maximale aantal geparkeerde fietsen in 2011 om tot percentages te komen die een indicatie geven van de parkeerduur van alle fietsparkeerders. Na ruim 24 uur is nog 15% van de fietsen geparkeerd in het stationsgebied. Na 5 dagen is dat 7%. 4% van het maximale aantal geparkeerde fietsen wordt langer dan 14 dagen gestald.

4.3 Uitkomsten enquêtes

Om inzicht te krijgen in het type gebruiker dat zijn of haar fiets parkeert in het stationsgebied van Utrecht zijn enquêtes afgenomen waarbij vragen gesteld zijn die inzicht geven in: herkomst, bestemming, vervoermiddel dat naast de fiets werd gebruikt voor de reis en de parkeerduur en parkeerfrequentie. In deze paragraaf vindt u de uitgangspunten, aanpak en resultaten van deze enquêtes.

4.3.1 Uitgangspunten enquêtes

Om een zo representatief mogelijk beeld te krijgen is:

- in overleg met de verantwoordelijke medewerkers van de gemeente Utrecht en de Project Organisatie Stationsgebied het onderzoeksgebied afgebakend en zijn de meest geschikte locaties voor de enquêteurs bepaald;
- de opzet en omvang van de vragenlijst in overleg met de verantwoordelijke medewerkers van de gemeente Utrecht, Project Organisatie Stationsgebied, ProRail, NS Fiets en Corio bepaald;
- toestemming gevraagd aan de eigenaren van de diverse stallingen in het gebied om te mogen enquêteren;
- geënuquêteerd buiten de schoolvakanties op de maatgevende momenten uit de CROW-richtlijn voor zowel centrumgebied als trein-/busstation, aangezien dit een locatie is die kenmerken heeft van beiden;
- geënuquêteerd bij mooi weer.

4.3.2 Aanpak enquêtes

Om het parkeergedrag in beeld te brengen is een enquête afgenomen onder mensen die hun fiets parkeren in het stationsgebied van Utrecht CS. De enquêteurs hebben mensen benaderd die hun fiets kwamen parkeren of die hun geparkeerde fiets kwamen ophalen. Deze mensen hebben doorgaans haast, omdat ze bijvoorbeeld hun trein moeten halen of op tijd thuis willen zijn voor het eten. Daarom hebben we gebruik gemaakt van een korte enquête die snel was af te nemen. Tevens is voorkomen dat de responsgroep zou komen te bestaan uit een selectieve groep van enkel fietsparkeerders met voldoende tijd. In veel gevallen liep de enquêteur met de respondent mee nadat die zijn of haar fiets had geparkeerd en stelde ondertussen de vragen. Dit werkte in de praktijk uitstekend. De meeste fietsparkeerders die benaderd zijn, waren bereid om mee te doen aan de korte enquête.

De gebruikte vragenlijst is opgenomen in bijlage 5 (vragenlijst). De vragenlijst bevat twee versies:

- deel A – voor een respondent die zijn/haar fiets parkeert;
- deel B – voor een respondent die zijn/haar geparkeerde fiets komt ophalen.

In totaal zijn 1.061 enquêtes in het stationsgebied afgenomen. Hiervan zijn 665 enquêtes afgenomen bij mensen die hun fiets kwamen parkeren (63%) en 396 enquêtes bij mensen die hun geparkeerde fiets kwamen ophalen (37%). De enquêtes zijn verspreid over verschillende dagen en tijdstippen op zeven verschillende locaties aan de westzijde en oostzijde van het stationsgebied afgenomen, zodat een goed beeld van de spreiding van de verschillende parkeerders door de week heen kan worden verkregen. Het overzicht van de respons op de verschillende interviewdagen en -locaties is te vinden in bijlage 6 (overzicht interviewdagen en -locaties).

4.3.3 Resultaten enquêtes

Herkomst en bestemming

De enquête is afgenomen bij personen die hun fiets kwamen parkeren en ophalen. Beide groepen is gevraagd naar hun herkomst (“Waar komt u vandaan?”) en hun bestemming (“Waar gaat u naar toe?”).

De herkomst en bestemming van deze groepen hangt sterk af van de dag en het tijdstip waarop mensen hun fiets parkeren of ophalen. In de tabellen 4 t/m 8 op de volgende twee pagina's zijn de resultaten voor herkomst en bestemming gegeven, uitgesplitst naar soort dag (doordeweeks of zaterdag) en dagdeel (ochtend, middag, avond).

De uitsplitsing brengt met zich mee dat de resultaten betrekking hebben op vijf subgroepen met beperkte aantallen respondenten, zie onderstaande tabel. Een kleinere responsgroep geeft grotere (on)betrouwbaarheidsmarges rondom de gevonden resultaten. Wij beschouwen daarom de grote lijn in de resultaten van de tabellen 5 t/m 8 en zien de afzonderlijke percentages als indicatief.

Tabel 4 Aantal respondenten per subgroep

	doorde- weeks ochtend	doorde- weeks middag	zaterdag ochtend	zaterdag middag	zaterdag avond
respondenten die hun fiets parkeren	214	159	127	119	46
respondenten die hun fiets ophalen	99	123	36	36	102
totaal	313	282	163	155	148

De tabellen 5 t/m 8 bevatten elk de zeven vaste categorieën waarin de herkomst of bestemming van fietsparkeerders kon worden ingedeeld (plus een categorie 'onbekend' voor gevallen als "ik weet het niet" en "ik wil het niet zeggen"). Onder de categorieën 'overig in Hoog Catharijne' en 'overig elders in of buiten de stad' hoort alles wat niet onder de vijf categorieën erboven valt. Dit zijn dus recreatieve zaken als winkelen, boodschappen doen, bezoek aan restaurant, café, bioscoop, theater, museum, sportgelegenheid, maar ook zaken als hotel, kerk, park, bibliotheek, postkantoor, bank, stadhuis, sociale dienst, bruiloft, begrafenis. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen het overdekte winkelgebied Hoog Catharijne en overige bestemmingen in of buiten de stad.

Tabel 5 Herkomst van mensen die hun fiets parkeren (procenten)

	doordeweeks ochtend	doordeweeks middag	zaterdag ochtend	zaterdag middag	zaterdag avond
thuis	92	61	92	88	85
werk / werkafspraak	4	21	2	2	2
opleiding / studie	1	9	1	0	0
vrienden / familie	3	3	2	7	2
crèche / opvang / school van kind	0	1	0	0	0
overig in Hoog Catha- rijne	0	1	0	1	0
overig elders in of bui- ten de stad	0	3	2	2	11
onbekend	0	1	1	1	0
totaal	100	100	100	100	100

Tabel 6 Bestemming van mensen die hun fiets parkeren (procenten)

	doorde- weeks ochtend	doorde- weeks middag	zaterdag ochtend	zaterdag middag	zaterdag avond
thuis	5	17	7	8	9
werk / werkafspraak	58	33	7	8	2
opleiding / studie	17	15	1	3	2
vrienden / familie	5	9	43	39	24
crèche / opvang / school van kind	0	1	0	0	0
overig in Hoog Catharijne	1	2	9	6	4
overig elders in of buiten de stad	14	23	34	34	57
onbekend	0	0	0	1	2
totaal	100	100	100	100	100

De overgrote meerderheid van de mensen die hun fiets in het stationsgebied gaan parkeren, komt van huis vandaan (ongeveer 90%). Dit geldt zowel op een doordeweekse dag als in het weekend. Alleen op een doordeweekse middag is het aantal mensen dat van huis vandaan komt lager (ongeveer 60%), een aanzienlijk deel (ongeveer 30%) komt dan van werk of opleiding vandaan (zie tabel 5).

De bestemming van fietsparkeerders in het stationsgebied hangt sterk af van het soort dag. Van de mensen die hun fiets op een doordeweekse dag parkeren, gaan de meesten door naar werk of opleiding. In het weekend komen veel mensen met de fiets naar het stationsgebied om door te reizen naar vrienden of familie of naar een recreatieve bestemming elders in of buiten de stad.

Tabel 7 Herkomst van mensen die hun geparkeerde fiets komen ophalen (procenten)

	doorde- weeks ochtend	doorde- weeks middag	zaterdag ochtend	zaterdag middag	zaterdag avond
thuis	71	15	67	36	15
werk / werkafspraak	5	44	6	8	6
opleiding / studie	7	23	3	0	0
vrienden / familie	12	8	14	33	10
crèche / opvang / school van kind	1	2	0	0	0
overig in Hoog Catharijne	1	5	8	0	0
overig elders in of buiten de stad	3	3	3	22	69
onbekend	0	1	0	0	1
totaal	100	100	100	100	100

Tabel 8 Bestemming van mensen die hun geparkeerde fiets komen ophalen (procenten)

	doorde- weeks ochtend	doorde- weeks middag	zaterdag ochtend	zaterdag middag	zaterdag avond
thuis	15	67	42	64	81
werk / werkafspraak	55	13	6	3	3
opleiding / studie	26	6	0	3	0
vrienden / familie	3	6	19	17	8
crèche / opvang / school van kind	0	2	0	0	0
overig in Hoog Catharijne	0	2	6	0	0
overig elders in of buiten de stad	0	5	28	14	7
onbekend	1	0	0	0	1
totaal	100	100	100	100	100

De herkomst en bestemming van mensen die hun geparkeerde fiets komen ophalen is anders verdeeld dan van degenen die hun fiets komen parkeren, ook als je 'kruislings' vergelijkt. Het is bijvoorbeeld niet zo dat de bestemming van parkeerders hetzelfde beeld laat zien als de herkomst van ophalers.

Vervoermiddel

Aan de respondenten die hun fiets kwamen parkeren is gevraagd met welk vervoermiddel zijn naar hun bestemming gaan. Aan degenen die hun geparkeerde fiets kwamen ophalen is gevraagd met welk vervoermiddel zij hier (dat is de plek waar hun fiets geparkeerd staat) gekomen zijn.

Als een respondent daarvoor meerdere vervoermiddelen heeft gebruikt (bijvoorbeeld trein en metro), dan is het vervoermiddel ingevuld waarmee de grootste afstand is afgelegd.

De verdeling naar vervoermiddel laat voor de groep van fietsparkeerders en de groep van fietsophalers hetzelfde beeld zien (tabel 9). Dit is conform de verwachting. Ruim driekwart van de mensen die hun fiets in het stationsgebied neerzetten, neemt de trein. 8% neemt andere vormen van openbaar vervoer (bus of tram). Met andere woorden, 85% van de fietsparkeervraag is OV-gerelateerd.

Tabel 9 Vervoermiddel van mensen die hun fiets komen parkeren of ophalen (procenten)

	parkeren	ophalen	totaal
trein	78	75	77
(snel)tram	4	4	4
bus	4	4	4
auto / motor / taxi	1	1	1
alleen lopend	12	15	13
anders	1	1	1
totaal	100	100	100

Het vervoermiddel hangt wel weer sterk af van de dag en het dagdeel. Deze resultaten staan in de tabellen 10 en 11.

Tabel 10 Vervoermiddel van mensen die hun fiets parkeren (procenten)

	doorde- weeks ochtend	doorde- weeks middag	zaterdag ochtend	zaterdag middag	zaterdag avond
trein	85	79	69	73	80
(snel)tram	4	5	4	3	9
bus	5	5	4	4	0
auto / motor / taxi	0	1	0	1	2
alleen lopend	6	10	23	18	7
anders	0	1	1	1	2
totaal	100	100	100	100	100

Tabel 11 Vervoermiddel van mensen die hun geparkeerde fiets komen ophalen (percenten)

	doorde- weeks ochtend	doorde- weeks middag	zaterdag ochtend	zaterdag middag	zaterdag avond
trein	76	77	61	58	82
(snel)tram	6	4	6	0	4
bus	7	4	0	6	0
auto / motor / taxi	0	0	0	8	1
alleen lopend	10	15	33	28	11
anders	1	0	0	0	2
totaal	100	100	100	100	100

Parkeerduur en parkeerfrequentie

Aan de respondenten die hun fiets kwamen parkeren is gevraagd hoe lang zij hun fiets hier gaan parkeren. Aan degenen die hun geparkeerde fiets kwamen ophalen is gevraagd hoe lang zij hun fiets hier hebben geparkeerd. De verdeling naar parkeerduur laat voor deze twee groepen een vergelijkbaar beeld zien. Aan het beeld van de parkeerduur en parkeerfrequentie dat is verkregen uit de enquête kunnen in absolute zin echter geen conclusies worden verbonden over de parkeerduur en parkeerfrequentie omdat het beeld niet representatief is voor de parkeerdruk. De kans om een kortparkeerder tegen het lijf te lopen die zeer regelmatig zijn fiets parkeert is immers groter dan de kans om een langparkeerder tegen te komen. Wel kunnen op basis van de resultaten relatieve verschillen worden gesignaleerd.

De parkeerduur van mensen die hun fiets doordeweeks parkeren of ophalen verschilt enigszins van degenen die dat op zaterdag doen. Dit is te zien in tabel 12 (respondenten die de parkeerduur niet wisten aan te geven zijn buiten de percentuele verdeling gelaten). Op een doordeweekse dag parkeert een meerderheid van 85% zijn of haar fiets voor minder dan een dag. Bij mensen die op een zaterdag hun fiets parkeren/ophalen komt het vaker voor dat zij dit voor 1 of 2 dagen doen.

Tabel 12 Parkeerduur van fietsparkeerders (procenten)

	doorde- weeks	zaterdag	totaal
minder dan 24 uur	85	72	79
1 dag	7	16	11
2 dagen	3	7	5
3 dagen	2	2	2
4 dagen	1	1	1
5 dagen	1	0	1
6 dagen	0	0	0
7 dagen	0	0	0
8-14 dagen	1	1	1
langer dan 14 dagen	0	1	1
totaal	100	100	100

Aan alle respondenten is gevraagd hoe vaak zij hun fiets in de buurt van het Centraal Station parkeren. Parkeerfrequentie is net als parkeerduur afhankelijk van het soort dag waarop mensen hun fiets parkeren/ophalen. De resultaten staan in tabel 13 hieronder.

Tabel 13 Parkeerduur van fietsparkeerders (procenten)

	doorde- weeks	zaterdag	totaal
iedere dag	5	4	4
6 keer per week	3	7	5
5 keer per week	26	11	19
4 keer per week	17	7	13
3 keer per week	15	8	12
2 keer per week	9	11	10
1 keer per week	7	11	9
3 keer per maand	4	7	5
2 keer per maand	6	10	8
1 keer per maand	4	8	6
minder dan 1 keer per maand	6	15	10
totaal	100	100	100

Ten slotte heeft de enquêteur nog genoteerd of de fietsparkeerder een OV-fiets heeft. Een minderheid van 7% was met de OV-fiets. In het weekend werd een OV-fiets iets vaker gebruikt dan doordeweeks, maar het verschil is klein: 8% om 6%.

4.3.4 Resumé uitkomsten enquêtes

Uit de resultaten van de enquêtes zijn tal van conclusies te trekken, hieronder volgen de voor dit onderzoek belangrijkste constateringingen:

- Herkomst en bestemming laten voor mensen die hun fiets komen ophalen en mensen die hun fiets komen parkeren een verschillend beeld zien. Ten aanzien van alternatieven voor de (eigen) fiets zal hier dus per groep (voor- of natransport, studenten, werkenden, recreatief gebruik, etc.) apart gekeken moeten worden welke mogelijkheden er zijn en hoe groot de effecten hiervan zijn. Wel is duidelijk dat de verbinding thuis-station, zowel qua voor- als natransport het grootste deel van de fietsparkeervraag oplevert.
- Met name op zaterdag parkeren er bezoekers voor recreatieve doeleinden in Hoog Catharijne hun fiets in het stationsgebied, met een piek op zaterdagochtend (9% van de mensen die parkeren en 8% van de mensen die hun fiets komt halen). Als je dit door zou trekken naar de totale fietsparkeeraantallen op zaterdag van ongeveer 14.000 fietsparkeerders, gaat het om 1.120 tot 1.260 fietsparkeerders. Ook op doordeweekse middagen wordt er voor recreatieve bestemmingen in Hoog Catharijne geparkeerd, maar in mindere mate.
- Qua vervoersmiddel is een vergelijkbare verdeling te zien tussen mensen die hun fiets komen parkeren dan wel ophalen. Hierbij valt op dat de trein weliswaar voor het grootste deel van de mensen het voornaamste vervoermiddel is naast de fiets, gemiddeld 77%, maar dat ook ander openbaar vervoer een groot aandeel heeft, gemiddeld 8%, en dat gemiddeld 13% van de fietsparkeerders zich naast de fiets alleen lopend vervoert. Met name op zaterdag overdag komen er veel mensen die verder alleen lopend zijn, zo'n 30%.
- Ten aanzien van de parkeerduur moet deze in samenhang bekeken worden met de uitkomsten van de parkeerduurmeting gekoppeld aan de weesfietsactie. Bij het afnemen van enquêtes worden er immers meer kort parkeerders geënquêteerd dan langparkeerders. Van de kortparkeerders zijn er echter wel zeer veel, met name doordeweeks, die heel frequent parkeren: 66% parkeert drie keer per week of vaker zijn of haar fiets in het stationsgebied. Maar ook in het weekend werden er veel mensen gesproken die frequent parkeerden, 37% parkeert hiervan drie keer per week of vaker in het stationsgebied.

5 Ontwikkelingen

Het stationsgebied Utrecht is tot 2030 volop in ontwikkeling. Daarnaast zijn ook op het vlak van het binnenstedelijke, regionale en Randstedelijke openbaar vervoer diverse ontwikkelingen gaande. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste OV-gerelateerde en niet-OV-gerelateerde ontwikkelingen geanalyseerd. De ontwikkelingen zijn geïnventariseerd door middel van gesprekken met medewerkers van de Projectorganisatie Stationsgebied, Gemeente Utrecht, ProRail, NS Fiets en Goudappel Coffeng.

5.1 OV-gerelateerde ontwikkelingen

Programma Hoogfrequent Spoor

Het Programma Hoogfrequent Spoor moet ervoor zorgen dat uiterlijk in 2020 reizigers op de drukste trajecten elke 10 minuten kunnen opstappen op een intercity of een sprinter. Het programma zal ceteris paribus zeer waarschijnlijk leiden tot een groei van het aantal treinreizigers. ProRail en Goudappel Coffeng hebben aangegeven dat in de gehanteerde vervoersprognose rekening is gehouden met een sterke toename van het aantal treinreizigers en de effecten van het programma vallen binnen de groeioprognose.

Randstadspoor

Op drie bestaande lijnen in de regio Utrecht wordt het aantal sporen uitgebreid, worden keerspoeren aangelegd en worden nieuwe stations gebouwd. Vervolgens kan een metroachtige dienst (zes keer per uur) worden gereden. Evenals het Programma Hoogfrequent Spoor zal Randstadspoor leiden tot een groei van het aantal treinreizigers waarvan de effecten volgens Goudappel Coffeng en ProRail vallen binnen de gehanteerde groeioprognose.

HOV om de Zuid

HOV om de Zuid is een nieuwe tramverbinding tussen Utrecht Centraal en De Uithof. Op dit moment is de belangrijkste OV-verbinding tussen de Uithof en het station een busverbinding. Het aantal studenten dat van het Centraal Station per fiets naar de Uithof reist zal naar verwachting in beperkte mate worden beïnvloed door het wijzigen van de busverbinding in een tramverbinding. De introductie van HOV om de Zuid leidt dus tot een beperkte afname van het aantal fietsparkeerders.

Vaartsche Rijn

Station Utrecht Vaartsche Rijn is gepland op de plaats waar de spoorlijnen naar Arnhem en Den Bosch de Vaartsche Rijn kruisen. Volgens de gemeente Utrecht zijn daar op dit moment zijn daar circa 800 fietsparkeerplaatsen voorzien. Dit leidt zeer waarschijnlijk tot een afname van de fietsparkeervraag in het stationsgebied (verplaatsing van de vraag). Een belangrijke voorwaarde is de omvang van de fietsparkeervoorzieningen bij het nieuwe station en de mate waarin intercity's stoppen op het nieuwe station.

Kanttekening 20: Naar verwachting van Goudappel Coffeng is 800 fietsparkeerplaatsen bij station Vaartsche Rijn een substantieel te klein aantal. Volgens Goudappel Coffeng is de vraag naar fietsparkeerplaatsen waarschijnlijk meer dan 2.000. De mate waarin deze omvangrijke fietsparkeervraag bij station Vaartsche Rijn wordt gefaciliteerd door goede fietsparkeervoorzieningen heeft een belangrijke invloed op de mate waarin de fietsparkeerbehoefte zich gedeeltelijk verplaatst van het stationsgebied naar station Utrecht Vaartsche Rijn.

OV-Fiets

De populariteit van de OV-Fiets is de afgelopen jaren fors toegenomen. Volgens NS-Fiets wordt de OV-Fiets vooral in het natransport gebruikt en zeer beperkt in het voortransport. NS Fiets is momenteel wel bezig met het verkennen van de mogelijkheden om het gebruik van de OV-fiets als voortransport aantrekkelijk te maken. Het aantal avond/nachtparkeerders zal door de toenemende populariteit van de OV-Fiets afnemen. Omdat de fietsparkeervraag overdag het grootste is, zal de toenemende populariteit van de OV-Fiets niet leiden tot een significante wijziging van de maximale fietsparkeervraag.

Kanttekening 21: Hoewel de OV-Fiets een verantwoordelijkheid van de NS is, wijzen wij graag op de behoefte aan flexibel gebruik van stallingen. Kan een deel van de geplande stallingen zodanig worden ingericht dat deze makkelijk geschikt kunnen worden gemaakt voor OV-fietsen wanneer blijkt dat de populariteit van dit type fiets blijft stijgen?

Uitbreiding tramnetwerk

Op dit moment heeft Utrecht één tramlijn. Verschillende nieuwe tracés worden onderzocht. In het toekomstbeeld 2025¹⁴ zijn 4 tot 6 tramlijnen aangegeven. Op voorwaarde dat de frequentie, kwaliteit en betrouwbaarheid volgens plan zijn, zal dit leiden tot een afname van het aantal fietsparkeerders in het stationsgebied, omdat de tramlijnen een deel van de voor- en natransportfunctie van de fiets zullen overnemen.

5.2 Niet OV-gerelateerde ontwikkelingen

Jaarbeursgebied

In het Jaarbeursgebied zijn verschillende nieuwe ontwikkelingen voorzien waaronder een casino en een megabioscoop. Private ontwikkelaars in het stationsgebied dienen zelf te voorzien in fietsenstallingen voor de parkeerbehoefte die ontstaat als gevolg van de functies die zij realiseren. De fietsparkeerbehoefte die ontstaat door deze ontwikkelingen valt dus niet binnen de scope van de OV-Terminal en wordt in deze analyse niet meegenomen.

Rabobank

In het nieuwe Rabobankkantoor dat in het stationsgebied wordt gerealiseerd, komen ongeveer 3.300 werkplekken. De Rabobank heeft voor haar medewerkers 1.500 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Gezien de afstand tot het station en de te realiseren Rabobankbrug wordt verwacht dat de medewerkers die vanaf de OV-Terminal naar de Rabobank gaan dit te voet zullen doen. De nieuwe Rabobank zal naar verwachting niet tot een verandering van de fietsparkeerbehoefte leiden.

¹⁴ BRU,2009

Stadskantoor

In het nieuwe Stadskantoor, dat direct naast de nieuwe OV-Terminal wordt gerealiseerd, komen ongeveer 2.200 werkplekken. Binnen de scope van het nieuwe Stadskantoor worden voor medewerkers en bezoekers voldoende fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. De medewerkers van het stadskantoor parkeren in de huidige situatie vooral in de avond/nacht bij het station en dragen derhalve niet bij aan de piekbelasting. De invloed van het verplaatsen van het stadskantoor naar het station op de fietsparkeervraag tijdens de piek wordt dan ook klein geacht.

E-bike

De elektrische fiets geeft fietsers een grotere actieradius. In plaats van 7,5 kilometer wordt hun actieradius 15 kilometer. De huidige stations in Utrecht liggen hemelsbreed echter binnen een straal van 7,5 kilometer van de OV-Terminal:

- Terwijde 5 kilometer;
- Lunetten 3 kilometer;
- Overvecht 2,5 kilometer;
- Zuilen 2,5 kilometer.

Ook liggen de nieuwe stations Vaartsche Rijn en Leidsche Rijn binnen een straal van 7,5 kilometer. De toenemende populariteit van de elektrische fiets en het grotere bereik van fietsers zal in enige mate leiden tot een grotere vraag naar fietsparkeerplaatsen bij de OV-Terminal. Het feit dat Utrecht Centraal een intercitystation is, maakt namelijk dat reizigers meer geneigd zijn om naar Utrecht Centraal te fietsen dan naar andere stations. Er is echter te weinig concrete informatie op dit punt beschikbaar om de verwachte fietsparkeervraag hiervoor te kunnen corrigeren.

Exploitatieregime

De grootste onbekende invloed op de fietsparkeervraag is op dit moment het nog in te voeren exploitatieregime. Het exploitatieregime kan de vraag zowel positief als negatief beïnvloeden, waarbij de extremen alles onbetaald en alles betaald zijn. Belangrijke sleutels zijn de hoogte van het parkeertarief, het betalingsregime en de handhaving. Om een goede inschatting van het effect van de prijs te kunnen maken zal onderzoek moeten worden gedaan naar de prijselasticiteit van de fietsparkeervraag.

Kanttekening 22: Het is op dit moment niet mogelijk om uitspraken te doen over de invloed van het exploitatieregime, omdat dit regime op dit moment nog niet vaststaat. Het is in ieder geval van belang dat de prijselasticiteit wordt onderzocht, zodat uitspraken gedaan kunnen worden over de invloed van het regime.

5.3 Resumé

De beschreven ontwikkelingen met een relatie tot de OV-Terminal leiden tot een aantal 'plussen en minnen' voor de fietsparkeerbehoefte. In onderstaande tabel zijn deze plussen en minnen benoemd. Vetgedrukt zijn de 'plussen en minnen' met een mogelijk effect op het resultaat groter dan 500 stalingsplaatsen.

	Min	Plus
Ontwikkelingen met majeure effecten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Exploitatieregime ▪ Vaartsche Rijn ▪ Uitbreiding tramnetwerk (incl. HOV om de Zuid) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Exploitatieregime
Ontwikkelingen met marginale effecten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ OV-Fiets 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Programma Hoogfrequent Spoor* ▪ Randstadspoor* ▪ E-bike

* Is reeds verwerkt in vervoersprognose

** Jaarbeursgebied, Stadskantoor en Rabobank hebben eveneens een marginaal effect

6 Analyse bandbreedte fietsparkeervraag

Op basis van de beschreven majeure 'plussen' en 'minnen' in voorgaande hoofdstukken is de prognose van 2006 gecorrigeerd. Tevens is op basis van de nieuwste tellingen, conform de systematiek uit 2006 een 'herijking 2011' voor de vraag naar de OVT-gerelateerde vraag naar fietsparkeerplaatsen in 2025 opgesteld. In de eerste paragraaf van dit hoofdstuk wordt het karakter van de berekeningen en de methodische verantwoording daarvan besproken. In de tweede paragraaf worden de 'plussen' en 'minnen' gekwantificeerd. In de derde paragraaf wordt op basis van de gekwantificeerde 'plussen' en 'minnen' het aantal benodigde OVT-gerelateerde fietsparkeerplaatsen berekend, dat is de 'herijking 2011'.

6.1 Methodische onderbouwing

In dit hoofdstuk wordt een analyse gemaakt van de omvang van de bandbreedte van de fietsparkeervraag in 2025. Bij deze analyse wordt gebruik gemaakt van Monte Carlo-simulatie. Dit betekent dat aan verschillende variabelen in de berekening van de maximale fietsparkeervraag in 2025 een statistische verdeling is toegekend. In deze berekening hebben wij uniforme (rechthoekige) en driehoeksverdelingen gebruikt. Dit is een vereenvoudiging van de werkelijkheid. Eveneens zijn correlaties buiten beschouwing gelaten. De resultaten hebben dan ook de status van een quick scan en zullen als zodanig moeten worden geïnterpreteerd. De bandbreedtes geven een ordegrrootte weer van de effecten die in voorgaande hoofdstukken zijn benoemd om een gevoel te ontwikkelen voor de omvang van de bandbreedte van de fietsparkeervraag. Het midden van de bandbreedte kan vanwege een aantal niet te kwantificeren variabelen wat ons betreft niet worden voorgedragen als een vervanging voor de huidige prognose van 22.000 fietsparkeerplaatsen.

6.2 Kwantificering 'plussen' en 'minnen'

In onderstaande tabel worden de majeure 'plussen' en 'minnen' uit hoofdstuk 3, 4 en 5 samengevat.

	Min	Plus
Huidige berekening	<ul style="list-style-type: none">▪ Weesfietsen uitsluiten▪ Toepassen 57% groei in plaats van 60%	<ul style="list-style-type: none">▪ Toepassen 25% overcapaciteit in plaats van 20%
Enquête en tellingen	<ul style="list-style-type: none">▪ Uitsluiten niet-OVT-gerelateerde fietsparkeerders	<ul style="list-style-type: none">▪ Effectueren latente behoefte
Ontwikkelingen	<ul style="list-style-type: none">▪ Exploitatieregime▪ Vaartsche Rijn▪ Uitbreiding tramnetwerk (incl. HOV om de Zuid)	<ul style="list-style-type: none">▪ Exploitatieregime▪ Groei aandeel fiets

In het vervolg van deze subparagraaf worden de 'plussen' en 'minnen' gekwantificeerd. Soms in de vorm van absolute correcties, soms als bandbreedte of een combinatie van beide. Bandbreedtes zijn spreidingen rond de verwachte waarde van een parameter.

Correcties zijn aanpassingen van de verwachte waarde van parameters. De correcties en bandbreedtes worden toegepast als gevolg van de onderbouwing van de huidige raming, als gevolg van tellingen en enquêtes en als gevolg van toekomstige ontwikkelingen. Deze correcties en bandbreedtes leiden tot een gecorrigeerde prognose 2006 en een 'herijking 2011'.

Weesfietsen uitsluiten

Het getelde aantal fietsen in de onbetaalde stallingen is niet representatief voor de werkelijke parkeervraag. De werkelijke parkeervraag is lager omdat een significant aantal fietsen langer dan 28 dagen wordt gestald. In de gecorrigeerde 2006-berekening zijn de weesfietsen uitgesloten door een uniform verdeeld bandbreedte te kiezen op basis van de uiterste resultaten (minimaal en maximaal aantal verwijderde fietsen) van de weesfietsenacties in 2009, 2010 en 2011.

Bij de 'herijking 2011' waren tijdens de telling alle weesfietsen behalve in het westelijk deel van het stationsgebied verwijderd. De verwijderde fietsen in het westelijk deel worden van het telresultaat afgetrokken om te komen tot een 'schone telling'.

Effectueren latente behoefte

De omvang van de latente behoefte is niet vast te stellen. Deze kan slechts proefondervindelijk worden vastgesteld. Het doen van een aanname is een 'wild guess'. Het is mogelijk om door middel van enquêtes onder reizigers die zich door middel van andere modaliteiten dan de fiets van en naar het station bewegen een inschatting te maken van het effect van meer fietsparkeervoorzieningen op de vraag. In de berekeningen is de latente vraag als p.m.-post opgenomen. De grote groei van het aantal fietsparkeerders in de afgelopen vijf jaar (44%) en de gelijktijdige groei van het aantal aanwezige fietsklemmen lijken echter te wijzen op een grote latente vraag naar goede fietsparkeervoorzieningen.

Uitsluiten niet-OVT-gerelateerde fietsparkeerders

Uit de enquêteresultaten volgt dat 15% van de huidige fietsparkeervraag niet-OVT-gerelateerd is. Gemiddeld 77% van de fietsparkeerders reist per trein, 4% per bus en 4% per tram. ProRail gaat enkel uit van de treinreizigers. Dat zou een correctie van 23% betekenen. Wij gaan op basis van overleg met de Projectorganisatie Stationsgebied uit van dat ook de bus- en tramgerelateerde fietsparkeervraag onder de OVT-gerelateerde fietsparkeervraag valt. Zowel bij de gecorrigeerde 2006-berekening als de 'herijking 2011' is daarom een correctie van 15% toegepast op het totaal aantal getelde fietsen. Omdat de enquête een momentopname is en de uitkomst daarvan kan fluctueren, hanteren we een bandbreedte van 2,5 procentpunt naar boven en naar beneden.

Toepassen benodigde overcapaciteit

Volgens de leidraad fietsparkeren is een overcapaciteit van 25% noodzakelijk (maximale parkeerdruk 80%). Nieuwe technieken in stallingen waarbij de zoekruimte aan fietsparkeerders wordt aangegeven op digitale borden maken efficiënter gebruik van stallingen mogelijk (op dit moment loopt in de Smakkelaarsveldstalling een pilot van ProRail met een dergelijk systeem). We nemen aan dat een maximale parkeerdruk van 90% haalbaar is. We houden zowel bij de gecorrigeerde 2006-berekening als de 'herijking 2011' een bandbreedte aan met een voorkeur voor 80% en een uiterste waarde van 90%.

Toepassen 57% groei in plaats van 60%

In de gecorrigeerde 2006-berekening wordt gerekend met een groeipercentage van 57% in plaats van 60% om te corrigeren voor het verschil tussen de periode 2006-2025 en 2005-2025. In de 'herijking 2011' gaat het om de periode 2011-2025 en is het groeipercentage rechtevenredig aangepast naar 42%. Op het gehanteerde groeipercentage is een bandbreedte van 5 procentpunt naar boven en naar beneden gehanteerd.

Ontwikkelen Vaartsche Rijn

Gezien het feit dat het geplande aantal fietsparkeerplaatsen bij station Vaartsche Rijn beperkt is ten opzichte van de verwachte vraag gaan we ervan uit dat een vraagverplaatsing ter grootte van het aantal geplande fietsparkeerplaatsen bij station Vaartsche Rijn zich zal voordoen van Utrecht Centraal naar station Vaartsche Rijn. Wij gaan ervan uit dat een grotere verplaatsing zich zal voordoen als er bij station Vaartsche Rijn meer fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd. We houden zowel bij de gecorrigeerde 2006-berekening als de 'herijking 2011' een bandbreedte aan met een voorkeur voor 800 en een uiterste waarde van 1.600 fietsparkeerplaatsen.

Uitbreiding tramnetwerk (inclusief HOV om de Zuid) en groei aandeel fiets

Deze ontwikkelingen hebben beide een direct effect op de 'modal split'. De uitbreiding van het tramnetwerk leidt tot een relatieve afname van het aandeel fiets en de groei van het fietsgebruik leidt tot een relatieve toename van het aandeel fiets. We gaan ervan uit dat beide ontwikkelingen elkaars effecten zullen dempen en ze slechts leiden tot het toenemen van de bandbreedte met 5% (aanname).

Exploitatieregime

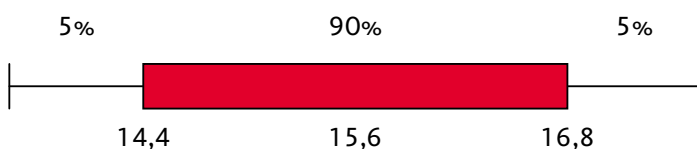
Het exploitatieregime kan zorgen voor zowel een toename als afname van de vraag naar fietsparkeerplaatsen. Hierbij zijn de hoogte van het parkeertarief, het betalingsregime en de handhaving belangrijke sleutels. Alles onbetaald zal leiden tot een toename en alles betaald zal leiden tot een afname. Tevens zal er een effect zijn als er in plaats van maximaal 28 dagen overal nog maar 14 dagen geparkeerd mag worden, zoals nu al in de Smakkelaarsveldstalling het geval is (een dergelijk regime wordt ook in Amsterdam gevoerd). Ook heeft de kwaliteit van de stallingen invloed op het gebruik. In dit onderzoek wordt, omdat hieromtrent nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden, geen rekening gehouden met de effecten van het exploitatieregime en gaan we uit van een extrapolatie van het huidige regime. Wel is te verwachten het exploitatieregime zeer bepalend zal zijn voor de uiteindelijke fietsparkeervraag. Voor meer duidelijkheid over de effecten hiervan zal nader onderzoek verricht moeten worden naar onder andere de elasticiteit van de vraag.

6.3 Resultaten en bandbreedtes

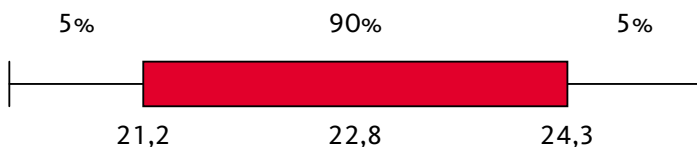
De effecten van de beschreven 'plussen' en 'minnen' leiden tot de volgende resultaten, waarbij wordt uitgegaan van extrapolatie van het huidige exploitatieregime en zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met toekomstige ontwikkelingen.

	Prognose 2006	Gecorrigeerd 2006	Herijking 2011
Getelde onbetaald gestalde fietsen	7.900	7.900	13.468
- uitsluiten weesfietsen		1.137-	148-
Getelde betaald gestalde fietsen	3.600	3.600	3.097
Getelde gestalde fietsen 2006	11.500	10.364	16.417
- corrigeren niet-OV-gerelateerd		1.555-	2.463-
Getelde OVT-gerelateerde fietsen		8.809	13.954
- toepassen benodigde overcapaciteit	2.300	1.794	2.843
Huidige benodigde capaciteit	13.800	10.603	16.797
Groei tussen 2006-2025	8.280	6.044	7.055
Ontwikkeling Vaartsche Rijn		-1.067	-1.067
Latente vraag		p.m.	p.m.
Exploitatieregime		p.m.	p.m.
Uitbreiding tramnetwerk		p.m.	p.m.
Groei aandeel fiets		p.m.	p.m.
Benodigd capaciteit in 2025	22.080	15.581	22.785

Rond de 2006-berekening is geen bandbreedte gedefinieerd. De gecorrigeerde 2006-berekening kent de volgende 90%-bandbreedte (exclusief PM-posten).



De 'herijking 2011' kent de volgende 90%-bandbreedte (exclusief PM-posten).



6.4 Resumé

De gecorrigeerde 2006-berekening is laag als gevolg van een correctie voor het aantal weesfietsen en het aantal niet OVT-gerelateerde fietsen. De 'herijking 2011' is hoog als gevolg van het hoge telresultaat in 2011. Op basis van de twee gegeven bandbreedtes is 'slechts' te constateren dat de verwachting ten aanzien van de benodigde capaciteit zeer onzeker is. Dit mede als gevolg van een aantal niet gekwantificeerde ontwikkelingen. Het realiseren van meer gratis en beheerde fietsparkeervoorzieningen heeft hoogstwaarschijnlijk mede tot het aantrekken van substantieel meer fietsparkeerders geleid. Of dit effect zich zal herhalen is moeilijk te voorspellen. Een gefaseerde aanpak wat betreft het realiseren van nieuwe fietsparkeervoorzieningen is dan ook noodzakelijk.

7 Conclusies en aanbevelingen

7.1 Beantwoording deelvragen

Wat is de onderbouwing van de huidige aannames?

Op dit moment zijn in de plannen voor het stationsgebied Utrecht ten behoeve van de OV-Terminal 22.000 fietsparkeerplaatsen voorzien. Dit aantal is gebaseerd op een berekening van ProRail uit 2006. Die berekening gaat uit van het maximaal aantal getelde fietsen in het stationsgebied in 2006. Het aantal maximaal aantal getelde fietsen is opgehoogd met 20% voor zoekruimte en piek-in-piek. Vervolgens is dat aantal met 60% opgehoogd op basis van de verwachte groei van het aantal treinreizigers. In de berekening zijn ontwikkelingen in het voor- en natransport beperkt meegenomen. In de berekening is geen rekening gehouden met de aanwezigheid van weesfietsen, een gewijzigd beheer- en exploitatieregime, de parkeervraag van omliggende functies en de latente vraag.

Hoeveel fietsen worden er momenteel geparkeerd in het stationsgebied?

Op donderdag 14 april zijn in de openbare ruimte en de vijf bewaakte fietsstallingen van het stationsgebied 16.565 geparkeerde fietsen geteld.

Wat is de herkomst en bestemming van de huidige gebruikers?

De overgrote meerderheid van de mensen die hun fiets in het stationsgebied parkeren komt zowel op een doordeweekse dag als in het weekend van huis vandaan. De bestemming van fietsparkeerders in het stationsgebied hangt sterk af van het soort dag. Van de mensen die hun fiets op een doordeweekse dag parkeren, gaan de meesten door naar werk of opleiding. In het weekend komen veel mensen met de fiets naar het stationsgebied om door te reizen naar vrienden of familie of naar een recreatieve bestemming elders in of buiten de stad. Van de huidige gebruikers komt 77% voor de trein, 8% voor bus of tram en 15% voor overige functies in het gebied.

Wat is de parkeerduur van de huidige gebruikers?

De parkeerduur is gemeten in absolute aantallen. De aantallen zijn gedeeld door het maximale aantal geparkeerde fietsen in 2011 om tot percentages te komen die een representatieve indicatie geven van de parkeerduur van alle fietsparkeerders. Na ruim 24 uur staat nog 15% van de fietsen geparkeerd in het stationsgebied. Na 5 dagen is dat 7%. 4% van het maximale aantal geparkeerde fietsen wordt langer dan 14 dagen gestald.

Welke toekomstige ontwikkelingen hebben een substantieel effect op de parkeervraag?

De uitbreiding van tramnetwerk inclusief HOV om de Zuid, de realisatie van station Vaartsche Rijn en de verwachte relatieve toename van het aandeel fietsers hebben naar verwachting een groot effect op de parkeervraag. Daarnaast leidt het realiseren van meer en betere gratis fietsparkeervoorzieningen zeer waarschijnlijk tot het effectueren van een aanzienlijke latente behoefte. Het exploitatieregime in het stationsgebied heeft naar verwachting het grootste effect op de parkeervraag.

Wat is gegeven bovenstaande antwoorden de bandbreedte in de parkeervraag in 2025?

Wanneer de latente vraag en het parkeerregime buiten beschouwing worden gelaten, omdat ten aanzien van deze variabelen te weinig informatie beschikbaar is levert de gecorrigeerde 2006-berekening een bandbreedte op die ligt tussen de 14.400 en 16.800 fietsparkeerplaatsen. Op basis van de telling 2011 laat de 'herijking 2011' een bandbreedte zien die ligt tussen de 21.200 en 24.300 fietsparkeerplaatsen. De gecorrigeerde 2006-berekening is laag als gevolg van een correctie voor het aantal weesfietsen en het aantal niet-OVT-gerelateerde fietsen. De 'herijking 2011' is hoog als gevolg van het hoge telresultaat in 2011.

Door welke factoren wordt deze bandbreedte bepaald?

De belangrijkste factoren die de bandbreedte van de fietsparkeervraag bepalen zijn het exploitatieregime en de latente vraag. De omvang van deze bandbreedtes is onbekend. De berekende bandbreedte rond de fietsparkeervraag ontstaat door de onzekerheid over:

- het aantal weesfietsen;
- het aantal niet-OVT-gerelateerde fietsen
- de benodigde overcapaciteit van de stallingen;
- de ontwikkeling van de groei van het aantal treinreizigers;
- de ontwikkeling van de modal split, mede als gevolg van de uitbreiding van het tramnetwerk, de toename van de populariteit van de fiets en de vraagverschuiving als gevolg van Vaartsche Rijn.

7.2 Beantwoording hoofdvraag

Wat is het aantal benodigde OVT-gerelateerde fietsparkeerplaatsen in het stationsgebied Utrecht in 2025?

Het aantal benodigde OVT-gerelateerde fietsparkeerplaatsen in het stationsgebied Utrecht is onzeker, vooral als gevolg van een (nog) onbekende latente behoefte en een (nog) onbekend effect van het uiteindelijke exploitatieregime op de parkeervraag. Het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen is een resultante van de aangeboden fietsparkeervoorzieningen en het exploitatieregime. Het exploitatieregime kan dus niet worden gebaseerd op het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen, omdat het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen een resultaat is van het exploitatieregime.

De huidige aanname van 22.000 fietsparkeerplaatsen valt binnen de bandbreedte van de fietsparkeervraag die op basis van extrapolatie van de huidige situatie verwacht mag worden (herijking 2011), waarbij geen rekening is gehouden met het effectueren van latente vraag en het nieuwe exploitatieregime. Het exploitatieregime is de grootste knop om hierop te sturen.

7.3 Aanbevelingen

Maak een keuze voor een vraagsturende of een vraagvolgende aanpak

Op dit moment is nog geen keuze gemaakt voor een vraagvolgend of vraagsturend fietsparkeerbeleid. Het exploitatieregime is bij uitstek geschikt om de vraag te sturen. Het ontwerpen van fietsparkeervoorzieningen die naar behoefte kunnen worden uitgebreid en/of omgebouwd maakt het mogelijk om de vraag te volgen. Deze bestuurlijke keuze zal op korte termijn moeten worden gemaakt.

Doe onderzoek naar de prijselasticiteit van de fietsparkeervraag

Op dit moment is onvoldoende bekend wat het wijzigen van het parkeertarief betekent voor de vraag naar fietsparkeerplaatsen in het stationsgebied. Dit onderzoek extrapoleert de huidige situatie (gemengd stelsel). Wanneer dit stelsel wordt veranderd zal de vraag ook veranderen. Wanneer de prijselasticiteit bekend is kan een inschatting worden gemaakt van deze verschuiving. Naast het effect van het parkeertarief op de parkeervraag zal ook onderzoek moeten worden gedaan naar het effect van het parkeerregime (altijd betalen, na x dag(en) betalen, abonnementen, niet betalen) moeten worden onderzocht. Het feit dat 85% van de fietsparkeerders minder dan 24 uur parkeert betekent dat het wel of niet betaald maken van de eerste dag van groot belang is voor de haalbaarheid van de business case.

Doe onderzoek naar de omvang van de latente fietsparkeervraag

Op dit moment is de omvang van de latente behoefte onvoldoende bekend. Nieuwe fietsparkeervoorzieningen in het stationsgebied zitten op dit moment vrijwel direct vol. Gezien de hoge parkeerdruk mag volgens de CROW leidraad worden verwacht dat de vraag zal toenemen op het moment dat meer voorzieningen worden gerealiseerd. Het verkrijgen van een beeld van de omvang van de latente vraag geeft meer inzicht in het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen in het stationsgebied.

Doe onderzoek naar de ontwikkeling van de 'modal split'

De uitbreiding van tramnetwerk inclusief HOV om de Zuid, de realisatie van station Vaartsche Rijn en de verwachte relatieve toename van het aandeel fietsers leiden zeer waarschijnlijk tot een verschuiving van de modal split. Deze verschuivingen kunnen met behulp van vervoersmodellen in kaart gebracht worden. Wanneer de verwachte verschuivingen bekend zijn kan met meer zekerheid het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen in het stationsgebied worden bepaald.

Herijk de matrix overstapstromen

De matrix overstapstromen gaat uit van basisjaar 2000. Dat is inmiddels 11 jaar geleden. Tot 2006 is de ontwikkeling van de fietsparkeervraag volgens ProRail dicht bij de voorziene groei gebleven. Of de aannames onder de matrix nog steeds actueel zijn is niet bekend. Gezien de forse impact van het groeipercentage op het resultaat van de berekening is het verkrijgen van zekerheid op dat punt van belang voor het bepalen van aantal benodigde fietsparkeerplaatsen in het stationsgebied.

Beschouw het fietsparkeervraagstuk als één vraagstuk

De OVT-gerelateerde fietsparkeervraag en de niet-OVT-gerelateerde fietsparkeervraag worden, in ieder geval in dit onderzoek, niet in samenhang beschouwd. Er bestaat onduidelijkheid over de vastgelegde totale omvang (33.000 of 37.500). Het is in een multifunctioneel gebied als het stationsgebied Utrecht vrijwel niet mogelijk om deze twee delen van de vraag volledig fysiek te scheiden. Uit de enquêtes blijkt dat ook niet-OVT-gerelateerde fietsparkeerders in de OVT-stallingen staan. De parkeervraag in de OVT-gerelateerde stallingen is dus hoger als gevolg van vraag door niet-OVT-gerelateerde fietsparkeerders. Dit vraagstuk zal integraal moeten worden beschouwd. Dubbelgebruik van stallingen levert efficiëntievoordelen op en kan worden gebruikt in onderhandelingen met andere partijen.

Breng alle knoppen, stakeholders en onderlinge relaties integraal in kaart

In dit onderzoek is een aantal belangrijke variabelen benoemd. Deze knoppen worden bediend door verschillende partijen. Kunnen sturen is alleen mogelijk wanneer partijen gezamenlijk een koers bepalen en daar het bedienen van 'hun' knoppen op afstemmen. Een causaal relatieschema op waarin de effecten van knoppen van het fietsparkeervraagstuk in onderlinge samenhang worden beschouwd levert partijen inzicht in een effectieve koers.

Initieer een monitoringsprogramma fietsparkeren

Het ontwikkelen van een monitoringsprogramma kan zeer waardevolle informatie opleveren over de ontwikkeling van de fietsparkeervraag en het fietsparkeergedrag van de Utrechtse fietsparkeerder. Voer daartoe regelmatig en gestandaardiseerd onderzoek uit naar onder andere de parkeerduur, herkomst/bestemming en weesfietsen door tellingen, enquêtes en parkeerduurmetingen. Alle gegevens kunnen vervolgens in een centrale database beschikbaar worden gesteld. Ook nieuwe ontwikkelingen - zoals pilot in de Smakelaarsveldstalling - leveren informatie op die gebruikt kan worden, bijvoorbeeld om een antwoord te vinden op het effect van een '14-dagenregime'. Op basis van de gegevens uit het monitoringsprogramma kunnen meer betrouwbare prognoses worden opgesteld en kunnen trends worden onderzocht. Denk daarbij ook aan het instellen van een rapportagecyclus.

Ontwerp een kwantitatief en dynamisch ontwikkel- en exploitatiemodel

Het fietsparkeervraagstuk kent een aantal onbekende variabelen met zeer sterke onderlinge relaties. Drie van deze variabelen zijn de omvang van de parkeervraag, de omvang van de aangeboden fietsparkeervoorzieningen en het toegepaste exploitatieregime. Deze drie variabelen hebben sterke invloed op elkaar. Een dynamisch model dat de ontwikkeling van de fietsparkeervraag, het realiseren van adequate fietsparkeervoorzieningen en het toepassen van een exploitatieregime in de tijd en in onderlinge samenhang weergeeft kan worden gebruikt om tot een samenhangend ontwikkel- en exploitatiebeeld te komen voor het fietsparkeren in het stationsgebied. Een dergelijk model kan gebruikt worden om de effecten van politieke keuzes in kaart te brengen.

Gezien de levensduur van de ontwikkeling is het van belang om daarbij ook de kosten en opbrengsten van zowel de ontwikkeling als exploitatie van de parkeervoorzieningen inzichtelijk te maken. Een integrale benadering van de financiële levenscyclus van de fietsparkeervoorzieningen vraagt om inzicht in de relaties tussen de ontwikkelfase en exploitatiefase, tussen de vraag en het aanbod, en tussen de kosten en opbrengsten zodat expliciete keuzes kunnen worden gemaakt.

Het is van belang voor het model een doordacht programma van eisen op te stellen, waarbij de integraliteit van het vraagstuk centraal staat. Vervolgens kan een passende structuur worden ontworpen en kan deze worden gevuld met reeds bekende informatie en aannames. Hieruit blijkt tevens voor welke gegevens meer onderzoek nodig is. De volgende stap is het 'harden' van de getallen in het model om tot een gefundeerd kwantitatief ontwikkel- en exploitatiemodel te komen dat het besluitvormingsproces kan ondersteunen.

Kies voor een gefaseerde en flexibele realisatie van fietsparkeervoorzieningen

Op dit moment is het maximale aanbod van fietsen 16.565. Dit aantal zal mede als gevolg van demografische ontwikkelingen toenemen. Het aanbod van fietsen (oftewel de fietsparkeervraag) wordt echter sterk beïnvloed door onder andere het exploitatieregime en het aanbieden van meer en betere fietsparkeervoorzieningen. Hiermee zal tijdens de realisatie rekening moeten worden gehouden door te kiezen voor een gefaseerde en flexibele aanpak waarbij ingespeeld kan worden op de vraag.

Nu alles bouwen voor de vraag die in 2025 wordt verwacht is onverstandig, omdat deze vraag nu niet met zekerheid kan worden bepaald. Wel kunnen opties tot uitbreidingen of juist alternatieve benutting van locaties voor fietsparkeervoorzieningen in de plannen worden 'ingebouwd'.

Inventariseer mogelijkheden om specifieke groepen efficiënter te laten fietsparkeren

De groep die de grootste piek oplevert zijn de forensen die vanuit Utrecht elders gaan werken en hun fiets overdag op het station stallen. Het zoeken naar creatieve oplossingen zoals 'witte fietsen' of OV-fietsen voor deze groep kan de maximaal benodigde capaciteit aanzienlijk reduceren.

BIJLAGE 1:

Telling 6 juli 2006

Locatie op kaart	Straat	Fietsen	Wrakken	Bromfietsen
4A	Jaarbeursplein rondom busplein, onder het restaurant en voor het congresgebouw	1371		5
4B	Straat tussen Jaarbeursplein en Westplein Oostzijde Croeselaan (= spoorzijde) van Westplein tot Jaarbeursplein	123		1
4C	Noordzijde van noordelijk deel Mineurslaan (= deel dwars op sporen) Oostzijde Croeselaan (= spoorzijde) van Jaarbeursplein tot Mineurslaan	53		5
5	Westplein van Van Seijpesteijnkade tot Croeselaan	4		
6A	Spoortunnelgedeelte van Van Seijpesteijnkade	319	2	
6B	Westplein van Leidseveertunnel tot Van Seijpesteijnkade Van Seijpesteinkade vanaf Westplein tot het begin van de spoortunnel Leidse Veertunnel vanaf Westplein tot het begin van de spoortunnel	167		
6C	Spoortunnelgedeelte van Leidseveertunnel	3		
7A	Stationsplein tussen trambaan en stationssporen van Smakkelaarsveld tot Moreelsepark	879		3
7B	Afbuigend deel Smakkelaarsveld tussen verkeerslichten en begin van de spoortunnel	4		
8	Laan van Puntenburg Moreelse Park (alles tussen Hoog Catharijne, Laan van Puntenburg, achterzijde Inktpot en Catharijnesingel)	710		18
9A	Stationsplein tussen trambaan en kantoren Hoog Catharijne van Smakkelaarsveld tot Moreelse Park	2549	5	5
9B	3 dwarsstraten tussen Stationsplein en Catharijnesingel (Stationsstraat, Westerstraat en Spoorstraat)	41		
10	Parkje bij Smakkelaarsveld + onder de kantoren Hoog Catharijne (= Media Markt)	1718	3	5
11	Leidseveer Westzijde Daalse singel (= stationszijde) van Knipstraat tot punt Hoog Catharijne (= Media Markt)	34		
Totaal		7975	10	43

BIJLAGE 2:

Resultaten weersfietsenacties

**Resultaten 28-dagen actie fietsparkeren
Stationsgebied 2009**

Aantal gelabelde fietsen	10.000
Aantal verwijderd	879

**Resultaten 28-dagen actie fietsparkeren
Stationsgebied mei juni 2010**

Aantal gelabelde fietsen	10.200
Aantal geteld	1.835
Aantal verwijderd	1.382

**Resultaten 28-dagen actie fietsparkeren
Stationsgebied oktober november 2010**

Aantal gelabelde fietsen	4.794
Aantal geteld	1.510
Aantal verwijderd	1.488

**Resultaten 28-dagen actie fietsparkeren
Stationsgebied maart/april 2011**

Aantal gelabelde fietsen	5.997
Aantal geteld	970
Aantal verwijderd	785

BIJLAGE 3:

Matrix overstapstromen

trein	trein	stadsbus	tram	streek	fiets	auto	lopen	totaal	index
1995	34	50	6	12	22	3	21	148	90
2000	40	57	6	12	24	3	23	165	100
2015	80	80	7	14	31	4,5	39	255,5	155
2025	100	85	7,5	15	42	6	58	313,5	190

stadsbus*	trein	stadsbus	tram	streek	fiets	auto	lopen	totaal	index
1995	50	5,5	4	7	0	0	6	72,5	90
2000	57	6	4	7	0	0	7	81	100
2015	80	8	4,5	8	0	0	9	109,5	135
2025	85	9	4,5	8,5	0	0	9,5	116,5	144

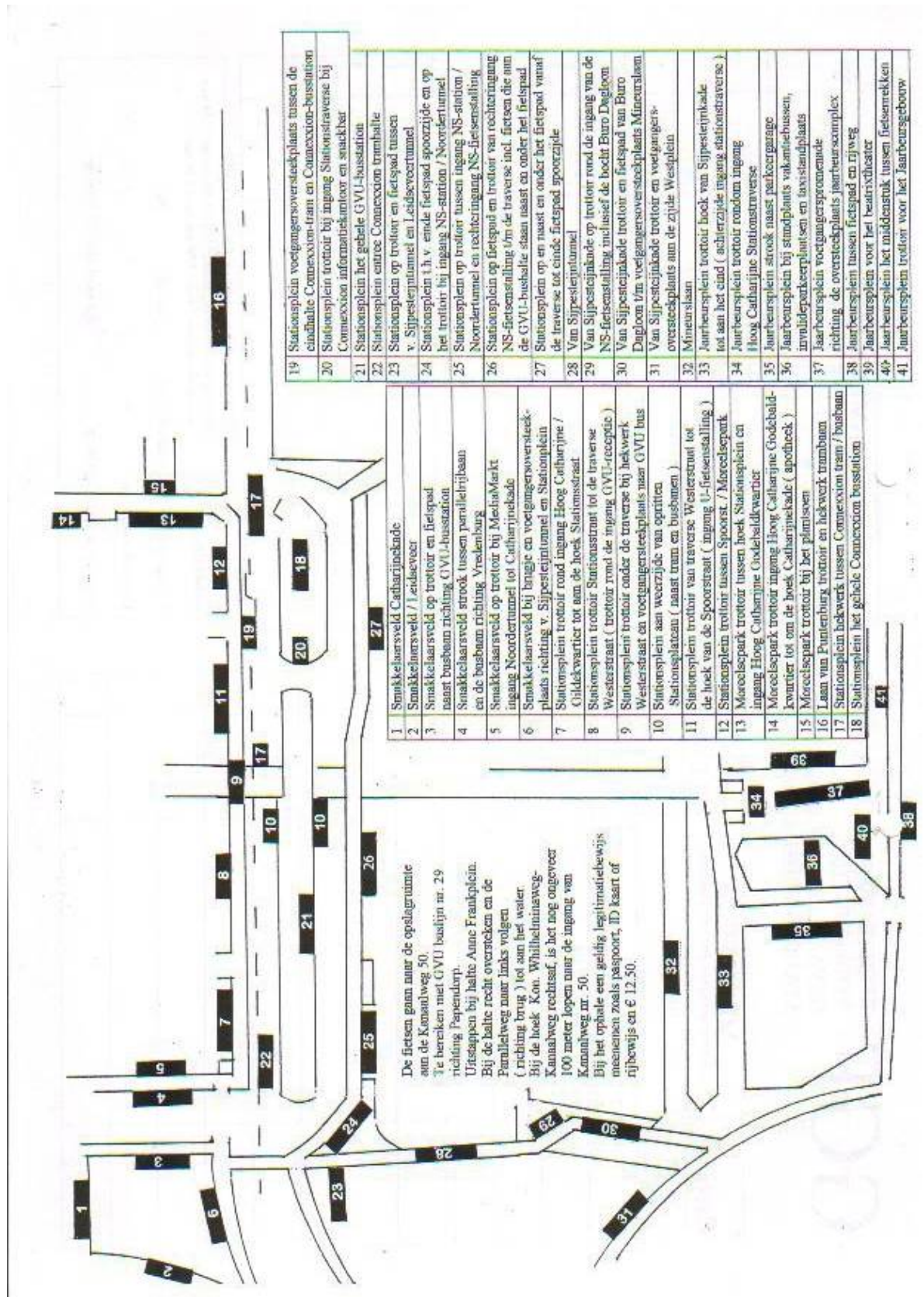
tram	trein	stadsbus	tram	streek	fiets	auto	lopen	totaal	index
1995	6	4	0	1	0	0	4	15	100
2000	6	4	0	1	0	0	4	15	100
2015	7	4,5	0	1	0	0	4,5	17	113
2025	7,5	4,5	0	1	0	0	4,5	17,5	117

streekbus*	trein	stadsbus	tram	streek	fiets	auto	lopen	totaal	index
1995	12	7	1	1	0	0	6	27	100
2000	12	7	1	1	0	0	6	27	100
2015	14	8	1	1	0	0	7	31	115
2025	15	8,5	1	1	0	0	7,5	33	122

totaal	trein	stadsbus	tram	streek	fiets	auto	lopen	totaal*	index
1995	102	67	11	21	22	3	37	183	91
2000	115	74	11	21	24	3	40	201	100
2015	181	101	13	24	31	4,5	60	299	149
2025	208	107	13	26	42	6	80	359	179

BIJLAGE 4:

Zone-indeling Gemeente Utrecht



BIJLAGE 5:

Vragenlijst

5 **Hoe vaak parkeert u uw fiets hier in de buurt van het Centraal Station?**

- | | | | |
|----------------------------|-----------------|-----------------------------|-----------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1 | iedere dag | <input type="checkbox"/> 8 | 3 keer per maand |
| <input type="checkbox"/> 2 | 6 keer per week | <input type="checkbox"/> 9 | 2 keer per maand |
| <input type="checkbox"/> 3 | 5 keer per week | <input type="checkbox"/> 10 | 1 keer per maand |
| <input type="checkbox"/> 4 | 4 keer per week | <input type="checkbox"/> 11 | minder dan 1 keer per maand |
| <input type="checkbox"/> 5 | 3 keer per week | | |
| <input type="checkbox"/> 6 | 2 keer per week | | |
| <input type="checkbox"/> 7 | 1 keer per week | | |

6 **ENQ. Noteer of vraag of ze met een OV-fiets zijn gekomen.**

- | | |
|----------------------------|--------------|
| <input type="checkbox"/> 1 | OV-fiets |
| <input type="checkbox"/> 2 | andere fiets |

Vragenlijst fietsers Stationsgebied Utrecht CS - deel B

DE RESPONDENT HAALT ZIJN/HAAR GEPARKEERDE FIETS OP

A

dag	maand	jaar					

B ENQ. N

uur	minuten		

11 **Waar komt u vandaan?** (ENQ: bij meerdere antwoorden alleen de voornaamste aankruisen)

- 1 thuis
- 2 werk / werkafpraak
- 3 opleiding / studie
- 4 vrienden / familie
- 5 crèche / opvang / school van kind
- 6 recreatief en overig - in Hoog Catharijne
- 7 recreatief en overig - elders in de stad of buiten de stad

12 **Met welk vervoermiddel bent u hier gekomen?** (ENQ: bij meerdere vervoermiddelen alleen de voornaamste aankruisen)

- 1 trein
- 2 (snel)tram
- 3 bus
- 4 auto / motor / taxi
- 5 fiets / bromfiets / scooter (dit antwoord is in principe hier niet mogelijk)
- 6 alleen lopend
- 7 anders

13 **Waar gaat u nu naar toe?** (ENQ: bij meerdere antwoorden alleen de voornaamste aankruisen)

- 1 thuis
- 2 werk / werkafpraak
- 3 opleiding / studie
- 4 vrienden / familie
- 5 crèche / opvang / school van kind
- 6 recreatief en overig - in Hoog Catharijne
- 7 recreatief en overig - elders in de stad of buiten de stad

14 **ft u uw fiets hier geparkeerd?**

- | | | | | | | |
|--|--|-----|----|--|--|---------|
| | | uur | of | | | dag(en) |
|--|--|-----|----|--|--|---------|
- weet niet

15 Hoe vaak parkeert u uw fiets hier in de buurt van het Centraal Station?

- | | | | |
|----------------------------|-----------------|-----------------------------|-----------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1 | iedere dag | <input type="checkbox"/> 8 | 3 keer per maand |
| <input type="checkbox"/> 2 | 6 keer per week | <input type="checkbox"/> 9 | 2 keer per maand |
| <input type="checkbox"/> 3 | 5 keer per week | <input type="checkbox"/> 10 | 1 keer per maand |
| <input type="checkbox"/> 4 | 4 keer per week | <input type="checkbox"/> 11 | minder dan 1 keer per maand |
| <input type="checkbox"/> 5 | 3 keer per week | | |
| <input type="checkbox"/> 6 | 2 keer per week | | |
| <input type="checkbox"/> 7 | 1 keer per week | | |

16 ENQ. Noteer of vraag of het een OV-fiets betreft.

- | | |
|----------------------------|--------------|
| <input type="checkbox"/> 1 | OV-fiets |
| <input type="checkbox"/> 2 | andere fiets |

BIJLAGE 6:

Overzicht interviewdagen en –locaties

In tabel 14 staat een overzicht van de interviewdagen met de behaalde responsaantallen. De enquêtes zijn allemaal op droge, veelal zonnige dagen in het voorjaar afgenomen.

Van de 1061 enquêtes is 56% op een doordeweekse dag afgenomen en 44% op een zaterdag. Doordeweeks is geënquêteerd in de ochtend (tussen 7.00 en 12.00 uur) of middag (tussen 12.00 en 19.00 uur). Van de doordeweekse enquêtes is 53% 's ochtends en 47% 's middags afgenomen. Op de zaterdagen is zowel 's ochtends (35%), 's middags (33%) als 's avonds (32%) geënquêteerd.

Tabel 14 Respons naar interviewdag

woensdag 6 april 2011	86	8%
donderdag 7 april 2011	71	7%
vrijdag 8 april 2011	63	6%
zaterdag 9 april 2011	321	30%
woensdag 13 april 2011	84	8%
donderdag 14 april 2011	138	13%
vrijdag 15 april 2011	153	14%
zaterdag 16 april 2011	145	14%
totaal	1061	100%

De enquêtes zijn op zeven verschillende locaties aan de westzijde en oostzijde van het stationsgebied afgenomen. Onderstaande tabel toont de responsaantallen die op de verschillende interviewlocaties zijn behaald. Van de 1061 enquêtes is 57% aan de oostzijde afgenomen en 43% aan de westzijde. De interviewlocaties zijn ingetekend op de fotokaarten in figuur 3 op de volgende pagina. De enquêteurs hebben in de buurt van hun interviewlocatie een plek uitgezocht waar de verkeersstroom groot was. Bij de bewaakte fietsstallingen kon dit in de stalling zijn of net daarbuiten.

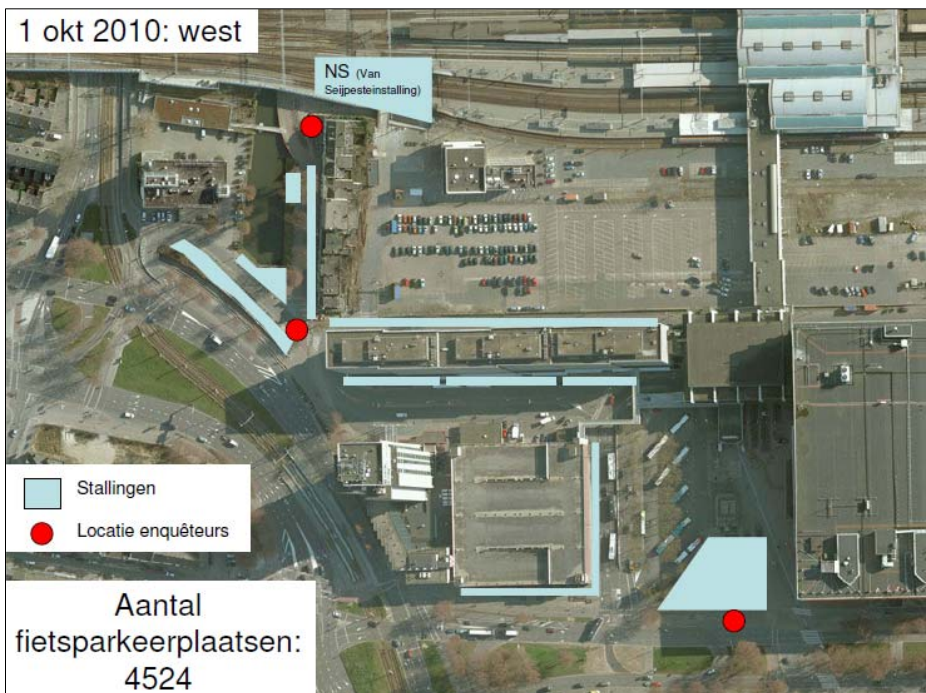
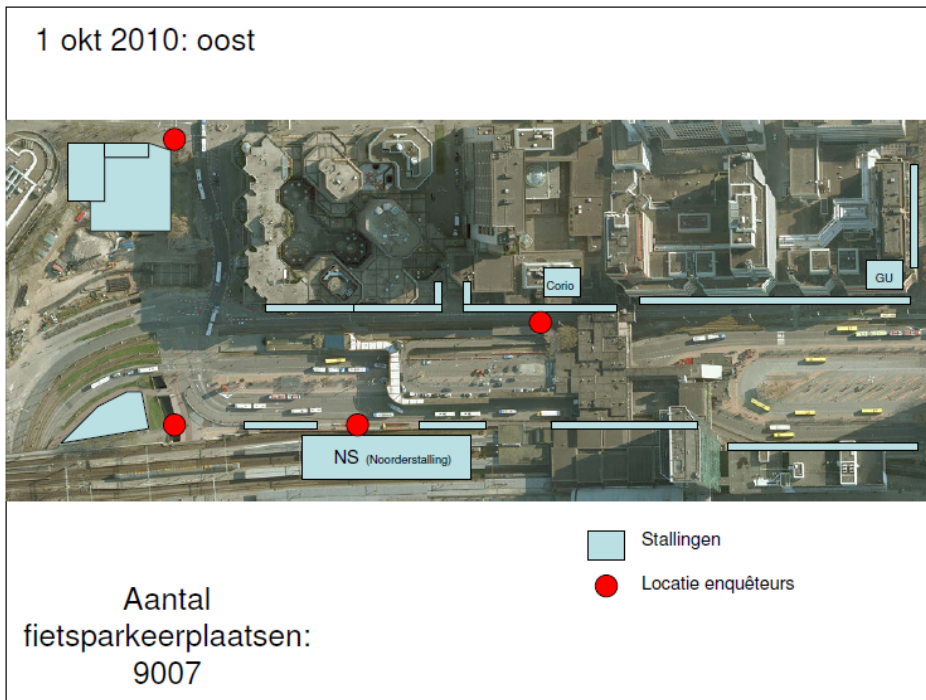
Tabel 15 Respons naar interviewlocatie

Oost: Smakkelaarsveld	270	25%
Oost: NS-Noorderstalling	179	17%
Oost: ter hoogte van zone 23	84	8%
Oost: ter hoogte van stalling B Hoog Catharijne	75	7%
West: achter NS-Van Seijpesteijnstalling (zone 29)	179	17%
West: Jaarbeursplein ter hoogte van zone 34/37	63	6%
West: Westplein ter hoogte van zone 30/31	211	20%
totaal	1061	100%

Wat de populatie betreft, alleen personen met een fiets zijn geënquêteerd. Mensen met een bromfiets of scooter zijn niet benaderd. Mensen met een bakfiets of ligfiets mochten ook worden benaderd, maar dit kwam bijna niet voor. Het maakte niet uit of mensen hun fiets in een rek parkeerden of bijvoorbeeld tegen een muur of paal.

In de onderstaande figuren zijn de verschillende fietsenstallingen in het stationsgebied en de locaties van de enquêteurs weergegeven.

Figuur 3 Interviewlocaties en fietsstallingen



BIJLAGE 7:

Geraadpleegde documenten

Referentie	Auteur	Datum	Titel
V&W, 1998	Ministerie van Verkeer en Waterstaat	april 1998	Met de fiets naar de trein
GC, 2006	Goudappel Coffeng	18 mei 2006	Specificaties transfer OV-Terminal Utrecht Centraal
Fietsersbond, 2006		10 mei 2006	Fietsparkeren bij het Centraal Station te Utrecht en bij de toekomstige OV-Terminal
Bonfrer, 2007	Hans Bonfrer	18 december 2007	Fietsenstallingen in het stationsgebied voor niet-reizigers
ProRail, 2006	Patrick van Kan	21 augustus 2006	Vaststelling benodigde fietsparkeerplaatsen 2025 OVT Utrecht
ProRail, 2009	Patrick van Kan Marieke Koopmans	17 juni 2009	Onderbouwing benodigde fietsparkeerplaatsen 2025 OVT Utrecht
CROW, 2010	CROW	december 2010	Leidraad Fietsparkeren (publicatie 291)
HRC, 2005	Holland Railconsult	20 december 2005	Programma van Eisen Project OVT-Utrecht Versie 6.3,
POS, 2007	Projectorganisatie Stationsgebied	24 april 2007	Verslag Stuurgroep Uitvoeringsovereenkomst Utrecht Stationsgebied
ProRail, 2007a	ProRail	14 maart 2007	Verzoek tot Wijziging Programma van Eisen OV Terminal Utrecht, versie 6.3, d.d. 20 december 2005
ProRail, 2007b	ProRail	14 maart 2007	Overzicht wijzigingen VTW d.d. 14 maart 2007 (PvE VTW (3) bij Addendum DO (14-03-07))
POS, 2003	Projectorganisatie Stationsgebied	augustus 2003	Masterplan Stationsgebied Utrecht
DSO, 2006	Diens Stadsontwikkeling Utrecht	december 2006	Structuurplan Stationsgebied
Utrecht, 2006	Gemeente Utrecht	31 oktober 2006	Oplegnotitie bij Structuurplan Stationsgebied
Utrecht, 2007	Gemeente Utrecht	september 2007	Bestuursrapportage Stationsgebied
BRU 2009	BRU	2009	Toekomstbeeld OV 'Rail als drager van het OV-systeem'