

## Expert judgement gebruik zuidelijke fietsenstalling en fietstunnel Spoorzone Groningen

Roland Kager (landelijk onderzoeker gecombineerd trein-fietsgebruik, op persoonlijke titel),  
Gerard Tertoolen (XTNT)

2 november 2014

### Introductie

- Dit expert judgement betreft diverse en ingrijpende ontwikkelingen in en rond het Hoofdstation Groningen (plan Groningen Spoorzone), waaronder mogelijk de realisatie van een nieuwe ondergrondse fietsenstalling aan de zuidzijde van het station en een fietstunnel onder het spoor tussen centrumzijde en zuidzijde;
- Er leven vraagstukken bij projectpartners over de omvang van het toekomstig gebruik van beide voorzieningen door fietsers;
- Het betreft hier een gemeenschappelijke opdracht aan een onafhankelijk panel <sup>1</sup> om te reageren op de huidige voorstellen over de toekomstige inrichting van het stationsgebied, de geplande stallingsvoorzieningen en de bereikbaarheid daarvan;
- De projectpartners zijn gezamenlijk en in overleg met het expertpanel tot aanscherping van de vraagstelling gekomen. Onderstaand is deze vraagstelling integraal opgenomen;
- Om tot aanscherping en beeldbepaling te komen zijn een schouw en twee bijeenkomsten georganiseerd om gezichtspunten uit te wisselen tussen projectpartners en expertpanel;
- Deze memo geeft het oordeel van het expertpanel over de gestelde vragen;
- Het expertpanel maakt daarbij een belangrijke kanttekening: een gebrek aan harde onderzoekgegevens en de complexiteit van de casus maakt dat het niveau waarop uitspraken gedaan kunnen worden globaal van karakter is. Om tot een oordeel te komen zijn aannames gedaan.
- De verslaglegging vindt staccato plaats; in vorm van bullets.

### Vraag 1a

1. *“Voor welk deel van de reizigers, afkomstig vanuit het noorden, is het aannemelijk dat zij gebruik zullen maken van de fietstunnel en de fiets in de ondergrondse stalling aan de zuidzijde van de sporen zullen stallen?”*

- *Het verzoek is bij deze analyse -voor zover dit onderscheid door het panel relevant wordt geacht- de stallingsvoorkeur (noord- of zuidzijde) te relateren aan de bestemming (opgangen in reizigerstunnel naar NS treinen, Arriva treinen en busstation aan de zuidzijde) en aldus de loopafstand-/tijd te betrekken bij de analyse. Deze vraagstelling geldt in gelijke mate voor reizigers afkomstig van de zuidzijde, die eventueel liever aan de noordzijde zouden willen stallen, ivm de locatie van de vertrekkende trein.*
- *Bij de analyse verzoeken wij u er vanuit te gaan dat de reiziger bij de keuze voor stalling aan de noord - of zuidzijde, een vrije keuze kan maken en qua capaciteit en kwaliteit niet wordt beperkt/ beïnvloed door het aanwezige stallingsaanbod.”*

---

<sup>1</sup> Aanvullend op het oordeel van beide opstellers is een conceptversie van deze notitie voorgelegd, beoordeeld en aangevuld door dhr. Zeegers namens de Fietersbond.

- In onderling gesprek over de vraagstelling is nader aangegeven dat doelstelling van de vraag vooral is om 'gevoel voor aantallen' te verkrijgen. We benadrukken tevens dat uitgangspunt van het oordeel is dat de stallingen aan noord- en zuidzijde van gelijkwaardige kwaliteit zijn, zoals expliciet in vraagstelling verlangd.
- We merken allereerst op dat er vele soorten reizigers te onderscheiden zijn in sterk wisselende situaties die van invloed zijn op het gevraagde keuzegedrag: niet iedereen zal zich hetzelfde gedragen, evengoed kan dat gedrag verschillen per reissituatie of op basis van verwachtingen voor de terugweg (man/vrouw, jong/oud, student/forens/vrije tijd, ochtend/avond, begin/eind van week, goed/slecht weer, licht/donker, werkdag/weekend, wel/geen bagage, wel/geen reisgezelschap, wel/geen tussenliggende bestemming, wel/geen tijddruk, wel/geen verstoringen, (et cetera)).
- Er is geen data beschikbaar over de samenstelling van de reizigerspopulatie in en rond station Groningen. Evenmin beschikken we over harde data met betrekking tot verschillende keuzesituaties en bijpassend waargenomen gedrag, hetgeen als basis zou kunnen dienen voor hardere uitspraken over toekomstig keuzegedrag.
- Wel zijn er percentages geleverd met betrekking tot (globale) herkomst en bestemming van de huidige reizigersstromen. Deze vormen het uitgangspunt van dit oordeel.
- Doelstelling van Spoorzone Groningen is ruwweg de verdubbeling van de stallingcapaciteit. Er is slechts beperkt zicht op hoe deze ruwweg verdubbelde groep reizigers mogelijk anders samengesteld is ten opzichte van de huidige gebruikers, bijvoorbeeld qua herkomst, bestemming, bevolkingssegment, concurrentiepositie trein-fiets (of bus-fiets), momenten van stallinggebruik, gemiddelde stallingduur etcetera.
- De invloed van toekomstige stedenbouwkundige ontwikkelingen -waaronder de fietstunnel zelf, maar ook economische dynamo's en de ontwikkeling aan zuidzijde station- moet naar oordeel van het panel niet onderschat worden qua potentiële impact op het hier onderzochte gedrag, de reizigerssamenstelling en de relevante context.
- Bovenstaande overwegingen maken dat er fundamentele onzekerheden uit wisselende hoek bestaan die de vraagstelling omgeven. De gevraagde inschattingen worden onderbouwd op basis van eigen expertise, ervaringen op andere stations en hieronder genoemde veronderstellingen.
- Daarbij wordt allereerst uitgegaan van de veronderstelling dat de nieuwe stalling en fietstunnel bij het publiek bekend worden gemaakt als onderdeel van het project.
- We veronderstellen tevens dat de gerealiseerde stalling en tunnel zullen voldoen aan huidige ontwerpeisen met betrekking tot:
  - o Betrouwbaarheid/zekerheid (toegankelijkheid, overzichtelijkheid, stallingsduur)
  - o Snelheid (van herkomst naar stalling naar eindbestemming)
  - o Reinheid (geen zwerfafval of graffiti, geen weesfietsen)
  - o Sociale Veiligheid (verlichting, geen zwervers zien, camera's)
  - o Fietsveiligheid (breedte, geen overlast van racefietsers of scooters)
  - o Klantvriendelijkheid (goede informatievoorziening, hulp bij fietsenstalling)
- Informatievoorziening speelt hierbij naast de beleving van de omgeving een cruciale rol. Als basiseisen voor de informatie geven wij mee: eenduidigheid, op de juiste plaats, niet te weinig maar ook niet te veel, waar mogelijk in symbolen, transparant en maak ruimte voor verandering/verbetering op basis van wensen gebruiker. Zie verder vraagstelling 2.
- De door het projectteam aangeleverde hoofdbewegingen, waarop ons oordeel is gebaseerd, zijn:

- Verdeling herkomst/bestemming aan noord en zuid zijde van spoor is in huidige situatie verdeeld in 85%/15% verhouding van totaal aantal reizigersbewegingen met de fiets.
  - In de volgende analyse beschouwen we alleen reizigers vanuit de noordkant, zoals in vraagstelling expliciet gevraagd. We merken op dat het merendeel van fietsers van/naar de zuidkant voor de zuidstalling zullen kiezen met uitzondering van relatief kleine segmenten voor wie het om wisselende redenen aantrekkelijker is toch naar noordzijde door te fietsen. Dit levert indicatief 85% van de 15% van reizigers van/naar Hoofdstation die gebruik zal maken van zuidelijke stalling = 13% van het totaal aantal reizigersbewegingen met fiets van en naar het Hoofdstation. Deze groep zal geen gebruik maken van fietstunnel (behalve de 2% die wel doorfietst naar de noordzijde)
  - Ongeveer 20% van reizigers heeft in de huidige situatie een directe relatie met het busstation. Deze is momenteel aan de noordzijde van het Hoofdstation gelegen, maar in de planvoorbereiding is het een optie deze naar de zuidzijde te verplaatsen. In deze notitie is op verzoek van projectpartners gerekend met een verlegging naar de zuidzijde.
  - Ongeveer 40% van reizigers heeft in huidige situatie een directe relatie met de NS-perrons, welke in de toekomstige situatie exclusief aan de zuidzijde gelegen zullen zijn, te bereiken middels een nieuw te realiseren voetgangerstunnel (o.a. als gevolg van het met elkaar verbinden en in zuidelijke richting verleggen van de noordelijke sporen).
  - Ongeveer 40% van reizigers heeft in huidige situatie een directe relatie met de Arriva-perrons, welke in de toekomstige situatie exclusief aan de noordzijde van het station gelegen zullen zijn.
- We veronderstellen dat nagenoeg alle reizigers met bestemming busstation -indien deze naar de zuidzijde van het station wordt verplaatst- zullen kiezen om de fiets aan de zuidzijde te stallen, in elk geval na verloop van enige aanlooptijd. Deze aanlooptijd wordt geschat op ongeveer 1 jaar.
  - We onderbouwen dit doordat wij veronderstellen dat het merendeel van de reizigers het busstation en het treinstation als twee losse entiteiten zien en zullen blijven zien. Het qua inrichting gelijkgeschakelen van perrons en faciliteiten doet daar niets aan af.
  - Eén en ander betekent dat fietsers op zoek naar de dichtstbijzijnde stallingmogelijkheid voor het busstation zich daarbij niet laten leiden door stallingmogelijkheden voor het treinstation. Wij veronderstellen een overheersende perceptie bij fietsers vanuit de noordkant dat het treinstation 'eerst gepasseerd moet worden' voordat men gevoelsmatig bij het busstation aankomt; dat zal zowel feitelijk als gevoelsmatig sneller op de fiets gaan indien de fietstunnel volgens de huidige voorkeursvariant gerealiseerd wordt.
  - Zoals gezegd doet de volledige integratie van busstation in het treinstation (het busstation als 'extra perron') niets af aan bovenstaande beleving voor fietsers komende uit het noorden. Wel beoordelen wij het geïntegreerde concept als sterk, onder andere omdat dit de eenheid binnen het gebied versterkt en daarmee de beleving van het geheel ten goede komt.
  - Bovenstaande leidt tot de volgende conclusie: 100% (nagenoeg iedereen) van 20% (bestemming bus) van 85% (herkomst Noord) = 18% van het totaal aantal reizigersbewegingen met fiets van en naar het Hoofdstation de zuidelijke stalling zullen verkieszen én door fietstunnel zullen fietsen.
  - Onderdeel van het ontwerp is dat de zuidelijke stalling dicht bij de NS-perrons komt te liggen dan de stallingen aan de noordzijde, waarbij deze afstand sneller met de fiets af te leggen is dan lopend.
  - Om te beoordelen in hoeverre reizigers daadwerkelijk en uitsluitend vanwege een (beperkte) tijdswinst zullen besluiten de zuidelijke stalling en fietstunnel te gebruiken, stellen wij voor onderscheid te maken in soorten reizigers.

- We gebruiken hiertoe een onderverdeling in 'functionele reizigers', 'zekerheidszoeker', 'gemakzoekers', 'gewoontedieren' en 'gezelligheidszoekers'<sup>2</sup>.
- Voor 'functionele reizigers' (de fietsers die vooral functionele overwegingen gebruiken bij de keuzes die zij moeten maken met betrekking tot het onderwerp van deze studie) verwachten wij dat zij op vrij korte termijn zullen kiezen voor die stalling die hen het meeste voordeel oplevert. Als capaciteit en stallingkwaliteit geen rol spelen (zoals verzocht in vraagstelling), is dit hoofdzakelijk tijdwinst in loop- en fietstijd.
- 'Zekerheidszoekers' (zij die vooral onzekerheid en onverwachte 'verrassingen' willen vermijden) en 'gemakzoekers' (zij die gemak boven alles stellen en vooral moeite uit de weg gaan) zullen - wellicht met enige vertraging- uiteindelijk hetzelfde gedrag gaan vertonen.
- Aangezien ook andere omstandigheden en andere factoren dan tijdwinst een rol spelen, veronderstellen we dat 80% van bovenstaande groepen daadwerkelijk de zuidzijde als stallingslocatie zullen verkiezen. Indien iemand bijvoorbeeld een voorziening nodig heeft die alleen aan noordzijde beschikbaar is, bijvoorbeeld in gezelschap reist met iemand anders met een andere vervolgreis, of specifieke verwachtingen heeft voor de terugreis, kan de noordzijde een 'functionele' keuze zijn, ondanks dat iemand op de zuidelijke NS-perrons moet zijn.
- Alleen voor de 'gezelligheidszoeker' (de reiziger die gezelligheid, figuurlijke warmte en extra voorzieningen prefereert) verwachten wij een duurzaam afwijkend gedrag; we verwachten dat deze groep hoofdzakelijk zal kiezen voor de 'gezelligste' kant. Naar onze overtuiging is dit de noordkant en zal dat ook zo blijven (zelfs als er ook voorzieningen aan de zuidkant ontstaan. Deze zullen dan meer gebruikt worden door de andere groepen reizigers als extraatje). De groep gezelligheidszoekers is echter relatief bescheiden, al varieert de grootte ervan wel over de tijdstippen per dag en per week. Buiten de spits en in het weekend is zij het meest omvangrijk. Wij veronderstellen dat deze groep over het jaar gezien gemiddeld 15% van de gehele populatie uitmaakt.
- Voor de laatste categorie, de 'gewoontedieren' (de groep reizigers die nauwelijks keuzes maakt op basis van kwaliteit en prioriteit, maar gedrag vertoont dat zij in het verleden ook vertoonden) veronderstellen we dat zij nog lange tijd een voorkeur voor de noordelijke stalling zullen houden en pas op relatief langere termijn bereid zullen zijn af te stappen van hun oorspronkelijke gewoonte. Deze groep veronderstellen we eveneens op ongeveer 15% ('bij aanvang'), waarbij we verwachten dat deze groep op termijn (denk aan ongeveer 5 jaar) een voorkeur zal ontwikkelen voor de zuidelijke stalling. Hierbij dient aangegeven te worden dat de termijn waarin zij van gedrag zullen veranderen beïnvloedbaar is door hen intensief te benaderen en hen te confronteren met gerichte, sturende informatie (zie vraagstelling 2 hieronder).
- op basis van bovenstaande overwegingen veronderstellen we dat na een zekere aanloopperiode van ongeveer 1 jaar eerstgenoemde 70% van de reizigers vanuit het noorden naar de NS-perrons in de meerderheid van de gevallen de zuidzijde zullen verkiezen. Opgeteld is dit  $85\% \text{ (noord)} * 70\% \text{ (onderverdeling reizigers)} * 80\% \text{ (merendeel van situaties)} * 40\% \text{ (NS-perrons)} = 19\% \text{ van het totaal aantal reizigersbewegingen met fiets}$  van en naar het Hoofdstation de zuidelijke stalling zullen verkiezen én door de fietstunnel zullen fietsen.
- Op termijn van ongeveer 5 jaar groeit dit aandeel verder naar  $85\% \text{ (noord)} * 85\% \text{ (onderverdeling reizigers)} * 80\% \text{ (merendeel van situaties)} * 40\% \text{ (NS-perrons)} = 23\% \text{ van de totale reizigersbewegingen met fiets}$  van en naar het Hoofdstation.

---

<sup>2</sup> Deze indeling is gemaakt op basis van drie onderzoeksmethoden waarbij gebruik wordt gemaakt van waarde-oriëntaties: Needscope, Mentality en Segment, waarbij meer specifiek is uitgegaan van een reizigersverdeling die de NS hanteert in haar onderzoek naar gedrag in treinen en op stations. We geven daarbij wel aan dat hieromtrent geen specifieke gegevens beschikbaar waren met betrekking tot station Groningen.

- Opgeteld levert dit 13% (zuid) + 18% (noord, bus) + 19% (noord, NS-perrons) = 50% van het totaal aantal reizigersbewegingen met fiets van en naar het Hoofdstation de zuidelijke stalling zullen verkiezen na ongeveer 1 jaar.
- Op de langere termijn van ongeveer 5 jaar zal dit aandeel verder groeien naar 13% + 18% + 23% = 54% van het totaal aantal reizigersbewegingen met fiets van en naar het Hoofdstation
- De fietstunnel zal (voor wat betreft stationsgerelateerd fietsverkeer) in dit scenario gebruikt worden door 2% (zuid) + 18% (noord, bus) + 19% (noord, NS-perrons) = 39% van het totaal aantal reizigersbewegingen met fiets van en naar het Hoofdstation. Op termijn van ongeveer 5 jaar groeiende naar 2% + 18% + 23% = 43% van het totaal aantal reizigersbewegingen met fiets.
- Gebruikers van de fietstunnel zullen doorgaans per stallingshandeling zowel op de heenweg als de terugweg de tunnel passeren, zijnde twee tunnelpassages per stallingshandeling. Echter, omdat sommige reizigers langer dan één dag stallen, resulteert dit in minder dan twee verplaatsingen per staller per dag. Hanteren we een gemiddelde stallingduur van 1.5 dag per reiziger, levert dit een totaal van (twee fietstunnel passages per stallingsgebruiker / 1.5 dag) = 1.33 fietstunnel passage per stallingsgebruiker per dag.

### Conclusie

- In de beoogde, toekomstige, totale stallingcapaciteit van 17.500 plaatsen, onder de aanname van gelijkblijvende samenstelling van de huidige reizigersgroep en onder overige aantekeningen gemaakt op pag.1 en 2, leidt bovenstaande tot:
  - o een geprognostiseerde voorkeur van 50% van het totaal aantal reizigersbewegingen met fiets van en naar het Hoofdstation voor de zuidelijke fietsstalling na ongeveer 1 jaar, corresponderend met  $50\% * 17.500 = 8.750$  stallingplaatsen, tenderend na 5 jaar naar  $54\% * 17.500 = 9.450$  stallingplaatsen.
  - o voor het overige deel van de reizigersbewegingen een voorkeur voor de noordelijke stalling(en) van 8.750 stallingplaatsen na ongeveer 1 jaar, tenderend naar 8.050 stallingplaatsen na ongeveer 5 jaar.
  - o daarnaast een gebruik van  $39\% * 17.500 * 1.33 = 9.100$  fietstunnel passages per dag (voor zover gerelateerd aan het fietsparkeren in het stationsgebied), tenderend naar  $43\% * 17.500 * 1.33 = 10.000$  tunnel passages per dag.

### Vraag 2

2. *“Is het mogelijk – en onder welke condities dan - om fietsers vanuit het noorden via de fietstunnel te sturen naar stallingen aan de zuidzijde, ook als zij hier vanuit de eigen stallingsvoorkeur niet voor zouden kiezen?”*

- Allereerst merken we op dat het onmogelijk is om helemaal *niet* te sturen. Ook in de minimum variant dient inrichting van tunnel en stalling immers volgens basale inrichting- en ontwerpeisen te geschieden, wat ook een vorm van sturing is. We zijn er daarom in bovenstaande prognoses reeds van uitgegaan dat enige mate van sturing hoe dan ook plaats zal vinden.
- Zelfs als bewuste sturing niet het uitgangspunt is, zal de opgerichte projectorganisatie, de bouwactiviteiten rond het station voor en tijdens de realisatiefase en de daaraan

gekoppelde informatievoorziening hoe dan ook de aandacht van reizigers trekken en daarmee een potentiële bron van beïnvloeding vormen.

- Hierdoor voorspellen wij een vrij hoge mate van sturing als 'onvermijdelijk' onderdeel van de realisatie van de fietsenstalling en fietstunnel. Deze pakt – zoals aangegeven onder vraagstelling 1 – positief uit voor het gebruik van de zuidelijke stalling en het gebruik van de fietstunnel. Wij adviseren zelfs een vroege proactieve rol van de initiatiefnemers met betrekking tot het in- en voorlichten van nut, noodzaak en doelstellingen van de bouwwerkzaamheden, omdat men anders automatisch een reactieve rol toebedeeld zal krijgen door burgers en media.
- De prognoses onder vraag 1 leiden onder de gestelde aannames reeds tot een hoge voorkeur voor de nieuwe zuidstalling en daarnaast tot een hoog gebruik van de fietstunnel. Mocht als gevolg van eerder genoemde onzekerheden of door andere onvoorziene omstandigheden het aantal bezoekers in de zuidstalling lager uitpakken, én mocht dit een ongewenste verdeling blijken, kan aanvullende sturing worden ingezet als middel om de zuidelijke stalling nadrukkelijker in de belangstelling te krijgen. De omgekeerde situaties is uiteraard evengoed denkbaar.
- Daarbij gelden de volgende globale richtlijnen:
  - o functionele reizigers zijn vooral te sturen met informatie over reistijdwinst en efficiëntie (waarbij de ervaringen die zij opdoen door het te proberen, niet tot afwijkende conclusies mogen leiden. Kortom; informeer transparant en eerlijk).
  - o Voor zekerheids- en gemakzoekers geldt dit ook, waarbij extra aandacht dient uit te gaan naar de toegankelijkheid en belevingsfactoren. Het boven installen van de fiets zal bijvoorbeeld voor gemakzoekers naast een toename van de tijd nadrukkelijker dan bij andere groepen als extra hinderlijk worden ervaren. Voor zekerheidszoekers domineert juist consistentie.
  - o De gezelligheidszoeker is slechts in geringe mate over te halen voor de zuidzijde te kiezen. Wij adviseren hier dan ook niet op in te zetten en voorzieningen aan de zuidzijde vooral te richten op een extraatje voor de andere typen reizigers. Daarbij is de gemakzoeker het meest gebaat, aangezien deze voorzieningen aan beide zijde als gemakkelijk zal ervaren: ook aan de zuidzijde heeft hij dan immers alles bij de hand.
- Nadere sturing wordt gerealiseerd door nadrukkelijker kwaliteitsverbetering in ontwerp en inrichting van de basiseisen waarop de prognoses onder vraag 1 gebaseerd zijn.

### **Tot slot / Conclusie**

- Gegeven de beoogde, toekomstige, totale stallingcapaciteit in het stationsgebied van 17.500 stallingplaatsen, en onder nadrukkelijke relativering als gevolg van ontbrekende data, onzekerheden naar de toekomst en overige beperkingen als genoemd onder vraag 1, verwacht het panel:
  - o een geprognostiseerde behoefte van 8.750 stallingplaatsen aan de zuidzijde van het Hoofdstation na 1 jaar, tenderend naar 9.450 stallingplaatsen na 5 jaar.
  - o een geprognostiseerde behoefte van 8.750 stallingplaatsen aan de noordzijde van het Hoofdstation na 1 jaar, tenderend naar 8.050 stallingplaatsen na 5 jaar.
  - o daarnaast een gebruik van 9.100 (fietsparkeer-gerelateerde) fietstunnelpassages per dag na 1 jaar, tenderend naar 10.000 tunnelpassages per dag na 5 jaar.

- In het licht van onder vraag 1 genoemde fundamentele onzekerheden kan de combinatie van de fietstunnel en de zuidelijke stalling (in aanvulling op de bestaande noordelijke stalling) ook gezien worden als robuuste infrastructuur om in de toekomst flexibel te kunnen inspelen op een vergroot aantal scenario's. Voorbeelden zijn de onder vraag 2 besproken sturing en de daar onderdeel van uitmakende differentiatie tussen stallingen of flankerend beleid.
- In aanvulling op bovenstaande hoge prognoses van toekomstig gebruik, is ook dit 'kale' aspect van robuustheid en flexibiliteit naar oordeel van het panel - gegeven deze fundamenteel onzekere toekomst qua gebruikerswensen - als zwaarwegend argument mee te wegen om beide projecten daadwerkelijk te realiseren.
- Deze overweging wordt mede daardoor versterkt dat het panel het onwaarschijnlijk acht dat als de zuidelijke stalling en fietstunnel *niet* samen met de voorgestelde ombouw van het Hoofdstation en aanleg van de bustunnel worden gerealiseerd, deze projecten binnen zeer lange termijn (30-50 jaar) alsnog kansrijk lijken. Op een dergelijke termijn zal bovengenoemde onzekerheid alleen maar toenemen, waarmee het gewicht van robuustheid en flexibiliteit verder toeneemt.