



Second opinion plannen “Fietsparkeren Groningen CS”

*Theo Zeegers,
verkeersconsulent Fietsersbond*

Titel: Second opinion plannen "Fietsparkeren Groningen CS"

Auteur: Theo Zeegers, verkeersconsulent Fietsersbond

Jaartal: november 2014

De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. Dat kan dankzij de steun van onze leden. De Fietsersbond heeft 35.000 leden, 150 afdelingen en 1500 actieve vrijwilligers, verspreid over heel Nederland.

Copyright Fietsersbond [jaartal].

Overname van teksten is toegestaan met bronvermelding.

Fietsersbond

Postbus 2828

3500 GV Utrecht

www.fietsersbond.nl

Telefoon 030-2918151

Fax 030-2918188

E-mail t.zeegers@fietsersbond.nl

Inhoud

Inleiding	4
1 Hoofdstuktitel.....	5
1.1 Flexibiliteit.....	5
1.2 Rekenwerk	5
1.3 Bromfietsen in de tunnel	6

Inleiding

De gemeente Groningen, Prorail en OV-bedrijven zijn plannen aan het ontwikkelen voor de omgeving van het Centraal Station in Groningen, ieder vanuit zijn eigen rol. Aan de ene kant wordt het voorstel bestudeerd om van een eenzijdig station te komen tot een meer tweezijdig station met een nieuwe ingang aan de zuidzijde. Deze zou voor fietsers bereikbaar moeten worden via een nieuw te bouwen noord-zuidtunnel onder het station. Aan de andere zijde ligt er een opgave om het aantal fietsparkeerplaatsen rondom het station te verhogen van grofweg 9.000 naar grofweg 17.500.

In dit kader is het voorstel gelanceerd om de grote uitbreiding van fietsparkeerplaatsen ook aan de zuidzijde te realiseren. Deze is dan via genoemde fietstunnel bereikbaar. Omdat het overgrote deel van de reizigers vanuit het noorden komt, is er twijfel of genoemde voorzieningen wel afdoende gebruikt gaan worden. Daarom hebben genoemde partijen onder leiding van de gemeente Groningen een drietal onafhankelijke adviseurs, de heren Kager, Tertoolen en auteur dezes, verkeersconsulent Fietsersbond, gevraagd hun mening te geven.

Helaas kon ik door ziekte geen rol spelen in het schrijven van het advies. Bij deze maak ik graag gebruik van de mogelijkheid om te reageren op het advies van de heren Kager en Tertoolen [verder: het advies]. Ik schrijf deze reactie na overleg met Wim Bot, beleidsmedewerker Fietsersbond.

1 Hoofdstuktitel

Hoofdpijn van onze reactie is dat het advies wat ons betreft uitstekende is, zeker gezien de enorme tijdsdruk waaronder een en ander tot stand moest komen.

Wij onderschrijven op hoofdlijnen de conclusies van het rapport. Ik geeft puntsgewijs hieronder weer waar wij - doorgaans genuanceerd - een andere insteek hebben.

1.1 Flexibiliteit

Nog meer dan het rapport, willen wij het belang van flexibiliteit benadrukken (en daarmee de kansen van de tunnel + zuidparkeren oplossing). Tot dusver blijken prognoses voor fietsparkeren bij stations zelden of nooit uit te komen: volumina stijgen altijd sneller dan de prognose.

Je kan daar op twee verschillende manieren mee omgaan.

De ene oplossing is betere prognoses. Als dat überhaupt al mogelijk is, is het niet mogelijk op deze tijdschalen. In die zin onderschrijven wij de onzekerheid rond de gehanteerde cijfers.

De andere oplossing is een oplossing zoeken die robuust is: weinig gevoelig voor een grote bandbreedte rond de prognose.

Naar ons oordeel is de noord/zuid/tunnel-oplossing beduidend robuuster dan andere oplossingen die genoemd zijn, zoals 'alles noord'

1.2 Rekenwerk

Wij hebben het rekenwerk nagelopen en kunnen dat - met één uitzondering - reproduceren.

Wij tekenen hier wel bij aan, dat de cijfers conservatief zijn voor de zuidzijde.

Zo wordt - impliciet - verondersteld dat de 10 % niet-OV gerelateerde bezoekers van het stationsgebied allen aan de noordzijde zullen stallen. Dat is voor de zuidzijde evident een onderschatting, al is moeilijk in te schatten hoe groot.

Ook wordt verondersteld dat geen enkele 'noordeling' die met een Arriva-trein gaat, aan de zuidzijde zal stallen. Waar dat in eerste benadering een goede aanname is, kan je veronderstellen dat zeker bij grotere drukte (aan de noordzijde) met name de 'zekerheidszoekers' naar de zuidzijde zullen uitwijken.

Dit soort gedrag is van andere stations concreet bekend.

Dan de rekenfout. De getallen zijn voor de zuidzijde 2 procentpunt te hoog, doordat eerst dat van de 15 % 'zuiderlingen' 85 % zuid zal stallen (dus 13 % van totaal), maar in de uiteindelijke berekeningen hier ipv. 13 % 15 % meegenomen is: "Opgeleverd levert dit 15 % (zuid) + 18 % (noord bus), +"

Dat is in die zin goed nieuws, dat het vermeende kleine capaciteitstekort aan de zuidzijde na deze correctie nagenoeg geheel verdwijnt. Overigens is dit een correctie die naar mijn oordeel verwaarloosbaar is ten opzichte van de genoemde onzekerheden. Hoofdboodschap is dat het rekenwerk door ons technisch correct bevonden is na doorvoering van deze kleine correctie.

Dat geldt ook voor de berekende intensiteit in de fietstunnel (met erkenning van alle mitsen en maren in de aannames).

Hoewel de beoordeling van de vraag of dergelijke intensiteiten een fietstunnel rechtvaardigt ook een politieke component heeft, volgt wat ons betreft op zuiver verkeerskundige overwegingen hieruit dat een tunnel inderdaad nuttig en nodig is.

1.3 Bromfietsen in de tunnel

Het rapport vraagt terecht voor goede detaillering van de tunnel en ondergrondse stalling. Op grond van onze ervaring voegen wij hier het volgende aan toe:

Een eventueel verbod voor bromfietsers en snorfietsers wordt in sommige plaatsen gehandhaafd met een camera en geluidsdetectie. Bestuurders van dergelijke voertuigen blijken zich hiertegen te wapenen door door de tunnel te rijden met een afgeschermd kenteken (doek er voor, lange jas). Dit gebeurt op relatief grote schaal. Het volledig automatiseren van het toezicht uitsluitend op grond van kentekenherkenning is dus geen goed plan.