

Bestuursdienst
Telefoon (050) 367 83 20/ Kees Muller
Onderwerp Tussenrapportage quick scan uitbreiding
fietsparkeerlocaties Stationsgebied



Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

De leden van de raad van de gemeente
Groningen
te
GRONINGEN

In uw antwoord
graag datum en
kenmerk vermelden

Wij zijn met het
openbaar vervoer
bereikbaar,
buslijnen
1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 16

Datum **10 FEB 2011**

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO10.2482759

Uw brief van

Uw kenmerk

Informatie over
vertrektijden krijgt u
via telefoon 0900-92 92

Geachte heer, mevrouw,

Door de groei van het aantal trein- en busreizigers en de toename van het aantal studenten is jaarlijks een toename van de stallingscapaciteit voor ongeveer 500 fietsen nodig in het Stationsgebied. Om hier aan te kunnen voldoen is een quick scan gestart om geschikte locaties te vinden waar die uitbreiding gerealiseerd kan worden. De burgers van de stad zijn uitgedaagd om mee te denken bij het vinden van locaties. Dat heeft geresulteerd in 75 reacties met suggesties en ideeën.

In bijgaand rapport staat beschreven welke locaties overgebleven zijn na een brede beschouwing van alle ingebrachte locaties. Deze locaties zullen nader onderzocht en uitgewerkt worden.

Eerder hebben wij u geïnformeerd over de pilot die ProRail gaat uitvoeren om een beheersysteem uit te testen. Dit systeem geeft informatie over de benutting van de stallingscapaciteit. Vanwege technische problemen bij de ontwikkeling van dit nieuwe systeem moet de start uitgesteld worden. ProRail heeft aangegeven in het voorjaar van 2011 te zullen starten met de pilot.

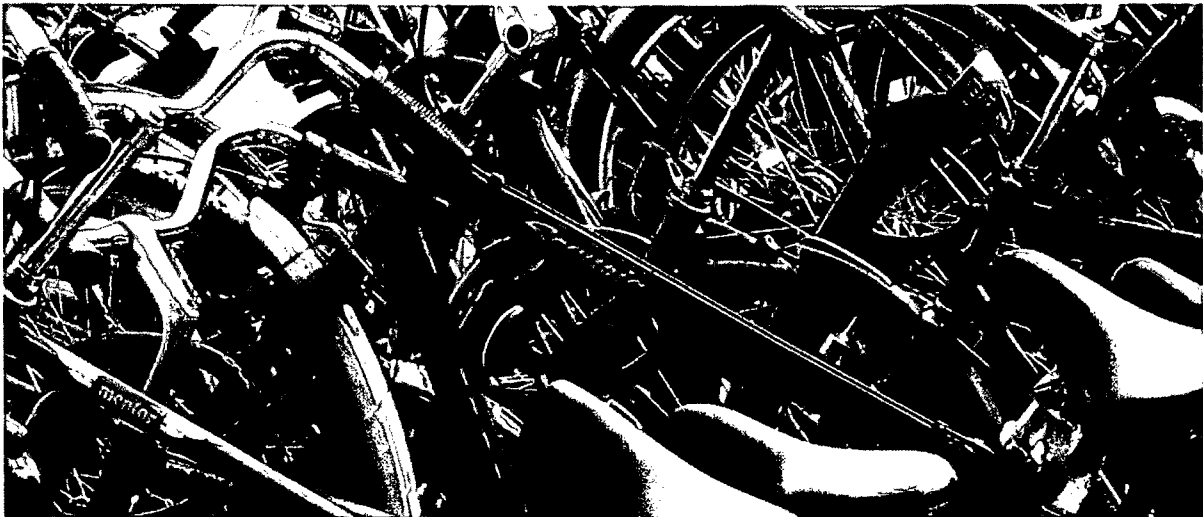
Voor de zomervakantie 2011 ontvangt u ons uitvoeringsvoorstel tot uitbreiding van de fietsparkeervoorzieningen in het Stationsgebied.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

**Quickscan uitbreiding
fietsparkeerlocaties stationsgebied
Groningen**



stad.

Februari 2011

Bijlage bij het besluit van Burgemeester en Wethouders van Groningen op 8 februari 2011

1. Inleiding

Het aantal gestalde fietsen in het stationsgebied in Groningen neemt nog steeds toe. De verwachting is dat de komende jaren de vraag naar stallingsvoorzieningen stijgt en dat de trend van de afgelopen jaren zich doorzet. Op de lange termijn vormt de opgave om één of meerdere gebruiksvriendelijke en veilige stallingen te realiseren nadrukkelijk onderdeel van de planvorming in het kader van de ontwikkeling van het stationsgebied.

Op de korte termijn is nodig dat de stallingscapaciteit op beperkte schaal wordt uitgebreid.

Deze quick scan geeft inzicht in de mogelijkheden tot uitbreiding van de stallingscapaciteit in het stationsgebied. De mogelijkheden zijn nog globaal uitgewerkt. Als wordt ingestemd met de voorgestelde oplossingen, vindt de verdere uitwerking plaats, waarbij ook van elke oplossing de kosten aangegeven worden.

Hoofdstuk 2 beschrijft de burgerparticipatie die als start van het project is gehouden.

In hoofdstuk 3 worden de ontwikkelingen van de stallingsmogelijkheden tot nu toe toegelicht. Voor de lange termijn wordt beschreven op welke wijze het fietsparkeren is ingebed in de visieontwikkeling van het hele stationsgebied.

Hoofdstuk 4 beschrijft de aspecten die van belang zijn om tot een keuze te kunnen komen van de korte termijn uitbreidingsmogelijkheden.

Hoofdstuk 5 beschrijft de ontwerpogave. De verschillende mogelijkheden om de stallingscapaciteit uit te breiden worden omschreven en kort toegelicht. Daarbij worden ook de ideeën en suggesties die ontvangen zijn naar aanleiding van de oproep die het college heeft gedaan aan de inwoners van Groningen.

In hoofdstuk 6 zijn de vervolgacties beschreven.

2. Burgerparticipatie

In februari 2010 heeft het college door middel van een oproep in de Gezinsbode Stadgers gevraagd ideeën en suggesties in te zenden voor locaties om extra fietsen te kunnen parkeren.

Daar is goed gebruik van gemaakt. Er zijn 75 inzendingen binnengekomen. Er zijn zeer veel concrete en bruikbare voorstellen gedaan. De meeste inzendingen bestaan uit een korte omschrijving van het idee, maar er waren ook enkele goed uitgewerkte en mooi vormgegeven inzendingen bij. De voorstellen komen in hoofdlijn op het volgende neer:

- bestaande gebouwde voorzieningen uitbreiden (boven de busbuffer, Stadsbalkon, boven het busstation, locaties ten zuiden van het spoor, in de aangrenzende gebouwen, fietsflat),
- nieuwe gebouwde voorzieningen maken (in het Verbindingskanaal, nieuwe fietsen kelder op plek van het Stadsbalkon, boven of onder de sporen/perron, onder Ubbo Emmiusseingel),
- fietsen naar elders in de stad overbrengen,
- leren van andere steden in Nederland,
- gebruik maken van hightech fietsopslagsystemen,
- mogelijkheden uitbreiden om de fiets in de trein mee te nemen,
- invoeren betaald parkeren.

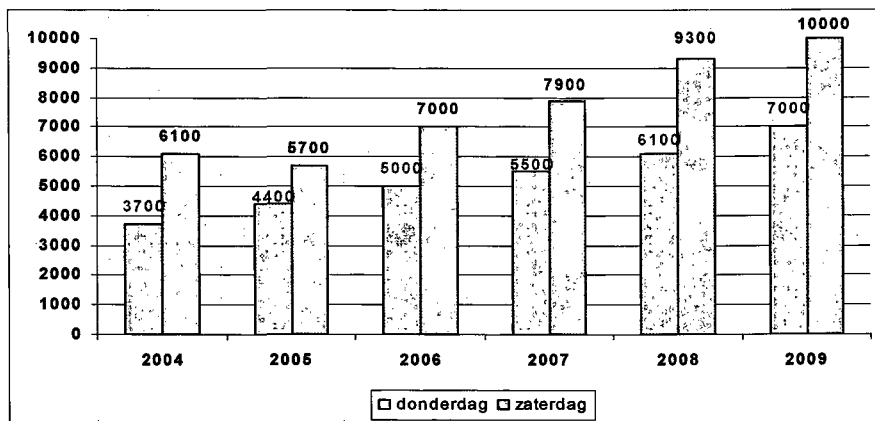
In bijlage 1 zijn de inzendingen verder uitgewerkt en is aangegeven en onderbouwd of de suggesties meegenomen zijn is de voor te stellen oplossingen.

3. Stallingsvoorzieningen

3.1 Maatregelen tot nu

In 2000 is begonnen met het opstellen van een visie voor de herinrichting van het stationsplein. Daarin moest de fiets nadrukkelijk een eigen plaats krijgen. In eerste instantie werd uitgegaan van een

capaciteit van 3.000 stallingsplaatsen. Tellingen van het daadwerkelijk aantal gestalde fietsen in het stationsgebied toonden aan dat het aantal beoogde stallingsplaatsen ruimschoots voldoende moest zijn. In 2007 kreeg het Stadsbalkon 24-uurs toezicht. Onder andere daardoor steeg het aantal gestalde fietsen in het stationsgebied snel. Ten opzichte van 2000 is het totale aantal gestalde fietsen in het stationsgebied meer dan verdrievoudigd tot ongeveer 10.000 fietsen in het weekend.



grafiek: aantal stallers in het stationsgebied

Het aantal stallingsvoorzieningen in het stationsgebied is de afgelopen jaren toegenomen tot 9.280 stallingsplaatsen in de huidige situatie. Zo is het Stadsbalkon in 2008 uitgebreid met 500 stallingsplaatsen en in 2010 nog eens met 950 plaatsen. De maximale stallingscapaciteit in het Stadsbalkon is daarmee bereikt, er zijn nu zo'n 5.430 plaatsen, bijna een verdubbeling ten opzichte van het oorspronkelijke aantal. Ook aan de zuidzijde is het aantal stallingsplaatsen uitgebreid van 210 naar 420 plaatsen. Verder zijn de NS-stalling en de fietsflat in 2010 gerenoveerd en voorzien van dubbellaags uitschuifbare fietsrekken. Daarmee is de kwaliteit van deze fietsparkeervoorzieningen sterk verbeterd. Ten slotte kunnen fietsers in het weekend gratis gebruik maken van de NS-stalling.

Door de manier waarop het Stadsbalkon gebouwd is en door het 24-uurs toezicht hebben we gezorgd voor maximaal overzicht en toezicht in het Stadsbalkon. Drie of meer toezichthouders zijn 24 uur per dag, 7 dagen per week aanwezig in het Stadsbalkon. Zij houden naast toezicht op de gestalde fietsen in het Stadsbalkon ook toezicht op de gestalde fietsen in de rest van het stationsgebied. Zij kunnen direct contact opnemen met de politie wanneer daar aanleiding toe is, bijvoorbeeld wanneer iets lijkt op fietsdiefstal. Op dit moment beschikt de stalling niet over camerabewaking, maar dat heeft wel onze aandacht, zeker gezien de ombouw van enkellaags fietsrekken naar dubbellaags fietsrekken.

Behalve het houden van toezicht, ruimen de toezichthouders driemaal per dag het zwerfvuil in het Stadsbalkon op om de stalling schoon te houden. Uit ervaring weten we dat dit bijdraagt aan een voor de klant veilige omgeving. Voor de overige schoonmaakwerkzaamheden zijn heldere en duidelijke afspraken gemaakt.

Vanaf 1 september 2009 is de maximale stallingsduur voor fietsen in het gehele stationsgebied verkort van vier weken naar twaalf dagen. De handhaving in het gehele stationsgebied vindt op dit moment plaats op de volgende wijze:

- fietsen die langer dan 12 dagen gestald zijn;
- fietsen die op de blindengeleidestroken gestald zijn (circa één meter vanuit het hart van de strook links en rechts – dit gebeurt ook in het weekend);
- fietsen die langs de fietspaden van het stationemplacement gestald zijn;
- fietsen die hinderlijk of gevaarlijk gestald zijn (dit gebeurt ook in het Stadsbalkon als deze bijvoorbeeld voor de trappen of echt in de gangpaden staan);
- fietsen die bovengronds 'los' gestald zijn, bijvoorbeeld tegen het stationsgebouw; maar alleen dan als er daadwerkelijk nog stallingscapaciteit beschikbaar is.

De ervaringen met de handhavingstermijn van twaalf dagen in het gehele stationsgebied zijn zeer goed. Klachten en bezwaren over de twaalf dagen termijn zijn er nauwelijks. En het aantal verkeerd gestalde fietsen dat momenteel wordt verwijderd is zeer beperkt. Overigens worden veel van de verwijderde fietsen in het stationsgebied niet opgehaald door de eigenaar.

Groningen is door ProRail benaderd deel te nemen aan een pilot van een jaar genaamd 'handhaving en benutting fietsenstallingen'. Deze pilot moet een technisch hulpmiddel opleveren waarmee de stallingsduur van iedere fiets automatisch geregistreerd wordt. Bovendien dient het systeem te weten hoeveel vrije stallingsplaatsen beschikbaar zijn én waar die zich bevinden. ProRail heeft specifieke belangstelling getoond om gezamenlijk met ons deze proef te houden in het Stadsbalkon. De proef start in het voorjaar 2011.

Het is de bedoeling dat het nieuwe beheerssysteem in het voorjaar 2011 geïmplementeerd en operationeel wordt. Voorafgaand aan de pilot voert ProRail een nulmeting uit waarbij informatie verzameld wordt over de huidige beheers- en handhavingskosten en de beleving van de stallers. De pilot heeft een looptijd van een jaar. Daarna vindt een uitgebreide evaluatie plaats. Na de proef blijft de installatie aanwezig in het Stadsbalkon, mits de proef een succes is. De kosten voor deze pilot komen voor rekening van ProRail.

3.2 Lange termijn maatregelen

Op de lange termijn wordt er gezocht naar een meer permanente oplossing voor het fietsparkeren rond het stationsgebied. Wens die in de visieontwikkeling voor het stationsgebied naar voren komt is een efficiënter gebruik van de zuidzijde van het station. Maar ook het aanbieden van fietsparkeermogelijkheden op strategische punten, voor fietsers die vanuit diverse windstreken komen, wordt in de visieontwikkeling opgenomen. Deze visieontwikkeling is uitwerkt in het document *Verkeersmachine station Groningen, Een Functioneel Programma van Eisen*.

4. Fietsen in het stationsgebied

4.1 Fietsstromen

Uit visuele verkeerstellingen in de ochtend- (07.00-10.00 uur) en avondspits (15.00-18.00 uur) hebben we een beeld gekregen van de fietsersstromen in het stationsgebied. Daaruit blijkt dat ongeveer 36% van alle fietsers via de Werkmanbrug het stationsgebied binnenrijdt en verlaat. Via de fietspaden langs het spoor rijdt circa 35% (17% vanaf de Van Hallbrug en 18% vanaf de Lodewijkstraat). Via het kruispunt Emmabrug rijdt 17% en via het kruispunt Herebrug rijdt 12%. Figuur 1 van bijlage 2 geeft dit schematisch weer.

4.2 Loopafstand

Bij het stallen van een fiets wil de fietser in het algemeen zo dicht mogelijk bij zijn of haar bestemming parkeren. Fietsgebruik is namelijk zeer gevoelig voor lopen. Een algemeen gehanteerde norm is dat de stalling binnen 200 meter van de stationsingang moet liggen (in grotere steden mag deze afstand iets ruimer zijn) van grote 'fietsmagneten'. Bovendien is het belangrijk dat een stalling direct aan een toeleidende fietsroute gesitueerd wordt. Figuur 1 van bijlage 2 geeft de afstanden schematisch weer.

De bereidwilligheid om te lopen van een fietsenstalling naar de uiteindelijke bestemming wordt verder bepaald door factoren als de toegankelijkheid van de stalling, de waarde van de fiets, de frequentie en duur van het parkeren en de leeftijd van de staller.

4.3 Betalen/gratis

De invoering van gratis bewaakt stallingen is een zeer effectief middel met veel effect op parkeerkeuzes van fietsers. Deels vanwege de prijs, deels ook vanwege het gebruikersgemak: betalen kost tijd. Een goed voorbeeld hiervan is de NS-stalling. Sinds 1 januari 2009 kunnen stallers in het weekend gratis

gebruik maken van deze bewaakte fietsenstalling. Inmiddels gebruiken bijna viermaal zoveel fietsers deze stalling.

4.4 Prognose

Het aantal studenten aan de HHG en RUG is gestegen van 39.600 in 2003 tot 52.800 in 2010. Dit betekent een gemiddelde toename van 1.900 studenten per jaar. De verwachting is dat het aantal studenten in Groningen de komende jaren zal blijven stijgen. Landelijk gaat men ervan uit dat de groei in de periode 2010 tot en met 2015 de helft zal zijn van wat er in de periode 2003 tot en met 2010 aan studenten is bijgekomen. Voor Groningen betekent dit een toename naar ruim 59.000 studenten in 2015.

In 2010 is het aantal inwoners in Groningen gestegen van ruim 177.000 in 2003 tot 187.000, een gemiddelde toename van ongeveer 1.400 inwoners per jaar. Ook voor de toekomst wordt rekening gehouden met een dergelijke groei van het aantal inwoners. In 2015 bedraagt het aantal inwoners naar verwachting 193.500.

Naast een stijging van het aantal studenten en het aantal inwoners, is het gebruik van het openbaar vervoer in Groningen de afgelopen jaren fors toegenomen. Zo is het aantal in- en uitstappers op het hoofdstation dat reist met de trein de afgelopen jaren toegenomen met 17% van 29.630 in 2003 naar 34.580 in 2009. Overigens is de fiets landelijk gezien het snelst groeiende vervoersmiddel voor het treinvervoer.

Behalve een groei van het aantal treinreizigers is ook het aantal busreizigers de afgelopen periode fors toegenomen. Op dit moment stappen er dagelijks ongeveer 35.000 reizigers in en uit op het hoofdstation. De komende jaren zetten we in Groningen fors in op het stimuleren van het openbaar vervoer.

In de periode van 2003 tot en met 2010 is het gemiddeld aantal gestalde fietsen in het stationsgebied in het weekend toegenomen van 6.000 naar 10.000, een gemiddelde toename van zo'n 600 weekendstallers per jaar. Wanneer we de gemiddelde stallingsbehoefte in het stationsgebied van de afgelopen jaren naast de groei van het aantal studenten, inwoners, trein- en buspassagiers van de komende jaren leggen, kunnen we concluderen dat we jaarlijks zo'n 400 à 500 extra stallingsplaatsen extra nodig hebben in het stationsgebied. Bovendien komen we op dit moment zo'n 600 tot 1.000 stallingsplaatsen tekort in het stationsgebied. Een uitbreiding in het stationsgebied met 2.600 tot 3.500 stallingsplaatsen in 2015 is de opgave waar we voor staan.

5. Mogelijke oplossingen

5.1 Doelstelling

De doelstelling luidt als volgt:

Om de groeiende vraag naar fietsparkeerplekken in het stationsgebied te faciliteren zijn tot 2015 jaarlijks 500 extra gratis stallingsplaatsen op maximaal 200 meter van het treinstation nodig.

5.2 Ontwerpproces en -uitkomsten

Het college heeft in februari 2010 de burgers van de stad gevraagd om suggesties en ideeën in te zenden ten aanzien van fietsparkeren in het stationsgebied. Dit heeft in totaal 75 brieven en mails opgeleverd met allerlei opmerkingen, suggesties en ideeën. Deze inzendingen zijn met belangstelling gelezen. In bijlage 1 zijn alle inzendingen opgenomen. Aangegeven is of het idee wel of niet meegenomen is in de verdere uitwerking en is een korte motivatie gegeven. In figuur 2 van bijlage 2 zijn alle inzendingen op de locatie ingetekend waar de stalling gedacht was.

Na een rondgang in het gebied heeft de projectgroep een aantal locaties toegevoegd aan de potentiële inzendingen (zie figuur 3). Voor deze locaties is vervolgens bepaald hoeveel fietsen er gestald kunnen worden (zie figuur 4). Daarna is bekeken in hoeverre de locaties haalbaar zijn en bleven er uiteindelijk twee locaties over die verder uitgewerkt zijn (donkergroen in figuur 5).

In de bijlage zijn de locaties schetsmatig uitgewerkt.

De twee locaties zijn:

1. Stalling op P&R parkeerdek NS

Het is mogelijk om ca. 1100 fietsen op het dek van de P&R parkeerterrein van de NS te plaatsen. Vlak naast de fietsflat ligt een overdekt parkeerdek die relatief eenvoudig ingericht kan worden als fietsstalling. De ligging is goed. De toegankelijkheid moet nader bekeken worden. Het is mogelijk het parkeerdek via de fietsflat te ontsluiten, maar het verdient de voorkeur een eigen toegang in de vorm van een fietstrap aan te leggen. Het gebruiksgemak en de herkenbaarheid van dit voorstel zal hierdoor sterk toenemen. Hiervoor zal wel een parkeerstrook op de K&R opgeheven moeten worden. NS en ProRail zijn ervan op de hoogte dat de gemeente dit alternatief kansrijk vindt. NS en ProRail worden betrokken bij de uitwerking en zal blijken of deze optie haalbaar is.

De kosten bedragen ca. € 800.000 (excl. btw).

2. Stalling aan de Achterweg

Aan de Achterweg kunnen, bijna aansluitend aan de bestaande stalling, ca. 300 - 600 fietsen gestald worden. Het is een eenvoudige ingreep. De bestaande parkeerplaatsen voor auto's voor het TNT gebouw, worden omgebouwd tot stalgebied voor fietsen. De voorzieningen kunnen heel goed in meerdere fasen worden uitgevoerd.

Deze stalling ligt wat verscholen en zal door de reizigers ontdekt moeten worden. Met een gerichte reclamecampagne kan dit ondersteund worden. De ligging is ideaal voor treinreizigers die al een kaartje of een OV-chipkaart hebben en naar het zuiden reizen. Via de traverse kom je rechtstreeks op het perron waar de trein vertrekt.

Er is nog over de buurtorganisatie en met TNT nodig.

De kosten voor een eerste fase van 360 fietsen bedragen ca. € 140.000 en voor een tweede fase van 280 fietsen ca. € 120.000 (excl. btw).

6. Voorstel

Voorgesteld wordt om bovenstaande twee locaties verder uit te werken. Bij beide opties is nader overleg en afstemming nodig. Ook moeten de kosten nauwkeuriger geraamd worden. De quick scan zal ook met NS, Prorail, Fietsersbond en stichting Werkpro worden besproken.

Voorgesteld wordt dan deze rapportage naar de 75 inzenders van de ideeën en suggesties gestuurd wordt zodat zij er eventueel op kunnen reageren.

Bijlage 1. Ontvangen brieven en e-mails in het kader van “Wensen vanuit de stad”

Aan alle inwoners van onze stad is gevraagd welke ideeën en wensen zij hebben ten aanzien van fietsparkeermaatregelen bij het hoofdstation. In de Groninger Gezinsbode van februari 2010 is hiervoor een oproep geplaatst. De Stadgers hebben goed gebruik gemaakt van deze gelegenheid. Er zijn in totaal 75 brieven en e-mails binnengekomen met in totaal 23 verschillende opmerkingen, suggesties en ideeën.

De inzenders zijn:

- | | | |
|--------------------------|---------------------------|----------------------------------|
| 1. Sebas Beckeringh | 26. Frank Omlo | 51. Annetta Flick |
| 2. Erik Mosfeer | 27. Joram Hoekman | 52. Nel van de Graaf |
| 3. Theo Mertens | 28. J.F. Dennebos | 53. Hans van den Berg |
| 4. Jan Klootsema | 29. Jaap van Dijken | 54. Jan Krist |
| 5. Dennis van Dijken | 30. Jeroen Penterman | 55. Berna Tweel |
| 6. Dirk-Jan van den Berg | 31. Harry Norder | 56. Mayke van Boxsel |
| 7. Taco Feddes | 32. Bert Bellert | 57. Harm D. Guikema |
| 8. H.M.J. Grooten | 33. Nicole Sarolea | 58. J. Hofman |
| 9. Hanne Gratama | 34. Ron Lager | 59. iemand uit Groningen |
| 10. Martijn van der Tuin | 35. Tiemen Folkers | 60. Kier Rijks |
| 11. Louis Ettema | 36. Jos van der Laan | 61. H.J. Kleine |
| 12. Marcel Ijsbrandij | 37. Sjuul Goard | 62. Willy Sjaarda |
| 13. Thomas de Boer | 38. Niesje van Nigtevecht | 63. Harmen Fijn |
| 14. Lammert Sietsma | 39. V. Erdin | 64. Jan K. Berends |
| 15. Geert Veen | 40. Roderik Arends | 65. Annes Honders |
| 16. H. Stokhorst | 41. Jaap van der Zwan | 66. G. Kajuitier |
| 17. Paul Kukler | 42. Frank Menger | 67. L. Haasjes |
| 18. Marcel van der Lyke | 43. Hilko Brunsting | 68. G. Dijkstra-Jager |
| 19. Jeffrey | 44. Coby Attema | 69. M. Sluiter |
| 20. Martin van der Hoek | 45. Evert de Groot | 70. Henk Broekema |
| 21. Marieke Wiersma | 46. Bob Vanger | 71. C.A.H.A. Faber |
| 22. Harma Haan | 47. Karin Geurds | 72. C. Boot |
| 23. Mieke van den Broek | 48. André Arts | 73. Onno van Oven |
| 24. Mervin de Jonge | 49. Philip Smits | 74. D. Benjamins |
| 25. Jan Eenjes | 50. Chris Westphal | 75. Fietsbond afdeling Groningen |

Hieronder is een overzicht opgenomen van alle fietswensen en onze reactie hierop. Dit overzicht is als volgt opgebouwd: eerst is aangegeven of de suggestie of het idee door ons wordt overgenomen. Daarna volgt een korte omschrijving van de suggestie of het idee met het nummer van de brief of de e-mail waarin de suggestie of het idee is aangedragen. Daarna volgt onze beantwoording. Wij stellen voor om alle indieners van de suggesties en wensen een exemplaar van dit onderzoeksrapport te sturen.

1. Uitbreiden stallingsmogelijkheden boven de busbuffer van Qbuzz (1, 8 en 24)
Deze suggestie wordt **niet** door ons **overgenomen**.

antwoord: de busbuffer is gelegen achter het Hunzehuys. De aanleg van fietsparkeermogelijkheden boven de busbuffer levert veel problemen op aangezien rekening gehouden moet worden met de doorrijhoogte en de benodigde draaicirkels van bussen. Dit betekent de bouw van een zeer kostbare constructie. Tevens geldt dat deze extra stallingscapaciteit vanaf de stationszijde lastig bereikbaar is. Wij zijn van mening dat het aanleggen van extra stallingsplaatsen boven de busbuffer van Qbuzz geen goede oplossing biedt.

2. Goed en/of gratis openbaar vervoer, aanleggen decentrale fietsenstallingen met frequent vervoer richting het hoofdstation (2, 6, 9, 12, 23, 27, 35, 41, 55, 57, 59, 68, 70 en 73)
Met deze suggestie proberen we zoveel mogelijk **rekening te houden**.

antwoord: uit onderzoek is gebleken dat 84% van de Stadgers tevreden is over het openbaar vervoer in de stad. Dit aandeel ligt boven het gemiddelde van alle grote en middelgrote gemeenten in Nederland. Toch valt er nog het één en ander te verbeteren. Zo zetten we de komende jaren fors in op P+R en gaat in 2016 de Regiotram rijden. Overigens verwachten wij niet dat het aanbieden van goed en/of gratis openbaar vervoer veel effect heeft op de groei van het fietsverkeer in de stad. Bovendien verwachten we niet dat veel fietsers ervoor kiezen hun fiets thuis te laten om met het openbaar vervoer naar het hoofdstation te reizen. Dit betekent dat de stallingsbehoefte in het stationsgebied naar verwachting blijft toenemen. Dit laat onverlet dat we de komende jaren bij een aantal veelgebruikte bushaltes de stallingsmogelijkheden verbeteren. Enerzijds willen we daarmee de gestalde fiets beter faciliteren, anderzijds willen we de schakel tussen de bus en de fiets verbeteren.

3. Boot of ponton in het Verbindingskanaal (3, 6, 7, 10, 34, 46, 56, 58, 61, 63, 65 en 72)
Deze suggestie wordt **niet** door ons **overgenomen**.

antwoord: het creëren van extra stallingscapaciteit door middel van een boot of een ponton in het Verbindingskanaal lijkt een zinvolle oplossing voor het fietsparkeerprobleem bij het hoofdstation. Wij hebben deze oplossing nader onderzocht en in schetsen verbeeld. Wij zijn tot de conclusie gekomen dat een fietsparkeerponton op deze plek, vlak voor het museum, het om esthetische redenen niet uitgevoerd moet worden.

4. Beperken stallingsduur en beter benutten en handhaven (4, 8, 11, 21, 23, 30, 33, 35, 36, 40, 44, 47, 62, 66, 71 en 72)
Deze suggestie maakt onderdeel uit van **bestaande plannen**.

antwoord: in september 2009 is de stallingstermijn in het stationsgebied beperkt van vier weken tot twaalf dagen. Mogelijkerwijs wordt de stallingstermijn in de toekomst verder verkort naar vijf dagen. Gelijktijdig met de inperking van deze maximum stallingduur is de handhaving in het stationsgebied sterk verbeterd. Bovendien nemen wij deze winter deel aan een pilot dat een technisch hulpmiddel op moet leveren waarmee de stallingduur van iedere fiets automatisch geregistreerd wordt. Daardoor kan de handhaving nog meer verbeteren. Daarnaast weet het systeem hoeveel vrije stallingsplaatsen beschikbaar zijn én waar die zich bevinden. ProRail heeft specifieke belangstelling getoond om gezamenlijk met ons deze proef te houden in het Stadsbalkon.

5. Uitbreiden Stadsbalkon (5, 19, 26, 64 en 69)
Deze suggestie wordt **niet** door ons **overgenomen**.

antwoord: toen we in 2000/2001 begonnen met het opstellen van een visie voor de herinrichting van het stationsplein wilden we de fiets een eigen plaats geven. Voor wat betreft de capaciteit van het Stadsbalkon werd toen uitgegaan van 3.000 stallingsplaatsen. Tellingen van het aantal daadwerkelijk gestalde fietsen in het stationsgebied toonden aan dat het aantal beoogde stallingsplaatsen in het Stadsbalkon ruimschoots voldoende moest zijn. Na de ingebruikname van de fietsenstalling steeg het aantal gestalde fietsen in het stationsgebied echter snel. Ten opzichte van 2000/2001 is het aantal gestalde fietsen in het stationsgebied verdrievoudigd tot ongeveer 10.000 fietsen in het weekend. In de afgelopen drie jaar zijn nagenoeg alle enkellaags fietsrekken in het Stadsbalkon vervangen door dubbellaags. De maximale stallingscapaciteit bedraagt op dit moment 5.400 plaatsen, dus bijna een verdubbeling ten opzichte van 2003. Een verdere uitbreiding van het huidige stadsbalkon is niet mogelijk.

6. Uitbreiden stallingsmogelijkheden boven het busstation (6)
Deze suggestie wordt **niet** door ons **overgenomen**.

antwoord: de aanleg van fietsparkeermogelijkheden boven het busstation levert veel problemen op aangezien rekening gehouden moet worden met de doorrijhoogte en de benodigde draaicirkels van bussen. Dit betekent dat een zeer kostbare constructie aangelegd moet worden. Bovendien is de stalling lastig bereikbaar voor fietsers en leidt de combinatie van bussen, fietsers en voetgangers tot verkeersonveilige situaties. Wij vinden dan ook dat het uitbreiden van extra stallingsplaatsen boven het busstation geen goede oplossing is.

7. Uitbreiden stallingsmogelijkheden aan de achterzijde/zuidzijde van het station (6, 8, 10 en 39)
Deze suggestie wordt door ons **overgenomen**.

antwoord: in het voorjaar is het aantal stallingsplaatsen aan de achterzijde van het station uitgebreid. Deze fietsklemmen worden op dit moment nog niet volledig gebruikt, in het weekend is er regelmatig capaciteit beschikbaar. Uiteraard houden we de ontwikkeling van het gebruik van deze stallingsvoorzieningen in de gaten. Langs de Achterweg is het mogelijk om de parkeerplaatsen te gebruiken voor het stallen van fietsen. Deze optie wordt de komende tijd door ons verder uitgewerkt.

8. Uitbreiden stallingsmogelijkheden op het parkeerterrein achter de ABM-AMRObank (8 en 25)
Deze suggestie wordt **niet** door ons **overgenomen**.

antwoord: het parkeerterrein achter de ABN-AMRO bank biedt veel ruimte voor het stallen van fietsen. Het terrein is echter geen eigendom van de gemeente Groningen. Bovendien wordt er geparkeerd door werknemers en bezoekers van de daar gevestigde bedrijven en instellingen. Ten slotte is de afstand tot het hoofdstation vrij groot en er ligt op dit moment geen voetgangersverbinding tussen deze locatie en het station.

9. Gebruik maken van de ingezonden ideeën van de prijsvraag van de gemeente Utrecht (13 en 39)
Deze suggestie wordt door ons **overgenomen**.

antwoord: regelmatig hebben we contact met de gemeente Utrecht wanneer het gaat over fietsparkeren in de binnenstad en bij het station. Onlangs heeft de gemeente Utrecht een prijsvraag gehouden voor ideeën en suggesties op fietsparkeergebied. Landelijk is hieraan de nodige aandacht besteed. Uiteraard hebben wij de ingezonden ideeën en suggesties uit Utrecht, waarover wij inmiddels beschikken, betrokken bij de uitbreidingsmogelijkheden voor fietsparkeren bij het hoofdstation.

10. Uitbreiden stallingsmogelijkheden op het (voormalige) P+R-terrein Zaanstraat (14, 16 en 45)
Deze suggestie wordt **niet** door ons **overgenomen**.

antwoord: op het (voormalige) P+R-terrein Zaanstraat is voldoende ruimte voor het stallen van fietsen. De loopafstand tot het hoofdstation bedraagt echter 500 meter. Daardoor is deze locatie geen aantrekkelijk alternatief voor fietsers.

11. Creëren automatische fietsenstalling (15, 37, 43 en 50)
Deze suggestie wordt **niet** door ons **overgenomen**.

antwoord: het realiseren van een high-tech fietsopslagplaats is een oplossing die in een nieuwbouwsituatie mogelijk goed toegepast kan worden. binnen de kaders van de quick scan wordt gezocht naar kleinschaliger oplossingen. We zullen de suggestie meenemen bij toekomstige nieuwbouw fietsparkeervoorzieningen.

12. Transporteren gestalde fietsen naar een locatie buiten de stad (17 en 20)
Deze suggestie wordt **niet** door ons **overgenomen**.

antwoord: het transporteren van gestalde fietsen naar een locatie buiten de stad betekent een grote logistieke klus. Naast de inname en uitgifte van de gestalde fiets, dient ook het transport van de fietsen geregeld te worden. Bovendien wordt de vrijheid van de fietser aangetast, aangezien hij/zij afhankelijk wordt van het moment dat de fiets weer beschikbaar is op het station.

13. Gratis meenemen van een fiets in de trein, al dan niet met een speciale fietswagon (18 en 49)
Deze suggestie wordt **niet** door ons **overgenomen**.

antwoord: op dit moment hebben treinreizigers de mogelijkheid gratis een vouwfiets mee te nemen. Tegen betaling van € 6,00 kan een gewone fiets meegenomen worden, maar dan wel buiten de spijtijden (06.30-09.00 en 16.30-18.00 uur).

14. Uitbreiden stallingsmogelijkheden op het Stadsbalkon (22 en 31)
Deze suggestie wordt **niet** door ons **overgenomen**.

antwoord: in 2000/2001 zijn we gestart met het opstellen van een visie voor de herinrichting van het stationsplein. Naast een oplossing voor het busstation voorzag de visie erin dat de gestalde fiets een eigen plaats zou krijgen. In die tijd 'ontsierden' de vele duizenden gestalde fietsen namelijk het stationsplein. Deze situatie willen we niet opnieuw en daarom is een uitbreiding van de stallingsmogelijkheden op het Stadsbalkon geen goede oplossing.

15. Uitbreiden stallingsmogelijkheden op het P+R-terrein onder/naast KPN en het Cascade-gebouw (28 en 38)
Deze suggestie wordt door ons **overgenomen**.

antwoord: ter hoogte van het Emmaviaduct, achter de fietsflat, liggen verschillende parkeerterreinen. Ze worden gebruikt door werknemers van KPN, maar ook door P+R-reizigers. De loopafstand naar het hoofdstation is beperkt en de terreinen liggen aan een (doorgaande) hoofdfietsroute. Dit betekent dat we de komende tijd deze mogelijkheid verder onderzoeken op haalbaarheid. Daarvoor zullen we onder andere in gesprek gaan met de betreffende grondeigenaars.

16. Uitbreiden stallingsmogelijkheden boven/onder het stationsperron en/of de sporen (29 74, en 75)
Deze suggestie wordt **niet** door ons **overgenomen**.

antwoord: de aanleg van fietsparkeermogelijkheden boven en/of onder het stationsperron en/of de sporen is erg kostbaar. Bovendien gaat er in het stationsgebied de komende jaren veel veranderen. Zo worden verschillende sporen doorgekoppeld zodat rechtstreekse treinverbindingen ontstaan tussen bijvoorbeeld Leeuwarden en Assen. Omdat alle ontwikkelingen op dit moment onzeker zijn, vinden wij het nu niet het juiste moment dergelijke investeringen te doen. Uiteraard wordt deze suggestie wel meegenomen in de ontwikkeling van het stationsgebied.

17. Uitschrijven prijsvraag (32)
Deze suggestie maakt onderdeel uit van **bestaande plannen**.

antwoord: begin dit jaar hebben wij een oproepje geplaatst in de rubriek Stadsberichten van de Groninger Gezinsbode. Daarmee hebben we aan alle inwoners van onze stad gevraagd welke ideeën en suggesties zij hebben wanneer het gaat om een mogelijke oplossing voor het fietsparkeerprobleem in het stationsgebied.

18. Invoeren betaald fietsparkeren (33, 39, 40, 51, 52, 53, 67 en 71)
Deze suggestie wordt **niet** door ons **overgenomen**.

antwoord: bij de opening van het Stadsbalkon in 2007 is ervoor gekozen alle stallingsplaatsen gratis aan te bieden. Enerzijds om het fietsgebruik te stimuleren, anderzijds om te voorkomen dat

fietsers hun fiets ergens achterlaten waar we dat liever niet hebben. Ons beleid gaat er vooralsnog vanuit dat fietsparkeren voorlopig gratis blijft. Het invoeren van betaald fietsparkeren in het stationsgebied is op dit moment dan ook niet aan de orde.

19. Zoeken van een nieuwe oplossing voor het stallen van fietsen bij station Groningen-Europapark (39)

Deze suggestie wordt door ons **overgenomen**.

antwoord: onlangs is besloten dat het station Groningen-Europapark de beschikking krijgt over een ondergrondse fietsstalling van ongeveer 1.500 stallingsplekken. We verwachten dat veel treinreizigers, bijvoorbeeld door de verbeteringen aan het openbaar vervoer in het kader van het Raamwerk Regiorail, het station Europapark gaan gebruiken in plaats van het hoofdstation. Een hoogwaardige fietsparkeervoorziening op het station Europapark kan de fietsparkeerdruk op het hoofdstation zeker verlichten.

20. Vervangen Stadsbalkon door een efficiëntere fietsenkelder (45, 48 60, en 69)

Deze suggestie wordt **gedeeltelijk** door ons **overgenomen**.

antwoord: in het voorjaar 2011 start een pilot waarin een nieuw beheerssysteem wordt uitgetest, daardoor wordt het Stadsbalkon efficiënter benut. In het kader van de ontwikkelingsvisie van het stationsgebied zal een uitbreiding van het fietsparkeren voor de lange termijn gerealiseerd worden. Vervangen van het Stadsbalkon door een andere voorziening zou tot kapitaalvernietiging leiden.

21. Uitbreiden fietsflat (52)

Deze suggestie wordt **niet** door ons **overgenomen**.

antwoord: in september is de volledig vernieuwde fietsflat heropend. Deze stallingsvoorziening beschikt over een totale stallingscapaciteit van ongeveer 1.000 plaatsen. Uitbreiding van de fietsflat is technisch gezien niet mogelijk. Wel zien wij mogelijkheden om aan de achterzijde van de fietsflat het aantal stallingsplaatsen uit te breiden op het P+R-terrein in het KPN-gebouw (zie suggestie 15).

22. Aanleggen fietsstalling onder de Ubbo Emmiusingel (54)

Deze suggestie wordt **niet** door ons **overgenomen**.

antwoord: dit is een kostbare voorziening. Bovendien is de afstand tot het station erg groot. De aanwezigheid van de prachtige grote bomen langs de singel maakt inpassen van een dergelijke voorziening moeilijk.

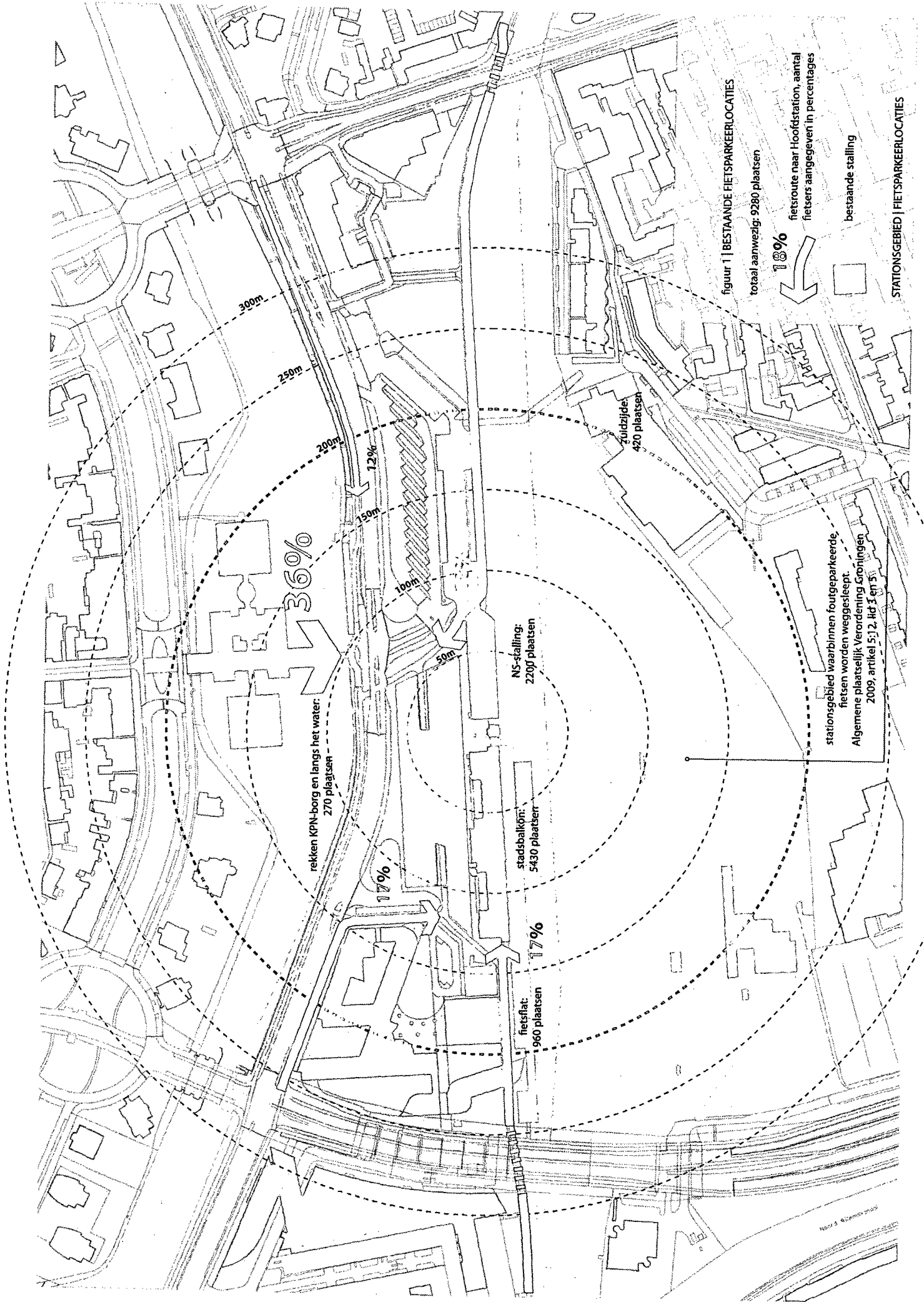
23. Onder het spoor en perron. Al dan niet in de vorm van een tunnel van noord naar zuid. (42)

Deze suggestie wordt **niet** door ons **overgenomen**.

antwoord: dit is een bijzonder kostbare voorziening die bovendien niet op korte termijn is te realiseren. In het kader van de ontwikkelingsvisie van het stationsgebied zou deze oplossing mogelijk kunnen zijn.

BIJLAGE 2: KAARTENBOEK

- figuur 1: bestaande fietsparkeerlocaties
- figuur 2: resultaat fysieke ideeën burgerparticipatie "een goed idee voor de fiets"
- figuur 3: quick scan potentiële locaties
- figuur 4: berekening benodigde oppervlakte
- figuur 5: locaties korte termijn
- locatie Achterweg
- locatie Parkeerdek KPN-borg via fietsflat
- locatie Parkeerdek KPN-borg eigen toegang via trap



figuur 1 | BESTAANDE FIETSPARKEERLOCATIES

totaal aanwezig: 9280 plaatsen

18%

fietsroute naar Hoofdstation, aantal fietsers aangegeven in percentages

bestaande stalling

STATIONSGBIED | FIETSPARKEERLOCATIES

stationsgebied waarbinnen foutgeparkeerde fietsen worden weggesleept.
Algemene plaatselijk Verordening Groningen 2009, artikel 5:1, 2, lid 3 en 5

rekken KPN-borg en langs het water:
270 plaatsen

fietsflat:
960 plaatsen

stadsbalkón:
5430 plaatsen

NS-stalling:
2200 plaatsen

zuidzijde:
420 plaatsen

36%

17%

17%

12%

300m

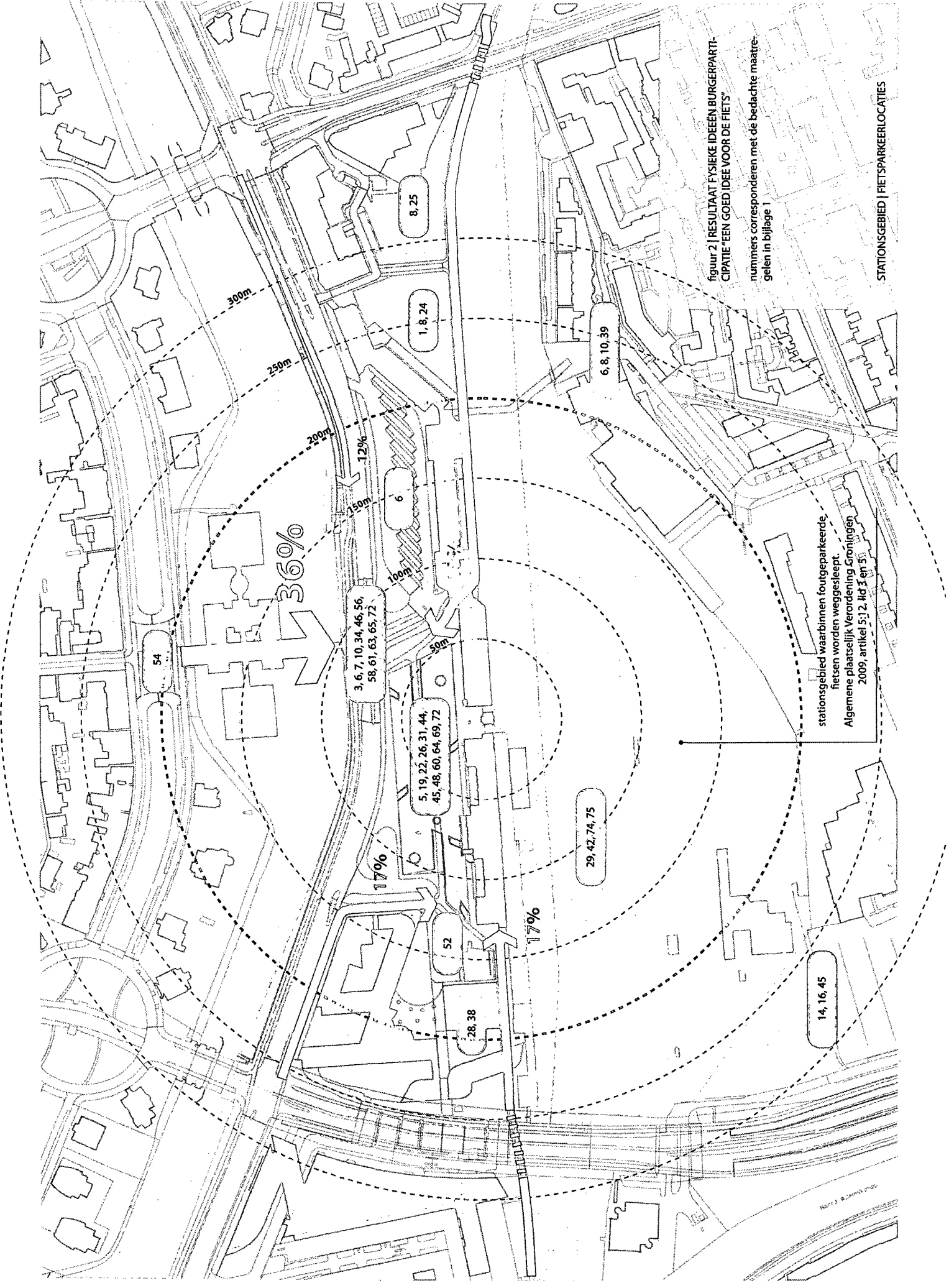
250m

200m

150m

100m

50m



figuur 2 | RESULTAAT FYSIEKE IDEEËN BURGERPARTICIPATIE "EEN GOED IDEE VOOR DE FIETS"
 nummers corresponderen met de bedachte maatregelen in bijlage 1

stationsgebied waarbinnen foutgeparkeerde fietsen worden weggesleept.
 Algemene plaatselijk Verordening Groningen 2009, artikel 5:12, lid 3 en 5

STATIONSGEBIED | FIETSPARKEERLOCATIES

54

36%

3, 6, 7, 10, 34, 46, 56,
58, 61, 63, 65, 72

5, 19, 22, 26, 31, 44,
45, 48, 60, 64, 69, 72

52

38, 38

17%

29, 42, 74, 75

6, 8, 10, 39

1, 8, 24

8, 25

14, 16, 45

300m

250m

200m

150m

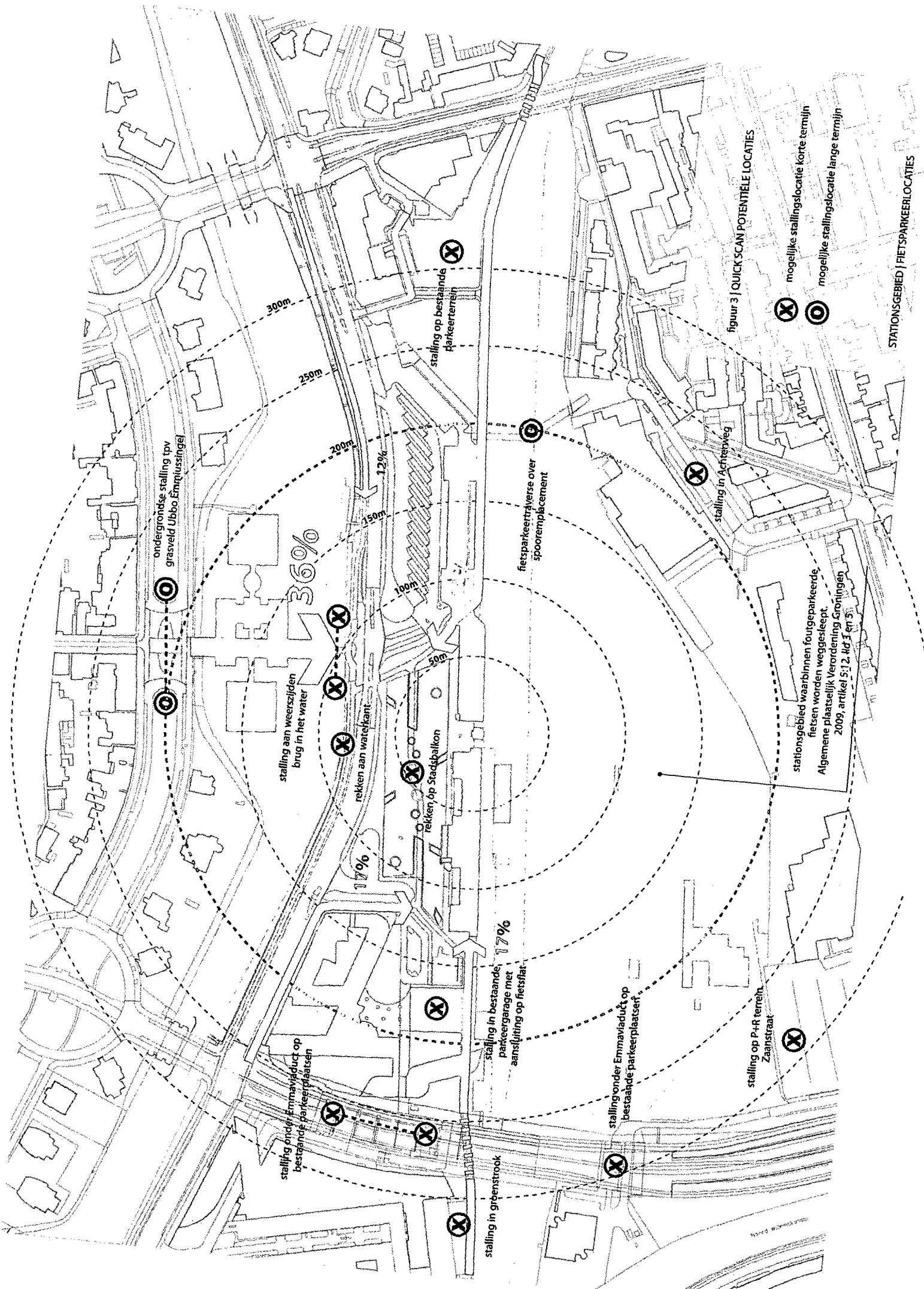
100m

50m

12%

17%

17%

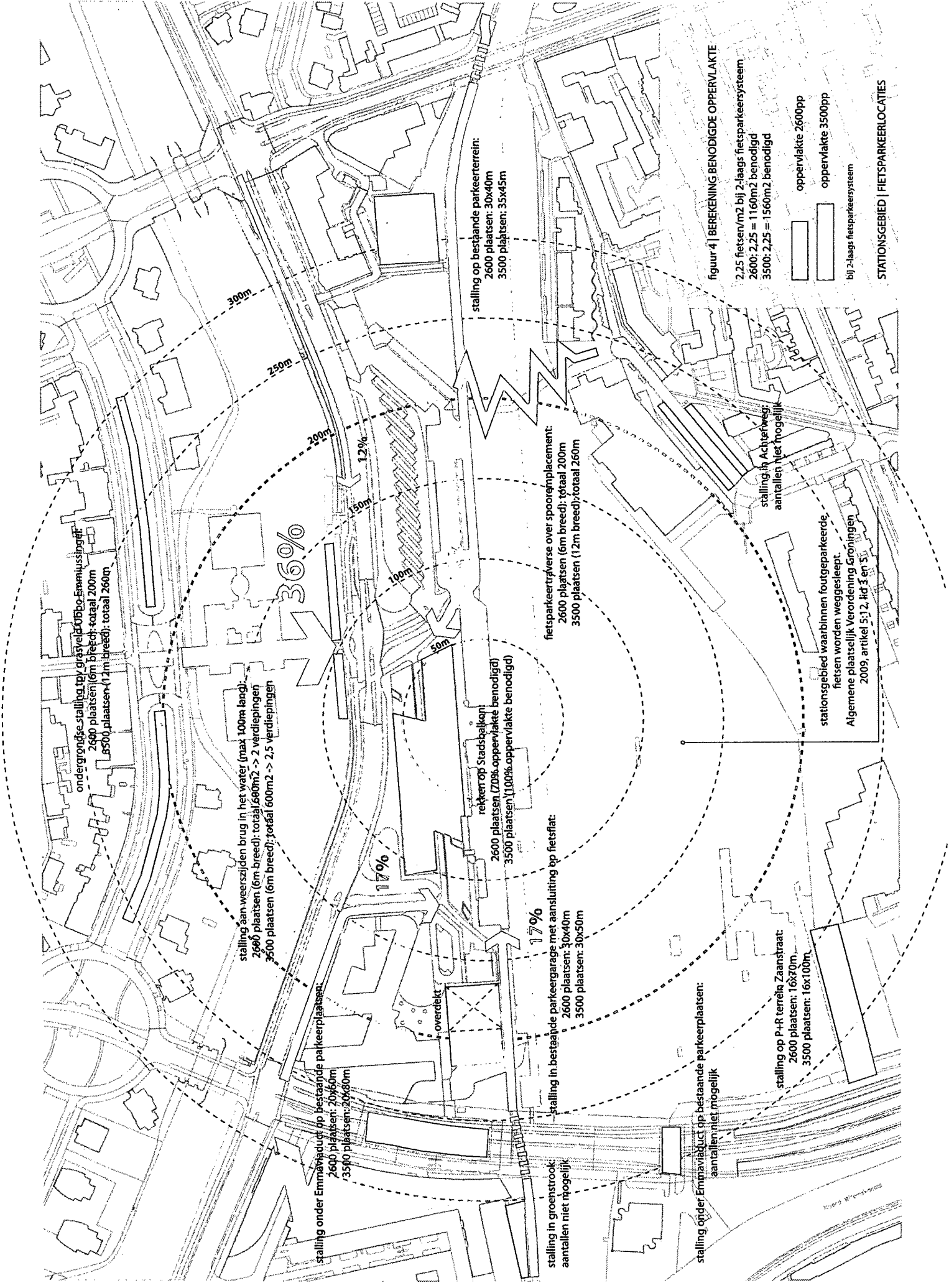


figuur 3 | QUICK SCAN POTENTIELE LOCATIES

mogelijke stallingslocatie korte termijn

mogelijke stallingslocatie lange termijn

stationsgebied waarbinnen foutgeparkeerde fietsen worden weggesleept. Algemene plaatselijk Verordening Groningen 2009, artikel 5:12, lid 3 en 5



figuur 4 | BEREKENING BENODIGDE OPPERVLAKTE

2,25 fietsen/m² bij 2-laags fietsparkeersysteem
 2600: 2,25 = 1160m² benodigd
 3500: 2,25 = 1560m² benodigd

- oppervlakte 2600pp
- oppervlakte 3500pp
- bij 2-laags fietsparkeersysteem

STATIONSGEBIED | FIETSPARKEERLOCATIES

ondergrondse stalling op grasveld 0,60x0,60 Emmiussingel:
 2600 plaatsen (6m breed); totaal 200m
 3500 plaatsen (11m breed); totaal 260m

stalling aan weerszijden brug in het water (max 100m lang):
 2600 plaatsen (6m breed); totaal 680m² -> 2 verdiepingen
 3500 plaatsen (6m breed); totaal 600m² -> 2,5 verdiepingen

stalling onder Emmaveld op bestaande parkeerplaatsen:
 2600 plaatsen: 20x60m
 3500 plaatsen: 20x80m

rekken op Stadsbalken
 2600 plaatsen (70% oppervlakte benodigd)
 3500 plaatsen (100% oppervlakte benodigd)

stalling in groenstrook
 aantallen niet mogelijk

stalling in bestaande parkeergarage met aansluiting op fietsflat:
 2600 plaatsen: 30x40m
 3500 plaatsen: 30x50m

fietsparkeertraverse over spoorinplacement:
 2600 plaatsen (6m breed); totaal 200m
 3500 plaatsen (12m breed); totaal 260m

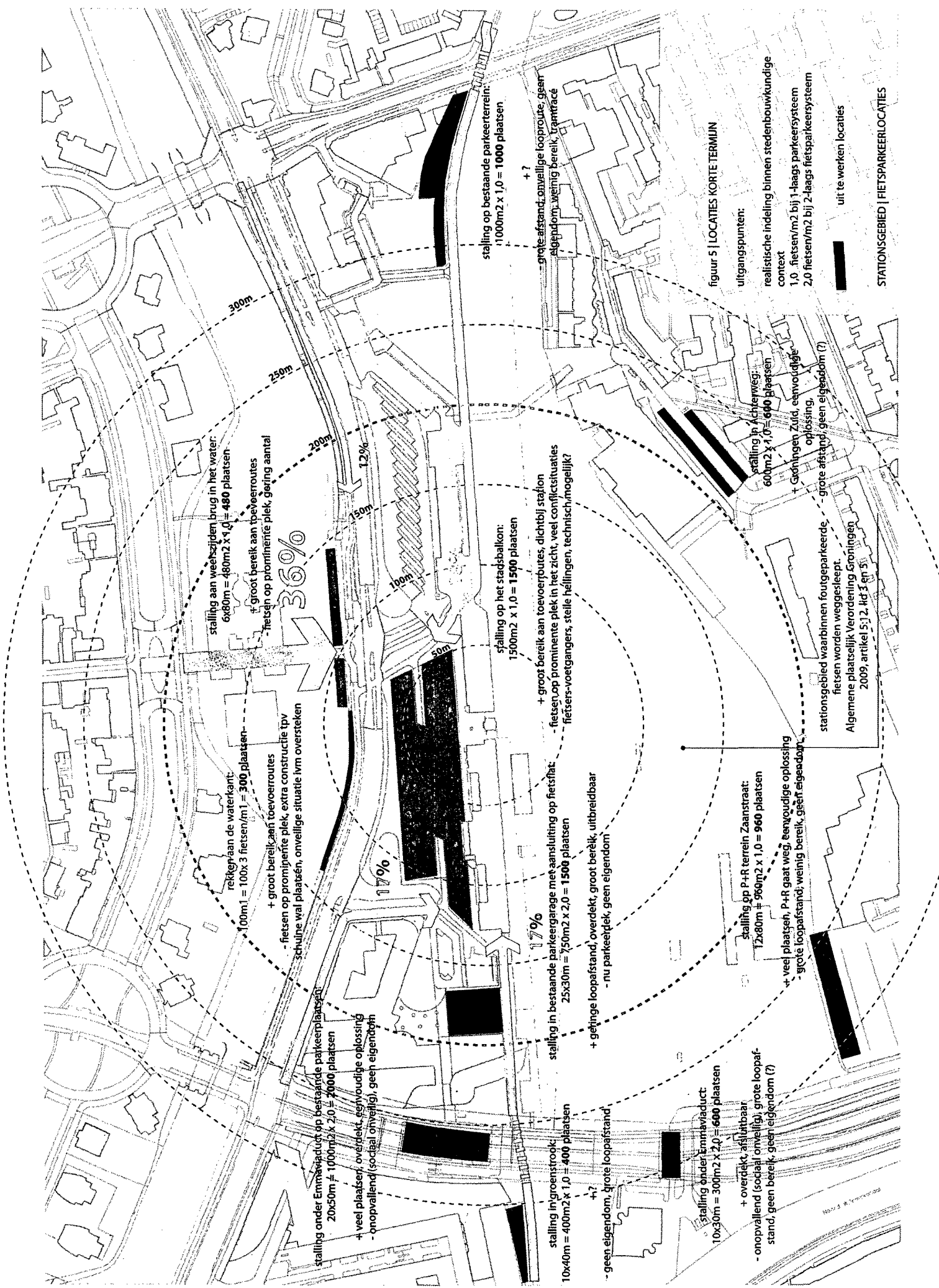
stalling op bestaande parkeerterrein:
 2600 plaatsen: 30x40m
 3500 plaatsen: 35x45m

stalling in Achterweg
 aantallen niet mogelijk

stationsgebied waarbinnen foutgeparkeerde
 fietsen worden weggesleept.
 Algemene plaatselijk Verordening Groningen
 2009, artikel 5:12, lid 1 en 5

stalling op P+R terrein Zaanstraat:
 2600 plaatsen: 16x70m
 3500 plaatsen: 16x100m

stalling onder Emmaveld op bestaande parkeerplaatsen:
 aantallen niet mogelijk



stalling aan weerszijden brug in het water:
 $6 \times 80m = 480m^2 \times 1,0 = 480$ plaatsen
 + groot bereik aan toevorroutes
 - fietsen op prominente plek, gering aantal

rekken aan de waterkant:
 $100m \times 1 = 100 \times 3$ fietsen/m¹ = 300 plaatsen
 + groot bereik aan toevorroutes
 - fietsen op prominente plek, extra constructie ipv schuine wal plaatsen, onveilige situatie ivm oversteken

stalling onder Emmaviaduct op bestaande parkeerplaatsen
 $20 \times 50m \neq 1000m^2 \times 2,0 = 2000$ plaatsen
 + veel plaatsen, overdekt, eenvoudige oplossing
 - onopvallend (sociaal onveilig), geen eigendom

stalling in groenstrook:
 $10 \times 40m = 400m^2 \times 1,0 = 400$ plaatsen
 - geen eigendom, grote loopafstand

stalling onder Emmaviaduct:
 $10 \times 30m = 300m^2 \times 2,0 = 600$ plaatsen
 + overdekt, afsluitbaar
 - onopvallend (sociaal onveilig), grote loopafstand, geen bereik, geen eigendom (?)

stalling in bestaande parkeergarage met aansluiting op fietsaf:
 $25 \times 30m = 750m^2 \times 2,0 = 1500$ plaatsen
 + geringe loopafstand, overdekt, groot bereik, uitbreidbaar
 - nu parkeerdek, geen eigendom

stalling op het stadsbalkon:
 $1500m^2 \times 1,0 = 1500$ plaatsen
 + groot bereik aan toevorroutes, dichtbij station
 - fietsen op prominente plek in het zicht, veel conflictsituaties fietsers-voetgangers, steile hellingen, technisch mogelijk?

stalling op bestaande parkeerterrein:
 $1000m^2 \times 1,0 = 1000$ plaatsen
 + 7
 - grote afstand, onveilige looproute, geen eigendom, weinig bereik, tramtracé

stalling op P+R terrein Zaanstraat:
 $12 \times 80m \neq 960m^2 \times 1,0 = 960$ plaatsen
 + veel plaatsen, P+R gaat weg, eenvoudige oplossing
 - grote loopafstand, weinig bereik, geen eigendom

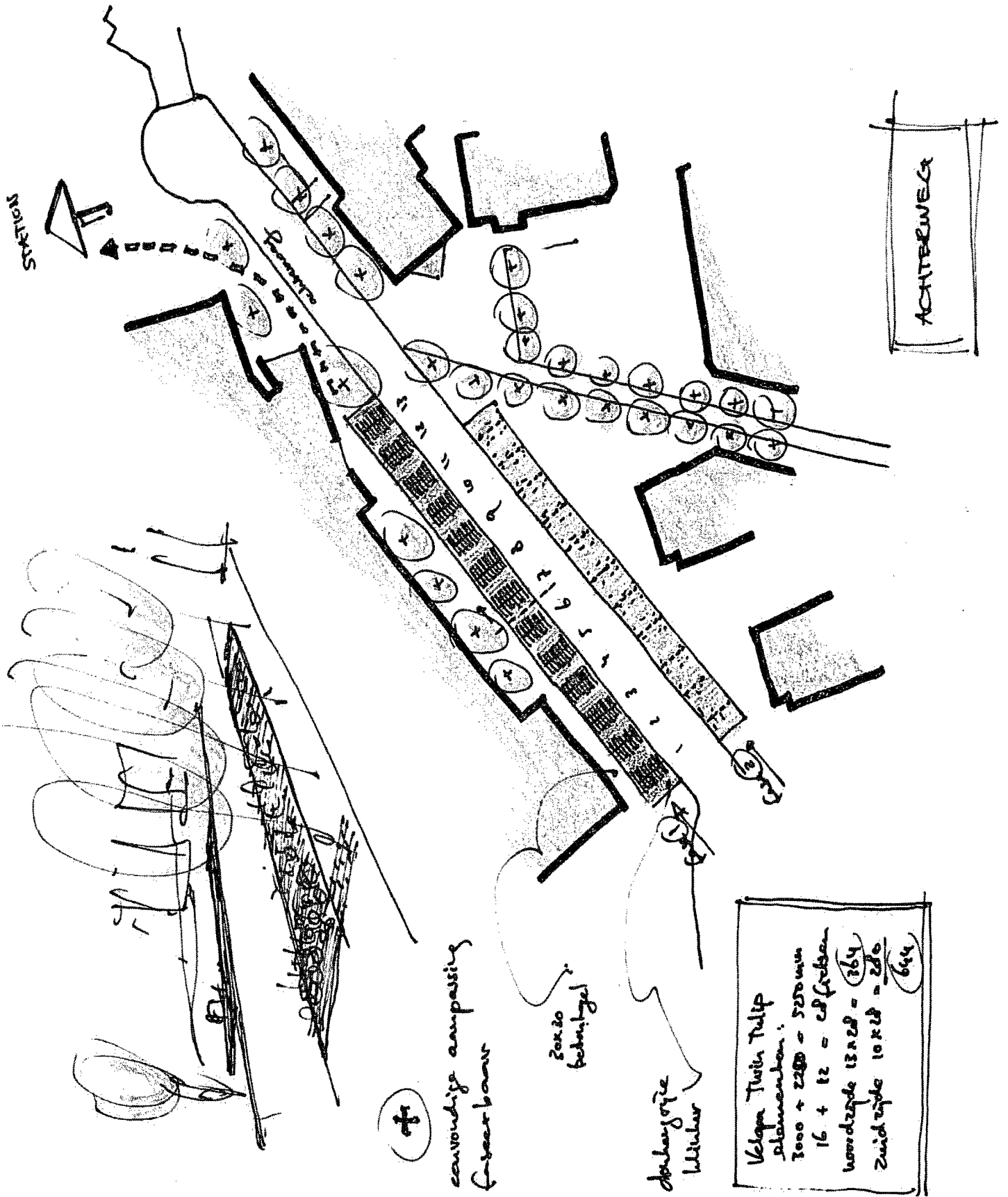
stalling in Achterweg:
 $600m^2 \times 1,0 = 600$ plaatsen
 + Groeninge Zuid, eenvoudige oplossing, grote afstand, geen eigendom (?)

stationsgebied waarbinnen foutgeparkeerde fietsen worden weggesleept.
 Algemene plaatselijk Verordening Groningen 2009, artikel 5:12, lid 3 en 5

figuur 5 | LOCATIES KORTE TERMIJN

uitgangspunten:
 realistische indeling binnen stedenbouwkundige context
 1,0 fietsen/m² bij 1-laags parkeersysteem
 2,0 fietsen/m² bij 2-laags fietsparkeersysteem

uit te werken locaties



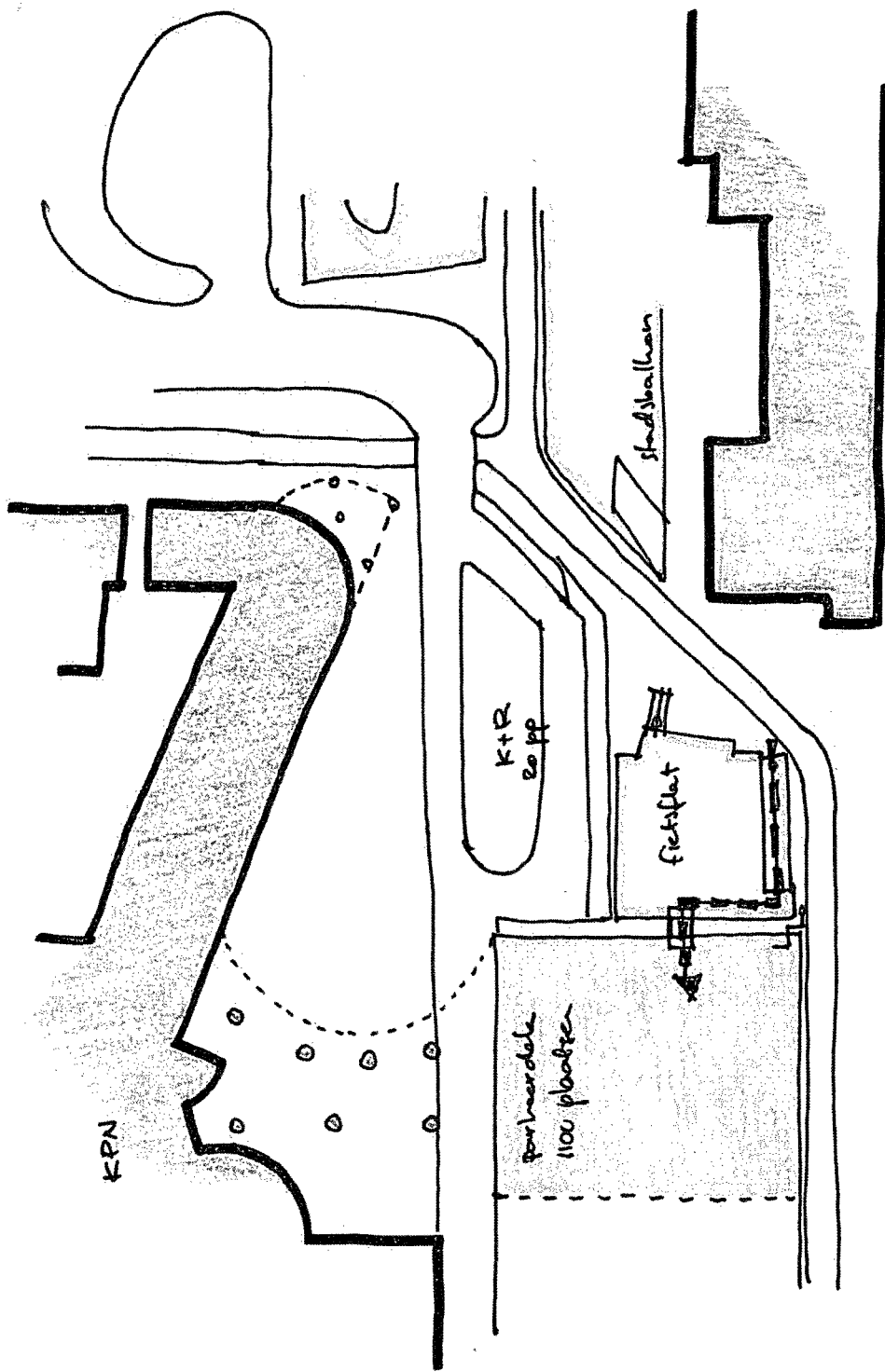
(+)

- eenvoudige aanpassing
- fietsbaar

20x20
technisch

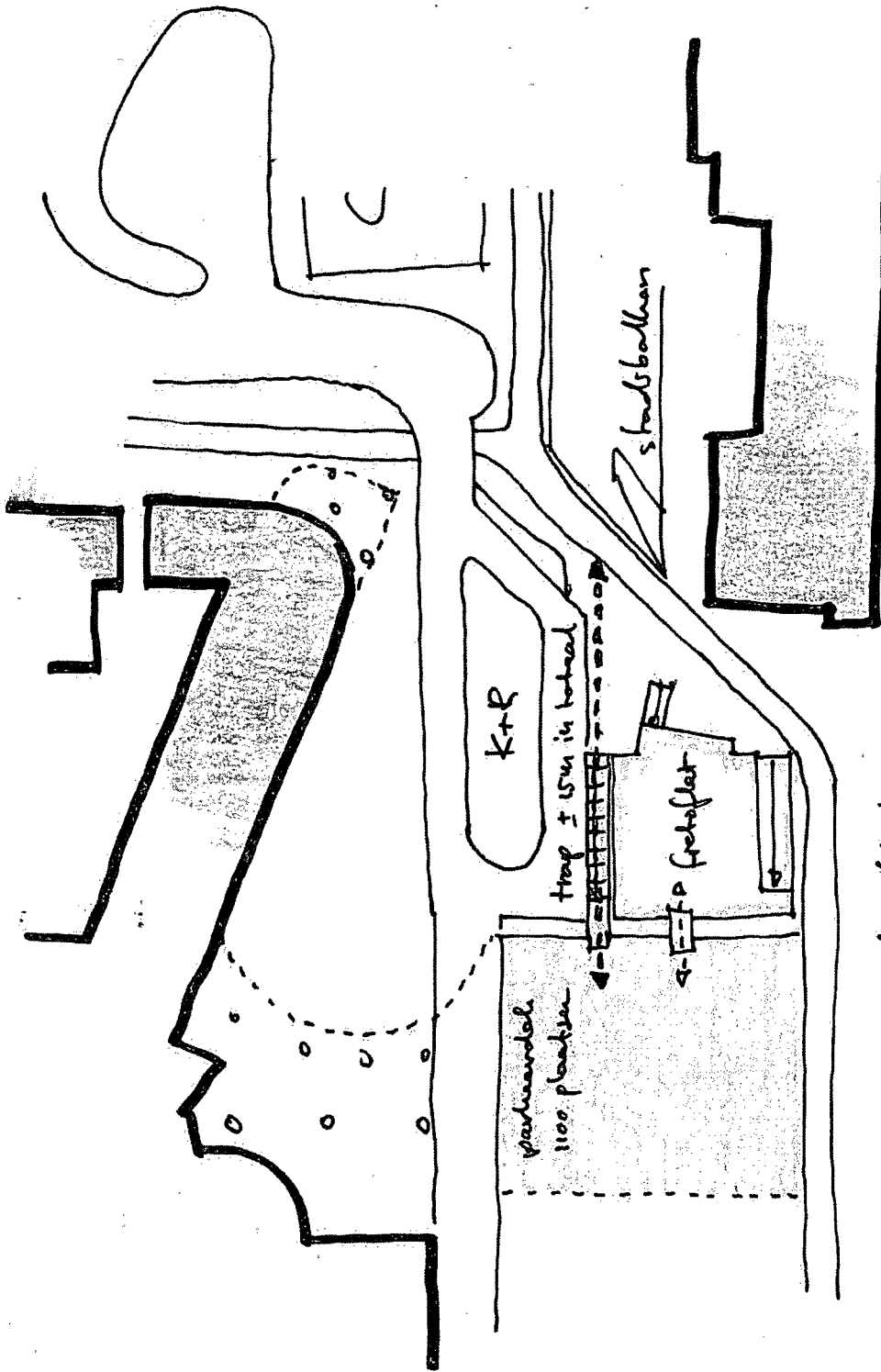
deurloze
blinker

Volgens Tuijn Tulip
 plantenplan:
 $3000 + 2200 = 5200$
 $16 \cdot 12 = 192$ = 192 planten
 $5200 - 192 = 5008$
 $5008 / 10 \times 12 = 280$
 644



PAKKEERDEK

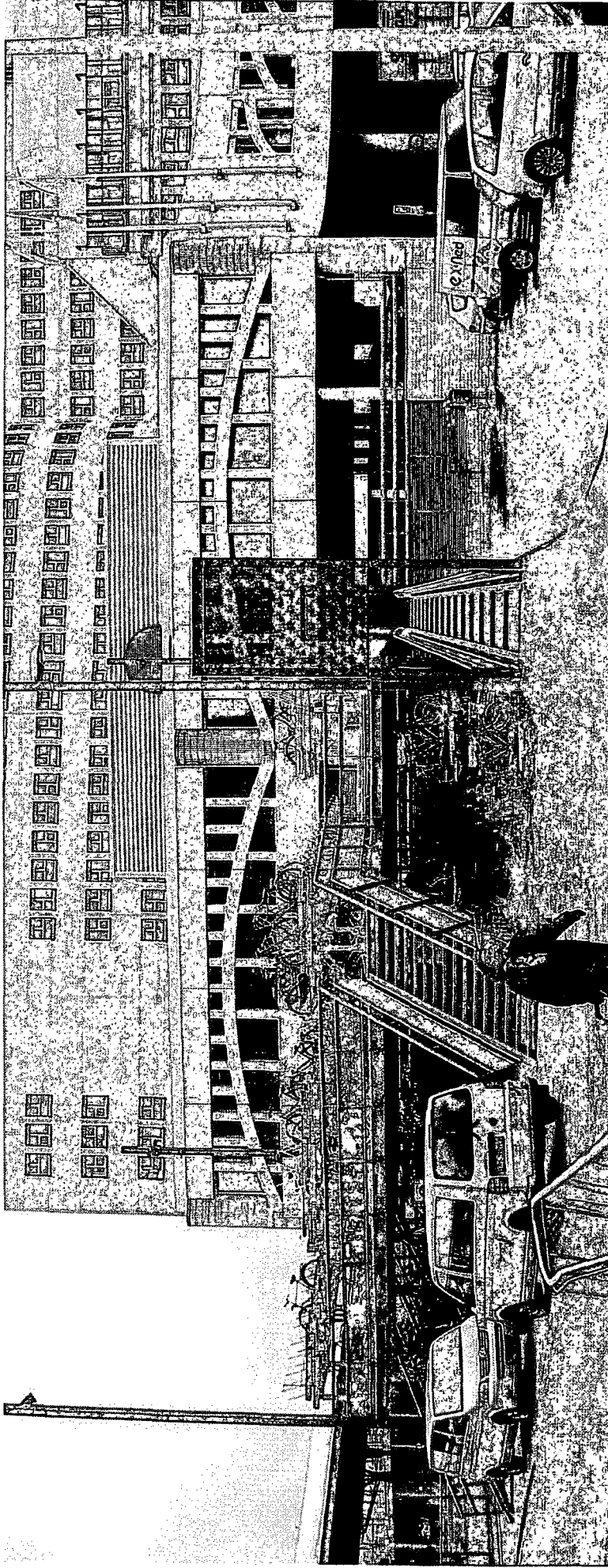
- ① via fietsflat
- ⊖ toegankelijkheid minimum
- ⊖ sociale mixtheid
- ⊕ langsparen behouden



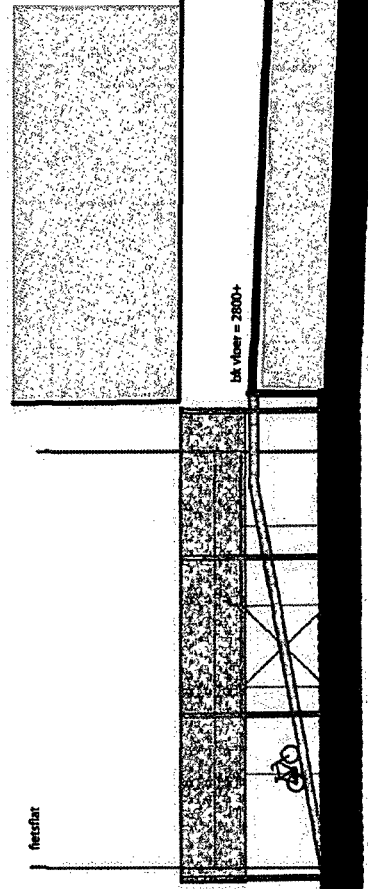
o.a. verbinding met flatsflat

PARK EERDE

- ② eigen toegang via trap
- + goede bereikbaarheid
- langspitaren ophaffen.



fietstar



1st floor = 2800+

lengte trap: 15m
(optrede 10cm; aantrede 45cm)

KPN-borg parkeerdek

1100 p-plaatsen

Toegang

De toegang naar deze stalling moet als vanzelfsprekend werken. Om duidelijk te maken dat de trap geen toegang is van de fietsflat is een andere vormgeving noodzakelijk. De langspaarkeerplaatsen van de Kiss and Ride zullen hiervoor plaats moeten maken.

De trap dient zo uitgevoerd te worden dat fietsen op een gemakkelijke manier naar boven kunnen worden geduwd. De optrede zal ongeveer 10 cm bedragen en de aantrede 45cm.

