

Verbetering toegankelijkheid fietsenstalling Markt

Aanleiding

Onder de Markt is een ondergrondse fietsenstalling gesitueerd. De stalling is alleen bereikbaar via een trap met fietsgoten. Daardoor is de stalling niet toegankelijk voor bepaalde type fietsen en mindervaliden. Bovendien kan niet iedere fietser zijn/haar fiets op eigen kracht naar beneden en/of naar boven brengen.

Gedurende de openingstijden van de stalling is nu een beheerder aanwezig. Deze kan assisteren bij het naar beneden en naar boven brengen van de fietsen. Echter voorzien is dat het beheer van de fietsenstallingen grotendeels via cameratoezicht gaat plaatsvinden, waardoor de beheerder geen assistentie meer kan verlenen. Onderzocht is hoe dit ondervangen zou kunnen worden (naar aanleiding van de motie van de raad).

Onderzochte oplossingen

Voor het verbeteren van de toegankelijkheid van de fietsenstalling Markt zijn drie oplossingsrichtingen onderzocht: 1. een lift, 2. een gemotoriseerde hellingbaan en 3. de velocomfort.

1: een lift

Om fietsers een alternatief te bieden voor de huidige trap met fietsgoten zou een lift kunnen worden geïnstalleerd. De benodigde afmetingen van de cabine bedragen 2,10m x 2,10m; daarmee zouden twee à drie fietsers tegelijkertijd van de lift gebruik kunnen maken. Er zijn twee mogelijke locaties waar een lift geplaatst zou kunnen worden.



1a: ter plaatse van de bestaande nooduitgang

De lift komt in de plaats van de huidige nooduitgang. De liftschacht wordt nét buiten de bestaande kelderwand geplaatst. Ter plaatse van de liftdeur wordt een doorbraak door de kelderwand gemaakt. Naast de lift wordt een stalen noodtrap geplaatst, als vervanging van de bestaande nooduitgang. Op de Markt komt een liftgebouw. Dat komt op deze locatie in het verlengde van de bestaande bomen en bankjes te staan.

1b: naast de bestaande trap van de entree

De lift komt in de fietsenstalling, tegen het bestaande trappenhuis aan. Hiervoor is het nodig een doorbraak in het plafond van de fietsenkelder te maken. Vanwege de plaatsing in de stalling zelf, gaat er stallingscapaciteit (10 à 15 plaatsen) verloren. Op deze locatie is geen noodtrap benodigd. Het liftgebouw op de Markt grenst aan het hekwerk rond het trappgat.

Locatie 1b zou (t.o.v. 1a) de voorkeur hebben omdat een lift op deze locatie goedkoper is, de toegang tot de stalling geconcentreerd wordt op één locatie en het ruimtebeslag op de Markt minder groot is (vanwege de extra noodtrap bij locatie 1a).

Voordelen	Nadelen
• stalling wordt toegankelijk gemaakt voor alle soorten (brom)fietsen; • iedereen kan van de stalling gebruik maken; • de bestaande trap blijft bestaan voor gebruikers die zelfstandig de fiets naar beneden en boven kunnen brengen.	• forse bouwkundige aanpassingen nodig; • extra ruimtebeslag op de Markt (lifthuis); • kostbaar in aanleg en onderhoud; • gevoelig voor vandalisme.

Voor beide locaties is ook een inschatting gemaakt van de kosten. Daarbij is uitgegaan van een eenvoudige en sobere afwerking van de lift en het lifthuis.

Investeringskosten lift, locatie 1a

Liftschacht:	€ 63.000,-
Liftsysteem:	€ 88.000,-
Bouwkundige aanpassingen:	€ 110.000,-
Voeding:	€ 2.500,- +
Totaal:	€ 263.500,-

Investeringskosten lift, locatie 1b

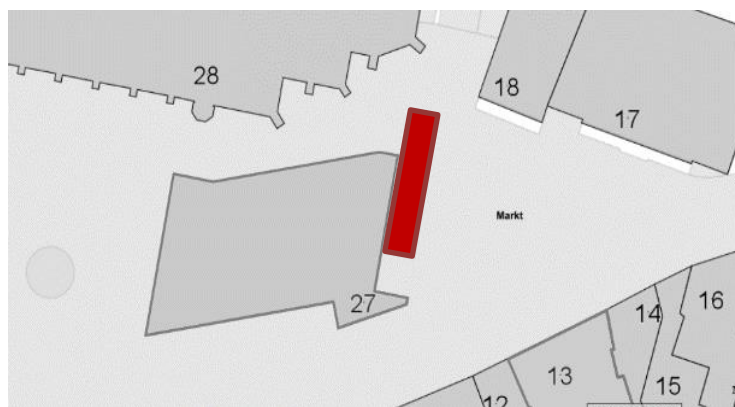
Liftschacht:	€ 48.750,-
Liftsysteem:	€ 88.000,-
Bouwkundige aanpassingen:	€ 110.000,-
Voeding:	€ 2.500,- +
Totaal:	€ 249.250,-

Jaarlijkse beheers- en onderhoudskosten: € 3.100,-

2: een gemotoriseerde hellingbaan

Deze oplossingsrichting voorziet erin dat de bestaande trappen worden vervangen door een gemotoriseerde neergaande en stijgende hellingbaan die gebruikt kan worden door voetgangers met de fiets aan de hand. Daardoor blijft de krachtsinspanning die benodigd is om (brom)fietsen naar beneden en naar boven te brengen zeer beperkt (inknijpen handrem). De bestaande lengte van de trap is onvoldoende om een hellingbaan met een acceptabel hellingspercentage ingepast te krijgen. Er is een flink aantal extra meters nodig op maaiveld. Omdat de hellingbanen aan de onderzijde inbouwruimte nodig hebben, is het nodig om de technische ruimten en toiletten onder de bestaande trappen aan te passen.

Het is aan te bevelen de hellingbaan te overkappen. Daardoor is de techniek minder onderhevig aan de weersinvloeden (regen, sneeuw, bladval) en vervuiling en zijn de beheer- en onderhoudskosten veel lager.





Voordelen	Nadelen
- er is maar een kleine krachtsinspanning nodig om (brom)fietsen naar beneden en naar boven te brengen¹; daardoor wordt de toegankelijkheid van de stalling voor mensen met een beperking verbeterd; - maakt de stalling toegankelijk voor bepaalde typen (brom)fietsen die vanwege hun gewicht of afmetingen geen gebruik kunnen maken van huidige fietsgoten.	- forse bouwkundige aanpassingen nodig; - door het langer worden van de helling is extra ruimte nodig op de Markt. Dit gaat ook deels ten koste van de huidige calamiteitenroute; - er is een overkapping nodig om de onderhoudskosten laag te houden; - kostbaar in aanleg en onderhoud.

Ook voor deze oplossingsrichting is een inschatting gemaakt van de kosten. Daarbij is uitgegaan van een sobere en doelmatige overkapping.

Kostenoverzicht

Investeringskosten:	
Hellingbaan:	€ 180.000,-
Bouwkundige aanpassingen:	€ 200.000,-
Overkapping:	€ 35.000,-
Verlichting:	€ 5.000,-
Voeding:	€ 1.200,-
Totaal	€ 421.200,-

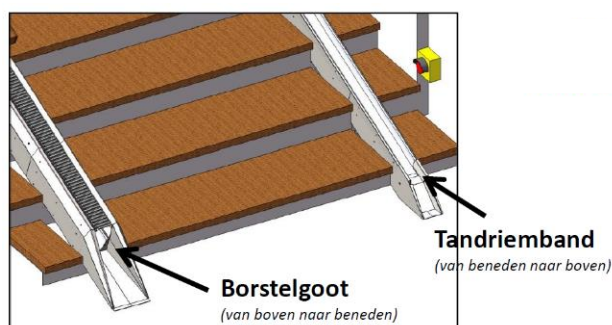
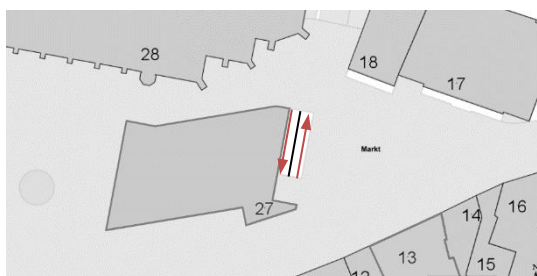
Jaarlijkse beheers- en onderhoudskosten: € 3.000,-

3: de velocomfort

Het systeem Velocomfort van de firma Lo-Minck omvat een aanpassing van de bestaande fietsgoten naast de trappen. In de neergaande goot aan de buitenzijde van de trap wordt een dubbele borstel aangebracht. Op het moment dat een bezoeker met zijn fiets de kelder in wil, rijdt hij zijn fiets in de goot. De borstels zorgen voor weerstand en beperken daarmee de krachtsinspanning (het "tegenhouden" van de fiets) die benodigd is om de fiets naar beneden te brengen. De bezoeker regelt zelf de snelheid waarmee hij én zijn fiets naar beneden gaat. In de opgaande goot aan de buitenzijde van de trap wordt een sleepstelsel voor fietsen aangebracht. De fiets wordt in de goot gereden, de handremmen moeten worden ingeknepen, en de fiets wordt langzaam naar boven getrokken. Het verschil ten opzichte van

¹ Dit geldt voor (brom)fietsen die op de rem kunnen worden gezet. Voor fietsen met uitsluitend een terugtraprem is een grotere krachtsinspanning benodigd.

oplossingsrichting 2 (de geautomatiseerde hellingbaan), is dat bij de velocomfort alleen de fiets op een loopband wordt geplaatst, maar dat de eigenaar zelf via de trap moet meelopen.



De Velocomfort wordt toegepast in diverse (openbare) fietsenstallingen. Om een beeld te krijgen van de werking van het systeem, hebben vertegenwoordigers van de gemeente Oosterhout, de Klankbord Ongehinderd Oosterhout (KOO) en de lokale afdeling van de Fietzersbond op 29 juli 2020 een bezoek gebracht aan de fietsenstalling onder het stadhuis van Rotterdam aan de Wilhelminakade, waar het systeem Velocomfort in werking is.

Voordelen	Nadelen
- er is minder krachtsinspanning nodig om (brom)fietsen naar beneden en naar boven te brengen²; de bestaande helling wordt makkelijker te overbruggen; - maakt de stalling beter toegankelijk voor bepaalde typen (brom)fietsen (m.n. zwaardere fietsen zoals e-bikes); - middelste fietsgoot blijft beschikbaar voor gebruikers die geen ondersteuning nodig hebben; - goedkoop in aanleg;	- minder geschikt voor mensen met een beperking: enige krachtinspanning blijft nodig en gebruikers moeten via de trap met hun fiets in een bepaald tempo meelopen en daarbij in balans blijven. Daardoor is de toegevoegde waarde van dit systeem voor mensen met een beperking, zeer beperkt; - de situering van de omhooggaande goot is afgestemd op rechtshandige mensen; vraagt dus wat meer moeite van linkshandige mensen; - er is een overkapping nodig om de onderhoudskosten laag te houden;

Ook voor deze oplossingsrichting is een inschatting gemaakt van de kosten. Daarbij is uitgegaan van een sobere en doelmatige overkapping.

Kostenoverzicht

Investeringskosten:	
Velocomfort:	€ 20.200,-
Bouwkundige aanpassingen:	€ 0,-
Overkapping:	€ 35.000,-
Verlichting:	€ 5.000,-
Voeding:	€ 1.200,-
Totaal	€ 61.400,-

Jaarlijkse beheers- en onderhoudskosten: € 2.000,-

² Dit geldt voor (brom)fietsen die op de rem kunnen worden gezet. Voor fietsen met uitsluitend een terugtraprem is een grotere krachtsinspanning benodigd voor het naar boven brengen.

Afweging en advies

Een lift (oplossingsrichting 1) zou de fietsenkelder onder de Markt toegankelijk maken voor alle typen (brom)fietsen en voor iedereen. Deze oplossingsrichting heeft daarom de voorkeur van de fietsersbond en KOO. Een lift vraagt echter wel een behoorlijke investering en het ruimtebeslag van het lifthuis gaat ten koste van evenementen- en terrasruimte op de Markt.

Een gemotoriseerde hellingbaan (oplossingsrichting 2), in plaats van het huidige trappenhuis, beperkt de krachtsinspanning die nodig is om fietsen naar beneden en naar boven te brengen aanzienlijk. Echter de benodigde investering en het benodigde ruimtebeslag zijn nog groter dan bij een lift.

De Velocomfort (oplossingsrichting 3) biedt vooral een stukje comfort / ondersteuning omdat veel minder kracht benodigd is om fietsen via de goten naar beneden of naar boven te brengen. Het biedt vooral een stuk gebruiksgemak waar ook de "gemiddelde fietser" baat bij heeft. Voor mensen met een beperking is het systeem minder geschikt. De investeringskosten zijn beperkt. Vanuit het oogpunt van onderhoud is een overkapping zeer gewenst.

De vraag hoe de toegankelijkheid van de fietsenstalling Markt verbeterd kan worden, dient te worden gezien in het licht van de ombuigingsopgave. De entree naar de fietsenstalling Markt kent zijn beperkingen. Die worden nu grotendeels ondervangen doordat de beheerder assistentie kan verlenen als mensen de fietsen niet zelfstandig naar beneden en/of naar boven kunnen brengen. Als de fietsenstallingen straks op afstand, via cameratoezicht, beheerd gaan worden, komt die mogelijk te vervallen. Gezien vanuit dat perspectief wordt geadviseerd over te gaan tot installatie van de velocomfort (oplossingsrichting 3). Hiermee wordt de krachtsinspanning die nodig is om fietsen naar beneden en naar boven te brengen, beperkt. De velocomfort biedt vooral een stuk gebruiksgemak waar een grote groep fietsers (ook de gebruikers die nu geen assistentie nodig hebben) baat bij zal hebben. Echter voor mensen met een beperking is het systeem minder geschikt. De kosten en het ruimtebeslag van een oplossingsrichting die de fietsenstalling ook toegankelijk zou maken voor alle mensen met een beperking (een lift) zijn te groot, ook gezien ombuigingsopgave waar we voor staan.