

Stationsplein

evaluatie herinrichting

- *Professionele gebruikers*
 - taxi- en busbedrijven benaderd
 - nadruk op functioneren

Professionele gebruikers

Naast de reizigers zijn ook professionele gebruikers van het stationsplein gevraagd zich uit te spreken over het stationsplein. Hierbij hebben we ons beperkt tot de taxi- en busbedrijven.

Bij de taxibedrijven zijn een 12-tal chauffeurs op het stationsplein, tijdens het wachten op een nieuwe klant geïnterviewd. Bij de busbedrijven is gesproken met vertegenwoordigers van deze bedrijven (Novio en Hermes). Vooraf hebben zij een brief ontvangen met daarin de gespreksonderwerpen. Ter voorbereiding van de interviews hebben deze beide bedrijven met enige buschauffeurs en kaderleden het plein intern geëvalueerd. Bij deze professionele gebruikers is de nadruk gelegd op het functioneren van het stationsplein.

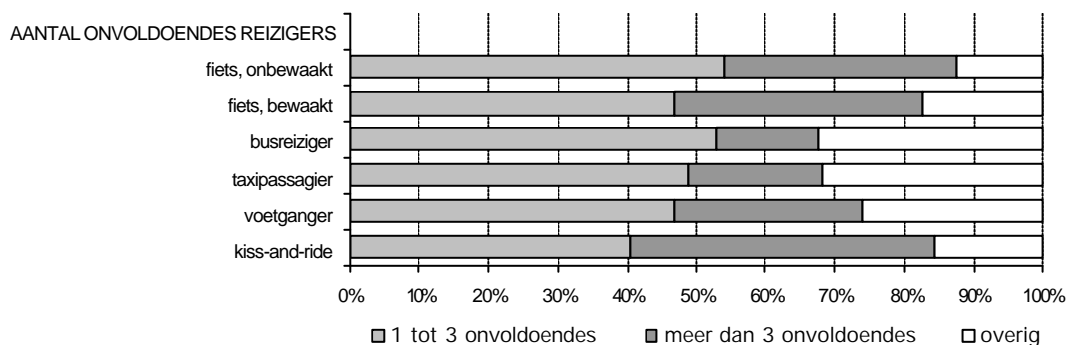
In het hiernavolgende schetsen we eerst een beeld van het oordeel van de reizigers (I tot en met IV). Vervolgens gaan we in op hetgeen uit de gesprekken met de professionele gebruikers naar voren is gekomen (V). We sluiten af met enkele conclusies.

II Algemeen oordeel reizigers over het stationsplein

- *antwoordpatronen:*
 - busreizigers meest tevreden
 - gebruikers bewaakte fietsenstalling minst tevreden

Over een aantal algemene kenmerken van het stationsplein is aan reizigers gevraagd een rapportcijfer te geven. Het gaat daarbij om de vormgeving van de verschillende onderdelen, de overzichtelijkheid van het plein alsmede het functioneren. Zonder nog te kijken *waarvoor* zij een onvoldoende geven, noch naar de exacte hoogte van de cijfers, valt al op dat aspecten van het stationsplein nogal eens een onvoldoende scoren. Hierbij geven de gebruikers van de kiss and ride-strook relatief vaak drie of meer onvoldoendes; op die manier beschouwd zijn zij het minst tevreden over de herinrichting.

In totaal geven de gebruikers van de onbewaakte fietsenstalling het vaakst één of meerdere onvoldoendes. Zij worden achtereenvolgens gevolgd door de gebruikers van de kiss and ride-strook, de gebruikers van de bewaakte fietsenstalling, de voetgangers en de taxipassagiers. De busreizigers geven het minst vaak een onvoldoende.



Naar herkomst beschouwd zijn mensen uit Nijmegen minder positief over het plein en geven zij vaker een onvoldoende. Ook mensen die het stationsplein frequent bezoeken geven vaker onvoldoendes. Beide hangen ten dele samen; Nijmegenaren zijn ook relatief vaak frequente gebruikers.

- *vormgeving scoort tussen 6,1 en 6,5*

Busreizigers blijken ook het gunstigst te oordelen over de vormgeving van het stationsplein. Al is ook hun rapportcijfers wat aan de lage kant; gemiddeld geven zij het de vormgeving een 6,5. Het laagste cijfer hiervoor geven de gebruikers van de

Inhoudsopgave

| | |
|--|-----------|
| Samenvatting en conclusies | I |
| <hr/> | |
| 1 Inleiding | 1 |
| 1.1 Aanleiding onderzoek | 1 |
| 1.2 Opzet onderzoek | 1 |
| 1.3 Opbouw van de rapportage | 3 |
| 2 Algemeen oordeel stationsplein | 5 |
| 2.1 Inleiding | 5 |
| 2.2 Beoordelingspatronen reizigers | 5 |
| 2.3 Vormgeving | 6 |
| 2.4 Overzichtelijkheid van het stationsplein | 10 |
| 2.5 Functioneren van het stationsplein | 10 |
| 2.6 Prioriteit verbeterpunten | 13 |
| 3 Fietsenstallingen | 15 |
| 3.1 Inleiding | 15 |
| 3.2 Oordeel fietsers stallingsmogelijkheden | 15 |
| 3.3 Niet-gebruik bewaakte stalling | 17 |
| 3.4 Verbeterpunten voor fietsers | 18 |
| 4 Busstation | 19 |
| 4.1 Inleiding | 19 |
| 4.2 Oordeel busreizigers over het busstation | 19 |
| 4.3 Verbeterpunten voor busreizigers | 20 |
| 5 Taxihalte, voetgangers, kiss and ride | 21 |
| 5.1 Inleiding | 21 |
| 5.2 Oordeel taxipassagiers over de taxihalte | 21 |
| 5.3 Voetgangers | 22 |
| 5.4 Kiss and ride | 24 |
| 6 Oordeel professionele gebruikers | 27 |
| 6.1 Inleiding | 27 |
| 6.2 Het busstation | 27 |
| 6.3 Taxihalte | 29 |
| 6.4 Overige onderdelen stationsplein | 30 |
| Bijlagen | 33 |

Samenvatting en conclusies

I Inleiding

Het stationsplein is in de herontwikkeling van de Spoorzone tot op heden het meest in het oog springend project. Op de bewaakte fietsenstalling na zijn er evenwel nog geen gebouwen bij betrokken; het gaat dus tot op heden met name om een herinrichting van de openbare ruimte.

- *oordeel reizigers in beeld*

Tijdens de herinrichting van het stationsplein ging de aandacht vooral uit naar hetgeen mis ging (lekkages, gladheid e.d.). Maar ook nu is er nog steeds sprake van discussie over het bereikte resultaat. Naast meningsverschillen in smaak gaat het hierbij meestal om de verkeersonveiligheid en de voorzieningen voor fietsers en busreizigers. Deze discussies omtrent het stationsplein hebben geleid tot een onderzoeksopdracht om het oordeel van gebruikers in beeld te brengen. De opdracht is uitgevoerd door de afdeling O&S van de gemeente Nijmegen.

Het onderzoek kent twee delen; een enquête onder de reizigers en een kwalitatief onderzoek onder professionele gebruikers. In deze rapportage komen de resultaten van beide onderzoeken aan bod.

- *centrale vragen reizigersenquête:*
 - *vormgeving*
 - *overzichtelijkheid*
 - *functioneren*

Reizigersenquête

De reizigers zijn gevraagd wat zij vinden van de vormgeving van het stationsplein, of het overzichtelijk is ingedeeld en hoe het plein in hun ogen functioneert.

Hierbij hebben we gekozen voor een 'dunne' enquêtering in de tijd. Dit om weer- en seizoensinvloeden zoveel mogelijk uit te vlakken. In de periode maart-juli zijn er in totaal 9 meetdagen geweest.

Om de enquête kort te houden zijn de reizigers, naast een aantal voor alle reizigers van toepassing zijnde vragen, alléén doorbevroegd over de aspecten die samenhangen met de vervoerswijze waarop zij op dat moment naar het plein zijn gekomen of de wijze waarop zij het plein zullen verlaten. We onderscheiden daarin de volgende groepen:

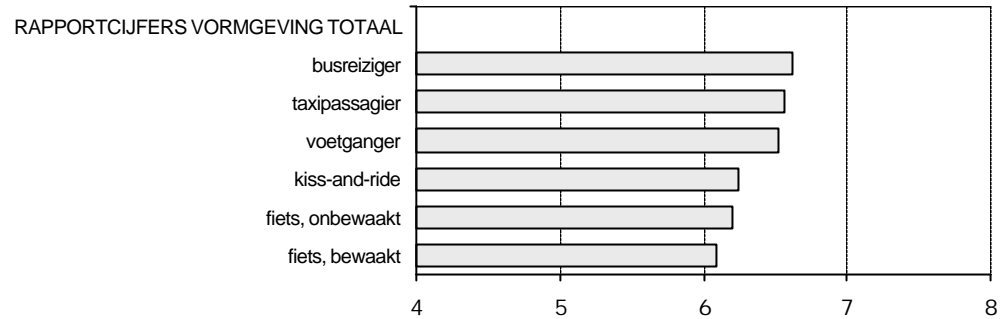
- busreizigers
- fietsers (gebruik makend van bewaakte of onbewaakte stalling)
- taxipassagiers
- voetgangers
- gebruikers kiss and ride-strook

- *uitspraken per reizigersgroep*

Omdat we niet beschikken over cijfers over de omvang van verschillende vervoersstromen op het stationsplein kunnen we de verschillende enquêtes niet wegen. Met als gevolg dat we ook voor de gemeenschappelijke vragen geen uitspraken kunnen doen over dé reiziger. We zetten dus steeds de verschillende oordelen per gebruikersgroep naast elkaar. Zoals zal blijken wijzen de oordelen overigens veelal in eenzelfde richting.

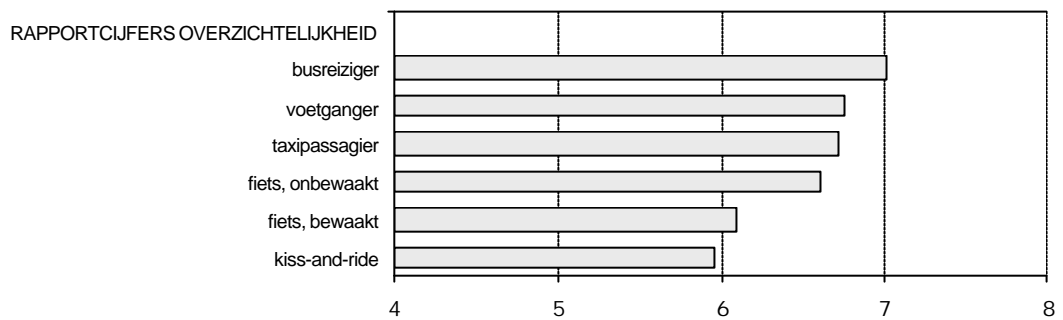
Voor de busreizigers en fietsers geldt dat we steeds ruim 300 personen hebben geënquêteerd. Bij de overige groepen hebben we steeds ruim 150 mensen bevroegd. De betrouwbaarheid ligt hierdoor steeds tussen de 90 en 95% met een afwijking tussen de 5 en 10%.

bewaakte fietsenstalling; zij geven gemiddeld een 6,1. De cijfers voor de vormgeving zijn aan de lage kant, al is dit mogelijk mede het gevolg van het nog niet aangepakt zijn van de wanden van het plein.



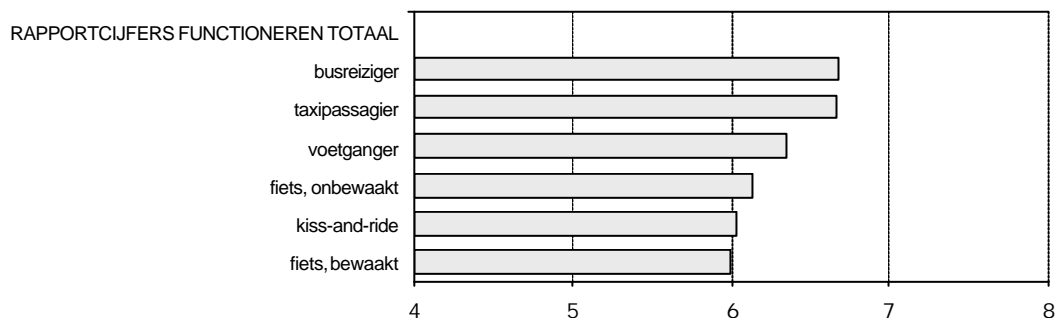
- *overzichtelijkheid scoort tussen 6,0 en 7,0*

De busreizigers zijn ook het meest positief over de overzichtelijkheid van het plein. Gemiddeld geven zij hiervoor een 7. Minst tevreden zijn de gebruikers van de kiss and ride-strook. In hun ogen is het plein niet zo overzichtelijk en geven het plein voor dit aspect gemiddeld een magere 6.



- *functioneren scoort tussen 6,0 en 6,7*

Ook wat betreft het functioneren zien we dat de busreizigers het meest gunstig oordelen. Zij geven hiervoor gemiddeld een 6,7. Minst tevreden zijn de fietsers die hun fiets in de bewaakte stalling hebben gezet. Zij geven het plein gemiddeld een 6,0.



III prioriteit aanpak reizigers algemeen

De reizigers zijn gevraagd wat in hun ogen als eerste aan het stationsplein verbeterd zou moeten worden.

- *redelijke overeenstemming over prioriteit verbeteringen*

Hieruit blijkt dat de verschillende reizigersgroepen niet allen dezelfde aspecten dezelfde prioriteit geven. Wel is er een hoofdlijn in te onderscheiden.

Kijken we naar die hoofdlijn, dan zien we dat vrijwel alle reizigersgroepen vinden dat er als eerste iets aan de vormgeving van het plein moet worden gedaan. Men vindt het plein ongezellig, kaal, lelijk. Alleen de gebruikers van de onbewaakte fietsenstalling hebben een andere nummer één, namelijk de verbetering van die fietsenstalling; dit aspect staat bij de andere reizigers veelal op een derde plaats.
- *eerste prioriteit: de vormgeving*
- *tweede prioriteit: verkeersveiligheid*

Als tweede punt moet voor de meeste groepen de verkeersveiligheid op het plein verbeteren. In de ogen van de reizigers is er sprake van teveel elkaar kruisend verkeer. Hierbij noemt men vooral de busbaan.

Voor de buspassagiers en gebruikers van de kiss and ride-strook staat de verbetering van respectievelijk het busstation en de kiss and ride-strook op de tweede plaats.
- *derde prioriteit: onbewaakte fietsenstalling*

Het verbeteren van voorzieningen voor fietsers staat veelal op een derde plaats. Waarbij het in concreto gaat om meer rekken op de onbetaalde fietsenstalling. Zoals gezegd staat dit aspect voor de gebruikers van de onbewaakte stalling op een eerste plaats.

Voor de overige verbeterpunten geldt dat de priorisering van de verschillende reizigersgroepen meer uiteen gaat lopen. Globaal genomen gaat het achtereenvolgens om een verbetering van de bushalte, de kiss and ride-strook, de informatievoorziening op het plein, de voorzieningen en de taxihalte.

IV oordeel reizigers over verschillende aspecten en prioriteiten aanpak per onderdeel

Naast een oordeel over de meer algemene aspecten van het stationsplein zijn reizigers ook gevraagd een oordeel te geven over die zaken die te maken hebben met de vervoerswijze waarop ze op dat moment naar het stationsplein zijn gekomen of de wijze waarop ze het plein zullen verlaten. Tevens is hen gevraagd welke verbeterpunten zij zien voor dat specifieke onderdeel.

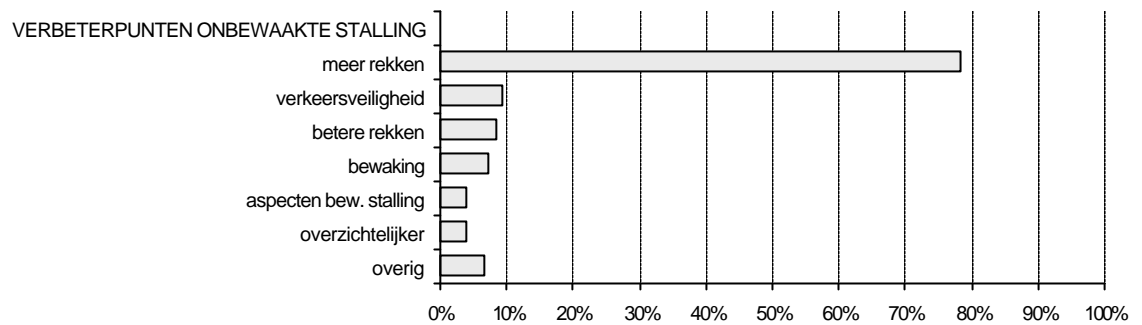
onbewaakte fietsenstalling

- *onbewaakte fietsenstalling krijgt gemiddeld 4,5*

De gebruikers van de onbewaakte zijn over het algemeen niet tevreden over het stationsplein en geven relatief veel onvoldoendes. Dit zal zeker samenhangen met de tevredenheid over de onbewaakte stalling; deze geven zij namelijk een dikke onvoldoende (gemiddeld een 4,5). In hun ogen verdient geen enkel aspect van de onbewaakte fietsenstalling een voldoende.

Niettemin vindt ongeveer 35% van de gebruikers dat de stalling in vergelijking tot vroeger verbeterd is; 30% vindt het verslechterd.
- *verbeterpunt: plaatsen van meer rekken*

Er is eigenlijk maar een duidelijke manier waarop de onbewaakte fietsenstalling in de ogen van de gebruikers verbeterd zou kunnen worden. Dat is door het plaatsen van meer rekken. Dit noemt 78% van de gebruikers. Ver daarachter volgt de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de rekken (beide door 9% genoemd).



- *alternatief:*
– goedkoper of gratis maken bewaakte stalling

De verbetering zou men evenwel ook op een andere manier kunnen bewerkstelligen. Veel gebruikers van de onbewaakte fietsstalling zetten naar eigen zeggen hun fiets namelijk niet in de bewaakte stalling omdat deze te duur zou zijn. Wellicht dat een voorlichting omtrent die kosten zou helpen, omdat blijkt dat veel gebruikers de prijs van de bewaakte stalling niet kennen.

Als de stalling goedkoper zou worden, dan zou ongeveer 30% hier gebruik van gaan maken. Een gratis maar wel bewaakte stalling (zoals aanwezig in het centrum) heeft duidelijk de voorkeur; ruim 83% zou voortaan de fiets daar inzetten.

In dat kader moet ook worden opgemerkt dat het plaatsen van extra rekken bij de onbewaakte stalling in de ogen van de taxichauffeurs niet wenselijk is. Volgens hen is de berijdbaarheid van het plein al verslechterd door het plaatsen van extra rekken. Zij staan eerder een inperking voor!

bewaakte fietsstalling

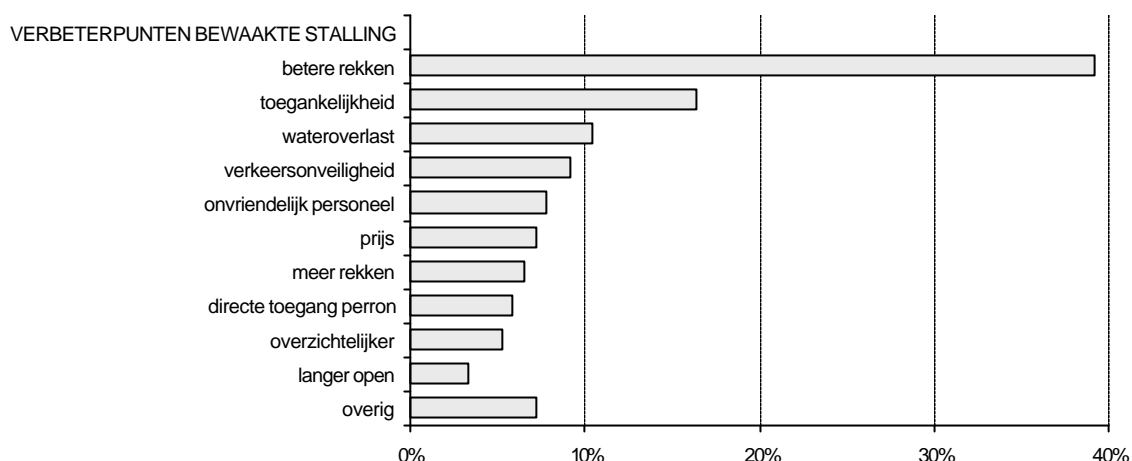
- *bewaakte fietsstalling* beduidend beter gewaardeerd:
gemiddeld een 7,4

De gebruikers van de bewaakte fietsstalling zijn over het algemeen redelijk tevreden over de herinrichting en ook over de bewaakte stalling. Hun rapportcijfers staan dan ook in schril contrast met dat van collega-fietsers die de onbewaakte stalling gebruiken. De gebruikers van de bewaakte stalling zijn niet op alle punten even tevreden en geven verhoudingsgewijs de laagste cijfers aan respectievelijk de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de rekken (risico voor beschadiging fiets, te krap).

- *Verbeterpunten:*
– kwaliteit rekken
– toegankelijkheid

Als zij iets mogen verbeteren dan zouden zij als eerste die rekken aanpakken (39%). Deze zijn in hun ogen te krap of onhandig. Maar ook de toegankelijkheid van de stalling (16%) zou beter kunnen.

De wateroverlast in de stalling als gevolg van het lekken van het dak staat bij hen op een derde plaats, gevolgd door de verkeersveiligheid (resp. 10% en 9%).



busstation

- Busstation krijgt: gemiddeld een 6,9

De gebruikers van het busstation zijn over het algemeen genomen het meest tevreden over het stationsplein in zijn totaliteit. Ook waarden zij de bushalte redelijk gunstig; deze krijgt gemiddeld een 6,9. In hun ogen is deabri het minst geslaagde onderdeel van de nieuwe bushalte, welke gevolgd wordt door de verkeersveiligheid. Het probleem met deabri is dat die te weinig beschutting biedt; wat betreft de verkeersveiligheid noemen de busreizigers vooral het oversteken naar de feitelijke perrons.

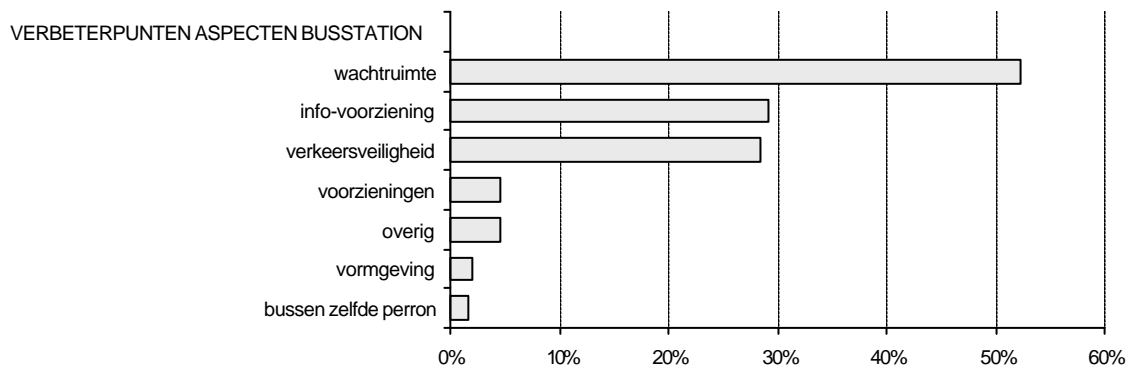
- verbeterpunten:
 - wachtruimte
 - infovoorziening
 - verkeersveiligheid

Als zij iets mogen verbeteren, dan zouden zij dan ook als eerste deabri aanpakken. De huidige wachtruimte biedt in hun ogen niet voldoende bescherming. Zoals ook verderop zal blijken is dieabri ook een doorn in het oog van de busbedrijven.

Tweede op het lijstje met verbeterpunten van de busreizigers staat de informatievoorziening over de bussen, welke op de voet gevolgd wordt door de verkeersveiligheid op het busstation.

Die informatievoorziening is een beetje een vreemde eend op de lijst. Dit omdat de leesbaarheid van de informatieborden boven de bussen ruim een 7 scoort, deze betrouwbaar wordt geacht (7,0) en de overige informatie rondom het perron ook gemiddeld een redelijk cijfer krijgt (6,9). Alleen de infopaal op het plein scoort wat minder (6,3).

Wat betreft de verkeersveiligheid willen de busreizigers het oversteken naar de perrons verbeterd zien.



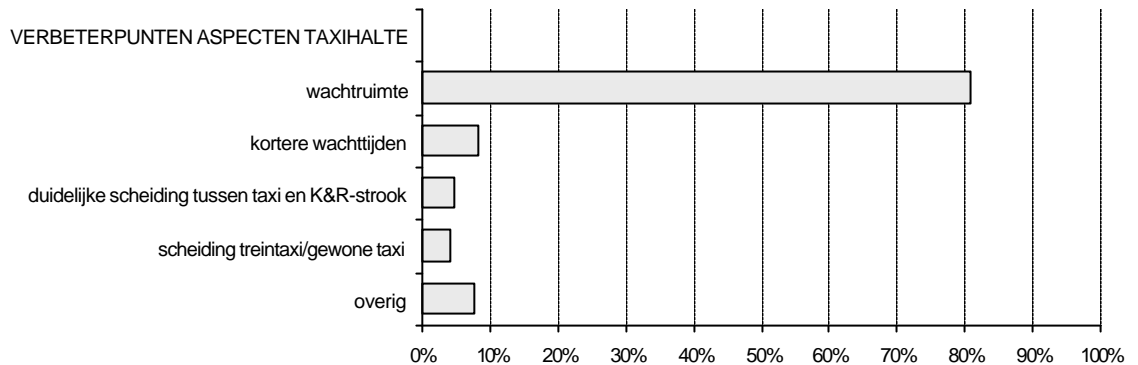
taxihalte

- *taxihalte scoort 6,8.*

Net als de busreizigers zijn ook de gebruikers van de taxihalte redelijk tevreden over het stationsplein zoals het er nu bijligt. De taxihalte krijgt van de passagiers gemiddeld een 6,8.

- *Abri belangrijkste verbeterpunt*

Als er iets verbeterd zou moeten worden, dan zouden zij, net als de busreizigers, als eerste hun abri onderhanden nemen (ruim 80%). Deze zou meer bescherming moeten bieden, evenals meer zitruimte.



aspecten voor voetgangers

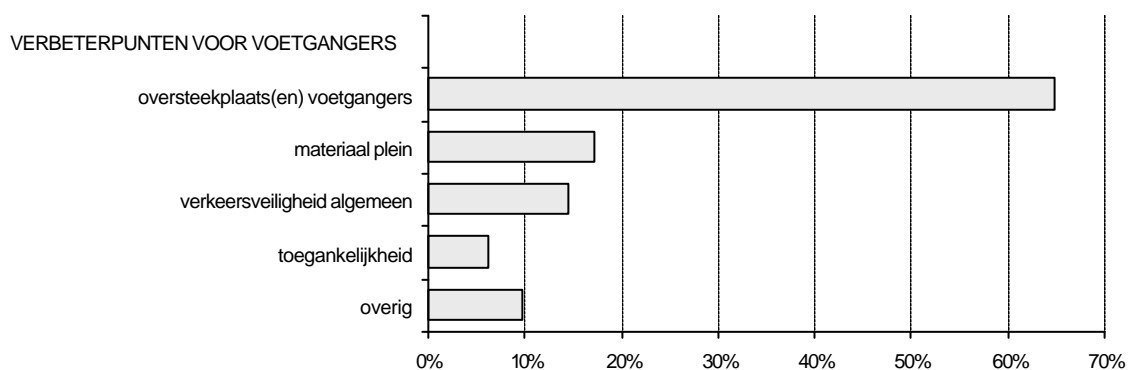
- *voetgangers redelijk tevreden*

De voetgangers geven relatief niet zo vaak een onvoldoende. Vergeleken met de andere groepen behoren zij tot de reizigers die redelijk tevreden zijn over het huidige stationsplein in zijn totaliteit.

In de ogen van de voetgangers functioneert het plein redelijk; gemiddeld geven zij hiervoor een 6,5.

- *verbeterpunten:*
- *oversteekplaatsen*
- *materiaalgebruik middenplein*

Meest belangrijk voor hen is het verbeteren van de verkeersveiligheid. Concreet vraagt men om oversteekplaatsen. Dit voor de busbaan, maar ook voor de fietsenstrook. Verder noemen zij ook het materiaalgebruik van het middenplein als verbeterpunt; de glasplaten zijn in hun ogen gevaarlijk glad, de glinstering van het asfalt is hinderlijk.



kiss and ride-strook

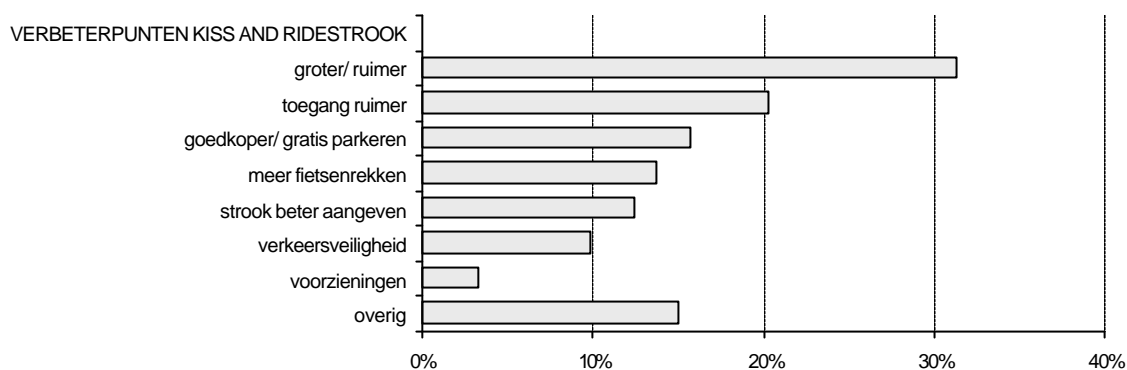
- *gebruikers kiss and ridestrook minst tevreden.*

Zoals we al eerder zagen geven de gebruikers van de kiss and ride-strook het vaakst meer dan 3 onvoldoendes. Zij zijn over het algemeen dan ook niet zo tevreden met het stationsplein. De gemiddelde rapportcijfers die zij geven schommelen allen dan ook rond

de 6. Het vinden van een parkeerplaats scoort samen met de verkeersveiligheid nog het gunstigst; beiden gemiddeld een 6,3.

- *Verbeterpunten:*
 - *groter/ ruimer*
 - *toegang ruimer*

Als we kijken naar de verbeterpunten die zij hebben aangedragen, dan zien we dat de strook vooral groter/ ruimer zou moeten zijn (31%). Maar ook is het wenselijk dat de toegang tot de strook ruimer wordt (20%). Een opvallend verbeterpunt dat zij noemen is het plaatsen van meer fietsenrekken. Kennelijk ervaren zij overlast van 'wildparkeerders'.



V Professionele gebruikers

- *oordeel professionele gebruikers stationsplein*

Zoals in de inleiding is aangegeven is, naast een reizigersenquête, ook gesproken met professionele gebruikers. Dit met taxichauffeurs en vertegenwoordigers van de busondernemingen Novio en Hermes. Zij zijn gevraagd een oordeel te geven over het functioneren van het stationsplein na de herinrichting.

- *situatie voor klanten over het algemeen verslechterd*

Zowel de busbedrijven als de taxichauffeurs vinden dat de situatie voor hun klanten op bepaalde punten is verslechterd. De busbedrijven noemen in dat kader de abri, welke te weinig beschutting biedt. Maar ook de wachtstrook is in hun ogen te krap. De taxichauffeurs noemen met name de in- en uitstapsituatie. Deze ligt verder van het station en is aan de krappe kant. Dat laatste mede door het oneigenlijk medegebruik van de taxistrook door derden.

- *verkeersonveilig*

Verder is in hun ogen op het stationsplein sprake van (te)veel met elkaar conflicterende verkeersstromen. Dit met name bij de busbaan. Hierdoor ontstaan er gevaarlijke situaties (veel bijna-ongelukken en ook al de nodige aanrijdingen). Een oversteekplaats voor voetgangers waar zij enigszins dwingend naar toe worden geleid zou een verbetering bewerkstelligen. Maar ook de ingang tot de taxihalte en kiss and ridestrook verdient aandacht.

- *veel krappe situaties*

Ook is er op het stationsplein sprake van veel krappe situaties. Zo zijn een aantal busperrons moeilijk aan te rijden, is er een smalle uitstapplaats dicht tegen het station en is de wachtruimte voor de wachtende busreizigers te klein. Die abri voldoet in de ogen van de busbedrijven geenszins.

- *slechte doorstroming op stationsplein*

Krappe situaties doen zich ook voor aan de andere kant van het plein, waar de taxi's de ruimte moeten delen met de kiss-and-ridestrook en de onbewaakte fietsenstalling. Het middenplein lijkt door deze krappe situaties extra groot en een niet goed benutte ruimte.

Conflicterende verkeersstromen én de krappe situaties hebben ook een negatief effect op de doorstroming van verkeer op het stationsplein.

- *Verbeteringen:
beter scheiden
verkeersstromen* Gesuggereerde oplossingen voor de knelpunten liggen veelal in de sfeer van beter scheiden van verkeersstromen of het treffen van voorzieningen waardoor het aantal conflictsituaties mogelijk zal verminderen.

VI Conclusies

Het geheel overziend mag geconcludeerd worden dat reizigers, maar ook de professionele gebruikers niet onverdeeld gelukkig zijn met het stationsplein zoals het er nu bijligt.

- *vormgeving
– sfeervoller
– gezelliger*

Hoewel het gebied als stadsentree, ontmoetingsplaats en wachtruimte een belangrijk verblijfsgebied is, heeft de herinrichting in de ogen van veel reizigers niet geresulteerd in een aantrekkelijk vormgegeven plein. Die vormgeving krijgt gemiddeld relatief lage rapportcijfers. In zijn algemeenheid ligt hier volgens de reizigers het belangrijkste punt om aan te pakken. Het stationsplein moet sfeer krijgen, gezelliger worden.

Wel merken we hierbij op dat het bij de herinrichting tot nu toe alleen om de openbare ruimte is gegaan en dat een eventuele aanpak van de wanden ook van invloed zal zijn op de beleving ervan.

- *vervoersconflicten
– teveel kruisende
verkeersstromen
– busbaan onveilig*

Het stationsplein is ook een plek waar veel vervoersstromen samenkomen. Met de herinrichting is gestreefd naar het minimaliseren van het aantal conflicten tussen verschillende vervoersstromen. Hiertoe is o.a. een belangrijke verkeersstroom uit het gebied gehaald; het autoverkeer kan sinds de herinrichting namelijk niet meer voor het station langs rijden. Er is evenwel een vrije busbaan voor in de plaats gekomen. Deze was noodzakelijk voor een goede werking van het compacte dynamische busstation.

Ondanks de ingrepen is de verkeersveiligheid in de ogen van de reizigers, maar ook de professionele gebruikers nog een punt van aandacht. Men is van mening dat de verschillende verkeersstromen elkaar toch nog te veel kruisen. Dit met name bij de ingang en op het gedeelte van het plein waar de taxihalte en kiss and ridestroom is. En de (nieuwe) busbaan is in hun ogen onveilig.

- *onbewaakte
fietsenstalling
– meer rekken
– stimuleren gebruik
bewaakte stalling*

Een specifiek onderdeel dat veel reizigers slecht waarderen, zeker de gebruikers ervan, is de onbewaakte fietsenstalling. Sedert de meting is de controle op de 'wildparkeren' van fietsen aangescherpt. Maar we verwachten niet dat daarmee het grootste probleem is opgelost; de gebruikers vinden dat er te weinig rekken zijn.

Naast het plaatsen van (nog) meer rekken kan het probleem ook verminderen door het gebruik van de bewaakte stalling te stimuleren. Voorlichting omtrent de prijs kan hieraan een bijdrage leveren. Een groot deel van de gebruikers van de onbewaakte fietsenstalling kent die prijs namelijk niet of schat deze te hoog in. Een prijsverlaging kan het effect nog eens versterken: een deel van de gebruikers van die onbewaakte stalling geeft namelijk te kennen bij een prijsverlaging de bewaakte stalling voortaan te zullen gebruiken. Indien de stalling, net als in de binnenstad, gratis zou worden gemaakt zou ruim 83% van de gebruikers van de onbewaakte stalling zijn of haar fiets in die bewaakte stalling zetten.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding onderzoek

In de herontwikkeling van de Spoorzone is de herinrichting van het Stationplein tot dusver het meest in het oog springende project. Tot nu toe is het vooral een herinrichting van de openbare ruimte en infrastructuur geweest. Behalve een ondergrondse fietsenstalling behelst de herinrichting tot op heden geen gebouwen; de pleinwanden zijn nog ongewijzigd. Qua gebouwarchitectuur en functionele vernieuwing is er dus nog weinig nieuws te melden.

Bij de aanleg van infrastructuur en openbare ruimte zijn diverse kleine en grotere problemen tevoorschijn gekomen (lekkages, gladheid, juridische kwesties tussen bouwers en gemeente).

Ook het resultaat van de herinrichting tot nu toe heeft aanleiding gegeven tot discussies. Daarbij gaat het, naast de gebruikelijke meningsverschillen die keuzes over smaak altijd met zich meebrengen, vooral om onduidelijkheden in de verkeerssituatie, het busstation en de (on)bewaakte fietsenstalling.

Uitvoeringsproblemen en discussies over het resultaat van de herinrichting hebben geleid tot een opdracht om het project Stationsplein te evalueren. De evaluatie bevat een interne evaluatie van het proces en een externe beoordeling door de gebruikers van het plein. In opdracht van de afdeling Projectontwikkeling van de Directie Strategie en Projecten is de externe evaluatie uitgevoerd door afdeling O&S van de gemeente Nijmegen.

1.2 Opzet onderzoek

Voor het externe onderzoek is gekozen om niet *het verloop* van herinrichting te evalueren (met daarbij de ongemakken in de verschillende stadia) maar het *eindproduct* aan een beoordeling te onderwerpen. Het gaat dus om het eindresultaat van de herinrichting; het stationsplein zoals het er nu bij ligt.

Het onderzoek valt daarbij uiteen in twee delen; een onderzoek onder de reizigers en een onderzoek onder de professionele gebruikers. Beide delen kennen een andere aanpak. De gevolgde aanpak lichten we hieronder per deelonderzoek toe.

Reizigersenquête

De mening van de reizigers is via een enquête gepeild. In hoofdlijnen zijn zij de volgende drie zaken gevraagd:

- Wat vindt men van uiterlijk van het plein (gevraagd is o.a. hoe men vindt dat het de bushalte eruit ziet, het middenplein of de fietsenstalling)?
- Is het duidelijk hoe het plein zou moeten functioneren (vindt men de indeling logisch/overzichtelijk)?
- Hoe functioneert het stationsplein (gevraagd is o.a. hoe de bushalte functioneert, de fietsenstalling etc. en ook men de voorzieningen, de bewegwijzering en de verkeersveiligheid waardeert)?

Omdat veel reizigers zich gehaast over het stationsplein begeven (trein op bus halen, op tijd zijn op afspraak etc.) is gekozen voor een enquëtering waarbij elke reiziger, naast een aantal voor allen van toepassing zijnde vragen, alleen bevraagd worden op aspecten van de vervoerswijze waarop zij op dat moment naar het plein zijn gekomen of waarop zij het plein verlaten. Op deze wijze is de duur van de enquête beperkt gebleven. De busreizigers zijn dus alleen doorggevraagd over het busstation, fietsers alleen over de stallingsmogelijkheden etc.

In totaal hebben we een zestal reizigersgroepen onderscheiden. Omdat het NS-station niet in de beoordeling is meegenomen zijn de treinreizigers bij een van de zes groepen ingedeeld (op basis van de vorm van voor- of navervoer). De onderscheiden groepen zijn:

1. fietsers, gebruik makend van de onbewaakte stalling;
2. fietsers, gebruik makend van de bewaakte stalling;
3. busreizigers;
4. taxipassagiers;
5. voetgangers;
6. gebruikers kiss and ride-strook.

Idealiter zou de enquête op één punt van het plein afgenomen moeten worden en zou aan de hand van de antwoorden van de reizigers een verdeling naar reizigerstype kunnen worden gemaakt. Het stationsplein is echter dermate ingericht er dat er zich op geen enkel punt een optimale menging van reizigerstypen voordoet; de locaties van voorzieningen voor verschillende vervoerswijzen bepalen waar zich concentraties voordoen. Daarom zijn de enquêtes over het busstation afgenomen op of in de nabijheid van dat busstation, de enquêtes over de bewaakte fietsenstalling aan de ingang ervan etc.

Voor de busreizigers en de fietsers geldt dat in totaal ruim 300 willekeurig gekozen personen per groep zijn bevraagd. Bij de overige groepen zijn ruim 150 mensen per groep geënquêteerd. De betrouwbaarheid ligt hierdoor steeds tussen de 90 en 95% met een afwijking tussen de 5 en 10%.

Omdat we niet over cijfers over de omvang van verschillende vervoersstromen over het plein beschikken, kunnen we de verschillende enquêtes niet wegen. Met als gevolg dat we ook wat betreft de gemeenschappelijke vragen over het stationsplein geen uitspraken kunnen doen over dé reiziger. Nu presenteren we de resultaten steeds per reizigersgroep en dus niet voor het totaal. We duiden verschillen en overeenkomsten in hun antwoorden. Ook verbeterpunten worden per reizigersgroep gepresenteerd. Het beeld per reizigersgroep wijst evenwel redelijk in dezelfde richting.

Qua meetperiode is gekozen voor een 'dunne' enquëtering in de tijd. Per meetdag zijn steeds een beperkt aantal enquêtes afgenomen; tegelijkertijd hebben we meerdere meetdagen genomen. In totaal zijn er in de periode maart tot juli 9 meetdagen geweest. Die dunne enquëtering is gedaan om te voorkomen dat het oordeel te veel door weers- en seizoensinvloeden beïnvloedt wordt.

Professionele gebruikers

Bij het onderzoek onder de professionele gebruikers is gekozen voor een kwantitatieve aanpak; hun mening is gepeild aan de hand van een aantal gesprekken.

Allereerst is gekeken welke professionele gebruikers benaderd zouden moeten worden. Gekozen is alleen hen te benaderen die het plein feitelijk gebruiken; zodoende zijn de professionele gebruikers afgebakend tot de bus- en taxibedrijven.

Bij de *taxibedrijven* is gesproken met chauffeurs. Dit op de standplaats bij het station, tijdens het wachten op een nieuwe passagier. In totaal zijn er op die wijze 12 gesprekken gevoerd; toen de indruk bestond dat er geen nieuwe feiten meer er aan het licht kwamen zijn we gestopt met interviewen.

Bij de *busbedrijven* is gesproken met vertegenwoordigers van deze bedrijven (Novio en Hermes). Vooraf hebben zij een brief ontvangen met daarin de gespreksonderwerpen. In die brief zijn zij ook gevraagd, desgewenst buschauffeurs uit te nodigen voor het gesprek. Dit

laatste is niet gebeurd maar ter voorbereiding van de interviews hebben beide bedrijven met enige chauffeurs en kaderleden het plein intern geëvalueerd. Middels de gesprekken is getracht een zo volledig mogelijke inventarisatie te maken van aan- en opmerkingen over het plein. Alle onderdelen van het plein zijn steeds aan de orde gesteld. In de gesprekken is de nadruk gelegd op het functioneren van het plein voor de betreffende professionele gebruiker.

Concreet zijn de volgende onderwerpen aan de orde gesteld:

- de situatie voor de reizigers betrekking tot in- en uitstappen, de bereikbaarheid van de perrons
- de verkeerstechnische veiligheid;
- de berijdbaarheid van het plein, de manoeuvreermogelijkheden en;
- de toegankelijkheid van de aan- en afvoerwegen.

Bij deze aspecten is ook steeds gevraagd of de nieuwe situatie een verbetering heeft gebracht ten opzichte van de oude.

De interviews zijn gevoerd met behulp van een plattegrond van het plein (zie bijlage 1), waarop alle onderdelen van het plein (zoals aan- en afvoerroutes, onbewaakte fietsenstalling en de busbaan) waren onderscheiden. Op die manier kon men steeds nauwkeurig aangeven over welke plaats men sprak.

Naast op- en aanmerkingen op het stationsplein zijn tijdens de gesprekken ook suggesties voor verbetering gegeven. Omdat de gesprekken een inventariserend karakter hadden, zijn we hier niet verder op ingegaan. En is niet bij elk knelpunt gevraagd naar een suggestie voor verbetering. Volledigheidshalve hebben we de genoemde suggesties wel in dit verslag opgenomen. Zoals zal blijken variëren ze van kleinere aanpassingen aan het huidige plein tot het meer vrijelijk denken over een ideale inrichting ervan.

1.3 Opbouw van de rapportage

In hoofdstuk 2 tot en met 5 komen de resultaten van de reizigersenquête aan de orde. In hoofdstuk 2 gaan we in op de vragen die we alle reizigers hebben voorgelegd. Deze vragen gaan met name in op het uiterlijk, over duidelijkheid en het daadwerkelijk functioneren van het stationsplein. Ook kijken we naar welke aspecten de reizigers als eerste verbeterd willen zien.

In de daarop volgende hoofdstukken bekijken we de duidelijkheid en het functioneren van onderdelen meer *in detail*, per onderdeel. Het gaat dan om de beoordeling van daadwerkelijke gebruikers. Ook hier komen verbeterpunten aan de orde. Deze zijn te zien als een verdere uitwerking van hetgeen in hoofdstuk 2 aan de orde is gekomen.

In hoofdstuk 3 gaan we in op het oordeel van fietsers over de aspecten voor fietsers. Hierbij maken we een onderscheid naar fietsers die hun fiets in de bewaakte stalling hebben gezet en fietsers die gebruik maken van de onbewaakte stalling. Die laatste groep hebben we ook gevraagd waarom zij geen gebruik maken van de overdekte fietsenstalling en wanneer zij zouden overwegen wél hun fiets in die overdekte stalling te zetten.

In hoofdstuk 4 gaan we in op het oordeel van busreizigers over het nieuwe gecombineerde busstation en aspecten die daarmee samenhangen. Gevraagd is o.a. naar een oordeel over de informatievoorziening van het dynamisch systeem en de wachtruimte.

In hoofdstuk 5 gaan we in op het oordeel van de overige reizigersgroepen. Ook zij zijn gevraagd een oordeel te geven over de duidelijkheid en het functioneren van verschillende aspecten. Het aantal vragen dat we de taxipassagiers, voetgangers en gebruikers van de kiss and ride-strook hebben voorgelegd is evenwel beperkt gebleven.

In hoofdstuk 6 doen we verslag van de bevindingen van het (kwantitatieve) onderzoek onder de professionele gebruikers. Allereerst kijken we naar het oordeel van de busbedrijven over het busstation. Daarna komen de taxichauffeurs over de taxihalte aan het woord. Als laatste staan we stil bij hun oordeel over de overige onderdelen van het plein. Zoals zal blijken gaat het daarbij met name over de busbaan.

2 Algemeen oordeel stationsplein

2.1 Inleiding

De reizigers die mee hebben gewerkt aan de enquête zijn in eerste instantie gevraagd een oordeel te geven over een aantal voor allen van toepassing zijnde aspecten van het plein. Hierbij is onderscheid gemaakt naar vormgevingsaspecten (hoe ziet het er uit), de overzichtelijkheid (is het plein overzichtelijk/ logisch ingedeeld) en het daadwerkelijk functioneren van het plein (wat vindt men van de verkeersveiligheid, het aanbod van voorzieningen e.d.).

In dit hoofdstuk staan de rapportcijfers van reizigers voor die algemene aspecten centraal. Ook kijken we welke aspecten in de ogen van de reiziger als eerste voor verbetering in aanmerking zouden komen. Het oordeel van de reizigers over de *duidelijkheid* en het *functioneren* van specifieke *onderdelen* van het stationsplein komt in de volgende hoofdstukken aan de orde. Als ook de verbeterpunten voor die specifieke onderdelen en de prioriteiten daarin.

Alvorens in te gaan op de daadwerkelijke rapportcijfers van de reizigers, kijken we eerst naar het beoordelingspatroon van de verschillende groepen reizigers en waar zich verschillen voordoen.

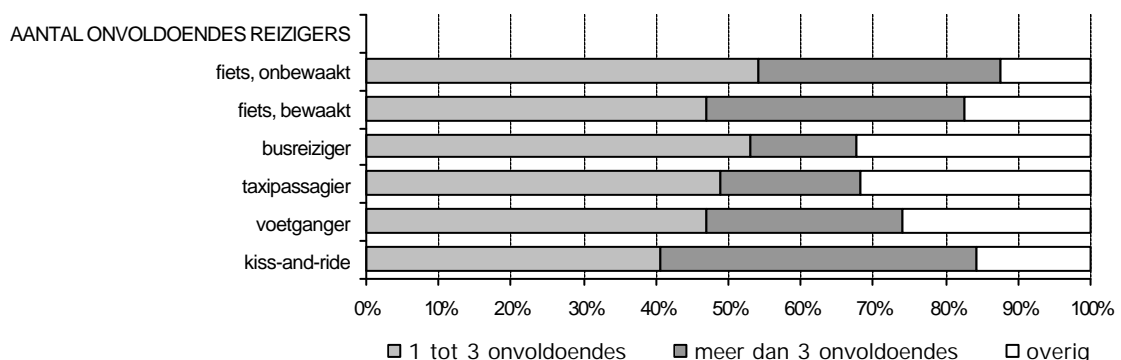
2.2 Beoordelingspatronen reizigers

De reizigers is gevraagd over een 12-tal algemene kenmerken van het stationsplein een rapportcijfer te geven. Het zijn vragen over het uiterlijk van de verschillende onderdelen, de overzichtelijkheid ervan alsmede het functioneren (de verkeersveiligheid, aanbod voorzieningen e.d.).

Zonder nog in te gaan op *welke* aspecten van de reizigers een onvoldoende krijgen, noch op de exacte hoogte van de gegeven cijfers, kijken we eerst *hoeveel* aspecten van de reizigers een onvoldoende (5,5 of lager) hebben gekregen.

Kijkend naar het aantal onvoldoendes dat de verschillende reizigers op de 12 algemene onderdelen van het stationplein hebben gegeven, zien we dat relatief veel reizigers tenminste 1 onvoldoende hebben gegeven.

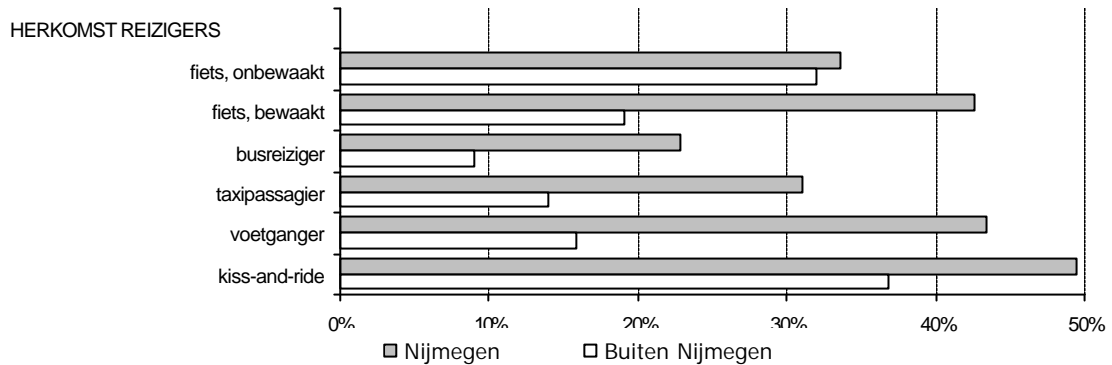
Verdeeld over de verschillende reizigersgroepen zien we dat busreizigers en taxipassagiers het minst vaak een onvoldoende geven; de gebruikers van de kiss and ride-strook en die van de onbewaakte fietsenstalling geven het vaakst een onvoldoende. Gemeten in het aantal onvoldoendes zijn die twee laatste groepen het meest ontevreden over het plein.



grafiek 2-1: Beoordelingspatroon naar verschillende reizigersgroepen

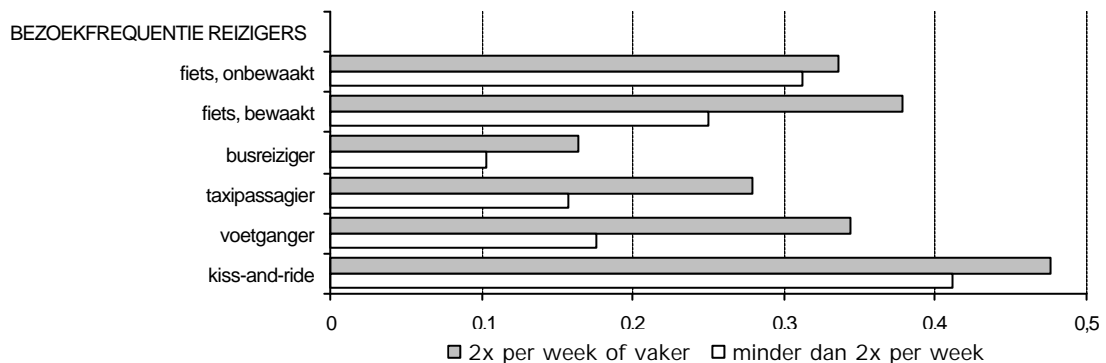
Kijken we naar de reizigers die meer dan 3 onvoldoendes hebben gegeven, dan blijken dat vooral de gebruikers van de kiss and ride-strook te zijn.

Naar herkomst gekeken blijken het vooral reizigers uit Nijmegen zelf te zijn. Dit is binnen elke reizigersgroep het geval. De *mate waarin* de herkomst een rol speelt bij de beoordeling is per reizigersgroep evenwel verschillend. Zoals grafiek 2-2 laat zien is het verschil in beoordeling het grootst bij de voetgangers en gebruikers van de bewaakte stalling.



grafiek 2-2: aantal reizigers dat meer dan 3 onvoldoendes heeft gegeven naar herkomst

Ook laat de bezoekfrequentie een verschil in beoordeling zien. De reizigers die gemiddeld 2x per week of vaker op het stationsplein te vinden zijn geven gemiddeld namelijk vaker een onvoldoende dan zij die het plein minder vaak bezoeken. Het beoordelingsverschil is evenwel minder groot dan bij de herkomst van reizigers. Beide hangen ten dele samen, daar de frequente gebruiker veelal ook uit Nijmegen komt.



grafiek 2-3: aantal reizigers dat meer dan 3 onvoldoendes heeft gegeven naar bezoekfrequentie

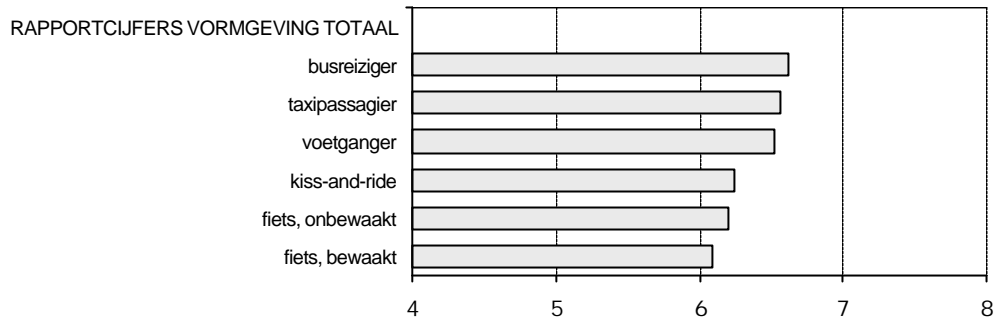
In de volgende paragrafen gaan we in op de gemiddelde rapportcijfers voor de verschillende onderdelen van het plein. En kijken we naar de door de reizigers genoemde verbeterpunten.

2.3 Vormgeving

Algemeen oordeel

Het algemeen rapportcijfer dat de reizigers geven aan "hoe het stationsplein er in zijn totaliteit uitziet" ligt voor de verschillende groepen redelijk dicht bij elkaar. Het cijfer varieert van een 6,1 tot een 6,5. Hoewel geen onvoldoende lijkt het cijfer aan de lage kant voor een beoogd verblijfsgebied. Tegelijkertijd moeten we opmerken dat de wanden nog niet

aangepakt zijn, hetgeen ook effect heeft op de beleving van de openbare ruimte. Degenen die per fiets van en naar het stationsplein komen geven gemiddeld het laagste cijfer voor het uiterlijk van het plein; de busreizigers zijn hierover het meest positief.



grafiek 2-4: Algemeen oordeel vormgeving Stationsplein naar verschillende reizigersgroepen

Oordeel vormgeving onderdelen

Het gemiddeld lage cijfer voor het uiterlijk van het stationsplein is niet aan alle onderdelen even zwaar toe te schrijven. Want de reizigers beoordelen de vormgeving van de verschillende onderdelen ook verschillend. Zoals ook uit de volgende paragraaf zal blijken, is hun beoordeling evenwel niet alleen bepaald geweest door vormgevingsaspecten. De reizigers hebben ook het (dis)functioneren van de aspecten bij de beoordeling van het uiterlijk mee laten wegen.

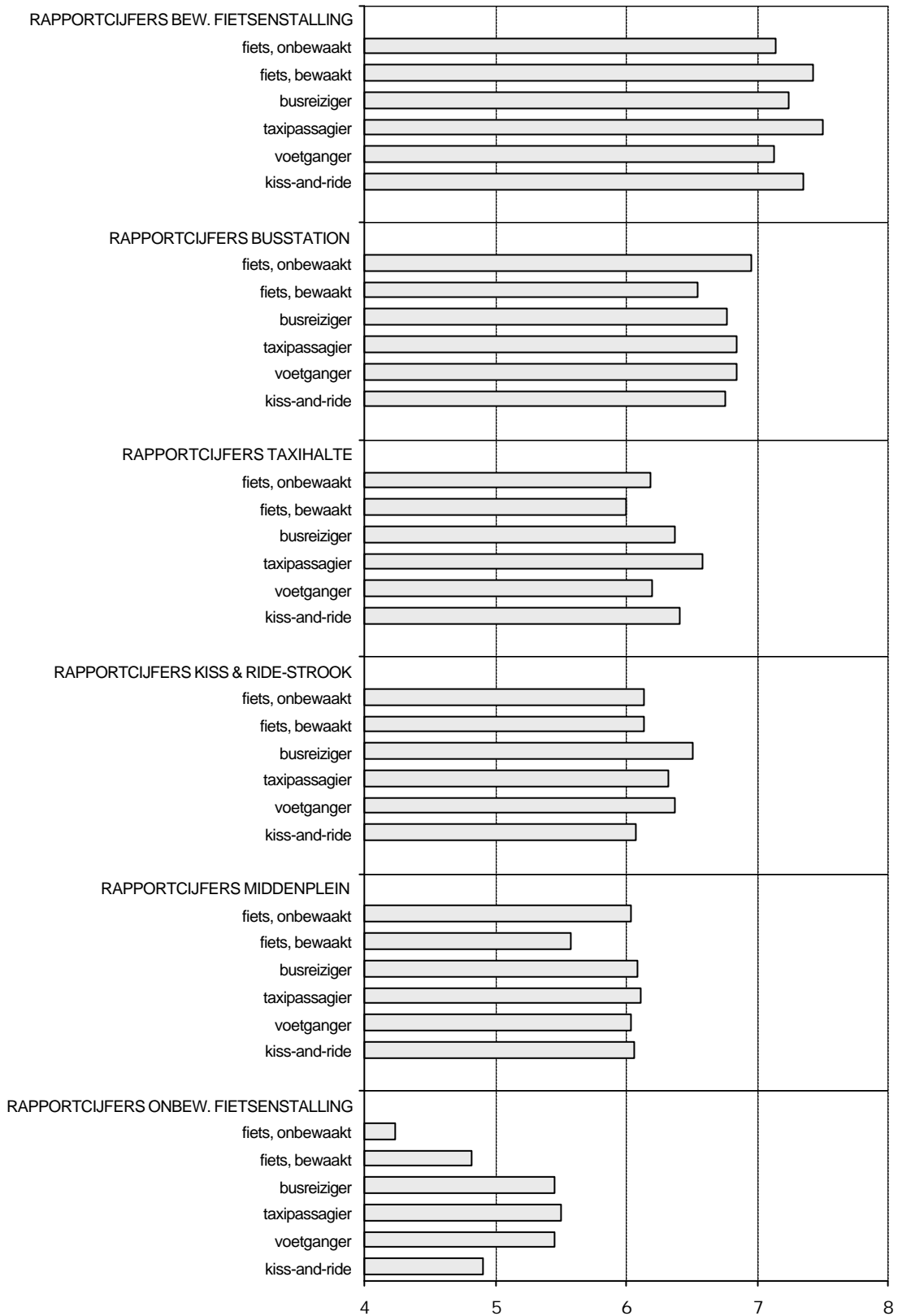
In hoofdlijnen beoordelen de verschillende groepen de onderdelen van het stationsplein nagenoeg hetzelfde. Zo geven zij allen gemiddeld het hoogste cijfer voor hoe de bewaakte fietsenstalling er uit ziet. Het rapportcijfer van de verschillende reizigersgroepen hiervoor varieert daarbij niet zo sterk en ligt tussen de 7,1 (gegeven door de voetgangers) en een 7,5 (gegeven door taxipassagiers).

Ook komt nagenoeg bij alle groepen het busstation op een tweede plaats. Alleen de taxipassagiers geven de taxihalte gemiddeld een iets hoger cijfer dan het busstation. Het rapportcijfer voor die bushalte varieert tussen een 6,5 (gegeven door gebruikers van de bewaakte fietsenstalling) en een 7,0 (gegeven door gebruikers van de onbewaakte fietsenstalling).

Eenzelfde eenduidigheid in de beoordeling is ook aan de onderzijde te vinden. De reizigersgroepen geven namelijk allen de onbewaakte fietsenstalling¹ het laagste cijfer. Dit onderdeel krijgt daarbij als enige van elke groep gemiddeld een onvoldoende. De variatie in rapportcijfers is bij dit onderdeel evenwel het grootst. Dit mede als gevolg van het negatieve oordeel van degene die de fiets onbewaakt stallen; zij geven een beduidend lager cijfer dan de overige reizigersgroepen. Wat hen betreft verdient de onbewaakte fietsenstalling een 4,2. Taxipassagiers geven gemiddeld het hoogste cijfer, een 5,5.

Voor de overige onderdelen geldt dat men er niet al te verschillend over oordeelt, maar dat de ene groep de taxihalte gemiddeld een hoger cijfer geeft dan de kiss and ride-strook of het middenplein, terwijl dat bij de ander net omgekeerd is.

¹ Dit betreft de situatie voor juli; in juli is de controle op correct stallen aangescherpt, alsmede het verwijderingsbeleid.



grafiek 2-5: rapportcijfers per onderdeel naar verschillende reizigersgroepen

Gemiddeld genomen wordt de taxihalte iets beter gewaardeerd dan de kiss and ride-strook. En de kiss and ride-strook scoort weer iets gunstiger dan het middenplein.

Hoewel de onbewaakte fietsenstalling in de ogen van de reizigers het minst geslaagde onderdeel van het stationsplein is, is het niet zo dat de gebruikers hiervan een sterk afwijkend oordeel hebben over het uiterlijk van de verschillende onderdelen.

Samen met de fietsers die hun fiets in de *bewaakte* stalling hebben gezet geven zij gemiddeld wel de laagste rapportcijfers, een 6,1. De taxipassagiers geven gemiddeld de hoogste rapportcijfers (6,5), gevolgd door de busreizigers (6,4). De overige groepen geven gemiddeld een 6,3.

Onvoldoendes vormgeving

Daar waar reizigers een onvoldoende hebben gegeven aan de vormgeving van een bepaald onderdeel, is gevraagd hoe het aspect volgens hen verbeterd zou kunnen worden.

Uit de door hen genoemde verbeterpunten valt op te maken dat zij hun oordeel niet alleen op basis van uiterlijkheden hebben gegeven, maar ook het (dis)functioneren ervan mee hebben laten wegen.

Het best gewaardeerd onderdeel, de bewaakte fietsenstalling, heeft slechts een beperkt aantal onvoldoendes gekregen. Als verbeterpunten noemt men het lekken van het dak en de toegankelijkheid. Maar zoals gezegd, het gaat hier om een beperkt aantal opmerkingen.

Ook het (redelijk) goed gewaardeerde busstation kent een aantal minpunten. Een drietal springen duidelijk in het oog. Als eerste vindt men dat het busstation lelijk en ongezellig is; daar zou dus wat aan gedaan mogen worden, al wordt niet gezegd hoe. Ten tweede moet de glazenabri het ontgelden. Ze biedt te weinig bescherming. En als derde punt noemen de reizigers de informatievoorziening bij de bushalte slecht; borden hangen te hoog of zijn onduidelijk en het is onduidelijk waar welke bus vertrekt.

Ook voor de taxihalte geldt dat men het er vooral ongezellig vindt. Al moet ook gesteld worden dat dit verbeterpunt nauwelijks door de taxipassagiers is genoemd! Ten tweede krijgt dit onderdeel onvoldoendes omdat men de taxihalte te klein vindt. Het derde belangrijke verbeterpunt voor de taxihalte betreft de duidelijkheid; mensen geven een onvoldoende omdat ze de taxihalte onduidelijk vinden aangegeven.

De onvoldoendes voor de kiss and ride-strook hebben in hoofdzaak te maken met de onduidelijke afscheiding met de taxihalte. Dit is ook al als verbeterpunt voor de taxihalte genoemd. Ook vinden de gebruikers van de kiss and ride-strook de strook te klein. Het derde verbeterpunt voor de kiss and ride-strook dat genoemd is geldt ook meer voor de wachtenden; ze gaven de strook een onvoldoende omdat deze in hun ogen niet gezellig is, kaal en lelijk.

Met betrekking tot het middenplein (voor het station) zijn er twee aspecten die vaak genoemd zijn als verbeterpunten. Veel meer dan bij de andere delen van het plein vindt men het middenplein ongezellig/lelijk; het is te kaal, saai, kil, koud en kleurloos. Ook een heikel punt vormt het materiaalgebruik bij het plein; men vindt de glasplaten gevaarlijk glad en de glinstering in het asfalt hinderlijk. Een veel kleinere groep vindt de aanwezigheid van voorzieningen op het plein, met name in de vorm van bankjes en prullenbakken, ver beneden de maat.

Zoals we zagen scoort de onbewaakte fietsenstalling als enig onderdeel bij alle reizigersgroepen gemiddeld een onvoldoende. Verreweg het meest genoemde verbeterpunt

betreft het aantal rekken; men vindt dat er meer zouden moeten komen; nu vindt men de onbewaakte stalling chaotisch, een rommeltje².

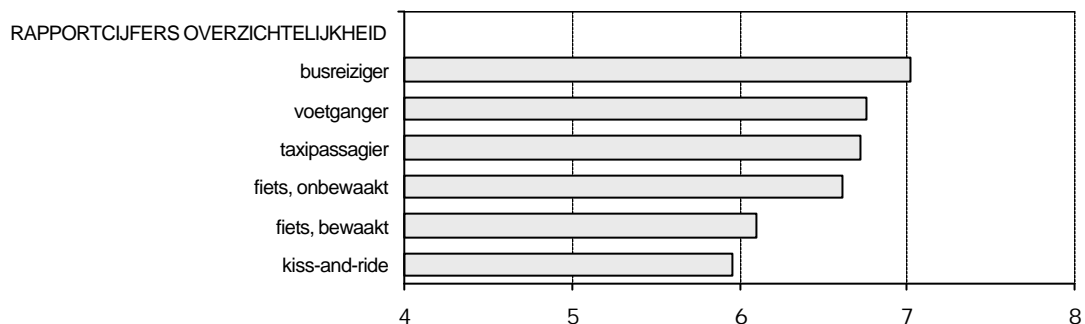
Waarschijnlijk omdat het op de onbewaakte fietsenstalling zo'n chaos/ rommeltje is, vindt een deel van de reizigers dat de onbewaakte stalling uit het zicht zou worden gehaald. Gesuggereerd wordt om deze onder de grond te plaatsen of te overdekken!

2.4 Overzichtelijkheid van het stationsplein

Naast vormgevingsaspecten is ook gevraagd of men de inrichting van het stationsplein logisch/ overzichtelijk ingedeeld vindt. Daarover meer in deze paragraaf.

Algemeen oordeel

De meningen over de overzichtelijkheid van het plein, blijken te zijn verdeeld. Met name de gebruikers van de kiss and ride-strook geven hiervoor een wat lager rapportcijfer, namelijk een magere 6. Maar ook degene die de fiets in de bewaakte stalling zetten, zijn hierover minder positief dan anderen. Meest tevreden over de overzichtelijkheid van het plein zijn de busreizigers; zij geven de overzichtelijkheid gemiddeld een 7.



grafiek 2-6: rapportcijfers overzichtelijkheid stationsplein naar verschillende reizigersgroepen

Onvoldoendes overzichtelijkheid

Hoewel een deel van de reizigers het plein onoverzichtelijk vinden en dat aspect een onvoldoende geven, geven zij evenwel niet aan hoe dat dit in hun ogen verbeterd zou kunnen worden. Verreweg de meeste van hen herhalen de constatering dat ze het plein onoverzichtelijk vinden.

Kijken we naar de overige genoemde verbeterpunten, dan blijkt daaruit dat een deel van die onduidelijkheid samenhangt met de verschillende verkeersstromen die elkaar kruisen. Hoewel met de herinrichting is gestreefd naar een minimale confrontatie tussen verschillende verkeersstromen blijkt dit niet goed te zijn gelukt; reizigers suggereren namelijk deze beter te scheiden. Vooral de busbaan wordt als storend element genoemd.

2.5 Functioneren van het stationsplein

Zoals in hoofdstuk 1 gesteld, zijn alle reizigersgroepen bevroegd over het functioneren van het stationsplein. Dit op een beperkt aantal onderdelen; per reizigersgroep is het functioneren van het deel dat zij gebruiken bevroegd en dat komt in de volgende hoofdstukken aan de orde.

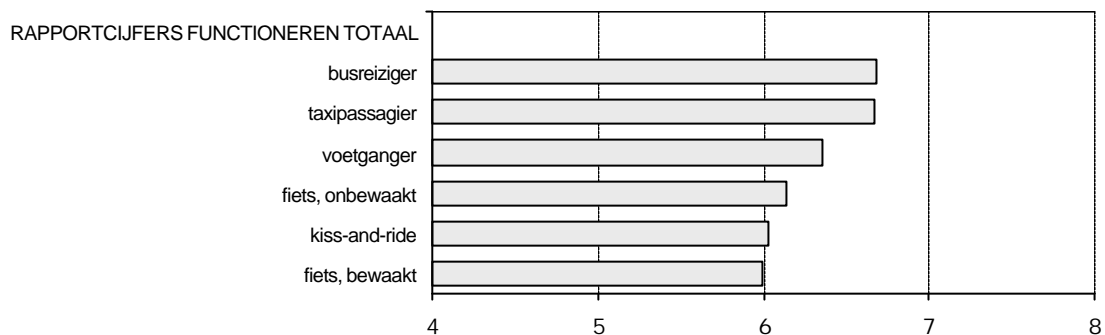
² Dit betreft de situatie voor juli; in juli is de controle op correct stallen aangescherpt, alsmede het verwijderingsbeleid.

In het algemene deel is, naast een totaal-oordeel, gevraagd naar hun mening over de voorzieningen op het stationsplein, de bewegwijzering en de verkeersveiligheid. Deze aspecten komen in deze paragraaf aan de orde.

Algemeen oordeel

In het algemeen oordeel scoort de functionaliteit gemiddeld genomen iets lager dan de vormgeving en overzichtelijkheid. Net als bij het algemeen oordeel over de overzichtelijkheid van het stationsplein, zijn de meningen over het functioneren van het stationsplein in zijn totaliteit verdeeld.

De busreizigers en taxipassagiers zijn het meest positief over het functioneren van het stationsplein; beide groepen geven dit aspect gemiddeld een 6,7. De voetgangers geven gemiddeld een 6,4 en zij die hun fiets in de onbewaakte stalling zetten geven gemiddeld een 6,1 aan het functioneren van het plein. Minst tevreden zijn de gebruikers van de kiss and ride-strook en degene die hun fiets in de bewaakte stalling zetten. Van hen krijgt het plein gemiddeld een 6,0.



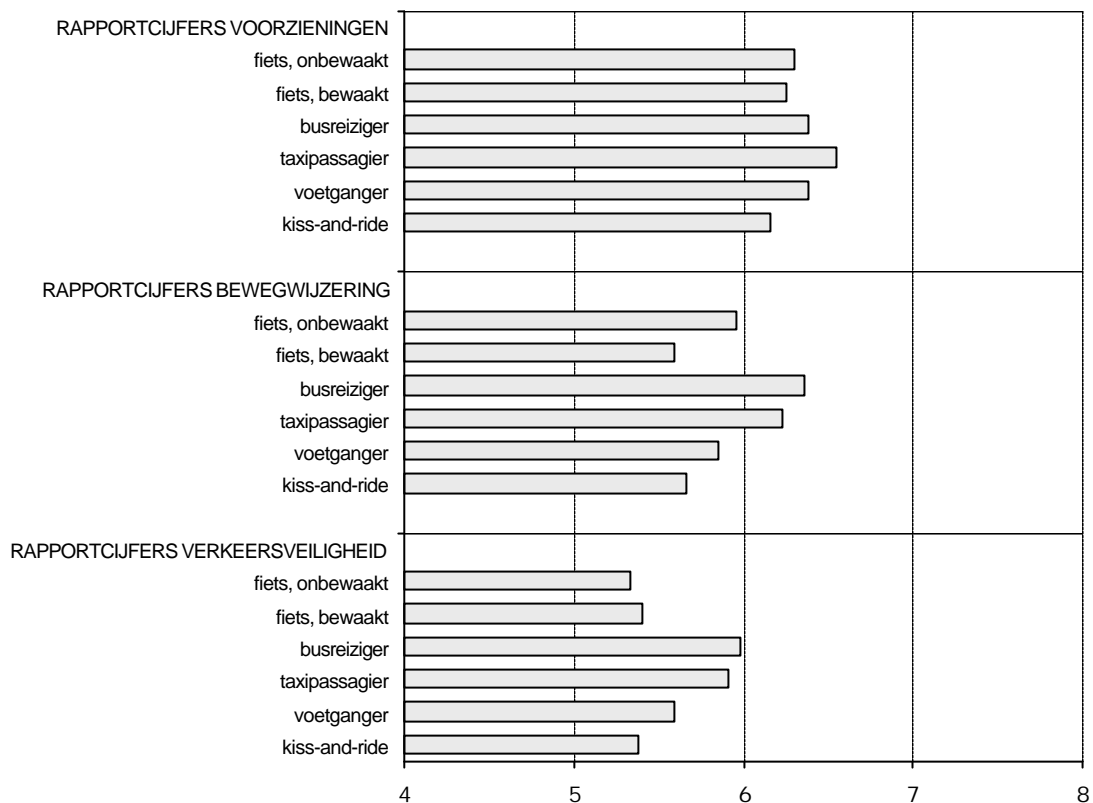
grafiek 2-7: rapportcijfers voor het functioneren van het stationsplein naar verschillende reizigersgroepen

Oordeel functioneren onderdelen

Kijken we naar de bevraagde onderdelen dan lijkt het grootste pijnpunt qua functioneren hem in de verkeersveiligheid te zitten. Want bijna alle reizigersgroepen oordelen hier negatief over en geven dit aspect een onvoldoende. Alleen de buspassagiers geven een voldoende, in de vorm van een magere 6.

Maar ook de bewegwijzering laat nog een en ander te wensen over. Drie van de zes onderscheiden reizigersgroepen geven hiervoor een onvoldoende.

Over het aanbod van voorzieningen is meer overeenstemming; de gemiddelde cijfers lopen in elk geval niet zo sterk uiteen. En alle groepen geven hiervoor gemiddeld een voldoende. Het gemiddeld rapportcijfer varieert van een 6,2 (gebruikers kiss and ride-strook) tot 6,5 (taxipassagiers).



grafiek 2-8: rapportcijfers voor het functioneren van aspecten het stationsplein

Onvoldoendes functioneren

Zoals uit de vorige paragraaf blijkt ontbreekt het in de beleving van reizigers bij het stationsplein aan voldoende verkeersveiligheid. Onvoldoendes worden gegeven omdat men vindt dat er sprake is van te veel kruisend verkeer. Een deel van de mensen noemt daarbij specifiek de gevaren voor fietsers en voetgangers; anderen wijzen naar de busbaan als zijnde een gevaarlijk onderdeel van het stationsplein. Daarnaast is er een aanzienlijke groep die vindt dat de verkeersveiligheid te wijten is aan de onoverzichtelijke/ onlogische indeling van het plein.

Ook de professionele gebruikers spreken over te veel elkaar kruisende verkeersstromen op het stationsplein. En zijn van mening dat de busbaan in aanmerking komt voor verbetering!

De onvoldoendes voor de bewegwijzering zijn simpel weg te werken; meer bordjes ophangen! Toch ook stellen reizigers hierbij dat het niet alleen aan het ontbreken van de bordjes ligt, maar dat het plein gewoon onoverzichtelijk is! Daarbij wijzen, met name gebruikers van de kiss and ride-strook op de onduidelijkheid van het plein voor de mensen van buiten de stad.

Toen de reizigers gevraagd werden een oordeel te geven over de voorzieningen rondom het stationsplein stelden sommigen van het cynisch de wedervraag "welke voorzieningen?". Zij die de voorzieningen onvoldoende vinden geven aan dat ze meer voorzieningen willen. Maar voor een groot deel van die groep is echter niet duidelijk welke voorzieningen ze bedoelen. Kijken we naar de respondenten die dat wel hebben aangegeven, dan blijkt dit een breed

scala aan voorzieningen te zijn; winkels, horeca, telefooncellen, toiletten, bankjes, prullenbakken, pinautomaten etc.

2.6 Prioriteit verbeterpunten

In de vorige paragrafen zijn al mogelijke verbeterpunten voor het stationsplein aan de orde gekomen. Het zijn de verbeterpunten voor verschillende aspecten, aangegeven door reizigers die het betreffende aspect een onvoldoende gaven.

Om zicht te krijgen op waar in de ogen van *alle* reizigers dé prioriteit zou moeten worden gelegd, is gevraagd naar de twee aspecten die ze *als eerste* verbeterd zouden willen zien. Uiteraard konden óók reizigers die géén onvoldoende hebben gegeven hierbij hun wensen kenbaar maken.

Bij bijna alle reizigersgroepen staat een aanpak van de vormgeving van het plein op een eerste plaats. Alleen de groep fietsers die gebruik maken van de onbewaakte stalling vinden het belangrijker dat die stalling wordt verbeterd.

Het plein moet vooral gezelliger/ sfeervoller worden gemaakt. Concrete suggesties die hiertoe worden gedaan behelzen o.a. meer groen op het plein, het (midden)plein meer aankleden. Daarnaast moet er iets gedaan worden aan de gladheid van de glasplaten en de schittering van het asfalt op het middenplein.

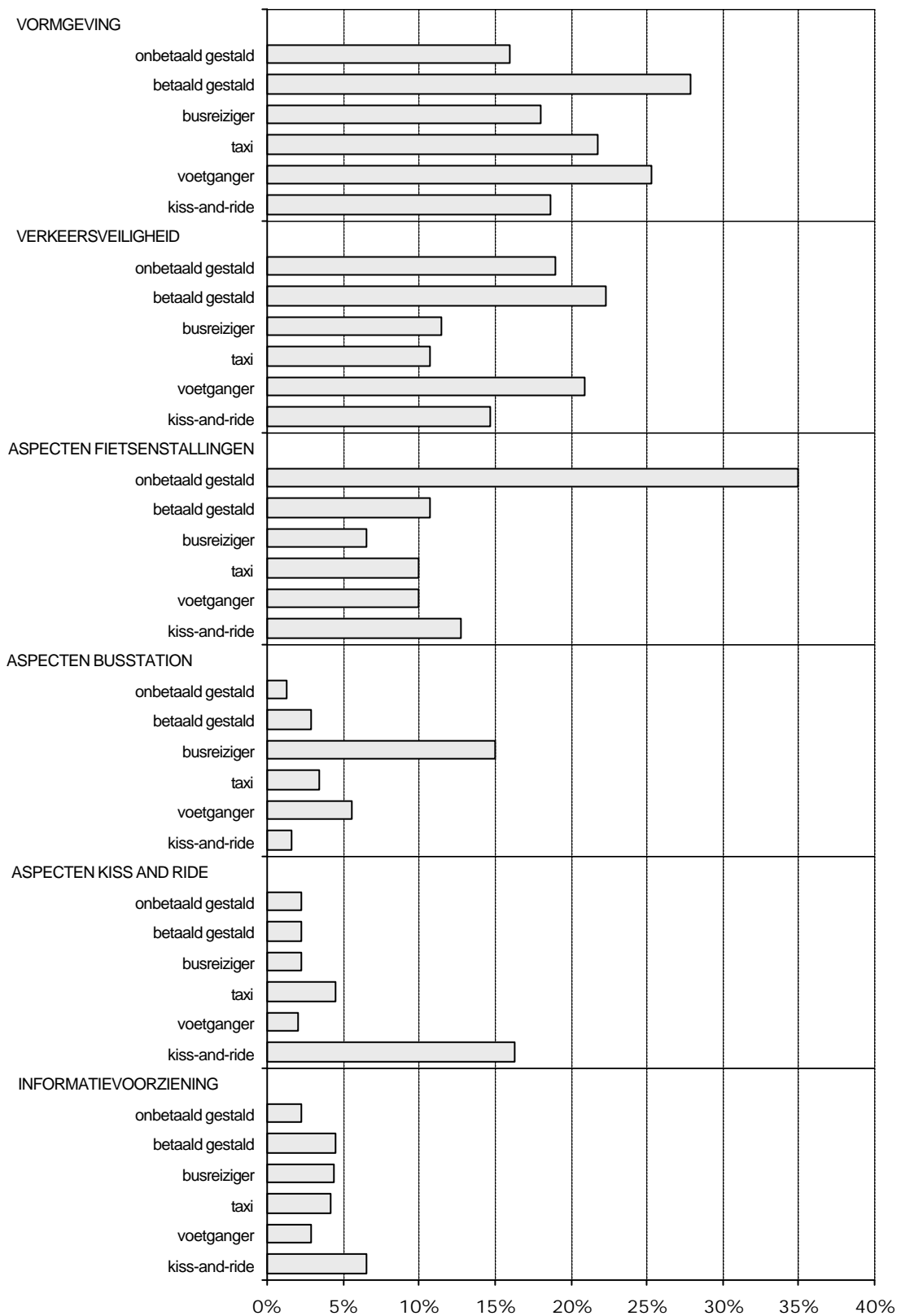
Het verbeteren van de verkeersveiligheid staat bij de meeste reizigersgroepen op een tweede plaats. Dat men het plein verkeersonveilig vindt komt voort uit de hoeveelheid elkaar kruisend verkeer. Specifiek noemt men daarbij de busbaan.

Alleen voor de busreizigers en gebruikers van de kiss and ride-strook is het verbeteren van die verkeersveiligheid iets minder belangrijk en komt deze op een derde plaats. Bij hen wordt die tweede plaats ingenomen door verbeteringen aan het door hen gebruikte onderdeel, dus het busstation en de kiss and ride-strook!

Bij hen staan daardoor de voorzieningen voor fietsen op een vierde plaats, terwijl die bij andere groepen op een derde plaats staan. De verbetering van de voorzieningen voor fietsers zoekt men nagenoeg enkel en alleen in het plaatsen van meer rekken.

De overige verbeterpunten betreffen, in volgorde van aflopend belang, aspecten van het busstation, aspecten van de kiss and ride-strook, de informatievoorziening, voorzieningen en aspecten van de taxihalte.

Bij deze overige verbeterpunten gaat de priorisering per reizigersgroep wat sterker uiteen lopen. Tegelijkertijd lopen de meningen over de verschillende aspecten niet zo ver uiteen. De busreizigers geven een grotere prioriteit aan verbetering van de bushalte, maar ook andere reizigersgroepen staan een verbetering voor. Hetzelfde geldt voor de kiss and ride-strook; de gebruikers geven logischerwijs een hogere prioriteit aan de verbetering van die strook, maar ook andere reizigersgroepen noemen dit als potentieel verbeterpunt. In grafiek 2-9 is de score op de belangrijkste verbeterpunten te zien.



grafiek 2-9: belangrijkste verbeterpunten naar reizigersgroep

3 Fietsenstallingen

3.1 Inleiding

In het vorig hoofdstuk zagen we al dat reizigers de bewaakte fietsenstalling qua vormgeving goed waarderen; de onbewaakte stalling krijgt daarentegen van alle reizigers gemiddeld de laagste cijfers. In dit hoofdstuk gaan we dieper in op aspecten van de fietsenstallingen. Hierbij maken we, net als in het vorig hoofdstuk, steeds onderscheid tussen de reizigers die hun fiets in de bewaakte stalling hebben gezet en fietsers die gebruik maken van de onbewaakte stalling. Hun oordeel zetten we, waar mogelijk, naast elkaar.

Verder kijken we waarom degene die hun fiets om de onbewaakte stalling zet, geen gebruik maakt van de bewaakte stalling. En of en hoe zij mogelijkwijs te bewegen zijn dat wel te gaan doen.

Ter afsluiting kijken we naar hetgeen de fietsers ten aanzien van de fietsenstallingen als eerste verbeterd zouden willen zien.

3.2 Oordeel fietsers stallingsmogelijkheden

De fietsers zijn frequente bezoekers van het stationsplein. Vooral de gebruikers van de onbewaakte stalling, namelijk 79% is meer dan 3 keer per week op het plein te vinden (79%). En nog eens 16% is minimaal eens per week op het plein te vinden. Bij de gebruikers van de bewaakte fietsenstalling gaat het respectievelijk om 69% en 21%.

Er is veel negatieve publiciteit geweest omtrent de herinrichting van het stationsplein. Een van de aspecten uit de berichten betreft de onbewaakte fietsenstalling; deze zou te klein zijn en te rommelig³.

Het oordeel van gebruikers over het functioneren van deze onbewaakte stalling is geheel in lijn met die negatieve publiciteit. Als enig onderdeel van het stationsplein krijgen alle aspecten ervan gemiddeld een onvoldoende. Toch ook vindt ongeveer 35% van de gebruikers⁴ van die onbewaakte dat de situatie ten opzichte van het oude plein verbeterd is! Ongeveer 30% vindt de situatie is verslechterd en anderen stellen dat er in hun ogen weinig is veranderd of hebben geen mening.

Het verschil met het oordeel van de gebruikers van de bewaakte fietsenstalling is enorm. Van hen vindt 69% dat de nieuwe situatie een verbetering is ten opzichte van voorheen. In hun algemeen oordeel geven zij de bewaakte fietsenstalling dan ook een ruime voldoende, namelijk een 7,4. Reizigers die de fiets in de onbewaakte stalling zetten geven die fietsenstalling een 4,5.

Kijken we naar de verschillende aspecten van de onbewaakte fietsenstalling dan zien we dat zij gemiddeld de laagste cijfers voor de fietsenrekken en, daarmee samenhangend, het risico voor beschadiging van de fiets (beide gemiddeld 4,1). Die fietsenrekken zijn volgens de gebruikers te krap en het is moeilijk om er je fiets aan vast te zetten. De krappe en volle rekken maken ook dat het risico voor beschadiging groter is. De oplossing zoeken de gebruikers veelal in de richting van meer rekken.

³ Sedert de meting is de controle op het correct stallen aangescherpt, alsmede het verwijderingsbeleid. Hierdoor is de situatie rondom de onbewaakte stalling minder chaotisch.

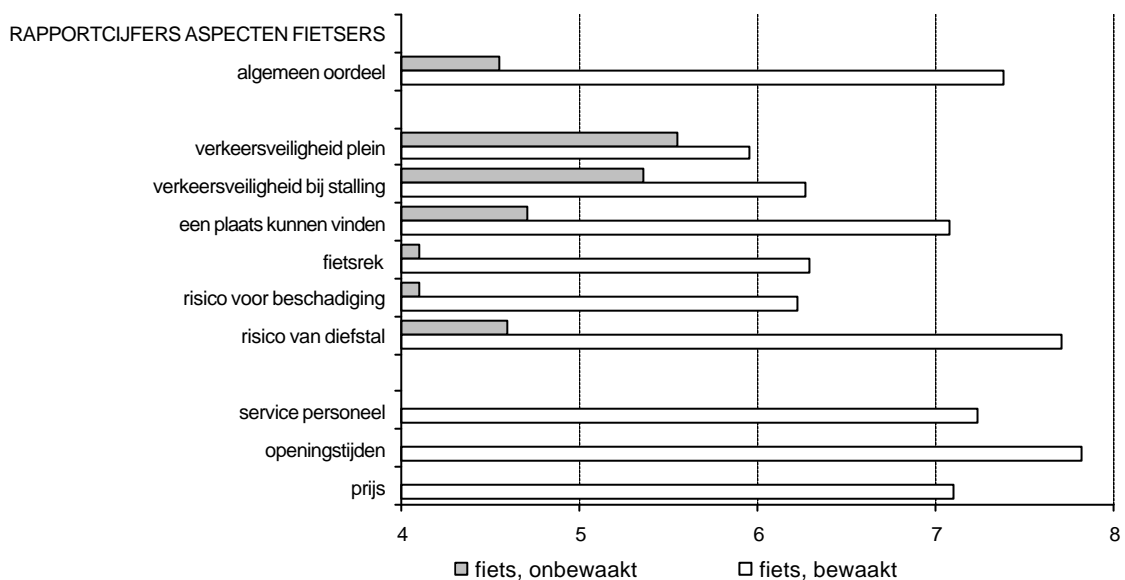
⁴ Hier is alleen gekeken naar mensen die te kennen hebben gegeven dat ze bekend zijn met de situatie voor de herinrichting.

De rekken en het risico voor beschadiging scoren ook bij de bewaakte fietsenstalling relatief niet zo gunstig. Al krijgen zij beide van deze gebruikers gemiddeld toch nog wel een voldoende (respectievelijk een 6,3 en een 6,2).

Dat de onbewaakte fietsenstalling voor een grote ontevredenheid zorgt blijkt ook uit het feit dat zij de verkeersveiligheid gemiddeld het hoogste cijfer geven. In het vorig hoofdstuk bleek verkeersveiligheid het op één na grootste knelpunt. De gebruikers van de onbewaakte fietsenstalling zijn echter over dat aspect toch nog altijd wat meer tevreden dan over allerlei kenmerken van hun parkeervoorziening.

Bij de gebruikers van de bewaakte stalling zien we juist het omgekeerde. Zij zijn juist over allerlei kenmerken van de stalling meer tevreden dan het aspect verkeersveiligheid. Waarbij geldt dat hun gemiddeld cijfer ook nog eens bijna een half punt hoger ligt dan het cijfer van de gebruikers van de onbewaakte stalling voor de verkeersveiligheid (vergelijk een 6,0 en 5,6).

De fietsers die de verkeersonveiligheid voor fietsers een onvoldoende geven, geven lang niet altijd de oorzaak aan maar constateren dat de situatie op en rondom het plein onveilig is. Opvallend is dat daar waar men de oorzaak wel aangeeft, zowel de gebruikers van de onbewaakte als de gebruikers van de bewaakte stalling de busbaan noemen; opvallend, omdat de gebruikers van de bewaakte stalling deze in principe niet hoeven te kruisen.



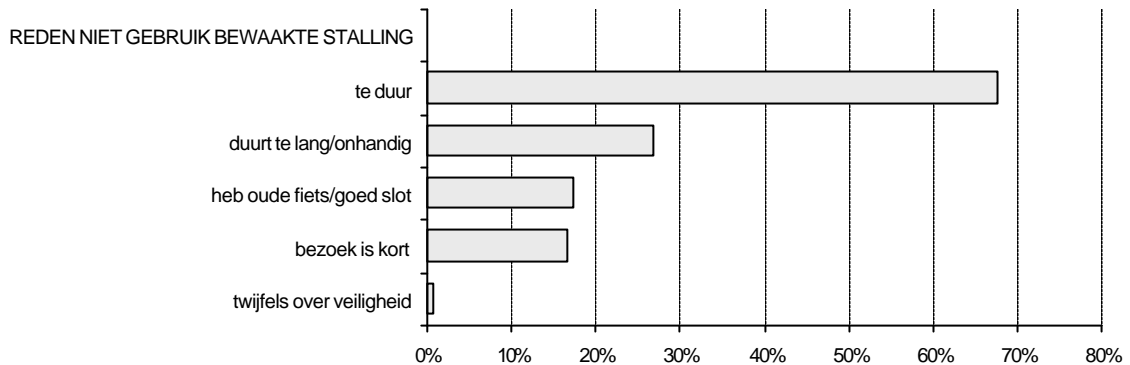
grafiek 3-1: gemiddelde rapportcijfers voor aspecten voor fietsers

De gebruikers van de bewaakte stalling zijn ook gevraagd een cijfer te geven voor de service van het personeel, de openingstijden en de kosten van de bewaakte stalling. Al deze aspecten scoren ronduit gunstig. De openingstijden scoren gemiddeld het hoogst, namelijk een 7,8. Ze vormen kennelijk voor niemand echt een probleem omdat hiervoor geen enkele onvoldoende is gegeven.

De gunstige scores voor de bewaakte stalling staan dus in een schril contrast met de scores voor de onbewaakte stalling. Het verschil is zo groot dat je jezelf afvraagt waarom niet iedereen de fiets in de bewaakte stalling zet! Daarover meer in de volgende paragraaf.

3.3 Niet-gebruik bewaakte stalling

Een deel van de gebruikers van de onbewaakte stalling maakt ook wel eens gebruik van de bewaakte stalling. Maar een relatief groot deel doet dat slechts soms of helemaal niet. De reden waarom zij dat niet doen is over het algemeen vrij simpel; ze vinden de bewaakte stalling te duur (68% van de respondenten). Verder vindt ruim een kwart van hen het onhandig om de fiets in de bewaakte stalling te zetten, of het duurt hen te lang. Ook redenen die genoemd zijn is het hebben van een oude fiets of een goed slot. Of dat hun bezoek maar van korte duur zal zijn. Een enkeling uit zijn twijfels over de veiligheid van de bewaakte fietsenstalling.

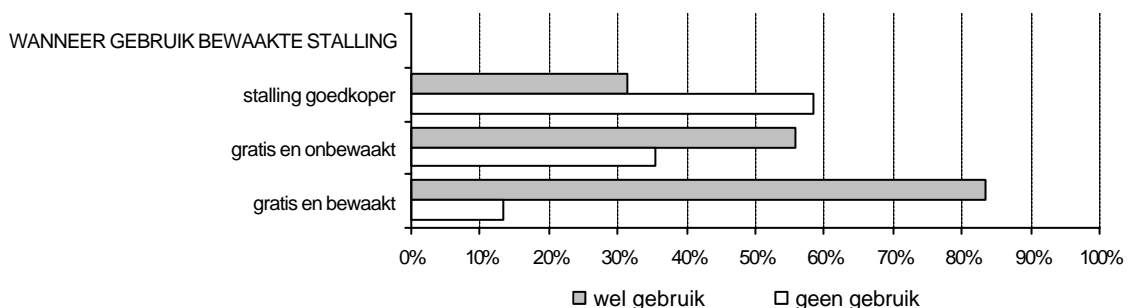


grafiek 3-2: redenen om de bewaakte fietsenstalling niet te gebruiken

De kosten van de bewaakte stalling is dus bij een groot deel van de gebruikers van de onbewaakte fietsenstalling mede bepalend om de ongemakken van de onbewaakte stalling voor lief te nemen.

Wat hierbij opvalt is dat ruim de helft van hen die beslissing neemt terwijl ze ook stellen die prijs niet te kennen. Het gaat bij hen dus om een veronderstelling van die prijs. Nog eens 18% schat de kosten van de stalling hoger in dan deze werkelijk is. Ongeveer 30% weet wel de juiste prijs van de bewaakte stalling of schat deze te laag in.

Een prijsverlaging van de bewaakte fietsenstalling zou bij 31% van de fietsers die hun fiets daar nooit of slechts soms stallen, ertoe leiden dat zij hun fiets wel in die bewaakte stalling zouden zetten. Het gratis maken van de stalling onder het stationsplein maar deze ook onbewaakt laten, maakt dat 56% zegt dat ze deze dan wel zouden gebruiken. Een gratis en bewaakte stalling, zoals ook aanwezig in de binnenstad van Nijmegen, is in de ogen van de fietsers het meest aantrekkelijk. Ruim 83% stelt daarvan gebruik te zullen maken.



grafiek 3-3: wanneer wel gebruik van de bewaakte stalling

3.4 Verbeterpunten voor fietsers

Voor de reizigers die hun fiets in de onbewaakte stalling zetten is er één verbeterpunt dat ver boven alles uitsteekt. Ruim 78% van de respondenten zoekt een verbetering in dit aspect in het plaatsen van meer rekken. Andere, door hen genoemde verbeterpunten zijn de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de rekken (beide 9%). Een opvallend genoemd verbeterpunt is het bewaken van de stalling; dit wordt door 7% van de respondenten genoemd.

Voor de gebruikers van de bewaakte stalling is de hoeveelheid rekken niet zo'n item, al wordt dit ook door hen genoemd. Belangrijkste verbeterpunt in hun ogen is de kwaliteit van de rekken. Zoals al eerder gezegd worden deze te krap bevonden. Op de tweede plaats in de lijst van verbeterpunten staat de toegang tot de stalling; de trap is bij regen gevaarlijk glad en de stalling is moeilijk toegankelijk voor ouderen. Ook het lekken van het dak leidt tot de nodige ergernis en het dichten ervan staat dan ook op een derde plaats in de lijst van verbeterpunten.

Overige verbeterpunten zijn o.a. de verkeersveiligheid, de (on)vriendelijkheid van het personeel en de prijs die betaald moet worden voor het bewaakt stallen.

| gebruikers onbewaakte fietsenstalling | | gebruikers bewaakte fietsenstalling | |
|---------------------------------------|-----|-------------------------------------|-----|
| meer rekken | 78% | betere rekken | 39% |
| verkeersveiligheid | 9% | toegankelijkheid | 16% |
| betere rekken | 9% | wateroverlast | 10% |
| bewaking | 7% | verkeersonveiligheid | 9% |
| aspecten bewaakte stalling | 4% | onvriendelijk personeel | 8% |
| overzichtelijker | 4% | prijs | 7% |
| overig | 7% | meer rekken | 7% |
| | | directe toegang perron | 6% |
| | | overzichtelijker | 5% |
| | | langer open | 3% |
| | | overig | 7% |

tabel 3-1: belangrijkste verbeterpunten fietsvoorzieningen op het stationplein volgens fietsers

4 Busstation

4.1 Inleiding

Vóór de herinrichting van het stationsplein hadden het streek- en stadsvervoer elk een eigen busstation. Beide stations zijn in het nieuwe stationsplein samengevoegd. Op het nieuwe busstation wordt gebruik gemaakt van een dynamisch toewijzingssysteem. Pas vlak voor het arriveren van een bus wordt op de borden boven de perrons die komst aangekondigd. Met dit systeem wachten in principe alle busreizigers in dezelfdeabri en lopen pas na het arriveren van 'hun' bus naar het desbetreffende perron.

In hoofdstuk 2 werd al duidelijk dat het busstation qua vormgeving bij de reizigers tussen een 6,5 en een 7,0 scoorde. En dat de busreizigers over het algemeen niet ontevreden zijn over het stationsplein. In dit hoofdstuk gaan we dieper in op specifieke aspecten van het busstation.

4.2 Oordeel busreizigers over het busstation

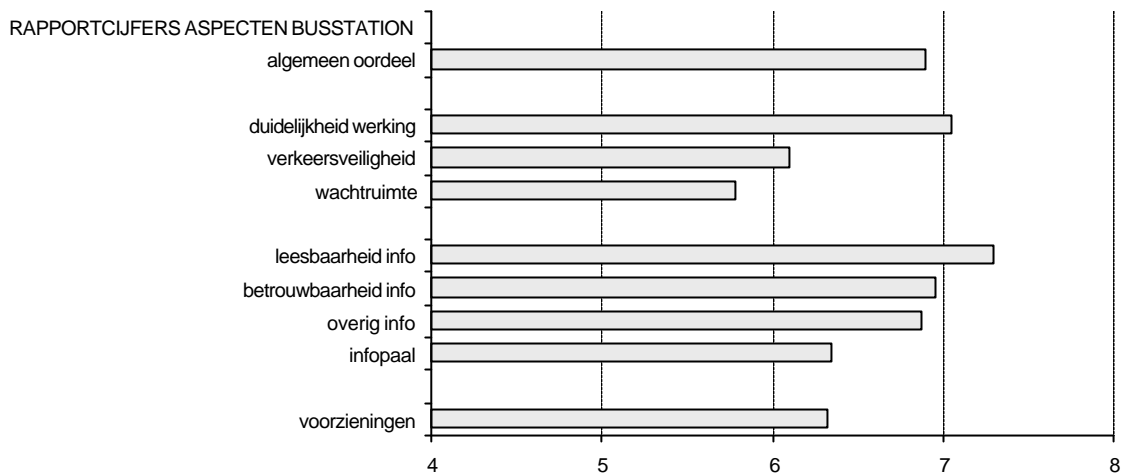
Een groot deel van de ondervraagde busreizigers is regelmatig op het busstation te vinden. Ruim 60% is 3 keer per week of vaker op het busstation en nog eens 20% is daar minstens 1 keer per week. Ongeveer 11% komt slechts een paar keer per jaar op het busstation. Driekwart van de busreizigers die ook het oude stationsplein nog kennen is van mening dat het nieuwe busstation een verbetering is. Slechts 11% vindt de situatie verslechterd; 7% vindt sommige dingen beter, andere dingen slechter.

In de ogen van de busreizigers functioneert het nieuwe busstation goed en bijna niemand geeft het een onvoldoende. Het gemiddeld rapportcijfer is een 6,9. Het minst geslaagde onderdeel van het plein is de wachtruimte, die gezamenlijkeabri. Hier zijn ook de meeste onvoldoendes voor gegeven. Gemiddeld scoort de wachtruimte een 5,8. Het probleem met de huidigeabri is dat men vindt dat deze te weinig beschutting biedt. Daarnaast stellen sommigen ook dat hij te klein is en dat er te weinig zitplaatsen zijn. Voor de busbedrijven is dieabri een doorn in het oog (zie ook par. 6.2).

Na de wachtruimte scoort de verkeersveiligheid het minst gunstig en krijgt van de busreizigers een 6,1. Vooral het oversteken naar de perrons ervaart men als een probleem.

De werking van het dynamisch systeem van de bushalte is voor de meeste reizigers wel duidelijk. Dit waarschijnlijk mede doordat de meeste van hen vaak op het busstation komen. De informatieborden boven de bussen zijn over het algemeen goed te lezen (rapportcijfer 7,3) en volgens de busreizigers is de informatie ook betrouwbaar (rapportcijfer 7,0). De andere informatiebronnen over de bussen worden wat minder gewaardeerd. Minst gunstig scoort hierbij de interactieve informatiepaal. Probleem hiermee is dat die het regelmatig niet doet en dat de spraak onduidelijk is.

De voorzieningen rondom het busstation scoren gemiddeld ook een voldoende. Onvoldoendes die worden gegeven hangen samen met de beperkte aanwezigheid van voorzieningen. Reizigers vragen om meer prullenbakken, toiletten in de buurt van het busstation, een telefooncel, een kaartjesloket etc.



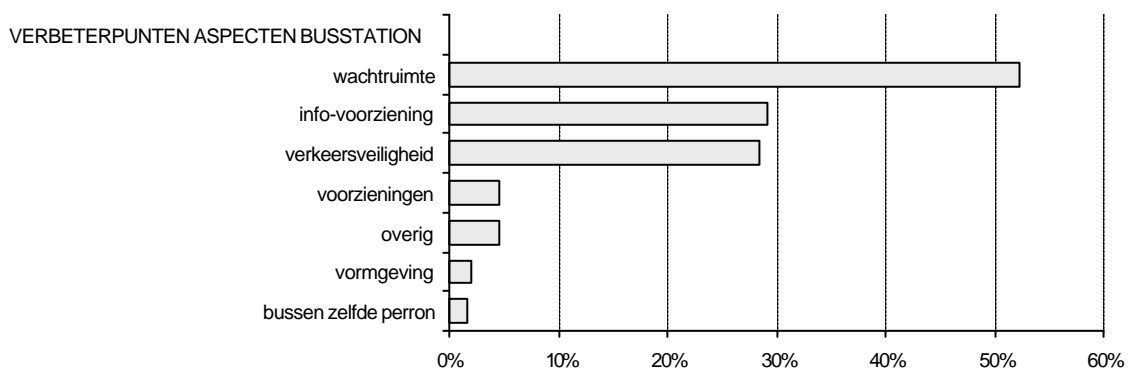
grafiek 4-1; gemiddelde rapportcijfers voor aspecten van het busstation

4.3 Verbeterpunten voor busreizigers

De waardering voor de wachruimte bij het busstation wordt door de busreizigers het laagst gewaardeerd. Het zal daarom ook niemand verbazen dat verbetering van die wachruimte bij meer dan de helft van de busreizigers op het prioriteitenlijstje voorkomt (52%).

Op een tweede en derde plaats staan achtereenvolgens de informatievoorziening en de verkeersveiligheid. Dat de informatievoorziening een dergelijke prioriteit scoort is enigszins verrassend, daar de rapportcijfers hiervoor niet slecht zijn. En niet alleen de reizigers die niet vaak op het busstation komen (en dus meer afhankelijk zijn van die informatie) noemen dit aspect; de prioriteitenlijstjes van mensen die wel vaak en mensen die niet zo vaak van het busstation gebruik maken wijken namelijk niet veel van elkaar af.

Dat de verkeersveiligheid relatief hoog op de prioriteitenlijst staat, rolt weer wel logisch voort uit de lijst met rapportcijfers. Het gaat daarbij dus met name om het oversteken naar de perrons.



grafiek 4-2: belangrijkste verbeterpunten busstation volgens busreizigers

5 Taxihalte, voetgangers, kiss and ride

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk gaan we in op het oordeel over aspecten van het stationsplein voor een drietal groepen; de taxipassagiers, voetgangers en gebruikers van de kiss and ride-strook. Zoals in de inleiding is aangegeven is het aantal vragen dat hen gesteld is beperkter geweest dan bij de fietsers en busreizigers.

5.2 Oordeel taxipassagiers over de taxihalte

Voor de gebruikers van de taxi is met de herinrichting van het stationsplein in principe niet veel gewijzigd; de taxihalte ligt nagenoeg op dezelfde plaats. Meest in het oog springend verschil is dat de standplaats nu eenabri heeft.

In hoofdstuk 2 bleek ook dat de vormgeving van taxihalte niet slecht scoort. En ook dat taxipassagiers weinig klagen over het stationsplein; zij geven relatief weinig onvoldoendes voor allerlei aspecten van het stationsplein. In deze paragraaf gaan we dieper in op die taxihalte.

Oordeel taxipassagiers over de taxihalte

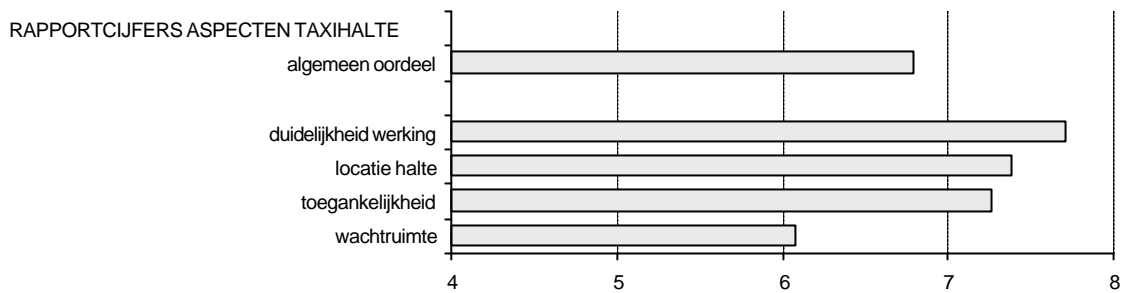
De taxipassagiers zijn over het algemeen geen frequente bezoekers van het stationsplein. Slechts 21% is hier vaker dan 3 keer per week; 14% minimaal eens per week.

Voor de aspecten van de taxihalte blijken taxipassagiers niet vaak een onvoldoende te geven. Hun algemeen oordeel over het functioneren van de taxihalte is derhalve redelijk gunstig te noemen; gemiddeld geven ze een 6,8.

De werking van de halte is voor de taxipassagiers duidelijk genoeg. Dit aspect scoort dan ook een 7,7. Sommige passagiers zouden evenwel graag zien dat er iets meer informatie komt, ook in de vorm van bewegwijzering, en dat de scheiding tussen de trein- en gewone taxi iets groter zou zijn.

Verder levert de locatie van de halte de gebruikers geen problemen op, noch de toegankelijkheid van de halte. De taxichauffeurs spreken daarentegen wel van een verslechtering van de situatie voor hun cliënten doordat de halte nu verder van het station ligt.

De wachtruimte scoort bij de reizigers een stuk minder. Ruim eenderde van de taxipassagiers geeft deabri een onvoldoende. Gemiddeld scoort deabri nog wel een voldoende, een 6,1. Net als bij de bushalte vindt men deabri te weinig beschutting geven. Opvallend is dat passagiers die de wachtruimte een onvoldoende geven daarnaast vaak stellen dat deze te klein is.

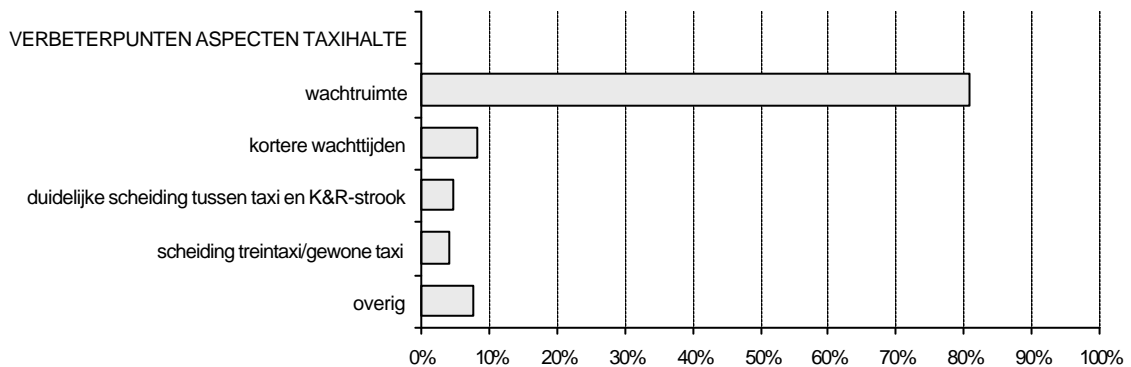


grafiek 5-1: gemiddelde rapportcijfers voor aspecten van de taxihalte

Verbeterpunten voor taxipassagiers

Over het algemeen zijn de taxipassagiers redelijk tevreden over de taxihalte. Een mogelijk verbeterpunt is in hun ogen de wachruimte. Deze zou dan meer beschutting mogen bieden en er zou meer zitruimte mogen komen. Een andere, overigens veel minder vaak genoemde oplossing hiervoor is het verkorten van de wachttijd.

De overige verbeterpunten zijn eveneens beduidend minder vaak genoemd. Een opvallend verbeterpunt hierbij is het duidelijker afscheiden van de taxihalte van de kiss and ride-strook. Waarschijnlijk ergeren zij zich aan de automobilisten die passagiers afzetten bij de taxihalte en de irritatie die dat voor de taxichauffeurs met zich mee brengt. Zoals verderop zal blijken vinden ook de taxichauffeurs dat er een duidelijkere scheiding moet komen (zie ook par. 6.3). Andere reizigers vinden het wenselijk dat de treintaxi en reguliere taxi's duidelijker van elkaar gescheiden zouden worden.



grafiek 5-2: verbeterpunten taxihalte volgens taxipassagiers

5.3 Voetgangers

De voetgangers zijn, naast rapportcijfers over algemene aspecten van het stationsplein slechts over weinig andere aspecten bevroegd. Dit eenvoudigweg omdat er weinig aspecten specifiek voor de voetgangers zijn.

In hun oordeel over de vormgeving van het stationsplein, maar ook in hun algemeen oordeel over het functioneren ervan gaven de voetgangers het plein respectievelijk een 6,5 en een 6,4. In deze paragraaf gaan we in op het oordeel van voetgangers over het functioneren van het stationsplein.

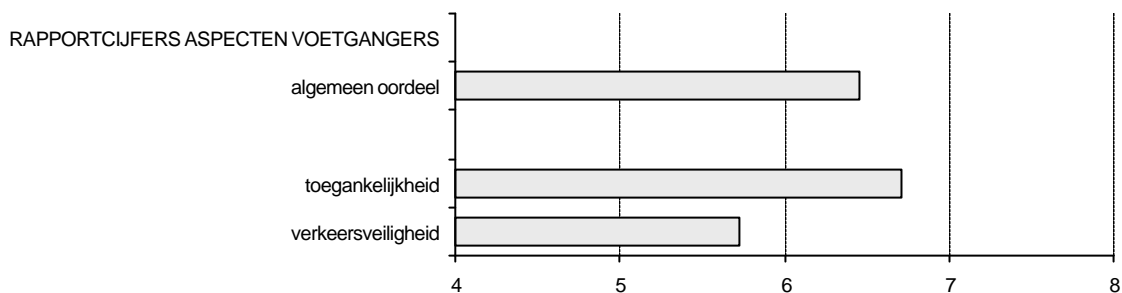
Oordeel voetgangers

De bevraagde voetgangers blijken redelijk vaak het stationsplein te bezoeken. Bijna de helft van hen is minimaal 3 keer per week te vinden op het stationsplein. Nog eens 18% is hier minimaal eens per week.

Het algemeen oordeel over het functioneren van het plein voor voetgangers wijkt niet af van hun oordeel over de vormgeving. Het plein krijgt van hen op daarvoor wederom gemiddeld een 6,5.

Het knelpunt voor de voetgangers ligt op het gebied van de verkeersveiligheid. Net als hun algemeen oordeel over de verkeersveiligheid geven ze dit aspect gemiddeld een 5,7. De toegankelijkheid van het plein scoort gemiddeld iets gunstiger.

Onvoldoendes die worden gegeven hangen vooral samen met het ontbreken van duidelijke oversteekplaatsen voor voetgangers.



grafiek 5-3: gemiddelde rapportcijfers aspecten voor voetgangers

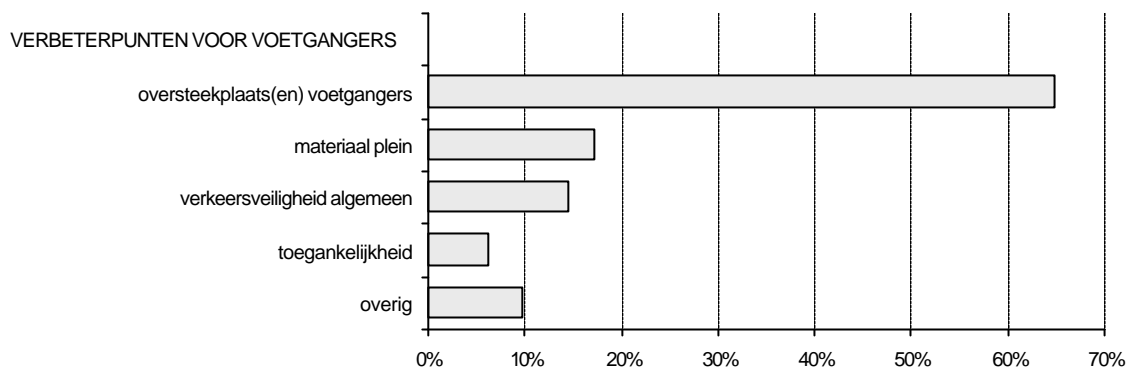
Verbeterpunten voor voetgangers

Duidelijke oversteekplaatsen staan hoog op de prioriteitenlijst van verbeterpunten voor voetgangers. Het gaat daarbij in hoofdzaak om oversteekplaatsen over de busbaan, maar een aantal voetgangers noemt bijvoorbeeld ook het fietspad. Dit evenwel in veel mindere mate. Anderen formuleren het verbeterpunt niet in de vorm van een concreet verbeterpunt maar noemen de verkeersveiligheid in het algemeen.

De professionele gebruikers stellen ook voor een oversteekplaats voor voetgangers over de busbaan aan te leggen. Het mag echter geen zebrapad worden, daar de voetgangers dan voorrang op de bus zouden krijgen. Maar het moet ook niet in de vorm van meer leiden van voetgangers door middel van visuele aanpassingen; in hun ogen is zal dat niet voldoende zijn.

Een ander aspect dat voetgangers verbeterd zouden willen zien betreft het materiaalgebruik op het middenplein. Het plein is in de winter te glad; de glasplaten zijn dat al bij regen. Voor sommigen is het plein ook bij mooi weer niet optimaal; zij geven te kennen dat de glinstering van de asfaltlaag hinderlijk is.

Waar het om de toegankelijkheid van het plein gaat stellen voetgangers dat verbeteringen wenselijk zijn voor (lichamelijk en visueel) gehandicapten en dat de trappen niet veilig/handig zijn.



grafiek 5-4: belangrijkste verbeterpunten voor voetgangers

5.4 Kiss and ride

In de oude situatie kende het stationsplein een u-vormig circuit voor automobilisten om reizigers op te halen of af te zetten. Hierbij kon men tot vlak voor de deur van het NS-station komen. Na de herinrichting is deze afzetstrook verplaatst naar het plein dat vrijkwam door het verplaatsen van de bushalte voor het streekvervoer.

Omdat de feitelijke gebruikers van die kiss and ride-strook de autochauffeurs zijn, zijn zij ondervraagd.

De gebruikers van de kiss and ride-strook zijn veelal niet zo'n frequente bezoekers van het stationsplein. De helft is minder dan eens per week op het plein te vinden. 31% is hier vaker dan 3 keer per week en 19% minimaal eens per week.

In hoofdstuk 2 zagen we al dat de gebruikers van de kiss and ride-strook relatief veel onvoldoendes hebben gegeven aan de aspecten van het stationsplein. In hun algemeen oordeel krijgt de vormgeving van het plein een 6,0. In deze paragraaf kijken we naar de aspecten van die kiss and ride-strook.

Oordeel gebruikers over de kiss and ride-strook

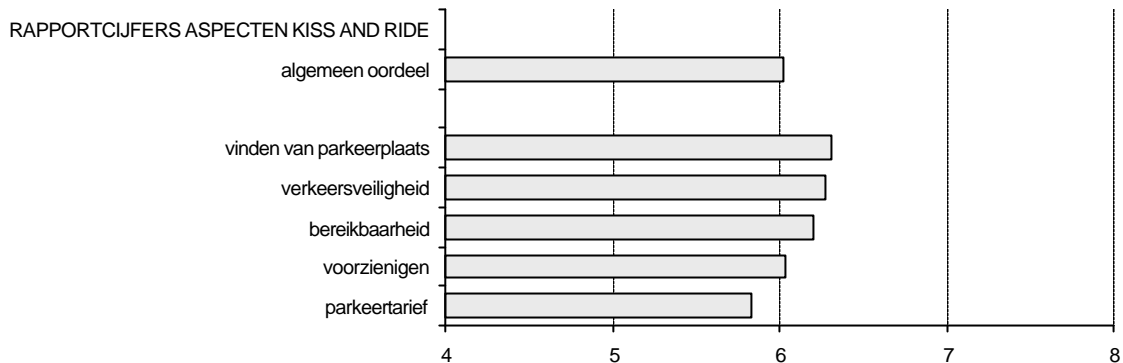
Met name het parkeertarief op de kiss and ride-strook scoort een gemiddeld laag rapportcijfer: een 5,8.

De voorzieningen bij de kiss and ride-strook scoren net een voldoende. Feitelijk gezien zijn er geen echte voorzieningen en zou de voldoende gezien kunnen worden als een signaal dat een deel van de gebruikers van de kiss and ride-strook blijkaar niet op meer voorzieningen zit te wachten. Degene die het aspect een onvoldoende hebben gegeven (23%) constateren veelal dat er geen voorzieningen zijn, zonder aan te geven welke voorzieningen in hun ogen wenselijk zouden zijn.

De bereikbaarheid en de verkeersveiligheid van de kiss and ride-strook scoren respectievelijk een 6,2 en een 6,3. Voor beiden geldt dat ongeveer een kwart van de gebruikers de aspecten een onvoldoende hebben gegeven. Redenen daarvoor liggen bij beide aspecten in dezelfde hoek. Zo vindt men de toegang tot het plein te smal en vindt men er sprake is van teveel elkaar kruisend verkeer.

Het vinden van een parkeerplaats scoort relatief het gunstigst. Al moet gezegd worden dat het een laag cijfer is voor een plaats waar mensen alleen 'even' iemand ophalen of afzetten. Misschien heeft men tot betrekking van het afzetten en ophalen van personen de wens direct de auto aan de kant te kunnen zetten, een soort laad- en losstrook. Degene die dit

aspect een onvoldoende hebben gegeven vragen in elk geval om meer ruimte voor de kiss and ride-strook!



grafiek 5-5: gemiddelde rapportcijfers voor aspecten van de kiss and ride-strook

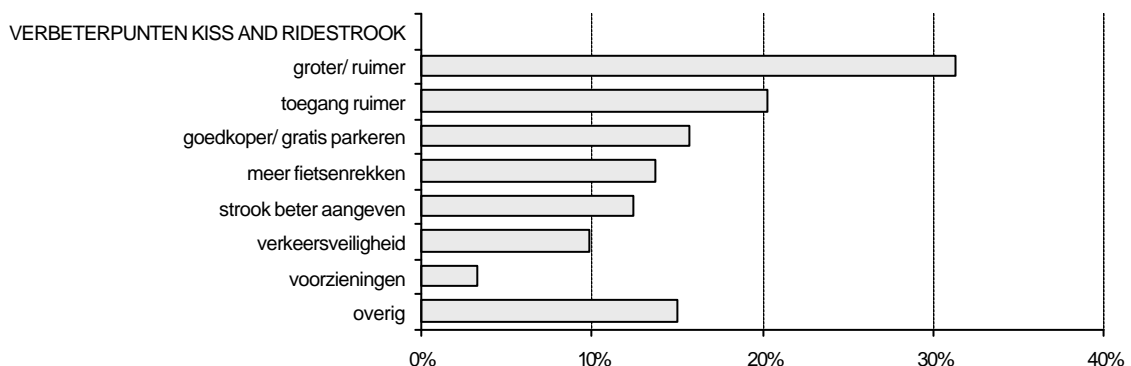
Verbeterpunten voor gebruikers kiss and ride-strook

Hierboven bleek dat het kunnen vinden van een parkeerplaats relatief nog het meest gunstig scoort. Dat dit overigens niet optimaal is, blijkt uit het feit dat veel gebruikers van de kiss and ride-strook het wenselijk vinden dat deze groter/ ruimer wordt.

Een tweede belangrijk verbeterpunt in de ogen van de gebruikers is de toegang van de strook. Deze zou breder moeten worden gemaakt. Sommigen stellen in dat kader voor dat de kiss and ride-strook de oude u-vorm terug zou moeten krijgen, met een aparte in- en uitgang. Ook taxichauffeurs suggereren een aparte in- en uitgang (zie ook par. 6.3).

Het parkeertarief scoort bij de gebruikers van de kiss and ride-strook relatief het meest ongunstig. Datzelfde tarief staat begrijpelijk dan ook hoog op de lijst van verbeterpunten. Een opvallend verbeterpunt in de lijst is de vraag om meer fietsenrekken. Waarschijnlijk hangt dit samen met een niet zo'n strenge controle op het 'foutparkeren' in de meetperiode waarbij fietsen in sommige parkeervakken stonden. Dit leidde tot ergernis van een aantal gebruikers van de kiss and ride-strook.

De overige verbeterpunten betreffen het duidelijker aangeven van de kiss and ride-strook, waarbij het gaat om de bewegwijzering er naar toe als ook de markering van de strook, het verbeteren van de verkeersveiligheid en meer voorzieningen rondom de kiss and ride-strook.



grafiek 5-6: belangrijkste verbeterpunten voor de kiss and ride-strook

6 Oordeel professionele gebruikers

6.1 Inleiding

Naast de reizigers zijn ook professionele gebruikers gevraagd zich uit te spreken over het stationsplein. Hierbij kijken we alleen naar zij die het plein daadwerkelijk gebruiken; de taxi- en busbedrijven.

Zoals in de inleiding gesteld zijn bij de taxibedrijven de chauffeurs bevroegd tijdens het wachten op een nieuwe passagier. Bij de busbedrijven is gesproken met vertegenwoordigers van deze bedrijven (Novio en Hermes). Vooraf hebben zij een brief ontvangen met daarin de gespreksonderwerpen. Ter voorbereiding van de interviews hebben beide bedrijven met enige chauffeurs en kaderleden het plein intern geëvalueerd.

In dit hoofdstuk gaan we in op het oordeel van deze professionele gebruikers. Eerst kijken we naar het busstation. Vervolgens gaan we in op hetgeen de taxichauffeurs hebben gezegd over de taxihalte. Afsluitend komen de andere onderdelen van het stationsplein aan de orde, met name de busbaan.

6.2 Het busstation

Situatie voor busreizigers

Bij het nieuwe busstation maken de stad- en streekbussen gebruik van dezelfde perrons. Dit middels een dynamisch toewijzingssysteem. Het is de bedoeling dat reizigers bij deabri op de bussen wachten. Daar hebben ze zicht op elektronische informatieborden boven de perrons, die aangeven welke bussen er klaarstaan. De ruimte voor de reizigers bij de perrons zelf is beperkt. Hierdoor is het wachten bij deabri veiliger dan het wachten op de perronstroken.

Deabri voor de busreizigers is een doorn in het oog van de busbedrijven. De ruimte is smal en het dak is hoog, waardoor de regen bij een klein beetje wind al op de wachtende reizigers terecht komt. Daarbij is het middengedeelte te laag, waardoor het tevens een winderige wachtruimte is.

De ruimte voor wachtende busreizigers is ook veel te krap. Met name in de spits hopen de reizigers zich op en hebben ze onvoldoende zicht en ruimte om goed op de elektronische borden te kunnen letten en om op hun gemak op de bus te wachten. Men is bang dat de opeenhoping van mensen op deze plek alleen maar groter zal worden, wanneer er in het stationsgebouw ruimte voor winkeltjes wordt gecreëerd. Voor blinden en slechtzienden is de opeenhoping van mensen een crime. In de oude situatie, waarbij er nog sprake was van twee busstations was er meer ruimte om op de bussen te wachten.

Suggesties ter verbetering.

Met betrekking tot deabri stelt men voor deze te vervangen door een (half) afgesloten ruimte die wel beschutting voor voldoende mensen en voor wind en regen biedt. Daarnaast stelt men een verbreding van de wachtstrook voor, zodat de wachtende busreizigers zich meer kunnen spreiden.

Verkeersveiligheid op het busstation

Een belangrijk moment waarop zich op het busstation verkeersonveilige situaties voor kunnen doen is het moment waarop buschauffeurs weggrijden vanaf de busperrons. Men moet dan goed uitkijken voor reizigers die naar de perrons toelopen.

In de huidige situatie is de *hoeveelheid* bussen die langs de wachtende reizigers rijden te groot. Dat zou kunnen verminderen door de aanleg van een bufferzone. Deze is gepland aan de rand van het busstation, op de plek waar nu nog het postkantoorgebouw staat. Door de afwezigheid ervan moet een deel van de bussen nu een rondje over het perrongedeelte rijden om vervolgens via de Burgemeester Hustinxstraat naar de Spoorstraat te rijden, waar de bussen aan de kant worden gezet.

In de toekomst moeten deze bussen, na het uitlaten van de passagiers aan de rand van de busbaan, naar de bufferzone toerijden, zonder dat rondje over het busstation.

Berijdbaarheid van het busstation

Met betrekking tot de berijdbaarheid van het busstation zijn er vier opmerkingen gemaakt. De eerste opmerking betreft de perrons J, K en L; dit zijn de perrons die het dichtst tegen de weg (richting de Stieltjestraat) aanliggen. Deze perrons zijn vanaf de busbaan moeilijk aan te rijden.

Verder is het uitstapperron (perron dat het dichtst tegen het station aanligt) te krap. Veel uitstappers steken dwars het perron over om naar het station te lopen. Eigenlijk is het een onhandige uitstapplaats. Wel stelt men dat een oplossing hiervoor binnen de huidige pleinsituatie niet eenvoudig is.

Ten derde is er een opmerking gemaakt over de op het busstation geparkeerde auto's. Deels zijn dit bedrijfsauto's van de busbedrijven zelf en ook van de parkeerplicht. Na het gereedkomen van de nieuwe bufferzone kunnen deze van het plein. De overige auto's, veelal geparkeerd aan de rand van het busstation (bij het postkantoor), horen niet op het plein thuis. En deze belemmeren geregeld de doorgang.

Als laatste is er een opmerking gemaakt over de uitstaphalte net buiten het busstation, de halte op de busbaan tegenover Metterswane. Sommige bussen moeten, nu de binnenstad voor hen is afgesloten, vanaf de busbaan de Burgemeester Hustinxstraat indraaien. Deze bocht is eigenlijk te krap. Ruimer maken van die bocht kan in de ogen van de busmaatschappijen daarbij als voordeel hebben dat voetgangers de busbaan op dit punt niet meer oversteken.

Suggesties ter verbetering.

Wat betreft de bufferstrook stelt men dat een snelle wenselijk zou zijn. Verder zou de aanrijstrook voor de perrons J, K en L verruimd moeten worden.

En wat ook verruimd zou mogen worden is dus de bocht die gemaakt moet worden om van de busbaan de Burgemeester Hustinxstraat op te rijden.

Overige opmerkingen

In het bovenstaande is al gepleit voor een snelle realisering van de geplande bufferzone. Door de busmaatschappijen is hiervoor nog eens extra gepleit door te stellen dat de huidige bufferzone (Spoorstraat aan te rijden via burg. Hustinxstraat) hen geld kost. De zone ligt namelijk verder van de kantine af (kost 2 x 4 minuten om er te komen en om weer terug naar de bus te lopen; deze verloren tijd kost 500 à 1000 gulden per dag; soms meer diensten nodig om aan pauzenormen te kunnen voldoen).

En door de afstelling van de verkeerslichten bij en in de buurt van de oversteekplaats van de Burgemeester Hustinxstraat naar de Spoorstraat duurt het vaak lang voordat de bussen de Tunnelweg kunnen oversteken. Hetgeen ook belastend werkt op de dienstregeling.

Verder zijn door de busmaatschappijen een tweetal hinderlijke technische mankementen van het busstation aan de orde gesteld. Het gaat hierbij om de *informatieborden boven de*

perrons en de *lampen in de grond* voor de perrons.

De elektronische informatieborden zijn vaak kapot. En het duurt bovendien vaak lang voordat ze weer gerepareerd zijn. Men vindt het wenselijk dat hierover serieuze afspraken worden gemaakt met de leverancier.

De lampen in de bodem voor het perrongedeelte moeten de buschauffeurs een signaal geven dat zij kunnen vertrekken. Echter, deze lampen werken niet. De vraag is of dat opgelost kan worden.

6.3 Taxihalte

Situatie voor taxipassagiers

De taxichauffeurs zijn van mening dat taxihalte voor hun passagiers verslechterd is ten opzichte van de oude situatie. Dit omdat men de passagiers voorheen voor de ingang van het station kon afzetten.

Ook was de taxistrook voorheen duidelijker afgescheiden. Nu wordt deze strook die voor de taxi's bestemd is ook vaak door anderen (men name kiss-and-ride) gebruikt. Taxi's moeten hierdoor dubbelparkeren, hetgeen weer hinderlijk is bij in- en uitstappen, met name voor oudere mensen en gehandicapten.

Opmerkingen over deabri bij de taxihalte zijn niet gemaakt.

Verkeersveiligheid op/ rondom de taxihalte

Qua verkeersveiligheid vormt volgens de taxichauffeurs de toegang tot de taxihalte het grootste knelpunt. Dit omdat er sprake is van het teveel kruisen van verkeersstromen. Eerst moet men over de rotonde, waarbij gelet moet worden op de voetgangers die overal doorheen lopen en op de fietsers. Vervolgens moet men de busbaan oversteken. Het zijn teveel handelingen in een te kleine ruimte.

Deze oversteek over de busbaan is daarbij in hun ogen veel te smal en er moet teveel verkeer doorheen; de taxi's zelf, maar ook fietsers, kiss-and-ride en soms ook vrachtverkeer. En dat in twee richtingen, want de ingang van het plein is tevens de uitgang.

Daarmee samenhangend merken de taxichauffeurs ook op dat het stukje weg *na* de afslag van de rotonde richting de taxihalte/ kiss-and-ride-strook véél te kort is. Op dit stukje weg kan namelijk maar één auto staan.

Dit alles maakt dat de situatie onoverzichtelijk is. Het leidt regelmatig tot blokkades op het plein en op de rotonde, waardoor de situatie al snel verergerd. Soms blokkeert men dan ook de busbaan.

De aanwezigheid van de onbewaakte fietsenstalling op hetzelfde deel van het plein als de taxihalte en de kiss-and-ride-strook komt de verkeersveiligheid ook niet ten goede. Deze genereert namelijk een veelvuldig kruisen van verkeersstromen; af- en aanrijdende fietsers en ook overstekende voetgangers die hun fiets net hebben gestald of op komen halen. Hoewel taxichauffeurs zeggen dat zij daarmee om weten te gaan ervaren zij deze situatie toch als gevaarlijk.

Een ander punt dat de verkeersveiligheid niet ten goede komt is volgens de taxichauffeurs de "knip", de afsluiting van de weg voor Metterswane. Vooral voor mensen die niet zo bekend zijn in Nijmegen is volgens hen hierdoor een onduidelijke situatie ontstaan; ook deze 'zoekende' automobilisten belemmeren een goede doorstroming op de rotonde.

Suggesties ter verbetering.

De situatie voor de taxihalte zou in de ogen van de chauffeurs mogelijk al verbeteren wanneer de rotonde ook daadwerkelijk rond zou zijn en niet ovaal. Maar beter nog is het vervangen van deze rotonde door een (gelijkwaardige).

Berijdbaarheid taxihalte

Doordat de taxihalte zich op het deel van het stationsplein bevindt waar ook de kiss-and-ride-strook ligt en de onbewaakte fietsenstalling is, ontstaan er op dit deel van het plein in de ogen van de taxichauffeurs regelmatig gebruikersconflicten.

Het eerder genoemde (oneigenlijk) medegebruik van de taxistandplaats is in de ogen van de taxichauffeurs het gevolg van te weinig ruimte voor de kiss-and-ridestrook. Hierdoor stoppen automobilisten die iemand af willen zetten of op komen halen overal. Zoals gesteld parkeren zij geregeld hun auto dubbel of stoppen zij meteen na het passeren van de busbaan. Waardoor men al snel de doorgang blokkeert. Vooral tijdens de spitsuren levert dit veel problemen op; het is dan echt manoeuvreren over het plein.

De beperkte ruimte voor kiss-and-ride is mede het gevolg van de uitbreiding van de onbewaakte fietsenstalling. Deze neemt volgens de taxichauffeurs te veel plaats in nu er aan weerszijde rekken bijgeplaatst zijn. En voor vrachtwagens (laden en lossen station) leveren de krappere bochten problemen, waardoor zij bij drukte de doorstroming over het plein belemmeren.

Als laatste wijzen de taxichauffeurs op het gebruik van het stationsplein door de autorijscholen. Met name in het weekend is er in hun ogen veel overlast van de vele lesauto's op het stationsplein.

Suggesties ter verbetering.

In de ogen van de taxichauffeurs zou de taxihalte meer ruimte moeten krijgen. Maar ook zou er een betere scheiding moeten komen tussen die taxihalte en de kiss-and-ridestrook. Verder zou het scheiden van de in- en uitgang van het plein ook een verbetering met zich meebrengen.

Een andere suggestie betreft de fietsenstalling; deze zou compacter moeten worden gemaakt, of beter nog, worden verplaatst. In een andere oplossing stelt men voor niet de fietsenstalling, maar de taxihalte te verplaatsen. Dit naar de plek waar nu de loempianten en snacktent staan (voor Metterswane).

Overige opmerkingen

Een apart aandachtspunt voor de taxichauffeurs betreft de tijdelijke loketten van de NS die recentelijk aan de rand van het stationsplein zijn geplaatst.

Deze noodloketten voor de taxistandplaats belemmeren de toegankelijkheid van de taxihalte voor de mensen die uit het station komen in ernstige mate. Als je nu uit het station komt lopen zie je niet waar de taxi's staan. In de stationshal is een bordje bij de uitgang maar er is geen uitzicht op de taxistandplaats. Omdat de taxistandplaatsen niet meer in het zicht zijn van de treinreizigers worden klanten gemist.

Gevraagd wordt dan ook of die noodloketten niet naar een andere plaats op het plein kunnen, waardoor er meer zicht is op en ruimte voor de taxi's.

6.4 Overige onderdelen stationsplein

In de vorige twee hoofdstukken zijn de 'eigen' onderdelen van het stationsplein aan de orde gekomen; de taxichauffeurs over de taxihalte, de busbedrijven over het busstation.

In dit hoofdstuk gaan we in op de opmerkingen die zijn gemaakt op overige onderdelen van het stationsplein. Zoals zal blijken gaat hierbij veel aandacht uit naar de busbaan.

Busbaan

Hoewel de naamgeving anders doet vermoeden maken naast de bussen ook de taxi's gebruik van de busbaan. En beide groepen gebruikers ervaren deze busbaan bij het rijden naar en van het Stationsplein als grootste knelpunt. Over de hele lengte steken voetgangers en fietsers over, niet zelden plotseling en uit onverwachte hoek, en dat leidt tot gevaarlijke situaties. Een extra kwetsbaar punt is wat dat laatste betreft het stukje busbaan ter hoogte van Metterswane. Daar is een uitstapplaats ingericht; bussen op die uitstapplaats nemen het zicht op het plein weg.

Maar ook ander verkeer, zoals gebruikers van de kiss-and-ridestrook en ook de taxichauffeurs zelf moeten de busbaan oversteken.

Vrij snel na het openstellen van de busbaan is de maximumsnelheid waarmee men over die baan mocht rijden verlaagd. Dit naar aanleiding van een aanrijding en ook bijna-ongelukken. Het is echter voor de buschauffeurs lastig om zich aan die snelheid te houden; ze mogen 15 km per uur, maar dat wordt al snel 20 km per uur omdat rond de 15 km het omslagpunt van de ene naar de andere versnelling ligt (de bus gaat schokken). Daarbij vindt men 15 km per uur te tijdrovend; in de oude situatie konden de bussen veel sneller af- en aanrijden. Verder stellen de busbedrijven dat de taxi's, net als de auto's, vaak wel (te) hard over de busbaan rijden.

De lage toegestane snelheid heeft ook een onverwacht neveneffect. Het gebeurt namelijk nog wel eens dat mensen gauw even voor een bus langs schieten.

Naast hinder van het overstekend verkeer hebben de taxi's en bussen op de busbaan ook last van het oneigenlijk gebruik door fietsers, auto's en vrachtauto's. Dit is vooral een kwestie van mentaliteit en dus is een streng handhavingsbeleid nodig (daar is nu geen sprake van). Maar ook de onduidelijkheid van de verkeerssituatie (als gevolg van de eerder genoemde 'knip', zowel bij de rotonde als ter hoogte van de Stieltjesstraat) zorgt er voor dat automobilisten die hier niet bekend zijn per ongeluk op de busbaan komen.

Al met al moet te veel verkeer de busbaan oversteken. En doordat deze slecht te overzien is gebeuren er op die busbaan veel bijna-ongelukken; een aantal keren zijn er daadwerkelijke aanrijdingen geweest⁵.

Suggesties ter verbetering.

Het aanleggen van één of twee zebrapaden voor de voetgangers is volgens de busbedrijven geen oplossing. Dat zou een snelle doorstroming van het busverkeer verder belemmeren omdat de voetgangers dan voorrang zouden krijgen. Gemarkeerde oversteekplaatsen zouden mogelijk een verbetering betekenen. Door middel van hekken o.i.d. zouden de voetgangers naar deze stroken moeten worden geleid; alleen visuele oplossingen acht men onvoldoende dwingend.

De oversteekplekken zelf zouden voorzien kunnen worden van knipperlichten, zodat duidelijk is waar je over moet steken. Of eventueel van stoplichten; deze moeten dan via detectoren in de busbaan voor voetgangers op rood springen wanneer er een bus nadert.

In meer ingrijpende voorstellen spreekt men over het verleggen van de busbaan of deze te verlagen. Ook verwijst men naar de situatie in Arnhem, naar de tunnel die daar voor het station is aangelegd.

⁵ NOVIO-chauffeurs hebben sinds de ingebruikname van de busbaan circa 6 keer een fietser of voetganger aangereden. Drie keer waren de verwondingen zodanig dat een ambulance moest worden opgeroepen.

Een laatste suggestie die men met betrekking tot de busbaan heeft gegeven betreft het verhogen van het toezicht op oneigenlijk medegebruik van de busbaan; gewoon strengere controles door de politie!

Toegang stationsplein ter hoogte van de Stieltjesstraat en de Spoorstraat

Zowel de buschauffeurs als de taxichauffeurs noemen de kruising tussen de Stieltjesstraat en de Spoorstraat gevaarlijk. Ook hier vindt men dat er sprake is van te veel door elkaar heen rijden van verkeersstromen.

Vooraf gevaarlijk is het dat bussen die uit de Stieltjesstraat komen en het perrongedeelte oprijden rekening moeten houden met fietsers aan de rechterkant van de bus. Maar ook voor taxi's die op dat punt de busbaan oprijden is het opletten geblazen.

Suggesties ter verbetering.

Beter zou het zijn om de bussen al eerder op de Stieltjesstraat naar rechts te leiden, zodat de fietsers links van de afslaande bussen komen te staan.

Toegang stationsplein ter hoogte Arend Noorduijnstraat

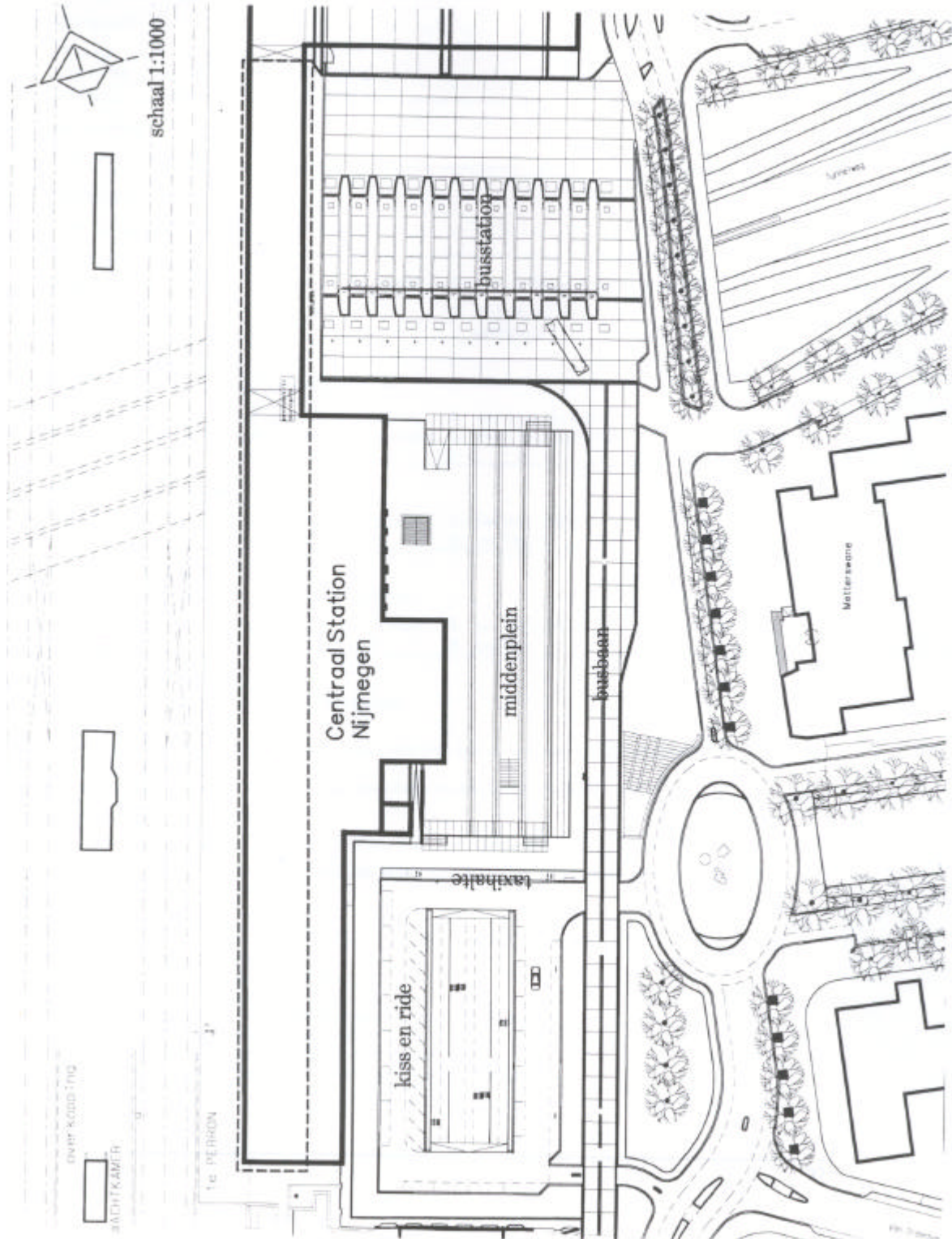
Vanuit de Arend Noorduijnstraat komen veel fietsers die dwars de weg oversteken. Bovendien staan in die straat vaak touringcars in de weg.

Het middenplein

Zowel de bus- als de taxichauffeurs vinden het stationsplein veel te groot. In hun ogen gaat deze ruimte ten koste van de overige voorzieningen; het middenplein kan veel beter benut worden.

Bijlagen

Bijlage 1 Overzichtskaart



Bijlage 2 Vragenlijst

| | | |
|---|--|----------------------|
| Registratie | | |
| enquêteur: _____ | | V 1 ____ |
| dag: ____ - ____ -2000 tijd: dagdeel: _____ | | V 2 ____ V 3 ____ |
| weerbeeld: | | |
| 1. droog 2. wisselvallig 3. regen | | V 4 ____ |
| 1. bewolkt 2. half bewolkt 3. zonnig | | V 5 ____ |
| 1. licht 2. schemer 3. donker | | V 6 ____ |
| waarneming | | |
| 1. man 2. vrouw | | V 7 ____ |

Introductie

indien nodig toelichting geven op onderzoek

| | |
|---|--------------------------------|
| 1. Woont u in Nijmegen? Zo ja, wat is uw postcode? Zo nee, welke gemeente woont u? | |
| 1. Nijmegen, postcode ____ _ | 2. Anders, n.l. gemeente _____ |
| | V 8 ____ |
| 2. Hoe vaak komt u hier op het stationsplein? | |
| 1. Vrijwel nooit 3. één keer per maand 5. één keer per week 7. 3-5 keer per week | 8. (bijna) elke dag |
| 2. paar keer per jaar 4. één keer per 14 dagen 6. twee keer per week | |
| | V 9 ____ |
| 3. Hoe bent u hier gekomen? | |
| 1. per trein 3. per auto, afgezet 5. per bromfiets 7. te voet | 8. per (trein)taxi |
| 2. per bus 4. per eigen auto 6. per fiets | |
| | V 10 ____ |
| 4. En hoe gaat u vanaf hier verder? <i>evt zelf invullen; afhankelijk van plaats enquêteren</i> | |
| 1. per trein 3. per auto, opgehaald 5. per bromfiets 7. te voet | 8. per (trein)taxi |
| 2. per bus 4. per eigen auto 6. per fiets | |
| | V 11 ____ |

Algemene vragen over het stationsplein

U wordt eerst gevraagd een oordeel te geven over een aantal aspecten van het stationsplein. Ook kunt u verbeterpunten noemen.

In het tweede deel van de enquête zullen specifieke vragen worden gesteld over _____

(afhankelijk van plek enquêteren)

| | |
|---|----------------|
| 5. Zou u een rapportcijfer van 1 tot 10 kunnen geven voor de volgende aspecten van het stationsplein | |
| Uw cijfer voor : | gm cijfer |
| a) hoe het busstation er uitziet | ____ V 12 ____ |
| b) hoe het (verhoogd) middenplein er uitziet | ____ V 13 ____ |
| c) hoe de taxihalte er uitziet | ____ V 14 ____ |
| d) hoe de onbewaakte fietsenstalling er uitziet (met name Zuidplein) | ____ V 15 ____ |
| e) hoe de bewaakte fietsenstalling er uitziet | ____ V 16 ____ |
| f) hoe de kiss-and-ride-strook (Zuidplein) er uitziet | ____ V 17 ____ |
| g) een (eind) cijfer hoe het stationsplein er in z'n totaliteit uitziet | ____ V 18 ____ |

Fietsers

| | | |
|---|--------------------|-----------|
| 11. <i>Signalering enquêteur:</i> | | |
| 1. onbetaald gestald, en wel (locatie): | 2. betaald gestald | V 28 ____ |
| 1. Zuidplein/ bij Kiss-and-Ride strook | | V 29 ____ |
| 2. voor voormalig RBA (tijdelijke stalling) | | |
| 3. Bij ANWB (tijdelijke stalling) | | |
| 4. elders, namelijk _____ | | |

Onbetaald geparkeerd

| | | |
|--|---------|-----------|
| 12. U heeft uw fiets in de onbetaalde stalling staan. Zou u een rapportcijfer van 1 tot 10 kunnen geven voor de volgende aspecten van de onbetaalde fietsenstalling | | |
| | gm | cijfer |
| a) de verkeersveiligheid voor fietsers rondom het stationsplein | ___ | V 30 ____ |
| b) verkeerssituatie naar stalling toe (de toegang tot de stalling) | ___ | V 31 ____ |
| c) het kunnen vinden van een stallingsplaats | ___ | V 32 ____ |
| d) het in het rek kunnen plaatsen van uw fiets | ___ | V 33 ____ |
| e) de veiligheid voor beschadiging | ___ | V 34 ____ |
| f) de veiligheid voor diefstal | ___ | V 35 ____ |
| g) een (eind) cijfer voor het functioneren van de onbewaakte fietsenstalling in zijn totaliteit | ___ | V 36 ____ |
| 13. <i>Indien onvoldoendes worden gegeven, anders door naar vraag 14</i> | | |
| U geeft een aantal aspecten een onvoldoende (lager dan een 6). Kunt u per aspect aangeven wat verbeterd zou moeten worden? | | |
| <i>enquêteur; voor elk verbeterpunt de letter vermelden van het aspect waarop het betrekking heeft</i> | | |
| ()..... | | V ____ |
| ()..... | | V ____ |
| ()..... | | V ____ |
| ()..... | | V ____ |
| ()..... | | V ____ |
| ()..... | | V ____ |
| ()..... | | V ____ |
| ()..... | | V ____ |
| 14. Maakt u ook wel eens gebruik van de bewaakte stalling onder het stationsplein? | | |
| 1. ja → naar vraag 18 | 2. soms | 3. zelden |
| | | 4. nooit |
| | | V 37 ____ |

15. **Waarom niet altijd/ slechts zelden/ niet?**

twee antwoorden: bij antwoord "onhandig/ gedoe" o.i.d. doorvragen!

eerste antwoord

1. te duur
 2. duurt te lang (tijdsaspect)
 3. heb goed slot
 4. heb oude fiets
 5. fiets is verzekerd
 6. anders, namelijk
- _____

tweede antwoord

1. te duur
 2. duurt te lang (tijdsaspect)
 3. heb goed slot
 4. heb oude fiets
 5. fiets is verzekerd
 6. anders, namelijk
- _____

V 38 ____

V 39 ____

16. **Weet u wat de bewaakte stalling kost en zo ja, hoeveel is dat dan?**

Toelichting voor enquêteur: de werkelijke prijs is:

| | <i>dagkaart</i> | <i>weekkaart</i> | <i>maandkaart</i> | <i>jaarkaart</i> |
|----------------|-----------------|------------------|-------------------|------------------|
| <i>fiets</i> | 1,90 | 6,50 | 18,50 | 160,- |
| <i>brommer</i> | 2,90 | 9,75 | 28,00 | 244,- |

1. ja, (antwoord klopt)
2. ja, (antwoord klopt *niet*; prijs te *hoog*)
3. ja, (antwoord klopt *niet*; prijs te *laag*)
4. nee/ niet precies

V 40 ____

17. **Zou u (vaker) van de overdekte stalling gebruik maken als deze:**

- | | | | | |
|--|-------|--------|--------------|-----------|
| - minder zou kosten (huidige prijs opvragen) | 1. ja | 2. nee | 3. weet niet | V 41 ____ |
| - de stalling gratis maar onbewaakt zou zijn | 1. ja | 2. nee | 3. weet niet | V 42 ____ |
| - gratis en bewaakt zou zijn | 1. ja | 2. nee | 3. weet niet | V 43 ____ |

18. **Vindt u dat de fietsenstalling op het stationsplein verbeterd is ten opzichte van de oude situatie?**

1. nee, verslechterd
2. op sommige punten beter, op andere punten slechter
3. hetzelfde gebleven
4. ja, verbeterd
5. weet niet/ geen mening

V 44 ____

19. **Welke twee aspecten met betrekking tot de fietsenstalling rondom het stationsplein zouden naar uw mening als eerste verbeterd moeten/ kunnen worden?**

1.

V 45 ____

2.

V 46 ____

Busreizigers

| | |
|---|-----------|
| <p>26. Hoe vaak maakt u gebruik van het busstation?</p> <p>1. Vrijwel nooit 3. één per maand 5. eens per week 7. 3-5 keer per week 2. paar keer per jaar 4. één per 14 dagen 6. twee keer per week 8. (bijna) elke dag</p> | V 63 ____ |
| <p>27. Zou u een rapportcijfer kunnen geven voor de volgende aspecten van het busstation;</p> <p style="text-align: right;">gm cijfer</p> <p>a) verkeersveiligheid op het busstation ____ V 64 ____ b) de duidelijkheid van de werking van het busstation ____ V 65 ____ c) de wachtruimte voor de bussen ____ V 66 ____ d) leesbaarheid informatie vervoersinformatiesysteem boven de bussen ____ V 67 ____ e) de betrouwbaarheid van de informatie boven de bussen ____ V 68 ____ f) de vervoersinformatie aan de rand van het plein ____ V 69 ____ g) de interactieve informatiepaal ____ V 70 ____ h) overige voorzieningen nabij het busstation ____ V 71 ____ i) een (eind) cijfer voor het functioneren van het busstation in zijn totaliteit ____ V 72 ____</p> | |
| <p>28. Indien onvoldoendes worden gegeven, anders door naar vraag 29</p> <p>U geeft een aantal aspecten een onvoldoende (lager dan een 6). Kunt u per aspect aangeven wat verbeterd zou moeten worden?</p> <p><i>enquêteur; voor elk verbeterpunt de letter vermelden van het aspect waarop het betrekking heeft</i></p> <p>()..... V ____ V ____ ()..... V ____ V ____ ()..... V ____ V ____ ()..... V ____ V ____ ()..... V ____ V ____ ()..... V ____ V ____ ()..... V ____ V ____</p> | |
| <p>29. Vindt u dat het busstation ten opzichte van de oude situatie verbeterd is?</p> <p>1. nee, verslechterd 3. hetzelfde gebleven 2. op sommige punten beter, op andere punten slechter 4. ja, verbeterd 5. weet niet/ geen mening</p> | V 73 ____ |
| <p>30. Welke twee aspecten van het busstation zouden naar uw mening als <u>eerste</u> verbeterd moeten/ kunnen worden?</p> <p>1..... V 74 ____ 2..... V 75 ____ </p> | |

Taxi-halte

| <p>31. Zou u een rapportcijfer kunnen geven voor de volgende aspecten van de taxihalte</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 80%;"></th> <th style="width: 10%; text-align: center;">gm</th> <th style="width: 10%; text-align: center;">cijfer</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>a) de duidelijkheid van de werking van de (trein)taxihalte</td> <td style="text-align: center;">___</td> <td style="text-align: center;">V 76 ___</td> </tr> <tr> <td>b) de locatie van de halte</td> <td style="text-align: center;">___</td> <td style="text-align: center;">V 77 ___</td> </tr> <tr> <td>c) toegankelijkheid van de taxihalte</td> <td style="text-align: center;">___</td> <td style="text-align: center;">V 78 ___</td> </tr> <tr> <td>d) de wachtruimte</td> <td style="text-align: center;">___</td> <td style="text-align: center;">V 79 ___</td> </tr> <tr> <td>e) een (eind) cijfer voor het functioneren van de taxihalte</td> <td style="text-align: center;">___</td> <td style="text-align: center;">V 80 ___</td> </tr> </tbody> </table> | | gm | cijfer | a) de duidelijkheid van de werking van de (trein)taxihalte | ___ | V 76 ___ | b) de locatie van de halte | ___ | V 77 ___ | c) toegankelijkheid van de taxihalte | ___ | V 78 ___ | d) de wachtruimte | ___ | V 79 ___ | e) een (eind) cijfer voor het functioneren van de taxihalte | ___ | V 80 ___ | |
|--|-----|----------|--------|--|-----|----------|----------------------------|-----|----------|--------------------------------------|-----|----------|-------------------|-----|----------|---|-----|----------|--|
| | gm | cijfer | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| a) de duidelijkheid van de werking van de (trein)taxihalte | ___ | V 76 ___ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| b) de locatie van de halte | ___ | V 77 ___ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| c) toegankelijkheid van de taxihalte | ___ | V 78 ___ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| d) de wachtruimte | ___ | V 79 ___ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| e) een (eind) cijfer voor het functioneren van de taxihalte | ___ | V 80 ___ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>32. Indien onvoldoendes worden gegeven, anders door naar vraag 33</p> <p>U geeft een aantal aspecten een onvoldoende (lager dan een 6). Kunt u per aspect aangeven wat verbeterd zou moeten worden?</p> <p><i>enquôteur; voor elk verbeterpunt de letter vermelden van het aspect waarop het betrekking heeft</i></p> <p>()..... V ___</p> <p>()..... V ___</p> <p>()..... V ___</p> <p>()..... V ___</p> <p>()..... V ___</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>33. Welke twee aspecten van de taxihalte zouden naar uw mening als eerste verbeterd moeten/ kunnen worden?</p> <p>1..... V 81 ___</p> <p>2..... V 82 ___</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

De voetgangers

| <p>34. Zou u een rapportcijfer kunnen geven voor de volgende aspecten van het stationsplein voor voetgangers</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 80%;"></th> <th style="width: 10%; text-align: center;">gm</th> <th style="width: 10%;"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>a) De verkeersveiligheid voor voetgangers op en rondom het stationsplein</td> <td style="text-align: center;">___</td> <td style="text-align: center;">V 83 ___</td> </tr> <tr> <td>b) de toegankelijkheid van het stationsplein voor voetgangers</td> <td style="text-align: center;">___</td> <td style="text-align: center;">V 84 ___</td> </tr> <tr> <td>c) een (eind) cijfer voor het functioneren van het stationsplein voor voetgangers</td> <td style="text-align: center;">___</td> <td style="text-align: center;">V 85 ___</td> </tr> </tbody> </table> | | gm | | a) De verkeersveiligheid voor voetgangers op en rondom het stationsplein | ___ | V 83 ___ | b) de toegankelijkheid van het stationsplein voor voetgangers | ___ | V 84 ___ | c) een (eind) cijfer voor het functioneren van het stationsplein voor voetgangers | ___ | V 85 ___ | |
|--|-----|----------|--|--|-----|----------|---|-----|----------|---|-----|----------|--|
| | gm | | | | | | | | | | | | |
| a) De verkeersveiligheid voor voetgangers op en rondom het stationsplein | ___ | V 83 ___ | | | | | | | | | | | |
| b) de toegankelijkheid van het stationsplein voor voetgangers | ___ | V 84 ___ | | | | | | | | | | | |
| c) een (eind) cijfer voor het functioneren van het stationsplein voor voetgangers | ___ | V 85 ___ | | | | | | | | | | | |
| <p>35. Indien onvoldoendes worden gegeven, anders door naar vraag 36</p> <p>U geeft een aantal aspecten een onvoldoende (lager dan een 6). Kunt u per aspect aangeven wat verbeterd zou moeten worden?</p> <p><i>enquôteur; voor elk verbeterpunt de letter vermelden van het aspect waarop het betrekking heeft</i></p> <p>()..... V 86 ___</p> <p>()..... V 87 ___</p> <p>()..... V 88 ___</p> | | | | | | | | | | | | | |

| | |
|--|-----------|
| 36. Welke twee aspecten voor voetgangers zouden naar uw mening als <u>eerste</u> verbeterd moeten/ kunnen worden? | |
| 1..... | V 89 ____ |
| 2..... | V 90 ____ |

Kiss-and-Ride-strook

| | |
|---|-----------|
| 37. Hoe vaak haalt u iemand op van het station/ zet u iemand af? | |
| Vrijwel nooit paar keer per jaar | V 91 ____ |
| één keer per maand ééns per 14 dagen | |
| ééns per week 2 keer per week | |
| 3-5 keer per week (bijna) elke dag | |

| | | |
|--|-----|-----------|
| 38. Zou u een rapportcijfer kunnen geven voor de volgende aspecten van deze zgn kiss-and-ride-strook? | | |
| | gm | cijfer |
| a) de bereikbaarheid | ___ | V 92 ____ |
| b) de verkeersveiligheid van de strook | ___ | V 93 ____ |
| c) het kunnen vinden van een parkeerplaats | ___ | V 94 ____ |
| d) voorzieningen op/ nabij de strook | ___ | V 95 ____ |
| e) het parkeertarief | ___ | V 96 ____ |

| | |
|---|--------|
| 39. Indien onvoldoendes worden gegeven, anders door naar vraag 41 | |
| U geeft een aantal aspecten een onvoldoende (lager dan een 6). Kunt u per aspect aangeven wat verbeterd zou moeten worden? | |
| <i>enquêteur; voor elk verbeterpunt de letter vermelden van het aspect waarop het betrekking heeft</i> | |
| ()..... | V ____ |
| ()..... | V ____ |
| ()..... | V ____ |
| ()..... | V ____ |
| ()..... | V ____ |

| | |
|---|-----------|
| 40. Welke twee aspecten van de kiss-and-ride-strook zouden naar uw mening als <u>eerste</u> verbeterd moeten worden? | |
| 1..... | V 97 ____ |
| 2..... | V 98 ____ |

