



Karin Broer

Te veel fietsen op de verkeerde plek. In sommige steden loopt de populariteit van het gebruik van de fiets uit de hand. Hoe kun je fietsers zover krijgen dat ze hun fiets op de juiste plek zetten? Voorbeelden uit de Amsterdamse Pijp en de Groninger binnenstad laten zien dan het kan.

Je kunt weer wandelen door De Pijp

‘Echt een hele verandering’, zegt Barbara Mol van de firma Moes. Haar gespecialiseerde messenwinkel en slijperij zit op het hoekje van de Eerste van der Helststraat en het Sarphatipark in de Amsterdamse Pijp. ‘Vroeger stonden er op een drukke zaterdag bijna fietsen in de winkel. Klanten konden er nauwelijks langs. Het was echt heel erg.’

Nu is de Eerste van der Helst weer een straat waar je kunt lopen. Het fietsparkeervak voor de gevel van Moes is weg.

Er liggen kleurrijke tegels die een hinkelbaan vormen. Een kind in een buggy die er langs wordt geduwd, telt ‘1,2, 3’. Er staan geen fietsen.

Sinds 6 december 2016 is de straat ‘fietsvrij’. Het is er verboden te fietsen of te scooteren en het is verboden de fiets (of scooter) te parkeren. In de straat zelf zijn de fietsparkeervoorzieningen weggehaald. Het maakt allemaal deel uit van het pakket van maatregelen om in dit drukke deel van De Pijp de overlast

van geparkeerde fietsen terug te dringen en het gebied ‘terug te geven aan de voetganger, met meer ruimte voor winkelen, spelen en genieten’, zoals het wordt verwoord in de communicatie-uitingen.

Fietsparkeerlabs

De aanpak komt voort uit de door bureau STBY georganiseerde Fietsparkeerlabs. Tijdens die bijeenkomsten met bewoners, ondernemers, bezoekers en ambtenaren bleek dat alle betrokkenen

De stapels fietsen hebben plaatsgemaakt voor de hinkelbaan.
Maaïke Nicolai-Geerling van de gemeente Amsterdam: "Fietsers moeten zich realiseren dat ze niet meer altijd tot de voordeur kunnen fietsen. Eerder je fiets parkeren en dan te voet het drukke gebied in, is veel relaxter."

Foto: Dijn Kwekkeboom

VOOR



NA



het eens waren over het doel: een fietsvrije Eerste van der Helststraat als daar genoeg alternatieve stallingsplekken tegenover stonden.

Om het fietsparkeren beter te organiseren, zorgde de gemeente op de eerste plaats voor meer fietsparkeervoorzieningen. Ruimte vinden in de dichtbebouwde Pijp lijkt een bij voorbaat kansloze missie, maar dat bleek mee te vallen. Projectleider Maaïke Nicolai-Geerling: 'Als je echt goed gaat kijken,

De Eerste van der Helststraat: het resultaat van extra fietsenrekken en het werk van fietscoaches en handhavers.

VOOR



NA



Op het Gerard Douplein zijn witte lijnen gekomen waarachter fietsen geparkeerd mogen worden.

dan zijn er best nog veel verloren hoekjes waar rekken kunnen staan. We streven naar 2 meter vrije doorloopruimte voor de voetgangers en accepteren op sommige stukjes 1,80 als we daardoor structuur kunnen aanbrengen in het fietsparkeren.' In de woonstraten van De Pijp werden 1368 fietsparkeerplekken extra gevonden. In de buurt van de Eerste van der Helststraat konden daarnaast nog 230 plekken in fietsenrekken langs het Sarphatipark worden gereali-

seerd door een reconstructie van de straat (waarbij het fietspad verdween).

Dubbel ruimtegebruik

Daarnaast is er gezocht naar slimme oplossingen voor met name de piekmomenten: flexibel fietsparkeren, dubbel ruimtegebruik en een pop-up stalling. Uit de Fietsparkeerlabs kwam naar voren dat de laad- en losplekken na 16:00 uur nauwelijks worden gebruikt. Nu zijn diverse laad- en losplekken na

16:00 uur in gebruik als fietsparkeervak of als scooterparkeerplek. Op uitgangsvondens (donderdag, vrijdag, zaterdag) wordt er op de Albert Cuyptmarkt een pop-up stalling ingericht (zie hiernaast).

Op andere plekken is het fietsparkeren vooral meer gestructureerd zodat het netter oogt. Zo zijn er op het Gerard Douplein witte lijnen gekomen waarachter fietsen geparkeerd mogen worden. Daarnaast zijn er aparte scooterplekken gemaakt. Scooterrijders blijken namelijk liever naast andere scooters te staan dan tussen de fietsen.

Boetes

Een fietsparkeerverbod in de Eerste van der Helst en netter parkeren waar het wel mag, vraagt om een gedragsverandering bij fietsers. Hoe regel je dat? Vanaf de start zijn er fietscoaches ingezet om te wijzen op de nieuwe regels en de alternatieve fietsparkeerplekken. Na een periode van informeren is ook handhaving ingezet. Uiteraard is er ook een uitgebreide communicatiecampagne geweest. Bij de start stonden er 'campagnekerstbomen' op de plek waar eens de fietsparkeervakken waren. In de cafés lagen speciale bierviltjes en er hingen zelfs campagneposters boven de toiletten. Nog steeds staan er op straat grote borden die het fietsvrije gebied aangeven.

Op deze zonnige donderdagmiddag lopen er twee mannen van handhaving. Bij de kruising met de Govert Flinckstraat staat een scooter op het randje van het fietsparkeerverbodgebied. Terwijl de handhavers naar de scooter

>>



Pop-up stalling

De pop-up stalling is in de steden bezig met een opmars. Zo zijn er in Amsterdam en Groningen stallingen op plekken waar overdag marktkramen staan.

Beeld van de Albert Cuypmarkt met tijdelijke fietsparkeervakken.

Op de Amsterdamse Albert Cuypmarkt worden tijdens uitgaansavonden (do-vrij-zaterdag) twee fietsparkeervakken ingericht vanaf 20:30 uur. De vakken zijn aangegeven met witte lijnen, verder zetten de coaches beachflags neer. Een spotlight aan de gevel van café De groene Vlinder wijst ook op de stalling. Om ongeveer 23:00 uur halen de stewards de beachflags weer weg, maar daarna is de stalling nog gewoon in gebruik.

De fietsen kunnen nergens aan vast worden gezet. Dat heeft het voordeel dat als er 's ochtends om 6:00 nog een fiets staat, de kramenzetter die fiets gemakkelijk aan de kant kan zetten. Gemiddeld staan er 's avonds 100-150 fietsen en die zijn 's ochtends allemaal weg.

Op de Grote Markt in Groningen zijn met krijtverf grote vakken getekend die plaats bieden aan twee rijen fietsen. Verder geven rode 'lokfietzen', rood gespoten fietswrakken, de plaats aan van de stalling. Deze rode lokfietzen worden aan het begin van de avond neergezet om de rij te markeren en om fietsen te 'lokken'. Projectleider Jeroen Bos denkt dat 'anders niemand als eerste zijn fiets op de markt zet. Het voelt raar om als eerste een fiets neer te zetten in een grote lege ruimte'. De vakken bieden ruimte voor 700-800 fietsen. De stalling is niet bewaakt. Ook hier kunnen mensen hun fiets nergens aan vast zetten. Om 6:00 uur moet de Grote Markt weer leeg zijn voor de markt.

Deze pop-up stallingen verschillen in al hun eenvoud van de al langer bestaande pop-up stallingen in Utrecht en Zwolle. De gemeente Zwolle heeft bijvoorbeeld verzinkbare paaltjes die uit de grond worden gehaald van donderdagmiddag tot en met zaterdag. Utrecht heeft pop-up stallingen op de drukste dagen tijdens winkeltijden op vier locaties. Deze stallingen met fietsenrekken worden dagelijks in zijn geheel opgezet en 's avonds weer afgebroken.

Groot voordeel van een eenvoudige pop-up stalling is dat het kostenefficiënt is. Maaïke Nicolai-Geerling van de

gemeente Amsterdam: 'Je hebt geen gesleep met rekken. Eigenlijk zetten wij tijdens het terrasseizoen alleen beachflags en een paar pionnen neer. Vanaf 15 november zal de pop-up zelfs alleen op de lichtprojectie functioneren. Door middel van een tijdschakelaar in de spots worden vanaf 20:30 uur lijnen geprojecteerd op de plek van de vakken en op de kruising komt projectie met verwijzing naar de vakken. De pilot toonde aan dat het goed opvalt en het uitgaanspubliek reageerde positief op deze innovatie op fietsparkeergebied.'

De grootste kosten zijn zowel in Amsterdam en Groningen de fietscoaches die rondlopen in het gebied en mensen verwijzen naar de stalling. In Groningen is de stalling met name bedoeld om de fietsparkeeroverlast in de Poelestraat (waar veel horeca zit) tegen te gaan. Daar stonden zoveel geparkeerde fietsen dat de veiligheid in het geding kwam. Vluchtroutes werden versperd door geparkeerde fietsen.

Beide stallingen zijn in principe de hele nacht te gebruiken. Maar de fietscoaches die actief zijn in het gebied werken tot 23:00 uur (Amsterdam) of tot 01:00 uur (Groningen). Dat is geen bezwaar voor het functioneren van de stalling. Jeroen Bos, projectleider Groningen: 'Om 1 uur 's nachts is vrijwel iedereen per fiets gearriveerd. Het is dan nog wel druk op straat, maar er komen amper nog fietsen bij.' De pop-up stalling in Groningen verdwijnt eind 2018 als de nieuwe stalling onder het Groninger Forum (oostkant Grote Markt) klaar is.



Grote fietsparkeervakken op de markt in Groningen bieden plek aan uitgaanders.

lopen, komt er snel een vrouw uit de Burger Bar lopen, ze stapt op en weg is ze. Sinds twee maanden wordt er meteen opgetreden: een boete van 55 euro voor fietsen door de straat, 95 euro voor scooterrijden. Voor het parkeren

van een scooter is de boete 60 euro, een fietser krijgt een sticker. Als geconstateerd wordt dat de fiets er langer dan een uur staat, wordt hij weggehaald, maar in de praktijk is de fietser dan al weer weg. 'We schrijven minder boetes

uit dan twee maanden geleden', zegt een van de handhavers. Dus men raakt eraan gewend. Maar handhaving blijft wel nodig. Als het publiek doorheeft dat er minder handhaving wordt ingezet, kan het parkeren weer toenemen.

VOOR



NA



De gebiedsgerichte aanpak in dit stukje van De Pijp is zonder meer geslaagd te noemen. De situatie is enorm verbeterd. Ondernemers zijn positief. Dat betekent niet dat het nu het definitieve einde is van fietsparkeeroverlast. Het is voor de gemeente en handhaving nodig voortdurend bij de les blijven. Nicolai-Geerling: 'Er komen meer en meer fietsen. Fietzers moeten zich realiseren dat ze niet meer altijd tot de voordeur kunnen fietsen. Eerder je fiets parkeren en dan te voet het drukke gebied in, is veel relaxter. We gaan met "on the spot" communicatie dit gedrag stimuleren zodat men zelf ervaart hoe fijn parkeren aan de rand van een druk gebied is. En hopelijk beklijft het!'

Ook de middenstand is gelukkig met de grote fietsenschoonmaak.



Fietscoaches en handhaving

De houdbaarheid van fietscoaches - hier aan het werk in Leiden - is beperkt.

Gemeenten proberen zowel met fietscoaches als met handhavers het fietsparkeergedrag te beïnvloeden. Beiden hebben hun eigen rol.

Groningen heeft geen verbod voor parkeren buiten de rekken, ook niet in het uitgaansgebied rond de Poelestraat. Groningen zet vooral in op zachte drang via de stewards. De stewards spreken de mensen aan die op een verkeerde plek willen stallen en verwijzen hen naar de pop-up stalling op de Grote Markt.

De stewards, ingehuurd via Randstad, zijn zelf studenten. Daar is bewust voor gekozen. De gemeente denkt dat het uitgaanspubliek (vooral studenten) het beste via de doelgroep zelf is aan te spreken.

De stewards kunnen alleen vragen aan mensen hun fietsen op de Grote Markt neer te zetten, ze hebben geen wettelijke bevoegdheden. In 98% van de gevallen gaat dat goed, aldus projectleider Jeroen Bos.

Op de drukste tijd werken er zes stewards. De gemeente had de hoop dat door gewenning het mogelijk was minder stewards in te zetten, maar 'de ervaring tot nu toe leert dat we het niet met minder afkunnen. Ze zijn nog echt nodig om het in goede banen te leiden', aldus Bos.

Zicht op de parkeerplek

Zoals ook uit eerdere ervaringen met fietscoaches of stewards blijkt (zie Fietsverkeer nr. 34), zit er een grens aan 'het bereik' van de fietscoach. 'De meeste mensen zijn bereid op aanwijzen van stewards de fietsen elders te parkeren, maar dat moet dan niet al te ver weg zijn', zegt Bos. Dat 'niet al te ver weg', is gevoelsmatig en erg afhankelijk per situatie. Bos: 'Het gaat het er vooral om dat er zicht is op de parkeerplek en het gevoel dat het dichtbij is. Als mensen het gevoel hebben dat het te ver is, wordt men wel opstandig en gaan sommigen tegen het verzoek in wel parkeren waar we dat niet willen.' De overlast van geparkeerde fietsen is in Groningen dankzij de stewards wel flink verminderd, maar helemaal weg is het niet.

Mondig publiek

In Amsterdam leken fietscoaches aanvankelijk goed te werken. Ze spraken mensen aan, informeerden over de nieuwe regels in de Eerste van der Helst en wezen op plekken waar wel geparkeerd mocht worden. Overdag werkte dat prima, vertelt projectleider Maaïke Nicolai-Geerling, maar 's avonds minder. Het 'mondige' uitgaanspubliek volgde de aanwijzingen niet altijd op, dus coaches hadden het best pittig.

Na een paar maanden bleek dat het Amsterdamse publiek door had dat de fietscoaches, die er in gele jassen een beetje uitzagen als handhavers, geen boetes konden uitdelen. Extra ondersteuning van handhaving is daarom ingezet.

De fietscoaches werken nog wel in het gebied, maar informeren de fietsers vanuit een meer gastheer-/gastvrouwrol. De handhavers delen nu meteen boetes uit. De handhavers worden 20 uur ingezet: op twee doordeweekse dagen en de zaterdag (de drukste dag). De combinatie van fietscoaches en handhaving heeft wel effect: de Eerste van der Helst is zo goed als fietsvrij.

Minidepot

Ook in Den Haag werken handhavers en fietscoaches samen in het winkelgebied rond Grote Marktstraat, waar een fietsparkeerverbod geldt. De fietscoaches, mensen van een sociale werkplaats, wijzen het publiek op de tien gratis bewaakte stallingen rond het gebied en de fietsparkeervakken voor het kort parkeren.

Daarnaast wordt er continu gehandhaafd. Een karretje van de gemeente waar vier fietsen op kunnen brengt fietsen die toch gestald zijn in het gebied waar het fietsverbod geldt naar het minidepot. Dit is een plek bij een van de bewaakte stallingen, vlakbij het winkelgebied. Daar blijven deze fietsen nog een dag staan. 70 procent van deze fietsen wordt daar weer opgehaald door de eigenaar. Fietsen die binnen een dag niet op gehaald worden, gaan naar het Fietsdepot.