Wie staat er in (of buiten) **het rek?**

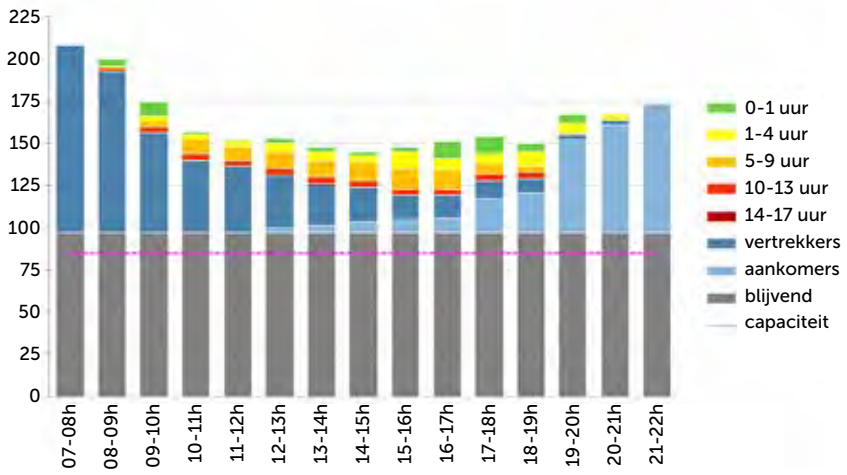
Ron Hendriks

Het is een bekend beeld in veel Amsterdamse wijken. Overvolle fietsrekken op straat met daaromheen nog een aantal lukraak geparkeerde fietsen. Maar ook in steden als Utrecht en Den Haag stapelen de problemen zich letterlijk op. Het houdt een keer op met het bijzetten van nog meer rekken. Is er een alternatief?

Volgens directeur Jacob de Vries van onderzoeksbureau Trajan is dat er, tot op zekere hoogte. Als je weet wie waar parkeert en hoe lang, kun je beter onderscheid maken in doelgroepen en met gericht parkeerbeleid valt nog het nodige te winnen, zo luidt zijn boodschap. Om daar achter te komen, kan een fietsparkeerduuronderzoek worden ingezet. Het Amsterdamse adviesbureau heeft daar de afgelopen jaren de nodige ervaring mee opgedaan. 'Er blijkt namelijk een sterk verband tussen fietsparkeerduur, de locatie van functies en de fietsparkeermotieven.'

Bandenkrijt

Om de parkeerduur vast te stellen, beproefde Trajan verschillende methoden. Bijvoorbeeld door kaartjes - voorzien van een RIFD-chip - aan geparkeerde fietsen te hangen en die op gezette tijden te scannen. 'Maar dat is niet echt milieuvriendelijk en bovendien in de praktijk niet zo betrouwbaar want kaartjes vallen op de grond of worden eraf gehaald.' Ook experimenteerde men met tie-wraps als het ging om het meten van langere parkeerduur. 'Dan kon je zien of een fiets van zijn plaats



Een woonbuurt: veel permanent aanwezige fietsen en lage aandelen 'overige parkeerders'.

was geweest want die braken als je wegreed. Maar ook daarbij waren de milieubezwaren te groot. In die gevallen gebruiken we nu gewoon bandenkrijt. Dat verdwijnt na twee omwentelingen. Zo kun je ook zien welke fietsen er lang staan.'

'Voor het gewone parkeerduuronderzoek werken we nu met kleine barcodestickertjes, die op een fiets worden geplakt. Daar zit een tijdcode op. Dan worden de fietsen bijvoorbeeld elk uur of elk half uur gecheckt of ze er nog staan. Die gegevens worden vervolgens in een parkeermodel ingevoerd.'

Een meer hightech-aanpak zit er volgens De Vries voorlopig nog niet in, zolang de meeste fietsen nog geen chip hebben. 'In de stad zijn het 95 procent stadsfietsen, zonder chip. Vorig jaar hebben we bij station Zuid Amsterdam een onderzoek gedaan. Daar stonden 3000 fietsen in de stalling, maar nog geen 300 hadden een chip.'

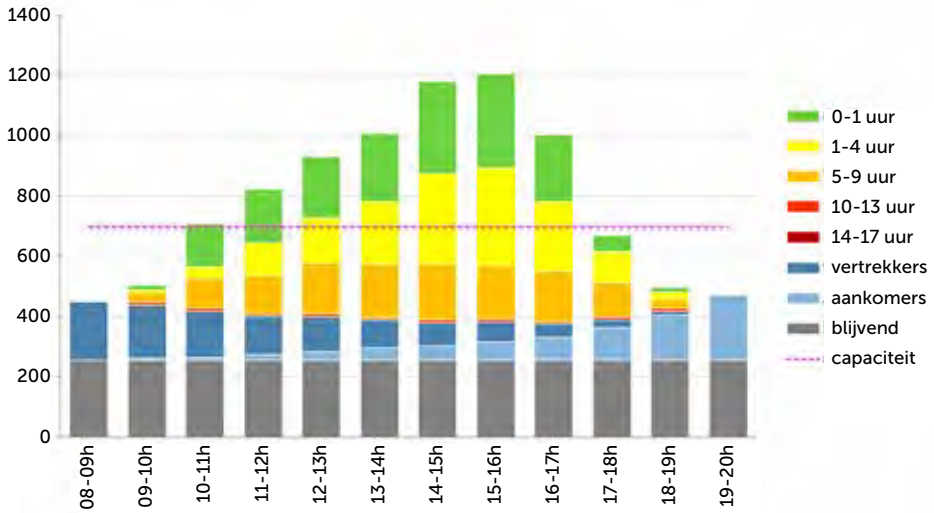
In woonwijken is de bezetting in de nacht vaak hoger dan overdag. In de ochtendspits daalt de bezetting en blijft overdag relatief stabiel. In de avondspits neemt de parkeerbezetting weer geleidelijk toe. In werkgebieden is dit juist andersom. En net zoals in woongebieden zijn er buiten de spitstijden weinig mutaties.
In gebieden met een vrijetijdsfunctie is meestal sprake van een relatief korte maar sterke piek. Een voorbeeld hiervan zijn winkelgebieden, waar bijvoorbeeld op zaterdagmiddag sprake is van een relatief korte piek.

Gebieden met de minste handhaving hebben de hoogste aandelen ongebruikte fietsen. Handhaving concentreert zich vooral op horecagebieden en NS-stations. Ook in woongebieden wordt meer gehandhaafd. Bij lokale ov-haltes, werk- en winkelgebieden vindt veel minder handhaving plaats en ligt het aandeel niet-gebruikte fietsen hoger.

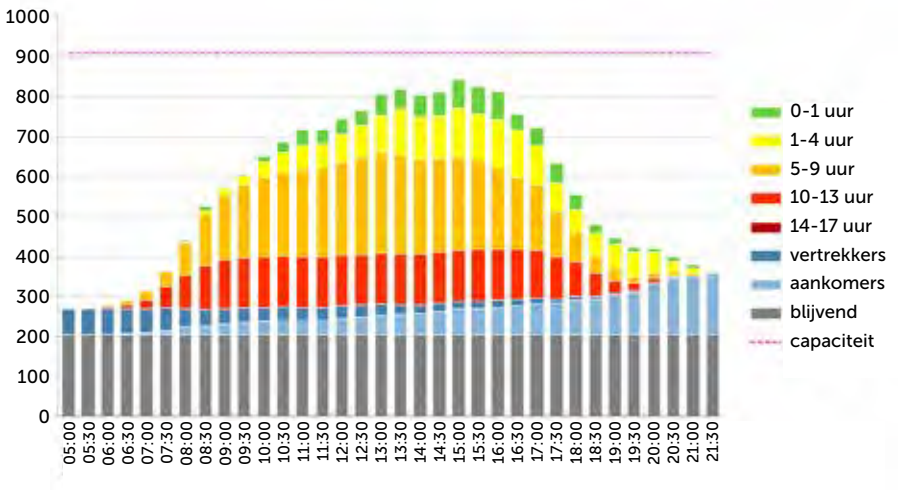
Weinig beweging in de rekken

Wat leer je nu uit dergelijk onderzoek? Jacob de Vries laat een grafiek zien van een Amsterdamse locatie. 'Dit laat de soorten fietsen zien: grijs is altijd aanwezig tijdens het onderzoek. Ze zijn die dag niet gebruikt, of het gaat om wrakken of weesfietsen. De blauwe groep zijn de fietsen die in de loop van de dag verdwijnen. Die groep komt waarschijnlijk eind van de dag weer terug. Dat weten we niet zeker, omdat we geen individuele fietsers in kaart brengen, maar het ligt voor de hand. En dan de

Kenmerkend beeld voor winkellocaties: een hoog aandeel kortparkeerders en nauwelijks langparkeerders.



Weinig kortparkeerders en veel fietsen staan er langer dan 13 uur, een typische ov-locatie.



Na een week is gemiddeld nog een vijfde deel van de fietsen niet gebruikt. Bij stations is dit dan 15 procent, bij winkel-, woon- en overige ov-locaties tussen 25 en 30 procent. Bij stationslocaties stond gemiddeld 5 procent van de fietsen er langer dan een maand. Gemiddeld ligt dat op 10 procent.

bezoekers: een rode groep die lang aanwezig is, een gele groep die er enkele uren staat en de groene groep die er heel kort staat. Zo kun je goed in kaart brengen wat er in zo'n straat gebeurt. En dan zie je ook wat er in de rekken en buiten de rekken gebeurt. Dan blijkt bijvoorbeeld dat er zeker in woongebieden met de fietsen die ín de rekken staan weinig gebeurt. De helft van de fietsen wordt niet dagelijks - of nog minder - gebruikt. Onder meer omdat ze kapot zijn, vaak een lekke achterband. De meest beweging heeft plaats buiten de rekken.'

De Vries tovert een andere grafiek op het scherm: 'Hier is bijvoorbeeld een kinderdagverblijf. En dan zie je dat het 's ochtends en eind van de middag druk is met geparkeerde fietsen van ouders. Maar je ziet ook een groep die laat in de middag 2 tot 4 uur parkeert. Dat zijn waarschijnlijk joggers die in het Vondelpark gaan lopen. Je moet dus wel de omgeving en de functies in die omgeving kennen om die verbanden te leggen. Zo zie je hier bijvoorbeeld bij busstation Amstelveen een kleine groep bewoners staan, maar een hele grote groep parkeerders die minimaal 10 uur aanwezig zijn. Forenzen die met de fiets naar het busstation gaan dus. En dan nog een groepje werkenden. Plus een groep die er veel langer staat, typisch de fiets met de lekke band die niet meer is opgehaald.'

Fietsvakken

Wat kun je als gemeente met die kennis? De Vries: 'Het probleem van de overvolle rekken met nooit gebruikte fietsen kun je eigenlijk alleen oplossen met handhaving. Amsterdam is daar natuurlijk ook mee bezig. Fietsen die er langer staan dan 6 weken worden weggehaald. Men zegt dat het goedkoper is om te handhaven dan om er rekken bij te plaatsen.'
Meer algemeen is natuurlijk de vraag voor wie je parkeergelegenheid wil creeren en waar situeer je die dan? 'In stadscentra kun je veronderstellen dat mensen die langer willen stallen meer bereid zijn om de fiets wat verderaf weg te zetten', aldus De Vries. 'Voor extreem kortparkeerders is het beleid steeds meer dat je die niet wilt faciliteren met

Ook bureau Keypoint doet onderzoek naar het gebruik van fietsparkeervoorzieningen. Rondom station Lelystad heeft men de parkeerdruk en de stallingsduur onderzocht door alle fietsen rondom het stationsgebied te voorzien van een flyer met een RFID-chip.
Naast de flyer is elke fiets voorzien van een weesfietsenband. Twee weken later zijn de overgebleven bandjes geteld. Ten slotte stond op de flyer een verwijzing naar de enquête. Deze drie methoden zorgen samen voor een profiel van het gebruik van de fietsparkeervoorzieningen.
Uit het onderzoek blijkt dat er genoeg totale capaciteit is in het stationsgebied, maar als wordt ingezoomd de druk niet evenredig verdeeld is over alle fietsparkeervoorzieningen. Vooral de voorzieningen dicht bij de (hoofd)ingang van het station hebben te maken met overbezetting. Deze overbezetting kan voor een deel verklaard worden door de grote hoeveelheid weesfietsen rondom het stationsgebied.

Fietsparkeerduur-onderzoeken in Utrecht

Karin Broer

Ook in de gemeente Utrecht meet men geregeld de fietsparkeerdruk: hoeveel fietsen staan er in de voorziening en hoeveel daarbuiten.

rekken. Die kunnen de fiets in een vak zetten. Aan de andere kant zien wij dat het bijplaatsen van rekken ook leidt tot een lagere bezettingsgraad van die rekken. Het is daarom heel belangrijk goed na te denken over de plek waar die rekken komen. Zo'n duuronderzoek helpt daarbij, laat zien welke groepen waar parkeren en welke parkeerbehoefte er is.

Of je maakt gebruik van gedeeld parkeren: overdag een parkeervak voor de auto, 's avonds een vak voor de fiets. Of een laad- en losplaats op zekere tijdstippen gebruiken om fietsen te parkeren. Maar dat zijn natuurlijk politieke keuzes.'

De fietsparkeerduur brengt de gemeente alleen incidenteel in beeld. 'Als daar een beleidsmatige of operationele vraag naar is', aldus Rijk-Jan van Alphen, adviseur mobiliteit van de gemeente Utrecht. 'Bijvoorbeeld in de aanloop naar een herinrichtingsproject. De informatie over de verhouding tussen kort en lang parkeren gebruiken we vervolgens om te berekenen hoeveel fietsvakken en rekken er nodig zijn.' Voorbeelden hiervan zijn het gebied rond de Twijnstraat en de Drift.

Twijnstraat

In 2015 is het tijd voor een herinrichting van de Twijnstraat, een straat in de zuidelijke binnenstad. Maarten Hensbroek, destijds projectleider: 'De Twijnstraat is een smalle straat die steeds drukker is geworden. De herinrichting was nodig omdat in de loop der tijd de straat van functie veranderde. Decennialang was het een straat van ambachtslieden, met vrij veel ruimte voor laden en lossen, maar het werd steeds meer onderdeel van de binnenstad, met foodshops en allerlei gespecialiseerde winkels.' Samen met bewoners wordt gekozen voor een inrichting die meer gericht is op verblijven. Voetgangers en fietsers krijgen meer ruimte.

Staat er een paal, dan staat er een fiets tegenaan. Vandaar dat in de Twijnstraat de meeste palen zijn verwijderd. Daarvoor in de plaatst kwamen fietsvakken.

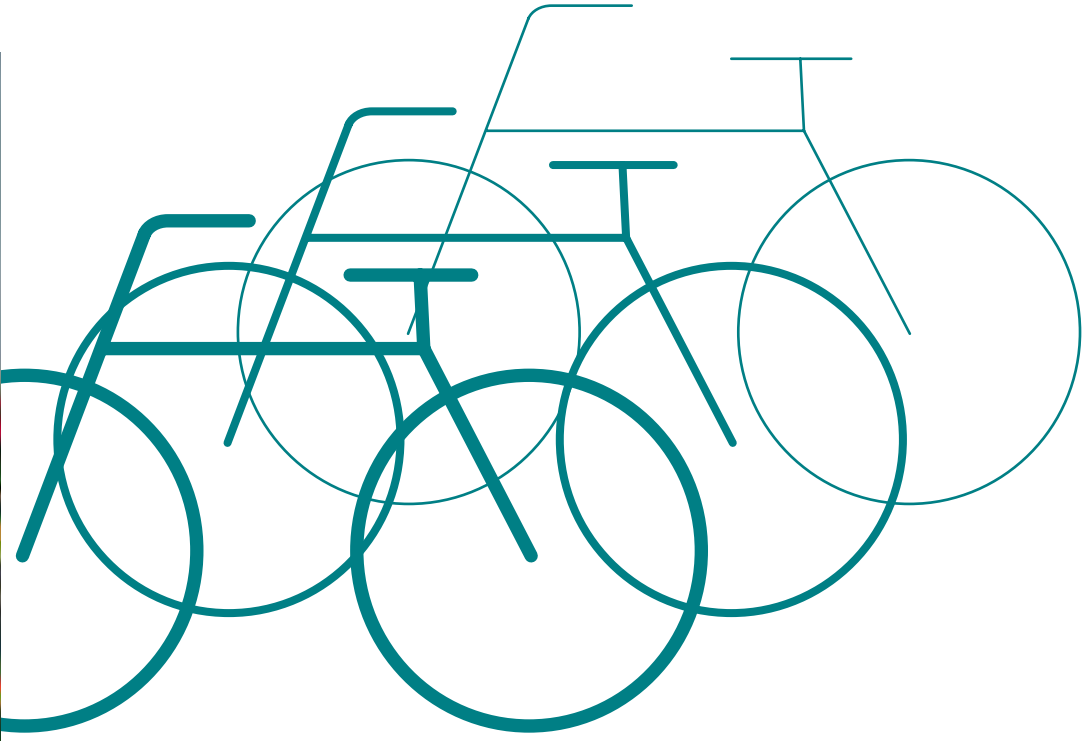
Een deel van de fietsenrekken is in zijstraten geplaatst.

Uiteindelijk wordt de straat begin 2016 heringericht. Voor de kortparkeerders zijn er fietsparkeervakken voor de Albert Heijn en bij viswinkel Visjes. In de zijstraten (Doelenstraat, Nicolaasstraat en bij de Vollersburg) staan rekken. Er zijn een aantal autoparkeerplaatsen en één laad- en losplaats. De straat oogt rustiger dan voorheen. De uitstallingen van winkeliers zijn verminderd. Hensbroek: 'Wat erg geholpen heeft, is dat alle obstakels zijn weggehaald, de straatlantaarns zijn opgehangen. Er staan zo min mogelijk verkeersborden, allemaal om zo min mogelijk palen in de straat te hebben want aan een paal komt gemakkelijk een fiets te staan. En als er één staat, staat er zo weer een oerwoud.'
Voor de keuze en de capaciteit van de fietsvoorzieningen heeft bureau Trajan in het voorjaar van 2015 op twee dagen de fietsparkeerduur in beeld gebracht in de Twijnstraat en omgeving. Uit dit onderzoek blijkt dat meerdere 'milieus' zijn te onderscheiden. De Tolsteegbarrière, met cafés, restaurants en een bioscoop, is vooral in de namiddag en avond populair. Dit publiek parkeert zijn fiets vooral voor een periode van maximaal vier uur. In de Twijnstraat, met name bij de Albert Heijn, parkeren veel fietsers minder dan een uur. In de twee andere gebieden, rond de Doelenstraat en de Nicolaasstraat, staan minder fietsen en is ook minder 'dynamiek' (van vertrekkers en arriveerders). Trajan lette bij de laatste meting ook op weesfietsen. Hensbroek: 'Het percentage weesfietsen bleek in de praktijk mee te vallen, wij dachten dat er meer wrakken stonden, maar dat bleken dus heel oude fietsen te zijn die nog gebruikt werden.'

De gemeente zelf voerde een klein experiment uit door voor de herinrichting te schuiven met de rekken. Hensbroek: 'We hebben de rekken bij elkaar gezet en gekeken wat er gebeurt. Dan zie je dat er in het deel van de straat waar geen rekken staan, het aantal lukraak op straat geplaatste fietsen afneemt. Mensen zijn toch geneigd bij het rek te parkeren. Dat was heel interessant.'

'Fietsparkeerduuronderzoek is heel waardevol', vindt Hensbroek. Het onderzoek was belangrijk voor de oplossing die we kozen: ruimte voor kort parkeren in de straat en langer parkeren op andere plekken. Fietsparkeerduur gaf inzicht in de feitelijke verhoudingen: hoeveel fietsers lang stalden en hoeveel kort. We hebben het gebruikt voor het bepalen van de capaciteit van verschillende voorzieningen.' Maar de projectleider had ook gehoopt dat het onderzoek zou helpen in de discussie over het fietsparkeren.Dat bleek enigszins tegen te vallen. 'Het onderzoek is gepresenteerd, maar het is zo'n bak met gegevens, dat het ook weer nieuwe vragen opriep. Meningen bleven toch verdeeld, bewoners hielden soms nog steeds vast aan het eigen standpunt: ik wil een rek voor de deur.'

Hensbroek vindt een dergelijk gedetailleerd onderzoek naar de fietsparkeerduur te verkiezen boven een onderzoek dat alleen inzicht geeft in het aantal kort- en langstallers. 'Nu kon je duidelijk zien: hé, er is een groep die om 8:00 uur vertrekt en 's avonds terugkeert. Dat zijn bewoners die naar het werk gaan. Dat rek kunnen we dan gebruiken voor



twee groepen. Als ik alleen een staafdiagram met kort- en langstallers zou hebben gehad, dan weet je toch minder. Nu hebben we de bewegingen kunnen zien, je herkent patronen en doelgroepen.'

Drift

Eind 2013 werd de fietsenchaos op de Drift zo groot dat de gemeente van verschillende kanten het bericht kreeg dat de veiligheid in het geding was. Door de vier rijen fietsen aan weerszijden van de straat waren sommige plekken voor hulpdiensten niet langer bereikbaar. In samenwerking met gebruikers van het gebied (vooral de universiteit Utrecht) werd een plan gemaakt met meerdere typen maatregelen.

Om uit te vinden hoeveel en wat voor fietsparkeervoorzieningen er nodig waren, voerde Trajan in november 2013 en juni 2014 fietsparkeerduuronderzoeken uit. Daaruit bleek dat er soms honderden fietsen op de Drift stonden, terwijl er op hetzelfde moment in de fietsenkelder van de Universiteit ongeveer 300 van de circa 700 plekken vrij waren.
Het merendeel van de fietsen op de Drift bleek er langer dan 4 uur te staan. Het Janskerkhof dat naast de Drift ligt, toonde het zelfde beeld. Het fietsparkeerduuronderzoek laat goed zien dat er vooral fietsen staan van mensen die langer dan 2 uur parkeren. Dat is niet zo gek gezien de belangrijkste functies in

Fietsenrekken voor de langparkeerders en fietsvakken voor de kortparkeerders.

Blauwe vakken werken goed

Meting van de parkeerduur geeft ook inzicht in het aandeel kortparkeerders. Die zullen eerder geneigd zijn hun fiets zomaar ergens neer te zetten, in plaats van bijvoorbeeld in een stalling.
Zo ook in Tilburg, waar onder meer op het Pieter Vreedeplein – op loopafstand van een ondergrondse gratis bewaakte stalling – lukraak geplaatste fietsen voor de nodige overlast zorgden. Sinds september 2017 heeft men in de binnenstad als proef blauwe fietsparkeervakken aangebracht op een aantal locaties waar fietsen kort (maximaal 1 uur) mogen parkeren. Naast het vergroten van fietsgebruik richting de binnenstad waren ook een betere kwaliteit van de openbare ruimte en een gastvrije ontvangst van fietsers aanleiding voor de proef.

Geslaagde proef

Op basis van een evaluatie concludeert de gemeente dat deze doelen op hoofdlijnen zijn behaald. De fietsvakken worden goed gebruikt. Op het Pieter Vreedeplein staan de fietsen meer geordend en minder in de loop. Op een andere locatie in de Stationsstraat staan beduidend minder fietsen van treinreizigers. De voorlichting door de fietscoaches met daarop volgend handhaving heeft op deze plekken goed gewerkt. De aanleg van de parkeervakken heeft geen merkbare invloed gehad op de bezetting van de overdekte fietsenstallingen.
Met de maximale tijdsduur van 1 uur wordt de intentie van

het gebied: de universiteitsbibliotheek en collegezalen.
Mensen die langer dan een uur stallen zijn over het algemeen eerder bereid een fietsenstalling te gebruiken. Op basis daarvan was het logisch te kijken of de bestaande fietsenkelder onder de bibliotheek aantrekkelijker kon worden gemaakt en of er mogelijkheden waren in de nabije omgeving stallingen bij te bouwen. En die waren er: op grondgebied van de universiteit, in de Keizerstraat, kon een stalling voor studenten worden gerealiseerd met een capaciteit van 320 plekken, in de Boothstraat kwam een voorziening voor medewerkers.

Verder kwam er een fietsparkeerverbod op de Drift, de straat werd heringericht, een communicatiecampagne werd ingezet om studenten te verleiden de stalling te gebruiken en er werd gehandhaafd.
Kortstallers werden net buiten de Drift gefaciliteerd. De gemeente maakte op twee plekken fietsparkeervakken: bij de City bioscoop in de Voorstraat en op het Janskerkhof, met respectievelijk 45 en 120 plekken. Bewust is er geen aanbindmogelijkheid geboden. Eventuele weesfietsen kunnen zo gemakkelijk worden weggezet. In het begin was er een tijdelijke niet-bewaakte pop-upstalling neergezet op het Janskerkhof. Die kon weer weg toen mensen de weg vonden naar de nieuwe stalling in Keizerstraat.

Enquêteonderzoek

Fietsparkeerduuronderzoek laat nauwgezet per uur zien welke fiets er nog staat en welke is verdwenen. Op basis daarvan krijgen we inzicht in het gedrag van stallende fietsers en kunnen doelgroepen worden onderscheiden, zoals de studenten die de bibliotheek bezoeken op de Drift en de kortstallers die boodschappen doen in de Albert Heijn in de Twijnstraat. Maar er zijn ook andere methoden om meer te weten over wat de staller beweegt.

In 2017 observeerden en enquêteerden twee studenten van Hogeschool Windesheim, Léon Nomden en Jurgen van Oudbroekhuizen, parkerende fietsers in vijf steden (Zwolle, Amersfoort, Groningen, Nijmegen en Den Bosch). Op basis daarvan onderscheiden ze doelgroepen op verblijfsduur (minder dan 30 minuten, tussen de 30 minuten tot 1,5 uur, 1,5 tot 3 uur en 3 uur of langer), motief

kort parkeren goed begrepen. In de praktijk heeft de beperkte tijd geen problemen opgeleverd, signaleert de gemeente die aangeeft dat de handhaving zich vooral heeft gericht op fietsen buiten de vakken en fietsen die meerdere uren in de vakken staan.
Voor Tilburg aanleiding om de fietsparkeervakken te behouden. Als verbeterpunten signaleert de gemeente dat de vormgeving van de vakken en de bekendheid ervan nog beter kunnen. En bij de definitieve bebording van de fietsvakken kan nog een verwijzing worden opgenomen naar de fietsenstallingen voor bezoekers die hun fiets langer willen parkeren. De bekendheid van de fietsparkeervakken zal worden meegenomen bij acties rond promotie van fietsen. Verder zal de locatie van enkele vakken worden aangepast. En men denkt aan speciale vakken voor het stallen van brommers en scooters.

Verkeersbesluit

Voor aanleg van de parkeervakken is een verkeersbesluit genomen. Daarin wordt uiteengezet dat korte bezoeken aan de stad worden gefaciliteerd door het aanbrengen van vakken voor het kort plaatsen van fietsen. Daarvoor worden verkeersborden gebruikt conform model E8f (gelegenheid voor het plaatsen van fietsen) met daaronder het onderbord ''max 1h''.

Ron Hendriks

van het bezoek en het type fiets. De meeste fietsers in deze vijf steden blijken langer dan 30 minuten in de stad te zijn en komen winkelen. 70 procent van de fietsers handelt bij het fietsparkeren uit 'gewoonte'. De meeste fietsers willen hun fiets best in een fietsparkeervoorziening zetten. Maar als die vol is, zetten ze de fiets in de nabijheid. Ook doen ze vaak andere fietsers na: als die ergens een fiets hebben gezet wordt het snel drukker. Mensen met een elektrische fiets parkeren eerder bewaakt dan mensen met een gewone fiets.

Wim van der Wijk van Royal HaskoningDHV, die de studenten begeleidde, vindt dat enquêteonderzoek meer inzicht biedt dan enkel de fietsparkeerduur in beeld brengen: 'Wat je eigenlijk wilt weten is het type gebruik van een locatie, en dan is fietsparkeerduur één onderwerp, maar je wilt meer weten om je beleid op aan te passen. Waarom stallen mensen bewaakt of onbewaakt? Soms is de locatie van een bewaakte stalling te excentrisch. Mensen rijden soms op hele goedkope fietsen rond, die hoeven dan niet zo nodig in een stalling. Waarom doen ze dat? Is het risico op diefstal te groot om op een goede fiets te rijden? Sommige dingen liggen voor de hand. Als mensen naar een supermarkt fietsen, willen ze dicht bij de voordeur staan en zijn ze binnen het uur weer weg. Als je op het terras gaat zitten, kan je best een eindje verderop stallen. Het hangt allemaal af van wat mensen gaan doen.'