

Bernheze schrikt van fietsparkeervoorzieningen voor scholieren

Beter fi bij basisscho

De gemeente Bernheze heeft met financiële steun van de provincie Noord-Brabant een fietsparkeerplan opgesteld dat veel aandacht besteedt aan het fietsparkeren op basisscholen. Waarom neemt een gemeentelijke verkeersafdeling het voortouw om de fietsparkeervoorzieningen op scholen te verbeteren? Een verslag van de Bernhezese zoektocht naar één geschikt fietsstimuleringsplan voor al haar basisscholen.

De directe aanleiding voor de gemeente Bernheze (29.000 inwoners, grootste kernen: Nistelrode, Heesch en Heeswijk Dinther) om het fietsparkeren bij basisscholen op te pakken, komt voort uit het project Brabants Verkeersveiligheidslabel (BVL) van het Provinciaal Orgaan Verkeersveiligheid (POV). Met dit project wil het POV de verkeersveiligheid een structurele plek geven binnen het onderwijs. Met voldoende 'scores' op de 'verkeersveiligheidsmeetlat' kan een school het kwaliteitslabel in de wacht slepen. Eén van de onderdelen is 'voldoende fietsenstallingen'. De gemeente Bernheze stimuleert basisscholen om het BVL-kwaliteitslabel te halen, omdat de maatregelen die nodig zijn om het label te behalen, passen in het

streven van de gemeente om een groene verblijfsgemeente te zijn. Negen van de elf basisscholen in Bernheze hebben zich tot nu toe ingeschreven, waarvan drie het kwaliteitslabel al 'in huis' hebben.

Tekort

Vorig jaar, tijdens een BVL-bijeenkomst, werd een aantal problemen met de stallingsvoorzieningen in Bernheze voorgelegd aan de wethouder voor verkeer. Een aantal scholen had een nijpend tekort en er waren klachten over de kwaliteit. De gemeente pakte de handschoen op en zette het fietsparkeren bij scholen als hoofdpunt op de agenda van het te ontwikkelen fietsparkeerplan. Bovendien reserveerde de gemeente meteen geld voor de uitvoering

van een deel van dat plan.

Bij de ontwikkeling van het fietsparkeerplan is zo goed mogelijk aangesloten bij de aanbevelingen uit de Leidraad Fietsparkeren van CROW [1]. Wel bleek dat deze Leidraad zich vooral richt op fietsproblemen in de stedelijke centra en minder op de situatie bij scholen. Bij de Bernhezese scholen staan op een maatgevend moment bijvoorbeeld ruim drie keer zo veel fietsen geparkeerd als in de centra van de drie grootste kernen van de gemeente. Reden temeer voor de gemeente om te focussen op fietsparkeren bij scholen.

Beleidsdoelen

Figuur 1 geeft de cyclische stappen uit de Leidraad Fietsparkeren weer; na stap 5 volgt stap 1. Het is mogelijk om op verschillende momenten in het proces te stappen, afhankelijk van de lokale situatie. Voor de ontwikkeling van het Fietsparkeerplan Bernheze is begonnen bij stap 3 (beleidsdoelen) om vervolgens de gehele cyclus te doorlopen.

Gangbare beleidsdoelen zijn:

- het fietsgebruik bevorderen;
- fietsendiefstal bestrijden;
- hinder en overlast van (fout)gestalde fietsen tegengaan;
- de kwaliteit van de openbare ruimte vergroten.

Fietsparkeren bij basisscholen

TEKST: Ewoud Vink, gemeente Veghel (voorheen gemeente Bernheze)
Michel van der Kraan, basisschool De Beekgraaf
Otto van Boggelen, Goudappel Coffeng



foto: Sjoerd van der Hucht



Op veel scholen heerst chaos in de fietsenstalling.

De kwaliteit van de
fietsparkeervoorzieningen
moet zo wervend zijn, dat die
aanspoort om de fiets
te pakken

De mogelijke doelstellingen voor het fietsparkeren in Bernheze zijn integraal besproken tijdens een workshop met vertegenwoordigers van de gemeentelijke afdelingen civiele techniek, integrale veiligheid, welzijn, volkshuisvesting en ruimtelijke ordening, milieu en energie, onderwijs en natuurlijk verkeer, dat het voortouw nam. Op deze manier is getracht een breed draagvlak te creëren. Noodzakelijk, omdat een fietsparkeerplan immers alleen een succes kan worden als de verschillende afdelingen het fietsparkeren meenemen in hun beleid. Aanvullend op de workshop is advies gevraagd aan de Fietzersbond en de politie.

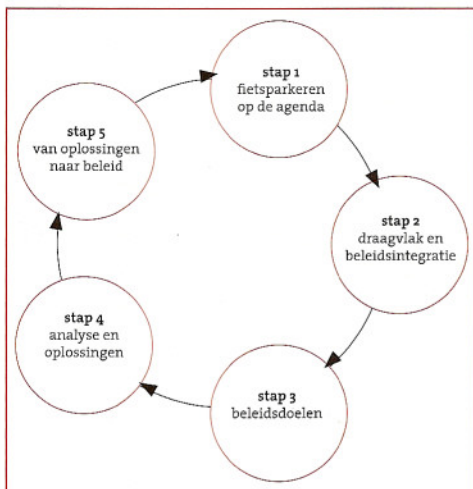
Stimulering van het fietsgebruik werd tijdens de workshop tot hoofddoelstelling verheven. Nu komt bijna de helft van de basisschoolleerlingen in Nederland op de fiets naar school, op de eigen fiets of achterop bij een ouder. Verdere stimulering van het fietsgebruik (en het lopen) levert verkeersveiligheidswinst op voor zowel de kinderen, de school als de schoolomgeving:

- de fiets is in veel gevallen een reëel alternatief voor het halen en brengen

per auto. Het autoverkeer in de haal- en brengspits zorgt vaak voor chaotische situaties en (subjectieve) onveiligheid rond de scholen;

- fietsen bevordert de motorische ontwikkeling en het verkeersinzicht van kinderen;
- fietsen biedt kinderen dagelijks een portie lichaamsbeweging;
- de fiets biedt ontplooiingskansen, kinderen kunnen eerder zelfstandig naar school, ook als de huis-schoolafstand wat groter is. Verder biedt de fiets de mogelijkheid om tijdens en na schooltijd activiteiten te ontplooiën.

Uit de keuze voor de hoofddoelstelling - het stimuleren van het fietsgebruik - vloeien (als vanzelf) enige consequenties voort. Zo mag het aanbod van fietsparkeermogelijkheden (kwantiteit en kwaliteit) geen beletsel zijn voor leerlingen en leerkrachten om met de fiets naar school te komen. Sterker nog, de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen moet zo wervend zijn, dat die aanspoort om de fiets te pakken. De voorzieningen moeten daarvoor zo goed mogelijk aansluiten bij de wensen en eisen van de gebruiker.



1. Aanbevolen stappen voor de ontwikkeling van een fietsparkeerplan volgens de Leidraad Fietsparkeren van CROW

Praktijkinspectie

Het zwaartepunt in de aanpak ligt vervolgens, geheel conform de Leidraad, bij praktijkinspecties bij de scholen (stap 4: analyse en oplossingen). Naast tellingen (kwantitatief), is gekeken naar de kwaliteit van de stallingsvoorzieningen. Op een droge en zonnige, dus optimale fietsdag in april bezochten twee adviseurs van Goudappel Coffeng tien van de elf basisscholen; vanwege een verbouwing was het niet zinvol de elfde school te bezoeken. Bij de inspecties waren ook de directeuren en leden van de oudercommissies aanwezig. Ook keek de gemeentelijke verkeerskundige bij enkele inspecties mee.

Op basis van deze inspecties werden de volgende conclusies getrokken:

1. een algemene norm voor het aantal fietsparkeervoorzieningen heeft beperkte waarde;
2. de aanwezige rekken en klemmen staan vooral in de weg;
3. overdekte fietsparkeervoorzieningen komen zelden voor;
4. de locatie van de fietsparkeervoorziening leidt soms tot onnodige overlast;
5. fietsparkeervoorzieningen worden te laat in nieuwbouwplannen meegenomen;
6. bij de meeste scholen gelden beperkingen om op de fiets te komen.

Advies

Ad.1. Gemiddeld zijn er 43 fietsen per 100 leerlingen geteld. Dit is meer dan het gemiddelde uit de Leidraad: 30 tot 40 fietsparkeerplaatsen per 100 leerlingen. Belangrijker dan de afwijking van het landelijk gemiddelde zijn de grote verschillen tussen de scholen. Die variëren van 8 procent van de leerlingen op een kleine school met

De Beekgraaf, een schoolvoorbeeld

Basisschool De Beekgraaf (500 leerlingen) uit Nistelrode is één van de scholen die bezig zijn met het behalen van het Brabantse Verkeersveiligheidslabel. Het fietsparkeren is daarvan een belangrijk onderdeel. Een punt van zorg is de overdekte fietsenstalling die dateert van 1974 en te weinig stallingsruimte biedt voor het aantal fietsen dat op school wordt geparkeerd. Bovendien voldoen de betonnen blokken (met fietsbandgleuven) niet aan de eisen van deze tijd. Direct gevolg: kapotte fietsen en veel kosten voor de ouders. Dit punt werd ingebracht tijdens de jaarlijkse BVL-scholenbijeenkomst. De aanwezige wethouder beloofde al tijdens de vergadering dat de gemeente Bernheze zou zoeken naar een oplossing.

Daarnaast is de kinderen gevraagd dit probleem in projectvorm uit te werken. Leerlingen van twee groepen acht hebben in eerste instantie het probleem inzichtelijk gemaakt door de beschikbare ruimte van de huidige fietsenstalling te meten en alle leerlingen in de klassen te vragen wie er op de fiets komt, hoe vaak en waarom.

De kinderen zijn in groepjes met deze gegevens aan de slag gegaan en hebben oplossingen bedacht en uitgewerkt.

De kinderen kwamen tot verschillende oplossingen, die overigens niet allemaal even goed aansluiten bij de doelstelling het fietsgebruik te stimuleren. Enkele voorbeelden:

- een etage met een lift op de bestaande fietsenstalling bouwen;
- toegangspoortjes plaatsen met pasjes voor kinderen die met de fiets mogen komen;
- afspraken met kinderen en ouders maken dat alle kinderen die binnen 10 minuten loopafstand ook echt naar school lopen;
- de bestaande fietsenstalling uitbreiden.

Deze oplossingen zijn gepresenteerd aan de andere kinderen van groep acht, de school-directeur en de wethouder van onderwijs Wijdevén, die daarin voldoende reden zag om te starten met het fietsparkeerplan.

vooral een buurtfunctie, tot 58 procent op de grootste school met maar liefst 750 leerlingen. Het verband met de schoolgrootte ligt voor de hand: bij een grote school is het verzorgingsgebied van de school ook groter, waardoor kinderen (en hun ouders) niet meer te voet naar school komen. De grootte van de school verklaart echter niet alles (fig. 2). De richtlijn blijft daarom een grove manier om de behoefte te bepalen. De beste manier is daadwerkelijk tellen. Op basis van het aantal getelde fietsen is vervolgens de gewenste fietsparkeercapaciteit vastgesteld. Daarbij is uitgegaan van 10 procent extra capaciteit, om kleine schommelingen en een kleine groei op te kunnen vangen. Bovendien is enige overcapaciteit wenselijk omdat regelmatig hele klassen op de fiets komen vanwege zwemles of een uitstapje.

Ad. 2. Bij ongeveer de helft van de scholen zijn fietsparkeersystemen aanwezig. Het gaat daarbij om systemen van metaal of beton waarin het voorwiel van de fiets kan worden vastgezet. In vrijwel alle gevallen is de kwaliteit ondermaats: de hart-op-hart-afstand (afstand tussen de klemmen) is te klein, ze bieden te weinig stabiliteit of zijn niet geschikt voor dikke banden. Meestal worden de systemen dan ook niet of

nauwelijks gebruikt en staan dus eigenlijk vooral in de weg. Veel leerlingen zetten de fiets gewoon op de eigen standaard. Hierdoor ontstaat soms een chaotische situatie rond de stalling en is het gebruik niet optimaal.

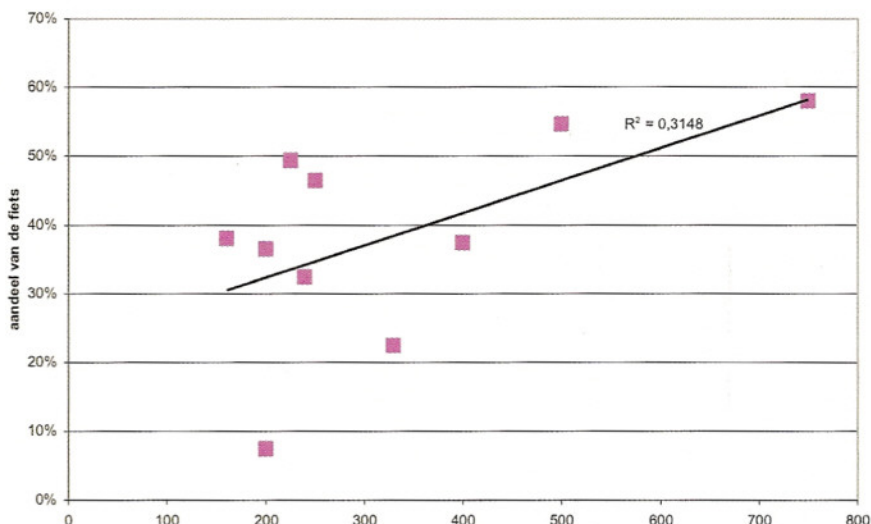
Er zijn twee opvallende uitzonderingen: De Bolderik en De Toermalijn.

• *De Bolderik: slechte kwaliteit, goed gebruik*
Op De Bolderik laat de kwaliteit van de rekken weliswaar veel te wensen over, maar worden ze wel goed gebruikt. Dit hangt samen met de schoolregels. Alle plekken zijn genummerd en aan een fietsende leerling toegewezen. Dit voorbeeld laat zien dat het fietsparkeergedrag door scholen te beïnvloeden is.

• *De Toermalijn: geen voorziening, goed gebruik.*

De Toermalijn (de grootste school met 750 leerlingen) heeft enkele jaren geleden besloten om alle fietsenrekken te verwijderen uit onvrede over de kwaliteit. Alle fietsen moeten sindsdien op de eigen standaard worden geplaatst. Aan de ouders is kenbaar gemaakt dat de fietsen voorzien moeten zijn van een goede standaard. Met beugels (aanleunsystemen) is op het schoolplein aangegeven waar de leerlingen hun fietsen mogen plaatsen. Deze beugels onderbreken ook het

2. Samenhang fietsgebruik en schoolgrootte



domino-effect als een fiets omvalt. De leerkrachten zien toe op het stallingsgedrag van de leerlingen. De school is tevreden over het systeem.

Vanwege het slechte gebruik van de fietsparkeersystemen op de meeste scholen en de tevredenheid bij De Toermalijn over het verwijderen van de rekken, is het de vraag of het überhaupt wenselijk is rekken of klemmen toe te passen. Toch is er na afweging van de voor- en nadelen, voor gekozen om fietsparkeersystemen wel te adviseren aan scholen.

De belangrijkste voordelen zijn:

- de beschikbare ruimte op het schoolplein wordt efficiënter gebruikt;
- er blijft meer ruimte over voor bijvoorbeeld spelen;
- er zijn minder strekkende meters overkapping nodig;
- de kans dat fietsen omvallen is kleiner;
- andere fietsen staan minder vaak in de weg.

Wel blijft de vraag welk systeem het beste voldoet (zie kader 'Eisen aan fietsparkeervoorzieningen').

Ad. 3. Slechts één school heeft een overdekte stalling voor de fietsen van de leerlingen. Een overdekte stalling voor personeel komt vaker voor. Om ook de fietsen van de leerlingen te beschermen tegen weersinvloeden is het wenselijk overkappingen aan te brengen. Het is echter wel een behoorlijke kostenpost. Meer dan tien keer zo duur als de rekken, ofwel in Bernheze: 225.000 euro voor een hoogwaardige transparante overkapping voor de zeven scholen die aangeven daar behoefte aan te hebben. Er zijn wel

Eisen aan fietsparkeervoorzieningen

Welke eisen moeten worden gesteld aan fietsparkeervoorzieningen bij scholen? De Leidraad Fietsparkeren van CROW is vooral gericht op fietsvoorzieningen in stedelijke centra en sluit minder goed aan bij de situatie op scholen. Dat geldt ook voor de eisen die het kwaliteitskeurmerk van de branche en Fietzersbond 'Parkeur' stelt aan fietsvoorzieningen (hart-op-hart-afstand, tilhoogte en stabiliteit). Deze voorwaarden zijn niet bedoeld voor systemen voor kinderfietsen. Een aantal kenmerken van kinderen en kinderfietsen stelt extra eisen aan de fietsvoorzieningen bij scholen, zoals:

- een grote diversiteit aan fietsen: van kleuterfietsen tot 'normale' fietsen met 28 inch-banden;
- een grote diversiteit aan persoonskenmerken van kleuters tot tieners. Dit is bijvoorbeeld van invloed op de tilhoogte;
- de fietsen worden langdurig gestald in alle jaargetijden. Bescherming tegen weersinvloeden, diefstal en vandalisme is daarom wenselijk.

Eisen op maat

De gemeente Bernheze formuleert vervolgens een aantal eisen op maat betreffende:

- een korte loopafstand en logisch ten opzichte van fietsroute;
- voldoende plekken (tellingen op mooie dag + 10 procent);
- plekken binnen de hekken;
- plekken in het zicht;
- bescherming tegen weersinvloeden;
- hart-op-hart-afstand (37,5 cm bij hoog-laagopstelling);
- tilhoogte (geen hoogteverschil bij minimaal de helft van de plekken);
- stabiliteit.

Praktijkproef

Na een marktoriëntatie van de fietsvoorzieningsystemen is besloten om bij één school (De Bolderik) in de gemeente ervaring op te doen met één systeem. Gekozen is voor de Velopa VariantPlus, een vrij nieuw systeem dat volgens de fabrikant ook geschikt is voor kinderfietsen. De Bolderik is gekozen als proefschool, omdat de kinderen daar al gewend zijn om de fietsen in de rekken te zetten. Als dit systeem bevalt, kunnen de rekken ook op de andere scholen worden geplaatst. Hiervoor is budget, maar de school bepaalt zelf of het wel of niet gebeurt. Om optimaal te profiteren van de nieuwe systemen wordt de scholen geadviseerd om tegelijkertijd regels op te stellen voor het gebruik van de systemen.

goedkopere opties voor fietsenbergingen, maar het zicht op de fietsen is dan slechter, waardoor er meer kans bestaat op vandalisme en diefstal. Ook de uitstraling is een stuk minder. De gemeente Bernheze zoekt in de meerjarenbegrotingen naar middelen voor de overkappingen.

Ad. 4. Bij een aantal scholen biedt de fietsenstalling toegang tot het schoolplein. Ook de niet-fietsende kinderen moeten hier via de fietsenstalling. De hinder van gestalde fietsen is hier evident. Oplossingen zijn een extra ingang voor niet-fietsende kinderen of verplaatsing van de schoolingang.

Ad. 5. Tijdens de praktijkinspecties is geconstateerd dat de fietsparkeervoorzieningen pas laat in de planvorming voor nieuwbouw worden meegenomen. Zeker bij substantiële aantallen, wordt het 'achteraf' moeilijker de gewenste kwaliteit op de optimale locatie te realiseren. Dat geldt natuurlijk niet alleen voor scholen, maar voor alle nieuwbouw. Daarom is in het Fietsparkeerplan als beleidsuitgangspunt opgenomen dat bouwaanvragen voor utilitaire gebouwen altijd worden getoetst aan normen voor fietsparkeervoorzieningen uit het Bouwbesluit en de Leidraad Fietsparkeren. Zowel in ruimtelijk opzicht (programma van eisen) als in financieel opzicht (budget nieuwbouw) moet hiermee rekening worden gehouden.

Ad. 6. Op zes scholen mogen kinderen die dicht bij school wonen niet met de fiets naar school komen. De belangrijkste reden is het inperken van de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen. Dergelijke beperkende regels zijn niet bevorderlijk voor het fietsgebruik en dus strijdig met de belangrijkste doelstelling van het fietsparkeerbeleid. Scholen wordt geadviseerd terughoudend te zijn met deze beperkingen.

Tevreden

De uitkomsten van de praktijkinspecties zijn gepresenteerd in een overleg met de scholen. De reacties waren hoofdzakelijk positief. Men was te spreken over de voortvarendheid waarmee de gemeente snel aan de slag is gegaan met de signalen over de stallingsproblemen. Ook is er tevredenheid over de aanpak en de voorgestelde maatregelen. Doorslaggevend is het directe contact tussen gemeente en scholen. Hierdoor kan maatwerk worden geleverd. De gemeente Bernheze gaat nu aan de slag met de uitvoering en wil de ontwikkelingen op de scholen goed blijven volgen, onder meer



A. Leerlingen zetten hun fietsen voor de verouderde betonnen gleuven.

B. Elke leerling heeft zijn eigen klem.

aan de hand van nog te behalen kwaliteitslabels. Over enkele jaren zal, in relatie tot een veilige schoolomgeving, het fietsparkeren op scholen worden geëvalueerd.

Literatuur

1. CROW, Leidraad Fietsparkeren, Ede, 2001.

Kortweg

- Een goede voorziening voor fietsparkeren is een eerste vereiste voor het stimuleren van het fietsgebruik onder jonge scholieren.
- De Leidraad Fietsparkeren van CROW en het kwaliteitskeurmerk Parkeur van de branche en Fietzersbond blijken onvoldoende toegespitst op kinderfietsen.
- De gemeente Bernheze ontwikkelde een nieuw fietsstimuleringsbeleid voor scholieren met speciale aandacht voor het parkeren van de kleinste fietsjes bij scholen.