

Verkeerstellingen en route-analyse bepalen stallingslocaties

'Op een paar fietsenrekken na, was er helemaal niets'

De afgelopen twintig jaar investeerde de gemeente Meppel f 55 miljoen in de infrastructuur van het voormalige vestingstadje. Er kwamen een grote en een kleine rondweg om het centrum te ontlasten van autoverkeer. Een groot aantal fietspaden werd aangelegd om de woonwijken met het winkelhart te verbinden. Gevolg is volgens Gerbrand Kuijper, medewerker Ruimtelijke Zaken van de gemeente Meppel, dat voor het vervoer naar het centrum "de fiets veel aantrekkelijker is geworden dan de auto." Bij het realiseren van de plannen om de aantrekkingskracht van de fiets te vergroten was echter één ding vergeten. "Fietzers parkeren hun rijwiel tegen de deurknop van onze winkel", meldden de plaatselijke detaillisten om de gemeente op deze omissie te attenderen.

Zowel voor het vervoer over de weg als over water draagt Meppel nog steeds met recht de titel 'Toegangspoort van het Noorden'. De A32 en de spoorverbinding Zwolle - Leeuwarden, doorsnijden beide de gemeente en aan het Meppelerdiep, dat toegankelijk is voor schepen tot 2.000 ton, is onlangs de bouw van een containerhaven voltooid. De stad, die 25.000 inwoners telt, vervult een regionale functie voor ongeveer 80.000 mensen. De verkeersstromen die het oude stadshart te verwerken kreeg, waren navenant, wat in 1975 aanleiding was tot een uitgebreid stadsvernieuwingprogramma, met als onderdeel een verkeerscirculatieplan om het verkeer rond een autoluw centrum te leiden. Inmiddels zijn vrijwel alle onderdelen van dit plan uitgevoerd. Bezoekers die per auto uit de regio komen, worden verwezen naar de aanwezige parkeerterreinen. De eigen inwoners worden door middel van goede fietsverbindingen aangespoord de auto thuis te laten en per fiets naar het centrum te komen.

"Eén grote puinhoop van fietsen", meldt Daan Blei, eigenaar van Brasserie Huberts en tevens voorzitter van de winkeliersvereniging Hoofdstraat Promenade als het gevolg van dit beleid. "Er wordt in Meppel heel veel gefietst, maar er was geen enkele voorziening waar mensen de fiets los konden laten. Met gevolg dat ze hem overal

Meppel - 25.000 inwoners

Project: elf onbewaakte stallingen, met in totaal ruim 550 plaatsen, gelocaliseerd bij de toegangen van de fietsroutes tot het centrum en in het winkelhart zelf.

Opzet: locaties zijn geselecteerd op basis van verkeerstellingen en analyses van de fietsbewegingen in Meppel. Deze planmatige aanpak werd in gang gezet na klachten van de detailhandel over ontbrekende voorzieningen.

en nergens parkeerden.” Volgens zijn collega-winkelier André Kist is het dezelfde mentaliteit die vroeger rond het parkeren van de auto heerste. “In het portiek van de winkel waar je wezen moet en anders bij de buurman.” Met zijn kledingzaak tegenover een grote publiekstrekker als de Etos, raakte hij naar eigen zeggen nogal wat klandizie kwijt vanwege fietsblokkades van zijn voordeur. “Verderop is nog een kledingzaak, dan lopen ze liever even door.”

Stallingsvoorzieningen vergeten

Gerbrand Kuijper erkent deze klachten. “Op een paar plekken met wat fietsenrekken na, was er helemaal niets”, zegt hij. “Je kunt rustig zeggen dat we de fiets in dat opzicht een beetje waren vergeten.” Gebaseerd op dit inzicht stelde de gemeente in



Stallingsvoorzieningen bij alle fietsroutes naar de binnenstad.

1990 een Adviesnota Fietsenstallingenbeleid op. Uitgangspunt van het daarin gepresenteerde plan was ‘het situeren van fietsparkeerterreinen in de binnenstad op zodanige wijze dat onnodige verkeersbewegingen worden voorkomen en dat duidelijk is waar wel of niet mag worden geparkeerd’. Niet alleen de doelstelling, ook de procedure om deze te verwezenlijken was gelijk aan de wijze waarop in een eerder stadium parkeervoorzieningen voor het autoverkeer waren geregeld.

“We hadden alle inventarisaties en tellingen al gedaan bij het opstellen van het verkeerscirculatieplan en na de uitvoering daarvan”, vertelt Kuijper. “Dus om locaties vast te stellen waar stallingsvoorzieningen moesten komen, konden we van dezelfde gegevens gebruikmaken.” Op basis van de analyse van de verplaatsingen per fiets in Meppel, werden zeven aanvoerroutes naar het centrum in kaart gebracht en met

behulp van gegevens uit verkeerstellingen gequantificeerd. Waar deze routes de binnenstad bereiken, werden stallingslocaties aangewezen, aangevuld met vier plekken in het winkelhart zelf omdat de nota, net als de winkeliersvereniging, ervan uitgaat dat 'de fietser het liefst zijn vervoermiddel zou plaatsen tegen de gevel van de winkel die hij bezoekt.'

Eenvormige inrichting

In totaal werden, inclusief de uitbreiding van drie bestaande faciliteiten, elf locaties geselecteerd voor een fietsparkeervoorziening. De totale capaciteit, die in het centrum van Meppel bestond uit "hier en daar een plukje", werd door deze ingreep met 550 plaatsen uitgebreid. Voor een totaalbedrag van f 425.000,-, waarvan ongeveer f 190.000,- afkomstig was van Rijkswaterstaat, legde de gemeente op de gekozen locaties eenvormige voorzieningen aan. Overal zijn dezelfde blauwe klemmen neergezet en is de ruimte afgewerkt met houten wanden en beplanting. De aanleg van de stallingen, die alle onbewaakt en onoverdekt zijn, werd op enkele plaatsen gecombineerd met een opwaardering van de openbare ruimte. Zo werd een locatie die Kuijper omschrijft als "duister en guur" voorzien van betere verlichting en door verplaatsing van een winkelvitrine overzichtelijker en beter toegankelijk gemaakt.



Bij aanleg stallingen openbare ruimte overzichtelijker en beter toegankelijk gemaakt.

Over de gerealiseerde stallingsvoorzieningen zijn de winkeliers tevreden. Althans: "Er zijn geen klachten", meldt Daan Blei. "Wat niet betekent dat er geen overlast meer is van fietsen die zomaar ergens worden neergezet. De mens is gemakkelijk. Ook al is er een stalling vlakbij, je fiets even tegen de winkelpui zetten, is toch net iets eenvoudiger. Dat hou je dus."

'Mobiele' stalling

Een eveneens in samenspraak met het plaatselijk bedrijfsleven opgezet, maar minder succesvol verlopen project is een bewaakte fietsenstalling die tijdens de zomermaanden van 1993 en 1994 in het centrum van het stadje is gerealiseerd. Het initiatief ertoe kwam van de gemeente Meppel, die met het project diefstal van fietsen in het winkel- en uitgaanscentrum wilde bestrijden. Om voor het initiatief een breed draagvlak te creëren, zocht de gemeente samenwerking met de plaatselijke horeca, met als resultaat dat discotheek Lord Nelson een deel van haar parkeerterrein beschikbaar stelde voor het inrichten van de stalling. De gemeente financierde een omheining, fietsenrekken en een dagverblijf achter de horecagelegenheid. "Het gaf ons de gelegenheid ervaring op te doen met een min of meer mobiele stalling", zegt Albert Lucas, die de uitvoering van het project vanuit de gemeente begeleidde.

Overdag werd de stalling bemand door twee banenpoolers van de gemeente, 's avonds namen "de jongens van Lord Nelson" het roer over. De belangstelling viel echter tegen. Van de 150 plaatsen was er overdag maar een enkele bezet. 's Avonds parkeerden zo'n tien tot twintig bezoekers er hun rijwiel, maar het overgrote deel handhaafde de gewoonte om de fiets tegen bomen en gevels in de buurt neer te zetten. "Het interesseert die kinderen heel weinig", is de slotsom van Elias Brahane, bedrijfsleider van Lord Nelson. "We hebben het twee seizoenen aangekeken", zegt hij. "Maar met die jongens die daar stonden, kostte het ons toch zestig gulden per uur. Toen ze ook nog een paar keer werden lastiggevallen 's avonds, hebben we gezegd: we stoppen ermee."

Volgens Albert Lucas was de locatie achter de discotheek niet optimaal. "Wij denken dat het idee goed was, maar dat de stalling op de verkeerde plaats stond", zegt hij. Wat Brahane betreft zou meer publiciteit en verwijzingen met borden op straat wellicht een betere klandizie opleveren hebben.

Over de bezetting van de elf onbewaakte stallingen is de gemeente volgens verkeersmedewerker Bauke Mulder wel goed te spreken. Cijfermateriaal ontbreekt, maar volgens waarnemingen zijn "op drukke dagen vooral de stallingen langs de hoofdroutes en in het centrum overvol."

Nadere informatie over het project in Meppel:

- De heer Gerbrand Kuijper, telefoon (0522) 264 539.
- Adviesnota Fietsenstallingenbeleid, Meppel, 1990.