

# > Het fietsparkeren **bij vier stations** onder een vergrootglas

*Otto van Boggelen, coördinator Fietsberaad*

**Het tekort aan fietsenstallingen bij stations is de afgelopen jaren snel gegroeid. Op korte termijn zijn de grootste capaciteitsproblemen op te lossen door de beschikbare fietsparkeercapaciteit efficiënter te gebruiken. En de beste remedie tegen overlast van foutgeparkeerde fietsen is toch voldoende stallingen op acceptabele afstand van de stationsingang. Dat zijn de belangrijkste conclusies uit uitgebreide onderzoeken van het Fietsberaad in Haarlem, Leiden, Eindhoven en Nijmegen.**

Ruim een jaar geleden constateerde het Fietsberaad in publicatie 12 dat het aantal treinreizigers dat met de fiets naar het station komt flink is gestegen. De vraag naar onbewaakte stallingen is hierdoor bijna niet bij te benen. De ontwikkelingen waren voor het kabinet aanleiding om in het 'Actieplan op het spoor' 20 miljoen extra uit te trekken voor de stallingenvoorzieningen bij stations.

Om na dit brede onderzoek meer zicht te krijgen op de stallingproblematiek bij stations heeft het Fietsberaad voor publicatie 14 de situatie op vier stations gedetailleerder onderzocht: Eindhoven, Nijmegen, Leiden en Haarlem. Twee onderzoeksvragen staan daarbij centraal. Op welke manier kan het (grote) tekort

aan onbewaakte stallingen bij stations op korte termijn verkleind worden? En daarnaast: hoe is de overlast van foutgeparkeerde fietsen zoveel mogelijk te beperken?

Bij de geselecteerde stations heeft Groen Licht Verkeeradvisen uiteenlopende deelonderzoeken uitgevoerd. De bezetting van zowel de bewaakte als de onbewaakte stallingen in de loop van de dag is gemeten, maar ook de stallingduur en de mate waarin de geparkeerde fietsen hinder veroorzaken. In een observatie-onderzoek hebben de onderzoekers het feitelijke stallinggedrag van 640 arriverende fietsers gevolgd. En in een enquête komen de fietsers zelf aan het woord.

Maar eerst is een beeld geschetst van de ontwikkelingen in de afgelopen jaren aan de hand van databestanden van ProRail en de NS.

## **Capaciteitsproblemen**

Bij de vier geselecteerde stations hebben zich in grote lijnen dezelfde ontwikkelingen voorgedaan als bij andere (middel)grote centrumstations in Nederland. Het fietsgebruik naar de stations is in de periode 2002-2005 flink gestegen. Dit komt enerzijds doordat het treingebruik sinds 2003 weer in de lift zit. Daarnaast hebben veel treinreizigers de bus in het vervoer ingeruild voor de fiets.

Een deel van de klemmen staat leeg omdat ze moeilijk te vinden zijn tussen de honderden volle klemmen.

De kosten zijn een belangrijke overweging om al dan niet voor een bewaakte stalling te kiezen.



De groei van het fietsgebruik vertaalt zich vooral in een grotere vraag naar onbewaakte stallingsplekken. In Haarlem is de nood het hoogst.



HAARLEM

De groei van het fietsgebruik vertaalt zich vooral in een grotere vraag naar onbewaakte stallingsplekken. De bewaakte stallingen profiteren nauwelijks van de toegenomen populariteit van de fiets.

De mate waarin deze ontwikkelingen zich voordoen verschilt wel per station. In Haarlem is sprake van een overtreffende trap. De verschuiving van bus naar fiets is hier veel groter dan in de andere steden. Het busgebruik daalde met 28 procent en het fietsgebruik naar station Haarlem steeg in drie jaar tijd met 50 procent. Helaas is het niet mogelijk om met de beschikbare gegevens een vinger te krijgen achter de oorzaken. Is in Haarlem meer gesneden in de buslijnen? Of groeit in Haarlem het aantal thuiswonende studenten sterker dan in de andere steden?

In Haarlem zijn de capaciteitsproblemen dan ook het grootst. In 2006 zijn er ruim 2.500 onbewaakte plekken te weinig. Op piekmomenten is voor elke twee fietsen slechts één onbewaakte fietsparkeerplek beschikbaar. Bij de andere stations

is de situatie minder dramatisch, maar de tekorten aan onbewaakte stallingsplaatsen zijn toch aanzienlijk.

Ondanks de grote tekorten staan er ook op piekmomenten nog veel fietsparkeerplaatsen leeg. Het gaat in de eerste plaats om plekken in de bewaakte stallingen. Ook onbewaakte klemmen op minder gunstige locaties worden slecht gebruikt. De laatste vorm van leegstand betreft de zogenaamde frictieleegstand: een deel van de klemmen staat leeg omdat ze moeilijk te vinden zijn tussen de honderden volle klemmen of omdat ze net vrijgekomen zijn.

Uit de berekeningen in de tabel blijkt dat er op drie van de vier stations per saldo geen of slechts een klein capaciteitstekort zou zijn als de totale capaciteit optimaal benut wordt (in de berekeningen is uitgegaan van een frictieleegstand van 10 procent). Alleen in Haarlem blijft ook na saldering sprake van een groot tekort. Hierna gaan we in op de eerste twee typen leegstand en de mogelijkheden om deze schaarse capaciteit beter te benutten.

Station	Maatgevend moment	Tekort / Overschot najaar 2006			
		Bewaakt	Onbewaakt	Totaal	Totaal als % van capaciteit
Eindhoven	16:30	1.223	-685	538	10%
Haarlem	13:30	12	-2.546	-2.534	-60%
Leiden	14:30	2.408	-631	1.777	16%
Nijmegen	13:30	884	-1.248	-365	-7%

Het capaciteitoverschot cq. -tekort op de vier onderzochte stations.





EINDHOVEN



's Ochtends om half zeven staan er bijvoorbeeld bij station Eindhoven al 220 wildgeparkeerde fietsen. Toch zijn er dan nog meer dan genoeg klemmen vrij.

### Leegstand bewaakt

Op de maatgevende piekmomenten staat gemiddeld 42 procent van de bewaakte stallingen leeg. Het gaat om enkele duizenden plekken op de onderzochte stations. Alleen in Haarlem is er volgens de tellingen nog nauwelijks restcapaciteit in de bewaakte stallingen. Een beter gebruik van de bewaakte stallingen zou het stallingprobleem dus aanzienlijk kunnen verlichten. Opvallend is dat de bezetting van de bewaakte stallingen in Eindhoven en Leiden 's nachts minstens zo hoog is als overdag (circa 50 procent). Het aantal natransportfietsen dat 's ochtends de stallingen verlaat is dus ongeveer even groot als het aantal voortransportfietsen dat 's ochtends de stalling binnenkomt om de dag door te brengen. Doordat het aantal voor- en natransportfietsen ongeveer in balans is, kan de bewaakte stallingcapaciteit in Eindhoven en Leiden grotendeels dubbel gebruikt worden. De marketing moet zich richten op beide groepen fietsers.

In Haarlem en Nijmegen stijgt de bezetting van de bewaakte stalling wel duidelijk in de loop van de dag. Er zijn meer voortransportfietsen dan natransportfietsen of een groter deel van de natransportfietsen blijft een dagje in de stalling staan. In de marketing van deze bewaakte stallingen kan dus het beste de nadruk gelegd worden op treinreizigers die de fiets gebruiken voor het natransport, de overnachters.

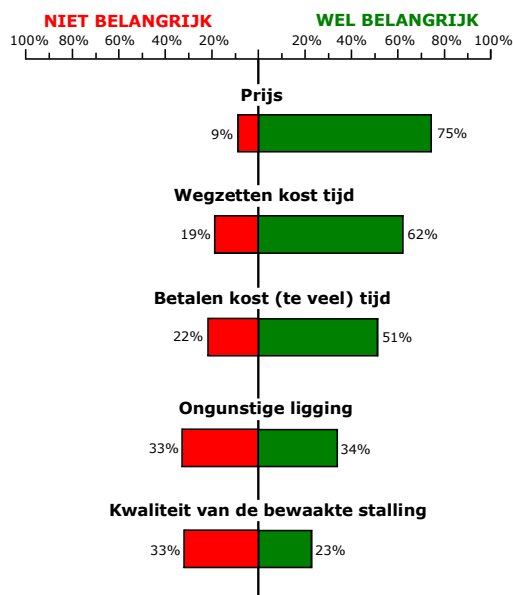
De grote vraag is natuurlijk hoe je onbewaakte stallers zover krijgt dat ze vaker gebruik maken van de bewaakte stallingen. Het onderzoek biedt geen kant-en-klare marketingstrategie, maar de enquête onder fietsers die onbewaakte stallen biedt wel enkele ingrediënten. In de eerste plaats is het van belang te beseffen dat stallen gewoontegedrag is. Ruim 90 procent van de fietsers stalt altijd op dezelfde locatie, zo blijkt uit de

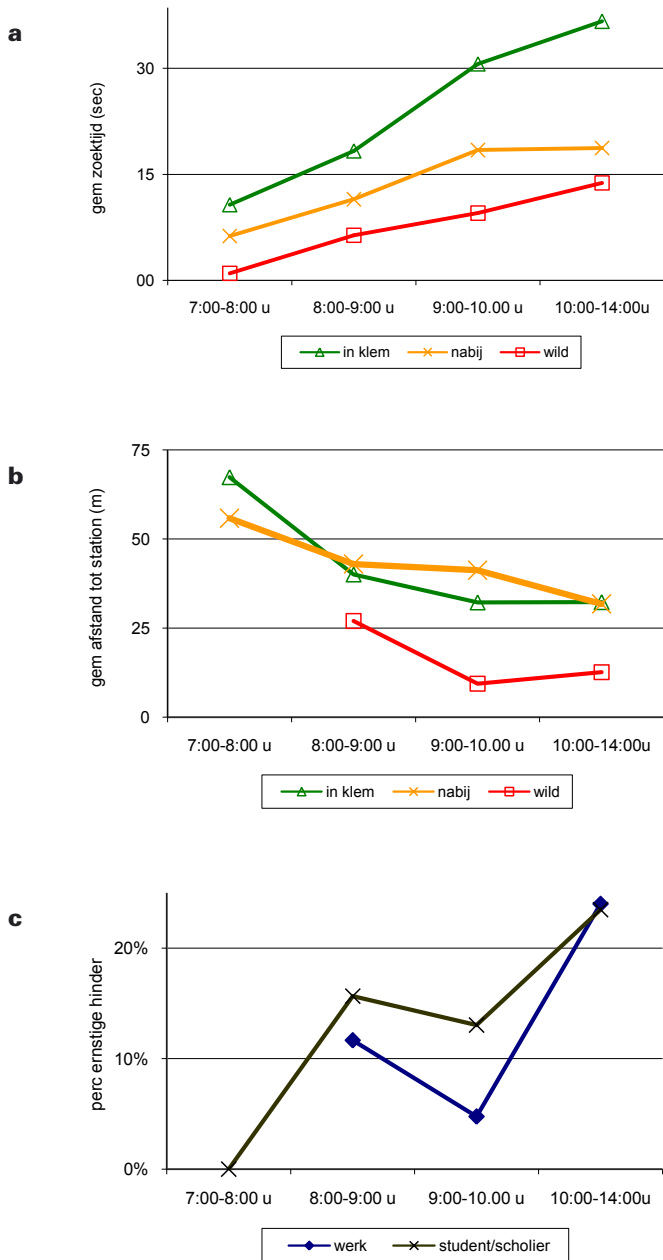
enquête, ook al heeft men regelmatig moeite om een lege plek te vinden. Om gewoontegedrag te doorbreken moet veel uit de kast gehaald worden: een directe manier van communiceren, het liefst persoonlijk, op uitgeknipte momenten (bijvoorbeeld na de vakantie).

Aan de onbewaakte stallers is ook gevraagd waarom men geen gebruik maakt van de bewaakte stallingen. De belangrijkste redenen hebben te maken met de prijs en tijd (fig. 1). Van aanzienlijke prijsverlagingen is dus het meeste effect te verwachten, eventueel gericht op bepaalde doelgroepen, zoals studenten in het weekend of natransportfietsers. Daarnaast moet het gebruik van de bewaakte stalling bij voorkeur minder tijd kosten dan de onbewaakte stallingen. Een optimale ligging

Figuur 1

Aan de onbewaakte stallers is gevraagd waarom men geen gebruikmaakt van de bewaakte stallingen.





Figuur 2

Uit de gedragsobservatie blijkt dat de gemiddelde zoektijd in de loop van de ochtend stijgt (a), fietsers steeds dichterbij het station parkeren (b), en steeds vaker op een plek die ernstige hinder veroorzaakt (c).

heden en diefstalkans vindt men minder belangrijk bij de keuze van de stallinglocatie. Het grote belang van de afstand tot de stationsingang blijkt ook uit de bezettingscijfers. Voor de deur van het station is de bezettingsgraad gemiddeld 200 procent. Gemiddeld twee fietsen per klem. Veel fietsen staan dan ook buiten de klemmen. Op ongeveer 140 meter van de stationsingang is de bezettingsgraad gedaald naar 100 procent. In principe is hier voor elke fiets en klem beschikbaar. Op locaties met een barrière tussen de stalling en het station is de bezetting aanzienlijker lager (ongeveer de helft) dan is te verwachten op basis van de afstand. Voorbeelden van barrières zijn een drukke weg of een kruispunt met verkeerslichten.

Wat kunnen we hiermee in de praktijk? Hoe zijn fietsers te verleiden of te pushen om ook de minder gunstige locaties te gebruiken? Ook hier geldt dat de keuze van de stallinglocatie gewoontegedrag is. Maatregelen moeten erop gericht zijn minimaal eenmaal die gewoonte te doorbreken, zodat een nieuwe gewoonte een kans krijgt. Verder blijkt uit de observaties dat fietsers niet snel geneigd zijn om weer terug te gaan om een vrije plek te zoeken. Het is een soort fuik. Als de beoogde stalling vol blijkt te zijn, zoeken veel fietser verder in de richting van het station, tot men een vrije klem vindt. Of als dat te lang duurt, parkeert men de fiets buiten de klemmen (fig. 2).

In de loop van de ochtend neemt de gemiddelde zoektijd toe (van 8 naar 23 seconden) terwijl de afstand tussen parkeerplek en station afneemt (van 55 meter naar 30 meter). Om minder gunstige locaties beter te benutten, zouden fietsers dan ook al vroegtijdig op de toevouerroute geïnformeerd moeten worden over de bezetting van de verschillende locaties. Met een vergelijkbaar doel zijn voor het autoparkeren allerlei geavanceerde parkeerwijssystemen ontwikkeld. Voor het fietsparkeren bij stations hoeft het wellicht niet zo duur en structureel omdat er sprake is van gewoontegedrag. Als de fietser eenmaal ervaren heeft dat er reële alternatieven zijn, ontstaat nieuw gewoontegedrag. Concreet zou dit kunnen betekenen dat een aantal maal per jaar op strategische plekken fietsparkeerwachten worden ingezet die fietsers liefst persoonlijk informeren over de actuele bezetting en de alternatieven. Een andere optie is het verplaatsen van foutgeparkeerde fietsen naar de onderbenutte locaties. Daarover later meer.

ten opzichte van de fietsroutes en een directe verbinding naar de stationshal of de perrons is daarom van belang.

### Ongunstige locaties

De tweede vorm van leegstand doet zich dus voor op ongunstige locaties. Zelfs in Haarlem, een station met een extreem hoge fietsparkeerdruk, is de bezetting op een ongunstige locatie lager dan 50 procent. Leiden is een ander voorbeeld van een station met grote verschillen in de parkeerdruk op de verschillende locaties. De bezetting varieert van minder dan 25 procent op de minder gunstige locaties tot meer dan 150 procent op gunstige locaties.

In de enquête is gevraagd waarom onbewaakte stallers voor de bewuste locatie hebben gekozen. De ligging ten opzichte van de aanrijroute (79 procent) en de afstand tot de perrons (71 procent) worden, zoals te verwachten, genoemd als belangrijkste redenen. Sociale veiligheid, aanbindmogelijk-

## Haarlem ruimt

Uit de Haarlemse ervaringen blijkt dat er een degelijke methode nodig is om de stationsomgeving weesfietsvrij te krijgen. Bij de eerste ruimingsactie werden alleen fietsen verzegeld die er op het oog al lang stonden. Ongeveer 600 verzegelde fietsen stonden er na vier weken nog steeds en zijn verwijderd. Uit de analyse blijkt dat met de visuele methode ongeveer 60 procent van de weesfietsen is op te sporen. Een redelijke oogst, maar een aanzienlijk deel van de weesfietsen glipt toch door de mazen van de methode. Bij de tweede ruimingsactie zijn wel alle fietsen verzegeld met een label, maar helaas bleek het label niet bestand tegen het slechte weer. Voordat de vier weken verstreken waren, was een onbekend deel van labels weggewaaid. Toch werden nog 400 weesfietsen geruimd. Een derde actie, zeven maanden later, was wel waterdicht en leverde weer een oogst op van ruim 500 weesfietsen. Het resultaat van de inspanningen is ook terug te zien in de ProRail-tellingen voor 2007. Het aantal geparkeerde fietsen rond station Haarlem is flink gedaald ten opzichte van het voorgaande jaar.



## LEIDEN



### Parkeerduur

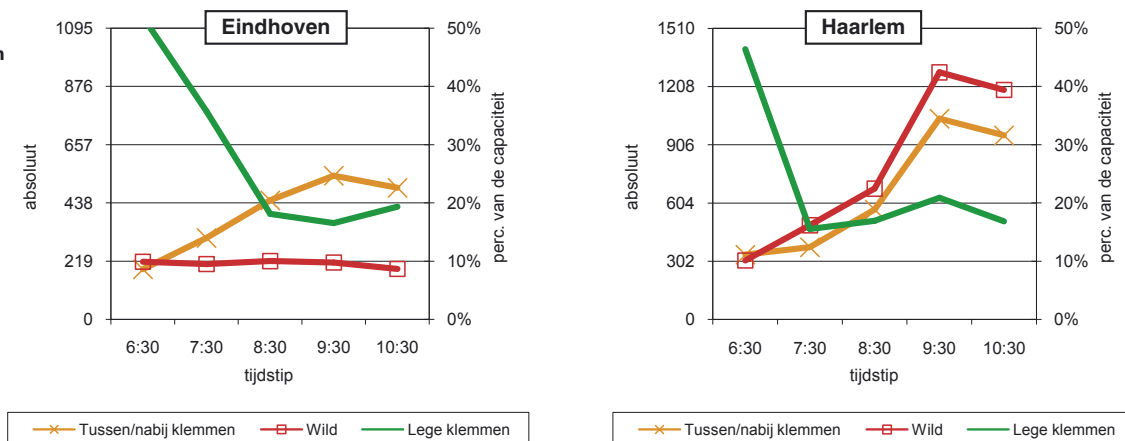
Naast een betere benutting van de lege plekken kan ook een consequente handhaving van de maximum parkeerduur op korte termijn het capaciteitstekort aanzienlijk verkleinen. Uit de eerder gepubliceerde resultaten van de stallingduurmetingen op de geselecteerde stations (Fietsverkeer 15) blijkt dat ongeveer een vijfde van de onbewaakte stallingcapaciteit gebruikt wordt door fietsen die niet meer worden opgehaald, de zogenaamde weesfietsen. Bovendien is het percentage weesfietsen het hoogst op de relatief gunstige locaties dicht bij de stationsingang. Een extra reden voor een serieuze aanpak van het weesfietsprobleem. Rond de meeste stations geldt weliswaar een maximum parkeerduur van vier weken, maar handhaving blijkt in de praktijk een taai opgave. Dit is goed te illustreren aan de hand van ervaringen van de gemeente Haarlem met drie verschillende weesfietsverwijderacties. In een jaar tijd zijn maar liefst 1.500 weesfietsen verwijderd! Dat is ruim 30 procent van het aantal geparkeerde fietsen op een werkdag. De forse oogst is deels een erfenis uit het verleden. Maar uit de cijfers blijkt ook dat het aantal weesfietsen snel groeit. In een jaar tijd zijn er ongeveer 500 nieuwe weesfietsen bijgekomen (ongeveer 10 procent van het aantal geparkeerde fietsen). Weesfietsacties moeten dus regelmatig herhaald worden.

### Overlast

Het grote aantal foutgeparkeerde fietsen is een steen des aanstoots voor veel beleidsmakers en bestuurders. Voor alle vier onderzochte stationsgebieden is dan ook een fietsparkeerverbod ingesteld (uitgezonderd in de klemmen). Uit de enquête blijkt dat ook veel fietsers er last van hebben. 72 procent van de fietsers heeft (vaak) last van slordig gestalde fietsen. Bijna de helft vindt zelfs dat er gevaarlijke situaties ontstaan. Het is kortom ook in het belang van fietsers om het aantal foutgeparkeerde fietsen te beperken. De meeste fietsers zijn echter (helemaal) niet eens met de stelling dat de gemeente foutgeparkeerde fietsen meteen moet wegslepen. Het is ook zeer de vraag of het wegslepen van foutgeparkeerde fietsen een efficiënte methode is overlast te bestrijden.

Om meer grip te krijgen op het stallinggedrag hebben waarnemers het aantal foutgeparkeerde fietsen op verschillende tijdstippen geteld, waarbij onderscheid is gemaakt tussen enerzijds 'nabij of tussen de rekken' en anderzijds wildgeparkeerde fietsen (fig. 3). Er blijkt, zoals te verwachten, een duidelijk verband tussen de parkeerdruk en het stallinggedrag. In de vroege ochtenduren daalt het aantal beschikbare plekken in rap tempo. Op gunstige locaties in Haarlem is om 7:30 uur

Figuur 3  
Het aantal foutgeparkeerde fietsen en het aantal lege klemmen in de loop van de ochtend.







In Leiden zijn grote verschillen in de parkeerdruk op de verschillende locaties. De bezetting varieert van minder dan 25 procent op de minder gunstige locaties tot meer dan 150 procent op gunstige locaties.



Ook de fietsers zelf hebben last van slordig gestalde fietsen. Toch willen de meeste fietsers niet dat de gemeente alle foutgeparkeerde fietsen meteen wegsleept.

al geen vrije plek meer te vinden. Dit gaat gepaard met een snelle stijging van het aantal foutgeparkeerde fietsen. Vooral als het aantal vrije klemmen onder de 20 procent duikt, stijgt het aantal foutgeparkeerde fietsen snel. Opvallend is dat de meeste foutparkeerders hun fiets wel tussen of nabij de rekken plaatsen. De parkeervoorzieningen sturen dus wel sterk het gedrag, ook al stalt men fout. Alleen in Haarlem, het station met de extreem hoge parkeerdruk, wordt op grote schaal wildgeparkeerd.

In Eindhoven en Leiden blijft het aantal wildgeparkeerde fietsen vrijwel de gehele dag gelijk. 's Ochtends om half zeven staan er bijvoorbeeld bij station Eindhoven al 220 wildgeparkeerde fietsen en om 10:30 uur is dit aantal zelfs licht gedaald. Dit biedt wellicht aanknopingspunten voor een effectieve beheermaatregel. Om 6:30 uur zijn er meer dan genoeg klemmen vrij voor alle foutgeparkeerde fietsen in de stationsomgeving. Door al deze foutgeparkeerde fietsen in de vroege ochtenduren naar stallingen te verplaatsen die op piekmomenten niet volledig benut worden, kunnen drie vliegen in één klap worden geslagen. 1) Het stationsgebied begint de dag met een opgeruimde aanblik, waardoor arriverende fietsers netter zullen stallen. 2) De eigenaren van de foutgeparkeerde fietsen maken kennis met de locatie waar ook overdag nog voldoende plek is. Een kans om gewoontegedrag te doorbreken. Uit ervaringen elders is gebleken dat foutparkeerders er een grote hekel aan hebben om steeds weer hun fiets te moeten opzoeken. En ten slotte 3) Alle foutgeparkeerde fietsen tijdens de nachtelijke uren komen bij elkaar te staan. Met relatief weinig inspanningen kan gecontroleerd worden op weesfietsen. De hier voorgestelde maatregel heeft zich nog niet in de praktijk bewezen, er zitten vast nog voetangels en klemmen aan, maar het is het uitproberen waard.

Niet elke foutgeparkeerde fiets is hinderlijk. Uit pragmatische overwegingen slepen de meeste gemeenten alleen fietsen weg die hinder of gevaar veroorzaken. In de gedragsobservatie hebben de waarnemers genoteerd welk deel van de fietsers hun fiets stalt op een locatie die ernstige hinder veroorzaakt, zoals op een voetgangersroute of op een blindegeleidemarkering. Er is een bijzonder sterk verband met de bezetting van de stallingen. In de loop van de ochtend neemt het aantal stallers dat ernstige hinder veroorzaakt toe van enkele procenten om 6.30 uur tot ruim 20 procent na 10 uur. Opvallend is dat het niet veel uitmaakt of het (naar inschatting van de waarnemer) een loonwerker of een student/scholier betreft. De parkeerdruk op het stallingmoment is doorslaggevend. Het wegslepen van fietsen die ernstige hinder veroorzaken blijft noodzakelijk, al was het maar om de stallingsdiscipline een beetje scherp te houden. Bij een hoge parkeerdruk blijft het echter dweilen met de kraan open. De structurele oplossing is toch weer voldoende fietsparkeerplekken op aanvaardbare locaties.

- > **Als de totale capaciteit beter benut wordt, is er vaak geen sprake van een tekort aan stallingplaatsen.**
- > **Om de restcapaciteit in de bewaakte stalling en op wat verderaf gelegen plaatsen te benutten, is het zaak gewoontegedrag van de fietser te doorbreken.**