



Gemeenten zoeken oplossingen

Ook de fietsende stapper moet zijn fiets ergens kwijt

Het Leidseplein in Amsterdam. Met verwijzingsborden, extra fietscoaches en fietspontons probeert men het stallen in ieder geval enigszins te reguleren.

Ron Hendriks

Het begint een serieus probleem te worden, de fietsende stapper. Gemeenten maken zich zorgen over de stapels fietsen die nooduitgangen van uitgaansgelegenheden blokkeren en de doorgang van hulpdiensten verhinderen. De oplossing is niet altijd simpel. 'Je hebt het over een interessante doelgroep, uitgaanspubliek. Kort door de bocht: jongeren van 18-25 jaar die onder invloed zijn van alcohol. Want de meesten drinken zich in voordat ze uitgaan. Het is best lastig om die te beïnvloeden.'

Dat zegt Josien van Bommel. Ze is projectleider Kwaliteitsmeter Veilig Uitgaan, een instrument om de veiligheid in uitgaansgebieden te verbeteren, waarover later meer. Ze deed de nodige praktijkervaring op met de doelgroep. 'Je moet het natuurlijk sterk toejuichen dat veel mensen met de fiets komen in plaats van met de auto. Het wordt pas een probleem als te veel fietsen op een kluitje komen te staan. En niet alleen voor de hulpdiensten. Als er één fiets omvalt, valt meteen een hele rij om. Dat geeft geluidsoverlast voor bewoners, enzovoort. Ook als het een keer uit de hand loopt in een uitgaansgebied is een fiets die voor het grijpen staat veel gevaarlijk dan een fiets die in een klem staat. Bovendien, het ziet er chaotisch uit. Ik ben ervan overtuigd dat je door het op orde houden van een omgeving het gewenste gedrag van het publiek in de hand werkt.'

Eigenaar Café 't Hookhoes: 'Het is een drama. Er kan soms geen politieauto meer door.'

Knipkaart

Het probleem speelt onder andere in Almelo, rond het Amaliaplein. 'Als wij zaterdag, mijn vrouw en ik, van een visite 's avonds thuiskomen kunnen wij er niet in of uit. Onze voordeur is geheel bezet met fietsen, ongeveer 20 stuks', klaagt een binnenstadbewoner. Dagblad Tubantia spreekt zelfs van een fietsenchaos op het horecaplein. 'Het is een drama', zegt de uitbater van café 't Hookhoes in de krant. 'Er kan soms geen politieauto meer door.'

Toch ligt er honderd meter verder een gratis fietsenstalling, maar die wordt nauwelijks gebruikt. Dat is ook het eerste waar de gemeente naar aan het kijken is om het probleem aan te pakken, vertelt een woordvoerder. De stalling wordt opgeknapt en waarschijnlijk van een betere verlichting op de looproute voorzien, zo is het voornemen. Zo mogelijk wordt elders nog wat extra capaciteit gecreëerd. Een communicatiecampagne moet de bezoekers ertoe brengen de fiets daar ook neer te zetten. Ter ondersteuning wil men een parkeerverbod voor fietsen invoeren tijdens de uitgaansuren. 'We hopen dat de horeca daar ook aan wil meewerken. Je zou bijvoorbeeld kunnen denken aan een knipkaart waarmee spaarpunten voor het stallen zijn te verdienen die zijn om te zetten in een consumptie in het café. Pas als dat alles niet werkt, is handhaving aan de orde.'



Op het Amaliaplein in Almelo veroorzaken geparkeerde fietsen veel overlast. De fietsenstalling ligt 100 meter verder, en dat is voor de meeste stappers te ver.

[foto John Bouma]

Rode loper

Wellicht kan Almelo nog wat opsteken van Amersfoort. Die worstelde met het probleem dat in het weekend veel fietsen van bezoekers aan uitgaansgebied De Hof werden gestald in de Papenhofstede. De fietsen blokkeerden nooduitgangen en stonden in de weg voor zowel hulpverleners als bezoekers in geval van een calamiteit. Eerst dacht men erover om een bewaakte stalling in de buurt 's avonds open te houden. Maar een loopafstand van 200 tot 300 meter leek een brug te ver voor het uitgaanspubliek.

Bij wijze van proef werd daarom iedere vrijdag- en zaterdagavond een rode loper uitgerold en aan de overzijde zette men in het weekend tijdelijke fietsrekken. Het idee was dat er nog maar aan één kant fietsen werden neergezet, zodat nooduit-

gangen en woningingenangen vrij blijven. Om de gebruikers op weg te helpen, waren de eerste tijd stewards actief.

Dat bleek gedurende een pilot eind 2012 vrij goed te werken. Er waren ook amper klachten over verschuiving van parkeerdruk naar andere plekken. De fietsen verdeelden zich kennelijk gelijkmatig over omliggende straten en pleinen. En de stewards bleken al vrij snel niet meer nodig. 'Het gewenste gedrag lijkt goed te zijn ingesleten', constateerde de gemeente, die daarop besloot de rode loper permanent in te zetten. Wel met wat kleine aanpassingen. Zo stopte men met het plaatsen van tijdelijke fietsrekken aan de zijde waar wel gestald mocht worden. Het kwam te vaak voor dat fietsen werden achtergelaten die nog vast zaten met een ketting waardoor de rekken niet konden worden opgehaald. Verder verdwenen nogal eens lopers of ze belandden in de gracht. De aanschaf van zwaardere lopers met het gemeentelogo maakten aan dit probleem een einde.

Het wekelijks in- en uitrollen van de lopers kost de gemeente ca. € 14.000 per jaar. 'Maar we geven de voorkeur aan deze aanpak boven het wegslepen van fietsen. Dat lijkt zeker tijdens weekendnachten met horecapubliek vragen om moeilijkheden.'

Volle terrassen

Maar het zijn niet altijd alleen jongeren die het beeld bepalen in uitgaansgebieden. In Den Haag speelt het probleem al voor het borreluur op de Grote Markt. Een gezellig plein met veel horeca en terrassen, met op 50 meter afstand een riante Biesieklette die nauwelijks werd gebruikt. Weliswaar in de kelder van een parkeergarage, maar wel met 500 plaatsen. Fietsers gaven echter de voorkeur aan een plaatsje tegen de gevel of een lantaarnpaal, met veel klachten tot gevolg. De gemeente zette in op een combinatie van handhaving en

Amersfoort rolt in het weekend een rode loper uit om fietsers ertoe te brengen aan de andere kant te parkeren.





Nat zadel

Hoe zorg je ervoor dat mensen geen fietsen stallen op een plein, maar in de nabijgelegen fietsparkeergarage onder de bibliotheek? De gemeente Amsterdam loofde een prijs uit voor de beste oplossing voor dit probleem. Eerstejaarsstudenten van de opleiding Mobiliteit (Verkeerskunde) van Windesheim Flevoland bedachten een oplossing: op het plein plaatsen we grondfonteintjes, zodat mensen er niet zo snel hun fiets meer plaatsen. Niemand wil een nat zadel, toch?

Een ander idee uit Amsterdam is om met laserlicht parkeervakken te tekenen waar fietsen wél mogen staan. Het parkeervak is al eerder met redelijk succes in verschillende steden toegepast. Laser heeft als voordeel dat men zo'n vak tijdelijk kan instellen. En het uitgaanspubliek komt alvast in de stemming...

Josien van Bommel: 'Je moet natuurlijk niet komen aanzetten met foldertjes e.d. maar goed kijken hoe je kunt aansluiten op de doelgroep.'

het verleiden van fietsers middels gerichte communicatie. Zo werd de stalling (de eerste dag) gratis. Of dat het alleen was is niet helemaal duidelijk, maar het gebruik van de stalling verviervoudigde. Daarnaast wordt gehandhaafd, maar vooral in de ochtenduren. Drie keer per week worden fout gestalde - achtergelaten - fietsen naar de stalling gebracht. De fietsen worden daar een week bewaard en gaan vervolgens naar het Fietsdepot.

De eerste maand werden bijna 200 fietsen verwijderd, daarna enkele tientallen. De klachten over fietsoverlast zijn verdwenen, aldus de gemeente.

Ook deze operatie kostte de gemeente het nodige. De totale uitgaven voor het schoonhouden van het plein liggen alles bij elkaar rond vier ton per jaar.

Doe mee! Parkeer je fiets oké

Amsterdam kent uiteraard ook het probleem van volle terrassen, veel fietsen en weinig parkeerplekken bij uitgaansgebieden. Daarom heeft men op het Leidseplein ingevoerd dat fietsen maximaal zeven dagen in een parkeervoorziening mogen staan. Handhaving gebeurt door middel van het stickeren van fietsen. Verder moeten (brom)fietsen verplicht in een parkeervoorziening (rek, stalling of vak) worden geplaatst. Gelijktijdig zijn de nodige extra fietsparkeervoorzieningen gemaakt, zoals de fietsponton.

Een informatiecampagne 'Doe mee! Parkeer je fiets oké' moet fietsers duidelijk maken dat in het gebied nieuwe regels gelden. Horeca en theaters rondom het Leidseplein hebben daartoe met het stadsdeel om de tafel gezeten en ondersteunen de campagne door middel van posters, banners op tickets, flyers en social media.

Borden rondom het Leidseplein en fietscoaches verwijzen fietsers en bromfietzers naar de parkeervoorzieningen. Met wisselend succes overigens, zoals elders in Fietsverkeer te lezen is. Tegelijkertijd wordt strenger opgetreden tegen foutparkeerders.

De nieuwe regels gelden van maandag tot en met vrijdag van 08.00 tot 18.00 uur. Dan kan doordeweeks ruimte worden gemaakt voor de drukte in het weekend, zo redeneert men. Voor de avonden, met name op de donderdag-, vrijdag- en zaterdagavond, gelden de regels niet. Er zijn dan nog onvoldoende parkeerplaatsen voor alle bezoekers. Bezoekers worden verzocht zoveel mogelijk binnen de vakken of rekken te parkeren of gebruik te maken van de fietsponton die nog niet altijd vol zijn. Soms worden mobiele stallingen ingezet op spijtstijden.

Goede voorzieningen

Het is dus vaak zoeken naar de juiste aanpak. Maar, volgens Josien van Bommel van de Kwaliteitsmeter Veilig Uitgaan, er zijn wel een paar algemene handvaten te geven. 'Uitgaansproblemen moet je samen oplossen: gemeente, politie en

Hoezo, in de weg?

De gemeente Leiden vroeg jongeren onlangs in een enquête naar hun fietsgebruik 's avonds. Bijna tweederde van de jongeren gaat wel eens uit in het centrum. Daar weer tweederde van zet dan de fiets het liefst dichtbij de uitgaansgelegenheid. 45% denkt dat anderen geen last hebben van hun gestalde fiets; opvallend is het hoge percentage van de 18-minners dat niet weet of anderen last hebben van hun fiets: 34% (tegenover 14% van de 18-plussers). Als fietsen niet meer vlak bij uitgaansgelegenheden mogen worden gezet maar alleen in speciale rekken zo'n honderd meter verder, denkt minder dan de helft (47%) dat te doen, 34% denkt van niet en 19% weet het nog niet.

Weghalen door de politie van fout neergezette fietsen vlak bij uitgaansgelegenheden helpt: als dat zou gebeuren, denkt 83% een volgende keer de eigen fiets wel op die speciale plekken te zetten.

Schouwburg

Het parkeren van fietsen bij uitgaansgelegenheden kan ook spelen bij het theater of de schouwburg. Neem de stadsschouwburg in Utrecht. De lokale afdeling van de Fietsersbond ging eens kijken. Er staan daar 8 nietjes voor maximaal 16 fietsen en nog 6 fietsklemmen die meestal bezet zijn door langstallers, zo constateerde men.

's Avonds parkeren een paar honderd schouwburgbezoekers hun fiets langs het gravelpad rond de schouwburg, tegen de muur naar de schouwburgkelder en op het voetpad bij de ingang. 'Vlak voor de aanvang van een voorstelling zoeken nogal wat schouwburgbezoekers vertwijfeld naar een stalplek voor hun stalen ros', rapporteert de bond die ook een telling deed. Op een avond met 808 schouwburgbezoekers kwamen er 294 met de fiets.

Dat leidt in Utrecht overigens niet tot al te grote problemen, vrijwel alle fietsen waren netjes gestald langs de hekjes en de muren en er was geen sprake van blokkering van de toegangsweg. En om diefstal te voorkomen is een bewaker aanwezig. Een echte fietsenstalling lijkt financieel niet haalbaar.

horecaondernemers. Als je dan een actie fiets-in-de-stalling houdt, kom je goed beslagen ten ijs. Ondernemers zijn best bereid daaraan mee te doen. Die snappen ook wel dat een veilig en aantrekkelijk uitgaansgebied goed voor hen is.'

'Het is wel zaak om éérst goede stallingsmogelijkheden te realiseren, dan te communiceren en daarna pas te gaan handhaven. Dat laatste moet een sluitstuk zijn. Dat zal veel minder probleem geven als er goede parkeeralternatieven in de buurt zijn.'

'Als je communiceert over zo'n aanpak, moet je natuurlijk niet komen aanzetten met foldertjes e.d. maar goed kijken hoe je kunt aansluiten op de doelgroep. Als volwassene weet je vaak niet meer hoe een twintigjarige denkt. Horecaondernemers weten dat vaak wel, die doen al veel via sociale media. En je kunt samenwerking zoeken met het jongerenplatform in een gemeente.'

Eerder genoemde Kwaliteitsmeter Veilig Uitgaan (KVU) biedt volgens Josien van Bommel een goed vertrekpunt voor een systematische aanpak van het fietsenprobleem. De Kwaliteitsmeter is ontwikkeld door het Centrum Criminaliteitspre-

ventie Veiligheid (CCV) om gemeenten, horecaondernemers en politie te helpen de veiligheid in een uitgaansgebied te verbeteren. Al meer dan 100 gemeenten werken er mee. Het gaat bijvoorbeeld over geweld, overlast, aanpak alcohol en drugs en andere zaken. De fiets is weliswaar niet direct in de inhoudsopgave van de Kwaliteitsmeter terug te vinden, maar de aanpak van een fietsenprobleem kan daarin prima een plek krijgen, aldus Van Bommel. 'Onderdeel van die aanpak is het vaststellen van een maatregelenmatrix. Politie, horeca, gemeenten en bewoners gaan kijken wat men wil verbeteren. En het fietsenstellen is in een aantal gemeenten al zo'n verbeterpunt dat je het best kunt aanpakken in overleg met alle betrokkenen en in samenhang met eventuele andere probleempunten in een gebied.'

Josien van Bommel:
'De Kwaliteitsmeter Veilig Uitgaan kan helpen bij de aanpak van gevaarlijk gestalde fietsen in uitgaansgebieden.'

