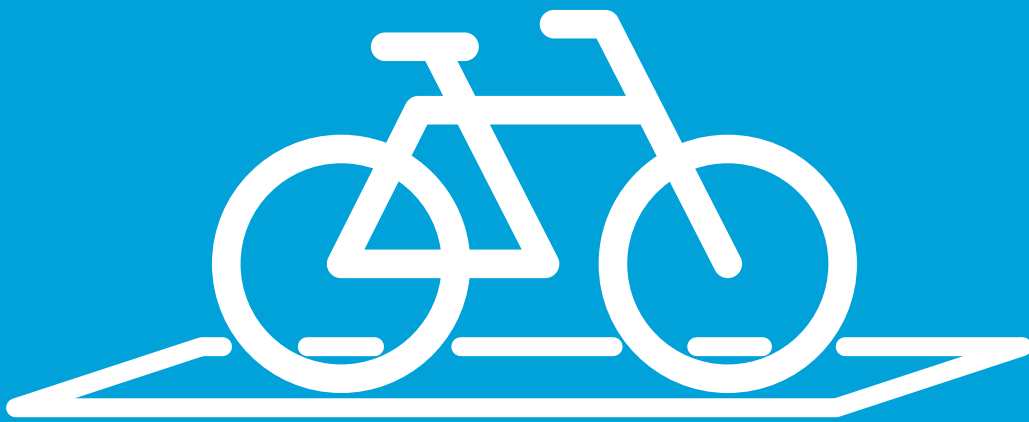


Fietsparkeren is een vak



Een methode voor analyse en aanpak
van fietsparkeervraagstukken

Paul Rijnders
Egbert Kolvoort

4 januari 2021

Samenvatting

Fietsparkeren is een ruimtelijk en economisch onderwerp. Een fietsparkeerprobleem vereist in de eerste plaats afbakening van het probleemgebied en een analyse van de situatie. Daarbij worden de parkeervoorzieningen, belanghebbenden, doelgroepen en ruimtelijke ontwikkelingen in kaart gebracht. Daarnaast moet de relatie tussen de ambitie voor fietsparkeren en de andere ambities voor het gebied duidelijk zijn. Door deze analyse wordt het probleem helder. Voor de aanpak van een fietsparkeerprobleem zijn drie ingrediënten nodig: capaciteit, locatie en regime.



1. Inleiding

Fietsparkeren: is dat een woord? Het staat niet in het woordenboek, maar belangenclubs, leveranciers, gemeenten, vakbladen, onderzoeksbureaus en professionals gebruiken de term steeds vaker: het fietsparkeren neemt toe, er zijn problemen met fietsparkeren, er zijn systemen die het fietsparkeren vereenvoudigen, er is een CROW¹ handleiding over fietsparkeren, er verschijnen artikelen met fietsparkeren als thema, etc.

Er komen steeds betere rekken, fietsparkeervakken, mooiere fietsenstallingen, betere communicatiemiddelen, maar ook steeds meer regels en een effectievere handhaving. Er zijn pilots met pop-up stallingen, chipsystemen en automatische stallingen. In Utrecht is de grootste fietsenstalling ter wereld geopend voor maar liefst 12.500 fietsen. Kortom, fietsparkeren is actueel.

Waar moet je beginnen als er een fietsparkeerprobleem optreedt of als je dat wilt voorkomen? Door enkele elementen in samenhang te beschouwen kan een fietsparkeerprobleem goed worden ontleed en opgelost: fietsparkeren is een vak.

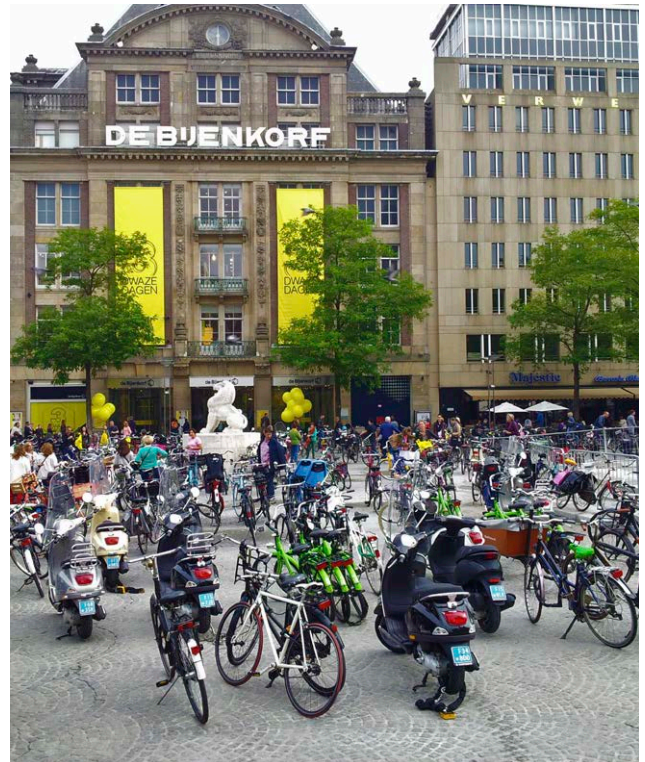
¹ Leidraad fietsparkeren, CROW, december 2010; CROW-Fietsberaad is een kenniscentrum voor fietsbeleid. De doelstelling van CROW-Fietsberaad is de ontwikkeling, verspreiding en uitwisseling van praktijkgerichte kennis.



2. Fietsparkeren: een ruimtelijk en economisch vraagstuk

Fietsparkeren leidt op de meeste plekken niet tot problemen. Zo lang het een beetje ordelijk gebeurt en anderen ervaren geen hinder, dan is er niets aan de hand.

Dat is anders als de ruimte om fietsen te parkeren schaars is: bij treinstations, uitgaanscentra, in binnensteden en bij evenementen. Hier concurreert fietsparkeren met andere functies in de schaarse ruimte. Vanuit dit perspectief is het interessant om fietsparkeren goed te organiseren. Een mooi praktijkvoorbeeld is De Dam in Amsterdam. Een chaotische 'fietsparkeerplaats' veranderde in een mooi plein met alle ruimte voor voetgangers.



De Dam in Amsterdam: van fietsparkeerplaats naar ruimte voor voetgangers



3. Analyse van de fietsparkeersituatie

Probleemgebied en buffergebied

Een fietsparkeerprobleem is meestal lokaal²: bij een station, stadscentrum, winkelstraat, school, universiteit, enzovoort. Fietsers parkeren het liefst zo dicht mogelijk bij de bestemming. Daarom wordt de oplossing meestal gezocht op de plek waar het probleem zich voordoet. Goede oplossingen aan de rand van het probleemgebied zijn ook mogelijk.

Om een fietsparkeerprobleem in kaart te brengen moet het gebied worden afgebakend:

- ▶ Het probleemgebied: waar is het fietsparkeren een probleem?
- ▶ Het randgebied: hier zijn oplossingen voor het probleem mogelijk, maar er kan ook een waterbedeffect optreden: als fietsparkeren in het probleemgebied wordt aangepakt met regels en handhaving bestaat het risico dat fietsen net buiten dat gebied geparkeerd worden.

Daarna volgt een analyse van de functies in het gebied. Wonen, werken, winkelen, uitgaan, reizen: elke functie heeft zijn eigen fietsparkeerbehoefte.

Belanghebbenden

Op drukke plekken lopen de belangen van verschillende gebruikers van het gebied vaak uiteen, maar ze overlappen elkaar ook regelmatig:

Gebruikers van het gebied	Belang
Bezoeker op de fiets	Snel een veilige parkeerplaats zo dicht mogelijk bij bestemming.
Bezoeker met de auto	Idem.
Bezoeker met OV	Halte zo dicht mogelijk bij bestemming.
Voetganger	Comfortabele en veilige loopruimte.
Winkelier	Ruimte voor klanten om fiets, auto of scooter snel, gemakkelijk en dichtbij te parkeren; ruimte voor laden en lossen.
Horeca	Ruimte voor terras, een prettige sfeer in de openbare ruimte; voldoende parkeerruimte voor klanten.
Nood- en hulpdiensten	Goed bereikbare, toegankelijke openbare ruimte.
Bewoner	Voldoende parkeerruimte, o.a. voor eigen fiets en fietsen van bezoekers, aantrekkelijke openbare ruimte.

Straatlab

Om belangen en standpunten van de verschillende groepen in beeld te brengen kunnen straatlabs³ worden georganiseerd. Tijdens een straatlab wordt een mix van betrokkenen uit de buurt gevraagd om met elkaar in gesprek te gaan en samen ervaringen en voorkeuren te verkennen. Het gaat hierbij om een open en gezamenlijk gesprek en het samen nadenken over mogelijke oplossingen. Het onderliggende principe van deze aanpak is 'system thinking'. Dat wil zeggen dat het geheel van gekoppelde elementen wordt beschouwd. Deze methode bevordert het draagvlak voor oplossingen voor de inrichting van de openbare ruimte op lokaal niveau.

² Beleidsambities op stedelijk niveau zoals 'thuis veilig stallen, op plaats bestemming veilig stallen' worden hier niet besproken.

³ De 'straatlab methodiek' is ontwikkeld door Bureau STBY, www.stby.eu

Parkeervoorzieningen

Er is een inventarisatie en analyse van de parkeervoorzieningen in een gebied nodig. Wat is de capaciteit, wat is de aard en kwaliteit van de voorzieningen? Waar bevindt zich de capaciteit ten opzichte van de functies in het gebied?

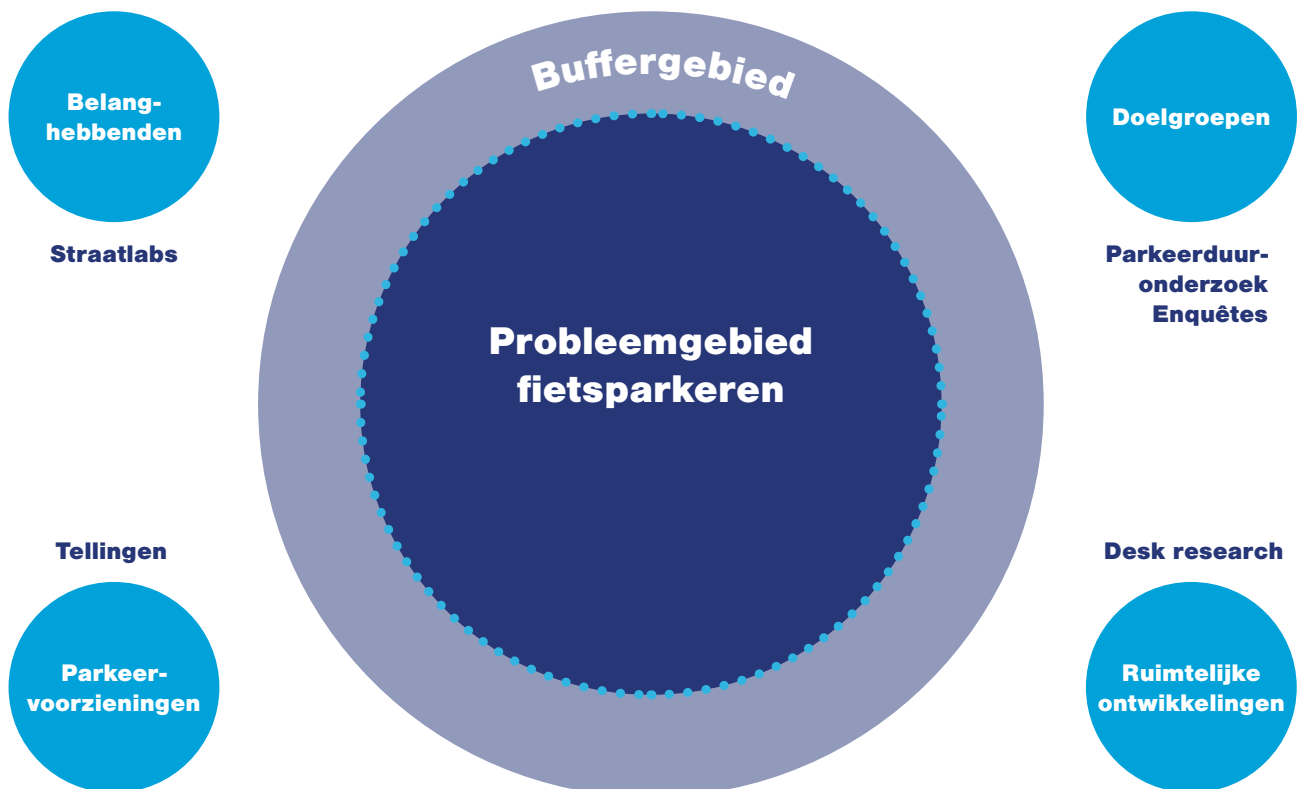
Met tellingen wordt bepaald waar en wanneer er wordt geparkeerd. De tellingen geven inzicht in het gebruik van voorzieningen, tekort of juist overschot aan capaciteit en wanneer het druk of rustig is in het gebied.

Doelgroepen

Het is belangrijk te weten wie, waarom en hoe lang in het gebied parkeert. Dit hangt nauw samen met de functies in een gebied. De omvang van verschillende groepen fietsparkeerders kan worden bepaald met fietsparkeerduuronderzoek⁴. Van individuele fietsen wordt gemeten hoe lang ze op dezelfde plek staan. Omdat fietsen geen nummerbord hebben moeten de fietsen worden gemarkeerd. Fietsparkeerduuronderzoek kan worden aangevuld met enquêtes. Dit heeft meerwaarde als meer diepgaande informatie nodig is, bijvoorbeeld over motieven en meningen.

Ruimtelijke ontwikkelingen

Bij de analyse van een fietsparkeervraagstuk hoort tenslotte ook een inventarisatie van ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied en in welke mate die de fietsparkeerbehoefte beïnvloeden.



Figuur: analysekader fietsparkeren

⁴ Verkenning doelgroepenaanpak voor het fietsparkeren, Fietsberaad publicatie 33, mei 2019

4. Wat is de ambitie voor de openbare ruimte?

Fietsparkeren vindt vaak plaats in de openbare ruimte. De ambitie voor de inrichting en gebruik van de openbare ruimte is soms heel duidelijk maar vaak ook niet. Bij een herinrichtingsproject wordt de ambitie duidelijk beschreven. In bestaande situaties is de ambitie veel minder duidelijk. De ambitie voor de openbare ruimte bepaalt (vaak impliciet) hoeveel ruimte er is voor fietsparkeren. Als de fietsparkeerbehoefte de beschikbare ruimte overtreft kan een fietsparkeerprobleem ontstaan.

Vaak lukt het nog wel om de ambitie voor een gebied als geheel te formuleren, zoals bijvoorbeeld in het ontwerp van de Rode Loper in Amsterdam.

Hoe het precies moet met het fietsparkeren wordt hier in het midden gelaten. Het ontwerp van de Rode Loper beperkt zich tot de algemene notie dat er evenwicht moet zijn tussen vraag naar en aanbod van fietsparkeerplaatsen. In de paragraaf hierna wordt duidelijk dat al in de ontwerpfase de gewenste fietsparkeersituatie moet zijn beschreven om uiteindelijk de ambitie van het ontwerp beter te kunnen laten slagen.

Om een fietsparkeerprobleem te kunnen definiëren is het dus eerst nodig om de ambitie met betrekking tot de openbare ruimte te kennen: het gebruik en aanzien van de openbare ruimte als geheel. De ambitie voor fietsparkeren is in de eerste plaats voldoende fietsparkeergelegenheid. Deze ambities hebben verband met elkaar. Ter illustratie: als de ambitie met de inrichting van de openbare ruimte voldoende ruimte laat voor fietsparkeren, dan kan in de openbare ruimte volledig in de behoefte worden voorzien. Als de fietsparkeerbehoefte groter is dan de ambitie voor de openbare ruimte toelaat, dan moet een andere oplossing worden gevonden. Denk aan inpandige stallingen in het gebied of capaciteit aan de rand van het gebied.

“Met dit ontwerp is de ambitie uit de Nota van Uitgangspunten vormgegeven om van het tracé boven de Noord/Zuidlijn een schitterend gebied te maken, dat allure uitstraalt en waar bezoekers zich welkom voelen.

Het gebied wordt het visitekaartje van de stad, met meer ruimte voor voetgangers, prettig om te verblijven en dat alles hand in hand met een goede bereikbaarheid, vlotte doorstroming en verkeersveilig.”

Bron: Ontwerp Rode Loper



5. Wat is het fietsparkeerprobleem?

Als de situatie is geanalyseerd én de ambities voor de openbare ruimte en fietsparkeren zijn bekend kan het probleem worden gedefinieerd: dit is het verschil tussen de bestaande situatie en de ambities. Een voorbeeld maakt dit duidelijk.

Situatie

In een gebied staan op het drukste moment 200 fietsen, er zijn 100 plekken waarvan er 50 worden gebruikt. Hierdoor is het gebied rommelig en het rapportcijfer dat gebruikers geven voor fietsparkeren is een vier.

Ambitie

Fietsparkeren is goed opgelost wanneer minimaal 90% van alle fietsen op het drukste moment in voorzieningen staat en gebruikers van de voorzieningen op dat moment de fietsparkeersituatie waarderen met minimaal het rapportcijfer zeven.

Probleem

Er zijn meer fietsen dan voorzieningen, de voorzieningen worden matig gebruikt en de gebruikers zijn ontevreden.



6. Aanpak van fietsparkeerproblemen: een recept met drie ingrediënten

Om een fietsparkeerprobleem aan te pakken zijn drie ingrediënten nodig:

- capaciteit
- locatie
- regime

Met de verhouding van de ingrediënten kan worden gevarieerd en al naar gelang de aard van de mix levert dit verschillende smaken op.

Capaciteit

Fietsparkeren kost ruimte: op straat in rekken en vakken, in (ondergrondse) fietsstallingen, in gebouwen of op water. De benodigde capaciteit is afhankelijk van de ambitie. Als de wens is dat alle fietsen altijd in voorzieningen kunnen worden geparkeerd, dan moeten er minimaal zoveel plekken zijn als de fietsparkeerbehoefte op het drukste moment. En een beetje meer, want een parkeervoorziening wordt als “vol” ervaren wanneer deze voor 90% is bezet. Het type voorzieningen moet zo goed mogelijk aansluiten bij het gewenste gebruik: op plekken waar vooral kort gebruik gewenst is zijn vakken een goede oplossing; op plaatsen waar langer wordt geparkeerd zijn rekken of stallingen een betere keuze.

De kwaliteit en het gebruikscomfort van fietsparkeervoorzieningen zijn belangrijk. Een stalling met een steile trap en slecht functionerende etagerekken zal het minder goed doen dan een stalling met een tapis roulant, ruime gangpaden en goede rekken. Een goede ligging ten opzichte van de functies én een goede routing tussen aanvoerrote en stalling en tussen stalling en bestemming zijn belangrijke succesfactoren.

Tenslotte is prijs een kritische succesfactor: een gratis stalling wordt aanmerkelijk beter gebruikt dan een betaalde stalling.

Locatie

Hoe beter de locatie van de voorzieningen aansluit op de bestemming van de fietsparkeerders, hoe beter die voorzieningen gebruikt worden. In drukke gebieden zit hier spanning: die plek bij de entree van een station, voor de ingang van een winkel of op dat uitgaansplein is ook voor ander gebruik interessant. Of er is gewoonweg niet genoeg ruimte om alle fietsparkeerders op die A-locatie een plek te geven. Bij de keuze voor de locatie van voorzieningen moet nabijheid tot bestemming worden afgewogen tegen andere belangen in de openbare ruimte. Tenslotte draagt de inrichting van de openbare ruimte ook bij aan het gewenste gedrag: waar men niet makkelijk met de fiets kan komen is het niet aantrekkelijk om te parkeren.



Amsterdam, Eerste van der Helststraat: fietsparkeerprobleem opgelost

Regime

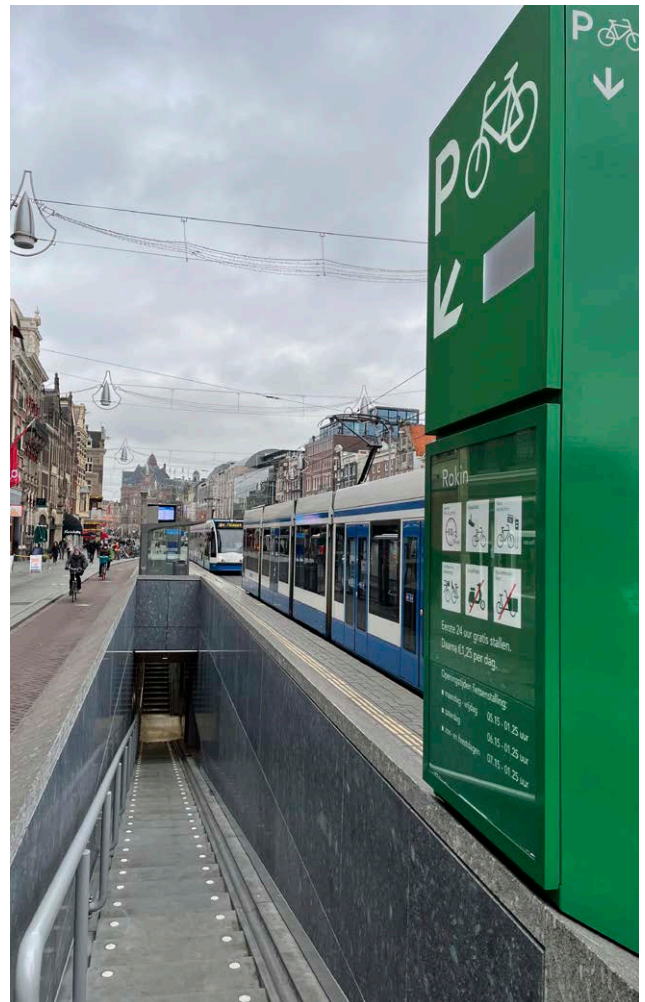
In Nederland is fietsparkeren geregeld in de Wegenverkeerswet: fietsen moeten op het trottoir, op het voetpad of in de berm parkeren dan wel op andere door het bevoegd gezag aangewezen plaatsen. In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) zijn aanvullende regels gesteld: geparkeerde fietsen mogen geen hinder veroorzaken, niet aan gemeentelijke eigendommen worden vastgemaakt, enzovoort. De APV biedt de mogelijkheid om aanvullende regels te stellen, bijvoorbeeld een maximum parkeerduur of de verplichting om in aangewezen gebieden in voorzieningen te parkeren.

Omdat fietsen bijna overal geparkeerd mogen worden, zijn in drukke gebieden aanvullende regels nodig om het fietsparkeren effectief te kunnen reguleren. De regels en het gewenste gedrag moeten goed kenbaar zijn. Dit kan met een mix van communicatiemiddelen: social media, pers- en nieuwsberichten,

bewonersbrieven en/of een publiciteitscampagne. Dit wordt ondersteund met stevige on-the-spot communicatie. Fysiek met borden en tegels en meer actiematig met fietscoaches, stuurhangers, pylonen, enzovoort.

Met een goede inrichting en met communicatie van de regels kan veel worden bereikt. Maar als de foutparkerende fietser niet het gevoel van kans op handhaving heeft, worden regels minder goed nageleefd. Handhaving is dus noodzakelijk. Bij fietsparkeren betekent handhaving het verwijderen van fout geparkeerde fietsen door het toepassen van bestuursdwang. Daarvoor moet voldoende personeel en materieel beschikbaar zijn en een fietsdepot.

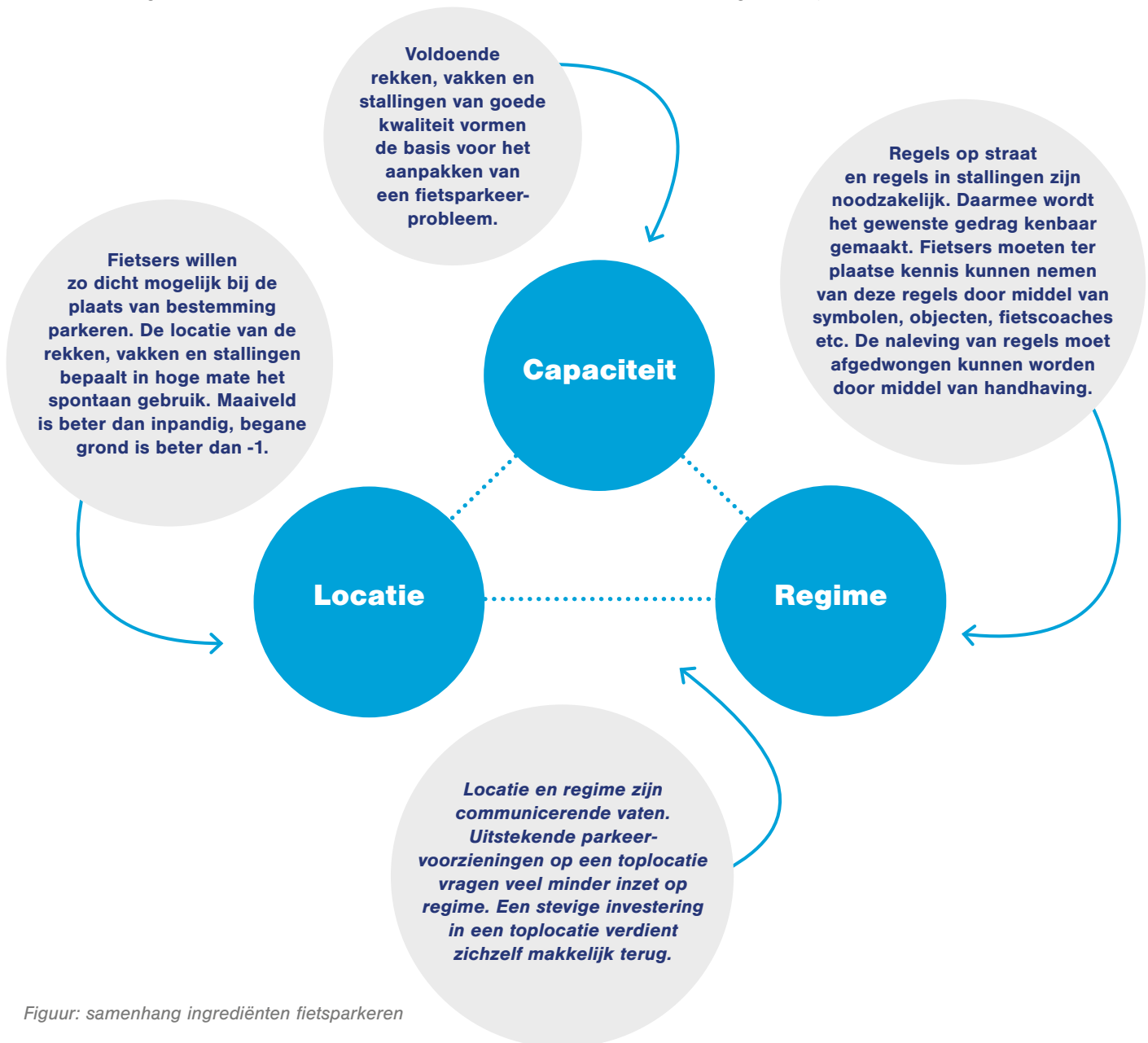
Samengevat: een regime bestaat uit regels, communicatie en handhaving.



7. Samenhang tussen capaciteit, locatie en regime

Elk van de drie ingrediënten is belangrijk voor een succesvolle aanpak van een fietsparkeerprobleem. Ruim voldoende fietsparkeercapaciteit van goede kwaliteit op de juiste locatie is natuurlijk ideaal. Dan zal een minimale inzet van regels/communicatie/handhaving nodig zijn, want de voorzieningen sluiten optimaal aan bij de behoeften van de fietsparkeerder. Maar omdat er altijd andere ruimtelijke en economische belangen om voorrang strijden is dat praktisch nooit het geval.

De keuze voor een fysieke fietsparkeeroplossing in de vorm van stallingen, rekken, nietjes of parkeervakken is in principe een eenmalige investering. De handhaving van de regels en de communicatie daarover heeft een structureel karakter. Ruim 100 jaar ervaring met fietsparkeren bij het Centraal Station in Amsterdam leert dat incidentele acties steeds een kortdurend effect hebben. Sinds 2012 wordt structureel gehandhaafd op fout geparkeerde fietsen en dit heeft geleid tot de huidige ordelijke situatie.



Figuur: samenhang ingrediënten fietsparkeren

Fietsparkeerproblemen zijn goed aan te pakken met:

- ▶ **voldoende capaciteit op de goede locatie;**
- ▶ **een regime van regels, communicatie en handhaving.**