

Kort fietsparken: zo regel je dat



Tour de
Force

Versie 1.0, maart 2024

Inhoudsopgave

1 Kort fietsparkeren: waarom?.....	2
Kort fietsparkeren – Wat is dat?	2
2 Het juridisch kader	3
De algemene plaatselijke verordening (APV)	3
Moet je kort parkeren juridisch regelen?	4
Communiceren	4
Handhaven	5
3 In de praktijk	6
Gemeente Tilburg	6
Gemeente Maastricht	7
Gemeente Zaanstad	8
4 Wie is de kortparkeerder?	9
Samenvattend.....	9

Colofon

Auteurs: Annemieke Putters, Paul Rijnders (XTNT)

Begeleid door: Birgit Cannegieter (Ploegleider Fiets in de stad), Ronald van der Weerd (CROW)

1 Kort fietsparkeren: waarom?

In Nederland mag je je fiets in een rek, in een stalling of gewoon op de stoep parkeren. Zo is dat geregeld in de het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens, paragraaf 11, artikel 27: 'Fietsen en bromfietsen worden geplaatst op het trottoir, op het voetpad of in de berm dan wel op andere door het bevoegde gezag aangewezen plaatsen.' Op de meeste plekken werkt dat uitstekend. Maar er zijn ook plekken waar het knelt. Dat gebeurt als er weinig ruimte is en er op dezelfde plek behoefte is aan zowel 'lang' als 'kort' parkeren. Bijvoorbeeld bij een supermarkt (behoefte aan kort parkeren) die zich dichtbij een station bevindt (behoefte aan lang parkeren). In zo'n geval is het in het belang van de winkel dat de klanten hun fiets even kort dichtbij de winkel kunnen parkeren. Forenzen die hun fiets voor de winkel zetten en dan tien uur later terug zijn belemmeren dat. Het is dan fijn als een deel van de openbare ruimte bestemd kan worden voor kort fietsparkeren.

Een voorwaarde voor succes is dat er binnen aanvaardbare afstand wel een alternatief is voor de langparkeerder. Ook is het van belang dat je hierop handhaaft: doe je dat niet, dan is de kans groter dat langparkeerders hun fiets gaan stallen op plekken die eigenlijk voor kort fietsparkeren zijn bedoeld, omdat consequenties uitblijven.

Kies dus voor een vorm van kort fietsparkeren als:

1. Er verschillende behoeften zijn op een plek: lang- en kort fietsparkeren;
2. De (openbare) ruimte niet toereikend is en er plekken zijn waar het 'knelt' als lang- en kort fietsparkeren gecombineerd wordt;
3. 'Het systeem op orde is': dat wil zeggen dat er in de nabijheid voldoendevoorziening(en) zijn voor lang(er) parkeren van fietsen.

Als je aan de slag gaat met kort fietsparkeren, dan zijn er een aantal dingen nodig. Allereerst moet je dit (juridisch) geregeld hebben. In dit document leggen we uit wat daar voor nodig is en hoe je dit kunt doen. Daarnaast moet de doelgroep snappen waar de voorziening voor dient én moet er worden gehandhaafd op een juist gebruik. Hier geven we enkele handvaten voor. Vervolgens lichten we een aantal voorbeelden uit de praktijk toe en gaan we in op 'het profiel' van de kortparkeerder.

Kort fietsparkeren – Wat is dat?

Een echte definitie van 'kort fietsparkeren' is er niet. In de praktijkvoorbeelden die opgenomen zijn in dit document is 'kort' een periode van minimaal 1 uur (Maastricht, Tilburg) en maximaal 4 uur (Zaanstad). Een periode van 1 uur is passend om winkelbezoek te faciliteren. In Zaanstad is voor 4 uur gekozen om te voorzien in parkeergelegenheid voor bioscoop- of winkelbezoek, maar treinreizigers aan te moedigen om andere parkeergelegenheid te gebruiken.

2 Het juridisch kader

Als je niks regelt mag elke fiets overal voor onbepaalde tijd op de stoep worden geparkeerd, zo lang daar geen hinder of gevaar door ontstaat. Om ruimte te maken voor kort fietsparkeren is het belangrijk om lang fietsparkeren aan te kunnen pakken. Het is dus nodig om een parkeerduurbepanking in te stellen die van kracht is in de voorzieningen die daarvoor bedoeld zijn. Hieronder staat hoe je dat regelt.

De algemene plaatselijke verordening (APV)

Als je wilt kunnen handhaven is het nodig om het juridisch goed te regelen. In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) staat de gemeentelijke regelgeving op het gebied van openbare orde en veiligheid benoemd. Dit is het instrument om het kort parkeren voor (brom-)fietsen te regelen. Hiermee kun je de maximale parkeerduur beperken. Ook is het mogelijk om een fietsparkeerverbod in te stellen voor een bepaald gebied. De combinatie wordt vaak toegepast in de buurt van stations: daar mag je vaak alleen in een rek, vak of stalling parkeren en bovendien is de parkeerduur in de voorzieningen vaak beperkt tot 28 dagen. Het 'kort parkeren' (1 tot 4 uur) kan ook op deze manier worden geregeld.

In de praktijk is het volgende nodig:

- Een artikel in de APV dat het mogelijk maakt om een fietsparkeerverbod in een bepaald gebied in te stellen.

Model APV 5.12, lid 1

Het is verboden op door het college in het belang van het uiterlijk aanzien van de gemeente, ter voorkoming of opheffing van overlast of ter voorkoming van schade aan de openbare gezondheid aangewezen plaatsen fietsen of bromfietsen onbeheerd buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen te laten staan.

- Een artikel in de APV dat het mogelijk maakt om de maximale parkeerduur in een bepaald gebied te regelen. In de toelichting op de APV kan worden aangegeven waar de beperking van de parkeerduur voor dient.

Model APV 5.12, lid 2

Het is verboden op door het college aangewezen plaatsen fietsen of bromfietsen langer dan een door het college vastgestelde periode onafgebroken te laten staan

Voorbeeld: toelichting uit APV Amsterdam

"Gedacht kan worden aan gebieden met een hoge fietsparkeerdruk, zoals rondom trein- en metrostations, onderwijsinstellingen, uitgaans- en winkelgebieden. Daar is het onwenselijk dat de schaarse fietsparkeercapaciteit en overige plekken in de openbare ruimte worden ingenomen door fietsen die niet of nauwelijks worden gebruikt. Ook kan deze bevoegdheid in woongebieden worden toegepast om te voorkómen dat fietsen schaarse fietsparkeerruimte langdurig in beslag nemen zonder dat ze worden gebruikt. De duur van de maximaal toegestane parkeertijd kan worden afgestemd op de aard van de locatie waar dit verbod geldt."

- Een besluit op grond van de APV dat in een gebied een parkeerverbod geldt (publiceren in Gemeentebblad).
- Een besluit op grond van de APV dat in (een deel van) het gebied waar het parkeerverbod van kracht is ook een beperking van de parkeerduur geldt (publiceren in Gemeentebblad). De Leidraad Fietsparkeren 2023 benoemt ook de mogelijkheid om het beheergebied en de maximale parkeerduur vast te leggen in een uitvoeringsbesluit.
- De aanwijzing van toezichthouders die worden bevoegd om op deze regels te handhaven (publiceren in Gemeentebblad).

Let op: een deelfiets is ook een fiets. Als je kort fietsparkeren via bovenstaande weg regelt, zijn deze regels ook van toepassing op deelfietsen.

Moet je kort parkeren juridisch regelen?

Je kunt er voor kiezen om kort fietsparkeren te stimuleren zonder het juridisch te regelen, bijvoorbeeld door een bord neer te zetten bij een rek of vak met de mededeling dat deze bedoeld is voor kort gebruik. Maar als het niet werkt verlies je wel geloofwaardigheid en je kunt niet handhaven. Bovendien is de behoefte om kort fietsparkeren te faciliteren dan niet ineens verdwenen en is alsnog een andere oplossing nodig. Het verdient daarom de voorkeur om het in één keer goed te regelen op zo'n manier dat ingrijpen door middel van handhaving in elk geval kan, zoals hierboven beschreven.

Let op: er is ook gekeken naar de mogelijkheid om kort parkeren te regelen op basis van de Wegenverkeerswet. Dat blijkt niet mogelijk (zie: <https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/4-uurs-parkeermaatregel-voor-de-fiets>).

“Het kader waarbinnen een verkeersbesluit moet worden genomen en beoordeeld, wordt gevormd door de BABW in samenhang met de WVV. De tijdsduurbeperving voor het parkeren van fietsen bleek echter niet mogelijk op basis van de WVV. Ook bleek dit niet mogelijk via de BABW. Op grond van artikel 8 van de BABW kunnen onderborden betrekking hebben op de voertuigcategorie of groep voertuigen waarvoor de parkeergelegenheid is bestemd, de wijze of doel van parkeren, de dagen of uren waarop parkeren verboden is of de dagen of uren waarop een beperking geldt. Met beperking wordt hier dus het gebruiken van een parkeergelegenheid door een bepaalde voertuigcategorie of groep voertuigen en de wijze of doel van het parkeren bedoeld. Het onderbord betrof echter een tijdsduurbeperving. Een dergelijke beperking valt niet onder de in artikel 8 van de BABW genoemde gevallen.

In het RVV zijn gedragsregulerende voorschriften voor weggebruikers opgenomen. Ook uit het RVV volgde dat een dergelijke tijdsduurbeperving niet mogelijk is. Het is wel mogelijk om op basis van de BABW en RVV aan te geven op welke tijdstippen er helemaal niet geparkeerd mag worden, maar het is niet mogelijk een tijdsbeperking te regelen. Via de APV kan dit wel, daarom is hiervoor gekozen.”

Communiceren

Het is belangrijk dat mensen die met hun fiets aankomen begrijpen wat de bedoeling van een kortparkeer-vak en waarom er iets bijzonders van ze wordt gevraagd. Communicatie is daarin een belangrijk middel. Een gekleurd vak alleen is niet voldoende. Het advies is om gebruik te maken van de kracht van het beeld en symbolen.

Voor communicatie over de maximale parkeerduur kun je een **bord** gebruiken bij de vakken of de rekken (figuur 1). Een overweging kan zijn om de **belijning** van de vakken in **blauw** uit te voeren (figuur 2). Dit doet denken aan een blauwe zone zoals die ook voor een beperkte parkeerduur voor auto's gebruikt wordt. De associatie met “blauwe zone” kan gebruikers helpen te begrijpen dat er kort geparkeerd mag worden. Tenslotte kan worden gedacht aan **borden** met een uitgebreidere toelichting in tekst (figuur 3). Geef het APV artikel een plek in de communicatie op straat. Extra uitleg in tekst werkt ondersteunend voor de handhaving wanneer er wordt opgetreden tegen te lang geparkeerde fietsen.



Bord bij parkeervak Helmstraat,
Maastricht



Blauwe belijning Pieter Vreedeplein, Tilburg



Toelichting op parkeerduur
Rustenburg, Zaanstad

Handhaven

Na het duidelijk communiceren over de bedoeling van het kortparkeervak, de grondslag en eventuele consequenties, komt handhaven. Vaak worden toezichthouders aangewezen die toezicht houden op geparkeerde fietsen in de openbare ruimte. Deze toezichthouders zien ook toe op de naleving van de regels voor het kort fietsparkeren. Zij doen dit door fietsen in de eerste plaats te markeren. Na verloop van de maximale parkeerduur wordt gecontroleerd welke fietsen er nog staan. Fietsen die nog niet gebruikt zijn krijgen een label waarop staat vermeld wat de overtreding is en wanneer de fiets verwijderd zal worden.

In de meeste gevallen zal het gewenste gebruik ook door de keuze van de locatie en de communicatie voor zich spreken. Toch zal het zo nu en dan nodig zijn om op te treden tegen te lang geparkeerde fietsen om de beschikbaarheid van de voorzieningen te optimaliseren. En bovendien om te sturen zodat het gebruik van de voorziening zoals bedoeld wordt benadrukt.

Een voorbeeld:






- In een vak mag 1 uur geparkeerd worden;
- De toezichthouder markeert om 9.00 uur alle fietsen die op dat moment in het vak staan met een krijtstreep op de achterband.
- De fietsen waarbij de krijtstreep om 10.00 uur nog zichtbaar is staan er tenminste een uur; deze fietsen krijgen een label met de mededeling dat er een overtreding van de maximale parkeerduur is geconstateerd. De eigenaar krijgt een bepaalde termijn om de fiets alsnog mee te nemen. Meestal is dit een uur (begunstigingstermijn). Fietsen die er na verloop van de begunstigingstermijn nog staan worden verwijderd uit het vak en afgevoerd naar het Fietsdepot.



3 In de praktijk

Als je aan de slag wilt met kort parkeren is het handig en nuttig om eerst te kijken hoe andere Nederlandse gemeenten dat doen. We hebben een aantal aansprekende, bestaande voorbeelden in beeld gebracht. Je treft hieronder voorbeelden uit de gemeenten Tilburg, Maastricht en Zaanstad. In deze gemeenten is het kort fietsparkeren juridisch geborgd en daarmee zijn de gemeenten in staat om te handhaven. Maar er zijn meer voorbeelden. De redenen om kort parkeren te faciliteren lopen uiteen en ook de wijze waarop kort parkeren wordt vormgegeven is afhankelijk van de lokale context. Onderstaande voorbeelden bieden inspiratie om kort parkeren in je eigen gemeente vorm te geven.

Gemeente Tilburg

	9 locaties in het stadscentrum Nabij winkels en horeca Binnen parkeerverbodzone		Blauw omlijnde vakken Fietsparkeerbord (E8f) met onderbord 'max 1h'
	Maximaal 1 uur		Quick-shoppers
	10 fietsen per vak		

De gemeente Tilburg merkte dat er steeds meer fietsen in de binnenstad op straat stonden, terwijl de binnenstad een fietsruimingsgebied is waar een parkeerverbod geldt. Dan kun je twee dingen doen: proberen hierop te handhaven en accepteren dat het straatbeeld rommelig is óf zoeken naar een manier om de verrommeling tegen te gaan. Omdat de gemeente Tilburg fietsgebruik in de stad wil stimuleren (vanuit de mobiliteitstransitie), koos de gemeente ervoor om kort parkeren te faciliteren. Je ontkomt namelijk niet aan geparkeerde fietsen in de openbare ruimte. Door fietsparkeren te structureren, blijft de binnenstad wel netjes en toegankelijk, is de gedachte in Tilburg.

De kortparkeervakken zijn bedoeld voor bezoekers van de binnenstad die daar voor een snelle boodschap komen. De huidige locaties zijn organisch ontstaan, op basis van ervaren overlast of verzoeken (van bijv. ondernemers). De gemeente wil het plaatsen van deze vakken reguleren via het masterplan Fietsparkeren. Doelstelling is dat bezoekers voor een kort bezoek binnen 50 meter de fiets kunnen parkeren.

Er zijn ook uitdagingen. Het valt bijvoorbeeld op dat wanneer het kortparkeervak vol is, men naast het vak doorparkeert. Met name in piekuren blijken er in de binnenstad te weinig stallingen te zijn. Tegelijkertijd ziet de gemeente dat beheerde inpandige stallingen over het algemeen leger komen te staan. **'Vanuit de gemeente dienen we de beste plekken aan te wijzen voor kort parkeren die samengaan met lang parkeerstallingen.** In de komende jaren komen er meer kortparkeervoorzieningen bij. Voldoende plek, logische locaties en communicatie is de eerste stap. Handhaving is het sluitstuk' aldus Marit Gresnigt, beleidsmedewerker mobiliteit bij de gemeente Tilburg.



Gemeente Maastricht

	Gelegen voor een supermarkt Binnen parkeerverbodzone		Vak met onderbroken belijning Groen bord met parkeerduur
	Maximaal 1 uur		Supermarktbezoekers
	30 fietsen		

Bij de gemeente Maastricht kwamen meldingen binnen over fout- en op straat geparkeerde fietsen voor een supermarkt in de binnenstad, waardoor bussen en ander verkeer er niet langs konden. Tegelijk stonden er op deze plek veel fietsen van mensen die geen bezoek brachten aan de supermarkt. Oplossing die bedacht werd is een kortparkeervoorziening. In het gemarkeerde vak mag men sindsdien maximaal 1 uur parkeren.

In het begin handhaafde de gemeente intensief op het gebruik van het 1-uursfietsvak. Dat gebeurt nu minder frequent. Gevolg is dat de gemeente ziet dat fietsen weer lang(er) blijven staan. Daarnaast merken ondernemers rondom de supermarkt dat zij nu meer fietsen voor de deur hebben. Een soort waterbedeffect dus. De gemeente ontvangt regelmatig nieuwe verzoeken voor kortparkeervoorzieningen vanuit bewoners en ondernemers, vaak omdat zij merken dat fietsen lang voor hun deur gestald blijven. De gemeente houdt dit vaak af, omdat het parkeerverbod in het centrum al veel capaciteit van handhaving vraagt. **'Het werkte en werkt goed, maar handhaving blijft een must om het goed te laten functioneren'**, vertelt beleidsmedewerker fietsparkeren Marijke Terpstra van de gemeente Maastricht. **'Echter, zonder handhaving is het niet terug bij af, maar werkt het minder effectief.'**

Kort fietsparkeren staat niet op zichzelf: het is onderdeel van een breder pakket aan maatregelen voor het stimuleren van de fiets. Zo investeert de gemeente Maastricht in meer parkeergelegenheid voor de fiets. Een wens van de gemeente is om de NS-stallingen langer en goedkoper open te houden, zodat treinreizigers minder geneigd zijn om in de openbare ruimte te parkeren. Bovendien zijn er twee gemeentelijke stallingen in aanbouw. Ook wil de gemeente bij toekomstige aanvragen voor studentenwoningen meewegen of er voldoende fietsparkeerruimte is op eigen terrein, zodat het toestaan van een studentenwoning niet leidt tot een hogere fietsparkeerdruk in de straat. Het verminderen van het aantal fietsen in de openbare ruimte verlicht immers de druk op de fietsvoorzieningen en daarmee de noodzaak om meer kort parkeren te introduceren.



Gemeente Zaanstad



2 locaties in het centrum
Nabij winkels en uitgaansgelegenheden
Binnen parkeerverbodszone



Vak met witte belijning
Bord met informatie



Maximaal 4 uur



Centrumbezoekers



192 fietsklemmen

De ontwikkeling van het winkel- en centrumgebied in Zaanstad zorgde voor meer voorzieningen en bebouwing. Daarmee groeide de behoefte bij ondernemers en de gemeente om het gebruik van de fietsenrekken in het centrum te reguleren. De fietsenrekken werden vaak nog de hele dag 'bezet' door forenzen, vanwege het nabijgelegen treinstation, terwijl ze bedoeld waren voor winkel- en bioscoopbezoekers. Met de kortparkeervoorzieningen wil de gemeente enerzijds centrum- en winkelbezoekers faciliteren en anderzijds forenzen ontmoedigen hier gebruik van te maken. Er wordt een parkeerduur van 4 uur gehanteerd; dat is ruim voldoende voor een centrumbezoek, maar te kort voor een gemiddelde forens.

Bij de introductie van de kort fietsparkeervakken is er door handhavers geflyerd om aandacht te vragen voor wie en welke parkeerduur de vakken bedoeld zijn. Er wordt ook gehandhaafd. Staat een fiets te lang in een vak, dan wordt deze verwijderd en kan de fiets tegen betaling worden opgehaald. Handhaving let daarnaast goed op het vrijhouden van doorgangen en looproutes.

"De vakken staan altijd vol en de fietsen staan vrij netjes. Bovendien wordt er weinig 'door geparkeerd'." De gemeente ervaart dat de forenzen niet meer parkeren in de kort parkeervakken. Dat hangt waarschijnlijk ook samen met het feit dat er inmiddels een nieuwe fietsenstalling is bij het station, waar forenzen hun fiets gemakkelijk kwijt kunnen.



4 Wie is de kortparkeerder?

Fietsers komen met verschillende redenen naar de binnenstad toe en hebben daarom ook diverse behoeften als het gaat om fietsparkeren. Het is belangrijk om je daar bewust van te zijn bij het vormgeven van fietsparkeervoorzieningen en te zorgen dat er voor de verschillende behoeften voldoende voorzieningen zijn. Om inzicht te krijgen in wie de kortparkeerder is, zijn we in Tilburg en Zaanstad de straat op gegaan om een aantal mensen te bevragen. Ook hebben we geobserveerd hoe de kortparkeervoorziening in deze twee gemeenten gebruikt worden. In Tilburg zijn de kortparkeervakken centraal en opvallend gelegen. Er zijn geen voorzieningen voor lang parkeren op maaiveld in de buurt. Zaanstad kun je op korte afstand wel een plek vinden om langer te parkeren.



75% van de mensen die hun fiets in de kortparkeervoorziening parkeerden deden dat om te winkelen of een boodschap te doen



75% van de ondervraagden vindt 1 uur of korter een redelijke tijd om te mogen parkeren



50% van de kortparkeerders gebruikt het parkeervak omdat het zich in de buurt van hun bestemming bevindt



Voor ruim 25% van de mensen geldt dat het parkeervak op de route ligt



Het merendeel vindt het positief dat er een maximale parkeertijd geldt. Dit zorgt voor orde en veiligheid, maar het vergroot vooral de kans dat je een plekje kunt vinden.



20% van de respondenten vindt het negatief dat de fiets maar een bepaalde tijd mag worden geparkeerd. Men ervaart dit als regelzucht van de gemeente.



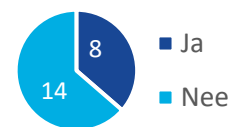
Nagenoeg iedereen zet de fiets het liefst op een plek waar ook andere fietsen staan.



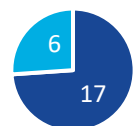
40% van de kortparkeerders zet zijn of haar fiets ook weleens in een inpandige bewaakte stalling in het centrum

We zien dat niet iedereen zich ervan bewust is dat er voor de fietsparkeervakken een maximale parkeertijd geldt. Daarbij zijn er wel verschillen tussen de twee steden: in Zaanstad was twee derde van de ondervraagde mensen zich niet bewust van de maximale parkeertijd, tegenover een kwart in Tilburg. Mogelijk speelt hier mee dat men in Zaanstad de gevolgen minder ervaart doordat je er 4 uur (i.p.v. 1 uur) kunt staan. In Zaanstad was het komen en gaan van fietsers minder groot in de parkeervoorzieningen dan in Tilburg (max 1 uur). In Tilburg viel bovendien op dat bezoekers expliciet benoemden dat er borden staan die het parkeerregime uitleggen.

Zaandam



Tilburg



Ben je je bewust van de maximale parkeertijd?

Samenvattend

Kort fietsparkeren is een voorziening die steeds meer gemeenten inzetten. Het is juridisch goed te regelen. Op logisch gelegen locaties kun je op draagvlak voor de korte parkeertijd rekenen. Het is raadzaam om klein te beginnen zoals in Maastricht met één vak, of zoals in Zaandam met een deel van een straat. Besef wel dat een structurele vorm van handhaving is vereist om de aanpak te laten slagen.