

ParkeerPanel

Fietsparkeren

In Nederland zijn er momenteel 22 miljoen fietsen. Met die fietsen worden jaarlijks 4,5 miljard **FIETSRITTEN** gemaakt¹. Vanzelfsprekend moeten deze fietsen ook geparkeerd worden. Maar waar moet een goede **FIETSPARKEERPLAATS** aan voldoen? En hoe staat het met het aanbod bij stations? Over deze en andere vragen geven de deelnemers aan het ParkeerPanel hun **VISIE**.

DEELNEMERS



OTTO VAN BOGGELEN
CROW-FIETSBERAAD



FOLKERT PIERSMA
PRORAIL



WIM BOT
FIETSERSBOND



CHRISTIEN RODENBURG
GEMEENTE UTRECHT

Onstreet en offstreet fietsparkeerplaats

Waarom moet een goede fietsparkeerplaats onstreet en offstreet voldoen?

Otto van Boggelen: De eisen die je moet stellen aan een fietsparkeerplek hangen af van de gebruiker. Een fietser stelt hogere eisen aan de fietsparkeerplek bij zijn eigen woning, waar de fiets ook moet overnachten dan aan de plek bij de bakker voor de deur. De stallingsduur is over het algemeen een belangrijk criterium. Hoe langer men wil

parkeren, hoe hoger de eisen aan de bescherming tegen diefstal, vandalisme en weersinvloeden. Daarnaast is de waarde van de fiets van invloed. Iemand die een oud barrel heeft gekocht om naar het station te gaan stelt minder hoge eisen aan de fietsparkeerplek dan iemand die met een e-fiets naar het station gaat. Kortom: maatwerk. De inzet van



moderne webbased technologie kan enorm helpen om maatwerk te leveren en de exploitatietekorten te verminderen.

Folkert Piersma: Zowel onstreet als offstreet fietsparkeerplaatsen moeten minimaal veilig en functioneel zijn. Ze worden geplaatst om te voorkomen dat fietsen her en der gestald gaan worden, dus moeten ze van voldoende kwaliteit zijn zodat de fietser deze ook wil gebruiken. Bij onstreet stallingen zijn naast de gebruikskwaliteit van de klem, beugel of rek, ook de omgevingsfactoren van belang. Ligt de stalling op een plek die past bij het gebruik en is de stalling overzichtelijk en ook in de avonduren sociaal veilig, met voldoende verlichting? Daarnaast moet in alle gevallen het aantal stallingsplekken voldoende zijn in relatie tot de vraag.

Een offstreet stalling moet ook op een plek liggen die logisch, herkenbaar en vindbaar is. Hier is het van het grootste belang dat de fietser er wil stallen. De kwaliteit en de veiligheidsbeleving in de stalling moet goed zijn. In

veel gevallen is hier inzet van toezichthouders noodzakelijk. Ook het regiem in die stalling is van belang voor het gebruik. Slechts circa 20 procent van de fietsers die naar het station gaan, of vanaf het station hun reis op de fiets voortzetten, maakt gebruik van betaalde stallingen. De rest kiest dus voor gratis en is ook moeilijk te dwingen om van betaalde stallingen gebruik te maken. Een aantrekkelijke stalling, gecombineerd met een aantrekkelijk regiem, zoals de eerste 24 uur gratis, is hiervoor een oplossing.

Mag ik hier nog een tussenvorm aan toevoegen, nl. de fietsflat? Geen echte maaiveld (onstreet) stalling, maar ook geen echte offstreet. Groot voordeel van de fietsflat is dat je grote capaciteit kunt bouwen op een beperkt oppervlak en dat het een open en sociaal veilige voorziening kan worden, mits hier voldoende aandacht aan wordt besteed.

Christien Rodenburg: Bij onstreet fietsparkeerplaatsen gaat het om voldoende capaciteit en diversiteit in de voorzieningen. Geen

'De eisen aan een fietsparkeerplek hangen af van de gebruiker'

Otto van Boggelen



‘Rond de stations is het capaciteitsvraagstuk nog steeds het grootste probleem’

Folkert Piersma



fietser is tenslotte gelijk. In binnensteden worden fietsparkeerplekken voor een groot deel gedurende de gehele dag of meerdere dagen door een fiets in beslag genomen. Het veilig vastzetten van fietsen aan fietsklemmen of nietjes, is goed voor de veiligheid, maar daarmee organiseer je ook dat fietsen langdurig worden geparkeerd. In het kernwinkelgebied is juist de wens om ook voor kort parkeren voldoende capaciteit te hebben. Dat betekent oplossingen zoals fietsvakken of mobiele stallingen (pop up stallingen). Bij een goede parkeerplek hoort daarnaast ook informatievoorziening over openingstijden van mobiele stallingen of wat we met fietsparkeervakken beogen (kort parkeren dichtbij de winkels). Bij offstreet fietsparkeerplaatsen gaat het om een logisch vervolg op de route. Er moet bij voorkeur een ingang op maaiveld zijn en anders een weinig steile hellingbaan en/of lopende band. De stalling moet bewaakt zijn en vriendelijke servicemedewerkers hebben, een ingang hebben die herkenbaar is en logisch tussen fietsroute en bestemming ligt; er moet informatie over openingstijden en eventueel kosten zijn; ook moet de stalling voldoende ruimte bieden voor ‘buitenmaatse’

fietsen en beschikken over een oplaadpunt voor E-bikes en een frisse uitstraling. Bij grote stallingen tenslotte moet er informatie zijn over vrije plekken.

In de Zadelstraatstalling in Utrecht hebben we diverse extra service-elementen toegevoegd. Door de gebruikers is als meest succesvolle serviceaspect aangegeven de open balie en het open karakter van de stalling in combinatie met de informatievoorziening. Dit wordt bijzonder hoog gewaardeerd door het publiek, men voelt zich welkom. Het is lastig aan te geven of extra service-elementen leiden tot een hoger gebruik.

Wim Bot: Een goede fietsparkeerplaats is voor de Fietsersbond een plaats waar je je fiets snel, comfortabel en veilig kunt stallen. Dat geldt zowel voor binnen als voor buiten. Een gebouwde voorziening biedt uiteraard extra bescherming tegen weer en wind. Een goede antidiefstalvoorziening is een absolute noodzaak, in een gebouw is menselijk toezicht vanuit het oogpunt van sociale veiligheid, service en voorkomen van diefstal van belang.

Gebreken Nederlandse fietsparkeerplaats

Voldoet de gemiddelde Nederlandse fietsparkeerplaats daaraan? Zo nee, wat zijn de voornaamste gebreken?

Otto van Boggelen: De gemiddelde Nederlandse fietsparkeerplaats bestaat niet. Je ziet wel dat in bepaalde gebieden bepaalde kwaliteiten ontbreken. In veel binnensteden zijn vooral absolute tekorten, bij kleine stations ontbreekt het aan veilige parkeerplekken en dat geldt ook voor vooroorlogse wijken, waar de bewoners geen eigen schuur hebben.

Folkert Piersma: Nee dat is nog steeds niet overal het geval. Ik ben voornamelijk bekend met de situatie rond de stations en daar is het capaciteitsvraagstuk nog steeds het grootste probleem. Op veel plaatsen is het goed geregeld, maar krijgen we zeker in de toekomst weer capaciteitsproblemen. Deze zijn op grote stations vaak alleen maar op te lossen door de stallingen in de vorm van kelders, gebou-

wen of gestapelde voorzieningen (fietsflats) te realiseren. Deze vragen minder ruimte dan maaiveldstallingen, maar wel hogere investeringskosten. Groot voordeel is wel dat een fietsflat met minder sociaal toezicht kan functioneren dan in pandige stallingen. Belemmeringen om dit snel op te lossen zijn dus: ruimtegebrek, beperkte financiële middelen voor zowel de investering als de exploitatie en veel betrokken partijen.

Christien Rodenburg: Nee, de capaciteit is nog niet overal op peil. Daarnaast staat de ontwikkeling van differentiatie in binnensteden nog in de kinderschoenen. Door de groei van fietsparkeerders wordt de druk op de openbare ruimte (en voetgangersruimte) groter. Dit kan niet alleen door uitbreiding

van capaciteit worden opgelost. Een volgende stap is onderscheid te maken naar lang/kortparkeren in combinatie met het aanbod van de parkeerplek (relatie met loopafstand, wel/niet aanbindmogelijkheid etc). Hoe kun je fietsparkeerders verleiden om de fiets op dié locatie te zetten waar deze geen hinder oplevert voor andere functies.

Wim Bot: Door het keurmerk Fietsparkeur, dat vijftien jaar bestaat en waarvan de Fietzersbond een van de initiatiefnemers was en nog steeds bij betrokken is, is de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen enorm gestegen. Toch zien we in de openbare ruimte nog teveel goedkope voorzieningen (klemmen) die

vaak leiden tot beschadiging van het voorwiel. Goedkoop en populair bij gemeenten en fietsers zijn de nietjes, waarbij je je fiets snel maar minder comfortabel kunt stallen. Een groeiend probleem is dat met name de populaire fietsen met kratten voorop niet passen in de bestaande voorzieningen en daardoor meer plaatsen innemen of buiten de voorzieningen geplaatst worden. Meer algemeen geldt dat de afstand tussen de voorzieningen door veel gebruikers als te krap worden ervaren; meer afstand betekent echter minder plekken op dezelfde ruimte. En er zijn al veel te weinig plekken bij stations en in binnensteden.

Fietsparkeerplaatsen bij stations

Bij veel stations wordt het aantal fietsparkeerplaatsen uitgebreid. Wie moet dat betalen en wie is daarvoor verantwoordelijk?

Otto van Boggelen: De kosten moeten evenredig verdeeld worden over de vervoerder (NS, Arriva etc), de concessieverlener (Rijk, Provincie, Metropoolregio) en de gemeente². Het Rijk moet de spelregels opstellen. De gemeenten moeten de bevoegdheden en middelen krijgen om de regierol uit te voeren. Wellicht ten overvloede: het gaat om de totale kosten: investeringen, beheer, onderhoud, exploitatie, handhaving, fietsdepot, etc.

Folkert Piersma: Hier zijn de meningen sterk over verdeeld. De rijksoverheid ziet dit deels als haar verantwoordelijkheid, maar is van mening dat dit ook een lokale (gemeentelijke) verantwoordelijkheid is. Ook wordt wel gezegd dat de vervoerders hier een verantwoordelijkheid in hebben en ook de reiziger zelf, door te betalen voor het gebruik van een fietsplaats. Hier wordt momenteel veel over gesproken, onder de hoge druk die er momenteel is om oplossingen te vinden en stallingen te bouwen. Het zou goed zijn als alle partijen vanuit hun eigen belangen, hun aandeel hieraan zouden leveren.

Christien Rodenburg: Door de groei van het aantal OV-reizigers, groeit het aantal fietsen dat bij stations wordt geparkeerd. De

groei van het OV-gebruik draagt bij aan de leefbaarheid van de steden, dus deze groei juichen we toe. Het goed organiseren van het laatste stuk van de reis vinden we naast de gemeente een mede verantwoordelijkheid van Rijk en NS

Wim Bot: In de ogen van de Fietzersbond is het fietsparkeren bij stations een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk, NS/vervoerders en de decentrale overheden. Ze hebben allemaal belang bij een kwantitatieve uitbreiding, een kwaliteitssprong en heldere afspraken over exploitatie. Concrete afspraken daarover tussen de partijen zijn belangrijker dan getouwtrek over de vraag wie de regie moet hebben. Gelukkig zijn er in Nederland recent een aantal prachtige nieuwe stallingen geopend (Utrecht, Rotterdam, Nijmegen, Delft). De Fietzersbond vindt het van belang dat er voldoende gratis plaatsen zijn of een gratis parkeerduur van 24 uur of meer, dat de stallingen van de eerste tot de laatste trein open zijn en dat de kwaliteit van de stallingen voldoet aan het Fietsparkeurkenmerk.

'Voor de fietser moet het logisch zijn om te parkeren waar dat wenselijk is'

Christien Rodenburg



Fietsers triggeren

Hoe kunnen we fietsers triggeren de fiets daar te parkeren waar gewenst is?

Otto van Boggelen: Veilige stallingen op de juiste plek met kwaliteit op maat blijft het belangrijkste. Soms kan moderne technologie de stalling aantrekkelijker maken. Bijvoorbeeld chips in de fiets die de deuren na sluitings-tijd voor je openen en tegelijkertijd je fiets beschermen tegen diefstal. Of een app die je vertelt waar je je fiets gelaten hebt. Ons web-platform Veiligstallen.nl faciliteert dit soort toepassingen. Daarnaast is de fietser net als gewone mensen een groepsdier. Als iedereen de fiets in de stalling zet, zullen de meeste fietsers volgen. Handhaaf daarom vooral in de

vroege ochtenduren, zodat de toon niet gezet wordt door de weesfietsen en foutgestalde fietsen van de vorige dag.

Folkert Piersma: Door de optimale stalling aan te bieden op de juiste plek. Zo zijn er een aantal voorbeelden in het land, waar we dat bij de stations hebben weten te bereiken. Zutphen en Houten zijn daar mooie voorbeelden van. Hier worden vrijwel geen fietsen buiten de stalling in de stationsomgeving geplaatst, waardoor de handhaving hierop ook zeer beperkt nodig is. Dit bespaart ook weer kosten.

Witte fietsen

Is een witte fietsensysteem een oplossing voor het natransport?

Otto van Boggelen: We kennen al een witte fiets voor het natransport, dat is de OV-fiets en die is een groot succes. Dus, ja het is één van de oplossingen voor het natransport. Het is echter tijd voor wat marktwerking in de natransportfietsen. We zien over de hele wereld nieuwe aanbieders van huur- en deelfietsen. De consument kan daarvan profiteren: meer info over beschikbaarheid, meer maatwerk, meer snelheid en meer comfort. Voorwaarde is wel dat de klant niet wordt opgescheept met nieuwe pasjes en accounts.

vertrouwen hierin opgeleverd, dus is het niet echt beproefd.

Christien Rodenburg: Het OV-fiets concept heeft zijn nut bewezen. Dit is mede doordat de fiets gekoppeld is aan een (niet anonieme) gebruiker en op slot kan worden gezet. Een witte fietsensysteem waarbij de fietsen zonder slot in collectief eigendom komen, is te vandalismegevoelig.

Wim Bot: Voor het natransport is OV-fiets een groot succes gebleken. De koppeling aan een stationsstalling is een perfecte oplossing voor het natransport in een land waar mensen een fiets hebben en daarmee naar de trein gaan. OV-fiets zou in de ogen van de Fietsersbond snel door moeten groeien en op veel meer OV-locaties en andere hotspots beschikbaar moeten zijn, ook voor buitenlanders. Misschien kan ook een andere partij een succesvol concept lanceren, zoals in het buitenland overall gebeurt. In fietsland Nederland is dat tot nu toe niet gelukt. Mogelijk leidt de opkomst van de deeleconomie tot nieuwe kansen. Daarbij moet je je wel realiseren dat je aan de piekvraag moet voldoen, waardoor er een groot beslag op de openbare ruimte ontstaat.

‘Voor het natransport is OV-fiets een groot succes gebleken’

Wim Bot



Folkert Piersma: Dat is wel een heel idealistisch idee. De grote vraag is namelijk of deze witte fietsen na gebruik ook weer terug komen. In gesloten omgevingen als bijvoorbeeld Het Nationaal Park De Hoge Veluwe is dat geen groot risico, maar of het in steden en bij stations werkt weet ik niet. In de afgelopen jaren is er wel gestudeerd op meervoudig gebruik van fietsen, door bijvoorbeeld de fiets waarmee iemand naar het station komt, direct daarna weer door iemand mee te geven die vanaf het station verder wil. Hiermee zou je stallingsplekken kunnen besparen, als het gaat werken. De studies hebben echter onvoldoende

Noten: ¹ <http://www.fietsersbond.nl/de-feiten/fietsen-cijfers#1>

² Zie ook het advies van CROW-Fietsberaad: www.fietsberaad.nl