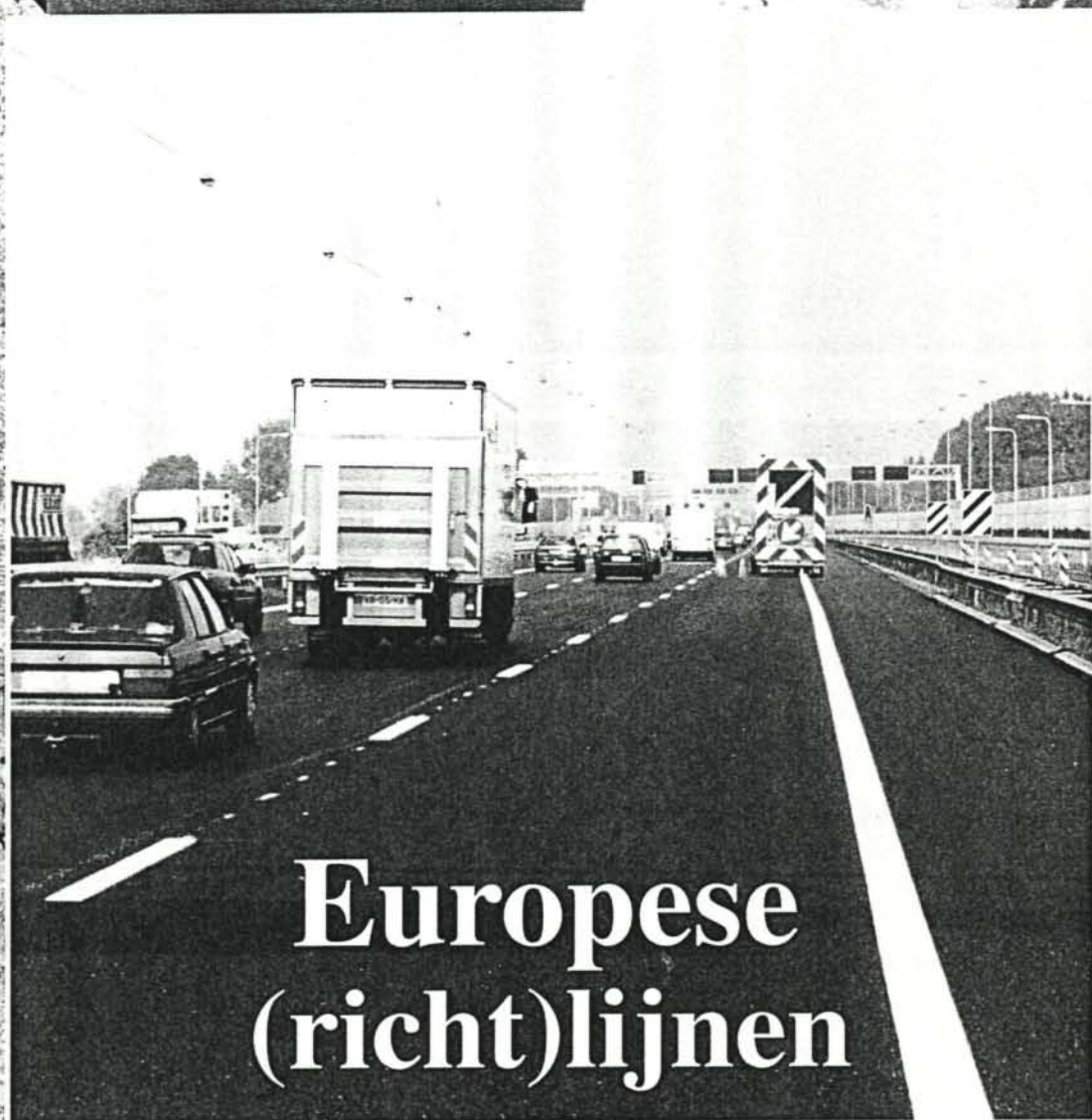


# Weggen



## Europese (richt)lijnen

- Fietsparkeren
- Fijne funderingen
- Mainport-railport?
- Stroefheid troef
- Kostenbewuste kwaliteit

*Leidraad benadrukt belang van goede fietsparkeervoorzieningen*

# Plaats maken voor *de fiet* - ook als die stilstaat!

Fietsen moet, net als melk. We weten het allemaal. Beter voor het lijf, beter voor het milieu en beter voor de bereikbaarheid. Dus wat let ons? Regen? Wind? Gemakzucht? Daar is weinig tegen te doen. Maar tegen moeizame verbindingen, gevaarlijke kruispunten, een hobbelig wegdek en (angst voor) fietsdiefstal wel. De rijksoverheid, gepersonificeerd in de projectgroep Masterplan Fiets, bevordert al enige jaren de aantrekkelijkheid van het fietsgebruik. Daarbij blijkt dat naast snelle, veilige en comfortabele fietsverbindingen, ook goede stallingsmogelijkheden essentieel zijn om meer mensen vaker te laten fietsen. De kennis en ervaring op het gebied van 'fietsparkeervoorzieningen' is onlangs gebundeld in de leidraad Plaats maken voor de fiets (C.R.O.W.-publikatie 98). Op deze bladzijden meer over de achtergronden, het doel en het gebruik van de leidraad. Daarnaast een korte impressie van de presentatie van het 180 pagina's tellende boek, tijdens Intertraffic 1996.

Driezijdig mes

Verstopte steden, een slechte bereikbaarheid van economische centra en schade aan de leefomgeving door een nog steeds toenemend auto-gebruik zijn de redenen dat fietsbeleid structureel meer aandacht krijgt. Tot nu toe hebben gemeenten zich daarbij vooral gericht op de weginfrastructuur, maar het besef dringt door dat er ook andere

voorzieningen nodig zijn om fietsverplaatsingen van deur tot deur zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Vooral goede en veilige fietsparkeervoorzieningen, zowel bij herkomst en bestemming, als bij overstapplaatsen naar trein, bus en andere vervoerwijzen. Daarnaast wordt steeds duidelijker dat het mes van goed fietsparkeerbeleid aan drie kanten snijdt: het leidt tot minder fietsdiefstal, meer fietsgebruik en een betere leefomgeving.

De projectgroep Masterplan Fiets heeft daarom in 1993 het initiatief genomen een leidraad te maken waarmee gemeenten fietsparkeerbeleid kunnen ontwikkelen en uitvoeren. De doelgroep van de leidraad omvat zowel planners, ontwerpers, uitvoerders en beheerders van fietsparkeervoorzieningen (de

verzamelterm voor alle vormen van fietsklemmen, fietsenrekken en fietsenstallingen). Een breed samengestelde werkgroep van C.R.O.W. heeft hiertoe bestaande kennis gebundeld en waar nodig ook nieuwe kennis ontwikkeld.

Het resultaat, getiteld *Plaats maken voor de fiets*, geeft allereerst antwoord op vragen van procesmatige aard, zoals: wie moet welke initiatieven nemen om te komen tot een plan van aanpak? En: welke middelen kunnen daarbij worden aangewend? Daarnaast wordt ingegaan op vragen van technische aard: wat is de beste locatie voor een fietsenstalling, welk type voorziening is het meest geschikt, welke capaciteit is nodig en welke technische uitrusting is aan te bevelen? De leidraad verstrekt eveneens informatie over het beheer en de exploitatie van fietsparkeervoorzieningen en voorziet daarmee in een lacune.

In het vervolg van dit artikel wordt eerst ingegaan op de vraag waarom fietsparkeerbeleid een essentieel onderdeel vormt van het gemeentelijk fietsbeleid. Daarna worden diverse andere onderwerpen uit de leidraad aangestipt.

Fietsgebruik en fietsdiefstal

Voor veel fietsers vormt de mogelijkheid dat hun fiets wordt gestolen een reden om de fiets thuis te laten. Tabel 1 geeft de resultaten weer van een onderzoek hieromtrent. De cijfers van Geleen, waar men overdag in het stadscentrum gratis gebruik kan maken van vier bewaakte stallingen, zijn veelzeggend: hier laat niemand de fiets thuis wegens kans op diefstal!

Verder valt op dat de percentages voor Amsterdam relatief laag zijn.

**drs. A.G. van Dijk**

(Van Dijk, Van Soomeren en Partners bv)

**H.P. de Groot**

(C.R.O.W.)

**A. Guit**

(Fietsersbond enfb)

**drs.ing. H.M.G.**

**Slangen**

(Rijkswaterstaat, AVV)

**Tabel 1. Percentage fietsbezitters dat de fiets thuislaat bij twee verplaatsingsmotieven (bron: Bruinink e.a., 1995).**

	percentage fietsbezitters dat de fiets thuis laat bij winkelen in stadscentrum vanwege kans op diefstal	percentage fietsbezitters dat de fiets thuis laat bij 's avonds uitgaan in stadscentrum vanwege kans op diefstal
Amsterdam	7	8
Den Haag	16	18
Groningen	6	22
Haarlem	7	14
Breda	10	20
Gouda	8	20
Geleen	0	9

vooral bij het 's avonds uitgaan. Toch is ook in Amsterdam de kans op diefstal wel degelijk van invloed op het fietsgebruik: uit eerder onderzoek <sup>[1]</sup> onder de hoofdstadbewoners *die geen fiets bezitten*, bleek dat voor ongeveer een kwart van deze groep het risico van diefstal hiervan de reden is. Dat Amsterdam in dit opzicht geen uitzondering is, wordt bevestigd door cijfers uit een landelijke enquête <sup>[2]</sup>: van de mensen die nooit met de fiets naar de binnenstad gaan, geeft 31 procent angst voor diefstal als reden op. Uit onderzoek <sup>[3]</sup> blijkt verder dat van mensen van wie een fiets is gestolen, een aanzienlijk deel (tot 25 procent) minder of zelfs helemaal niet meer fietst. Het bovenstaande leidt tot de con-

clusie dat goed fietsparkeerbeleid, waarmee dus ook de kans op fietsdiefstal wordt gereduceerd, zonder twijfel een positief effect zal hebben op het fietsgebruik.

#### Fietsparkeerbehoefte

Binnen de woonomgeving blijken fietsers een sterke voorkeur te hebben voor het stallen van hun fiets in een eigen berging, schuur, garage of box, en desnoods in de gang. In een groot aantal gemeenten schiet het aanbod van fietsparkeervoorzieningen, met name in de vooroorlogse wijken, evenwel tekort <sup>[4]</sup>. Zo wil ongeveer een derde van de bewoners in oudere wijken van Haarlem en Groningen de fiets op een andere manier stallen; in Amsterdam en Den Haag geldt dit zelfs

voor meer dan de helft van deze bewoners.

Een groot voordeel van de fiets is dat je hiermee heel dicht bij vrijwel elke bestemming kunt komen. Fietsers buiten die mogelijkheid graag ten volle uit. Als er bij stations, streekvervoerbussen, winkelcentra, uitgaansgelegenheden, sportvoorzieningen enzovoort dan ook geen deugdelijke fietsparkeervoorzieningen op redelijke loopafstand beschikbaar zijn, worden fietsen aan elk bruikbaar alternatief vastgemaakt. Uit tabel 2 blijkt evenwel dat gebruikers dit niet als een geschikte vorm van fietsparkeeren beschouwen (de beheerders van de voorzieningen in de regel ook niet).

**Tabel 2. Behoefte van fietsers aan andere (betere) fietsparkeervoorzieningen bij bezoek aan centrum, overdag en 's avonds (bron: Bruinink, 1995).**

	percentage fietsers dat fiets anders wenst te stallen, overdag			percentage fietsers dat fiets anders wenst te stallen, 's avonds		
	(beter) klem/rek	bewaakte stalling	totaal	(beter) klem/rek	bewaakte stalling	totaal
Amsterdam	32	17	49	25	29	54
Den Haag	9	16	25	10	36	46
Groningen	17	11	28	12	38	50
Haarlem	15	12	27	11	30	41
Breda	3	15	18	5	48	53
Gouda	14	16	30	6	35	41
Geleen	1	7	8	4	52	56

Uit de tabel blijkt onder meer dat de behoefte aan betere fietsparkeervoorzieningen voor de avonduren beduidend hoger ligt dan voor overdag. 's Avonds wenst ongeveer de helft van de fietsers betere voorzieningen en een groot deel daarvan geeft de voorkeur aan bewaakte stallingen. De scores van Geleen zijn wederom illustratief: hier zou maar liefst 52 procent ook 's avonds bewaakte willen stallingen. Dit gegeven hangt ongetwijfeld samen met het feit dat hier overdag vier bewaakte stallingen beschikbaar zijn: bekend maakt duidelijk bemind.

Ook bij het gebruik van de fiets in combinatie met het openbaar vervoer liggen er kansen in het verbeteren van fietsparkeervoorzieningen. Bij het reizen per trein is de fiets het belangrijkste middel van vervoer (37% van alle treinreizigers komt met de fiets naar het station). Het aanbieden van goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen bij NS-stations is dus evident. Eveneens belangrijk is de rol van de fiets in combinatie met de bus. Landelijk gezien maakt 14% van de busreizigers gebruik van de

keerbeleid zijn vier bouwstenen essentieel.

De eerste betreft het draagvlak. Fietsparkeerbeleid dient aan te sluiten bij de behoeften van gebruikers en (maatschappelijke) organisaties. Als daarover consensus bestaat, is het eenvoudiger om bestuurlijk en ambtelijk draagvlak te creëren. Hierdoor wordt de kans vergroot dat er binnen afzienbare tijd daadwerkelijk fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd.

De tweede bouwsteen omvat heldere beleidsuitgangspunten en meetbare doelen. Beleidsuitgangspunten dienen om richting te geven aan het fietsparkeerbeleid, terwijl vervolgens in doelstellingen wordt uitgedrukt wat er concreet moet worden bereikt. In gemeentelijke fietsnota's zijn de beleidsuitgangspunten meestal vrij duidelijk (en gelijklozend), maar het schort vaak aan concrete doelstellingen. De leidraad bepleit meetbare doelen, uitgedrukt in aantallen, percentages en/of eenduidige kwaliteitscriteria, en geeft hier aanzetten voor.

*doeluitkering voor kleine infrastructurele projecten* bij de provincie. Daarnaast kunnen fietsparkeervoorzieningen ten dienste van openbaar-vervoerbedrijven of andere direct belanghebbenden soms worden (mede)gefinancierd door deze partijen.

Bij de vierde bouwsteen gaat het om informatie. Allereerst dienen de (potentiële) vraag naar en het bestaande aanbod van fietsparkeervoorzieningen in kaart te worden gebracht. Tevens moet men kunnen bepalen of de doelstellingen van het beleid haalbaar zijn. Voor beide doeleinden is het verzamelen van informatie essentieel. Wanneer men structureel aandacht wil schenken aan het fietsparkeerbeleid, is *monitoring* (het periodiek zichtbaar maken van de resultaten) noodzakelijk. De benodigde informatie kan op diverse manieren worden verzameld.

#### Informatiebronnen

Tellingen behoren tot de betrouwbaarste middelen om vraag naar en aanbod van fietsparkeervoorzieningen te bepalen. Ze moeten worden gehouden tijdens piekperiodes, bij goed weer en in een afgebakend gebied. Enquêtes kunnen inzicht geven in de benodigde capaciteit van, en in de gebruikerservaringen met fietsparkeervoorzieningen. Daarnaast zijn er diverse organisaties die op dit gebied nuttige informatie kunnen leveren, zoals de Fietsersbond enfb, bewonersorganisaties en winkeliersverenigingen. Omdat bij veel gemeenten behoefte bleek aan richtlijnen voor de capaciteitsbepaling van fietsparkeervoorzieningen bij (nieuwe) publiektrekkende voorzieningen, is hier in de leidraad aan tegemoetgekomen. Voor zeven categorieën voorzieningen worden richtgetallen gegeven. Ten slotte kunnen ook politieke gegevens een bron van informatie vormen, vooral om te bepalen waar (de meeste) fietsen worden gestolen. Hiermee krijgt men inzicht in de locaties waar het aanbod van fietsparkeervoorzieningen onvoldoende bescherming biedt tegen fietsdiefstal.



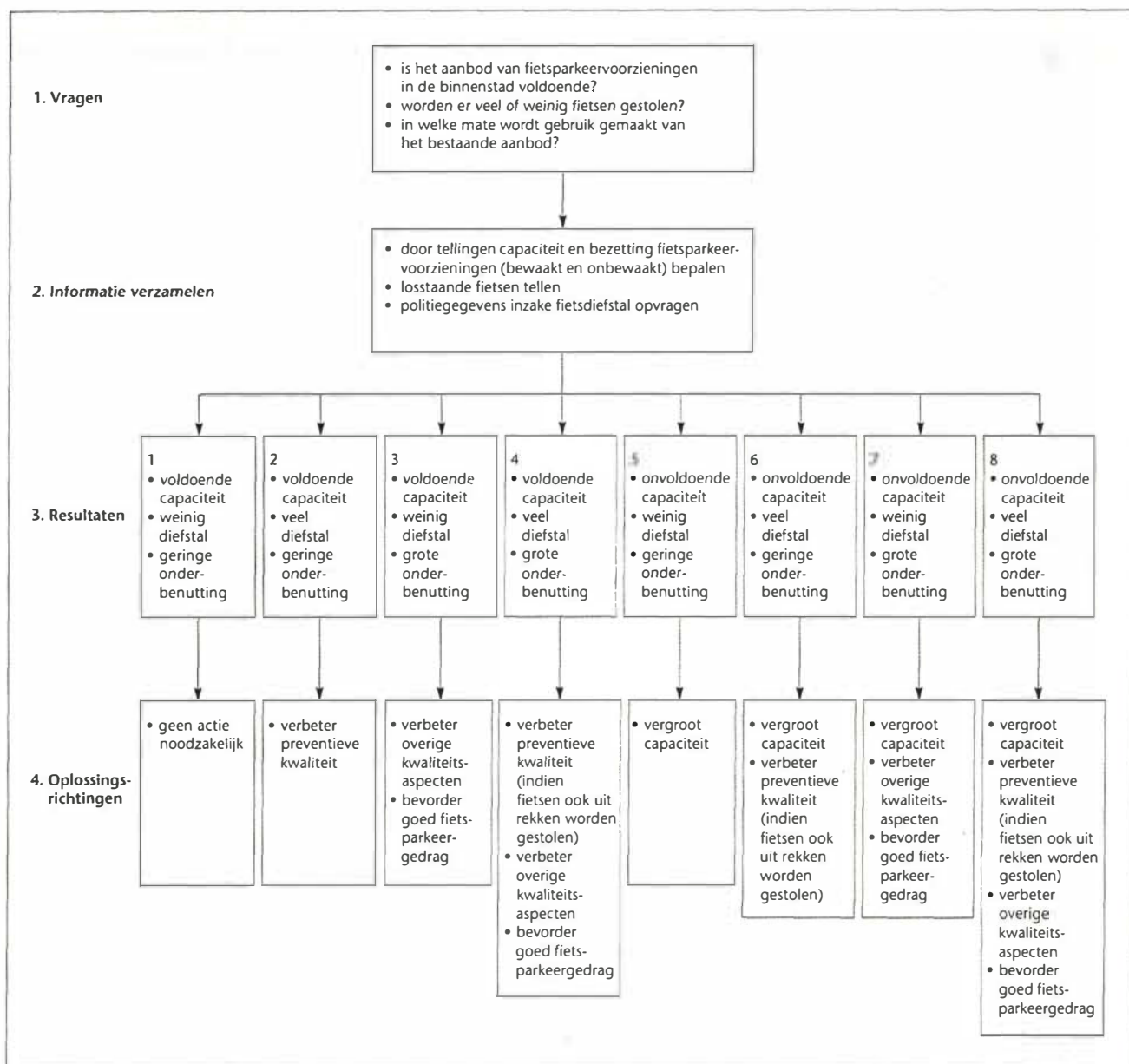
FABRIKANTEN VAN FIETSPARKEERSYSTEMEN HOUDEN REKENING MET FUNCTIONELE EN ESTHETISCHE EISEN.

fiets om naar de halte te komen. Onderzoek<sup>[6]</sup> wijst erop dat het gebruik van het openbaar vervoer - met name op de snelle verbindingen - toeneemt als de voorzieningen voor de fiets in de keten fiets-openbaar vervoer worden verbeterd.

#### Vier bouwstenen

Voor het ontwikkelen en uitvoeren van een goed gemeentelijk fietspar-

keerbeleid vormt de derde bouwsteen. Een intensivering van het fietsparkeerbeleid vraagt om extra financiële middelen, met name voor het realiseren en exploiteren van voorzieningen met een openbare functie. Hiervoor kunnen verschillende bronnen worden aangesproken. De gemeente kan putten uit de eigen reguliere financiële middelen en/of een beroep doen op subsidies, zoals de *gebundelde*



*Figuur 1. Analysemodel voor het bepalen van de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen in binnensteden.*

#### Analysemodellen

Centra van gemeenten zijn nergens hetzelfde. Ze variëren in grootte, functies, aantallen bewoners en bezoekers, verkeerssituatie enzovoort. Daarom vraagt elk centrum om een specifiek beleid, ook ten aanzien van fietsparkeervoorzieningen. Niettemin zal het fietsparkeerbeleid voor de binnenstad in veel gemeenten op een vergelijkbare wijze worden uitgewerkt. Datzelfde geldt voor het fietsparkeerbeleid voor woonbuurten, voor halteplaatsen van het openbaar vervoer en voor publiektrekkende voorzieningen. De leidraad biedt voor elke categorie een analysemodel. Als voorbeeld wordt hier het

model voor het centrum kort toegelicht (zie ook het schema).

Wanneer de verzamelde informatie is geanalyseerd, kunnen er in het vervoltraject vier oplossingsrichtingen in aanmerking komen (zie onderste rij van figuur 1):

- Het verbeteren van de preventieve kwaliteit komt neer op het plaatsen van betere fietsparkeersystemen (bijvoorbeeld met aanbidsmogelijkheden) en/of het realiseren van een of meer bewaakte stallingen;
- Bij het verbeteren van overige kwaliteitsaspecten gaat het om de ligging van de voorziening en het gebruiksgemak. Bij bewaakte

stallingen zijn daarnaast van belang het stallingstarief, de openingstijden, de toegankelijkheid, de dienstverlening en de bewegwijzering;

- Wanneer aan de kwaliteitsaspecten wordt voldaan en de capaciteit van de voorzieningen toereikend is, zal het fietsparkeergedrag 'vanzelf' al verbeteren. Een PR-campagne kan dit proces versnellen en versterken;
- Als er desondanks nog fietsen hinderlijk worden geplaatst, moet worden overwogen hiertegen actie te ondernemen. De leidraad gaat onder meer in op de juridische onderbouwing hiervan.

### Beheer en exploitatie

De leidraad besteedt ook ruime aandacht aan het beheer en de exploitatie van fietsstallingen. Hierbij komen onder meer ter sprake:

- Beheer door een particulier (bedrijf).

Gezien de beperkte inkomsten uit een stalling is commerciële exploitatie doorgaans niet mogelijk. Een stalling kan echter wel interessant zijn als bron van neveninkomsten:

- Beheer door een organisatie die is belast met de uitvoering van de Wet Sociale Werkvoorziening (WSW).

Een voordeel van deze optie zijn de betrekkelijk lage personeelskosten:

- Beheer door een aparte fietsparkeerorganisatie.

Een oplossing met vele voorde-

len die wel degelijk haalbaar blijkt: goede voorbeelden zijn te vinden in Groningen en Den Haag.

Zo wordt in de hoofdstukken 11 tot en met 16 ingegaan op achtereenvolgens: fietsstandaards en fietsenrekken; fietskluizen (voor één en meer fietsen); privé-bergingen in of bij de woning; buurtstallingen; bewaakte fietsstallingen; en afsluitbare fietsstallingen (bijvoorbeeld bij bedrijven). Per onderwerp wordt aandacht geschonken aan technische gegevens, de locatie, specifieke financiële en beheersaspecten, beoordelingscriteria en keuzemogelijkheden.

Ook is er een hoofdstuk gewijd aan de maatvoering van fietsen, fietsparkeersystemen (rekken en klemmen) en fietsstallingen. Het (optimaal) indelen van een stalling komt eveneens ter sprake. In het hoofdstuk over overkappingen worden de diverse typen overkap-

pingen besproken en wordt ingegaan op de beoordelingscriteria om hieruit een goede keuze te maken. Zeer toepasselijk komen tot besluit de diverse sloten en toegangssystemen voor fietsstallingen aan bod.

### Literatuur

- [1] Vervolgonderzoek mogelijk fietsgebruik in de agglomeratie Amsterdam; gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening. Amsterdam, 1992.
- [2] Criminaliteitspreventie door burgers; Intomart (in opdracht van ministerie van Justitie, directie Criminaliteitspreventie). Den Haag, 1995.
- [3] Slangen, H.M.G. en H.R. Boer: Bewaakte fietsstallingen in stadscentra - gebruik, wensen en mogelijkheden. In: Verkeerskunde nr. 11, 1993.
- [4] Bruinink, J.E., H. Gossink e.a.: Onderzoek fietsstallingen - fase I. Amsterdam, 1995.
- [5] Uum, J.R.G. van, J.C. Salverda e.a.: De rol van de fiets in het verbindend stads- en streekvervoer. Veenendaal, 1995.
- [6] Janse, J.A. en J.C.P.M. van Bremen: Effectmeting fietsinfrastructuur bij zeven streekvervoeren. Breda, 1995.



DEN HAAG HEEFT EEN EIGEN FIETSPARKEERORGANISATIE: BIESIEKLETTE.

Bij het starten van een stallingsbedrijf of -project moeten een exploitatieopzet, een investeringsbegroting en een exploitatiebegroting worden gemaakt. In de leidraad worden de posten die daarbij van toepassing kunnen zijn, op een rij gezet en toegelicht. Ook komen er diverse praktische vraagstukken aan de orde, onder meer met betrekking tot de BTW-plicht en het maken van prognoses.

In globaal aangeduid 'de tweede helft' van de leidraad worden talrijke uitvoeringsaspecten belicht.

**Plaats maken voor de fiets is het voorlopige sluitstuk van een korte reeks publikaties op het gebied van fietsparkeerbeleid. Ten behoeve van de kennisverspreiding op dit gebied heeft C.R.O.W. in opdracht van en in samenwerking met het ministerie van Verkeer en Waterstaat, achtereenvolgens uitgebracht: Een eigen plek voor de fiets - beleidswijzer voor veilig stallen (C.R.O.W.-publikatie 86; gratis verkrijgbaar); Stallen in praktijk - voorbeelden van gemeentelijke fietsparkeerprojecten (gratis verkrijgbaar); en Plaats maken voor de fiets - Leidraad voor parkeren en stallen (prijs: f 40,-).**