

Fietsparkeren: inzicht voor gericht beleid

Er wordt in Nederland veel gefietst. Zonder de fiets zou het autoverkeer – met name in de steden – nog veel drukker zijn met alle nadelen van dien voor de verkeersafwikkeling en het milieu. Dus is het zaak om te blijven werken aan het voorzien in goede infrastructuur. Voor het rijdende fietsverkeer, maar zeker ook voor het stallen.

TEKST **JEROEN QUEE EN JACOB DE VRIES** BEELD **JACOB DE VRIES**

In geen enkel ander land in de wereld met een vergelijkbaar welvaarniveau wordt zoveel gefietst als in ons land. Nederlanders fietsen vooral omdat ze het een prettig en betrouwbaar vervoermiddel vinden: 84 procent van de Nederlanders heeft een positief oordeel over de fiets (bron: Fietsbeeraad). Van de regelmatige fietsers oordeelt 95 procent positief en zelfs van de niet-fietsers heeft meer dan de helft nog een positief oordeel over de fiets.

Een kwart van alle verplaatsingen van Nederlanders en een derde van alle verplaatsingen tot 7,5 kilometer, doen we met de fiets. Dat zijn jaarlijks ruim 4,5 miljard fietsritten. Daarbij leggen we 15 miljard kilometer af. Gemiddeld maakt een Nederlander ieder jaar 300 fietsritten goed voor zo'n 878 kilometer.

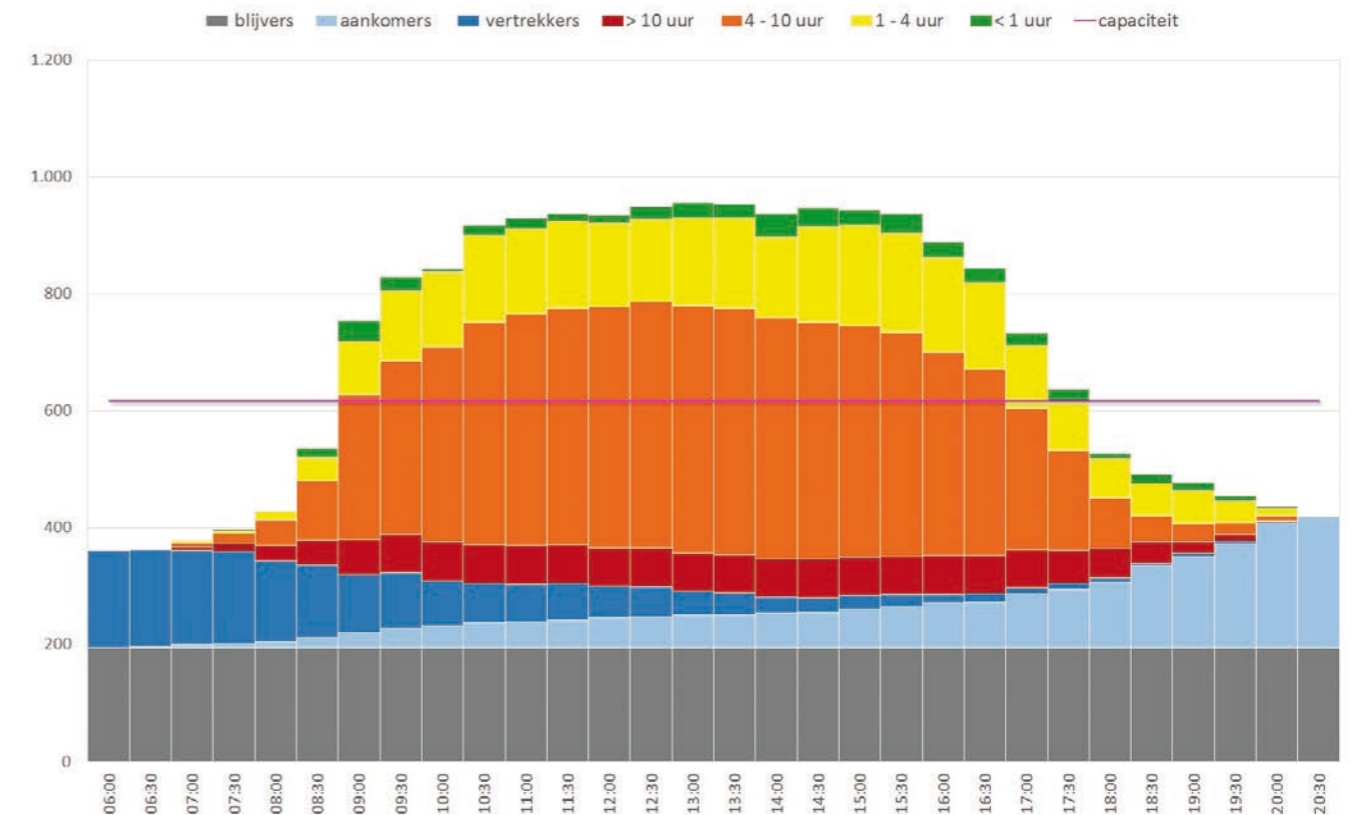
FIETSPARKEERDRUK

Bekeken door de bril van mobiliteitsbeleid

is het gebruik van de fiets zonder meer toe te juichen. Zonder de fiets zou het autoverkeer – met name in de steden – nog veel drukker zijn met alle nadelen van dien voor de verkeersafwikkeling en het milieu. Dankzij de goede infrastructurele voorzieningen voor de fiets is het in Nederland ook comfortabel en veilig om je per fiets te verplaatsen. Wel doen zich in de grotere steden steeds meer situaties voor met grote drukte. Voor betrokken overheden en andere partijen volgt daaruit de opgave om te blijven werken aan het voorzien in goede infrastructuur. Dat geldt niet alleen voor het rijdende fietsverkeer, maar zeker ook voor het stallen. Steeds vaker worden fietsers geconfronteerd met moeilijkheden bij het stallen van de fiets omdat de hiervoor bestemde voorzieningen vol benut zijn. Een te hoge fietsparkeerdruk leidt al gauw tot een rommelige openbare ruimte en dat is niet wenselijk.

In veel gevallen kan een deel van de oplossing worden gevonden in het voorzien in meer stallingvoorzieningen en kan dat relatief eenvoudig worden gerealiseerd. Er zijn echter ook meer complexe situaties waarbij meer inzicht in de parkeermotieven van de fietsers is gewenst om te kunnen komen tot optimale stallingsoplossingen. Met name in de 19e eeuwse gordels van de (middel)grote steden is openbare ruimte vaak beperkt en is niet altijd ruimte voor het "eenvoudig" toevoegen van fietsparkeervoorzieningen. Complicerend hierbij is dat het – zeker in het openbare gebied – niet gemakkelijk te zien is voor welk verplaatsingsmotief gestalde fietsen worden gebruikt.

Inzicht in het motief is belangrijk voor het bedenken van beleidsmaatregelen. Dat is niet anders dan bij autoparkeren. Bij fietsen is binding met de locatie nog sterker aanwezig dan bij het autoparkeren. Parkeerregulering



Ontwikkeling in parkeerdruk in een werkgebied

staat nog in de kinderschoenen en gedrag van fietsers wordt daarmee nog vooral bepaald door gemak; liever een lantaarnpaal voor de deur dan een fietsnietje op 30 meter loopafstand. Cijfers van het Amsterdamse stadsdeel West tussen 2010 en 2014 lieten dit duidelijk zien: een toename van de fietsparkeercapaciteit van 26 procent resulteerde niet alleen in een afname van 14 procent bruto fietsparkeerdruk, maar ook een afname van de bezettingsgraad van de voorzieningen met 11 procent. Locatie is ook in het fietsparkeren doorslaggevend.

FIETSPARKEERDRUKONDERZOEK

Die directe binding met locatie betekent ook dat parkeerdruk meestal gebonden is aan functies op zeer korte afstand. Het verplaatsingsmotief is dus feitelijk af te lezen aan verschillen in parkeerdruk. Om die verschillen inzichtelijk te maken is een fietsparkeerdrukonderzoek nodig. Een dergelijk onderzoek werkt feitelijk hetzelfde als een intervalonderzoek voor motorvoertuigen; het ontbreken van kentekens wordt vervangen door elke fiets te coderen naar tijdvak van aankomst. In 2011 is het voor de eerste keer uitgevoerd op grote schaal uitgevoerd op de 'Rode Loper' (een nieuwe entree voor de

stad, red) in Amsterdam en bood een gedetailleerd inzicht in de dynamiek van fietsparkeren in deze zone tussen Centraal Station en De Munt.

In latere onderzoeken is op verschillende locaties inmiddels zoveel data verzameld dat aanwezigheidsprofielen kunnen worden opgesteld voor verschillende functies. Dit is van belang omdat hiermee de uitkomst van een parkeerdrukmeting kan worden vertaald naar andere momenten en op die manier een continu inzicht mogelijk is in de mate van fietsparkeerdruk.

In het diagram is de ontwikkeling van de parkeerdruk over een dag weergegeven. Grijs geeft het aantal permanent geparkeerde fietsen aan, van rood naar groen geeft een indicatie van de parkeerdruk: rood: lang, groen zeer kort. De blauwe categorieën zijn fietsen waar van de parkeerdruk niet kan worden vastgesteld omdat die nog aanwezig waren bij het einde van de meting. In de diagrammen is te zien dat de drie gebieden een verschillend profiel hebben, zowel qua aanwezigheid als parkeerdruk. In gebieden met veel horeca valt bijvoorbeeld op dat het aantal permanent geparkeerde fietsen relatief hoog is, in tegenstelling tot winkelgebieden, waar deze groep minder voorkomt.

INZICHT

Parkeerdrukmetingen hebben geleid tot meer inzicht in parkeergedrag van fietsers. Dit maakt gericht beleid mogelijk zodat gebieden beter bereikbaar worden per fiets. Er is ook meer inzicht in de weerbarstige kanten van met name het hoge fietsbezit. Zo is bijzondere aandacht nodig in gebieden met gemengde functies omdat de beschikbare capaciteit vrijwel altijd bezet is door langparkeerende bewoners. Dat leidt tot foutparkeren door fietsers met andere motieven en een rommelig straatbeeld. Ook is het probleem van weesfietsen en wrakken hoger op de politieke agenda gekomen. Circa 15 procent van het totaal aantal fietsen in Amsterdam werd niet meer gebruikt en nam onnodig plek in, in de openbare ruimte. Blijvende aandacht voor het parkeren van de fiets is belangrijk omdat voorkomen moet worden dat door slechte parkeermogelijkheden het gebruik van de fiets minder aantrekkelijk wordt.

JACOB DE VRIES, Trajan m.m.v.
JEROEN QUEE, redactie Vexpansie