

# SPARK Update

Nieuwsbrief over parkeren | Nummer 51



## Fietsparkeren: een nieuwe strijd om plek in de openbare ruimte?

**We staan voor een dilemma. Aan de ene kant is er de wens om het fietsen zoveel mogelijk te stimuleren, vaak zelfs vastgelegd in gemeentelijke mobiliteitsvisies en ambitieuze coalitieakkoorden. Aan de andere kant zorgen geparkeerde fietsen in drukke binnensteden, vooroorlogse woonwijken en bij openbaar vervoerlocaties voor problemen.**

### Dilemma

Slordig geparkeerde fietsen zorgen niet alleen voor een rommelig straatbeeld, maar ook voor een belemmerde toegankelijkheid voor voetgangers en gehandicapten.

### Uitdaging

“Fietsparkeren is het nieuwe autoparkeren”, wordt vaak geroepen tijdens overleggen op ons kantoor. Ook tijdens het Nationaal Fietscongres kwam deze oneliner voorbij. Waarmee aangeduid wordt dat het probleem van het parkeren van de auto inmiddels ook is gaan gelden voor het parkeren van de fiets. Feit is dat het fietsparkeren momenteel minstens zoveel kopzorgen oplevert als autoparkeren. Want de uitdagingen voor een ‘fiets-minded’ gemeente zijn niet gering: “Hoe kan ik mijn ambities op het gebied van het stimuleren van de fiets laten rijmen met ambities op het vlak van bereikbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte?” En: “Hoe los ik mijn bestaande en toekomstige fietsparkeerprobleem op binnen de beperkte beschikbare

ruimte, beperkte financiële middelen en beperkte sturingsmaatregelen?” Met als belangrijke toevoeging “de gemiddelde fietser laat zich toch niet sturen”.

### Visie

Een visie op fietsparkeren waarin de ambities, kaders en uitgangspunten voor het parkeren en stallen van fietsen worden vastgelegd, helpt een gemeente bij het maken van de juiste keuzes om huidige knelpunten op te lossen en toekomstige uitdagingen aan te gaan. Rekening houdend met een groei van het fietsverkeer, maar ook met de steeds grotere diversiteit aan fietsen, van sharebikes tot speed pedelecs. Deze visie op fietsparkeren moet op zijn minst ingaan op de thema's mobiliteit, leefomgeving, duurzaamheid en financiën.

### Maatregelen

De (door de gemeenteraad vastgestelde) visie krijgt zijn uitwerking in een set van samenhangende fietsparkeermaatregelen. Spark maakt hierbij een onderscheid tussen de volgende typen maatregelen:

**Betrekken:** Vaak hebben allerlei belanghebbenden baat bij het gestructureerd faciliteren van fietsparkeren. Deze belanghebbenden moeten betrokken worden bij het vinden, samenwerken en realiseren van oplossingen.

**Beïnvloeden:** Het invloed uitoefenen op het parkeergedrag van de fietser om daarmee een structurele gedragsverandering te krijgen, door communicatie, informatie, marketing maar ook handhaving.

**Benutten:** Bestaande fietsparkeervoorzieningen kunnen vaak beter worden benut. Bijvoorbeeld openbare of private fietsstallingen die door verschillende doelgroepen gebruikt worden. Maar bijvoorbeeld ook – het lijkt voor de hand liggend, maar lastig uitvoerbaar – door het verwijderen van weesfietsen en fietswrakken.

**Bouwen:** Bovenstaande maatregelen leiden niet altijd tot het oplossen van de fietsparkeerproblemen. Op bepaalde bezoekersaantrekkelijke locaties zal het nodig zijn om te investeren in nieuwe fietsparkeervoorzieningen. Rekening houdend met de huidige en toekomstige gebruikersgroep. Daarnaast ook door voldoende fietsparkeerplekken te realiseren bij nieuwe ontwikkelingen, gesteund door goed onderbouwde fietsparkeernormen. >

> vervolg van voorzijde

Daarnaast ook door voldoende fietsparkeerplekken te realiseren bij nieuwe ontwikkelingen, gesteund door goed onderbouwde fietsparkeernormen.

**Beheersen:** Hoewel geen populair onderwerp bij fietsparkeren: beheersmaatregelen in de vorm van handhaving is nodig. Niet alleen om weesfietsen en fietswrakken te verwijderen en zo de fietsparkeercapaciteit beter te benutten. Maar ook om specifieke doelgroepen te sturen naar de gewenste (en wellicht net gerealiseerde dure) fietsparkeervoorzieningen. En om wildgeparkeerde fietsen te verwijderen, zodat trottoirs en looproutes weer terug worden gegeven aan de voetganger.

### Ambities

Met alle ambities op het gebied van het stimuleren van emissieloze vervoerswijzen, klimaatadaptie en duurzame verstedelijking, lijkt een visie op fietsparkeren - en op basis daarvan de juiste maatregelen nemen - onontbeerlijk. En start een nieuwe strijd om de openbare ruimte. En daarmee het doel van de aanpak van dit dilemma: het fietsen zoveel mogelijk stimuleren zonder de problemen die het met zich meebrengt. Anders zouden de ambities voor het stimuleren van het fietsen weleens kunnen stranden in een oerwoud van foutgeparkeerde fietsen.



# Kwaliteit(s)'eisen' voor de fiets!

**Wanneer naar het duurzaamheidsvraagstuk wordt gekeken, is het vaker gebruiken van de fiets een van de makkelijkste manieren om hier positief aan bij te dragen. Het stimuleren van fietsen gebeurt dan ook volop, maar is voornamelijk gericht op het aanleggen of verbeteren van verbindingen tussen bestemmingen. Dit is zeker goed, maar vaak valt er juist op die bestemmingen nog veel winst te behalen.**

Alle type fietsers, of het nou bewoners, bezoekers of werknemers zijn, hebben behoefte aan een goede fietsparkeervoorziening. De vorm van de fietsparkeervoorziening verschilt, maar in alle gevallen vormen gemak en veiligheid de basis. Om deze basis te waarborgen, hanteren wij een aantal minimale kwaliteitseisen. Als deze niet op orde zijn, is de kans groot dat men tóch de auto pakt of de fiets op een plek achterlaat waar dit niet wenselijk is. De minimale eisen die wij hanteren richten zich op:

### 1. Veiligheid

De gebruiker van een fietsparkeervoorziening moet zich te allen tijde veilig voelen en met een gerust hart zijn fiets kunnen achterlaten. Dit betekent dat er in het ontwerp rekening gehouden moet worden met vrije zichtlijnen voor voldoende sociale controle en de juiste manier van afsluiten en/of toezichthouden.

### 2. Gebruikersgemak

Er is weinig zo vervelend als een fietsenrek met voldoende vrije plaatsen waar je fiets tóch niet in past. De afstand tussen de fietsen is dan ook erg belangrijk voor een prettige parkeerervaring. Daarnaast is het ook belangrijk dat parkeerders gemakkelijk hun fiets vast kunnen zetten aan het rek.

### 3. Goede toegankelijkheid

De toegankelijkheid heeft alles te maken met de locatie van de stalling. Een vaak gebruikte oplossing is de kelder of tussen de auto's in de garage. Bij voorkeur moet de stalling op maaiveld niveau gelegen zijn en bestaan uit een gelijkvloerse ruimte. Wanneer dit niet mogelijk is, moet een comfortabele fietstrap of ruime lift ervoor zorgen dat de fietser de fiets op de goede plaats kan stallen.

### 4. Voldoende parkeermogelijkheden voor alle soorten fietsen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen zijn parkeernormen voor de auto niet meer weg te denken. Dit omdat we hebben ervaren wat er zonder gebeurt: te weinig parkeerplekken en een chaotisch straatbeeld. Dit beeld past nu meer bij de fiets dan bij de auto. De fietser kent een eigen parkeerbehoefte die het beste tot zijn recht komt wanneer deze vanaf het eerste ontwerp wordt meegenomen. Dus zorg voor voldoende fietsparkeerplaatsen, ook voor de afwijkende maat.

Met deze (minimale) kwaliteitseisen zorg je voor een goede fietsparkeervoorziening waarmee je de fietser optimaal faciliteert.


#### Colofon

Spark Update is een uitgave van Spark:  
Wij adviseren over parkeren, van visie tot uitvoering.

# SPARK

We zijn ervan overtuigd dat we met slimme parkeeroplossingen bijdragen aan een leefbare en bereikbare omgeving.

Nieuwstraat 4 | 2266 AD Leidschendam  
T 070 317 70 05 | [www.spark-parkeren.nl](http://www.spark-parkeren.nl)

 [linkedin.com/company/spark-parking](https://www.linkedin.com/company/spark-parking)