Ruimte voor de Fiets

Visie fietsparkeren, Fietsersbond BUCH

Fietsersbond
Bergen, Uitgeest, Castricum, Heiloo

Parkeerruimte is in ons krappe land een schaars goed. Dat geldt ook voor de BUCH-gemeenten, waar we zuinig zijn op ieder stukje grond. Parkeren van auto's en fietsen eist veel ruimte op in onze dorpen. Auto's zijn daarbij zeer dominant, terwijl fietsen veel minder plek innemen, waardoor je intelligenter kan omgaan met de ruimte.

Naast de impact op de publieke ruimte is parkeren een belangrijk onderdeel van het totale mobiliteitssysteem, want het bepaalt door de aanwezige capaciteit de bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen. Immers, een goede fietsenstalling op een bestemming, lokt meer fietsbewegingen uit, maar goedkope en ruim voorradige parkeergelegenheden voor auto's lokken meer verkeersbewegingen van auto's uit.

Dit maakt actief parkeerbeleid een belangrijk aandachtspunt voor het stimuleren van het fietsgebruik, bijvoorbeeld door het bevoordelen van de fiets boven de auto. Actief gemeentelijk beleid speelt daarin een belangrijke rol. Daarbij hebben de BUCH-afdelingen van de Fietsersbond te maken met dezelfde ambtenaren.

Daarom hebben BUCH-afdelingen van de Fietsersbond de koppen bij elkaar gestoken en op een rijtje gezet wat belangrijk is voor fietsparkeren.

Kiezen voor de fiets, in plaats van de auto. Gedeputeerde Jeroen Olthof daarover: "Durven gemeenten bijvoorbeeld hun parkeertarieven aan te passen om het autogebruik te ontmoedigen? Ik wil ze hierbij helpen…" (zie link, 14 juli jl.). Om fietsen interessanter te maken, is het belangrijk dat de parkeervoorzieningen voldoende capaciteit hebben, van goede kwaliteit zijn en dicht mogelijk bij belangrijke bestemmingen liggen. Altijd dichterbij dan autoparkeerplaatsen. Veilige plekken waar fietsers hun voertuig later weer onbeschadigd terug kunnen vinden.

Zowel kwantitatief als kwalitatief is het beheer van fietsparkeervoorzieningen de laatste jaren complexer geworden. Dat komt door ontwikkelingen zoals de toename van het fietsverkeer, de verschillende formaten van de fietsen (en ze worden gemiddeld steeds groter), kostbare e-bikes en concurrentie voor een plek door steeds meer scooters. Bovendien wordt tegenwoordig (terecht) meer aandacht gevraagd voor de fietsers zelf: rekken moeten ook bruikbaar zijn voor oude, stramme bejaarden, voor grote mensen, voor kleine mensen, voor iedereen.

Kortom, optimale fietsparkeer faciliteiten zijn onontbeerlijk. De beschikbaarheid van kwalitatief goede fietsparkeerplekken maakt het fietsen aantrekkelijker, is goed voor de fietsen, is een keuze voor meer duurzaamheid. Het zorgt bovendien voor een ordelijk straatbeeld zonder overal geparkeerde fietsen en komt daardoor ten goede aan alle weggebruikers.

Hieronder onze aanbevelingen en voorstellen voor het fietsparkeren.

De BUCH-afdelingen van de Fietsersbond:
Bergen, Reijnoud de Haan
Uitgeest (aandachtsgebied Fietsersbond IJmond), Jan Koper
Castricum, Alex van der Leest
Heiloo, Rob Beentjes

Aanbevelingen en voorstellen

Fietsersbond BUCH, Augustust 2020

Hieronder de aanbevelingen en voorstellen voor fietsparkeren door de BUCH-afdelingen van de fietsersbond. Lees ook de algemene tekst van de landelijke Fietsersbond over fietsparkeren (zie link).

Het in deze notitie gaat met name om faciliteiten bij belangrijke bestemmingen, zoals stations, bushaltes, strand, winkelgebieden, uitgaansgebieden, horeca-gelegenheden sportvoorzieningen, zorgcentra, scholen en kerken; bovendien aandacht voor fietsparkeren bij appartementen.

Aandacht voor capaciteit, kwaliteit, bereikbaarheid, veiligheid van de faciliteiten en aan het slot aandacht voor fietsparkeren bij appartementen.

➢ Capaciteit van de voorziening

1. Voor het maken van een inschatting van de benodigde capaciteit op een locatie gaat de gemeente zoveel mogelijk uit van actuele tellingen op locatie op periodiek drukke momenten. Daarbij geldt als norm: op de drukste momenten is 80 % van de rekken gevuld;
2. Bovendien zorgt de gemeente dat op belangrijke locaties (of bij klachten over capaciteit) periodiek tellingen worden gedaan op drukke momenten, zodat kan worden vastgesteld dat de capaciteit nog voldoet – daarbij wordt per fietstype geteld;
3. Indien de capaciteit onvoldoende is, wordt de capaciteit zo snel mogelijk aangepast.
4. Op nieuwe bestemmingen kan voor de benodigde capaciteit in eerste instantie worden uitgegaan van de meest actuele CROW-kengetallen (link naar laatste versie). Dit zijn op de praktijk gebaseerde cijfers over de te verwachten parkeerbehoefte, zo zijn er kengetallen voor wonen, werken, onderwijs, horeca bevatten een minimum- en een maximumcapaciteit (bandbreedte). Omdat in de BUCH-gemeentes vergeleken met het landelijk gemiddelde veel gefietst wordt, het de intentie is om het fietsen te stimuleren en ook de omvang van de fietsen zelf gemiddeld steeds groter wordt, zal binnen de BUCH moeten worden uitgegaan van de maxima in de bandbreedte.
5. Bij excessieve drukte wijst de gemeente plekken waar extra fietsen kunnen worden geplaatst – indien onbewaakt, dan bij voorkeur met aanbindmogelijkheid.
6. Belangrijk is dat er voldoende ruimte is voor *alle* typen fietsen (dus ook: brede sturen, transportfietsen, bakfietsen, etc.).
7. Belangrijk is om bij het vaststellen van benodigde capaciteit rekening wordt gehouden met de verschillende formaten van de verschillende typen fietsen.
8. Naast ruimte voor fietsen wordt ook altijd voldoende ruimte aangewezen aan brommers/scooters, altijd met aanbindt mogelijkheid. Voorkomen moet worden dat die tweewielers concurreren met fietsen. Die capaciteit wordt net als die van fietsen vastgesteld en periodiek gemonitord.
9. Als bij een evenement meer fietsen verwacht worden dan er parkeerplekken beschikbaar zijn, dan regelt de gemeente (bij voorkeur) tijdelijke extra kwalitatief goede rekken of (desnoods) wijst de gemeente geschikte locaties aan om fietsen te plaatsen
10. Als er op een locatie tekort aan fietsparkeerplekken is en er geen geschikte ander alternatief is voor parkeerruimteruimte is, krijgen fietsparkeerplekken prioriteit en kunnen aanwezige autoparkeerplekken worden omgevormd tot fietsparkeren.

➢ Kwaliteit van de voorziening

1. Vastleggen hoe FietsParkeur 2.0 gaat worden gebruikt, hoe wordt omgegaan met de criteria van 2.0. Fietsersbond wil hierover meedenken.
2. Het huidige 'voorkeursrek' van de gemeente, de TULIP, heeft veel kritiek. Binnen de Fietsersbond, bij burgers, en zelfs bij raadsleden. Voorstel:
    a. Nieuwe gemeentelijke voorkeursrekken vaststellen – met eventueel verschillende kwaliteitsniveaus (zie punt 1).
    Fietsersbond wil hierbij meedenken. Er worden binnen de BUCH al alternatieven gebruikt die geëvalueerd kunnen worden (bijvoorbeeld bij Geesterduin-Castricum en AH-Bergen).
    b. Bij het plaatsen van nieuwe rekken per direct stoppen met gebruik TULIPs, maar de nieuwe voorkeursrekken gebruiken.
    c. Merk op dat de Fietsersbond 'nietjes' als voorziening acceptabel vindt.
3. Overdekt fietsparkeren verzorgen waar fietsen langdurig blootgesteld worden aan weersinvloeden – met name regen (net als thuis – zie bouwbesluit-. Geef Castricummers de kans om zuinig om te gaan met hun fietsen).
    Bijvoorbeeld bij woningen, bushaltes en treinstation overdekt parkeren. Ook: fietsen van winkelpersoneel.
4. Waar mogelijk: overdekt fietsparkeren met zonnepanelen uitvoeren.
5. Optie: bij veel winkel leegstand in een winkelgebied zien wij een kans: binnen parkeren mogelijk maken (in overleg met ondernemers).
6. Sowieso, geef bijvoorbeeld bij het strand fietsers de optie om hun dure fiets inpandig & bewaakt te stallen.

➢ Bereikbaarheid van de voorziening

1. Veilige, onbelemmerde bereikbaarheid is essentieel voor alle fietsparkeerplekken bij belangrijke bestemmingen.
2. Uitgangspunt is dat fietsparkeerplekken dicht de bestemming worden geplaatst, dichterbij dan autoparkeerplekken. Sowieso verwachten we dat fietsparkeren wordt bevoordeeld ten opzichte van auto's. Zeker bij de keten OV-fiets.
    In het duingebied is de keten auto-wandelaar vaak in het voordeel, dat dient te verschuiven naar fiets-wandelaar.

➢ Ordelijkheid en veiligheid

1. Bij grotere bestemmingen (bijvoorbeeld dorpscentra, winkelcentra de mogelijkheid bieden voor overdekt/ bewaakt parkeren.
2. De aangiften van fietsdiefstallen zijn ook in de BUCH-gemeentes fors afgenomen. We vroegen burgemeester, politie en fietsersbond naar de mogelijke oorzaak. De enige genoemde oorzaak was dat het doen van aangifte bemoeilijkt is, de cijfers zijn derhalve geen reden om dit punt minder serieus te nemen!
3. De Fietsersbond juicht het toe dat op excessief drukke momenten op belangrijke bestemmingen stewards rondlopen die assisteren bij het vinden van een plek.
4. De Fietsersbond vindt het een goede zaak als weesfietsen worden verwijderd, mits dat op een verantwoorde wijze gebeurd (lees meer via deze link) en ook duidelijk staat aangegeven waar die fietsen worden opgeslagen (en kunnen worden opgehaald) Ook begrijpt de bond dat BOA's bijvoorbeeld bij het station fietsen verplaatsen, maar dat kan alleen als *heel duidelijk* staat aangegeven waar fietsen heen verplaatst worden (anders lijkt de fiets gestolen.)
5. Als bij wegopbrekingen of om andere redenen fietsenstallingen lastiger bereikbaar zijn, dient dat goed te worden aangegeven. Soms is daarbij extra aandacht nodig voor bezoekers (toeristen).

➢ Fietsparkeren bij appartementen

1. Rijtjeswoningen beschikken al snel (bouwbesluit) over redelijke bergingen en de mogelijkheid om op eigen terrein te stallen. Dit is anders bij appartementen. Als daar de bergingen te klein zijn en/of gezamenlijke fietsparkeerruimte ontbreekt dan wordt het fietsbezit en gebruik niet gestimuleerd. Deze fietsparkeerruimte voor de bewoners zelf moet aantrekkelijk zijn gesitueerd bij de (hoofd)entree. Ook voor de bezoekers van een appartementencomplex is van belang dat je bij de entree op de openbare weg goede fietsenrekken hebt waarin een fiets stevig staat en sowieso met een aanbindmogelijkheid.