



Buitenmodelfietsen: een flinke groep in de stationsstalling

Karin Broer

Fietsen met kratjes, grote fietstassen, zware e-bikes, brede sturen. Fietsen in de stationsstallingen zijn lang niet allemaal standaardfietsen. CROW-Fietsberaad inventariseerde de omvang van dit fietsenpark en doet een voorstel voor een beheerstrategie in de stalling.

Een kleine gedrongen man komt de stalling in Leeuwarden binnen snellen, duidelijk een forens met haast. Zijn gele Gazelle heeft een kinderzitje achterop en een forse krat voorop. Hij beent driftig de hele stalling door en plaatst zijn fiets helemaal achteraan in de uiterste hoek op de stalling. 'In het rek lukt toch niet', meldt hij in het voorbijgaan. Een studente zoekt een plek voor haar fiets met ligstuur (zo'n beugel om hard tegen de wind in te fietsen, heel populair bij Friese scholieren en forensen). 'Ik kan mijn fiets niet boven stallen want dan zit ik tegen het plafond'. Ook in het benedenrek vallen sommige plaatsen af. 'Naast het rek mag niet, het is elke keer een dilemma.' Nu kan ze hem met een beetje wringen kwijt aan het begin van het rek.

Overall in de stationsstalling hangen A4-tjes met 'hier geen fietsen plaatsen'. Maar toch staan er tientallen fietsen buiten de rekken. 'We moeten die briefjes nog weghalen', zegt René Lanting, stallingbeheerder. 'Want het kan helemaal niet zo, het is er veel te druk voor. Binnenkort gaan we uitbreiden, de stalling wordt twee keer zo groot.'

De Leeuwarder stalling wordt goed gebruikt sinds begin maart ook hier het 'eerste 24 uur gratis'-regime werd ingevoerd. Het aandeel fietsen met accessoires is toegenomen, denkt Lanting. Alles wat de fiets anders maakt, dan de standaard, zorgt voor 'gedoe' bij het stallen: kratten en manden, brede sturen, kinderzitjes, ligsturen. Lanting: 'Dat past allemaal niet goed. Ik hoop dat ze daar in de nieuwe stalling rekening mee houden.'

Rapport

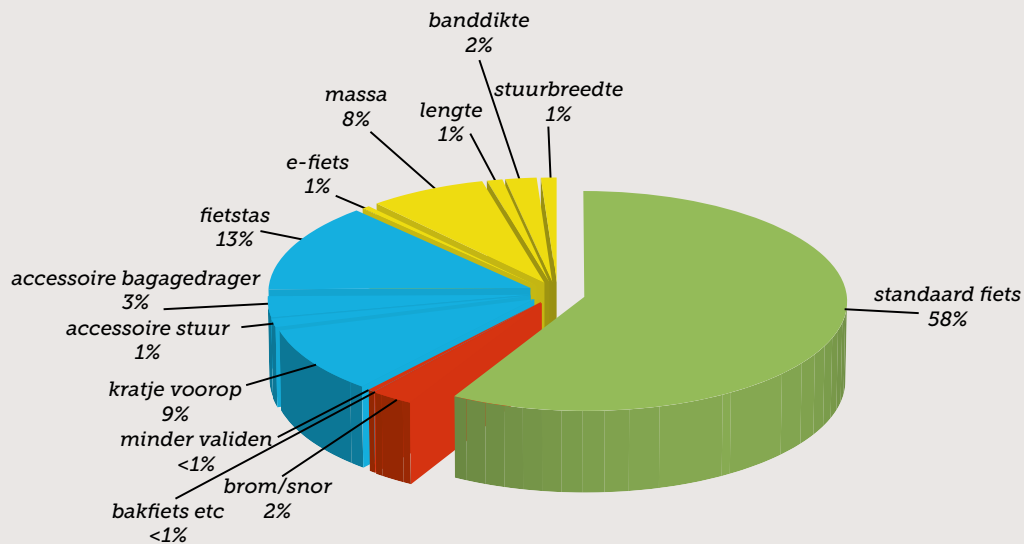
Buitenmodelfietsen, fietsen die niet of slecht in de standaardrekken passen, zijn een toenemend probleem, zo is de indruk. In samenwerking met NS en ProRail, heeft CROW-Fietsberaad de omvang hiervan in kaart gebracht en een advies opgesteld hoe hier mee om te gaan.

Om een beeld te geven over de omvang combineerden onderzoekers van het CROW-Fietsberaad verschillende bronnen. De belangrijkste bron was het onderzoek van ProRail in het najaar van 2015 op 12 representatieve stations. Daarnaast gebruikten de onderzoekers tellingen van Goudappel Coffeng uit 2011 voor het 'Normstellend document meerlaags fietsparkeren' van Fietsparkeur, en deed het team ook eigen metingen van fietsonderdelen en accessoires.



De verdeling van afwijkende fietsen in de stationsstalling. (Percentages bij benadering, vanwege mogelijke dubbeltellingen.)

- standaard
- beperkt afwijkend (onderdelen)
- beperkt afwijkend (accessoires)
- sterk afwijkend



Of een fiets een 'buitenmodel' is, hangt niet alleen van de fiets af, maar ook van de kenmerken van het fietsparkeersysteem en van de fietser. Een kleine fietser met weinig kracht in de armspieren zal bijvoorbeeld moeite hebben een fiets boven in een etagerek te zetten.

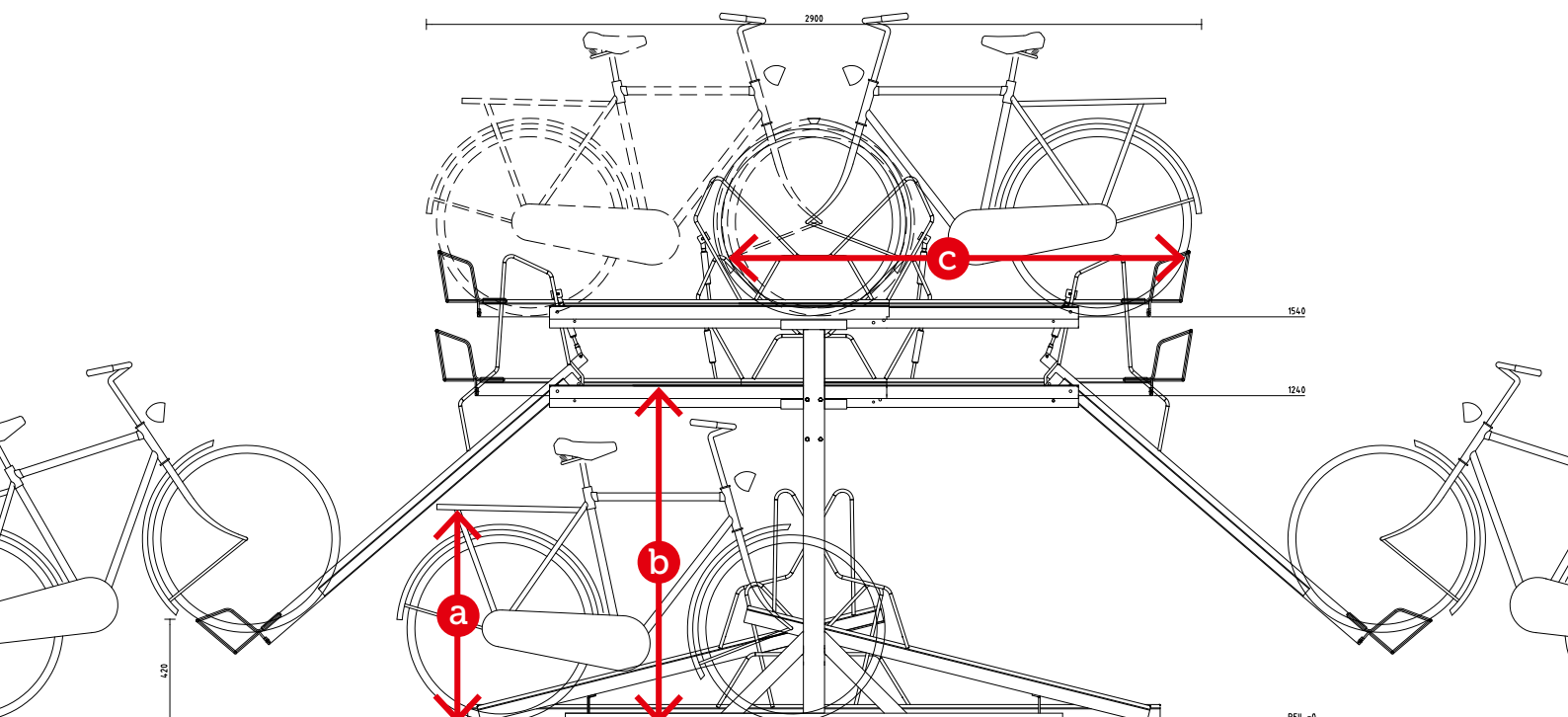
Het rapport maakt onderscheid tussen 'sterk afwijkende fietsen' (ligfietsen, bakfietsen, scootmobielen, brommers en scooters) en 'beperkt afwijkende fietsen'. De eerste groep is vrij klein: ongeveer 3 procent. De norm die ProRail zelf hiervoor aanhoudt bij de bouw van stallingen, 5 procent, blijkt dus aardig overeen te komen met de stallingsbehoefte.

De groep 'beperkt afwijkende fietsen' is echter aanzienlijk: ongeveer 35 procent. 'Dat is een globale benadering', zegt Otto van Boggelen, manager van CROW-Fietsberaad en een

van de schrijvers van het rapport. 'Er zitten namelijk ook dubbeltellingen in, een fiets met flinke fietstassen kan ook dikke banden hebben.'

Binnen deze groep zijn er fietsen die afwijken vanwege hun afmetingen: bijvoorbeeld dikkere banden, een breder stuur en meer gewicht dan de standaarden waar men bij het keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen, Fietsparkeur, van uitgaat. Daarnaast zijn er fietsen die afwijken vanwege accessoires. Vooral fietsen met fietstassen (13 procent van de stallers heeft ze), en fietsen met kratjes en manden voorop (9 procent van de stallers), zijn hier de belangrijke categorieën.

Dit zijn gemiddelden. In sommige stallingen zijn er veel meer fietsen met accessoires. Koploper is de bewaakte stalling van Rijswijk waar 44 procent van de fietsen een fietstas heeft.





In sommige stationsstallingen heeft één op de vijf fietsen een mand of krat voorop.

Onder de onbewaakte stallingen valt Heemstede-Aerdenhout op, waar maar liefst 22 procent een krat of mand voorop heeft. Overigens hebben over het algemeen stationfietsers minder accessoires, zo blijkt uit vergelijkingen met tellingen van centrumstallingen en op de weg.

Kratjesfietsers stallen vaker onbewaakt dan bewaakt, maar in de grote steden is dit verschil kleiner. De onderzoekers vermoeden dat dit komt door het regime 'eerste dag gratis'. Dat zou meer jonge bezitters van kratjes naar binnen lokken. 'Een aspect om rekening mee te houden bij de invoering van dit concept', aldus het rapport.

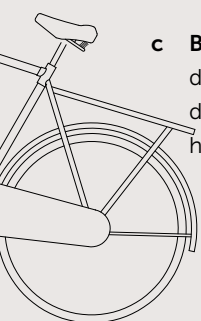
Problemen in de stalling

Bij sterk afwijkende fietsen, zoals bakfietsen of ligfietsen, is het van meet af aan duidelijk dat ze niet in de rekken passen.

Bij beperkt afwijkende fietsen is het een ander verhaal. Ze passen wel, maar niet overal. Het hangt af van de plek in het rek: onder of boven in een dubbellaagsrek, of van de afwezigheid van 'buurfietsen'. Een beperkt afwijkende fiets kan er voor zorgen dat andere plekken niet of slecht te gebruiken zijn. Een fiets met een kinderzitje in de onderste laag van etagerek, maakt het gebruik van de uitschuifgoot van het rek erboven onmogelijk. Ook kratjes en rekjes voorop zorgen voor problemen als ze in de etagerekken of in de voor de onbewaakte stallingen gebruikte Tulips geplaatst worden. Voor een deel gaat het om conflicten met het rek, zoals de aanbindpaal van de Tulip. Meestal gaat het om conflicten met buurfietsen. Soms leidt dat zelfs tot gevaarlijke situaties als een 'kratjesfiets' een tegenover geplaatste fiets met kratje uit het bovenrek duwt.

Enkele belangrijke bepalende maten voor het dubbelzijdige etagerek:

- a **Beschikbare hoogte achterkant fiets.** Het gaat hier vooral om het conflict tussen fiets in het onderrek en de uitschuifgoot van het bovenrek (relevant voor kinderzitjes en manden achterop de fiets).
- b **Beschikbare hoogte voorkant van de fiets** (relevant voor stuurhoogte, een kinderzitje of windscherm, computers op het stuur).
- c **Beschikbare ruimte voor de lengte van de fiets.** Als de fiets te lang is, past deze niet in het bovenrek of als de te lange fiets in het onderrek staat, beperkt deze het gebruik van de uitschuifgoot.



Verder zijn van belang:

- **Hart-op-hart-afstand achterkant fiets** (relevant voor fiets-tassen).
- **Hart-op-hart-afstand bij het voorwiel van de fiets** (relevant voor manden of kratten voorop de fiets).
- **Beschikbare breedte ter hoogte van het stuur.** Door de hooglaagopstelling is deze beschikbare breedte vrij groot. Problemen treden op als sturen op gelijke hoogte komen, bijvoorbeeld doordat er een grote fiets naast een kleine fiets staat. De variatie in stuurhoogte en stuurtypes kan echter niet eenvoudig vertaald worden in een bepalende maat.
- **Banddikte.** Fietsen met te dikke banden kunnen niet stabiel gestald worden.



Rapport kritisch over Tulips

In de onbewaakte stallingen bij stations staan Tulips. Daarover staan in het rapport de nodige kritische kanttekeningen. Een nadeel van de Tulip is dat je ook voor de laagste plek je fiets een klein stukje moet optillen. Niet prettig als je een zware fiets hebt of een e-fiets. Ook zijn de Tulips lastig voor fietsers met een kratje of rekje. De onderzoekers bevelen aan of de Tulips te heroverwegen of een aanpassing te doen aan dit rek, zoals een klein gootje voor de bovenste plek.

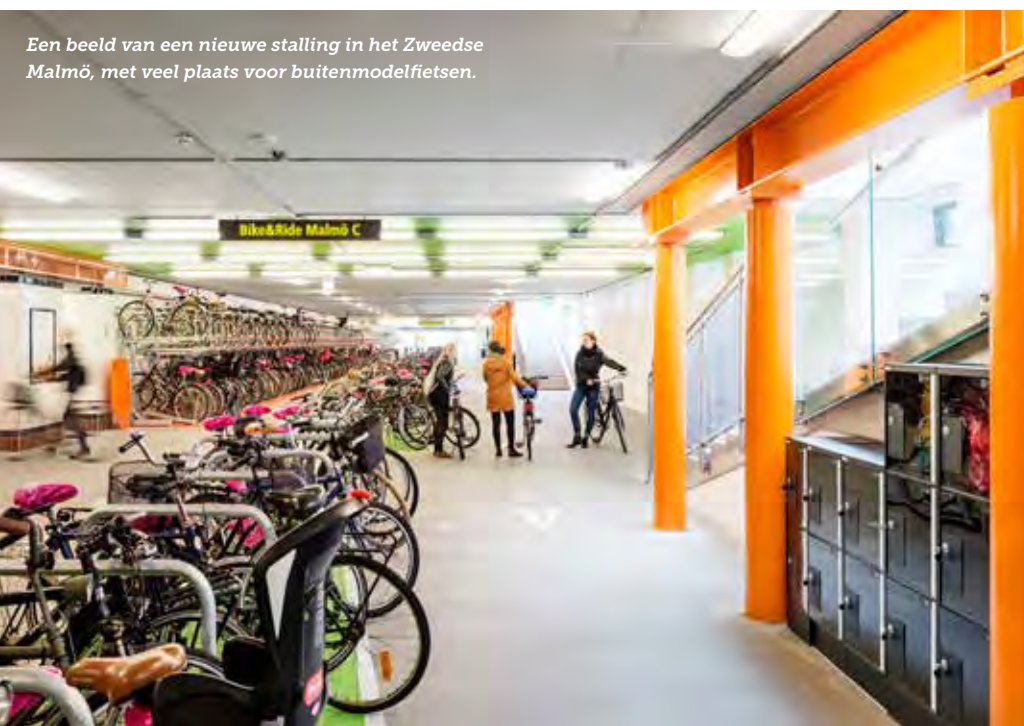
Mensen met een dergelijke fiets weten vaak wel wat kan en wat niet kan. 'Ik ga sowieso niet boven stallen', zegt een jonge vrouw die met haar fiets de bewaakte stalling van Leeuwarden in loopt, onderweg naar haar werk in Groningen. Haar fiets is voorzien van een flinke mand en fietstassen. 'Ik zoek een plaats onderin waar niet zoveel fietsen staan.' Liefst zet ze hem in de paar eenlaagsrekken die nog in de stalling staan. 'Met de mand kom ik vaak tegen de bovenste rekken aan.' Een oudere vrouw met een e-fiets weet precies welke plek ze moet hebben: 'de bovenste' in het benedenrek. 'Maar ik heb ook vaak ruzie met al die dingen.' En ze wijst op het rekje voorop van een buurfiets. 'Dus dan zet ik hem gewoon daar neer, buiten het rek.'

Kansberekening

De vraag hoeveel plekken gereserveerd moeten worden voor fietsen die in beperkte mate afwijken, is lastig te beant-

woorden, met name voor bewaakte stallingen met etagerrekken. Veel hangt namelijk af van het stallingsgedrag van de fietsers en de bezettingsgraad van de stalling. Zo vormen zware fietsen geen probleem als er altijd onderplekken beschikbaar zijn. Fietstassen zijn eigenlijk altijd breder dan de 37,5 cm hart-op-hart-afstand van bijvoorbeeld de Tulips, maar als fietsen mét en zonder fietstassen om en om geplaatst worden, is dat geen bezwaar.

Van Boggelen en medeonderzoeker Rowan van de Weerd hebben een kansberekening gemaakt voor 'het niet vinden van een geschikte plaats bij optimaal stallingsgedrag'. Bij een bewaakte stalling met etagerrekken vindt 18 procent van de fietsers dan geen geschikte plek. Bij een onbewaakte stalling geldt dit zelfs ongeveer 30 procent van de fietsers. Maar, schrijven de onderzoekers, 'dit cijfer is minder hard, vanwege een globale schatting van het aandeel fietsers dat moeite



Een beeld van een nieuwe stalling in het Zweedse Malmö, met veel plaats voor buitenmodelfietsen.



Is een betere plek in de stalling de fietser wat meer waard?

Ook stichting Fietsparkeur wil meer maatwerk

Stichting Fietsparkeur, verantwoordelijk voor het keurmerk voor fietsenrekken, gaat per juni haar werkzaamheden verbreden. Naast het beoordelen van fietsenrekken, gaat de stichting adviseren over de toepassing van fietsparkeersystemen in verschillende situaties en omgevingen. Daarbij gaat het om zaken als toegankelijkheid van de stallingsvoorzieningen, inrichting van de locatie, bewegwijzering en gebruiksgemak.

Adviesbureau SOAB deed in opdracht van stichting Fietsparkeur onderzoek naar de behoefte aan meer kwalitatieve fietsparkeernormen bij gemeenten. Op basis daarvan is de koerswijziging ingezet. Wim Bot van de Fietsersbond en bestuurslid van de stichting Fietsparkeur: 'We willen de fietsparkeernorm meer gaan differentiëren. Een studentenappartement vraagt om andere voorzieningen dan een seniorencomplex.' De stichting wil bedrijven certificeren die adviseren over fietsparkeer-

heeft met het optillen van het voorwiel.'

Dit niet vinden van een geschikte plek, zien we ook in de praktijk: de fietsen met kratjes in de gangpaden in de stalling van Leeuwarden. Uit in het rapport geciteerde tellingen blijkt dat 21 procent buiten de rekken parkeert. Maar het zijn beslist niet alléén buitenmodelfietsen die buiten de rekken staan. De onderzoekers concluderen dat of in een stalling fietsen buiten de rekken staan meer te maken heeft met 'stalling-mores' dan met het aanbod buitenmodelfietsen.

Beheerstrategie

Hoe nu om te gaan met de diversiteit aan fietsen in de stalling? Het onderzoek van CROW-Fietsberaad in samenwerking van ProRail en NS eindigt met een advies voor een beheerstrategie. Het voorstel is om een aantal pilots te doen waarbij naast de huidige 'compactplekken', ook 'plusplekken' en 'dubbelplusplekken' worden aangeboden. De plusplekken

voorzieningen in gebouwen en de openbare ruimte. Zo kan er meer advies op maat worden gegeven. Voor gemeenten ontstaat de mogelijkheid de eis te stellen dat binnen bijvoorbeeld een vastgoedproject een gecertificeerde fietsenstalling wordt gebouwd. Bot: 'Het doel is dat er integraler naar fietsparkeeren wordt gekeken. Dat men meer gaat kijken wat voor type fietsen en type fietsers de stalling gaan gebruiken en daar in het advies bij aan te sluiten.'

Stichting Fietsparkeur dringt er verder bij gemeenten op aan om fietsparkeeren bij gebiedsontwikkeling meteen vanaf de start mee te nemen. De nieuwe Omgevingswet biedt daarvoor genoeg gereedschap, verwacht de stichting. Maar gemeenten kunnen ook een andere weg volgen. De stichting geeft het voorbeeld van de gemeente Deventer. Deze gemeente heeft kwalitatieve fietsparkeernormen via de bouwverordening verankerd.

bieden meer ruimte per plek maar hebben een ongunstiger plek in de stalling, waardoor niet iedereen ze zal gaan gebruiken. Voor de dubbelplusplekken betalen mensen meer maar daarvoor krijgen ze, naast meer ruimte, ook een goede locatie in de stalling.

Hoe de plusplekken eruit kunnen zien, zal nog verder moeten uitkristalliseren. Te denken is aan fietsparkeervakken zoals er nu al in sommige bewaakte stallingen voor brommers en scooters zijn getekend of aan nieuwe speciale buitenmodelrekken waarvan de eerste op de markt zijn. Van Boggelen: 'We denken dat het goed is een pilot uit te voeren met een combinatie van vakken en een nieuw rek.'

Met extra betalen voor voorzieningen, zoals voor de dubbelplusplekken, is eerder ervaring opgedaan in Arnhem. Daar is toen geëxperimenteerd met 'Eerste Klas stallen'. Dat bleek geen succes. Maar Van Boggelen zou graag toch nog een keer een dergelijke proef willen uitvoeren. 'Arnhem komt voortdurend terug in de discussies hierover, maar ik zou zeggen elk experiment is weer anders. Je kunt ook flexibel omgaan met dubbelplusplekken, je kunt denken aan extra ruimte, extra comfort, extra service.'

Een dergelijke beheerstrategie vraagt hoe dan ook meer ruimte, terwijl alles er de laatste jaren op gericht was zoveel mogelijk fietsparkeerplekken te realiseren per oppervlak. Van Boggelen: 'Ja, het vergt meer ruimte. Maar de huidige situatie is ook niet optimaal. Je ziet fietsen in de gangpaden en soms leidt het zelfs tot gevaarlijke situaties. Dit rapport laat zien dat de groep die niet goed past in het standaardrek substantieel is. Ik denk dat het goed is om als stallingaanbieder meer maatwerk te leveren.'

Leveranciers van fietsparkeervoorzieningen werken eveneens aan speciale oplossingen voor 'mandjesfietsen'.

(foto: Falco)

