



Kenniscafé - Fietsparkeren in binnensteden

23 april 2020

1. Opening door ploegleider TdF-thema A: Fiets in de stad

Door Birgit Cannegieter

- Birgit Cannegieter heet de aanwezigen welkom en introduceert zichzelf als nieuwe ploegleider Fiets in de Stad voor de Tour de Force. Zij gaat samen met steden /gemeenten de komende jaren aan de slag met vraagstukken voor de fiets in stedelijk gebied: ruimte voor de fiets in de stad, de fietsfamilie, deelfietsen en fietsparkeren.
- Dit digitale kenniscafé over Fietsparkeren in binnensteden is een primeur voor de Tour de Force. Centraal staan het onderzoek van Decisio naar Kosten en financiering van fietsparkeren in centrumgebieden en de doelgroepenaanpak (Fietsberaad publicatie 33).

2. Presentatie Decisio over het onderzoek 'Kosten en financiering fietsparkeren centrumgebieden'

Toelichting door Kees van Ommereen en Renee van der West

- De fietsparkeerdruk neemt toe, wat zorgt voor meer vraag naar stallingsvoorzieningen. Hoe groot is de financiële opgave om te voorzien in voldoende stallingen? En welke vormen van stallingen zijn mogelijk en nodig?
- Het rapport is opgebouwd aan de hand van drie hoofdonderwerpen:
 - 1) Het in beeld brengen van vraag en aanbod: de feitelijke situatie
 - 2) Inzicht geven in de kosten van fietsparkeren in binnensteden
 - 3) Inzicht geven in de effectiviteit van fietsparkeernormenTot slot wordt vooruitgekeken naar scenario's voor het organiseren van financiering.
- In het onderzoek is gekeken naar de situatie in vier steden met een historisch centrum: Delft, Amersfoort, Zwolle en Haarlem.
- In binnensteden blijkt 'het tekort' niet te bestaan; op sommige plekken in overschot en op andere tekort. Op een specifiek aantal plekken de vraag (en dus het aantal fietsen) groter is dan het aanbod aan stallingsplaatsen. Wanneer je je zou richten op die plekken waar tekorten zijn, zie je dat het probleem groter is. Dat los je niet op met aanbod elders.
- Kosten per fietsparkeeroplossing zijn verschillend: natuurlijk is het een duidelijk verschil tussen inpandig en straatparkeren. Niet alleen in aanleg, maar ook in exploitatie, onderhoud en handhaving. In het rapport is uitgegaan van jaarlijkse kosten (afschrijving, exploitatie (bemensing), beheer en onderhoud).
- Ook is er gekeken of (en in hoeverre) de fietsparkeernormen van CROW kunnen bijdragen aan het oplossen van het fietsparkeerprobleem. Deze normen gelden alleen voor nieuwbouw. Bij verbouw kan de gemeente wel eisen stellen, maar in de praktijk gebeurt dit weinig. Uit de analyse blijkt dat slechts een klein deel van het probleem kan worden opgelost door strikt aan de fietsparkeernormen vast te blijven houden. Uit gesprekken met gemeenten blijkt dat men het wel een nuttig instrument vindt, maar het in werkelijkheid niet makkelijk is om altijd vast te houden aan de normen.

3. Fietsberaadpublicatie 33: Verkenning doelgroepenaanpak voor het fietsparkeren

Toelichting door Otto van Boggelen

- Er is onderzoek uitgevoerd naar verschillende doelgroepen fietsparkeerders, gebaseerd op cijfers van Trajan (met sterke nadruk op Amsterdam). Doel was om inzicht te krijgen in *wie* hun fietsen *waar* en *hoe lang* parkeren.
- Met een doelgroepenaanpak kun je analyseren welke doelgroep gebruik maakt van de fietsparkeervoorzieningen en gericht oplossingen voor een bepaalde doelgroep maken of kosten aan een bepaalde groep toerekenen
- Omdat je niet aan een fiets kunt zien wie de eigenaar is en waarom deze daar geparkeerd staat, worden in de publicatie een aantal suggesties gedaan hoe je dit zou kunnen uitzoeken.
- Eén van de suggesties is kijken naar de parkeerduur van fietsen.

- Een aantal conclusies die Otto trekt: Runshoppers (kort parkeerders, liefst zo nabij mogelijk) zijn het lastigs te verleiden ergens anders te parkeren. Veel nacht- en weekendparkeerders blijken bewoners te zijn, en dus structureel gebruik te maken van stallingsmogelijkheden.
- Vanuit Amsterdam wordt gereageerd op de doelgroepen en motieven: daar is zichtbaar dat in winkelgebieden de druk hoog ligt, hoger dan in woonwijken. De dynamiek en parkeertijden in uitgaansgebieden is weer heel anders. We willen bewoners en werknemers van bedrijven zoveel mogelijk stimuleren om eigen bergingen te gebruiken, maar ook daar zie je dat fietsen op straat belanden.
- Naast permanente oplossingen kennen we pop-up of mobiele fietsparkeeroplossingen. De aanwezigen delen een aantal bekende voorbeelden met elkaar (via de chatfunctie).

5. Break-out sessies

We delen de groep in vieren en praten in kleinere gezelschappen verder over de scenario's die door Renee en Kees geschetst zijn. Hieronder staan een aantal highlights per groep weergegeven.

Groep 1 (olv. Renee van der West)

- Er wordt een voorstel gedaan om leegstaande parkeergarages en winkelpanden te gebruiken voor fietsparkeren.
- Als kosten worden doorberekend aan de fietsers in de vorm van betaald parkeren, parkeren fietsers naar verwachting niet meer in de stalling.
- Als je kosten wilt doorrekenen aan bijvoorbeeld ondernemers, dan moet inzichtelijk zijn wat het deze groep oplevert.
- In algemene zin is het van meerwaarde om inzichtelijk te maken wat investeringen in fietsparkeren opleveren (leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, etc.). Op die manier kunnen gemeenten investeringen ook beter onderbouwen.
- Van de verschillende doelgroepen zijn werknemers (via werkgevers) waarschijnlijk het beste te sturen.

Groep 2 (olv. Kees van Ommeren)

- Vastgoedontwikkelaars zouden ook mee moeten denken over fietsparkeren.
- Er wordt geopperd om fietsbelasting wellicht toch weer te overwegen.
- Er wordt gesuggereerd dat fietsparkeren zoveel mogelijk op eigen grond zou moeten plaatsvinden.
- Unaniem wordt geconstateerd dat dat 28 dagen als maximale parkeerduur te lang is, meest kansrijke methode om plek te creëren is immers door weesfietsen te verwijderen. Dat moet in korter tijdsbestek dan 28 dagen.

Groep 3 (olv. Otto van Boggelen)

- Ondernemers moeten handhaving ondersteunen; niet per definitie financieel, maar bijvoorbeeld door te voorzien in faciliteiten (pauzeruimte, koffie, hulp bij opbouw) omdat ze ook profiteren van voldoende fietsparkeerplekken.
- Denkrichting: zou het verwijderen van weesfietsen niet onder afval verwijderen moeten vallen?
- Denkrichting: fietsparkeren financieren uit toeristenbelasting, voor toeristen is een aantrekkelijke binnenstad ook erg belangrijk.

Groep 4 (olv. Birgit Cannegieter)

- Eenmalige investeringen zijn voor partijen makkelijker op te brengen dan vaste kosten voor exploitatie (gebouwde voorzieningen) en handhaving.
- Graag zou je ontwikkelaars naast fietsparkeernormen ook richtlijnen (eisen of inspiratie) mee willen geven over hoe een in pandige fietsparkeervoorzieningen in binnenstedelijke ontwikkelingen. Wens (vooral ingegeven vanuit de behoefte in Eindhoven) is om te komen met een inspiratieboek met oplossingen en voorbeelden.



- Vraag: Kunnen we komen met een programma van eisen voor openbaar toegankelijke (in pandige) fietsparkeervoorzieningen?

6. Corona: Fietsparkeren (en andere vragen) in de 1,5m-maatschappij.

We schakelen over naar de actualiteit: fietsparkeren in de 1,5 samenleving en doen een ronde langs de aanwezige gemeenten over hoe ze hier over nadenken/invulling aan geven. De input uit deze ronde wordt meegenomen in de inventarisatie die Tour de Force breed gehouden wordt.

7. Afsluiting

Bedankt voor uw aanwezigheid.

U treft het rapport over fietsparkeren in binnensteden (Decisio) vanaf half mei op de website van Fietsberaad (een nieuwsbericht hierover volgt). Fietsberaad publicatie 33 over de doelgroepen-aanpak voor fietsparkeren is terug te vinden via de website van Fietsberaad:

<https://fietsberaad.nl/Kennisbank/Fietsberaadpublicatie-33-Verkenning-doelgroepenaan>