

Best-Practices: Pop-up fietsparkeren

Inspiratie voor tijdelijke fietsparkeerplekken
voor gemeenten

Versie 1 - december 2018

Maarten Reith (RH-Web), Hillie Talens (CROW) en
Stan Wolters (CROW)



1 Inleiding

Veel gemeenten in Nederland hebben te maken met toenemende druk op de beschikbare fietsparkeerruimte. Dit leidt tot grote aantallen willekeurig geplaatste fietsen. Vooral in de binnensteden doet zich dergelijke parkeeroverlast voor, maar ook in woonstraten, winkelgebieden, bij ov-knooppunten, evenementen en op universiteitsterreinen. Te grote hoeveelheden fietsen op de verkeerde plek kan tot gevaarlijke situaties leiden. Politie en hulpdiensten raken bezorgd als er meerdere rijen geparkeerde fietsen doorgangen en vluchtroutes blokkeren. Daarnaast ziet de openbare ruimte er rommelig uit als deze bezaaid is met fietsen. En steeds vaker vragen bewoners en ondernemers zelf om extra stallingsruimte.

Het is vaak moeilijk om (structureel) extra fietsparkeerplekken te realiseren. Vooral waar de ruimte schaars is en zich met name op piekmomenten fietsparkeerproblemen voordoen, kan een tijdelijke of pop-up fietsenstalling een goede oplossing zijn. Diverse gemeenten zijn hiermee aan het experimenteren. Groningen, Amsterdam, Utrecht en Rotterdam hebben inmiddels de nodige ervaring opgedaan. De verschillende projecten zijn divers, zowel qua gebruikte techniek of soort parkeeroplossing, doelgroep, tijdstippen, locatie, handhaving en communicatie. Met krijtverf vakken op een marktplein markeren voor gebruik in de avond- en nachturen voor uitgaanspubliek in het weekend verschilt nogal van het inzetten van laad- en losplaatsen voor winkelend publiek overdag. En het telkens opnieuw neerzetten van hekken vergt veel meer inspanning (en dus kosten) dan een speciale lamp aan een lantaarnpaal die op bepaalde tijdstippen automatisch pop-up parkeerplekken markeert.

Voor deze brochure zijn de huidige pop-up fietsparkeerstallingen geanalyseerd. Hierbij is gekeken naar de aanleiding of problematiek, de gekozen oplossing, de effecten en de kosten. Hieruit zijn vier hoofdoplossingen gekomen. In welke situatie zijn ze geschikt? Welke inspanning moet je als gemeente leveren om deze te realiseren? En wat zijn de specifieke succesfactoren? De antwoorden op deze en andere vragen en de voorbeeldprojecten zullen gemeenten helpen te bepalen welke soort pop-up stalling bij de eigen situatie past. De openbare ruimte zelf en financiële middelen stellen hierbij uiteraard kaders.

We verwachten overigens dat er nog nieuwe varianten bedacht gaan worden, want pop-up fietsparkeren is een jong fenomeen. Dat is ook te zien in het taalgebruik. Termen als pop-up stalling, tijdelijke stalling, flexibel fietsparkeren (flexparkeren) en dubbel ruimtegebruik lopen soms door elkaar of overlappen. Met pop-up bedoelen we hier dat het van (tijdelijke) korte duur is, meestal een dagdeel. Tijdelijk is voor een iets langere duur, bijvoorbeeld als een straat openligt en een fietsenstalling niet bereikbaar is of om te kijken wat de effecten zijn van een eventuele nieuwe stalling. En bij de meeste pop-up of tijdelijke stallingen is sprake van dubbel gebruik, hoewel dat verderop als aparte oplossing wordt besproken. Ook kan een veranderde samenstelling van soorten (fiets)voertuigen in de toekomst aanleiding zijn om meer in te zetten op flexibele stallingsplaatsen. Denk aan de groeiende populariteit van de deelfietsen, e-scooters en mogelijk e-steps.

2 Factsheets

2.1 Gemarkeerde vakken

- **Type oplossing:** Visueel, infrastructureel.
- **Techniek:** Krijtverf, lichtprojectie, andere soorten belijning/markering.
- **Doelgroep:** Kortparkeerders: uitgaanspubliek, bezoekers eenmalig evenement.

Aanleiding

Fietsparkeren structureren, overlast beperken, netter straatbeeld. Deze oplossing is vooral gericht op uitgaanspubliek.

Korte beschrijving oplossing

Relatief snel en goedkoop extra fietsparkeervakken realiseren. Dat is mogelijk door het markeren van parkeervakken met krijtverf (meestal wit of geel), tape, lichtprojectie of tegels. De meeste van deze middelen zijn snel te verwijderen (of aan en uit te zetten). Op sommige plekken kunnen de parkeervakken gemarkeerd blijven in de openbare ruimte, maar voor bijvoorbeeld alleen in de avonduren. Maar hiermee ben je er nog niet. Fietsers moeten de vakken vinden en deze goed gebruiken. Daarom zijn naast het markeren van de vakken zelf nog (eventueel tijdelijke) fietscoaches, communicatie en handhaving nodig.

Capaciteit

Dit is afhankelijk van de locatie. De beperking zit vooral in beschikbare ruimte en parkeerbehoefte.

Kosten en financiering

Het inrichten van een pop-up stalling met alleen fietsvakken en geen fietsenrekken is heel kostenefficiënt. Fietscoaches en communicatie vormen hier de grootste kostenposten. In Amsterdam bijvoorbeeld zijn de belangrijkste doorlopende kosten de inhuur van fietscoaches. In de drukke zomermaanden lopen die op tot 10.000 euro per maand. Buiten het terrasseizoen worden minder coaches ingezet en wordt gewerkt met diaprojectors met een tijdschakelaar om de pop-up weer te geven. Verder zijn er kosten voor communicatiecampagnes en voor ondersteunend materiaal, zoals beachflags, borden, verkeerskegels (pylonen) en flyers. Groningen is ongeveer €2.000,- per weekend kwijt aan de pop-up fietsenstalling, voornamelijk voor de inhuur van stewards.

VOORBEELDLOCATIES

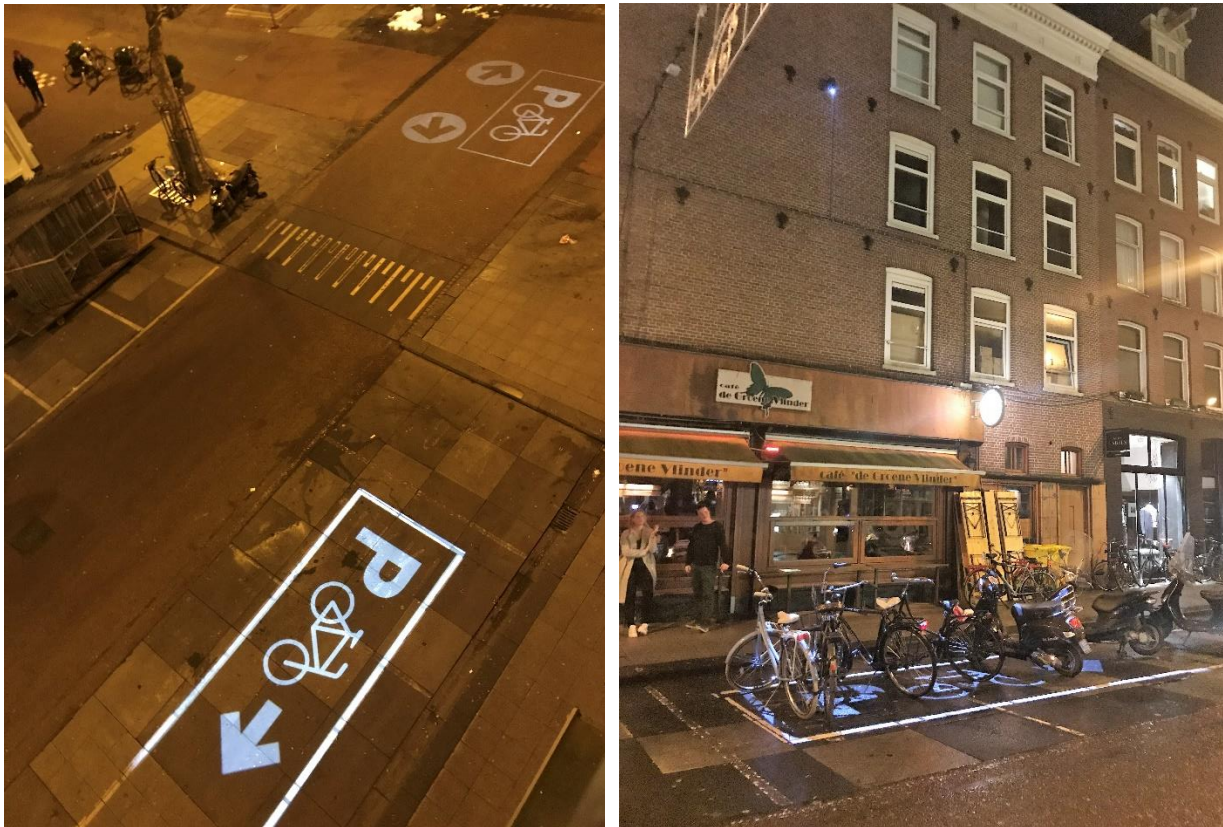
- **Grote Markt, Groningen**
Om de fietsoverlast in de horecastraten rondom de Grote Markt op korte termijn op te lossen is hier een pop-up fietsenstalling gemaakt in combinatie met fietsstewards. De stewards lopen in het gebied rond om het uitgaanspubliek te wijzen op de pop-up stalling. De maatregel loopt door tot eind 2018 als de grote fietsenstalling (1200 plekken) onder het Forum, een nieuw cultureel centrum aan de Oostzijde van de Grote Markt, klaar is. De pop-up fietsenstalling wordt gevormd door ruime fietsvakken (twee rijen breed), biedt ruimte voor 700 tot 800 fietsen en is onbewaakt. Geel krijtverf, die ook in het donker te zien is, wordt gebruikt om de fietsvakken op de grond aan te geven. Om de herkenbaarheid van het fietsvak te verbeteren worden aan het begin en eind van het vak rode 'lokfietsen' geplaatst.
- **Amsterdam, Albert Cuypstraat**
Tijdens uitgaansavonden (do-vrij-za) wordt op een deel van de Albert Cuypstraat ruimte gemaakt voor een pop-up stalling. Deze is vanaf 21.00 uur, na de reiniging van de markt, beschikbaar. De pop-up fietsvakken zijn met witte thermoplast lijnen aangebracht en worden pas zichtbaar als de markt is opgeruimd. Om deze vakken in de avonduren extra opvallend te maken licht een diaprojector de lijnen vanuit de gevels aan. Vanaf 20.30 uur worden lijnen geprojecteerd op de plek van de vakken. Verder staan er beachflags. Op korte termijn wordt er nog een P-fietsymbool in de vakken aangebracht. Het inrichten van een pop-up stalling met alleen fietsvakken en geen fietsenrekken is heel kostenefficiënt, aldus de gemeente.
- **Nijmegen, Bisschop Hamerstraat**
Vanaf september 2018 kunnen fietsers hun fiets kwijt in de 'Pop-up fietsenparkeerplaats Bisschop Hamerstraat'. Dit moet fietsparkeeroverlast in met name in de In de Betouwstraat tegengaan. Groen ledlicht in de vorm van een groot fietslogo markeert de nieuwe fietsenparkeerplaats. Als het fietssymbool zichtbaar is, is het toegestaan hier je fiets te parkeren. Dit geldt voor maandag, dinsdag en woensdag tussen 21:00 uur en 06.00 uur, omdat op deze momenten de fietsenstalling aan de Bisschop Hamerstraat gesloten is. Doelgroep van deze pop-up is vooral cafébezoekers.

- **Den Haag, Plein**

Tijdens de Haagse Museumnacht in oktober 2018 is een tijdelijke fietsstalling op het Plein ingericht. Met lichtprojectoren zijn veertig extra fietsparkeervakken gecreëerd voor de bezoekers van het evenement naast de gratis bewaakte fietsstalling Biesieklette.

ERVARINGEN/TIPS

- Het effect van de maatregelen (pop-up stalling i.c.m. fietsstewards) is dat er minder parkeeroverlast is in de straten rondom de Grote Markt. De veiligheid is verbeterd. (Groningen)
- Een pop-up stalling werkt alleen op piekmomenten. Je hebt in ieder geval coaches nodig, als het steeds nieuw publiek is, dat gebruik maakt van de voorzieningen. (Amsterdam)
- Leerpunt voor het verwijzen van fietsers is dat de alternatieve plek dan 'niet al te ver weg' mag zijn. Dat niet al te ver weg, is gevoelsmatig en erg afhankelijk van de situatie. Als mensen het gevoel hebben dat de stalling te ver is wordt men wel opstandig en gaan sommigen tegen het verzoek van de steward in. Het helpt als de alternatieve plek op een bekende locatie zit of dat de steward deze al kan aanwijzen, dus in het zicht ligt. (Groningen)
- Fietscoaches werken tot op zekere hoogte. Strikte handhaving bleek na verloop van tijd nodig. (Amsterdam)
- Uit onderzoek van studenten aan de hogeschool Windesheim Flevoland blijken fietscoaches een positief effect te hebben op het fietsparkeergedrag. Merendeel van de deelnemende mensen aan het onderzoek geeft gehoor aan het advies van de fietscoach en zet hun fiets op de aangewezen plek. Aandachtspunt is om goed te communiceren over de aanwezigheid van de fietscoaches. Hoe meer fietsers op de hoogte zijn van het doel van de fietscoaches des te meer fietsers het nut er van inzien en zich ook houden aan de regels ter plaatse. (Zwolle)
- Maak de vakken niet te groot. Hoe groter het vak hoe groter de kans op 'verrommeling'.



Figuur 1 Pop-up stalling Albert Cuypstraat, Amsterdam

2.2 Hekken en rekken

- **Type oplossing:** Infrastructureel.
- **Techniek:** Hekken, meestal met fietsrekken, zeker als ze bewaakt zijn.
- **Doelgroep:** Kortparkeerders, winkelend publiek, uitgaanspubliek, bezoekers eenmalig evenement.

Aanleiding

Fietsparkeren structureren, overlast beperken, netter straatbeeld, fietsen in winkelgebieden voorkomen.

Korte beschrijving oplossing

Tijdelijke hekken kunnen de voorkeur verdienen als het bijvoorbeeld om drukbezochte winkelgebieden en evenementen gaat. Fietsers worden hiermee verleid wat verder van de bestemming te parkeren. Dergelijke stallingen kunnen van bewaking worden voorzien, hetgeen ook bezitters van dure elektrische fietsen zal stimuleren de voorziening te gebruiken. De stallingen kunnen eventueel worden voorzien van fietsenrekken.

Capaciteit

Dit verschilt per locatie van tientallen tot honderden fietsparkeerplaatsen.

Kosten en financiering

Afhankelijk van gekozen uitvoering. Er zijn vooral personeelskosten voor het opbouwen en afbreken. Dit hangt af van de hoeveelheid hekken en rekken dat gebruikt wordt en het aantal dagen dat de stalling operationeel is. Inmiddels zijn ook complete mobiele stallingseenheden op een oplegger op de markt met een capaciteit van enkele honderden fietsen.

VOORBEELDLOCATIES

- Zwolle, diverse locatie in de binnenstad

Drie pop-up stallingen worden elke donderdagavond t/m zaterdag (piek) ingericht door de Wezo (organisatie die werkt met mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt) en voorzien van een herkenbare uniforme uitstraling. De parkeerder wordt duidelijk gemaakt de fiets bij de 'grote nieten' op de juiste wijze te stallen, zodat de stallingen zo efficiënt mogelijk worden gebruikt. Deze grote nieten zijn verzinkbare paaltjes met daar doorheen een dwarsligger. Als ze niet worden gebruikt, zijn slechts wat metalen putjes in de ondergrond te zien. Bij (verwachte) drukte is snel op te bouwen. De buizen (dwarsliggers) liggen in de nabijheid van de verzinkbare paaltjes opgeslagen. In de pop-up stallingen kunnen ongeveer 900 fietsen worden gestald. De gemeente heeft gekozen voor deze oplossing omdat zij wil voorkomen dat de binnenstad alleen voor de piekvraag wordt ingericht met klemmen, nietjes en dergelijke. Dat heeft namelijk een ontsierend effect.

- Utrecht, diverse locaties

In Utrecht worden 5 locaties op drukke dagen ingericht met pop-up parkings:

- o Neude (do t/m zo, 300 plekken),
- o Vredenburg (do, 200 plekken),
- o Janskerkhof (za, 75 plekken), Jacobskerkhof (za & zo, 200 plekken), en;
- o Mariaplaats (za & zo, 200 plekken).

Een (groot) deel van de plaatsen wordt aangeboden in (denkbeeldige) vakken in plaats van in rekken. De rekken zijn voor de reguliere fietsen en de vakken voor de buitenmodelfietsen en brommers/scooters. De aangeboden capaciteit betreft richtgetallen. De pop-up fietsparkeerplekken zijn allemaal bewaakt en gratis. Bovendien zijn ze aangesloten op de 'P- route fiets', net als alle gemeentelijke openbare stallingen.

Utrecht beschikt over twee speciaal ontworpen aanhangers die de rekken vervoeren (zogenaamde Movilo). Elke Movilo kent een capaciteit van 300 parkeerplekken. De beheerder van de stalling heeft deze Movilo's in opslag staan en rijdt er 's ochtends mee naar de locatie waar een pop-up parking moet worden opgebouwd. De beheerder bouwt aan het einde van de dag ook weer af en rijdt de Movilo's dan weer terug naar de opslag. De Movilo's zijn ontworpen voor rekken van het type 'hangsysteem' (zie Leidraad fietsparkeren, blz. 58 ter voorbeeld).

– Amersfoort, Papenhofstede

Amersfoort worstelde met het probleem dat in het weekend veel fietsen van bezoekers aan uitgaansgebied De Hof werden gestald in de Papenhofstede. De fietsen blokkeerden nooduitgangen en stonden in de weg voor zowel hulpverleners als bezoekers in geval van een calamiteit. Bij wijze van proef werd daarom in 2012 iedere vrijdag- en zaterdagavond een rode loper uitgerold en aan de overzijde zette men in het weekend tijdelijke fietsrekken. Om de gebruikers op weg te helpen, waren de eerste tijd stewards actief. 'Het gewenste gedrag lijkt goed te zijn ingesleten', constateerde de gemeente, die daarop besloot de rode loper permanent in te zetten. Wel met wat kleine aanpassingen. Zo stopte men met het plaatsen van tijdelijke fietsrekken aan de zijde waar wel gestald mocht worden. Het kwam te vaak voor dat fietsen werden achtergelaten die nog vast zaten met een ketting waardoor de rekken niet konden worden opgehaald.

Een paar jaar geleden is in Amersfoort ook voor de ingang van cultuurcentrum het Eemhuis een rode loper uitgerold. Zo is fietsers duidelijk gemaakt dat parkeren hier niet is toegestaan. Dit was nodig vanwege de 'ondoordringbare chaos'. Tegelijkertijd zijn er dichtbij extra fietsenrekken geplaatst.

ERVARINGEN/TIPS

- Als je goed gaat kijken, zijn er nog heel veel verloren plekjes waar je fietsenrekken kunt plaatsen of fietsvakken kunt maken. Bewoners en gebruikers van de openbare ruimte hebben soms heel goede tips. (Amsterdam)
- Een aantal pop-upstallingen bevindt zich in Zwolle op locaties waar geregeld evenementen plaatsvinden, waardoor ze juist tijdens de piekmomenten niet gebruikt kunnen worden. Bezoekers van de binnenstad geven aan dat ze de beschikbaarheid van pop-upstallingen onbetrouwbaar vinden. Het is van tevoren niet duidelijk of ze hun (elektrische) fiets ter plaatse veilig kunnen stallen. Dit kan mensen ervan weerhouden met de fiets naar de binnenstad te gaan. Zo werkt de pop-upstalling op het Grote Kerkplein niet naar wens. De plekken worden nauwelijks gebruikt en zijn inefficiënt omdat het voor bezoekers onvoldoende duidelijk is wanneer de pop-upstalling beschikbaar is. (Zwolle)
- Voor het organiseren van een evenement is een vergunning nodig. Een mogelijkheid voor de gemeente is in de evenementenvergunning de verplichting tot inrichten van een tijdelijke stalling op te nemen. (Delft)

2.3 Fietsvlonders

- **Type oplossing:** Infrastructureel.
- **Techniek:** Een fietsvlonder is een plateau waarop fietsrekken of -beugels zijn gemonteerd die geplaatst wordt op een autoparkeerplaats. De vlonders waren in Rotterdam eerst van hout, nu van kunststof.
- **Doelgroep:** Kort- en langparkeerders: bewoners, winkelend publiek, werkenden.

Aanleiding

Meer fietsparkeerplekken in de binnenstad, parkeeroverlast beperken, netter straatbeeld.

Korte beschrijving oplossing

De fietsvlonder is in Rotterdam ontwikkeld na de groeiende vraag van bewoners en ondernemers naar extra stallingsruimte voor fietsen. Fietsvlonders kunnen leiden tot meer permanente fietsenrekken. Een fietsvlonder wordt, op verzoek van de bewoners/ondernemers, twee tot drie maanden op een autoparkeerplaats neergezet. In deze periode wordt getest of er behoefte is aan meer parkeerplek voor de fiets én of de buurt toekan met minder plek voor de auto. Is dat het geval, dan wordt de autoparkeerplaats opgeheven en zet de gemeente permanente fietsrekken neer. De fietsvlonder verhuist hierna naar een andere locatie. In bijna alle gevallen heeft de proef geleid tot het omvormen van autoparkeerplaatsen naar fietsparkeerplekken.

Bijzonder in dit experiment is dat zowel bewoners, winkeliers als de gemeente bereid zijn om een aantal parkeerplekken voor auto's in de straat op te geven. Het idee is ontstaan in het Hoogkwartier, een buurt die in rap tempo verjongt en waar veel jongeren meer hechten aan een fiets dan aan een auto. Dat bracht ook een toename van het aantal fietsen met zich mee en daarmee ook een flink aantal fietsen die overal en nergens werden neergezet.

Capaciteit

Per fietsvlonder is plek voor 10 fietsen. In de binnenstad van Rotterdam rouleren nu ongeveer 30 fietsvlonders. Van de initiële 25 vlonders zijn er zo'n 4 afgeschreven. Onlangs zijn er 10 bijbesteld. Met de fietsvlonders zijn tot nu toe zo'n dertig autoparkeerplekken in 23 straten omgezet in permanente rekken. Die rekken bieden plaats aan 210 fietsen. Vooral in de Hoogstraat en aan de Westblaak is er een flink aantal bijgekomen. Inmiddels breidt het gebruik uit naar andere delen van Rotterdam, zoals Prins Alexander en Rotterdam-Zuid (Beijerlandseleen).

Kosten en financiering

Een fietsvlonder kost 2.500-3.000 euro. Daarbij komen de kosten voor het neerleggen en verplaatsen van het materiaal. En is de proef positief, dan zijn er uiteraard nog de kosten voor het omvormen van de locatie naar fietsparkeerplekken. De gemeente Rotterdam financiert het project volledig.

VOORBEELDLOCATIES

- **Rotterdam, diverse straten**
De fietsvlonder is in Rotterdam in diverse straten toegepast. Andere gemeenten hebben interesse getoond, Amsterdam gaat een paar vlonders lenen.
- **Wassenaar, Van Hogendorpstraat**
In het centrum van Wassenaar zijn in september 2018 twee fietsvlonders geplaatst in de Van Hogendorpstraat om een permanente oplossing te testen. Dit doet de gemeente vanwege een rommelig straatbeeld en onveilige situaties.
- **Dordrecht, Voorstraat en Koningin Wilhelminastraat**
In november 2018 zijn in de Voorstraat en Koningin Wilhelminastraat in Dordrecht fietsvlonders geplaatst. Hiermee onderzoekt de gemeente of dit een oplossing is voor het tekort aan fietsparkeervoorzieningen rond deze locaties. Elke vlonder biedt plek aan tien fietsen.
- **Amsterdam, Ziesenskade**
Een vlonder kan uiteraard ook op het water liggen. In december 2018 worden twee extra dekschuiten aan de Ziesenskade in gebruik genomen als tijdelijke fietsparkeervoorziening met een capaciteit van circa 300 fietsparkeerplekken. Deze oplossing is ter compensatie van de verwijderde fietsparkeerplekken op het Kleine-Gartmanplantsoen. Als de nieuwe fietsenstalling onder het Kleine-Gartmanplantsoen gereed is, vertrekken de schuiten. De gemeente Amsterdam heeft vaker dekschuiten ingezet als tijdelijke fietsenstalling.

ERVARINGEN/TIPS

- Er is in 2015 gestart met de fietsvlonder en de ervaringen zijn tot nu positief. (Rotterdam)
- De gemeente Rotterdam heeft met de fietsvlonders de Tour de Force Innovatieprijs 2018 gewonnen. Het jurycommentaar: 'De maatregel laat zich relatief eenvoudig realiseren. Het effect ervan is groter dan alleen de uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen in de stad. Het is een democratische maatregel, omdat iedereen tijdens een proefperiode zijn zegje kan doen.' (Rotterdam)
- Wethouder Rik van der Linden (Bereikbaarheid): "We willen dat Dordrecht aantrekkelijk is voor fietsers en daarbij horen goede voorzieningen. Het parkeren van fietsen is lastig in de binnenstad. Veel panden hebben geen schuur of achterom. Ook bij winkels en horeca is vaak een tekort aan stalplekken. Daarnaast is het altijd nog maar de vraag waar mensen hun fiets neerzetten. Met de fietsvlonder kunnen we dat eenvoudig uitproberen. Zo kom je tot een oplossing waarvan uit de praktijk blijkt dat er behoefte aan is en die gebruikt wordt." (Dordrecht)

2.4 Laad- en losplekken

- **Type oplossing:** Infrastructureel.
- **Techniek:** Een bord op locatie dat aangeeft op welke tijden fietsers op de laad- en losplek kunnen parkeren. Geen extra materiële aanpassingen, zoals (tijdelijke) hekken en/of fietsenstandaarden.
- **Doelgroep:** Kortparkeerders, winkelend publiek.

Aanleiding

Fietsparkeren structureren, overlast beperken, netter straatbeeld.

Korte beschrijving oplossing

Voor veel laad- en losplekken is een tijdvenster van kracht. Het ongebruikte deel is te benutten als fietsparkeerstrook om op piekmomenten meer parkeerruimte te kunnen aanbieden. Alle laad- en losplekken in de buurt van locaties waar op piekmomenten sprake is van fietsparkeeroverlast komen in aanmerking.

Capaciteit

Afhankelijk van de grootte van de laad- en losplek kan er ruimte zijn voor tientallen fietsen.

Kosten en financiering

De kosten zijn beperkt tot het plaatsen van borden, communicatie en handhaving.

VOORBEELDLOCATIES

- **Amsterdam, Eerste Van der Helststraat**
Een aantal laad- en losplekken in de buurt van de Eerste van der Helst mag na 16:00 uur gebruikt worden als fietsparkeervak.
- **Amsterdam, Gerard Douplein**
Een laad-en losplek is hier dagelijks vanaf 16:00 uur bestemd voor scooterparkeren. Er is gekozen voor speciale scooterparkeerplekken omdat scooterrijders niet graag tussen fietsen staan. Bovendien oogt het netter.
- **Amsterdam, Kinkerstraat**
De Kinkerstraat is een winkelstraat die veel door buurtbewoners met de fiets wordt bezocht. Dit veroorzaakt veel overlast van wild parkeren van (brom)fietsen. Daarom zijn vier laad- en losplekken in de straat aangewezen voor dubbelgebruik. Vanaf 12.00 uur kunnen fietsparkeerders hier terecht.
- **Utrecht, Neude**
In Utrecht is met een laad- en losplek op het Neude geëxperimenteerd. De proef is vroegtijdig gestaakt vanwege de overlast van horecabevoorradingauto's die de plek gebruikten.

ERVARINGEN/TIPS

- Zorg dat pop-up stallingen goed zichtbaar zijn. Sommige plekken hebben even wat tijd nodig ontdekt te worden. Dat bleek bij een van de laad- en losplekken op het Gerard Douplein die was ingericht als tijdelijke stalling. (Amsterdam)
- Dubbel ruimtegebruik, zoals laad- en losplekken die later op de dag gebruikt worden als fietsparkeervakken, biedt veel voordelen. Zo maak je optimaal gebruik van de ruimte. (Amsterdam)

Andere vormen van dubbelgebruik

In feite zijn alle pop-up fietsparkeerstallingen een vorm van dubbelgebruik van ruimte. Marktplaatsen en laad- en losplekken zijn inmiddels de meest beproefde plekken om met tijdelijke oplossingen om overlast van lukraak gestalde fietsen te beperken. Maar er zijn nog meer locaties die alternatief te gebruiken zijn als fietsparkeerplaats (terminologie: plek is 1 fiets/plaats is meer fietsen). Denk aan autoparkeerplaatsen die alleen overdag worden gebruikt, bijvoorbeeld van een stadskantoor, winkelboulevard of parkeergarage. En misschien lenen bepaalde gebouwen zich, zoals een markthal, leegstaande winkels en misschien wel een kerk die beperkt gebruikt wordt.

3 Succesfactoren

3.1 Succesfactor 1: Fietscoaches

Bij meerdere pop-up fietsenstallingen worden fietscoaches, fietsstewards of servicemedewerkers ingezet. Zij spreken fietsers aan, informeren over de nieuwe regels op het gebied van fietsparkeren en wijzen op plekken waar wel geparkeerd mag worden.

Welke personen zijn geschikt als coach? In Groningen worden studenten ingezet om mensen te attenderen op de pop-up stalling op de Grote Markt worden 'fietsstewards' ingezet. De studenten worden ingehuurd via Randstad. Er is bewust gekozen voor het inzetten van studenten omdat het uitgaanspubliek (de grootste doelgroep) ook studenten zijn. In Utrecht wordt gewerkt met servicemedewerkers, oudere mensen die zijn ingehuurd via het uitzendbureau Ervaren Jaren.

In de Albert Cuypstraat bouwen de fietscoaches de stalling op en af: ze plaatsen beachflags en enkele pionnen. Om ongeveer 20:30-21:00 uur wordt er opgebouwd en om ongeveer 23:00 uur halen ze de spullen weg. Daarna is de stalling nog wel in gebruik tot sluiting van horeca.

In de praktijk blijkt dat de combinatie van fietscoaches en handhaving meer effect heeft dan alleen coaches. Een fietscoach mag geen boetes uitdelen. Daarom is ondersteuning van handhaving noodzakelijk.

Gele jassen delen geen boetes uit

In het gebied rond de Eerste van der Helststraat, Albert Cuypstraat en het Gerard Douplein in Amsterdam lopen fietscoaches rond. Zij wijzen fietsers op de parkeermogelijkheden. De inzet van fietscoaches leek aanvankelijk goed te werken. Na een paar maanden bleek dat het Amsterdamse publiek door had dat de fietscoaches, die er in gele jassen een beetje uitzagen als handhavers, geen boetes konden uitdelen. Extra ondersteuning van handhaving is daarom ingezet. De fietscoaches werken nog wel in het gebied, maar informeren de fietsers meer vanuit een rol als gastheer/gastvrouw. De handhavers delen nu meteen boetes uit.

3.2 Succesfactor 2: Handhaving fietsparkeerverbod

Het weren van fietsen is relatief eenvoudig te realiseren. Gemeenten kunnen verbieden ergens te fietsen, te scooteren of zo'n tweewieler te parkeren. Een fiets- en scooterverbod is te regelen op grond van het RVV en het BABW door het plaatsen van bord C15 (verboden voor fietsen en bromfietsen). Dit is bijvoorbeeld gedaan in de Eerste van der Helststraat in Amsterdam. Het parkeerverbod voor de genoemde voertuigen is hier geregeld op grond van 4.27 lid 3 van de APV (Algemene Plaatselijke Verordening) waarin het gebied is aangewezen als gebied waar het buiten een parkeervoorziening verboden is fietsen of brommers te parkeren. Om het parkeren van fietsen verder te ontmoedigen zijn in de straat zelf de fietsparkeervoorzieningen weggehaald.

In Amsterdam worden de handhavers 20 uur ingezet. Dit is op twee doordeweekse dagen en op zaterdag (de drukste dag). De boetes zijn 55 euro voor fietsen door de straat, 95 euro voor scooterrijden. Voor het parkeren van een scooter is de boete 60 euro, een fietser krijgt een sticker. Als geconstateerd wordt dat de fiets er langer dan een uur staat, wordt hij weggesleept, maar in de praktijk is de fietser dan al weer weg. Ook op de Drift in Utrecht is via de APV een parkeerverbod ingesteld. Elke dag zijn medewerkers van Handhaving in de straat aanwezig. Ze halen verkeerd geparkeerde fietsen weg. De eerste twee maanden waren dat relatief veel (gemiddeld 190 per maand), daarna minder: in de eerste helft van 2016 gemiddeld 80, in 2017 gemiddeld 40 per maand. Hiervan wordt 80 procent door de eigenaar afgehaald van het stedelijke depot.

Handhavers kunnen alleen handhaven als dit goed geregeld is in de APV. Een ander punt van aandacht is dat bezoekers goed op de hoogte moeten zijn van fietsparkeerverboden. Omdat de bebording dikwijls onvoldoende opvalt en bezoekers de logica kan ontgaan, moet hier extra over gecommuniceerd worden.

3.3 Succesfactor 3: Draagvlak

Belangrijk is altijd samen met bewoners, ondernemers en gebruikers van het gebied te zoeken naar oplossingen voor het fietsparkeerprobleem. Amsterdam verkent bijvoorbeeld met de hotspotaanpak in drukke gebieden samen met de buurt de mogelijkheden voor een andere verdeling en slim dubbelgebruik van de ruimte voor voetganger, fiets(parkeren), auto(parkeren) en andere voorzieningen. Dat kan alleen slagen als er voldoende draagvlak is voor alle plannen. Kortom, werk actief samen met zo veel mogelijk betrokkenen.

3.4 Succesfactor 4: Communicatie/promotie

Een tijdelijke fietsparkeerstelling neerzetten alleen is niet genoeg. Potentiële parkeerders moeten er weet van hebben. Besteed dus ruime aandacht aan communicatie en promotie. Waarom is de tijdelijke stalling in het leven geroepen, waar is deze, op welke tijden kan je je fiets er kwijt, is deze gratis en wel/niet bewaakt, wat zijn de regels? Een goede informatievoorziening zorgt voor meer gebruik van de parkeerplekken. Campagne is te voeren via onder andere flyers, fietslabels, posters, lokale kranten, borden op straat, horeca (bierviltjes), spandoeken, beachflags, digiborden op de universiteit. Of schrijf een wedstrijd uit met leuke prijzen om mensen naar de nieuwe stalling te lokken. En als er een P-route voor de fiets is, neem de pop-up stalling er dan in op, zoals in Utrecht is gedaan. Ook de fietscoaches spelen een belangrijke rol, zij wijzen immers fietsers de weg naar de parkeervoorziening.

4 Aan de slag

Pop-up stallingen kunnen voor gemeenten een efficiënte oplossingen zijn voor fietsparkeerproblemen. En ook een manier om gedragsverandering bij fietsers teweeg te brengen. Het idee is eenvoudig: zet op een locatie die normaal een andere functie heeft tijdelijk een makkelijk en snel op te bouwen stalling neer. De voorbeelden hebben laten zien welke vormen zo'n stalling aan kan nemen en wat daarbij komt kijken. De succesfactoren geven verder aan welke extra inspanning er naast een bepaalde oplossing nodig is.

Ga je als gemeente met pop-up of tijdelijk fietsparkeren aan de slag? Zorg dan in ieder geval voor een integrale aanpak van het fietsparkeerprobleem. Besteed aandacht aan voorzieningen, communicatie én handhaving. Begin bij het op orde brengen van de voorzieningen, kies de oplossing die het beste bij het probleem, de locatie en beschikbare middelen past. Informeer de omwonenden en de doelgroep. En wijs bij de gemeente een projectleider met doorzettingskracht aan. Het is belangrijk om het parkeerproject goed te coördineren en voor iedereen een duidelijk aanspreekpunt te hebben.

Weet u andere voorbeelden van pop-up stallingen of tijdelijk fietsparkeren? Dan horen we dat graag. Stuur een mail met een beschrijving van de stalling naar fietsberaad@crow.nl

Meer lezen

- De opmars van de pop-up stalling (Fietsberaad, december 2017)
[\[https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/De-opmars-van-de-pop-up-stalling\]](https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/De-opmars-van-de-pop-up-stalling)
- Meerjarenplan Fiets 2017-2022 (gemeente Amsterdam, september 2017)
[\[https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/verkeer-vervoer/meerjarenplan-fiets/\]](https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/verkeer-vervoer/meerjarenplan-fiets/)
- Fietsparkeren in de Pijp
[\[https://www.stby.eu/wp_15/wp-content/uploads/2016/11/Fietsparkeren-Zuid-Rapport-STBY-2016.pdf\]](https://www.stby.eu/wp_15/wp-content/uploads/2016/11/Fietsparkeren-Zuid-Rapport-STBY-2016.pdf)
- Ook de fietsende stapper moet zijn fiets ergens kwijt (Fietsverkeer 34)
[\[https://www.fietsberaad.nl/CROWFietsberaad/media/Kennis/Bestanden/fv34_fietsende-stapper.pdf?ext=.pdf\]](https://www.fietsberaad.nl/CROWFietsberaad/media/Kennis/Bestanden/fv34_fietsende-stapper.pdf?ext=.pdf)
- Nijmegen projecteert de pop-up fietsenparkeerplaats (Fietsberaad, september 2017)
[\[https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Nijmegen-projecteert-de-pop-up-fietsenparkeerplaats\]](https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Nijmegen-projecteert-de-pop-up-fietsenparkeerplaats)