

Aandacht voor fietsparkeren is essentieel

Fietsparkeerstrategie binnen de mobiliteitstransitie

De gemeente Eindhoven stimuleert bezoekers om op de fiets naar het centrum te komen. Het aanbod van fietsparkeerplaatsen blijft echter achter op de groeiende vraag. Dit vraagt om een doelgroepgerichte fietsparkeerstrategie voor de langere termijn. Hoe ziet die strategie eruit? In dit artikel leest u meer hierover.

TEKST **BAS BRAAKMAN** EN **MARTIJN VAN DE LEUR**

Een toenemend aantal fietsers is goed voor een aantrekkelijk en leefbaar centrum en draagt bij aan een gezonde stad. Een kwantitatief en kwalitatief goed aanbod van stallingsmogelijkheden is samen met goede (door)fietsroutes een belangrijke voorwaarde voor de gewenste groei van het fietsgebruik. Uitbreiding van de fietsparkeercapaciteit draagt verder ook bij aan de leefbaarheid en veiligheid van het centrum en vermindert de 'verrommeling' van de binnenstad. Ook ondernemers van de binnenstad zijn gebaat bij meer mogelijkheden om fietsen te stallen: de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van de binnenstad wordt daardoor verbeterd.

GEFASERDE UITBREIDING TOT 2030

De doelgroepgerichte fietsparkeerstrategie is door Mobycon samen met de gemeente opgesteld en in juni 2021 door de gemeenteraad vastgesteld. Deze geldt voor de langere termijn (tot 2030). Ook ondernemersorganisaties en de Fietsersbond waren erbij betrokken. Hun reacties zijn in het eindrapport verwerkt. Bij het opstellen van de strategie is ook direct de stallingsruimte voor brom- en snorfietsen en deelmobiliteit meegenomen. Er is begonnen

met het uitwerken van de toekomstige kwantitatieve fietsparkeeropgave, met als start het inventariseren van de uitgangssituatie in 2020. Op basis van een trendanalyse (2009 t/m 2018) is per deelgebied van het centrum een schatting gemaakt van de toekomstige behoefte. Daarbij is rekening gehouden met het aantal wild gestalde fietsen alsook met de gevolgen van de verstedelijkingsopgave in het centrum voor wat betreft de stallingsbehoefte in de openbare ruimte.

Samengevat ziet de opgave er als volgt uit zoals in afbeelding 1

Onderdeel	Opgave	Moment
Fietsparkeerbehoefte in het centrum	Een verdubbeling van 6.500 plekken naar ongeveer 13.500	2021 - 2030
Plekken voor deelmobiliteit	1.150 extra plekken voor tweewieligen	2021 - 2030
Stallingscapaciteit voor brom- en snorfietsen	700 extra plekken	2021 - 2030
Fasering in uitbreiding fietsparkeercapaciteit	3.800 plekken 1.275 plekken 1.950 plekken	2021 - 2022 2022 - 2025 2025 - 2030
Extra toe te voegen capaciteit: inpandige stalling versus op maaiveld in de openbare ruimte	> 65% in inpandige stallingen < 35% op maaiveld in de openbare ruimte	2030 2030



Afb. 1 Met name op de korte termijn (2021-2022) en middellange (2023-2025) is een extra grote inhaalslag nodig om de al bestaande tekorten op te lossen.

DOELGROEPGERICHTE BENADERING

De fietsparkeerstrategie richt zich op groepen fietsers met een verschillend reisdoel naar het centrum. Er is onderscheid gemaakt in winkelend publiek (langparkeerders en kortparkeerders), bezoekers (van kantoren, voorzieningen en evenementen), uitgaanspubliek, werknemers en bewoners. De aard van de doelgroep bepaalt of er een tijdelijke of permanente stalling nodig is en in welke vorm. In drie gebieden in het centrum is op locatie-niveau onderzocht wat en op welke momenten de stallingsbehoefte per doelgroep is. Ook is er rekening gehouden met het meerdere keren gebruiken van stallingen op een dag. Nadat het aanbod in 2025 is gerealiseerd, wordt een zorgvuldig uitgewerkte en doelgroepgerichte communicatieaanpak uitgerold. Daardoor worden de bezoekers van het centrum geïnformeerd over de beschikbaarheid van parkeerplekken en worden ze gestimuleerd om te parkeren op de plek die voor hen bedoeld is. Zo worden vraag en aanbod op elkaar afgestemd.

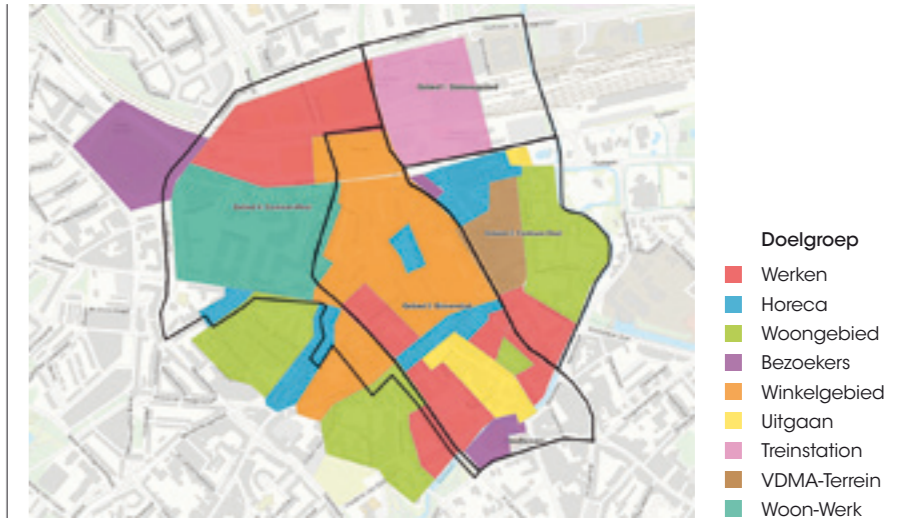
INPANDIGE STALLINGEN

De druk op de schaarse openbare ruimte in het centrum neemt toe door de verdichting. De kwaliteit van de openbare ruimte moet gewaarborgd blijven, zodat het centrum aantrekkelijk is om te verblijven. Fietsstallingen op het maaiveld, op straten en pleinen, vragen veel ruimte en zijn vaak lastig inpasbaar. Daarom streeft de gemeente ernaar om tenminste 65 procent van de extra te realiseren fietsparkeercapaciteit inpandig te realiseren. Dit gaat om minstens 4.500 extra plaatsen in gebouwde fietsstallingen (dit is bovenop de huidige 2.200 inpandige plaatsen).

AUTOPARKEERGARAGES INZETTEN

Met de exploitant van de parkeergarages in het centrum (Q-Park) wordt nog overlegd of een deel van de autoparkeerplaatsen kan worden ingezet voor fietsparkeren. Volgens het huidige mobiliteitsbeleid vindt een verschuiving plaats van aandacht, ruimte en geld van parkeren voor auto's naar parkeervoorzieningen voor fietsen en deelmobiliteit. Aanleg van extra fietsstallingen kan betekenen dat er minder parkeerplaatsen voor auto's hoeven te worden gerealiseerd. Belangrijke voordelen

Afb. 2 Primaire doelgroepen per gebied



zijn dat een fiets veel minder ruimte in beslag neemt dan een auto en een investering in een fietsparkeerplek per saldo veel goedkoper is dan een autoparkeerplek (ook wat onderhoud betreft).

VERVOLG

De fietsparkeerstrategie is al vastgesteld in de gemeenteraad. De vervolgstap is het opstellen van een Uitvoeringsplan 2021-2025 met een concrete aanpak van de uitbreidingsopgave. Hierin zal naast het plaatsen van rekken bij bestaande vakken ook worden gezocht naar flexibele en innovatieve oplossingen zoals pop-up stallingen, fietsparkeervakken, fietsvlonders, het (tijdelijk) benutten van leegstaande en leegkomende panden en het realiseren van buurtstallingen. Voor de opgave om een groot deel van de stallingscapaciteit inpandig op te vangen is naast eigen gemeentelijk initiatief een regierol van de gemeente nodig bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

De gemeente moet zelf actief stallingscapaciteit

verruimen, zowel op straat als inpandig, zoals het bouwen van een kelder of het ombouwen van een (deel van een) autoparkeergarage naar een fietsparkeergarage. Tot 2030 kunnen zich daarnaast doorlopend nieuwe kansen voordoen. Hierbij zal de gemeente een proactieve rol moeten vervullen. De Fietsparkeerstrategie biedt handvatten om in een vroegtijdig stadium met ontwikkelaars afspraken te maken over openbare inpandige voorzieningen. Uit ervaring blijkt dat overleg aan de voorkant leidt tot haalbare en betaalbare parkeervoorzieningen die aan kwalitatief hoge eisen voldoen. Het vaststellen van de fietsparkeerstrategie in combinatie met de benodigde budgetten heeft een stimulerend effect in dat overleg. De gemeente geeft het signaal dat zij bereid is, en de mogelijkheden heeft, om financieel bij te dragen aan de realisatie en exploitatie van de (openbare) fietsparkeervoorzieningen. 

BAS BRAAKMAN, Beleidsadviseur Fiets
Gemeente Eindhoven en MARTIJN VAN DE LEUR,
Commercieel Directeur Mobycon

Aanleg van extra fietsstallingen kan betekenen dat er minder parkeerplaatsen voor auto's hoeven te worden gerealiseerd