



Gemeente Utrecht

Evaluatie

Fietsparkeervakken binnenstad Utrecht periode oktober t/m december 2012



Inhoudsopgave

Samenvatting

Hoofdstuk 1: Inleiding

Hoofdstuk 2: Fietsparkeervakken; doel, plaatsbepaling en uitvoering

Hoofdstuk 3: Resultaten pilot fietsparkeervakken

Hoofdstuk 4: Conclusie & aanbevelingen

Samenvatting

In de binnenstad van Utrecht wordt de hoeveelheid geparkeerde fietsen als probleem ervaren, omdat er niet voldoende fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn om alle fietsen te kunnen faciliteren met een fietsparkeerplaats. Deze disbalans in vraag en aanbod leidt tot fietsparkeeroverlast. In het kader van het beter benutten van de beschikbare fietsparkeercapaciteit om de parkeeroverlast tegen te gaan, is daarom onder andere besloten om een proef uit te voeren met fietsparkeervakken in de binnenstad van Utrecht.

1. Doelstelling en effecten pilot fietsparkeervakken in Utrecht

Met de proef met de fietsparkeervakken wil gemeente Utrecht onderzoeken of het toevoegen van een nieuw type fietsparkeervoorziening (namelijk een vak) mogelijkheden creëert voor fietsers om eerder en/of sneller een beschikbare fietsparkeerplaats te vinden. Door het realiseren van fietsparkeervakken, zo is de verwachting, wordt meer ruimte geboden aan fietsers die hun fiets voor korte tijd willen parkeren wat per saldo meer fietsparkeercapaciteit kan opleveren.

Met de proef hoopt gemeente Utrecht dat een duidelijkere scheiding kan worden aangebracht tussen kort en langparkeerplaatsen voor de fiets. De verwachting is dat fietsers die de fietsparkeervakken gaan gebruiken voor het overgrote deel kortparkeerders zijn, zodat de vakken veelvuldig worden gebruikt door mensen die hun fiets slechts korte tijd parkeren zonder dat er continu fietsen voor langere tijd staan geparkeerd. Het primaire doel van de proef met fietsparkeervakken is zodoende: *"het faciliteren van het kortparkeren van fietsen"*.

De effecten van het faciliteren van het kortparkeren van fietsen door middel van het realiseren van fietsparkeervakken zou moeten zijn dat:

- er sprake is van een betere benutting van de fietsparkeerplekken door een hogere gebruiksfrequentie van de vakken.
- minder te lang gestalde fietsen op straat staan die verwijderd moeten worden (zogenaamde weesfietsen).
- het leidt tot een prettiger ogend straatbeeld met minder fietsen die kriskras staan geparkeerd op de trottoiren en daarmee de doorstroming van voetverkeer hindert.

2. Waar worden de fietsparkeervakken geplaatst?

Op basis van de doelstelling, de beoogde te realiseren effecten en geformuleerde lokatiecriteria, is een aantal lokaties aangewezen waar de proef met de fietsparkeervakken uitgevoerd worden. Dit betreffen:

- Twijnstraat ter hoogte van de Albert Heijn
- St. Jacobsstraat ter hoogte van hoek met Lange Koestraat
- Hoek Oudegracht & Stadhuisbrug
- Neude

De voorgestelde lokatie op de Twijnstraat en Oudegracht/Stadhuisbrug kunnen worden getypeerd als lokaties waar veel fietsers hun fiets slechts een zeer korte tijd parkeren (max 1 uur). De overige twee ingerichte lokaties dienen een enigszins ruimere doelgroep te faciliteren. Het is de inschatting dat fietsen hier ook langer dan 1 uur geparkeerd worden, maar zelden langer dan 2,5 uur.

3. Inrichting, monitoring en doorlooptijd van de proef "fietsparkeervakken"

Er is voor gekozen om met een minimale inrichting en uitstraling van de fietsparkeervakken proef te draaien, om de proef zo zuiver mogelijk te houden en niet al te veel extra voorzieningen toe te voegen die mogelijk de effecten van de proef kunnen beïnvloeden. De fietsparkeervakken zijn vormgegeven door middel van witte belijning, waarbij in de vakken pictogrammen zijn aangebracht op de ondergrond.

De vakken zijn eind september 2012 gerealiseerd en in gebruik genomen. De proefperiode kende een doorlooptijd van 3 maanden (1 okt - 31 dec 2012). Na deze proefperiode is de proef met de fietsparkeervakken geëvalueerd en is bekeken welke effecten zichtbaar zijn. Op basis van het evaluatierapport kan besloten worden om de proef te verlengen, de proef aan te passen (doorvoeren aanpassingen in het concept) of de proef af te ronden.

4. Resultaten gebruik fietsparkeervakken & aanbevelingen voor de toekomst.

Op basis van de resultaten die geboekt zijn met de fietsparkeervakken op de diverse lokaties, kan gesteld worden dat het te bereiken doel, namelijk "*het faciliteren van het kortparkeren van fietsen*" bereikt is. De effecten die waargenomen zijn naar aanleiding van het gebruik van de vakken stemmen echter tot minder enthousiasme. Op een aantal lokaties lijkt het doel van het faciliteren van kortparkeerplaatsen door de optredende effecten zijn doel voorbij te schieten. Met name de vakken op het oostelijk deel van Neude en de Stadhuisbrug hebben te maken met structureel zeer grote aantallen fietsen die er worden gestald, waardoor er vaker dan elders fietsen vallen en buiten de vakken staan. Het vak op de St. Jacobsstraat blijkt echter juist weer hele goede resultaten te vertonen, mede ook omdat de aanloop van fietsers beheersbaar is. Daarnaast blijkt het vak op de Twijnstraat aan te tonen dat de vakken voorzien in een latente vraag naar bredere plaatsen voor buitenmodelfietsen, dat er vervolgens voor zorgt dat deze fietsen niet meer in de rekken staan en daarmee indirect (extra) capaciteit onttrekken.

Op basis van de effecten die per lokatie zijn geconstateerd naar aanleiding van het gebruik van de vakken en de ontvangen reacties die binnen zijn gekomen naar aanleiding van de proef (omwonenden, ondernemers, gebruikers en de Fietsersbond), wordt het volgende aanbevolen met betrekking tot hoe verder te gaan met de proef.

- 1. St. Jacobsstraat; de proef te beëindigen en het fietsparkeervak in de huidige vorm te handhaven.**
Het gebruik van het vak toont aan dat er sprake is van uitsluitend kortparkeergedrag. Fietsers die hun fiets niet in het vak willen plaatsen, hebben door de aanwezigheid van rekken in de directe nabijheid van het vak een alternatief voor het stallen van de fiets. In het rek wordt lang(er) geparkeerd, in de vakken alleen kort.
- 2. Neude-westzijde; de proef te beëindigen en het fietsparkeervak in de huidige vorm te handhaven.**
Het gebruik van het vak toont aan dat er voornamelijk sprake is van kortparkeergedrag en dat het vak een naar verwachting hoge gebruiksfrequentie kent. Het fietsparkeergedrag lijkt hier beïnvloedbaar, in die zin dat er ook bij hoge aantallen gestalde fietsen relatief weinig fietsen buiten het vak en/of rek worden gestald, waardoor doorgaande verkeersbewegingen (voetgangers) minder worden belemmerd dan voorheen.
- 3. Neude-oostzijde; de proef te beëindigen, beide fietsparkeervakken op te heffen en de verwijderde fietsenrekken terug te plaatsen.**
Het gebruik van beide vakken toont aan dat de negatieve, optredende effecten niet opwegen tegen het te bereiken doel. Het straatbeeld is te rommelig (veel omgevallen fietsen), de vakken lijken niet primair de kortparkeerders te faciliteren en de massaliteit van het aantal fietsen dat hier gestald wordt leidt ertoe dat de gewenste positieve effecten van de vakken op het fietsparkeergedrag zeer snel afnemen naarmate de groei van het aantal gestalde fietsen op dit deel van het Neude toeneemt.
- 4. Stadhuisbrug; de proef te beëindigen, het fietsparkeervak op te heffen en de verwijderde fietsenrekken terug te plaatsen.**
Door de aanwezigheid van aanbindmogelijkheden (hekwerk rond de gracht) worden fietsen verkeerdt in en naast het vak gestald, wat nadelige gevolgen heeft voor het gebruik van het vak en de kans op vallende fietsen vergroot. Ook de massaliteit van gestalde fietsen op deze lokatie leidt ertoe dat het gewenste positieve effect van de vakken op het fietsparkeergedrag snel afneemt naarmate de groei van het aantal gestalde fietsen toeneemt.

5. **Twijnstraat; het vak te behouden, maar in aangepaste vorm.**

Het vak op de Twijnstraat kent een goed gebruik in aansluiting op het gestelde doel en bedient een doelgroep die voor ogen was gehouden bij de opzet van de proef (kortparkeerders, korter dan een uur). Daarnaast blijkt het vak aantrekkelijk te zijn voor fietsers die een buitenmodelfiets hebben die niet tot moeilijk in de reguliere rekken kan worden gestald.

De positieve resultaten zoals die bij de Twijnstraat op vallen te maken, kennen ook hun keerzijde. Een tweetal omwonenden geeft aan dat de vorm van het vak zorgt voor versmalling van het loopgedeelte, dat vallende fietsen een continu terugkerende ergernis is op alle momenten van de dag (met name het geluid van vallende fietsen wordt als vervelend ervaren) en dat er bij drukte te weinig capaciteit is om de fiets te stallen wat weer leidt tot meer fietsen tegen de winkelatalages. Om hierop te kunnen anticiperen, is het voorstel om:

- het vak zodanig qua vorm aan te passen, dat deze gelijk is aan de omtrek van het fietsenrek dat hier voorheen stond; gevaar hierbij is wel dat het stallen van fietsen tegen de etalages juist toeneemt (zoals voor realisatie fietsparkeervakken ook al plaatsvond), omdat er nu meer loopruimte ontstaat en er dus ook onbedoeld meer ruimte wordt gecreëerd om fietsen tegen de etalage te plaatsen zonder het voetverkeer direct te hinderen.
- te overwegen om in het vak enkele paaltjes of dichte nietjes te plaatsen die ervoor moeten zorgen dat fietsen niet op de grond kunnen vallen.
- de ondergrond daar waar mogelijk te egaliseren, zodat er minder afschot is richting de straatzijde en fietsen daardoor rechter staan.
- extra pictogrammen aan te brengen in het fietsparkeervak met daarop naast het symbool van een fiets, ook het symbool van een bakfiets, zodat duidelijk is dat het vak buitenmodelfietsen faciliteert; minder buitenmodelfietsen in de reguliere rekken betekent een relatieve toename in capaciteit, omdat deze fietsen vaak zodanig in de rekken staan gestald, dat het geregeld onmogelijk is voor andere fietsers om de naastgelegen fietsklemmen nog te gebruiken.
- het gebruik van de vakken drie maanden na doorvoering van de aanpassingen opnieuw te evalueren.

Het is aan te bevelen om het produkt "fietsparkeervak" specifiek te omschrijven (aan welke voorwaarden dient een vak en lokatie te voldoen, welke materialen worden gebruikt om vak te realiseren, waar wel en waar niet te plaatsen/omgevingsafhankelijkheid etc.) en op te nemen in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (Handboek IOR). Dit kan plaatsvinden na afronding van de evaluatie van het vervolg van de proef op de Twijnstraat. Door het fietsparkeervak in het HIOR op te nemen, kan hiermee voordeel worden gedaan bij toekomstige herinrichtingsplannen in de openbare ruimte waar een keuze moet worden gemaakt hoe de openbare ruimte in te richten met fietsparkeervoorzieningen.

1 Inleiding

Het Utrechtse college van B&W heeft zich tot doel gesteld om Utrecht te transformeren tot de fietsstad van Nederland. Om dit doel te bereiken is vanaf 2009 onder andere gewerkt aan het verbeteren en uitbreiden van de fietsparkeervoorzieningen in Utrecht.

In 2009 heeft gemeente Utrecht het Actieprogramma Fietsparkeren Binnenstad vastgesteld (doorlooptijd 4 jaar), omdat er op korte en middenlange termijn behoefte was aan uitvoeringsmaatregelen die zowel een kwantitatieve als kwalitatieve input konden geven aan de fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad van Utrecht. Deze uitvoeringsmaatregelen zouden relatief snel tot resultaat moeten leiden om de acute problemen die ontstaan waren door het hoge fietsgebruik en de groei daarin te kunnen blijven faciliteren middels voldoende en kwalitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen.

Het doel van het uit te voeren programma is om door middel van innovatieve oplossingen uitbreiding en verbetering van de fietsparkeervoorzieningen te realiseren en hierdoor een bijdrage te leveren aan de gemeentelijke inspanningen die moeten leiden tot een toename van het gebruik van de fiets van en naar de binnenstad. Eén van deze nieuwe ontwikkelingen die opgenomen is in het Actieprogramma, is het "aanbrengen van markeringen op het wegdek om aan te geven waar de fiets gestald mag worden" (actie 12 uit het Actieprogramma), de zogenaamde fietsparkeervakken.

In het kader van verbetering van de bereikbaarheid van de stad en een rustigere straatinrichting met zo min mogelijk obstakels, heeft Stichting Centrum Management Utrecht (kortweg CMU) in het voorjaar van 2012 aangegeven een voorstander te zijn van het uitvoeren van een proef met fietsparkeervakken. Door het CMU is het verzoek gedaan aan gemeente Utrecht om de proef, zoals omschreven in het Actieprogramma (maar destijds nog niet ingepland en opgestart) vorm te gaan geven en daadwerkelijk in uitvoering te brengen.

Met het opstarten van de proef met de fietsparkeervakken wordt verder uitvoering gegeven aan het voltooien van de acties uit het Actieprogramma Fietsparkeren Binnenstad. Het nu onderliggende rapport geeft een evaluatie van de proef met de fietsparkeervakken over de periode oktober tot en met december 2012. Op basis van deze evaluatie worden aanbevelingen gegeven hoe het concept/produkt fietsparkeervakken verder vorm zou kunnen worden gegeven in de Utrechtse binnenstedelijke context.

2 Fietsparkeervakken; doel, plaatsbepaling & uitvoering

In de binnenstad van Utrecht wordt de hoeveelheid geparkeerde fietsen als probleem ervaren, omdat er niet voldoende fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn om alle fietsen te kunnen faciliteren met een fietsparkeerplaats. Deze disbalans in vraag en aanbod leidt tot fietsparkeeroverlast. In het kader van het beter benutten van de beschikbare fietsparkeercapaciteit om de parkeeroverlast tegen te gaan, is daarom onder andere besloten om een proef uit te voeren met fietsparkeervakken in de binnenstad van Utrecht.

2.1 Context; fietsparkeervakken in andere steden

In 2010 bedacht een studente van de Gerrit Rietveld Academie een afstudeerproject waarbij ze de fietschaos in Amsterdam probeerde te bestrijden door middel van het creëren van een fietskunstwerk. Met tape maakte ze vakken rond wild geparkeerde fietsen en creëerde extra vakken naast deze geparkeerde fietsen. Dit activeerde onbewust bij fietsers het gedrag dat fietsen in de vakken dienden te worden gestald. Immers, de andere fietsen die fietsers aantroffen stonden ook in een vak, dus werd er vanuit gegaan dat dat zo hoorde en ontstond 'volggedrag'. Dit gedrag resulteerde in meer geordend parkeren van fietsen in een omgeving waar voorheen fietsen kris kras in de openbare ruimte werden gestald ¹.

In navolging van dit project is in diverse steden in binnen- en buitenland de afgelopen jaren proef gedraaid met het concept fietsparkeervakken. In al deze steden is vanuit een andere gedachte/insteek proefgedraaid met de fietsparkeervakken.

- In Kopenhagen (Denemarken) zijn de fietsparkeervakken bedoeld als tijdelijke oplossing om overdag fietsparkeerplaatsen aan te bieden op autoparkeerplaatsen. De insteek in Kopenhagen is vooral gefocust op "shared space"/dubbelgebruik van ruimte voor fiets en auto.
- In Amsterdam zijn fietsparkeervakken gerealiseerd om het wildparkeren aan te pakken. De belijning van de vakken dient om foutief parkeergedrag van fietsers aan te passen, waardoor de openbare ruimte beter bruikbaar wordt en door zowel fietsers als voetgangers 'dubbelgebruikt' kan worden.
- In de Utrechtse fietsenstalling Smakkelaarsveld is met behulp van het aanleggen van fietsparkeervakken gepoogd om het gedrag van fietsers te veranderen (alleen binnen de lijnen parkeren, zodat de looppaden vrij van fietsen blijven) en ruimte te bieden aan fietsen die niet in een regulier fietsenrek kunnen worden gestald.
- In Zaandam zijn fietsparkeervakken gerealiseerd om verschillende doelgroepen fietsparkeerders te kunnen scheiden. Door het aanbieden van fietsparkeervakken zonder mogelijkheid tot het vastmaken van de fiets aan een object, verwacht gemeente Zaandam dat deze parkeerruimte minder interessant wordt voor forenzen/langparkeerders en dus beschikbaar komt voor kortparkeerders.

De inrichting van de fietsparkeervakken is in alle genoemde voorbeelden verschillend vormgegeven. De ene gemeente richt het fietsparkeervak in met blauwe vakken, sommige weer met extra bebording en/of aanbindbeugels en de andere weer zo minimaal mogelijk. Bij de inrichting en uitstraling van de fietsparkeervakken speelden aspecten als comfort, zichtbaarheid en veiligheid een belangrijke rol. Elke gemeente bleek hier weer een andere afweging in te maken, gezien de veelvoud aan verschillende type fietsparkeervakken.

¹ Op Youtube is een korte film te zien waarin het afstudeerproject en het gedrag van fietsers wordt gemonitord m.b.v. fietsparkeerbelijning; <http://www.youtube.com/watch?v=A0-9BzUpwp4>

2.2 Doelstelling en effecten pilot fietsparkeervakken in Utrecht

De binnenstad van Utrecht kampt, met name rond het winkel-wandelgebied (zogenaamde hotspots) met een groot tekort aan beschikbare fietsparkeervoorzieningen. De vraag naar fietsenrekken is groter dan er aanbod is. Met de proef met de fietsparkeervakken wil gemeente Utrecht onderzoeken of het toevoegen van een nieuwe type fietsparkeervoorziening (namelijk een vak) mogelijkheden creëert voor fietsers om eerder en/of sneller een beschikbare fietsparkeerplaats te vinden. Door het realiseren van fietsparkeervakken, zo is de verwachting, wordt geconcentreerd meer ruimte geboden aan fietsers die hun fiets voor korte tijd willen parkeren wat per saldo meer fietsparkeercapaciteit kan opleveren.

Met de proef met de fietsparkeervakken hoopt gemeente Utrecht dat een duidelijkere scheiding kan worden aangebracht in de openbare ruimte tussen kort en langparkeren voor de fiets. De verwachting is dat fietsers die de fietsparkeervakken gebruiken voor het overgrote deel kortparkerders zijn, zodat de vakken veelvuldig worden gebruikt door mensen die hun fiets slechts korte tijd parkeren zonder dat er continu fietsen voor langere tijd staan geparkeerd. Het primaire doel van de proef met fietsparkeervakken is zodoende: *"het faciliteren van het kortparkeren van fietsen"*.

Het effect van het faciliteren van het kortparkeren van fietsen door middel van het realiseren van fietsparkeervakken zou moeten zijn dat:

- er sprake is van een betere benutting van de fietsparkeerplekken door een hogere gebruiksfrequentie van de vakken.
- minder te lang gestalde fietsen op straat staan die verwijderd moeten worden (zogenaamde weesfietsen).
- het leidt tot een prettiger ogend straatbeeld met minder fietsen die kriskras staan geparkeerd op de trottoiren en daarmee de doorstroming van voetverkeer hindert.

2.3 Voorwaarden aan en bepaling van lokaties van fietsparkeervakken

Bij de lokatiekeuze voor fietsparkeervakken in de Utrechtse binnenstad is gekeken naar omgevingsfactoren die zich lenen voor (zeer) kort bezoek, omdat de vraag naar kortparkeren op deze lokaties naar verwachting het hoogst is en de proef met fietsparkeervakken goed aansluit bij de doelgroep die het probeert te faciliteren. Onder kort bezoek wordt maximaal 1 uur parkeren bedoeld. Omdat de binnenstad van Utrecht een veelheid aan (winkel)voorzieningen aanbiedt en een fietser naar alle waarschijnlijkheid vaker dan gemiddeld zijn fiets toch iets langer wil parkeren dan 1 uur, is ervoor gekozen om naast de "1 uur lokaties" ook lokaties in de proef op te nemen waarbij het de verwachting is dat de fietser maximaal 2,5 uur geparkeerd staat.

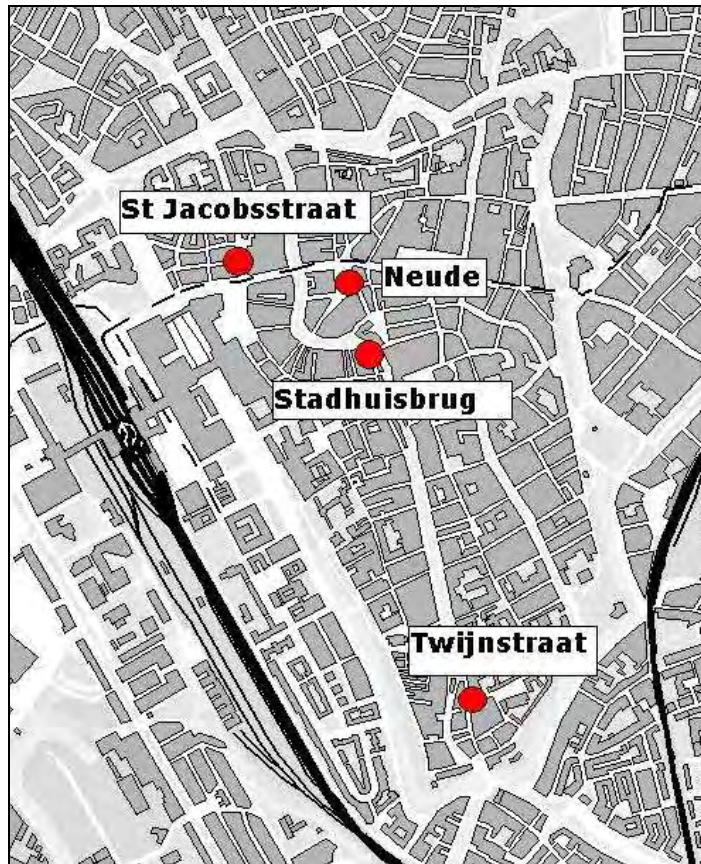
Bij de bepaling waar de fietsparkeervakken geplaatst moeten worden, is gekeken naar lokaties:

- die in of aan de rand van het winkelwandelgebied zijn gelegen.
- die een hoog gebruik van de bestaande fietsenrekken kennen en/of waar veel wordt geparkeerd zonder dat er fietsparkeervoorzieningen zijn gerealiseerd.
- waar relatief veel weesfietsen en/of fietswrakken worden aangetroffen.

Op basis van de doelstelling, de beoogde te realiseren effecten en geformuleerde lokatiecriteria is een aantal lokaties aangewezen waar de proef met de fietsparkeervakken uitgevoerd worden. Dit betreffen:

- Twijnstraat ter hoogte van de Albert Heijn
(deel fietsenrekken vervangen voor fietsparkeervakken).
- St. Jacobsstraat ter hoogte van hoek met Lange Koestraat
(deel fietsenrekken vervangen voor fietsparkeervakken).
- Hoek Oudegracht & Stadhuisbrug
(deel fietsenrekken vervangen voor fietsparkeervakken + uitbreiding van fietsparkeervak op delen van de Stadhuisbrug zelf, om het wildparkeren daar ruimtelijk gezien in te perken).
- Neude
(fietsparkeervakken op 3 verschillende lokaties op Neude, om het wildparkeren ruimtelijk gezien in te perken).

Plattegrond 1: lokaties fietsparkeervakken in de Utrechtse binnenstad



De voorgestelde lokaties op de Twijnstraat en Oudegracht/Stadhuisbrug kunnen worden getypeerd als lokaties waar veel fietsers hun fiets slechts een zeer korte tijd parkeren (max 1 uur). De overige twee ingerichte lokaties dienen een enigszins ruimere doelgroep te faciliteren. Het is de inschatting dat fietsen hier ook langer dan 1 uur geparkeerd worden, maar zelden langer dan 2,5 uur.

2.4 Inrichting en uitstraling van de fietsparkeervakken

Zoals in paragraaf 2.1 al is omschreven, heeft elke stad die het fietsparkeervak-concept heeft geïntroduceerd de inrichting en uitstraling van het vak op zijn/haar eigen manier uitgevoerd, afhankelijk van het doel wat het vak beoogt te bereiken en de mate van comfort, zichtbaarheid en veiligheid die de stad eraan wil koppelen.

Utrecht heeft ervoor gekozen om met een minimale inrichting en uitstraling van de fietsparkeervakken proef te draaien om de proef zo zuiver mogelijk te houden en niet al te veel extra voorzieningen toe te voegen die mogelijk de effecten van de proef kunnen beïnvloeden. De fietsparkeervakken zijn daarom vormgegeven door middel van witte belijning met in de vakken één of meerdere pictogrammen (gebrand/geplakt op de ondergrond). Maatregelen die ertoe moeten leiden dat de fietsen niet als een dominoreeks omvallen en/of op de rijbaan kunnen vallen, zullen in de proefperiode niet worden uitgevoerd. Steden als Amsterdam en Kopenhagen hebben hier wel maatregelen op genomen, maar dit is vormgegeven met behulp van het plaatsen van fysieke hekjes en paaltjes, waardoor de fietsparkeervakken ook aantrekkelijk worden voor langparkeeders (en dat is nu net niet het beoogde effect bij de proef met de fietsparkeervakken in Utrecht).

2.5 Proefperiode; handhaven, monitoren en evalueren

De vakken zijn eind september 2012 gerealiseerd en in gebruik genomen. De proefperiode kent een doorlooptijd van 3 maanden (1 okt - 31 dec 2012). Na deze proefperiode wordt de proef met de fietsparkeervakken geëvalueerd en wordt bekeken of de beoogde effecten zichtbaar zijn/worden. Op basis

van het evaluatierapport kan besloten worden om de proef te verlengen, de proef aan te passen (doorvoeren aanpassingen in het concept) of de proef af te ronden.

Tijdens de proef wordt niet gehandhaafd op fietsen die buiten de vakken (en rekken) zijn gestald. Los van het feit dat gemeente Utrecht hiertoe geen mandaat heeft afgegeven om daadwerkelijk op alle foutief gestalde fietsen te handhaven, was het vanuit de insteek van de proef niet wenselijk om al dwingende/sturende begeleidende maatregelen in te stellen om de fietser te 'stimuleren' de fiets correct te stallen (in vak of rek). Gemeente Utrecht wil in eerste instantie nagaan in hoeverre er zelfsturend en/of aangepast gedrag is bij fietsers op het moment dat ze constateren dat de openbare ruimte ingericht is met fietsparkeervakken en deze (on)bewust bij mensen het beeld creëren dat in de vakken wel en buiten de vakken niet geparkeerd mag worden.

De vakken worden meerdere malen per week geobserveerd om het gebruik van de vakken te kunnen aanschouwen en na te gaan in hoeverre het gedrag van fietsers zich aanpast aan de nieuwe situatie. Een belangrijke rol bij het monitoren van de vakken wordt gelegd bij gebruikers, omwonenden en belanghebbenden (oa ondernemers) die hun mening en foto's kunnen toesturen naar gemeente Utrecht. Hiertoe is bij de start van de proef in de omliggende straten van de vakken een informatiebrief verstuurd met informatie over de vakken. Hierin is ook een e-mailadres opgenomen (fietsparkeervakken@utrecht.nl) waar mail naartoe kan gestuurd.

3 Resultaten pilot fietsparkeervakken

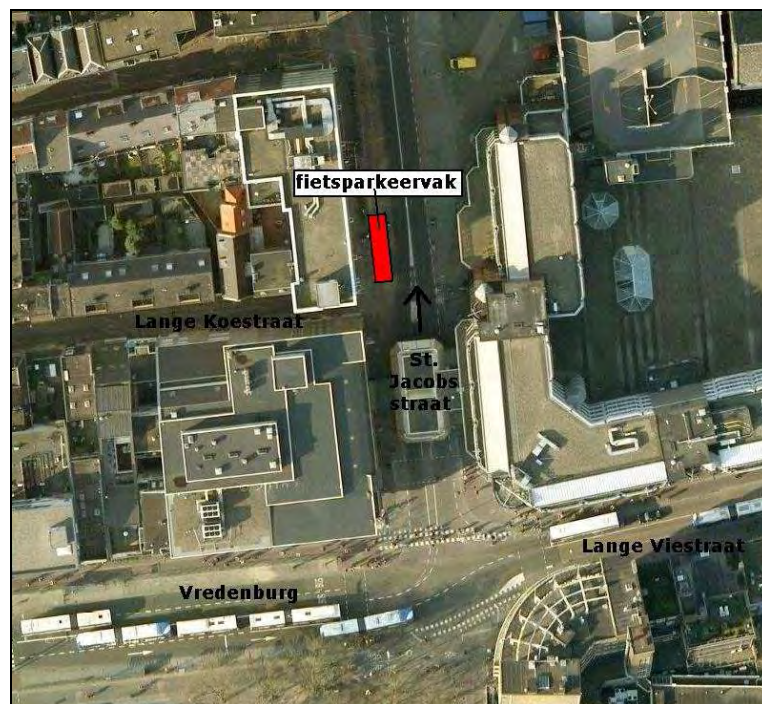
Eind september 2012 zijn in fases de fietsparkeervakken aangelegd in de Utrechtse binnenstad. Er is voor verschillende type lokaties gekozen, verspreid over de stad, die allemaal een verschillende dynamiek kennen met betrekking tot het fietsparkeergedrag en/of de omstandigheden die aan het fietsparkeergedrag ten grondslag liggen.

In de Utrechtse binnenstad zijn 6 verschillende fietsparkeervakken aangelegd, verspreid over 4 lokaties. In dit hoofdstuk zal per lokatie nader worden ingegaan op het gebruik van de vakken en het fietsparkeergedrag dat daaraan ten grondslag ligt. Hierbij is gebruik gemaakt van zowel observaties ter plekke alsook van input van omwonenden, gebruikers en belanghebbende partijen die via de webmailbox en/of via internieuws op straat hun mening hebben gegeven.

3.1 St. Jacobsstraat (hoek met Lange Koestraat)

Aan de noordelijke rand van het winkelwandelgebied ter hoogte van het Vredenburg/Lange Viestraat is sprake van veel kortparkerend publiek dat de binnenstad bezoekt. Door het wegvallen van fietsenstalling Vredenburg in 2008 (circa 800 plaatsen) kampt dit gebied met een groot tekort aan fietsparkeerplaatsen. Er is in dit gebied gekozen om een fietsparkeervak in te richten op circa 50 meter afstand van de entree van het Vredenburg. Het fietsparkeervak is gelegen aan de hoofdfietsroute vanuit het noorden van de stad en ligt gesitueerd op de hoek met de Lange Koestraat. Ten behoeve van het aanbrengen van het fietsparkeervak zijn 28 vaste fietsparkeerklampen verwijderd. Het fietsparkeervak kent een geschatte capaciteit van circa 20 fietsen.

plattegrond 2: St. Jacobsstraat; lokatie fietsparkeervak



Voor de St Jacobsstraat geldt tevens dat het fietsparkeervak als proef is ingericht in het kader van de toekomstige herinrichting van de straat, waarbij het de insteek is om minder objecten/straatmeubilair in het straatbeeld te integreren. De fietsparkeervakken zouden aan kunnen sluiten bij de wens om minder objecten in het straatbeeld te plaatsen, zonder dat het ten koste gaat van de fietsparkeercapaciteit.

Resultaten gebruik fietsparkeervak St. Jacobsstraat

Het gebruik van het fietsparkeervak op de St. Jacobsstraat heeft een positief effect op het gedrag van de fietsers die er hun fiets parkeren. Waar de rekken voorheen zowel overdag als 's avonds voor een groot deel vol stonden met fietsen, blijkt na invoering van het fietsparkeervak dat dit vak overdag goed gebruikt wordt, er netjes binnen de belijning van het vak wordt gestald en dat het vak 's avonds veelal leeg is. Fietsparkeerdrukgegevens die in november 2012 zijn verzameld tonen ook aan dat het vak overdag goed gebruikt wordt (maximaal van 26 fietsen geteld in het vak) en dat het vak minimaal bezet wordt in de avond- en nachtelijke uren

Tabel 3.1: Fietsparkeerdruk fietsparkeervak St. Jacobsstraat (november 2012)

Dag & datum	Tijdperiode	Aantal aangetroffen fietsen
dinsdag 20 nov 2012	10:00 – 12:00 uur	16
donderdag 22 nov 2012	18:30 – 20:30 uur	18
	22:30 – 0:30 uur	1
zaterdag 24 nov 2012	12:00 – 14:00 uur	26
koopzondag 25 nov 2012	01:00 – 03:00 uur	2
	13:30 – 16:00 uur	2

Bron: Fietsparkeerdrukonderzoek: capaciteits- en fietsparkeerdrukmetingen nov 2012, Groen Licht BV

De nog aanwezige fietsparkeerrekken worden 's avonds wel intensiever gebruikt dan voorheen, wat impliceert dat de doelgroep lang(er)parkeerders het fietsparkeergedrag in die zin zodanig heeft aangepast dat zij hun fiets stallen op de plekken waar een aanbindmogelijkheid is en de fietsparkeervakken vrij houden. De ruimte die is ingenomen door het vak is daardoor beschikbaar voor kortparkeerders.

Foto 1: Fietsparkeervak St. Jacobsstraat; verschillende momenten



Bij gemeente Utrecht zijn geen reacties binnengekomen van gebruikers en/of omwonenden omtrent het gebruik van het fietsparkeervak op de St. Jacobsstraat. Het betreft ook een vak dat gerealiseerd is op een lokatie in de stad waar weinig tot geen bewoning is en de omliggende panden grotendeels voor winkel- en kantoordeleinden zijn ingericht.

Tabel 3.2: Effecten gebruik fietsparkeervak; St. Jacobsstraat

Beoogd effect	resultaat	toelichting
hogere gebruiksfrequentie	-/+	Er mag aangenomen worden dat de plaatsen in het vak vaker worden gebruikt dan voorheen, omdat er 's avonds geen fietsen meer in het vak staan en alle fietsen dus maximaal 10 uur parkeren. Er zijn echter geen meetresultaten die deze aanname ondersteunen met cijfermateriaal.
minder te lang gestalde fietsen	++	Er staan 's avonds niet tot nauwelijks fietsen in het vak, waardoor het aantal weef fietsen in dit deel van de straat tot nul is gereduceerd en er dus zichtbaar ruimte voor kortparkeerders is vrijgemaakt.
prettiger ogend straatbeeld	+	De fietser parkeert zijn fiets over het algemeen netjes in het vak. Alleen een aanwezige flessepaal met verkeersbord (hoek Lange Koestraat) leidt nog wel eens tot fietsparkeergedrag buiten het vak (want de fiets kan aan de flessepaal worden vastgemaakt). Het aantal fietsen dat omvalt en blijft liggen is laag. Tijdens de diverse observaties gedurende de proefperiode zijn geen omgevallen fietsen aangetroffen.

Naast de drie vooraf geformuleerde te bereiken effecten blijkt dat het vak op de St. Jacobsstraat ook gebruikt wordt door enkele bromfietzers. Deze doelgroep stalde de bromfiets voorheen buiten de rekken, maar heeft nu de mogelijkheid om gebruik te maken van het vak. Alhoewel niet alle gestalde bromfietzers gebruik maken van het vak (mogelijkerwijs omdat er alleen een fiets-pictogram in het vak staat), wordt het vak wel gebruikt door bromfietzers, waardoor het straatbeeld minder rommelig wordt en de fietsers en brommers meer gecentreerd staan.

In vergelijking met de gestalde fietsen in het naastgelegen rek, kan niet gesteld worden dat het vak ook een faciliterende en aantrekkende werking heeft op buitenmodelfietsen die niet goed in een regulier fietsenrek passen. Zowel in de rekken als in het vak werden bij elke observatie enkele buitenmodelfietsen aangetroffen, maar was niet duidelijk zichtbaar dat de eigenaren van een buitenmodelfiets voor het vak hadden gekozen in plaats van het rek.

Conclusie:

Het vak op de St. Jacobsstraat lijkt aan het vooraf opgesteld verwachtingspatroon van te genereren effecten te voldoen. Het vak biedt kortparkeerplaatsen aan die overdag door kortparkeerders worden gebruikt, waarbij het gedrag van wildparkeren zich niet tot nauwelijks voordoet (bijna iedereen parkeert binnen de vakken). Er blijft wel grote vraag bestaan naar fietsenrekken, gezien de hoge bezettingsgraad (dag en nacht) van de rekken naast het fietsparkeervak. Bij het herinrichtingsplan van de St. Jacobsstraat dient dit meegenomen te worden in de planvorming en -uitwerking.

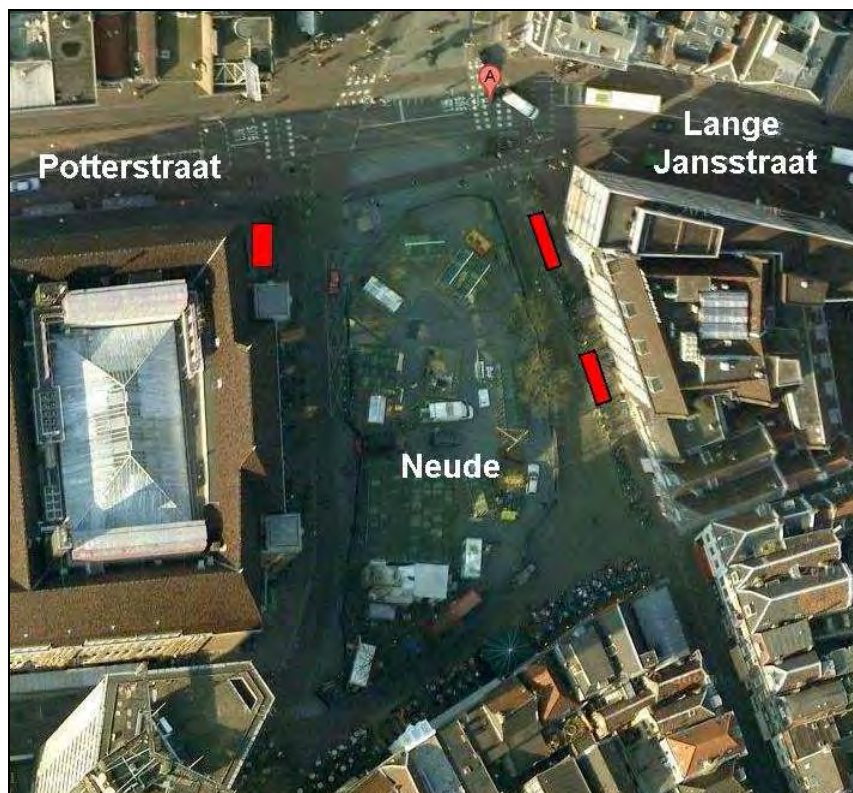
3.2 Neude

Aan de noordelijke rand van het winkelwandelgebied ter hoogte van het Neude is sprake van veel fietsparkerend publiek dat de binnenstad voor zowel kortere als langere tijd bezoekt. Door de zeer grote vraag naar fietsparkeerplaatsen op en rond het Neude, bestaat er op bijna elk moment van de dag een scheve verhouding tussen vraag en aanbod van fietsparkeerrekken. Deze massaliteit aan geparkeerde fietsen leidt snel tot chaos, waarbij fietsen kris kras aan de randen van het plein worden gestald (op voetpaden, aan verkeersborden, voor uitgangen van winkel/bedrijven etc.). Om orde in de chaos te scheppen, is besloten op drie lokaties op het Neude door middel van het plaatsen van fietsparkeervakken het fietsparkeergedrag van fietsers te beïnvloeden. Los van het voornemen om kortparkeerplaatsen te realiseren en een hoge frequentie van gebruik van de vakken te realiseren, was het de hoop dat de belijning van de vakken de fietser (on)bewust zou sturen in de manier waar de fiets wel en niet mag worden geparkeerd.

Er zijn drie fietsparkeervakken gerealiseerd (zie ook plattegrond 3), te weten:

- Op de hoek Neude/Potterstraat, op een deel van het trottoir dat zeer breed is en waar geregeld rijen dik fietsen staan geparkeerd buiten de rekken, zodoende het doorgaande voetverkeer belemmeren en het straatbeeld er chaotisch uitziet (omgevallen en opgestapelde fietsen).
- Op de hoek Neude/Lange Jansstraat, op het deel van het trottoir waar veel fietsen los stonden gestald en gedeeltelijk de doorgang naar de achterliggende winkels blokkeerden. Op dit deel van het Neude worden bij elke fietsverwijderactie diverse wrakken en te lang gestalde fietsen verwijderd. Het vak is zo aangelegd dat de doorgangen van de winkels vrij komen te liggen.
- Aan de oostkant van het Neude, tussen de entrees van ABNAMRO en de drogisterij. Voor deze lokatie zijn fietsenrekken verwijderd. Oorspronkelijk was deze lokatie niet aangewezen als fietsparkervak, maar de aannemer had abusievelijk deze lokatie aangezien voor het vak dat gerealiseerd had moeten worden op de hoek Neude/Lange Jansstraat. Besloten is om het vak voor in ieder geval de duur van de proefperiode te handhaven, om te monitoren of hier ook door middel van belijning het gedrag van fietsers te beïnvloeden valt.

Plattegrond 3: Neude; lokatie fietsparkeervakken



Ten behoeve van het aanbrengen van de drie fietsparkeervakken zijn 23 vaste fietsparkeerklemmen verwijderd. Omdat er echter ook extra fietsparkeercapaciteit is gecreëerd doordat fietsparkeervakken zijn aangelegd op lokaties waar voorheen geen rekken stonden, is de afname van de capaciteit beperkt gebleven tot 8 fietsparkeerplaatsen.

Resultaten gebruik fietsparkeervakken Neude

Het gebruik van de fietsparkeervakken op het Neude lijkt op momenten dat er voldoende fietsparkeercapaciteit beschikbaar is een positief effect te hebben op het gedrag van de fietsers. Uit observaties in de ochtenduren blijkt dat er veelvuldig gebruik wordt gemaakt van de vakken en dat er buiten de vakken en klemmen niet tot nauwelijks wordt gestald. Hierdoor blijven doorgangen richting de straat voor de op het Neude gevestigde bedrijven open voor voetverkeer.

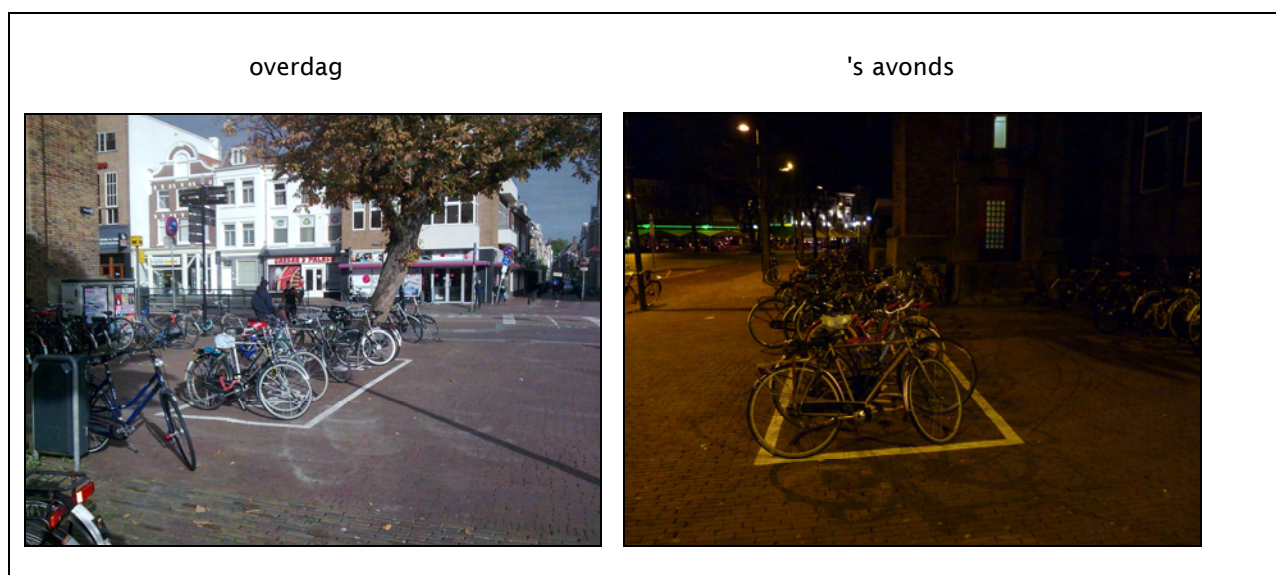
Zodra het aantal stallers op het Neude stijgt (vanaf 10:00/10:30 uur) en de vraag naar stallingsvoorzieningen hoger wordt dan er rekken en vakken zijn, valt duidelijk te constateren dat het effect van de vakken afneemt. Het zicht op de vakken verdwijnt door de massaliteit aan fietsen die aan de randen van het plein worden gestald, waardoor het gedragssturende effect die van de vakken uit moet gaan, verloren gaat. Tevens leiden de hoge aantallen gestalde fietsen tot relatief veel gevallen fietsen (niet alleen de fietsen in de vakken, ook de fietsen die buiten de klemmen en vakken zijn gestald vallen geregeld). Deze omgevallen fietsen worden over het algemeen niet snel opgeraapt en zorgen daardoor enerzijds voor een onverzorgd straatbeeld en anderszijds tot minder capaciteit in de vakken (want een omgevallen fiets neemt 2 tot 3 plaatsen in beslag).

Foto 2: Fietsparkeervakken Neude oostzijde; verschillende momenten



In tegenstelling tot de situatie bij de fietsparkeervakken op het oostelijk deel van het Neude, lijkt het vak aan de westzijde van het Neude (op de hoek met de Potterstraat) meer effect te genereren. Het vak is met name aangebracht om het wildparkeren op deze lokatie aan banden te leggen, met als doel om een betere doorgang te kunnen garanderen voor zowel voetgangers alsook meer ruimte te bieden aan fietsers die hun fiets in en of uit een bestaand omliggend rek willen plaatsen/halen. Vóór realisatie van het vak werden fietsen kris kras op het trottoir geplaatst en gebeurde het meer dan eens dat fietsen achter andere fietsen werden gestald die in de rekken stonden, wat er vervolgens toe leidde dat een in een rek gestalde fiets er niet tot moeilijk uit kon komen zonder dat wildgeparkeerde fietsen omvielen of moesten worden verplaatst. Met de realisatie van het fietsparkeervak op dit deel van het Neude lijkt de chaos in gestalde fietsen meer geordend te worden en staan de meeste fietsen in het vak (of in lijn met het vak).

Foto 3: Fietsparkeervakken Neude westzijde; verschillende momenten



Fietsparkeerdrukgegevens die in november 2012 zijn verzameld tonen aan dat de vakken (goed) gebruikt worden, maar dat het aantal fietsen dat buiten de rekken en de vakken wordt gestald, nog steeds aanzienlijk is.

Tabel 3.3: Fietsparkeerdruk fietsparkeervakken Neude (november 2012)

Dag & datum	Tijdsperiode	Aantal aangetroffen fietsen					
		Westzijde Neude			Oostzijde Neude		
		in rek	in vak	buiten rek/vak	in rek	in vak	buiten rek/vak
di 20 nov '12	10:00 - 12:00 uur	53	1	68	17	11	33
do 22 nov '12	18:30 - 20:30 uur	75	2	42	32	8	22
	22:30 - 00:30 uur	76	2	24	32	6	15
zat 24 nov '12	12:00 - 14:00 uur	69	5	46	29	8	16
Koopzon 25 nov '12	01:00 - 03:00 uur	70	3	47	26	3	27
	13:30 - 16:00 uur	57	6	21	26	9	10

Bron: Fietsparkeerdrukonderzoek: capaciteits- en fietsparkeerdrukmetingen nov 2012, Groen Licht BV

Door de centrale ligging van het Neude en de aanwezige uitgaansvoorzieningen aan het plein, wordt er gedurende de gehele dag en avond veel gebruik gemaakt van de fietsparkeervoorzieningen. Er is geen enkel moment geweest (dag en nacht) dat bij observaties geen fietsen in de vakken werden aangetroffen. Op basis van zicht is het dus moeilijk te bepalen of de vakken voornamelijk voor kortparkeerdoeleinden worden gebruikt.

Ondanks het grote aantal fietsen dat op het Neude wordt gestald, is er slechts 1 melding binnengekomen bij gemeente Utrecht omtrent het gebruik van de vakken op het Neude. De melder (een ondernemer gevestigd aan het Neude) bleek zeer enthousiast te zijn over het gebruik van de vakken

Tabel 3.4: Effecten gebruik fietsparkeervakken: Neude

Beoogd effect	resultaat	toelichting
hogere gebruiksfrequentie	-/+	Op basis van observaties is niet op te maken of de vakken leiden tot een hogere gebruiksfrequentie.
minder te lang gestalde fietsen	-	<p>Gemeente Utrecht hodut enkele keren per jaar een weesfietsenactie, waarbij alle fietsen zijn voorzien van een blauw label. Fietsen die na 28 dagen nog worden aangetroffen met een blauw label, worden verwijderd. In de vakken op het Neude werden diverse fietsen aangetroffen met een blauw label, wat aantoont dat in de vakken in ieder geval ook lang(er)parkeren plaatsvindt.</p> <p>Of sprake is van zeer kort stallen (max 2,5 uur) overdag valt uit observaties moeilijk tot niet op te maken. De vakken zijn over het algemeen gevuld en er wordt weinig tot geen activiteit geconstateerd (parkerende en vertrekkende fietsers) tijdens de observaties overdag (op verschillende meetmomenten).</p> <p>In de avonden worden de vakken over het algemeen gebruikt door fietsers die hun fiets langer dan 2,5 uur stallen. Uit observaties uitgevoerd op verschillende avonden op de tijdstippen 18:30 uur & 21:30 uur, bleek dat dezelfde fietsen op beide tijden werden aangetroffen in de vakken. Daaruit mag worden aangenomen dat deze fietsen er langer dan 2,5 uur stonden.</p>
prettiger ogend straatbeeld	- / -	<p>Het aantal fietsen dat omvalt en blijft liggen is relatief hoog ten opzichte van andere vakken in de binnenstad. Tijdens de diverse observaties gedurende de proefperiode werden altijd omgevallen fietsen aangetroffen. Dit kan komen doordat de ondergrond niet egaal is, de wind goed vat heeft op het plein, er veel fietsen staan (dus weinig ruimte om te manoeuvreren, waardoor eerder een gestalde fiets wordt aangeraakt en deze omvalt) en het feit dat fietsen voor langere tijd worden geparkeerd. Een gevallen fiets wordt dus niet binnen een relatief korte periode door de eigenaar opgeraapt.</p> <p>Overigens geldt bovenstaande constatering ook voor fietsen die helemaal niet in een rek of vak staan geparkeerd op het Neude. Ook buiten de vakken liggen altijd fietsen op de grond.</p>

Conclusie:

De twee vakken aan de oostzijde van het Neude lijken niet aan het vooraf opgesteld verwachtingspatroon van te genereren effecten te voldoen. Het gedrag van wildparkeren wordt door de vakken op de meeste

momenten van de dag niet beïnvloed, omdat de massaliteit van het aantal gestalde fietsen zorgt voor een onoverzichtelijke en chaotische situatie en het effect van de vakken daardoor zijn doel voorbij lijkt te schieten. Ook in andere steden waar fietsparkeervakken zijn opgezet (oa Amsterdam), is geconstateerd dat de vakken minder goed werken als vraag en aanbod van fietsparkeervoorzieningen te veel uit balans is.

Bij het vak aan de westzijde van het Neude valt, in tegenstelling tot de vakken aan de oostzijde, wel een aantal positieve aspecten te noteren. Ondanks het feit dat er aan de gehele westzijde van het Neude veel wordt gestald buiten de rekken en het vak, lijkt deze tendens zich minder voor te doen in de hoek van het Neude waar het fietsparkeervak is gerealiseerd (hoek Potterstraat). Ondanks het feit dat ook hier fietsen vallen, lijkt het fietsparkeergedrag van fietsers in deze hoek van het Neude in positieve zin wel beïnvloedbaar, oogt het gebied ordelijker en zijn looppaden weer bewandelbaarder, op bijna alle momenten van de dag.

3.3 Stadhuisbrug

Aan de oostelijke rand van het winkelwandelgebied ter hoogte van het Stadhuis is sprake van veel fietsparkerend publiek dat de binnenstad voor zowel kortere als langere tijd bezoekt. Veel van deze fietsers willen hun fiets zo dicht mogelijk bij het winkelwandelgebied stallen. Dit leidt tot een ophoping van fietsen op de Stadhuisbrug, ter hoogte van boekhandel Selexyz. De (in het wandelgebied) geplaatste klemmen kunnen de vraag naar fietsparkeerplaatsen niet aan, wat leidt tot een chaotisch beeld van kras geparkeerde fietsen op de Stadhuisbrug (soms meerdere rijen dik).

Uit observaties voorafgaand aan de proefinrichting bleek dat de rekken voor boekhandel Selexyz in de avonden zo goed als leeg stonden. Deze lokatie werd dus alleen voor dagparkeren gebruikt. Op deze lokatie zijn de rekken verwijderd en is het fietsparkeervak groter gemaakt dan de ruimte waar het rek voorheen stond. Door middel van het uitbreiden van het vak op delen van de Stadhuisbrug waar voorheen geen rekken stonden maar waar wel geregeld twee rijen dik werd geparkeerd, is het de hoop dat de overlast van gestalde fietsen op de Stadhuisbrug minder groot wordt, doordat nu duidelijk is aangegeven met behulp van belijning (ook op de brug) waar wel en niet mag worden geparkeerd.

Plattegrond 4: Stadhuisbrug; lokatie fietsparkeervak



Resultaten gebruik fietsparkeervak Stadhuisbrug

Het fietsparkeervak op de Stadhuisbrug is aan het begin van de ochtend bijna altijd leeg. Dit beeld is niet anders dan toen de rekken er stonden. Wat echter in de vroege ochtend anders verloopt dan toen de rekken er nog stonden, is dat diverse fietsers het vak negeren en besluiten om de fiets vast te maken aan de ballustrade/hekwerken die ervoor moeten zorgen dat fiets en mens niet in het water vallen.

Ook bij deze lokatie blijkt dat op drukke momenten, als alle plekken in het vak bezet zijn, de fietser er toch voor kiest om de fiets naast het vak te zetten (op de Stadhuisbrug). Positief is dat de fietsen in het vak zelf niet meer 'klem geparkeerd' worden (er worden geen fietsen achter gezet) en er daardoor toch een soort van geordend straatbeeld verschijnt in het deel waar de fietsparkeervak is aangebracht (ook op het deel van de Stadhuisbrug waar voorheen geen rekken stonden, maar waar nu wel het fietsparkeervak is aangelegd).

Foto 4: Fietsparkeervak Stadhuisbrug; verschillende momenten



Tabel 3.5: Fietsparkeerdruk fietsparkeervak Stadhuisbrug (november 2012)

Dag & datum	Tijdsperiode	Aantal aangetroffen fietsen
dinsdag 20 nov 2012	10:00 - 12:00 uur	32
donderdag 22 nov 2012	18:30 - 20:30 uur	26
	22:30 - 00:30 uur	2
zaterdag 24 nov 2012	12:00 - 14:00 uur	26
koopzondag 25 nov 2012	01:00 - 03:00 uur	11
	13:30 - 16:00 uur	31

Bron: Fietsparkeerdrukonderzoek: capaciteits- en fietsparkeerdrukmetingen nov 2012, Groen Licht BV

De fietsparkeerdrukgegevens ondersteunen het beeld dat ontstaan is bij dit vak naar aanleiding van de observaties op straat. Het vak wordt goed gebruikt overdag en is 's avonds en 's nachts over het algemeen leeg. Ondanks het feit dat fietsen wel aan een object kunnen worden vastgemaakt in dit geval, blijkt hier geen sprake te zijn van weesfietsen die worden achtergelaten en biedt het vak daardoor ruimte voor kort- en dagparkeerders.

Tabel 3.6: Effecten gebruik fietsparkeervak: Stadhuisbrug

Beoogd effect	resultaat	toelichting
hogere gebruiksfrequentie	-/+	Op basis van observaties is niet op te maken of de vakken leiden tot een hogere gebruiksfrequentie. Er worden heel veel verschillende type verplaatsingen gezien (van alleen de boekahndel bezoeken tot het stallen van de fiets voor een heel etmaal).
minder te lang gestalde fietsen	-/+	Op basis van observaties voorafgaand aan het plaatsen van het vak bleek al dat de fietsenrekken 's avonds leeg stonden. Hier was dus over het algemeen geen sprake van een plek waar of weesfietsen werden achtergelaten of er langer dan een etmaal werd gestald.
prettiger ogend straatbeeld	- / +	Door het vak ook op een deel van de Stadhuisbrug zelf door te trekken (waar voorheen geen rekken stonden, maar veel werd wildgeparkeerd), is daar gedeeltelijk een meer geordend en prettiger ogend straatbeeld bereikt. Waar het vak niet is aangelegd, blijft de oude situatie bestaan (op drukke momenten veel wild- en dubbelgeparkeerde fietsen). Fietsen vallen hier om, omdat er nogal eens een fiets aan de ballustrade wordt vastgemaakt die halve weg de dag weg wordt gehaald door de eigenaar, maar daarvoor wel diverse fietsen uit het vak zelf moet verplaatsen.

Ook voor dit vak geldt dat er geen directe meldingen omtrent overlast of succes zijn binnengekomen bij gemeente Utrecht. Wel zijn meer algemene reacties ontvangen, waarbij indirect werd verwezen naar de Stadhuisbrug als fietsparkeerlocatie. Deze reacties (meer gericht op de fietsparkeerproef in het algemeen) waren niet positief, in die zin dat de voorkeur voor het terugplaatsen van fietsenrekken is uitgesproken.

Conclusie

Het fietsparkeervak op de Stadhuisbrug blijkt als lokatie aan te sluiten bij de doelgroep die het beoogt te faciliteren met de fietsparkeervakken (faciliteren van kortparkeerders), maar kent door de aanwezigheid van een ballustrade en flessepalen met bebording te veel objecten waaraan de fiets kan worden vastgemaakt. Dit gebeurt dan ook dagelijks en zorgt ervoor dat het goed functioneren van het vak (gedeeltelijk) wordt ondermijnd.

Ook hier geldt dat de massaliteit van gestalde fietsen er uiteindelijk toe leidt dat de fietsparkeervakken genegeerd worden en fietsers bij gebrek aan stallingsplaatsen de fiets toch naast het vak gaan parkeren, met als gevolg een minder prettig ogend straatbeeld.

3.3 Twijnstraat

De Twijnstraat is een winkelstraat in het zuidelijke deel van de oude binnenstad. Deze winkelstraat ligt niet binnen het winkel-wandelgebied van de binnenstad, maar heeft een eigen dynamiek en identiteit en

trekt veel fietsparkerend publiek aan dat voor relatief korte tijd zijn/haar fiets parkeert in de straat. Voor dit gebied is door de ondernemersvereniging Twijnstraat in 2012 een herinrichtingsplan voorgelegd aan gemeente Utrecht, waarin het fietsparkeren (gedeeltelijk) vormgegeven zou moeten worden door middel van fietsparkeervakken in plaats van vaste objecten/rekken.

Op basis van uitgevoerde observaties in de straat, voorafgaand aan bepaling van de lokatie van het fietsparkeervak, bleek dat de in de Twijnstraat gevestigde Albert Heijn de grootste aantrekkende werking heeft op fietsers. Met name de fietsenrekken die voor de entree van de Albert Heijn zijn geplaatst kennen een hoge gebruiksfrequentie overdag. Opvallend was dat deze rekken ook buiten de winkelsluitingstijden ('s nachts) nog bezet bleken en dat er diverse fietswrakken en weesfietsen in stonden.

Gekozen is voor een fietsparkeervak op de Twijnstraat ter hoogte van de entree van de Albert Heijn. Hiervoor moesten 24 vaste fietsparkeerklampen worden verwijderd. De capaciteit van het vak wordt geschat op circa 16 fietsen, dus het realiseren van het vak ging in absolute aantallen ten koste van 8 parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Er is bewust voor gekozen om naast het fietsparkeervak ook nog vaste fietsenrekken beschikbaar te houden ter hoogte van de entree van de Albert Heijn, zodat de fietser de keuze zou hebben om of het fietsvak te gebruiken of voor het vaste fietsenrek te kiezen.

Plattegrond 5: Twijnstraat; lokatie fietsparkeervak



Bij de plaatsing van het fietsparkeervak is abusievelijk door de aannemer een verkeerde maatvoering aangehouden. Het vak had in lijn moeten worden aangelegd gelijk de fietsenrekken destijds waren geplaatst (diagonaal op de rijbaan), maar is uiteindelijk als een haaksparkerenvak gerealiseerd. Dit zorgde ervoor dat het loopgedeelte tussen vak en gevel van de Albert Heijn verkleind werd in relatie tot de oorspronkelijke situatie met fietsenrekken. Besloten is om uiteindelijk het vak niet opnieuw aan te leggen, omdat de smallere doorgang ook in een positieve zin bij kon dragen aan de sturing van het fietsparkeergedrag (minder aantrekkelijk om fietsen te plaatsen tegen gevel, omdat daarmee de doorgang gevoelsmatig voor voetverkeer geblokkeerd wordt).

Resultaten gebruik fietsparkeervak Twijnstraat

Het fietsparkeervak op de Twijnstraat is aan het begin van de ochtend bijna altijd leeg. Het naastgelegen fietsenrek daarentegen is goed gevuld met fietsenrekken, ook in de nacht en ochtend. Het is dus duidelijk

waar te nemen dat de langparkeerders op de Twijnstraat hun fiets over het algemeen stallen in de rekken, waardoor er voor de kortparkeerders zichtbaar ruimte beschikbaar is in de vakken.

Bij de start van de proef toonde het vak nog een rommelige aanblik, omdat er nog enkele wrakken en te lang gestalde fietsen in het vak stonden. Deze waren afkomstig uit het verwijderde fietsenrek en moesten worden teruggezet op de plek waar ze oorspronkelijk stonden (dus in het fietsvak). Dit leidde zeker in de eerste weken van de proef tot verstoring van de uitstraling van het vak. Deze fietsen konden pas officieel verwijderd worden na uitvoering van een weesfietsenactie. Uit het vak zijn daarbij 4 fietsen verwijderd.

Foto 5: Fietsparkeervak; lokatie Twijnstraat



Het vak wordt zowel overdag als 's avonds zeer goed gebruikt, ook al omdat de Albert Heijn zeer ruime openingstijden kent en tot laat in de avond open is. Daarnaast trekken een aantal aan de Twijnstraat gelegen café's in de avonduren nog het nodige publiek dat op de fiets komt. Uit de fietsparkeerdrukmetingen uit november 2012 blijkt dan ook dat de bezetting van het vak op bijna alle meetmomenten van de dag hoog is.

Tabel 3.7: Fietsparkeerdruk fietsparkeervak Twijnstraat (november 2012)

Dag & datum	Tijdperiode	Aantal aangetroffen fietsen
dinsdag 20 nov 2012	10:00 – 12:00 uur	14
donderdag 22 nov 2012	18:30 – 20:30 uur	20
	22:30 – 00:30 uur	16
zaterdag 24 nov 2012	12:00 – 14:00 uur	18
koopzondag 25 nov 2012	01:00 – 03:00 uur	15
	13:30 – 16:00 uur	4

Bron: Fietsparkeerdrukonderzoek: capaciteits- en fietsparkeerdrukmetingen nov 2012, Groen Licht BV

Op de proef met het fietsparkeervak in de Twijnstraat zijn in vergelijking met de andere vakken in de stad veel reacties ontvangen in de gemeentelijke mailbox, zowel van omwonenden, ondernemers en gebruikers

van het fietsparkeervak. Zes personen gaven aan zo spoedig mogelijk de rekken terug te willen hebben, terwijl 2 andere personen juist enthousiast waren over het vak en het gebruik ervan zouden willen uitbreiden. Ook uit de reacties die binnengekomen zijn bij de Fietsersbond bleek een deel van de reacties te gaan over het vak op de Twijnstraat, waarbij de tendens over het algemeen niet positief was. In tabel 3.8 zijn schematisch de argumenten voor en tegen het vak op de Twijnstraat weergegeven.

Tabel 3.8: Argumenten voor en tegen het fietsparkeervak op de Twijnstraat:

argument tegen	argument voor
gaat ten koste van de capaciteit & kwaliteit van stallen.	ruimte beschikbaar voor buitenmodell fietsen.
geen mogelijkheid meer om de fiets vast te zetten.	meteen zichtbaar plek beschikbaar voor parkeren fiets.
Straatbeeld kent een rommelige uitstraling.	straatbeeld is minder rommelig.
vallende fietsen zorgen voor domino effect en geluidsoverlast voor omwonenden.	minder objecten in de openbare ruimte, dus dubbelgebruik mogelijk van beschikbare ruimte.
vak te groot, te weinig ruimte voor minder valide mensen om langs het vak te komen.	makkelijker in te rijden; vanaf de straatkant het vak in fietsen ipv afstappen, om de rekken lopen en tussen voetgangers door de fiets in een rek plaatsen.
vak leidt tot meer foutparkeren tegen etalage, omdat beschikbare capaciteit is afgenomen en niet alle fietsen een standaard hebben.	
er kunnen en worden auto's op de fietsparkeervakken geparkeerd in de ochtend, als er nog geen fietsen staan.	

Naar aanleiding van de diverse signalen op het gebruik van het fietsparkeervak in de Twijnstraat is deze lokatie extra geobserveerd. In totaal is het vak op 27 verschillende momenten (dag, datum en tijdstip) geobserveerd, waarbij de observatietijd varieerde van minder dan 5 minuten tot circa een half uur per keer. Tevens zijn gebruikers van zowel het vak als wildparkeerders bevestigd naar hun beweegredenen om de fiets te stallen in of buiten het vak. Op basis van de observaties en de korte gesprekken valt het volgende op te maken met betrekking tot het parkeergedrag van de fietsers op het deel van de Twijnstraat waar het vak is gerealiseerd:

- het overgrote deel van de fietsers afkomstig uit het zuidelijk deel van de Twijnstraat kiest voor de dichtstbijzijnde fietsparkeerplaats, wat over het algemeen het fietsparkeervak is.
- het overgrote deel van de fietsers afkomstig uit het noordelijke deel van de Twijnstraat kiest voor de dichtstbijzijnde fietsparkeerplaats, wat over het algemeen het fietsenrek is.
- fietsers die niet bij de Albert Heijn moeten zijn maar bij een winkel aan de overzijde van de straat, kiezen er geregeld voor om de fiets niet in vak of rek te plaatsen, maar los of aan een object te stallen aan de overzijde van de straat (waar de stoep overigens relatief smal is).
- fietsers die hun fiets in het vak plaatsen over het algemeen de voorkeur geven aan een fietsenrek met aanbindmogelijkheid, maar niet de moeite nemen om op zoek te gaan naar een beschikbare plaats in de naastgelegen rekken.
- fietsers die hun fiets buiten vak en rek plaatsen (tegen de etalages), dit over het algemeen niet ervaren als een situatie waarbij ze overlast veroorzaken voor anderen en hun gedrag over het algemeen niet het gevolg is van onvermogen om in de vakken te stallen (bijvoorbeeld geen standaard), maar meer uit gewoontegedrag hun fiets parkeren waar het uitkomt.
- overduidelijk meer fietsen met afwijkende maatvoering (met kratjes, kinderzitjes etc) hun fiets in de vakken parkeren in plaats van in de rekken.
- bakfietsen gebruik kunnen maken van het fietsparkeervak en deze niet meer in de loopruimte zetten of op de vrije (naast het vak gelegen) autoparkerplaats.

Foto 6: andere gebruiksvormen ruimte fietsparkeervak Twijnstraat



Tabel 3.9: Effecten gebruik fietsparkeervak: Twijnstraat

Beoogd effect	resultaat	toelichting
hogere gebruiksfrequentie	-/+	Op basis van de uitgevoerde observaties is niet op te maken of de vakken leiden tot een hogere gebruiksfrequentie dan voorheen het geval was. Wel zijn de vakken in de avonduren geregeld leeg, wat impliceert dat er meer plek in het vak vrij is dan bij de fietsenrekken voorheen het geval was.
minder te lang gestalde fietsen	+	Waar voorheen fietsen in de rekken overnachten en/of werden achtergelaten (bleek uit observaties en weesfietsenacties), is het fietsparkeervak in de nachtelijke uren geregeld leeg. Het aantal te lang gestalde fietsen is in het vak verminderd ten opzichte van de situatie met fietsenrekken. Het is niet uit te sluiten dat het aantal langstallers en achtergelaten fietsen zich heeft verplaatst naar het naastgelegen fietsenrek.
prettiger ogend straatbeeld	- / +	Nadat de in de vakken achtergebleven weesfietsen waren verwijderd, bleek het vak tijdens de diverse uitgevoerde observaties over het algemeen een prettig ogend straatbeeld te vertonen. Ook hier vallen fietsen om, waarvoor diverse redenen zijn aan te dragen. In de meeste gevallen worden de fietsen snel weer opgepakt, omdat de fietsen er over het algemeen maar zeer kort staan geparkeerd (alleen voor bezoek aan Albert Heijn). Enkele omwonenden hebben aangegeven dat zij door met name het vallen van de fietsen, het straatbeeld minder prettig vinden ogen en schrikken van het geluid van vallende fietsen.

Met betrekking tot de wenselijkheid van behoud van de fietsparkeervakken lijkt op de Twijnstraat een duidelijke tweedeling te bestaan tussen voor- en tegenstanders. Enkele omwonenden hebben aangegeven veel (geluids)overlast te ervaren van omvallende fietsen. Ook ervaren zij meer overlast van verkeerd gestalde fietsen die tegen hun deur en/of raam worden gestald. Alhoewel deze situaties zich ook al voordeden voordat de rekken werden verwijderd en het vak werd aangebracht, geven de bewoners aan dat de intensiteit van omvallende fietsen en foutief gestalde fietsen is gestegen. De ondernemers die hun bedrijf naast en/of grenzend aan het fietsparkeervak hebben, zijn echter over het algemeen zeer enthousiast over (het gebruik van) het fietsparkeervak en ervaren de minder fraaie dingen van het concept niet als storend en/of overlastgevend.

Conclusie:

Het vak op de Twijnstraat lijkt aan het vooraf opgestelde verwachtingspatroon van te genereren effecten te voldoen. Het vak biedt kortparkeerplaatsen aan die dagelijks door kortparkeerders wordt gebruikt, waarbij het gedrag van wildparkeren zich relatief weinig voordoet. Er vinden geen excessieve wildparkeeractiviteiten plaats zoals deze worden geconstateerd op Neude en de Stadhuisbrug. Desalniettemin zijn er vanuit de directe omgeving klachten over het gebruik en effecten van het vak, wat aanleiding zou kunnen zijn om de proef met het fietsparkeervak aan te passen om te onderzoeken of de overlast verminderd kan worden.

4 Conclusies en aanbevelingen

In het voorgaande hoofdstuk is per fietsparkeervak aangegeven wat de resultaten en bevindingen waren van de proef. Bij de keuzebepaling van de verschillende fietsparkeervakken is bewust gekozen voor lokaties met een eigen dynamiek die in situatie van elkaar verschillen. Door de resultaten van de verschillende proeflokaties te combineren en samen te voegen, kan een beeld gevormd worden van de effecten die uitvoering van de maatregelen hebben gehad op het parkeergedrag van de fietser en kan worden bepaald of het te bereiken doel is gerealiseerd.

Bij het opstellen van de conclusies en aanbevelingen is het van belang om het primaire doel van de proef met de fietsparkeervakken goed in het oog te houden, namelijk "*het faciliteren van het kortparkeren van fietsen*". Op basis van de geconstateerde effecten die zichtbaar zijn geworden, kan bepaald worden of het doel is bereikt en/of er wenselijke en minder wenselijke effecten zijn opgetreden die het directe gevolg zijn van het aanbieden van fietsparkeervakken.

4.1 Prettiger ogend straatbeeld?

Met het aanbieden van een fietsparkeervak kan meer worden bereikt dan alleen het vrijhouden van zones voor kortparkerende fietsers. Alhoewel het faciliteren van kortparkeren het hoofddoel is, blijkt uit de vooraf geformuleerde verwachte effecten dat een vak mogelijk kan bijdragen aan de ordening van de openbare ruimte. Uit eerdere proeven in andere steden en landen bleek al dat het aanbrengen van belijning een "normen activerend besef" kan aanboren bij fietsers. De vakken geven aan waar geparkeerd mag worden en duiden daarmee indirect ook aan waar niet geparkeerd mag worden. Dit effect wordt versterkt op het moment dat fietsers daadwerkelijk de fiets in het vak gaan stallen, wat leidt tot (onbewust) kopieergedrag van andere fietsers; "goed voorbeeld doet volgen".

Bij bijna alle aangebrachte vakken in de Utrechtse binnenstad is op te maken dat de vakken goed gebruikt worden en bij een normale aanstroom van fietsers een positief effect hebben op de uitstraling van de directe omgeving. Fietsen staan geclusterd in de vakken gestald en worden minder vaak dan voorheen lukraak in de openbare ruimte geplaatst. Deze constatering is gebaseerd op diverse observaties vooraf én na aanbrengen van de fietsparkeervakken.

Bij het fietsparkeervak bij de Stadhuisbrug wordt het positieve effect van gedragsbeïnvloeding verstoord door de aanwezigheid van hekwerken die als valbeveiliging dienen naar de onderliggende werfkelders en gracht. Door de aanwezigheid van het hekwerk blijft de mogelijkheid bestaan om de fiets te laten steunen tegen het hek en de fiets eraan vast te maken. Bij dit vak moet worden vastgesteld dat de eerste fietsers van de dag vaak niet het goede voorbeeld geven en de fiets zodanig stallen dat het functioneren van het vak wordt bemoeilijkt en het gewenste effect van een prettiger ogend straatbeeld juist wordt verstoord.

Het beeld van een prettig ogend straatbeeld met minder wild geparkeerde fietsen verdwijnt op het moment dat het aantal fietsen dat gestald wordt op een lokatie te veel wordt voor het aanbod aan fietsparkeervoorzieningen. Het "normen activerend besef" bij fietsers lijkt flink af te zakken op het moment dat de fiets niet meer in een vak of rek kan worden geplaatst in de directe nabijheid van de eindbestemming van de fietser. In plaats van door te zoeken naar een beschikbare plaats iets verderop, worden veel fietsen alsnog kras in de openbare ruimte geplaatst. Met name bij de vakken op Stadhuisbrug, Neude en Twijnstraat valt op dat de vakken op piekmomenten nauwelijks meer zichtbaar zijn voor fietsers, doordat de meeste plaatsen bezet zijn. Fietser vertonen ook dan kopieergedrag, zij het dat zij nu hun fiets massaal buiten de vakken en rekken gaan plaatsen in plaats van een beschikbare plaats te zoeken. In dit geval geldt; "slecht voorbeeld doet volgen".

Een ander aspect dat het straatbeeld verandert als gevolg van het stallen van de fiets in een fietsparkeervak, is dat fietsen vallen. Het aantal fietsen dat valt verschilt per moment van de dag en per lokatie. Het is geen verrassing dat fietsen vallen, omdat dit een onvermijdelijk gevolg is van het aanbieden van fietsparkeervoorzieningen zonder ondersteuning voor de fiets/het wiel. Indien fietsen vallen doordat iemand de fiets raakt, wordt de fiets in het overgrote deel van de gevallen netjes direct opgeraapt, bleek tijdens observaties. Indien het vallen van de fiets het gevolg is van bijvoorbeeld een windvlaag, worden fietsen niet direct opgetild en blijken mensen ook minder geneigd om fietsen van anderen recht te zetten.

Geconstateerd moet worden dat met name in de fietsparkeervakken aan de oostzijde van het Neude veel fietsen vallen (oa door aflopende bestrating) en dat deze fietsen er relatief lang liggen. Dit is onder andere het gevolg van het feit dat deze vakken ook worden gebruikt door fietsers die er langere tijd hun fiets stallen. Ook op andere lokaties vallen fietsen, iets wat toeneemt bij drukte en slecht weer.

De fietsen vallen overigens niet meer of minder om dan fietsen die (altijd al) buiten de vakken zijn gestald. Het vallen van fietsen is een veelvoorkomend geval in de binnenstad, maar krijgt door de proef met de fietsparkeervakken meer aandacht.

4.2 Betere benutting van beschikbare ruimte door hogere gebruiksfrequentie?

Voor bijna alle fietsparkeervakken geldt dat niet tot nauwelijks is op te maken op basis van de uitgevoerde observaties of de vakken leiden tot een hogere gebruiksfrequentie van de beschikbare parkeercapaciteit dan voorheen het geval was. Er mag wel aangenomen worden dat er meer dan voorheen gebruik wordt gemaakt van de vakken door kortparkeerders, omdat met uitzondering van het Neude de vakken in de ochtend leeg zijn en er geen te lang gestalde fietsen staan.

4.3 Minder te lang gestalde fietsen?

Uit observaties voor en na realisatie van de fietsparkeervakken blijkt dat er minder (te) lang gestald wordt. Met uitzondering van de vakken op het Neude zijn de fietsparkeervakken op meerdere momenten in de week geheel leeg. Langstallers geven er, zo lijkt het, de voorkeur aan om de fiets aan een object vast te kunnen maken.

Ook de uitgevoerde weesfietsenacties tonen aan dat er minder te lang gestald wordt in de vakken. In het najaar van 2012 zijn uit alle fietsparkeervakken nog fietsen verwijderd die er te lang stonden. Deze fietsen waren afkomstig uit fietsenrekken die ten behoeve van realisatie van de vakken verwijderd moesten worden. De fietsen zijn teruggeplaatst op dezelfde plek (waar dus ipv een rek een vak was gemaakt).

In januari 2013 is opnieuw een weesfietsenactie voorbereid. Alle fietsen in de binnenstad zijn voorzien van een blauw label. Ook fietsen geparkeerd in de fietsparkeervakken zijn voorzien van een dergelijk label. Binnen een dag bleken alle in de vakken gelabelde fietsen verdwenen te zijn, wat aantoont dat er geen te lang gestalde fietsen staan in de vakken en dat alle gebruikers kortparkeerders zijn. Uitzondering hierop zijn de twee vakken aan de oostzijde van het Neude, waar diverse fietsen met labels werden aangetroffen die er al dagen stonden/lagen geparkeerd.

Het concept van fietsparkeervakken leidt er in de meeste gevallen toe dat daadwerkelijk minder te lang gestald wordt in de vakken en deze vakken dus met name het kortparkeren faciliteert. Dit betekent overigens niet dat fietsparkeervakken leiden tot een totaal aan minder weesfietsen/te lang gestalde fietsen in de stad. Het is goed mogelijk dat er nu meer weesfietsen worden aangetroffen in de aangrenzende fietsenrekken. In dit onderzoek/deze evaluatie is dat niet verder onderzocht.

4.4 Reacties van gebruikers, omwonenden, winkeliers en andere belanghebbenden?

De reacties op het concept fietsparkeervak zijn overwegend negatief van aard. De meeste reacties die bij gemeente Utrecht (via de gemeentelijke webmailbox "fietsparkeervakken@utrecht.nl") en bij de Fietsersbond zijn binnengekomen, zijn verzoeken om de proef te staken en de rekken terug te brengen. Met name het feit dat er geen aanbindmogelijkheid is voor de fiets, de teruggang in capaciteit (in rekken

past meer dan in vakken) en het omvallen van fietsen zijn voor de mensen die een reactie hebben ingestuurd de motivering om te pleiten voor opheffing van de fietsparkeervakken en het terugbrengen van de oorspronkelijke fietsenrekken.

De Fietsersbond heeft een eigen oproep gedaan om te reageren op de proef met de fietsparkeervakken. Onder andere naar aanleiding van de reacties die bij de Fietsersbond zijn binnengekomen omtrent de proef met de fietsparkeervakken, hebben zij het volgende standpunt ingenomen:

"De Fietsersbond vindt de proef met fietsparkeervakken die momenteel gaande is mislukt omdat deze maatregel geen extra stalplekken oplevert. De vakken zijn een verslechtering ten opzichte van de klemmen omdat er geen aanbindmogelijkheid is en de fietsen kwetsbaar zijn voor omvallen. Door de wind of een stootje van een passant valt een fiets, mede door de hobbelige bestrating, makkelijk om en sleurt in zijn val ook de andere fietsen in het rijtje mee. Gevaarlijke, hinderlijke en rommelige situaties zijn het gevolg". Bron: Grote ambities, kleine stapjes, Fietsersbond, afdeling Utrecht, december 2012, p. 12

Ondanks dat de circa 20 binnengekomen reacties overwegend negatief zijn, blijken de vakken wel goed gebruikt te worden. De mensen die het vak gebruiken geven er in meerderheid de voorkeur aan om de fiets ergens aan vast te kunnen maken. Ze ondernemen echter geen actie om daadwerkelijk op zoek te gaan naar een plek in het aangrenzende fietsenrek, ook als er voldoende ruimte beschikbaar is in de rekken overdag. Er is dus wel bereidheid om het fietsparkeervak te gebruiken.

4.5 Hoe nu verder? Aanbevelingen voor de toekomst

Op basis van de resultaten die geboekt zijn met de fietsparkeervakken op de diverse lokaties, kan gesteld worden dat het te bereiken doel, namelijk "het faciliteren van het kortparkeren van fietsen" bereikt is. De effecten die waargenomen zijn naar aanleiding van het gebruik van de vakken stemmen echter tot minder enthousiasme. Op een aantal lokaties lijkt het doel van het faciliteren van kortparkeerplaatsen door de optredende effecten zijn doel voorbij te schieten. Met name de vakken op het oostelijk deel van Neude en de Stadhuisbrug hebben te maken met structureel zeer grote aantallen fietsen die er worden gestald, waardoor er vaker dan elders fietsen vallen en buiten de vakken staan. Het vak op de St. Jacobsstraat blijkt echter juist weer hele goede resultaten te vertonen, mede ook omdat de aanloop van fietsers beheersbaar is. Daarnaast blijkt het vak op de Twijnstraat aan te tonen dat de vakken voorzien in een latente vraag naar bredere plaatsen voor buitenmodelfietsen, dat er vervolgens voor zorgt dat deze fietsen niet meer in de rekken staan en daarmee indirect (extra) capaciteit onttrekken.

Bij aanvang van de proef is aangegeven dat op basis van de evaluatie van het gebruik van de fietsparkeervakken en de effecten die het gebruik ervan genereert, een afweging wordt gemaakt om de proef te stoppen, aan te passen dan wel te continueren. Op basis van de geboekte resultaten en de reacties die binnen zijn gekomen, wordt per lokatie een aanbeveling gegeven hoe verder te gaan.

- 1. St. Jacobsstraat; de proef te beëindigen en het fietsparkeervak in de huidige vorm te handhaven.**
Het gebruik van het vak toont aan dat er sprake is van uitsluitend kortparkeergedrag, waarbij geen weesfietsen meer in het vak worden aangetroffen. Fietsers die hun fiets niet in het vak willen plaatsen, hebben door de aanwezigheid van rekken in de directe nabijheid van het vak een alternatief voor het stallen van de fiets.
- 2. Neude-westzijde; de proef te beëindigen en het fietsparkeervak in de huidige vorm te handhaven.**
Het gebruik van het vak toont aan dat er voornamelijk sprake is van kortparkeergedrag. Het fietsparkeergedrag lijkt hier beïnvloedbaar, in die zin dat er ook bij hoge aantallen gestalde fietsen relatief weinig fietsen buiten het vak en/of rek worden gestald, waardoor doorgaande verkeersbewegingen minder worden belemmerd dan voorheen.
- 3. Neude-oostzijde; de proef te beëindigen, beide fietsparkeervakken op te heffen en de verwijderde fietsenrekken terug te plaatsen.**
Het gebruik van beide vakken toont aan dat de negatieve, optredende effecten niet opwegen tegen het te bereiken doel. Het straatbeeld is te rommelig (veel omgevallen fietsen), de vakken lijken niet primair de kortparkeeders te faciliteren en de massaliteit van het aantal fietsen dat hier gestald wordt leidt

ertoe dat de gewenste positieve effecten van de vakken op het fietsparkeergedrag zeer snel afnemen naarmate de groei van het aantal gestalde fietsen op dit deel van het Neude toeneemt.

4. Stadhuisbrug; de proef te beëindigen, het fietsparkeervak op te heffen en de verwijderde fietsenrekken terug te plaatsen.

Door de aanwezigheid van aanbindmogelijkheden (hekwerk rond de gracht) worden fietsen verkeerend in en naast het vak gestald, wat nadelige gevolgen heeft voor het gebruik van het vak en de kans op vallende fietsen vergroot. Ook de massaliteit van gestalde fietsen op deze lokatie leidt ertoe dat het gewenste positieve effect van de vakken op het fietsparkeergedrag snel afneemt naarmate de groei van het aantal gestalde fietsen toeneemt.

5. Twijnstraat; het vak te behouden in aangepaste vorm.

Het vak op de Twijnstraat kent een goed gebruik in aansluiting op het gestelde doel en bedient een doelgroep die voor ogen was gehouden bij de opzet van de proef (kortparkeerders, korter dan een uur). Daarnaast blijkt het vak aantrekkelijk te zijn voor fietsers die een buitenmodelfiets hebben die niet tot moeilijk in de reguliere rekken kan worden gestald.

De positieve resultaten zoals die bij de Twijnstraat op vallen te maken, kennen ook hun keerzijde. Een aantal omwonenden geeft aan dat de vorm van het vak zorgt voor versmalling van het loopgedeelte, dat vallende fietsen een continu terugkerend gebeuren is op alle momenten van de dag (met name het geluid van vallende fietsen wordt als vervelend ervaren) en dat er bij drukte te weinig capaciteit is om de fiets te stallen wat weer leidt tot meer fietsen tegen de winkelatalages. Om hierop te kunnen anticiperen, is het voorstel om:

- het vak zodanig qua vorm aan te passen, dat deze gelijk is aan de omtrek van het fietsenrek dat hier voorheen stond (zoals het eigenlijk altijd al bedoeld was); gevaar hierbij is wel dat het stallen van fietsen tegen de etalages juist toeneemt (zoals voor realisatie fietsparkeervakken ook al plaatsvond), omdat er nu meer loopruimte ontstaat en er dus ook onbedoeld meer ruimte wordt gecreëerd om fietsen tegen de etalage te plaatsen zonder het voetverkeer direct te hinderen.
- te overwegen om in het vak enkele paaltjes of dichte nietjes te plaatsen die ervoor moeten zorgen dat fietsen niet op de grond kunnen vallen².
- de ondergrond te egaliseren, zodat er minder afschot is richting de straatzijde en fietsen daardoor rechter staan.
- extra pictogrammen aan te brengen in het fietsparkeervak met daarop naast het symbool van een fiets, ook het symbool van een bakfiets, zodat duidelijk is dat het vak buitenmodelfietsen faciliteert; minder buitenmodelfietsen in de reguliere rekken betekent een winst in capaciteit, omdat deze fietsen vaak zodanig in de rekken staan gestald, dat het geregeld onmogelijk is voor andere fietsers om de naastgelegen fietsklemmen nog te gebruiken.
- het gebruik van de vakken drie maanden na doorvoering van de aanpassingen opnieuw te evalueren.

Algemene aanbeveling:

Het is aan te bevelen om het produkt "fietsparkeervak" specifiek te omschrijven (aan welke voorwaarden dient een vak en lokatie te voldoen, welke materialen worden gebruikt om vak te realiseren, waar wel en waar niet te plaatsen/omgevingsafhankelijkheid etc.) en op te nemen in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR). Dit kan plaatsvinden na afronding van de evaluatie. Door het fietsparkeervak in het HIOR op te nemen, kan hiermee voordeel worden gedaan bij toekomstige herinrichtingsplannen in de openbare ruimte waar een keuze moet worden gemaakt hoe de openbare ruimte in te richten met fietsparkeervoorzieningen.

² In Amsterdam is al eerder, na evaluatie van de aldaar gerealiseerde fietsparkeervakken besloten om het vallen van fietsen (met succes) tegen te gaan door middel van plaatsing van hekjes en/of paaltjes. Nadeel van het doorvoeren van deze maatregel is dat daarmee het idee van een objectvrije omgeving moet worden losgelaten.

Colofon

Uitgave

Gemeente Utrecht,
Sector Milieu & Mobiliteit
Afdeling Realisatie Mobiliteit

Tekst

Rijk-Jan van Alfen
Marijke van Wely

Fotografie

Rijk-Jan van Alfen

Datum

29 januari 2013

Meer informatie

Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
www.utrecht.nl