

# *Kiezen én delen*

## *Fietsparkeren in de Grote Marktstraat*



Afdeling Haagse regio  
Postbus 11638  
2502AP Den Haag

**November 2008**

## Inhoud

Samenvatting	3
Inleiding	3
Huidige stand van zaken	3
Parkeergedrag van fietsers	4
Besluit B & W	4
Hobbels in het verwezenlijken van de ambitie	5
Soorten fietsers	6
Kortparkeerders	6
Langparkeerders	6
Twee soorten fietsparkeergelegenheid	6
Fietsparkeergelegenheid voor kortparkeerders	6
Fietsparkeergelegenheid voor langparkeerders	7
Bewaakt en onbewaakt parkeren	8
Flitsrekken	9
Handhaving	9
Overgangsregeling	9
Relatie tot de binnenstad	9
Bronnen	9
Bijlage: Leidraad fietsparkeren, Aanbeveling 3	10

“De fiets is geen probleem, maar een uitdaging!”

(Herman Gelissen, directeur NS-Fiets)



## Samenvatting

De Grote Marktstraat wordt heringericht als mooiste winkelstraat van Nederland.

Fietsparkeren wordt hier niet meer toegestaan.

De Fietsersbond doet voorstellen om het fietsparkeren in de straat te reguleren en tegelijkertijd het gebruik van de fiets te bevorderen.

In de Grote Marktstraat en directe omgeving dienen voorzieningen te komen voor kortparkeerders (fietsbeugels/nietjes en fietsvakken) en langparkeerders (inpandige stallingen).

## Inleiding

Fietsendiefstal mag dan een relatief klein vergrijp zijn, de maatschappelijke betekenis is groot. Maar liefst zestien procent van de mensen die een fiets bezitten laten deze thuis als ze gaan winkelen in de Haagse binnenstad (bron: *Leidraad fietsparkeren*, 2001, CROW-publicatie 158). Dit is veel in vergelijking met andere Nederlandse steden. De aanwezigheid van voldoende mogelijkheden om de fiets veilig te stallen is dan ook essentieel.

In de nabije toekomst zal het parkeren van fietsen in de Grote Marktstraat niet meer toegestaan zijn, terwijl de doorgaande fietsroute door deze straat blijft bestaan. Deze nota gaat over de consequenties van dit besluit. Ook worden oplossingen aangedragen om de fiets in voldoende mate te accommoderen.

## De huidige stand van zaken

Dagelijks weten vele honderden fietsers de Grote Marktstraat te vinden. Waar laten zij hun fiets?

- **Bewaakt parkeren:**  
Dit is bewaakte stallingen tegen betaling. Biesieklette beheert bewaakte stallingen op de Grote Markt en de Voldersgracht hoek Gedempte Gracht met een capaciteit van respectievelijk 120 en 130 plaatsen. Deze liggen op enige afstand van de fietsroute!
  - **Onbewaakt parkeren:**  
Dit is stalling op daartoe aangewezen plaatsen: bijvoorbeeld fietsbeugels (nietjes). Om het onbewaakt parkeren enigszins te reguleren heeft de gemeente in de Grote Marktstraat 132 fietsbeugels geplaatst. Ook in de Wagenstraat en op de Voldersgracht (naast de HEMA) staat een aantal fietsbeugels. Onlangs zijn stallingmogelijkheden aangebracht onder de overkapping naast V&D (van het type 'voorwielmoordenaars'). Zie de foto hiernaast.
- 
- **Losparkeren:** dit is stalling op plaatsen waar geen stallingsvoorzieningen zijn. Tijdens drukke winkeltijden is het aantal stallingsplaatsen bij lange na niet voldoende. Dit probleem doet zich vrijwel dagelijks voor. Fietsers zoeken dan zelf een plek voor hun fiets: tegen de sokkel van een kunstwerk (zie foto hieronder), het hekwerk naast de toegang tot de tramtunnel, palen van verkeersborden, etalages van winkels of in het verlengde van de fietsbeugels. Bij elkaar kan dit er chaotisch uitzien, anderen zullen het misschien levendig vinden. Hoe dan ook is het een logische keuze voor fietsers die even snel een boodschap gaan doen.

## Het parkeergedrag van fietsers

Wat doet een fietser die de Grote Marktstraat als doel heeft en daar gedurende langere of kortere tijd wil verblijven (winkelen, bioscoopje pikken)? Die zoekt voor zijn/haar fiets een zo veilig mogelijke plaats. Dat kan - tegen betaling - een bewaakte Biesieklettestalling zijn, waar vrijwel altijd ruimte is en de fiets over het algemeen veilig staat. Anderen - de meerderheid - voelen om verschillende redenen (te duur, omslachtig, ligt niet bij de bestemming) niets voor betaald bewaakt parkeren en zoeken een object waar ze hun fiets aan vast kunnen maken (een fietsbeugel, maar ook een paal of hekwerk).



De fietser die even een boodschapje wil doen op weg naar werk of huis zet zijn/haar fiets neer voor of direct naast de entree van de winkel waar hij/zij zijn/haar aankoop verricht (bijv. supermarkt, HEMA, Mediamarkt).

Elke fietser maakt intuïtief een afweging tussen gemak, veiligheid (kans op diefstal), plaats, enz.. Al deze gedragingen kunnen volgens de Fietzersbond in betere banen worden geleid. Dat vraagt een beleid dat óók rekening houdt met de belangen van fietsers. Hierbij mag niet alleen voorop staan dat de straat gevrijwaard wordt van geparkeerde fietsen. Veel belangrijker is een parkeerregime te regelen dat zo veel mogelijk voldoet aan de natuurlijke drang van fietsers. Dat creëert oplossingen die werkzaam blijven. Alleen dan blijft de Grote Marktstraat er ook in de toekomst aantrekkelijk uitzien.

## Het besluit van B&W

In juli 2007 besloot het college van B&W van Den Haag dat zowel de rijdende als de geparkeerde fiets op termijn uit de Grote Marktstraat moet verdwijnen. De gemeenteraad heeft dit besluit voor de helft teruggedraaid: de rijdende fiets mag blijven.

De redenen voor het besluit van B&W zijn de geplande *facelift* van de Grote Marktstraat en het feit dat er op drukke winkeltijden eigenlijk geen ruimte voor geparkeerde fietsen is. Daarnaast zouden zij de ruimtelijke kwaliteit van de straat aantasten.

Dit is echter tegengesteld aan wat de fietser wil: de fiets parkeren bij de plaats van bestemming (winkel, bioscoop, e.d.). De automobilist kan tegen betaling zijn auto kwijt onder de Grote Marktstraat, de OV-gebruiker stapt onder dezelfde straat uit, en de fietser ...mag er zijn fiets niet parkeren.

De Fietzersbond constateert een grote discrepantie tussen wat het stadsbestuur wil en wat de fietser wil. De gemeente heeft een aantrekkelijke winkelstraat voor ogen waarin voor de geparkeerde fiets geen plaats is (onesthetisch, hinderlijk, enz.). Het stadsbestuur wil het fietsparkeren strak gaan reguleren. Dit belemmert echter de mogelijkheden voor fietsers om hun fiets veilig, gemakkelijk, ordelijk en in de buurt van de bestemming kwijt te kunnen,

Als het stadsbestuur de fietser ziet als welkome bezoeker van de Grote Marktstraat, zal het deze minstens net zo klantvriendelijk moeten opvangen als de overige bezoekers. De Fietzersbond geeft daar een aanzet toe met enkele voorstellen.

## Hobbels in het verwezenlijken van de ambitie

Omdat de gemeente hoge ambities koestert voor de Grote Marktstraat - de mooiste winkelstraat van Nederland met een fietsparkeerverbod - moet ook het fietsparkeerbeleid hier van een hoog niveau zijn.

Zo'n beleid met ambitie gaat uit van de fietser. Maar om dit waar te maken zijn er nog wel wat hobbels te nemen. We noemen er een paar:

- De totale stallingscapaciteit in de Grote Marktstraat en directe omgeving is onvoldoende, tijdens piekmomenten zelfs zwaar onvoldoende. Deze moet sowieso flink omhoog.
- Er wordt veel losgeparkeerd (zoals op de foto hiernaast). Voor veel fietsers is dit geen negatieve keuze, maar gewoon een wens, vooral bij kort bezoek: de fiets staat in de buurt en in het zicht. Een voldoende aanbod van bewaakte en onbewaakte capaciteit op de juiste plaats zal het losparkeren doen verminderen, maar niet doen verdwijnen. Losparkeren is onvermijdelijk!
- De Biesieklettestalling op de Grote Markt kende in 2007 een bezetting van gemiddeld 65% (78 van de 120 plaatsen), die op de Voldersgracht van 70% (91 van de 130 plaatsen). Uit tellingen door de Fietzersbond in de Grote Marktstraat en op de Grote Markt (op een koude woensdag- en vrijdagmiddag in maart 2008) blijkt dat gemiddeld hooguit één op de vijf fietsen bewaakt gestald staat. In de bewaakte stallingen is ruimte over, terwijl er voor onbewaakt stallen onvoldoende ruimte is.
- Dat is verspilling van kostbare ruimte, terwijl er voor onbewaakt parkeren onvoldoende ruimte is. Het fietsparkeerbeleid zal, als er gestreefd wordt naar beter gebruik van bewaakte stallingen, rekening moeten houden met de overwegingen die fietsers maken:
  - a. de kwaliteit/prijs/ouderdom van de fiets;
  - b. de leeftijd van de fietser;
  - c. de frequentie waarin het centrum bezocht wordt;
  - d. de verblijfsduur.
- Een parkeerverbod betekent het weren van geparkeerde fietsen, hetgeen de keuze-mogelijkheden van fietsers beperkt. De Fietzersbond pleit voor een zorgvuldige afweging van belangen. Weegt het bestrijden van de overlast van geparkeerde fietsen en het scheppen van een beter verblijfsklimaat op tegen de nadelen die fietsers ondervinden? Zo kan een fiets die niet in de buurt van de winkel gestald mag worden, geen dienst doen als 'boodschappenwagen' of 'kinderwagen'.
- Heel belangrijk is het kweken van begrip, vooral onder fietsers. Als de fietser een fietsparkeerverbod logisch vindt, is er geen probleem en wordt ernaar gehandeld. In de praktijk komt dat neer op een spel van verleiden en verbieden. Een ruim aanbod van fietsparkeervoorzieningen op de juiste plaats moet fietsers verleiden tot het gewenste parkeergedrag. Gratis bewaakt parkeren werkt daarin nog het beste (zie kader).
- Hoe fietsvriendelijker de stallingsvoorzieningen, des te minder handhaving is er nodig. Handhaving moet ook *fair* zijn. Dus niet alleen hinderlijk en gevaarlijk geparkeerde fietsen, wrakken en weesfietsen verwijderen, maar ook de venstertijden voor laden en lossen handhaven en optreden tegen auto's die illegaal door de straat rijden. Gelijke



monniken, gelijke kappen. Door eenzijdige handhaving verdwijnt het begrip voor sturende maatregelen onder fietsers.

## Soorten fietsers

Er zijn drie soorten fietsers te onderscheiden in de Grote Marktstraat:

1. doorgaande fietsers;
2. bestemmingsfietsers die even een boodschapje doen (kortparkeerders);
3. bestemmingsfietsers die komen winkelen/ recreëren (langparkeerders).

## Kortparkeerders

De groep kortparkeerders is in grootte een niet te onderschatten groep fietsers (in de grote steden gemiddeld 30%). Over het algemeen zijn dit doorgaande fietsers die, op weg naar werk of huis, van de gelegenheid gebruikmaken om nog even een boodschapje te doen. In de Grote Marktstraat bevinden zich enkele zaken die bij uitstek door fietsers worden bezocht: vier supermarkten, de HEMA en de Mediamarkt (even een dvd-tje halen). Deze categorie fietsers verblijft maar kort in de straat. Van hen kan niet verlangd worden dat zij hun fiets op afstand van hun doel parkeren. Dat is veel te omslachtig.



## Langparkeerders

De groep langparkeerders (in de grote steden gemiddeld 70%) bestaat uit fietsers die bewust het gebied opzoeken om daar enige tijd te verblijven (langer dan een half uur). Zij verwachten een gemakkelijk te bereiken en comfortabel ingerichte fietsparkeergelegenheid, liggend aan de fietsroute midden in hun doelgebied.

## Twee soorten fietsparkeergelegenheid

Het voorgaande laat zien dat er minimaal twee soorten fietsparkeergelegenheden aanwezig moeten zijn in de Grote Marktstraat: één voor kortparkeerders en één voor langparkeerders. Voor beide groepen parkeerders doet de Fietsersbond voorstellen om tot een goed gereguleerd fietsparkeerbeleid in de Grote Marktstraat te komen.

## Fietsparkeergelegenheid voor kortparkeerders

Van kortparkeerders kan niet verlangd worden dat zij hun fiets op afstand parkeren van hun doel. Dat is veel te omslachtig. In de woorden van CROW: "Hierbij moet men zich realiseren dat fietsers niet bereid zijn een grote afstand te lopen tussen stalling en bestemming. Het sterke punt van de fiets is



nu eenmaal dat men heel dicht bij de bestemming kan komen" (*Leidraad fietsparkeren*, 2001, blz. 71). Worden zij hier toch toe gedwongen dan zullen zij deze winkels voorbij rijden en elders op hun route hun inkopen doen, of zij gaan de fiets losparkeren. Deze fietsers voelen zich het best bediend door een beperkt aantal fietsbeugels (nietjes) voor of direct naast de entree van deze winkels. Dit kortparkeren hoeft hooguit een half uur te duren. Beter nog is parkeervakken voor fietsers te maken (zie foto). Daarin staan losstaande fietsen. Fietsen tegen rekken blijven langer staan. Functionele fietsbeugels (of, beter nog, parkeervakken) kunnen aangebracht worden:



- voor de entree van de drie supermarkten onder de Spuimarkt (zie foto). De Grote Marktstraat is daar breder dan elders in de straat. Een beperkte rij fietsbeugels tast het ruimtelijk aanzien van de Grote Marktstraat niet aan;
- op de Voldersgracht, naast de HEMA;
- voor/naast de entree van de Mediamarkt (Raamstraatzijde). De praktijk moet uitwijzen hoeveel beugels nodig zijn.

## Fietsparkeergelegenheid voor langparkeerders

Allereerst de eisen waaraan een effectieve fietsparkeergelegenheid moet voldoen:

- ze is inbandig (vanuit de gebruiker is dit geen echte eis, maar in de praktijk zal hier vanwege de schaarse ruimte niet aan te ontkomen zijn);
- ze ligt direct langs de fietsroute en is goed zichtbaar;
- ze beschikt over voldoende capaciteit, ook tijdens de drukste winkeltijden;
- de stalling is als vol te beschouwen bij een bezetting van 80% en hoger; de laatste lege plekje vinden is ondoenlijk;
- elke fiets moet gemakkelijk geparkeerd en verwijderd kunnen worden (dus houd rekening met de breedte van de fiets);
- er moet minstens regulerend toezicht zijn; beter nog is bewaakt parkeren;
- de toegang moet fietsvriendelijk zijn, d.w.z. dat er rekening gehouden wordt met minder valide en oudere fietsers, met fietsen voorzien van kinderzitjes en zware boodschappentassen. Bij voorkeur ligt de parkeergelegenheid op maaiveldniveau. Lukt dat niet, dan zijn fietsers zeer gebaat bij voorzieningen als een goede hellingbaan, bij voorkeur een rollend tapijt en/of een fietslift. Deze laatste voorzieningen trekken extra fietsers aan;
- er is een toilet aanwezig.

Welke locaties in de Grote Marktstraat komen in aanmerking? In volgorde van aflopende voorkeur doen wij de volgende voorstellen:

- een deel van de parkeergarage onder de Grote Marktstraat kan ingericht worden voor fietsparkeren, bijvoorbeeld de helft van de eerste parkeerlaag. De ligging is zeer gunstig. Met een 'rollend tapijt' als toegang kan de meest ideale fietsparkeergelegenheid verkregen worden. De fietsers voelen zich in de Grote Marktstraat even welkom als de



- automobilist en OV-gebruiker;
- in het te herontwikkelen pand van Kwantum aan de Grote Markt kan een grote fietsparkeergelegenheid onder-gebracht worden. De fietsparkeer-situatie op de Grote Markt en in de eerste tweehonderd meter van de Grote Marktstraat wordt problematisch als er geen moeite gedaan wordt hier iets groots te realiseren. Bij popconcer-ten en andere evenementen kan er alleen maar chaos ontstaan. De 85 te plaatsen fietsbeugels voldoen al niet aan de huidige vraag;
- onderzocht kan worden of in het pand van Marks & Spencer, dat herontwik-keld wordt, een permanente, ruime, inpandige fietsparkeergelegenheid gebouwd kan worden. De ligging is ideaal voor langparkeerders. Hetzelfde geldt voor het voormalige Panderpand (hoek Wagenstraat);
- onder het pand van V&D bevindt zich een ruimte die (opnieuw) ingericht kan worden als fietsparkeergelegenheid. De ligging aan de route is gunstig. De fietsen worden gestald op niveau -1. In de ruimte kunnen 400 fietsen geplaatst worden. Wordt de ruimte daaronder (-2) ook meegenomen, dan kunnen er bijna 700 fietsen een plaats vinden. Er zal stevig geïnvesteerd moeten worden om de stalling comfortabel bereikbaar te maken, wat alleen zinvol is als de ruimte voor een lange reeks van jaren beschikbaar is;
- het gebied achter de Bijenkorf wordt in de (nabije) toekomst herontwikkeld. Hier bestaat de mogelijkheid een grote inpandige fietsparkeergelegenheid te bouwen. Een groot nadeel is dat deze parkeergelegenheid niet direct aan de doorgaande fietsroute ligt. Wil een fietsparkeergelegenheid optimaal functioneren, dan moet deze liggen langs de fietsroute. Een entree bouwen aan de kant van de Grote Marktstraat (Wagenstraat/Voldersgracht?) en deze via een ruim opge-zette overkapping verbinden met de fietsparkeergelegenheid kan overwogen worden.



## Bewaakt en onbewaakt fietsparkeren

In de Grote Marktstraat kunnen fietsen zowel bewaakt (op afstand) als onbewaakt geparkeerd worden. Daarnaast wordt er veel losgeparkeerd.

De twee bewaakte Biesieklettstallingen (Voldersgracht/Gedempte Gracht en Grote Markt, zie foto) worden zelden optimaal gebruikt. Oorzaken zijn:

- ze liggen niet direct aan de fietsroute;
- veel fietsers zijn niet bereid te betalen om hun fiets te stallen;
- voor een boodschapje wordt de fiets niet bewaakt gestald (te omslachtig).

Nu het al zo moeilijk is aan de grote vraag naar onbewaakte stallingsruimte te voldoen, kan men zich afvragen of de stallingen in deze vorm geen ruimteverspilling zijn.

Daarnaast zou een verplichting om de fiets tegen betaling te stallen het grote maatschappelijke rendement van het fietsen miskennen. De fietser moet nu eenmaal een keuzemogelijkheid hebben.

In de praktijk betekent dit dat er ruimte moet zijn voor (liefst onbetaald) bewaakt parkeren en voor onbewaakt parkeren.

Een eenduidig fietsparkeerregime brengt helderheid voor de fietsers en zorgt voor een optimaal ruimtegebruik (dat levert ook geld op!). Wordt daarvoor gekozen, dan komt slechts één oplossing hiervoor in aanmerking: gratis bewaakt parkeren. De voordelen zijn:

- er is een eenduidig parkeerregime;
- fietsendiefstal neemt aanmerkelijk af;
- handhaving wordt een stuk eenvoudiger, omdat minder fietsers behoefte houden om voor de deur te stallen;
- meer mensen gaan op de fiets naar de Grote Marktstraat, omdat ze die daar veilig weten.



Een nadeel is dat zo'n regime financiële consequenties heeft. Een mooie, aantrekkelijke winkelstraat heeft z'n prijs.

Voorzover wij weten dekt het Stadsgewest Haaglanden de tekorten van het openbaar vervoer. Misschien is het mogelijk om ook die van bewaakte stallingen te dekken. De tekorten van het openbaar vervoer zijn een veelvoud van de kosten van de exploitatie van gratis bewaakte stallingen. Daarnaast zijn er gemeenten die de exploitatiekosten betalen uit de parkeergelden voor auto's.

De gemeente heeft een mooie kans om het probleem grotendeels op te lossen - een fietsparkeergelegenheid voor 1000 fietsen in de Spuimarkt - laten liggen. Daarmee heeft ze wat goed te maken.

## Flitsrekken

Bij topdrukke zullen er altijd fietsparkeerplaatsen tekort zijn. Het is niet reëel om het aanbod af te stemmen op een vraag die zich maar zelden voordoet. Is er meer vraag dan capaciteit, dan kan extra parkeerruimte worden gevonden in zogenoemde *flitsrekken*. Deze staan in een depot en kunnen in korte tijd bijgeplaatst worden. Dat is veel beter dan fietsers hun rijwiel zomaar ergens te laten neerzetten (dat kost veel meer ruimte en als regel staan ze hinderlijk). Ook het handhaven kan gewoon doorgaan. De stad Groningen heeft hiermee goede ervaringen opgedaan.

## Handhaving

Handhaven mag alleen plaatsvinden als er voldoende gereguleerde fietsparkeerplaatsen zijn plus een reserve van 20%. Zijn er niet voldoende parkeerplaatsen dan kan er niet gehandhaafd worden (zie de uitspraak van de rechter in een dergelijke zaak in Breda in *Fietsverkeer*, 2008 nr. 20).

## Overgangsregeling

Als volgens planning de Grote Marktstraat in 2010 heringericht is, kan het parkeren van fietsen daar naar onze mening niet zomaar verboden worden. Eerst moet er een goed alternatief zijn. Dat kunnen ook tijdelijke voorzieningen zijn, mits deze voldoen aan de eisen die gesteld worden aan fietsparkeergelegenheden.

## De relatie tot de binnenstad

Een aanpassing van het fietsparkeerregime in de Grote Markt heeft ook gevolgen voor de rest van de Haagse binnenstad. Hiernaar dient nader onderzoek gedaan te worden. Een eenduidig regime in het hele gebied verdient de voorkeur, omdat dit duidelijk is voor alle betrokken partijen. Daarnaast vereenvoudigt dit het handhaven.

### Bronnen:

- Leidraad fietsparkeren, CROW-publicatie 158, 2001\*
- Wegwijzer fietsverkeer, CROW-publicatie 230, 2006
- Fietsberaad, kenniscentrum op fietsgebied
- Fietsbalans 1 en 2 (onderzoek Fietsersbond/Universiteit Utrecht)
- Diverse voorbeelden, bijvoorbeeld Groningen en Apeldoorn

\*Aan een herziene herdruk wordt gewerkt. Deze verschijnt op z'n vroegst eind 2010, met veel nieuwe ontwikkelingen op het gebied van (gratis) fietsparkeren in binnensteden.

### Bijlage: Leidraad fietsparkeren, Aanbeveling 3

De invoering van gratis bewaakt stallen is een zeer effectief middel met veel effect op parkeerkeuzes van fietsers, deels vanwege de prijs, maar deels ook vanwege het gebruikersgemak: betalen kost tijd. Gratis bewaakt stallen vergroot dan ook vooral het aantal kortparkeerders dat bewaakt gaat stallen. Juist deze kortparkeerders kunnen extra gestimuleerd worden om bewaakt te stallen als de bewaakte stallingen direct bij de 'fietsmagneten' zijn geplaatst - want juist daar is het aantal kortstallers vaak hoog (denk aan bibliotheek, gemeentehuis en grote warenhuizen). Als de bewaakte stalling op een goede locatie ligt (c.q. als de locatie er door de lange verblijfsduur minder toe doet), wordt bewaakt stallen bij een nultarief ongeveer even 'handig' als onbewaakt of los parkeren.

De goed gedocumenteerde invoering van gratis bewaakt in de centrumstallingen van Apeldoorn laat zien dat deze 'simpele' maatregel kan leiden tot een direct en meetbaar effect op twee achterliggende doelen van fietsparkeerbeleid: fietsgebruik en fietsdiefstal:

- Twee jaar na invoering was het aantal bewaaktstallers meer dan verdubbeld. 25% van de gebruikers was 'nieuw' en stalde voorheen nooit bewaakt. Van die 25% ging 18% voorheen in het algemeen ook niet op de fiets naar het centrum, maar met de auto of de bus.
- Het aantal fietsdiefstallen daalde met 25%.

Ook het project *Fietsbalans 2000* van de Fietsersbond laat zien dat gratis bewaakt stallen een erg nuttige maatregel kan zijn. Fietsers waarderen het hogelijk. Van de vier gemeenten die in de *Fietsbalans* het best scoorden, kennen er twee (Apeldoorn en Veenendaal) gratis bewaakt stallen.