

Beter benutten fietsparkeercapaciteit

Na een lange fietstocht erachter komen dat de fietsparkeergarage vol is. Steeds vaker is dit het geval op populaire fietsparkeerplekken in de Amsterdamse regio. De ondergrondse stalling onder het Zuidplein bij Station Amsterdam Zuid is al tien jaar overvol.



Een van de nieuw geopende fietsparkeerkelders, Strawinsky-laan. Foto: Maarten Bakker.

ProRail, gemeente Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam en NS bouwen nieuwe stallingen, maar we kunnen niet oneindig doorbouwen. Daarom gaan we experimenteren met slimme en innovatieve oplossingen om de beschikbare fietsparkeercapaciteit beter te benutten. In autoparkeerkelders gebeurt dit al. Binnen de fietswereld zijn we net gestart en kunnen we van autoparkeren leren. De fiets wordt een steeds populairder vervoermiddel. In combinatie met hoogwaardig openbaar vervoer zoals de trein is het een ijzersterke concurrent van de auto. Inmiddels wordt landelijk door 40 procent van de treinreizigers de fiets gebruikt om naar het station te komen. In de Amsterdamse regio is dit inmiddels al 50 procent. Genoeg reden om fietsparkeercapaciteit uit te breiden voor die duizenden reizigers die per fiets bij het station arriveren en vertrekken.

VOLGENDE FASE

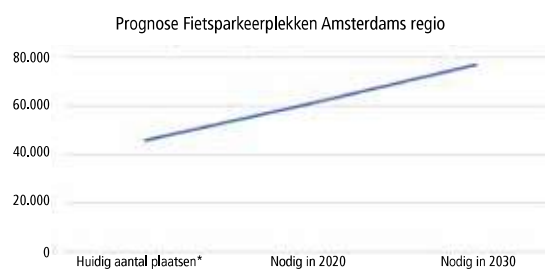
De afgelopen vijftien jaar werden continu stallingen en rekken bijgebouwd om voldoende plek te bieden. Dit is het bekende beeld van de eindeloze fietsenrekken op het maaiveld. Fietsparkeren is echter in een volgende fase terechtgekomen. Waar we eerder alleen maar bijbouwden komen we tot de grenzen van de groei en moeten we nadenken over het beter benutten van de capaciteit. Hoe bestaande capaciteit beter kan worden benut is iets waar we nog veel over moeten leren. Hierover zijn landelijke afspraken gemaakt in het 'Bestuursakkoord fietsparkeren bij stations' (december 2016). Alle partijen (ProRail, ministerie, NS, gemeenten, provincies, vervoerregio's, Fiet-

sersbond) erkennen dit en hebben afspraken gemaakt om met innovatieve proeven te ontdekken wat hierbij werkt. Is de deelfiets het antwoord? Prijsdifferentiatie? Automatisch in- en uitchecken? Veel vragen, weinig antwoorden.

Bij autoparkeren is men al veel langer bezig met het beter benutten van capaciteit. Op fietsgebied kan er daarom veel geleerd worden door gebruik te maken van ervaringen en inspiratie uit autoparkeren zoals verwijssystemen – op straat en in de garages – automatisch in- en uitchecken of prijsdifferentiatie.

TOEKOMST VAN FIETSPARKEREN

De eerste grootschalige fietsparkeergarages van Amsterdam zijn geopend op de Zuidas. Drie stallingen met een totale capaciteit van 9.000 fietsparkeerplekken. Voorbereidend op de toekomst zijn deze uitgerust met monitorsystemen die middels camera's detecteren hoeveel fietsen er geparkeerd staan, hoelang ze er geparkeerd staan en wanneer fietsen te



Figuur 1. Prognoses benodigde fietsparkeerplekken Amsterdamse regio. (bron: ProRail)

**Beter benutten
in plaats van
bijbouwen**

lang geparkeerd staan. Voor bijzondere voertuigen (zoals kratjesfietsen, bakfietsen) zijn aparte plekken gemaakt.

Dergelijke benuttingsmaatregelen op de Zuidas vormen een begin voor het beter benutten van de ruimte in de fietsparkeergarages. Gezien de prognoses (zie *figuur 1*) is een volgende stap echter nodig. In de Amsterdamse regio gaan de NS, Prorail, gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam experimenteren met benuttingsmaatregelen in fietsparkeerkelders. Hiertoe is de mogelijke rol van deelfietsachtige systemen onderzocht. Tevens is de fysieke inrichting van de fietsparkeerkelders bestudeerd. Jesse van Bommel, student bij de Hogeschool van Amsterdam, heeft dit voor de Vervoerregio Amsterdam onderzocht als afstudeeropdracht. De fietsparkeerwereld kreeg een spiegel voorgehouden en Jesse formuleerde enkele adviezen waar bij wijze van spreken morgen mee gestart kan worden.

FIETSPARKEERPLEKKEN OPTIMAAL BENUTTEN

De afmetingen van fietsen tegenwoordig zijn erg divers geworden. Denk bijvoorbeeld aan bakfietsen, fietsen met kratjes en fietsen met bredere banden of sturen. Voor deze afwijken-de formaten worden speciale plekken gereserveerd. Deze diversiteit in parkeervoorzieningen zorgt echter voor verwarring bij de parkeerder, die snel zijn fiets wil neerzetten om een trein te halen.

In eerste instantie zal de parkeerder verleid moeten worden om gebruik te maken van de juiste fietsparkeervoorziening. Voorbeeld om dit gedaan te krijgen is het gebruik van kleuren. Door een bepaalde kleur aan een bepaald soort fiets te koppelen en dit door de stalling terug te laten komen op de vloer en in de rekken zal het voor de gebruiker duidelijker worden waar de fiets geparkeerd moet worden.

Daarnaast kunnen ook de beheerders van een stalling een rol vervullen om de fietsen op de juiste plaats te laten parkeren. Op dit moment is een beheerder voornamelijk bezig met het in en uitchecken van de parkeerders. Dit proces kan geautomatiseerd worden. Daardoor kan de beheerder een centrale plaats in de stalling ver-



vullen en daadwerkelijk gaan beheren. De beheerder kan helpen de parkeerders te verwijzen en zelfs helpen om de bovenste parkeerlaag van de fietsenrekken optimaal te gebruiken.

LANG EN KORTPARKEREN

Buiten de verkeerd geparkeerde fietsen zorgen lang geparkeerde fietsen er ook voor dat er geen optimale benutting kan plaatsvinden. Om het lang parkeren in een stationsgebied te ontmoedigen kan er op verschillende manier geëxperimenteerd worden. Een verdeling tussen kort en lang parkeren in een stationsgebied zorgt ervoor dat de reiziger die kort parkeert beloond wordt met een plek dicht bij de eindbestemming. Ook kan er in prijsdifferentiatie verschil gemaakt worden tussen het kort en lang parkeren met een oplopend tarief. Deze prijsdifferentiatie kan ook gemaakt worden voor reizigers die hun reis vervolgen met het openbaar vervoer.

EXPERIMENTEREN OP DE ZUIDAS

Er zijn genoeg aangrijpingspunten om in de Amsterdamse regio met deze punten te experimenteren. Op de Zuidas kan het en is hier toe de ruimte. De nieuw geopende fietsparkeerkelders bij Mahlerplein en Strawinskylaan stromen langzaam vol. De oudste stalling in de regio onder het Zuidplein wordt binnenkort verbouwd. Wat als we daar een testopstelling uitproberen? De voorwaarden waaronder dit kan gebeuren zoeken we nu uit. Op naar een geslaagd experiment op de Zuidas!

De ondergrondse stalling onder het Zuidplein bij Station Amsterdam Zuid is al tien jaar overvol. Foto: Menno Herstel.

Bij autoparkeren is men al veel langer bezig met het beter benutten van capaciteit

Stephan Valenta is Programamedewerker Fiets bij Vervoerregio Amsterdam. Jesse van Bommel is student aan de Hogeschool van Amsterdam.