

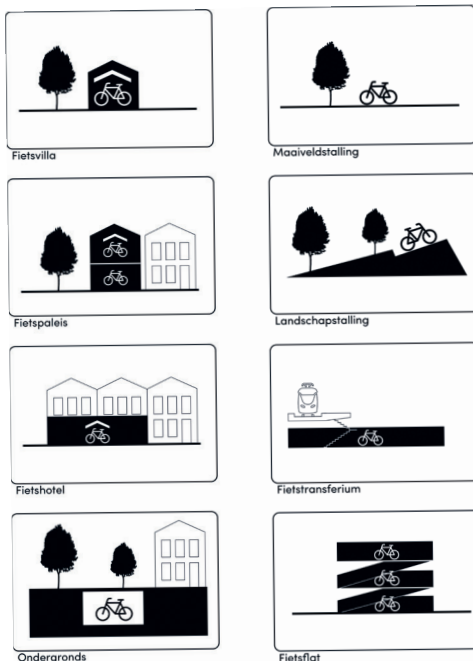
Fietsparkeren: werk aan de winkel voor ontwerpers

We fietsen meer, sneller en met meer verschillende soorten fietsen dan ooit tevoren. Het gebruik van de fiets is de afgelopen jaren veel meer toegenomen dan verwacht en zal waarschijnlijk verder blijven groeien. En één ding is zeker: aan het begin en einde van die vele fietsritten heb je ruimte nodig om de fiets te parkeren.

De route begint vaak voor onze eigen deur, met onze eigen fiets. Bij overstappen of op een drukke bestemming is de benodigde ruimte voor het parkeren van de fiets vaak schaars. We kennen allemaal het beeld van een zee van fietsen bij populaire bestemmingen als stations, winkelcentra en andere stedelijke hotspots. Het stallen van fietsen op maaiveld is een directe

inbreuk op de ruimtelijke kwaliteit en capaciteit van de openbare ruimte voor die andere belangrijke gebruiker, de voetganger. Beide zijn aan elkaar gerelateerd; zodra je van je fiets stapt ben je voetganger en wil je ook je bestemming comfortabel bereiken. Als ontwerper zie je nu de urgentie en de noodzaak om ruimte intensief te stallen in hoogwaardige voorzieningen.

► Diversiteit binnen het fietsparkeren is groot: iedere type en omgeving is uniek. Acht typologieën door ontwerp bureau studioSK.



De ene stalling is de andere niet

Het ontwerpen van hoogwaardige parkeervoorzieningen voor de fiets vereist specifieke expertise. Vaak wordt gedacht dat een fietsstalling een soort bibliotheek is: je zet kasten neer, gesorteerd op alfabet of thema, en die vul je. Maar de logistiek en *wayfinding* zijn in een stalling en per locatie bijvoorbeeld compleet anders en gerelateerd aan de menselijke psychologie van, in veel gevallen, gehaast keuzes maken.

Er bestaan een aantal standaardrichtlijnen die momenteel gehanteerd worden bij het ontwerpen van stallingen. Deze zijn echter vaak al weer achterhaald door de realiteit waarin de verschillende situaties helemaal niet meer zo standaard zijn en locaties vragen om een *custom made* aanpak. Een stalling bij een station, waar bijna iedereen tegelijk rond 8 uur 's ochtend naar binnen wil, zal er bijvoorbeeld heel anders uit kunnen of zelfs moeten zien dan een stalling bij een winkelcentrum, waar verspreid over de dag mensen gebruik van maken.



ONTWERP: MOVARES. BEELD: JOHN VERBRUGGEN



◀ Ruimte voor fiets én voetganger.

De basis van een goede stalling ligt in het bieden van voldoende plek en aanvullende faciliteiten, gelegen op de juiste locatie en passend bij de huidige en toekomstige vraag op die plek. Dat klinkt misschien logisch, maar ga maar eens na bij de stallingen waar je zelf komt of ontwerpt, of deze daar wel aan voldoen.

Voldoende capaciteit bieden

Fietsparkeren gaat in de basis over het vinden van een parkeerplek en het correct kunnen stallen van je fiets. Voor stations wordt door middel van reizigersaantallen en -prognoses de toekomstige capaciteitsvraag bepaald, zodat de uitbreidingen zoveel als mogelijk vooruit lopen op die vraag.

Binnen de woningbouw zie je de recente ontwikkeling dat veel gemeenten hogere parkeernormen voor de fiets hanteren; een prima trend. Ontwikkelaars werden eerder 'verplicht' om dure autoparkeerplaatsen te realiseren, die ze in hoogstedelijk gebied soms moeilijk kwijt raakten. Zo kwam onlangs in het nieuws dat je bij een woningbouwproject in Utrecht nabij het station voorrang zou krijgen, als je je inschreef voor een woning mét autoparkeerplaats. Vanuit de ontwikkelaar die uit zijn (verplicht gemaakte) kosten probeert te komen begrijpelijk, maar terecht zorgde dit voor verontwaardigde reacties; een mooi voorbeeld van de huidige trends.

Het verhogen van de norm, qua aantal fietsplaatsen, is de eerste stap om de fietser een goede plek te geven binnen woon- en stedelijke gebieden. De tweede stap zou moeten gaan over het verhogen van de norm, niet alleen wat aantallen, maar ook wat kwaliteit betreft.

Locatie, locatie, locatie

De reguliere fietser fietst niet om, maar plaatst zijn fiets zo dicht mogelijk bij zijn bestemming. Stallingen die direct bereikbaar zijn vanaf het fietsnetwerk, zichtbaar zijn en aansluiten op de bestemming hebben de grootste kans om goed te worden gebruikt. Mensen gedragen zich als fietser anders dan wanneer zij voetganger zijn. En bij aankomst ook weer anders dan bij vertrek. Het is belangrijk om beide gedragingen te begrijpen bij het verkennen van mogelijke plekken voor een stalling, maar ook bij de layout ervan.

Een onvindbare in- of uitgang, steile trap, donkere hoeken, doodlopende paden, steile hellingbanen, deuren die je met een sleutel moet openen: dit alles ontmoedigt om de stalling te gebruiken. Zorg voor gemak en comfort en ▶



WEBSITES

www.movares.nl
www.studiosk.nl



Stalling Mahlerplein, Amsterdam, biedt plaats aan experiment met 'wisselfiets'.

voorkom 'gedoe' en natuurlijk: hanteer in alle gevallen het sociale veiligheidsprincipe 'zien en gezien worden'.

Transformeerbaar

Flexibiliteit is enorm belangrijk bij het ontwerp van fietsenstallingen. Kijk naar de snelle opkomst van e-bikes, maar ook de blijvende trend van de bakfietsen en fietsen met een krat voorop, die moeilijk passen in veel van de huidige rekken. Je weet eigenlijk niet wat er over vijftien jaar nodig is. De ontwerpen moeten transformeerbaar zijn. Vanuit circulariteit streef je naar levensduurverlenging of mogelijk hergebruik. Dus demontabel waar mogelijk of flexibel in te richten bij meer permanente ondergrondse bouw in de vorm van intensief ruimtegebruik. De bouwkundige constructie moet mogelijk worden aangepast aan nieuw gebruik.

Bouw voor de rijdende fiets

Kansen en innovaties zijn op dit moment veelal samen te vatten onder de thema's 'Fietsen moeten Fietsen' en 'van Bezit naar Gebruik'. Het efficiënt gebruiken van de gerealiseerde capaciteit is een voorwaarde, maar is lang niet altijd onderdeel van de opgave die ontwerpers krijgen. Veel innovaties worden pas getest na realisatie, zoals bijvoorbeeld verschillende deelfietsconcepten. Op zich een hele goede trend, want op dit moment wordt een groot deel van de capaciteit bezet door de stilstaande tweede fiets, die men als natransportmiddel gebruikt. Maar vaak wordt dus te lang gewacht met implementatie: een voorwaarde tot succes is om ze meteen in de opgave te integreren.

Misschien zouden ontwerpers een andere vraag moeten beantwoorden. Een van de eisen van een stalling zou misschien wel kunnen worden 'realiseer een stalling waar 500 mensen per dag gebruik van kunnen maken' in plaats van de huidige, traditionele vraag 'realiseer een stalling met 300 plaatsen'. Dat inspireert en stimuleert ontwerpers om ingenieus te zijn en waar nodig partijen aan te haken die slimme toepassingen hiervoor hebben ontwikkeld.

Combineer het met andere functies

In de ontwikkeling van aanvullend programma ligt nog een enorme potentie, in beleving maar ook functioneel. Denk aan een combinatie van stallen met een servicepunt voor fietsen, een ophaalpunt voor pakketten, postboxen in een woongebouw, kleinschalige winkels of een afleverservice van winkels elders, die je boodschappen afleveren: offline shoppen, met het comfort van online gemak. Of combineer de vraag naar auto- en fietsparkeren, bijvoorbeeld door parkeergarages te transformeren voor fietsgebruik; inmiddels ook een heel actuele ontwerpogave.

Tenslotte dit: een fietsenstalling kan en moet een mooi en prettig ontwerp zijn; voor vele mensen is het de ontvangstlobby van hun bestemming. Die ruimte moet dus veel kwaliteit hebben en natuurlijk sociaal veilig en publieksvriendelijk zijn. Kortom, fietsparkeren heeft de toekomst en draagt bij aan een beleving van gemak, comfort en een attractieve, gezonde en veilige omgeving. ●